

„Wir haben zusätzliche Kapazitäten mobilisiert“

Harald Rotter, Geschäftsführer der IGS Intermodal Container Logistics, zu den Auswirkungen zusätzlicher Mengen aus der Auflösung der Suezkanal-Blockade auf den Hinterlandverkehr

Teilen Sie die Befürchtung, dass es nach Freigabe der Verkehre im Suezkanal zur Überlastung in den europäischen Containerhäfen kommen wird?

Ja, die Terminals insbesondere in Rotterdam, Hamburg und Koper sind aufgrund der hohen Importmengen bereits seit Wochen sehr hoch ausgelastet. Dies führte z.T. zu erheblichen Verzögerungen in der Bahn- und Truckabfertigung an den Seeterminals. Die enormen Schiffsverspätungen sorgen zudem bereits jetzt dafür, dass Export-Container länger in den Seeterminals stehen und zusätzliche Lagerkapazität beanspruchen. Die zu erwartende Welle wird diese Situation noch erheblich verstärken.

Wie lange würde es dauern, bis wieder „Normalbetrieb“ herrscht?

Das ist aus Sicht der Bahnoperateure derzeit nicht absehbar, da nach der angestauten „Welle“ ja mutmaßlich der bereits jetzt bestehende hohe Importdruck noch einige Zeit weiter anhalten wird. Noch wichtiger ist die Frage, wie sich die Terminalbetreiber operativ auf den hohen Mengendruck einstellen.

Was bedeutet das für die Hinterland-Systeme?



Harald Rotter

Foto: privat

Bereits seit einigen Wochen kommt es an einigen Terminals zu empfindlichen Verspätungen der Terminalslots zur Be-/Entladung von zum Teil 8 bis 24 (!) Stunden. Folgen: Fahrpläne und Personalplanungen für Triebfahrzeugführer können nicht eingehalten werden, Züge fahren zum Teil nicht voll ausgelastet ab, da Beladungen am Terminal vorzeitig abgebrochen werden müssen, weil Züge aufgrund der Personaltaktung und der Umlaufplanung nicht länger warten können. Das bedeutet erhöhten Wagoneinsatz. All dies führt zu hohen betrieblichen Kosten und geringeren Umsatzerlösen bei den Bahnoperateuren. Die Binnenterminals sind bis zu einem gewissen Grad in der Lage, zusätzliche Containermengen zwischenzupuffern. Wie schnell dies jedoch zu Engpässen und zur Überlastung führt, sieht man Jahr für Jahr im Zuge witterungsbedingter Zugausfälle wie 2018/2019.

Wie stellen Sie sich als Betreiber von Hinterland-Verkehren darauf ein?

Wir haben bereits zusätzliche Waggonkapazitäten und Sonderzüge mobilisiert. Die bringen allerdings nur dann etwas, wenn die Seeterminals einigermaßen mit der Be-/Entladung der Züge Schritt halten. Und zu

den Hinterland-Terminals: Wir haben unseren Kunden bereits vor rund vier Wochen aufgrund des hohen Importdrucks Flächen zur Zwischenabstellung in unseren Terminals und Depots angeboten sowie auch hafennahe Abstellflächen an unseren Logistikstandorten. Des Weiteren bedienen wir auch Terminals in nahegelegenen Mittelzentren wie Schweinfurt, Aschaffenburg, Heilbronn mit regelmäßigen Intermodalanbindungen an die deutschen Seehäfen. Diese Terminals sind ideale Ergänzungen nicht nur in Zeiten hoher Mengenaufkommen.

Teilen Sie die Befürchtung, dass Reeder nach einer Verkehrsfreigabe zu näher gelegenen Häfen zu wechseln versuchen?

