



Dritter China-Zug ab Neuss

Trimodalität in Reinkultur: Das Terminal in Neuss verbindet Straße mit Schiene und Binnenschiff - und überall herrscht auch tatsächlich reger Verkehr. (Foto: Neuss Trimodal Terminal)

Artikel

von Axel Granzow

05. Mai 2020

Die Coronakrise treibt die Nachfrage nach Bahntransporten zwischen China und Europa. Zwischen teurer - und jetzt sehr knapper - Kapazität in der Luftfracht und günstigerem, aber ausgedünntem Angebot auf See kommen die Leistungen auf der Schiene gut an im Markt. Das ist gut auch für die Terminals, die sich in Deutschland als Partner der Fernostzüge aufgestellt haben.

In Nordrhein-Westfalen (NRW) entwickelt sich Neuss neben Duisburg und Köln zu einem der bedeutenden Umschlagplätze für China-Verkehre. „Aktuell fertigen wir pro Woche bis zu drei Direktzüge aus dem chinesischen Heifei ab, darunter einen Expresszug“, berichtet Karsten Scheidhauer. Er führt neben Daniel Jähn die Neuss Trimodal GmbH, eines der großen Containerterminals im Neusser Hafen. Der dritte Zug ist als Pilotprojekt aufgesetzt worden - „eine Folge der Coronakrise“, erläutert Scheidhauer. Und es könne noch mehr daraus werden: „Wir rechnen noch mit deutlich mehr Zügen aus China.“

Insgesamt fertigt Neuss Trimodal etwa 60 Züge pro Woche ab. Hinzu kommen sieben Binnenschiffe, davon vier aus Rotterdam und drei aus Antwerpen. Der Schwerpunkt des Geschäfts liegt auf Kontinentalverkehren. Scheidhauer ist zudem noch Geschäftsführer des niederländischen Operators Optimodal Nederland B.V. - kein Zufall. Denn Optimodal sorgt für das Kerngeschäft des Terminals:

Die Niederländer befrachten die Züge zwischen Neuss Trimodal und den Seehäfen Rotterdam (acht bis elf Abfahrten wöchentlich) und Antwerpen (drei).

RTSB als Operateurspartner

Operateur der China-Züge ist der Bahnspediteur Rail Transportation Service Broker (RTSB) mit Sitz im Taunus. Der Expresszug benötigt für die 11.000 km lange Strecke von Neuss nach China zehn bis elf Tage. Damit ist er drei Tage schneller als der Regelzug, der zwischen Neuss und der Hauptstadt der Provinz Anhui pendelt, die rund 400 km westlich von Shanghai liegt. Und der Expresszug sei fast immer pünktlich, freut sich Scheidhauer.

Die Nachfrage ist laut RTSB hoch. Denn Zeit ist Geld: Je schneller der Kunde über die Ware verfügen kann, um so wirtschaftlicher ist der Transportweg. Pro Zug werden 90 Teu transportiert. „Die Züge sind zu 100 Prozent ausgelastet - in beide Richtungen“, betont Scheidhauer.

Neuss Trimodal erwarte für dieses Jahr „ein Umschlagvolumen auf Vorjahresniveau“, sagt Scheidhauer. Alle Prognosen glichen aber im Moment eher dem Blick in die Glaskugel. Auch wenn China inzwischen die Produktion wieder hochfahre, sei ein für einige Wochen reduziertes Transportvolumen nicht auszuschließen.

2019 zählte Neuss Trimodal mehr als 161.000 bezahlte Umschläge. Das waren 3,2 Prozent weniger als 2018. Die Gesamtkapazität liegt bei 280.000 bis 330.000 Teu. „Dann müssten wir auch in der Nacht Züge abfertigen. Das ist aber reine Theorie, da es dafür aktuell noch keine Nachfrage gibt“, weiß Scheidhauer.

Züge nach Italien „knackevoll“

Mit der Entwicklung 2020 ist der Intermodalmanager bislang zufrieden. „In den ersten vier Monaten lagen wir voll im Soll“, sagt er. So profitiere das Terminal derzeit davon, dass die Züge nach Italien „knackevoll“ seien. Sechsmal pro Woche fahren beispielsweise Züge des Neuss- Trimodal-Gesellschafters Ambrogio nach Gallarate bei Mailand. Weitere Verbindungen gibt es bis nach Triest. Denn viele LKW-Transporte aus der Region werden derzeit auf die Bahn verlagert, da Grenzkontrollen für lange Staus sorgen.

Außerdem verbinden die Schweizerzug AG und RTSB seit dem 1. April einmal wöchentlich die Schweiz und China über die Neue Seidenstraße. Davon profitiert auch Neuss Trimodal: Dieses Angebot wird mit den sechs wöchentlichen Zügen von den Terminals in der Schweiz über Neuss weiter zu den Seehäfen nach Rotterdam und Antwerpen kombiniert. Ein Teil der Container wird in Neuss entladen und ergänzt durch Ladung von Optimodal für Antwerpen. Die Rotterdam-Mengen werden von Optimodal im Auftrag Schweizerzug von/nach Rotterdam transportiert. Die Terminalkonkurrenz in Nordrhein-Westfalen sieht Scheidhauer gelassen. Zwar baue Duisburg die Kapazität für China-Züge gerade stark aus. Entscheidend aber dürfe künftig eher sein, wer die Verbindung schneller und zuverlässiger macht. Noch einmal Scheidhauer: „Solange wir ordentliche Arbeit abliefern, kann nichts passieren.“ (kl)

Neuss Trimodal

Im Containerterminal der Neuss Trimodal GmbH stehen von Montag ab 5 Uhr bis Samstag um 12 Uhr zwei Kräne für den Umschlag über die 550 m lange Kaikante zur Verfügung. Gearbeitet wird allerdings nur im Tagesbetrieb - nachts ist Ruhe in der Anlage. Bedient werden aber nicht nur Binnenschiffe, sondern auch vier Gleise mit einer Länge von jeweils 580 m. Ergänzt werden die Krananlagen durch vier Reachstacker mit einer Tragkraft von jeweils 42 t. Auf einer Fläche von 88.000 m² ist Platz für die Lagerung von 3.960 Teu.

Gesellschafter von Neuss Trimodal sind aktuell Kombiverkehr (50 Prozent), Neuss Düsseldorfer Häfen (30 Prozent) und Ambrogio (20 Prozent).