

Containerzüge
verkehren drei Mal die
Woche und Richtung
zwischen den Nord-
seehäfen Hamburg
und Bremerhaven und
dem Terminal
Heilbronn.

Von unserem Redakteur
Joachim Friedl

Das Heilbronner Containerterminal im nördlichen Bereich des Zukunftsparks Wohlgelegen ist auf dem Weg zu einer Erfolgsgeschichte. Seit der Gründung der Betreibergesellschaft Kombi-Terminal Heilbronn GmbH (KTHN) im Jahre 2018 durch die Heilbronner Transportunternehmen W. Wüst Logistik und Karl Schmidt sowie der 2020 erfolgten Beteiligung der IGS Intermodal Container Logistics GmbH mit Sitz in Hamburg gehören die schwierigen Anfangsjahre des Umschlagplatzes für Bahn-, Lkw- und Schiffscontainer der Vergangenheit an. Für 2020 erwartet IGS-Geschäftsführer Harald Rotter trotz Corona ein Umschlagaufkommen von 10000 Standard-Containern. Ein Drittel entfällt auf den Import, zwei Drittel auf den Export von Waren.

Globale Akteure „Entdeckt“ hat das Heilbronner Containerterminal zwischenzeitlich das französische Schifffahrts- und Logistikunternehmen CMA CGM, die drittgrößte Reederei der Welt mit Sitz in Marseille. Aber auch Ocean Network Express Ltd., eine Groß-Containerreederei aus Singapur, setzt neben regionalen Un-

„Die regionale Industrie sollte das Terminal bei Ausschreibungen verstärkt berücksichtigen.“ Harald Rotter, IGS Intermodal

ternehmen auf den Umschlagplatz am alten Neckar. Dabei nutzen sie das umfangreiche und flexible Serviceangebot wie die Zwischenlagerung von Überseecontainern, die Leer-Containerversorgung aus den IGS-Standorten Schweinfurt und Aschaffenburg, Reparaturen, Reinigung und das Trucking für die erste und letzte Meile im regionalen Hinterlandverkehr. „Wir bieten alles, was auch ein großes Terminal bereitstellt – und noch etwas mehr“, preist KTHN-Mitgesellschafter und Wüst-Geschäftsführer Harald Zeller die Infrastruktur. Dabei erwähnt er beispielhaft den Umschlag an Samstagen.

Zugverbindung Gestärkt wird das 2012 von der Heilbronner Versorgungs GmbH (HNVG) eröffnete Containerterminal auch durch Containerkurzzüge, die drei Mal die Woche zwischen Heilbronn und den beiden wichtigsten Nordseehäfen Hamburg und Bremerhaven und umgekehrt verkehren. Die Importzüge starten jeweils montags, mittwochs und donnerstags ab Hamburg sowie ab Bremerhaven jeweils einen Tag früher. Die Ent- und Wiederbeladung der Züge in Heilbronn erfolgt dienstags, donnerstags und freitags jeweils am Nachmittag. Die Ankunft der Exportzüge im Hamburger Hafen ist jeweils mittwochs, freitags und samstags vorgesehen, in Bremerhaven am jeweils



Containerterminal in der Erfolgsspur

Die Heilbronner Speditionen Wüst und Schmidt sowie die IGS Intermodal Container Logistics GmbH Hamburg bringen Schwung in den Umschlagplatz



Das Gewicht eines 40-Fuß-Containers beträgt bis zu 30 Tonnen, für den Reachstacker kein Problem. Fotos: Ralf Seidel



Vom Containerzug (oben) werden die Großraumbehälter für die letzte Meile auf den Lkw geladen.

folgenden Tag. Gefahren werden die Züge der IGS vom Schweizer Traktionär SBB Cargo International. „Zu Beginn des Corona-Lockdowns gab es erhebliche Einbrüche, jetzt laufen die Züge wieder fahrplanmäßig“, freut sich Harald Rotter.

Dieser Verkehrsinfrastruktur gehört auch die Hafenbahn der Stadtwerke Heilbronn GmbH (SWH). „2019 rollten rund 21000 Waggons über die 17 Kilometer Gleise, transportierten rund 1,5 Millionen Tonnen Güter, von denen 23500 Tonnen für das Containerterminal bestimmt waren“, erklärt SWH-Geschäftsführer Erik Mai. Seit 2015 wurden in die Hafenbahn, die von 20 örtlichen Unternehmen genutzt wird, rund sieben Millionen Euro investiert, obwohl die Infrastruktureinrichtung ein Minus-Geschäft ist. 2019 lag das Defizit bei etwa 600000 Euro. Dennoch

hält Mai an der Hafenbahn fest: „Sie ist auch mit Blick auf das Terminal ein Teil der kommunalen Wirtschaftsförderung.“

Aufwind „Der Schiffsverkehr spielt für das Terminal fast keine Rolle“, stellt Harald Zeller fest und erklärt den Grund: „Zum einen sind die 27 Schleusen am Neckar für die neuen 135 Meter langen Binnenschiffe zu kurz, zum anderen können wegen der niedrigen Brücken nur zwei statt drei Container gestapelt werden.“ Der Bund baut zwar bis 2050 die Schleusen für 1,2 Milliarden Euro aus, doch an den Brückenhöhen ändert sich nichts.

Um dem Heilbronner Containerterminal weiteren betriebswirtschaftlichen Auftrieb zu geben, ist für Harald Rotter und Harald Zeller von „ganz entscheidender Bedeutung“, dass die Firmen in der Regi-

on Heilbronn-Franken jetzt erkennen, dass es „bei hohen Serviceleistungen“ eine regelmäßige Container-Zugverbindung zu den See- und Überseehäfen gibt. Für Rotter heißt das: „Die Industrie sollte verstärkt das Terminal Heilbronn bei Ausschreibungen berücksichtigen.“

„Wir glauben an die Zukunft des Terminals, da der internationale Handel auch in Zukunft boomen wird“, zeigt sich HNVG-Geschäftsführer Frank Schupp zuversichtlich. Die Heilbronner Versorgungs GmbH ist Eigentümerin des Umschlagplatzes. Die Frage, wann die HNVG-Verlängerung der Gleise angeht, damit auch Langzüge einfahren können, lässt Schupp offen: „Der Bund fördert erst, wenn die Wirtschaftlichkeit stimmt und klar ist, wie viele Lkw dank des Terminals durch Zugverkehr ersetzt werden.“