

Gutes Netzwerk



Die IGS Gruppe verfügt an den Standorten Nürnberg, Regensburg, Aschaffenburg, München, Schweinfurt und Heilbronn über sechs nationale Containerdepots und Terminals. Mit geschickten Dreiecksverkehren und Kooperationen steuert IGS Intermodal Im- und Exportverkehre.

Die IGS Intermodal Container Logistics GmbH sorgt mit ihrem Netz aus Zuglinien und Terminals unter anderem für zuverlässige Containerverkehre zwischen den Seehäfen und dem Hinterland. SUT besuchte die zentralen Hubs der IGS Intermodal in Süddeutschland.

Aschaffenburg

Über das Terminal im Hafen Aschaffenburg organisiert IGS vier Zugabfahrten pro Woche. Das Terminal ist sehr importstark, die Züge sind im Dreiecksverkehr zum Beispiel an Regensburg im Export angebunden. Den Reedern bietet dies die Möglichkeit, Leerequipment im Inland zu repositionieren, statt es aus den Seehäfen zu holen. Die Transportlinien von und nach Aschaffenburg haben sich unter anderem auch aufgrund der Partnerschaft mit CMA CGM gut entwickelt. Aschaffenburg wird als Carriers Depot von CMA CGM intensiv genutzt und IGS konnte die Trucking-Aktivitäten vor Ort ausbauen.

Nachdem die Barge-Verbindung in die Westhäfen seit dem Niedrigwasser 2018 ausgesetzt worden ist, hat TCA die Zeit genutzt und den Portalkran ertüchtigt. „Wir sind ja klassische Schienenlogistiker. Dennoch ist es natürlich sinnvoll, Schiff und Bahn in Ergänzung zu nutzen. Dass würden wir auch gern unterstützen. Wenn also ein Binnenschiff-Operateur Lust hat, dieses Potenzial zu heben, sind wir sehr interessiert, zusammen neue Verkehre aufzubauen“, zeigt sich Harald Rotter, Geschäftsführer bei IGS Intermodal und bei TCA, offen für weitere Entwicklungen. Bis so ein Schiffsdienst Realität wird, tut der reparierte Kran seinen Dienst beim Zugumschlag, zusammen mit den beiden Reachstackern am Terminal. Das Terminal in Aschaffenburg

profitiert zunehmend auch von den Staus in der Rhein-Main-Region, auch hier verzeichnet IGS ein wachsendes Interesse. Neben den Zügen für IGS fertigt das Terminal auch drei Rundläufe mit kranbaren Sattelaufliegern nach Novara in der Region Mailand ab. „Das ist ein Company Train einer italienischen Spedition“, erläutert Rotter. Der Kunde sei stark in Bahnverkehre investiert und gehe wegen Fahrermangels und stark belasteter Straßeninfrastruktur verstärkt auf die Schiene. „Der Fahrermangel und die steigenden Spritpreise verstärken auch allgemein das Interesse an Bahnverkehren“, stellt er fest.



Der Containerumschlag im KTHN (Heilbronn) ist signifikant gestiegen.

Heilbronn

Das Kombiterminal Heilbronn (KTHN) betreibt IGS gemeinsam mit der W. Wüst GmbH & Co. KG und der Karl Schmidt Spedition GmbH & Co. KG. Am KTHN sind die Umschläge signifikant angestiegen: Bis zu drei Ganzzüge pro Woche fertigt das KTHN von und nach den deutschen Seehäfen ab. IGS hat die Dienstleistungen rund um das Terminal massiv ausgebaut: Über den Standort CDN (Container Depot Nürnberg) wurde Heilbronn mit mehr Know-how im Depot- und Trucking-Bereich ausgestattet. Ferner wurden eine Container-Reparatur (Werkstatt) und ein Waschplatz für Container eingerichtet. „Beim Trucking haben wir einen flächendeckenden, attraktiven Tarif eingeführt. Anfänglich haben wir das lokale Trucking von Nürnberg aus disponiert und eine hohe Qualität, die der Kunde aus Nürnberg oder Regensburg gewohnt ist, etabliert. Diese Aufgaben übernimmt jetzt zunehmend die Mannschaft aus Heilbronn“, erläutert Harald Rotter. „Wir werden von den Kunden jetzt durchaus auch als Trucking-Anbieter im Raum Stuttgart und Kornwestheim wahrgenommen.“

Trucking und Depot in Verbindung mit einem Zugprodukt waren eine entscheidende Rahmenbedingung dafür, dass IGS den Standort mit den guten Mengenzuwächsen entwickeln konnte, findet Harald Rotter. „Auch in Heilbronn war CMA CGM Reeder-Kunde der ersten Stunde und nutzt die Standortvorteile intensiv.“ Man habe auch in Heilbronn die Voraussetzungen geschaffen, um einen Barge-Dienst einzurichten. Ähnlich wie in Aschaffenburg brauche es aber auch hier den entsprechenden Operateur.

