



Das Containerterminal von Swissterminal im Stadthafen Basel ist voll ausgelastet. Kommt es zur Umwidmung des Areals, muss das Terminal einer Wohn- und Gewerbebebauung weichen.

SUT
INTERVIEW



Martin Heying

Neue und alte Wege

Die Swissterminal AG betreibt Terminals in Basel, Birsfelden, Frenkendorf, Niederglatt und Ottmarsheim. Zusammen mit ihrem Bahnprodukt Schweizerzug AG und DP World baut Swissterminal seine Linien nach Rotterdam und Antwerpen aus. SUT sprach mit Vorstand Roman Mayer.

SUT: Herr Mayer, unser Titelthema ist in dieser Ausgabe der Intermodalverkehr in Europa. Wo sehen Sie die größten Herausforderungen beim europäischen Intermodalverkehr, wo liegen Chancen?

Roman Mayer: Die Politik, Wirtschaft und Gesellschaft verlangen zunehmend nach nachhaltigen Produkten. Dazu gehört nicht nur die Produktion, sondern auch der Transport. Europa hat eine hervorragende Ausgangslage, um die Chancen und Vorteile der Schiene und Binnenschifffahrt zu nutzen und damit einen bedeutenden Beitrag zu nachhaltigen Lieferketten zu leisten. Es braucht allerdings ein balanciertes Zusammenspiel aller Verkehrsträger, damit ein optimaler Warenfluss möglich ist.

Für eine nahtlose Integration müssen vielseitige logistische, technische und organisatorische Aspekte berücksichtigt werden. Voraussetzung dafür sind eine enge europäische Zusammenarbeit und Abstimmung zwischen allen beteiligten Ländern und Markt-Playern. Eine effiziente Nutzung des Intermodalverkehrs bedingt ein abgestimmtes und harmonisiertes Vorgehen und Gesamtkonzept.

SUT: Apropos Herausforderungen und Chancen: Wie sind Sie durch die vergangenen Krisenjahre gekommen – sind die Verkehre stabil geblieben oder sogar gewachsen?

Roman Mayer: Externe Faktoren wie die Corona-Pandemie, Baustellenprobleme in Deutschland oder auch das Niederwasser auf dem Rhein stellten uns vor große Herausforderungen, um die

gewohnte Qualität und Zuverlässigkeit unserer Dienstleistungen und Produkte sicherzustellen. Es kam zu zahlreichen Zugsausfällen und -verspätungen, auf die wir keinen Einfluss hatten.

Dank unserer Flexibilität, verständnisvollen Kunden und Partnern sowie einem sehr engagierten Team ist es uns gelungen, immer wieder marktfähige Lösungen zu finden. Auf das Jahr 2023 ist es uns zudem gelungen, die Frequenzen nach Antwerpen zu erhöhen und gleichzeitig einen Direktzug nach Rotterdam zu starten.

SUT: Wie gestaltet sich die Zusammenarbeit mit DP World? Konnten Sie zum Beispiel Ihre Destinationen ausweiten?

Roman Mayer: DP World verfügt über ein globales Netzwerk, das auch für Swissterminal großes Potenzial hat. Dank dieser Partnerschaft sind wir nun beispielsweise in der Lage, mit unserem Schweizerzug eine Lösung „factory to port“ aus einer Hand anzubieten. Durch weniger Schnittstellen reduzieren wir Kosten und erhöhen die Servicequalität für unsere Kunden.

Mit der Partnerschaft von DP World konnten wir unser Netzwerk stärken und die Qualität sowie die Frequenzen an die wichtigsten europäischen Seehäfen erhöhen. Das betrifft nicht nur den Schweizerzug, sondern auch den Barge-Service von Rotterdam, Antwerpen über Germersheim bis zu uns nach Basel. Wir sind zunehmend auch in der Lage, spezifische Lösungen für individuelle Kundenanfragen und -bedürfnisse gemeinsam mit unserem Partner DP World zu erarbeiten.



