



KV-Konzepte vorantreiben

Das trimodale Kombi-Terminal Heilbronn (KTHN) erstreckt sich auf einer Fläche von knapp 23.000 Quadratmetern zwischen den Wirtschaftszentren Stuttgart, Nürnberg und Mannheim. Geschäftsführer Harald Rotter ermöglichte SUT einen Einblick in die Entwicklungen des Umschlag hubs.



IGS/KTHN

Ein Blick auf den Bahnumschlag auf dem Gelände des Kombi-Terminals Heilbronn (KTHN) am Neckar.

Mit einer Abstellkapazität von etwa 1.500 TEU und drei vorhandenen Gleisen mit einer Nutzlänge von insgesamt rund 550 Metern hat sich das Gemeinschaftsunternehmen der Partner W. Wüst Spedition, Karl Schmidt Spedition und CDN Container Depot Nürnberg (IGS Gruppe) als kompetenter Partner für den Kombinierten Verkehr erwiesen.

Harald Rotter, Geschäftsführer bei IGS Intermodal und KTHN, ordnet das Jahr 2023 für KTHN insgesamt positiv ein. Zufrieden ist er zum einen mit der Mengenentwicklung, die durch einen Neuverkehr um rund 39 Prozent gegenüber dem Vorjahr zulegte. Zum anderen war das Terminal von den vielen Streiks im Bahnbereich kaum beeinträchtigt, so Rotter gegenüber SUT. Die DB Cargo als lokaler Rangierdienstleister beschreibt er als zuverlässigen Partner. Auch die tariflichen Rahmenbedingungen der von den Operateurskunden eingesetzten privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen gaben ihrem Personal keinen Anlass zum Streik, so Rotter weiter – ein Vorzug, von dem auch die Kunden der IGS Intermodal stets profitieren. Als weitere positive Entwicklung hebt er die Inbetriebnahme eines dritten Reachstackers hervor. Das neue Umschlaggerät verfügt über einen hydrostatischen Antrieb zur Senkung des Kraftstoffverbrauchs sowie ein zusätzliches Lärmschutzpaket für einen leiseren Betrieb. Zwei der drei Reachstacker im KTHN sind mit Greifzangen ausgelegt, die den Umschlag von Sattelauflegern und Wechselbrücken ermöglichen. In einem nächsten Schritt werde man die Umschlaggeräte der IGS

Gruppe schrittweise auf HVO 100 umstellen, wodurch sich der CO₂-Ausstoß um etwa 86 Prozent reduzieren soll, merkt Rotter an. Im Interview ermöglichte er SUT weitere Einblicke in die Entwicklungen im Heilbronner Kombi-Terminal.

SUT: Herr Rotter, seit etwas mehr als vier Jahren engagieren Sie sich in der Betreibergesellschaft des KTHN. Was war damals der Auslöser für den Einstieg in das Terminal am Neckar?

Harald Rotter: Im Jahr 2018, also zwei Jahre bevor wir in Heilbronn eingestiegen sind, erlebten intermodale Verkehre einen regelrechten Boom. Die anderen Anlagen in der Region, wie zum Beispiel Kornwestheim, waren zu diesem Zeitpunkt sehr hoch ausgelastet, weshalb Heilbronn eine interessante Alternative darstellte. Zu diesem Zeitpunkt wurden im Terminal in Heilbronn einige Einzelwagenverkehre abgewickelt, diese stellten jedoch kein regelmäßiges Tagesgeschäft für das Terminal dar, denn es gab keine regelmäßigen Zugverbindungen. Für die maritimen Verkehre lag dies unter anderem daran, dass es in Heilbronn bis dato kein Reeder-Depot, keine Werkstatt und keine eigenen Vor- und Nachlaufangebote gab. Um in Heilbronn langfristig etwas zu bewegen, haben wir uns daher für die Entwicklung eines Leerdepots mit Werkstatt und einer Truckingorganisation entschieden, denn hätte man nach der Entladung den leeren Container zum nächsten Leerdepot in Kornwestheim, Stuttgart oder Mannheim fahren müssen, hätte man mit dem Standort logischerweise nichts gewonnen. Dieser Ausbaugedanke in Heilbronn führte dazu, dass wir uns an der Betreibergesellschaft beteiligten. Zu Beginn 2020 hatten wir diese Services rund um den Container in Heilbronn aufgebaut.

SUT: Wie ging es dann weiter?

