



Die Danser Group verfügt über ein großes Transportnetz. In Basel traf sich SUT mit dem Geschäftsführer von Danser Switzerland.

SUT
INTERVIEW



SUT-Archiv

Kooperationen fördern

Trotz aller Herausforderungen des letzten Jahres ist Kay Metzger, Geschäftsführer bei Danser Switzerland, optimistisch gestimmt. Für ihn stellen Kooperation und Transparenz zwei wesentliche Merkmale für eine nachhaltige Transformation der Binnenschifffahrt dar.

Seit dem Jahr 1982 ist die Danser Group im Bereich der intermodalen Containerlogistik tätig. Dabei hat sich das international aufgestellte Team auf Containertransporte zwischen den Seehäfen Rotterdam und Antwerpen und dem europäischen Hinterland Richtung Benelux, Frankreich, Deutschland und Schweiz spezialisiert. Mit rund 140 Mitarbeitern und 90 Charterschiffen transportiert die Danser Group in ihrem Rhein-Service eine große Menge an Reefer- und Tankcontainern für Verlager, Spediteure und Reedereien. Im Interview mit Kay Metzger, Geschäftsführer bei Danser Switzerland mit Sitz in Basel, sprach SUT über das Tagesgeschäft am Schweizer Standort und die Veränderungen, die Kay Metzger im Bereich der Binnenschifffahrt als unumgebar erachtet.

SUT: Herr Metzger, das Jahr 2022 war außergewöhnlich wechselhaft. Wie haben Sie diese Zeit bei Danser wahrgenommen?

Kay Metzger: Das letzte Jahr war insofern speziell, da wir gefühlt gerade aus der Corona-Krise kamen und daraufhin nahtlos in die Ungewissheit des Ukraine-Kriegs übergegangen sind. Was wir in diesem Übergang zuerst wahrgenommen haben, waren die stark steigenden Treibstoffkosten, die einen spürbaren Einfluss auf die Schifffahrt im Intermodalbereich ausgeübt haben. Die größte Herausforderung kam jedoch im Nachgang, nämlich mit der Verschiebung der europäischen Güterschiffe vom Rhein in andere Bereiche und die Veränderungen im Zusammenhang mit der Kohle- und Getreidefahrt. Trotz der Herausforderungen des letzten Jahres war das Umschlagsergebnis im Hafen Basel erstaunlich gut.



Vernetzung der Binnenschifffahrt durch gemeinsame digitale Infrastruktur

Mit dem Standardsystem RiverPorts Planning and Information System (RPIS) möchte die RheinPorts GmbH die Binnenschifffahrt mit dem logistischen Hafengewerbe im europäischen Hinterland enger verknüpfen. Damit greift das RPIS die Vorteile von bestehenden Port Community Systemen in Seehäfen auf und macht diese auch für die Binnenhäfen zugänglich. Neben den Häfen von Mulhouse-Rhin und dem Duisport sind auch die schweizerischen Rheinhäfen an der digitalen Transformation beteiligt.

Verstärkte Planbarkeit und transparente Prozesse sollen mittels RPIS zu mehr Effizienz und Resilienz im Lieferkettenmanagement beitragen. Ziel dabei ist es, die Rheinhäfen digital näher zusammenzubringen, Prozesse aufeinander abzustimmen und aufkommende Probleme übergreifend zu lösen. Der Vorteil dabei ist: Je größer die Community, desto höher die Datenvielfalt und damit auch der Mehrwert für jedes einzelne Mitglied. Das RPIS setzt dabei auf offene, konfigurierbare Schnittstellen, um den Datenaustausch zwischen den unterschiedlichen Systemen und Nutzergruppen gewährleisten zu können.