Die Schiffe, die im Suezkanal warteten, haben in der Regel Container für mehrere Häfen geladen. Zwar ist es denkbar, dass Schiffe in Rotterdam oder Antwerpen wenden, das heißt aber, dass die Ladung für Norddeutschland dann entweder per Feeder oder per Bahn beziehungsweise Truck weiterbefördert werden muss. Das wird aufgrund der Kapazitätsengpässe nur sehr verzögert und zu entsprechenden Kosten möglich sein. Außerdem ist auch Rotterdam bereits sehr hoch ausgelastet, Aber diese Frage müssen letztendlich die Reeder beantworten. RB 6.4.21 (k/ici)

Impressum



Der wöchentliche Branchenreport von Eurailpress und DVZ

Verlag: DVV Media Group GmbH
Postfach 10 16 09, D-20010 Hamburg
Heidenkampsweg 73-79, D-20097 Hamburg
Tel. +49 40 23714-100

Geschäftsführer: Martin Weber

Verlagsleitung: Manuel Bosch
+49 40 23714-155 | manuel.bosch@dvvmedia.com

Redaktion

Chefredaktion: Timon Heinrici (ici)
+49 30 40048417 | timon.heinrici@dvvmedia.com

Redakteure:
Frank Hütten (Büro Brüssel, fh) | frank.huetten@dvvmedia.com
Christoph Müller (cm) | christoph.mueller@dvvmedia.com
Dagmar Rees (dr) | dagmar.rees@dvvmedia.com

Anzeigen

Anzeigenleitung Eurailpress: Silke Härtel (verantwort.)
+49 40 23714-227 | silke.haertel@dvvmedia.com

Anzeigenverkauf: Ilkay Gülgün
+49 40 23714-302 | ilkay.guelguen@dvvmedia.com

Anzeigentechnik: Pascal Hofer
+49 40 23714-130 | pascal.hofer@dvvmedia.com
Gültig ist die Anzeigenpreisliste Nr. 13 vom 01.01.2021.

Vertrieb

Leiter Marketing & Vertrieb: Markus Kukuk
+49 40 23714-291 | markus.kukuk@dvvmedia.com

Unternehmenslizenzen Digital/Print:
lizenzen@dvvmedia.com

Leser- und Abonnentenservice:
Tel. +49 40 23714-260 | Fax +49 40 23714-243
kundenservice@dvvmedia.com
Erscheinungsweise: Wöchentlich

Bezugsbedingungen

Die Bestellung des Abonnements gilt zunächst für die Dauer des vereinbarten Zeitraumes (Vertragsdauer). Eine Kündigung des Abonnementvertrages ist zum Ende des Berechnungszeitraumes schriftlich möglich. Erfolgt die Kündigung nicht rechtzeitig, verlängert sich der Vertrag und kann dann zum Ende des neuen

Berechnungszeitraumes schriftlich gekündigt werden. Bei Nichtlieferung ohne Verschulden des Verlages, bei Arbeitskämpfe oder in Fällen höherer Gewalt besteht kein Entschädigungsanspruch. Zustellmängel sind dem Verlag unverzüglich zu melden. Es ist ausdrücklich untersagt, die Inhalte digital zu vervielfältigen oder an Dritte (auch Mitarbeiter, sofern ohne personenbezogene Nutzerlizenzierung) weiterzugeben.

Bezugsgebühren

Abonnement jährlich EUR 598,- zzgl. MwSt. als digitales E-Paper, mit täglichem E-Mail-Nachrichtenservice und Zugriff auf das Rail Business-Gesamtarchiv.

Bei zusätzlichem Printbezug: Inland jährlich EUR 873,- inkl. Porto zzgl. MwSt. | Ausland jährlich EUR 900,- inkl. Porto

Layout: Simone Henneken

Druck: SDK Systemdruck Köln GmbH & Co. KG

Copyright: Vervielfältigungen durch Druck und Schrift sowie auf elektronischem Wege, auch auszugsweise, sind verboten und bedürfen der ausdrücklichen Genehmigung des Verlages. Für unverlangt eingesandte Manuskripte und Abbildungen übernimmt der Verlag keine Haftung.

