

Containerterminal ist eine Erfolgsgeschichte

HEILBRONN Politik und Logistikbranche erfreut über die Entwicklung des Umschlagplatzes am Neckar

Von unserem Redakteur
Joachim Friedl

Das Containerterminal an der Hafenstraße in Heilbronn ist binnen weniger Jahre zu einer Erfolgsgeschichte im Wirtschaftsleben der Region geworden. Zu verdanken ist diese positive Entwicklung dem unternehmerischen Mut von Harald Zeller, Mitinhaber und Geschäftsführer der Spedition Wüst, und Horst Schmidt von der Spedition Karl Schmidt. Zusammen mit der IGS Intermodal Container Logistics GmbH mit Sitz in Hamburg hatten sie 2018 die Betreibergesellschaft Kombi-Terminal-Heilbronn GmbH (KTHN) gegründet. Die schwierigen Anfangsjahre des 22661 Quadratmeter großen Umschlagplatzes für Bahn-, Lkw- und Schiffscontainer gehörten fortan der Vergangenheit an. Zwischenzeitlich sitzt die

„Die schnelle Warenversorgung ist wichtig.“

Wolf Tiedemann, Lidl

CDN Container Depot Nürnberg GmbH mit im Gesellschafter-Boot.

Deutlich wurde diese positive Entwicklung des trimodalen Containerterminals bei der Informationsveranstaltung „Intermodal zwischen Neckar und Elbe“, an der mehr als 200 Vertreter aus der Logistikbranche von Hamburg bis München teilgenommen haben.

Zukunftspläne Als „gut, richtig und zukunftsweisend“ bezeichnete Harald Zeller die Entscheidung der Stadt, vor zehn Jahren das Terminal zu bauen und nach den verlorenen ersten fünf Jahren mit der Deutschen Umschlaggesellschaft Schiene-Straße (DUSS) auf einen heimischen Pächter zu setzen. Im vergangenen Jahr wurden mehr als 13300 TEUs (20-Fuß-Standardcontainer) umgeschlagen, die Seehafenver-



Regionale Terminals mit spezifischen Stärken rücken wieder in den Fokus – das merkt man trotz den Corona-Jahren 2020 und 2021 auch im Containerterminal Heilbronn, den die Heilbronner Versorgungs GmbH 2012 eröffnet hat. Fotos: Ralf Seidel



Sind mit der Entwicklung des Containerterminals zufrieden (von links): Wolf Tiedemann, Martin Diepgen, Harald Zeller, Harald Rotter und Thomas Schmidt.

kehrte ausgebaut, Zusatzleistungen wie Entladen, Stauen, Verpacken und Umpacken ausgedehnt und die sogenannte letzte Meile gestärkt.

„Fix und fertig ausgearbeitet“ sind nach den Worten von Harald

Zeller Erweiterungspläne bis zur Verdoppelung der Terminal-Kapazitäten. Angegangen werden soll auch die Verlängerung der Bahngleise von derzeit drei Mal 170 Meter auf drei Mal 350 Meter für Blockzüge.

Das Kombi-Terminal

Die Vorteile des Containerterminals Heilbronn sind nach den Worten von IGS-Geschäftsführer Harald Rotter unter anderem kurze Durchlaufzeiten, ein eigenes Truckingangebot, kurze Zustellwege, Zusatzservices rund um den **intermodalen Verkehr** aus einer Hand und ein Leercontainer-Depot für Reedereien. Die Terminalfläche von derzeit knapp 23000 Quadratmetern kann auf 40000 Quadratmeter erweitert werden. Der Kran für den Binnenschiffumschlag hat eine Tragkraft von 100 Tonnen. Die Kailänge liegt bei 150 Metern. jof

Den Bogen von der Wissensstadt zur Wirtschaftsstadt spannte Erster Bürgermeister Martin Diepgen. Er sieht im Containerterminal einen „besonderen Zukunftsort“, der jedoch unter dem zögerlichen Ausbau

der Neckarschleusen leide. Wichtig ist Diepgen aber auch, den Heilbronner Hafen wieder stärker in den Blickpunkt zu rücken: „Heilbronn ist die Hafenstadt der Zukunft.“

Die Antwort auf den blockierten Suezkanal, Staus vor dem Hafen der chinesischen Metropole Shanghai sowie Be- und Entladeprobleme in Rotterdam, dem größten Hafen Europas, heißt für Wolf Tiedemann Supply Chain. Für den Vorstand Vertrieb, Logistik und Zentralbereiche bei der Lidl Stiftung stehen dahinter zukunftssichere Geschäftsabläufe, um die Versorgung der Kunden sicherzustellen. Aus diesem Grund habe die Schwarz Gruppe Ende März die Reederei Tailwind Shipping Line gegründet mit aktuell zwei Schiffen und eigenen Containern. Die schnelle Warenversorgung auf dem Seeweg von und zu jedem Winkel der Erde sei dem Unternehmen wichtig. Die Sorgen anderer Reedereien zerstreute Tiedemann: „Der Kuchen ist groß genug. Unser Anteil liegt zwischen 10 und 20 Prozent.“

Jahrhundertprojekt Klare Worte zum Schleusenausbau fand Harald Rotter, Geschäftsführer der IGS Intermodal Container Logistics GmbH: „Nicht auszubauen wäre fatal. Es handelt sich schließlich um eine Investition für die nächsten 100 Jahre.“ Wichtig ist dem Schienenlogistiker, dass mehr Güter auf alle Verkehrsträger kommen. Wachstum und Klimaziele seien sonst nicht zu schaffen.

Ein Plädoyer für die Stärkung der Containerterminals im Hinterland hielt Axel Mattern, Vorstand des Vereins Hafen Hamburg Marketing: „Die großen Seehäfen leben davon, was in den Containerterminals in ländlichen Räumen geleistet wird.“ Stefan Kindorf, einer von zwei Kümmerern bei der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg, sieht die Probleme zwischen Speditionen und der Bahn zwischenzeitlich ausgeräumt: „Die Verlässlichkeit der Logistikketten auf der Schiene ist wieder gegeben.“