SUT: Wie ist die Verbindung zu den Südhäfen – gibt es auch hier einen Zuwachs von Linien respektive Mengen?

Roman Mayer: Wir haben mit unseren Standorten in der Schweiz und im Elsass eine optimale Ausgangslage, nicht nur, um die West- und Nordhäfen zu bedienen, sondern auch die Südhäfen in Italien und Frankreich. Zu beachten gilt, dass diese Seehäfen zu einem gewissen Maße im Wettbewerb zueinander stehen.

Für uns sind marktfähige Lösungen wichtig, bei denen unsere Lieferanten und Partner unseren Standards an Qualität, Nachhaltigkeit und Effizienz gerecht werden. Unser Angebot an Verbindungen hängt letztlich aber auch davon ab, wo und wie unsere Kunden ihren Transport routen möchten.

SUT: Seit Januar verbindet Schweizerzug dreimal wöchentlich mit Swissterminal eine Linie von Frenkendorf und Niederglatt nach Rotterdam, ohne das deutsche Terminal Neuss zu passieren. Warum haben Sie diese Linie aufgebaut und wie gut ist die Auslastung?

Roman Mayer: Das neue Zugprodukt ist gut angelaufen. Unsere Kunden schätzen die erhöhte Fahrplanstabilität und den zuverlässigen Service. Die letzten Jahre haben die Bedeutung von stabilen und zuverlässigen Lieferketten gezeigt. Mit der neuen Direktverbindung aus der Schweiz nach Rotterdam setzen wir auf größtmögliche Fahrplanstabilität.



Swissterminal

Roman Mayer, Vorstandsvorsitzender der Swissterminal und der Schweizerzug AG, weitet sein Intermodalnetz zusammen mit DP World aus.

SUT: Auch nach Antwerpen gibt es neue Direktverkehre. Auch hier die Frage: Wie ist die Auslastung?

Roman Mayer: Bei Antwerpen haben wir die Frequenz von drei auf vier wöchentliche Rundläufe erhöht. Damit schaffen wir zusätzliche Kapazitäten und stärken den Handel mit dem europäischen Hinterland. Auch hier sind wir mit der Auslastung zufrieden.