Harald Rotter: Im April 2020 starteten wir unsere ersten Züge, quasi zeitgleich mit der ersten Hochwelle der Corona-Phase. Die Umsetzung eines ganzheitlichen Serviceangebots, nämlich dass man in Heilbronn ein Terminal betreibt, Züge aus den Seehäfen

Daten und Fakten zum KTHN

- » Fläche: 22.661 Quadratmeter
- » Drei Gleise mit je 170 Meter kranbarer Nutzlänge
- » Abstellkapazität: etwa 1.500 TEU (voll+leer)
- » Ein Turmdrehkran mit 100 Tonnen Kapazität
- » Nutzbare Kailänge von 130 Metern
- » Flexible und kurzfristige Reaktion auf Im- und Exportströme



dorthin fährt und ein Leercontainer-Depot mit Containerreparatur und Trucking anbietet, führte dazu, dass einige regionale Kunden auf uns aufmerksam wurden. Zwischenzeitlich wird das Terminal auch von Operateuren im kontinentalen KV genutzt. Künftig erwarten wir im Zuge der politisch gewollten Verkehrswende sogar ein höheres Wachstum im innereuropäischen Verkehr als im maritimen. Seit wir das Serviceportfolio des Terminals erweitert haben und auch einige Drittkunden gewinnen konnten, ist das Terminal gut ausgelastet.

SUT: Welche Vorteile erschließen sich durch ein Kombi-Terminal, das eine gewisse Distanz zu großen Logistikmetropolen aufweist, in diesem Fall im Raum Stuttgart?

Harald Rotter: Wir als IGS Intermodal schließen Mittelzentren mit hohem regionalen Aufkommen an die Schiene an und bieten den Kunden auf diese Weise einen marktgerechten Service. Durch unsere inhabergeführte, mittelständische Struktur und Denkweise ist es uns zudem möglich, gezielt auf unsere Kunden einzugehen und bei Bedarf besondere Anforderungen zu erfüllen. Im KTHN leisten wir dabei einen kleinen Beitrag dazu, was die Verkehrspolitik in Deutschland und Europa fordert, nämlich den Verkehr bestmöglich von der Straße auf die Schiene zu verlagern.

SUT: Von welchen Faktoren hängt das weitere Wachstum der Verkehre am KTHN ab?

Harald Rotter: Hier spielen verschiedene Faktoren eine Rolle. Unter anderem hängt die Entwicklung von den herrschenden Rahmenbedingungen ab. Ziel der Politik ist es, mehr Verkehre auf die Schiene zu verlagern, um langfristig CO₂-Emissionen zu reduzieren. Die Erhöhung der Maut im vergangenen Jahr und der CO₂-Abgabe zum 01.01.2024 hatte die Steigerung der Attraktivität der Schiene zum Ziel. Gleichzeitig muss man jedoch sagen, dass die Politik der Schiene auch gewisse Hemmnisse auferlegt hat. Durch die sicherlich notwendigen Korridor-sanierungen über die nächsten acht Jahre versucht die Politik die Versäumnisse der letzten 30 Jahre nachzuholen. Dadurch müssen wir uns auf viele Baustellen einstellen. Einerseits sind diese Modernisierungsmaßnahmen wichtig, denn über die letzten Jahrzehnte wurden die Trassenerneuerungen stark vernachlässigt. Andererseits bedeutet das auch, dass über diesen Zeitraum viele Umleitungen eingerichtet werden müssen – Ver-



Containerverladung mit dem Umschlaggerät von Kalmar. Insgesamt verfügt das KTHN nun über drei Reachstacker.

spätungen und Mehrkosten sind die Folge. Die vorzeitige und kurzfristige Absenkung der Strompreibremse Ende 2023 und die ebenso kurzfristige Reduzierung der Trassenpreisförderung haben die Kunden ebenfalls überrascht. Darüber hinaus hat DB InfraGo (vormals DB Netz), Stornoregelungen in Kraft gesetzt und Preiserhöhungen für 2025 angekündigt, welche die Attraktivität des Güterverkehrs auf der Schiene massiv beeinträchtigen. Hier sehen wir als Branche konkret die Gefahr, dass sich der politische Wille zur Verbesserung der Rahmenbedingungen auf der Schiene sehr schnell umkehrt und, wie wir es seit Ende letzten Jahres als Branche bereits erleben, der Verkehr zurück auf die Straße wandert.

SUT: Dass bedeutet, wenn wir langfristig nachhaltigere kontinentale oder maritime intermodale Verkehre in Europa ermöglichen möchten ...?

Harald Rotter: ... müssen wir als Branche in der Lage sein, unseren Kunden auf der Schiene einen signifikanten wirtschaftlichen Vorteil gegenüber der Straße zu bieten.

Sarah Kuhn

Anzeige

Hamburg - Köln.
Näher, als man denkt. Mit IGS Intermodal.

IGS Intermodal Container Logistics GmbH · Afrikastrasse 3 · 20457 Hamburg · Tel. +49 40 7 40 02 - 0 · Mail sales@igs-intermodal.de