„Wir wickeln im Terminal Heilbronn – wie übrigens auch in Aschaffenburg – nicht nur maritime, sondern auch kontinentale Verkehre ab, zum Beispiel aus Tschechien und nach Österreich“, sagt Rotter. Projektladungen oder Züge mit Recycling-Material sind ebenfalls gefragt, laufen aber nicht regelmäßig: „Jeder Umschlag zählt. Auch hier in Heilbronn spüren wir den verstärkten Wunsch, auf die Schiene zu gehen“, erläutert er. „Die Gesellschafterkonstellation mit dem Partner Spedition Wüst erlaubt es uns, eine ‚Freight Station‘ anzubieten, also Container zu packen oder zu entpacken. Spedition Wüst hat dazu die nötige Expertise, Flächen und das nötige Equipment, weil sie schon seit Jahrzehnten unter anderem internationale Umzüge – auch nach und von Übersee – durchführen. Andererseits nutzen wir auch die lokalen Vorteile von Wüst: Wenn ein Kunde einen Container schnell entladen möchte, aber selbst die Güter nicht sofort lagern oder verwerten kann, lädt Spedition Wüst den Container aus, lagert die Güter zwischen und stellt sie mit ihren Planenfahrzeugen zu. Auch unser zweiter Partner, Spedition Schmidt, wertet das Terminal durch seine Expertise auf: Spedition Schmidt Heilbronn hat zum Beispiel eine Tankreinigungsanlage für Silotanks, das können wir also mit anbieten“, freut sich Rotter. „Ein solch breites Serviceangebot hat nicht jedes Terminal.“

Nürnberg

Das CDN ist der stärkste Trucking-Standort der IGS. IGS hat hier erst kürzlich seine rund 65.000 Quadratmeter große Fläche um 23.000 Quadratmeter erweitert. Jetzt konnte man dazu noch eine Reservefläche von 10.000 Quadratmetern aktivieren. Hier findet auch Zwischenlagerung statt, bedingt durch die Situation in den Seehäfen. Die Sieben-Tage Regelung einiger Häfen, die besagt, dass Container nur in einem Fenster von sieben Tagen vor Ankunft des Seeschiffes per Bahn an das Seeterminal gebracht werden können, ist für IGS kein Problem. „Das können wir sehr

gut steuern“, sagt Harald Rotter. Die zusätzlichen Flächen sind in Nürnberg daher sehr willkommen. Die Region Nürnberg ist recht importstark, daher gehen viele Leercontainer in das exportstarke Regensburg und nach der Beladung von dort per Zug in die Seehäfen. „Die Knappheit der Leercontainer durch die hohen Seefrachtmengen hatte sich schon wieder etwas entspannt. Durch den Corona-Lockdown in Shanghai hat sich die Situation leider wieder angespannt, und die weiteren negativen Folgen des Rückstaus in Fernost sind für uns zum jetzigen Zeitpunkt kaum abschätzbar“, bedauert er.



Das Terminal in Nürnberg ist der stärkste Trucking-Standort von IGS. Das Containerdepot bekommt eine Erweiterungsfläche.

Regensburg

Das Terminal in Regensburg ist relativ voll. Auch hier sind, wie im Depot Nürnberg, die restriktiven Zeitfenster der Seehäfen ein Grund, warum viele Container auf dem Terminalgelände gepuffert werden. Ansonsten habe sich Regensburg auch sehr stark entwickelt, sagt Harald Rotter, „die ursprünglich für Anfang des Jahres geplante Fertigstellung der Terminal-Erweiterung und Modernisierung ist mittlerweile fast abgeschlossen. Auch der neue Künz-Kran ist inzwischen installiert und soll in Kürze den Umschlag unterstützen.“

Schweinfurt

Am CLS (Container Logistics Schweinfurt) verzeichnet IGS ebenfalls Mengenzuwächse. CLS hat aus diesem Grund zur Gesamtfläche von 16.000 Quadratmetern noch eine Fläche von 5.000 Quadratmetern zugemietet, um Container zwischenzulagern. Sechsmal pro Woche fahren IGS-Züge von und nach Schweinfurt. „In Schweinfurt haben wir außerdem die Genehmigung zur Begasung von Containern“, berichtet Rotter. „Da der Holztransport enorm zugelegt hat, ist dies eine gute Alternative zur Begasung im Seehafen, man spart sich eine erneute Umfuhr und Zwischenlagerung der Container.“

Martin Heying