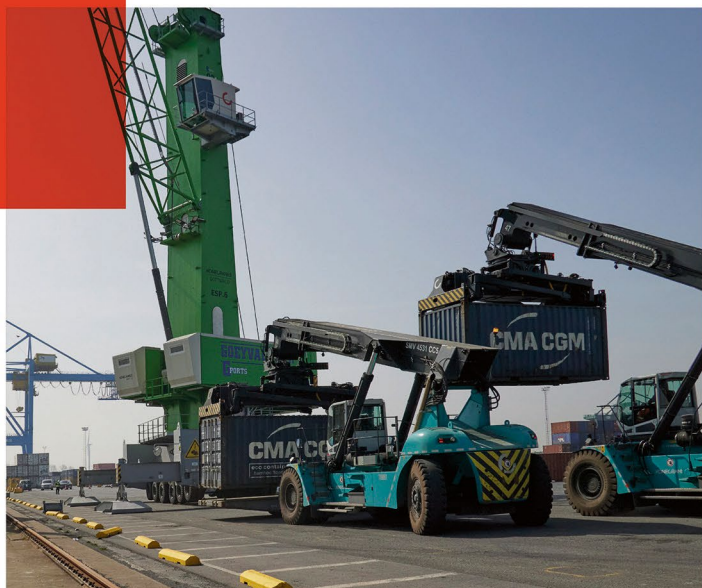
Auf in die elektrische Zukunft

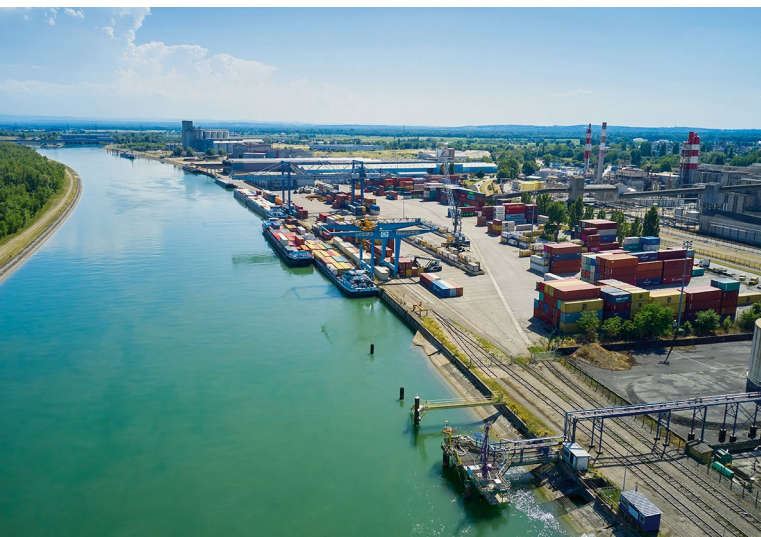
Folgen Sie dem Pfad zu Ecolifting und treffen Sie gute Entscheidungen für die Umwelt, ohne die Leistung zu beeinträchtigen. Durch die Kombination von Leistung und hoher Produktivität unserer zuverlässigen Konecranes Gottwald Hafenmobilkrane und Konecranes Schwerlaststapler mit der neuesten ökoefizienten Technologie erreichen wir kontinuierlich mehr mit weniger CO₂ Emissionen.



Besuchen Sie uns auf der
Transport Logistic in München
Halle B4, Stand #224

KONECRANES®
Lifting Businesses™





Swissterminal

Das Containerterminal in Ottmarsheim.

SUT: Welchen Stellenwert wird Deutschland in Zukunft bei den Direktverkehren haben?

Roman Mayer: Wir möchten Deutschland als eine der wichtigsten Industrienationen mit unseren Direktverbindungen aus der Schweiz an die europäischen Seehäfen nicht auslassen. Bereits heute betreiben wir gemeinsam mit DP World erfolgreich einen Barge-Service, der von Basel über Gernersheim bis an die Westhäfen Antwerpen und Rotterdam geht. Wir bieten mit unserem Partner DP World einen Barge-Service aus der Schweiz über Deutschland bis an die Westhäfen an. Wir prüfen laufend neue Verbindungen und Möglichkeiten, um unseren Kunden einen optimalen Service zu bieten.

SUT: Wie ist die Tendenz der Transporte allgemein, also bei allen Verkehrsträgern – wo steigt die Auslastung, wo sinkt sie eventuell sogar?

Roman Mayer: Die Entwicklung der Auslastung ist von vielen externen und teils auch gegenläufigen Faktoren abhängig. Es ist schwierig, eine verlässliche Prognose zu treffen. Wir sind im internationalen Warenhandel tätig. Deswegen sind wir indirekt auch davon betroffen, wie sich der Welthandel entwickeln wird. Sinkt aufgrund einer drohenden Rezession beispielsweise die Nachfrage nach Gütern aus und in die Schweiz, hat dies auch Auswirkungen auf uns. Positiv hervorzuheben ist, dass sich die Frachtraten der Überseeschiffe mit der Erholung der Corona-Pandemie zu normalisieren scheinen.

SUT: Welchen Stellenwert hat bei Ihnen der Lkw-Transport?

Roman Mayer: Der Lkw spielt für den Transport auf der „letzten Meile“ eine wichtige Rolle. Nicht alle Firmen haben beispielsweise einen Gleisanschluss oder die Möglichkeit, einen solchen einzurichten. Wichtig ist ein gutes und ausbalanciertes Zusammenspiel aller Verkehrsträger, das den Kundenbedürfnissen gerecht wird.

