

Intermodales Netz

Die inhabergeführte IGS Intermodal Container Logistics GmbH betreibt eigene Zugnetzwerke mit mehreren eigenen Terminal- und Depot-Standorten und Trucking-Organisationen entlang des Mains und der Donau.

An der IGS Intermodal hängen auch weitere verknüpfende Unternehmen, so zum Beispiel die IGS Intermodal Container Logistics Nederland B.V. Der niederländische Ableger der IGS Intermodal organisiert Seehafen-Hinterlandverkehre über die Westhäfen Rotterdam, Antwerpen und Moerdijk. Auch hier geht es um Port-to-Door-Transporte per Bahn oder Binnenschiff zu vielen Destinationen im Binnenland, aber auch um Direkt-Trucking und Hafenumfuhren.

Durchgängige Transportketten und Container Service

Zum Service der IGS Intermodal gehören neben dem klassischen Container-Transportgeschäft auch die Rücknahme von Leercontainern in eigene Depots, Container-Reparaturen etc. IGS Intermodal unterhält mit ihrem Partner, der Spedition Konrad Zippel eine eigene Waggonflotte mit 470 Containertragwagen. Die Traktionen übernehmen Partner, wie SBB Cargo, RheinCargo und die Eisenbahngesellschaft Potsdam (EGP). In Ausnahmefällen übernimmt die Traktion auch die zu IGS Intermodal und der Spedition Zippel gehörige Hanseatisches Bahn Contor GmbH (HBC), die nun neben den Rangierleistungen auch eine Lizenz für Streckenverkehre erworben hat. Das Kerngeschäft der IGS Intermodal besteht in durchgängigen Transportketten aus den Seehäfen ins Binnenland, „direkt zum Kunden-Lager aus einer Hand“, wie IGS Geschäftsführer Harald Rotter betont. In den Seehäfen Hamburg und Bremerhaven fährt IGS Intermodal dabei jeden Tag in jedes Terminal. Dazu nutzt man die eigenen Rangieraktivitäten mit der HBC, ebenso bei der Neugruppierung von Vollzügen aus den Terminals aus den Hamburger Terminals, aber

auch aus den Terminals aus Bremerhaven. In Hamburg werden diese Züge mit HBC nach Hinterland-Destinationen gebündelt respektive gruppiert.

Das Netz der Zugrelationen, die IGS selbst betreibt, betrifft hauptsächlich Routen von Hamburg nach Köln, Schweinfurt, Regensburg, Nürnberg, München, Heilbronn, Aschaffenburg und auch von und nach Bremerhaven. Für die Ostverkehre bis nach Berlin nutzt IGS Intermodal Partner, wie die Spedition Zippel oder für die Westverkehre die Kölner CTS Container-Terminal GmbH bis zum Hafen Köln-Niehl. „Durch unsere Dreiecksverkehre, bei denen wir die unterschiedlichen Profile der Terminals nutzen, können wir unsere Züge gut auslasten und damit attraktive Konditionen für den Verlader bieten und stabile Linien anbieten“, erläutert Harald Rotter. So ist Schweinfurt sehr importlastig, wogegen Regensburg exportlastig ist. Während Schweinfurt also viele beladene 40-Fuß-High-Cube-Container bekommt, benötigt Regensburg ebendiese Container als Leercontainer. IGS Intermodal bietet nun den Service, diese Bedürfnisse mit den eigenen Zügen miteinander zu verknüpfen. Somit müssen die Container nicht wieder über die Seehäfen geroutet werden. „Das ist auch für die Westverkehre relevant“, sagt Harald Rotter, „und die Entwicklung stabilisiert die Transportlinie: So waren am Anfang 90 Prozent der Container für Schweinfurt und zehn Prozent Köln, das ist dann immer weiter angestiegen, mittlerweile sind es 50 Prozent für Köln und 50 Prozent für Schweinfurt. Die Querverbindung Köln-Regensburg können wir immer für ausgleichende Verkehre nutzen.“ Harald Rotter verweist auf einen weiteren Vorteil dieser Vernetzung: „Der Logistikstandort Hafen Köln-Niehl, wo das

IGS Intermodal in Nürnberg und Regensburg

Containerdepot Nürnberg (CDN)

Services: Handling, Lagerung, Trucking, Reparatur, Verwiegung (VGM), Gefahrgut, Reefer-Services, Zolldienstleistungen und weitere Leistungen
 Gesamtfläche: ca. 90.000 m²
 2 Gleise à 200 m
 7 Reachstacker für Leercontainer
 2 Reachstacker für Vollcontainer
 Lagerkapazität rd. 9.500 TEU

Container Terminal Regensburg (CTR)