SUT: Inzwischen betreiben Sie Terminals in Basel, Birsfelden, Frenkendorf, Niederglatt und Ottmarsheim. Wie ist die Entwicklung an den Terminals – gibt es Synergie-Effekte und wie ist der Modal Split?

Roman Mayer: Jeder Standort hat seine eigenen Stärken und Vorzüge. Wir sind dadurch in der Lage, einen breiten und qualitativ hochstehenden Service anzubieten. Synergien lassen sich beispielsweise nutzen, um eine optimale Auslastung der Terminals oder auch des Personals zu erreichen. Unsere Terminals in Frankreich sind alle an das Wasser angeschlossen. Der Schiffstransport spielt dort eine bedeutende Rolle, nicht zuletzt wegen dem für unsere Kunden wichtigen Bulk-Service, den wir anbieten. Beim Transport von Rotterdam und Antwerpen spielt der Wasserweg auch für unsere rheinansässigen Terminals in der Schweiz eine wichtige Rolle. Das Niederwasser auf dem Rhein im vergangenen Sommer hat allerdings einmal mehr die Bedeutung eines redundanten Services mit dem Schienentransport verdeutlicht. Schiene und Schiff gehen für mich Hand in Hand.

SUT: Klappt der Ablauf mit den französischen Beteiligten reibungslos?

Roman Mayer: Wir wurden sehr herzlich und offen in Frankreich willkommen geheißen. Wir sind als Betreiber der drei Hafenterminals vertraglich an die „SEMOP“ gebunden, wo auch politische und öffentliche Partner an Bord sind. Es ist schön, zu spüren, auf welche Unterstützung wir zählen dürfen. Unsere gemeinsame Vision ist es, das wirtschaftliche Potenzial der Region zu nutzen.

SUT: Haben Sie Aussichten, dass Sie das Terminal in Kleinhüningen erhalten können, und könnten – falls nicht – die französischen Terminals diesen Wegfall kompensieren?

Roman Mayer: Wir halten uns an die Entscheide und Vorgaben der Behörden und Politik. Wichtig ist mir dabei ein fairer Wettbewerb aller Marktbeteiligten unter der Prämisse von, wie ich es nenne, „gleich langen Spießen“. Ich habe in meinen Jahren in der Logistikbranche schon viele Terminals kommen und gehen sehen. Wie das Wasser sucht sich auch der Container den besten Weg, um ans Ziel zu gelangen. Der Markt regelt das von selbst. Für mich sollten die regulatorischen Rahmenbedingungen dazu dienen, einen fairen Wettbewerb zu ermöglichen und Rechtssicherheit zu schaffen. Unsere französischen Terminals sind hervorragend an den Rhein und die Schiene angeschlossen, welche die Binnenschiffe und Güterzüge ideal anfahren können. In Ergänzung zu unseren Schweizer Terminals bieten wir dort auch einen breiten Bulk-Service an.

SUT: Profitieren Sie von dem zunehmenden Bedarf an Lager und Zwischenlager, beispielsweise durch Depotleistungen?

Roman Mayer: Durch die gestörten Lieferketten der letzten Jahre stellen wir einen zunehmenden Bedarf an Lagerservices fest. Dies betrifft nicht nur das Depot, sondern auch unsere Warehouses. Dank unserem Warehouse, dem Schweizerzug und der Partnerschaft mit DP World sind wir in der Lage, integrierte Logistiklösungen aus einer Hand anzubieten. Das heißt, wir liefern unseren Kunden ihre Güter nachhaltig und effizient zwischen europäischem Seehafen bis zur Haustür.

SUT: Sind größere Investitionen in der näheren Zukunft geplant?

Roman Mayer: Wir prüfen und investieren laufend, um einen effizienten und sicheren Betrieb zu gewährleisten. Als Infrastrukturbetreiber haben die technischen Anlagen und Geräte einen gewichtigen Anteil. Größere Projekte treiben wir mit unseren Partnern voran.

Martin Heying