Services: Handling, Lagerung, Trucking, Reparatur, Reefer-Services, Verwiegung (VGM), Gefahrgut, Zolldienstleistungen
 Fläche: 45.000 m²
 4 Umschlaggleise à 350 m
 2 Reachstacker für Vollcontainer
 3 Reachstacker für Leercontainer
 1 schienengeführter Portalkran (RMG)

hey

tatiert Harald Rotter. In den Depots und Terminals der IGS hat man das Problem frühzeitig erkannt und daher die Kapazitäten erweitert. Auf dem Gelände des Container Depots Nürnberg (CDN) hat IGS Intermodal jetzt die letzten 10.000 zusätzlich befestigt, sodass nun eine Gesamtfläche von circa 93.000 Quadratmetern zur Verfügung steht. Das Depot verfügt über ein eigenes Gleis, so können auch hier Züge vorkonfektioniert werden. „Wir können hier auch Vollcontainer lagern und in Absprache mit dem benachbarten Containerterminal (TCA) auch umschlagen, vor allem dann, wenn Vollcontainer lange im Terminal stehen müssen. Ansonsten werden im Depot eigentlich überwiegend Leercontainer umgeschlagen und gelagert“, führt Bernd Trepte aus.

Am Container Terminal Regensburg (CTR) sind die Erweiterungsarbeiten weitestgehend abgeschlossen. Die alten Lagerhallen sind verschwunden, eine Kranbahn erstreckt sich auf der gesamten Länge der vergrößerten Gesamtfläche, eingefasst von zwei 350-Meter-Gleisen auf der landwärts liegenden Seite und zwei neu hinzugekommenen Gleisen neben der Kaikante. Auf der Bahn fährt ein neuer Künz-Portalkran. Unter dem Kran befinden sich großzügige Abstellflächen für Container sowie auch auf der neu asphaltierten, landwärts gelegenen Fläche. Auf diese Weise wurde die Kapazität des Terminals um etwa 60 Prozent erhöht. „Da Regensburg an der Donau trimodal angebunden ist, eröffnen sich hier auch mehr Verkehre nach Südosteuropa“, so Harald Rotter.

Martin Heying

Anzeige

CTS Terminal beheimatet ist, konnte in der Zeit, in der der Niehler Hafen wegen des Niedrigwassers nicht von Schiffen angefahren werden. Kunden, die es schafften, ihre Container auf die Nordhäfen umzubuchen, konnten direkt von Köln aus die genannten Zuglinien nutzen. „Binnenschiffs-Laderraum ist im Moment knapp und teuer. Unsere Containerlinien laufen, und die Kunden von CTS und IGS können durch das beschriebene Dreieckssystem auf das Zugsystem aufspringen“, fügt IGS-Geschäftsführer Bernd Trepte hinzu. In diesem Zusammenhang verweist Harald Rotter darauf, dass es für IGS Intermodal schon immer wichtig war, kleinere Standorte anzubinden: „Logistikstandorte neu zu entwickeln ist schwer. Also suchen wir immer bestehende Standorte, die unser Netzwerk sinnvoll ergänzen und die man gut integrieren kann. In Schweinfurt ist es so, dass wir den Standort auch dafür nutzen können, Verspätungsrisiken zu minimieren. Wir fahren also beispielsweise mit einem Vollzug in Hamburg los, koppeln die für Schweinfurt bestimmten Wagen dort ab, den Zug komplettieren wir dort wieder mit bereits vorbereiteten Leerwagen für Regensburg. Verbunden mit einem optimalen Datenaustausch mit vorausschauenden Daten, wozu wir derzeit eine Software programmieren, minimieren wir das Verspätungsrisiko weiter“, so Harald Rotter.

Platzprobleme in den Seehäfen

Ebenso machen sich in den Depots von IGS Intermodal zunehmend die Platzprobleme der Seehäfen bemerkbar: „Die Schiffe werden größer und die Zahl der Container je Anlauf steigt, die Flächen und die Infrastrukturen in den Häfen Hamburg und Bremerhaven sind aber nicht mitgewachsen, deshalb kommt es zunehmend zu Engpässen in vielen Hinterlandregionen“, kons-

HBS

MARINE GROUP

HBS Hamburg Bunker Service GmbH

- » Bunkerungen weltweit
- » Schiffsausrüstung für Binnen- und Seeschifffahrt
- » Gasöl-, GTL- und Diesellieferungen
- » Bunkerstationen: Landungsbrücken, Ellerholzhafen, Entenwerder

HBS Marine Supply GmbH & Co. KG

- » Schmierstoffhandel für Reedereien, Werften, Wasserbau etc. per Bunkerboot, TKW und LKW
- » Schmierstoff-Lagerhallen und Floating Storage
- » Internationale Schmierstoff-Logistik mit maßgeschneiderten Transportleistungen

HBS Shipping GmbH

- » Schiffsmanagement und Bereederungsdienste
- » Befrachtung und individuelle Transportlösungen für den Mineralölhandel

Ulmenstraße 23a · 22299 Hamburg
 Tel.: +49 (40) 320 300 000 · www.h-bs.eu

BUNKER
LUBRICANTS
TRANSPORT



Das Containerdepot in Nürnberg wird derzeit erweitert.



Die Erweiterungs- und Modernisierungsarbeiten am CTR sind nahezu abgeschlossen.