Im September 2022 unterzeichneten Vertreter von Rheinports und der länderübergreifenden Informationsplattform Portbase eine Vereinbarung mit der Intention, die digitale Infrastruktur entlang des Rhein-Alpen-Korridors gemeinsam auszubauen. Von Rotterdam über Basel nach Genua sollen dafür die beteiligten Akteure der Transport- und Logistikbranche durch einen intensiven Datenaustausch miteinander vernetzt werden. **SaKu**

mehrte Mengen an Ladung an Bord haben. Es geht nicht mehr ohne Slot-Systeme, ob im Binnenschifffahrtsbereich oder im Seehafen. Daher müssen wir zusammenarbeiten, bündeln, Fixed-Window-Konzepte entwerfen und Hubs zur Verfügung stellen können, die uns in Fällen kurzfristiger Verschiebungen entlasten können. Um diese Problematiken gesamtheitlich anzugehen und einzelne Prozesse zu optimieren, benötigen wir einen erhöhten Datenaustausch, dessen Vorteile die Akteure im Transport- und Logistiksektor nutzen können.

SUT: Damit meinen Sie das Konzept eines länderübergreifenden Datenaustauschs?

Kay Metzger: Ja. Der Schlüssel für eine effizientere Binnenschifffahrt ist Konnektivität. In dem Bereich sehen wir glücklicherweise bereits zwischen den zwei Unternehmen Rheinports und Portbase, die diese Zusammenarbeit fördern, eine allmähliche Verknüpfung. Ziel ist es, sich von den bisherigen losgelösten Systemen, in denen der eine den Rhein optimiert und der andere den Seehafen, zu entfernen. Portbase, Rheinports, Nextlogic und RPIS gehören dabei zu jenen Instanzen, die diese verstärkte Kooperation vorantreiben und von der auch wir profitieren. Da hier gegenseitiges Interesse vorhanden ist, sind wir zuversichtlich, was die nächsten Schritte in der Zusammenarbeit betrifft.

SUT: Was ist Ihrer Meinung nach auf Unternehmensseite nötig, um diese Schritte zu ermöglichen?

Kay Metzger: Wichtig ist, dass man sich mit den Veränderungen, die im Bereich der Schifffahrt immer relevanter werden, aktiv auseinandersetzt und die Innovation mitgestaltet. Natürlich trägt man dabei ein gewisses Risiko, aber das ist ja auch die Aufgabe des Gewerbes: Entwicklungen voranzutragen. Ich denke, der Zeitpunkt, diese Schritte zu gehen, ist jetzt. **Sarah Kuhn**

SUT: Das letzte Jahr war von extremen Niedrigwasserphasen geprägt. Wie schätzen Sie die Performance im Binnenschifffahrtsbereich für die kommenden Monate ein?

Kay Metzger: Die Performance auf dem Rhein zum Beispiel ist zwar stark vom Niederschlag abhängig, jedoch auch von den Reserven, die er aufnimmt. Im Bereich der Nordalpen sehen diese Reserven aufgrund des wenigen Schneefalls aber eher kritisch aus. Daher gehe ich davon aus, dass wir in diesem Jahr früher als sonst mit Niedrigwasser rechnen müssen.

SUT: Könnte man dieses Problem relativieren – zum Beispiel durch die Optimierung der logistischen Prozesse entlang des Rheins?

Kay Metzger: Theoretisch schon, es sind aber immer noch nicht alle Binnenschifffahrtsunternehmen in der Lage, eine effiziente, digitale Planung durchzuführen. Dabei könnten durch einfache Maßnahmen heutige Missstände in der Binnenschifffahrt korrigiert werden, denn das große Problem stellt aus meiner Sicht eben diese fehlende Planbarkeit dar. Zugewiesene Slots in den Binnen- und Seehäfen müssten optimaler genutzt werden.

SUT: Können Sie diesen Gedankengang etwas weiter ausführen?

Kay Metzger: Vor Jahren haben wir an den europäischen Umschlagsstandorten bemerkt, dass wir mit den zunehmenden Terminal-Peaks nicht mehr effizient umgehen können. Einer der Gründe dafür ist, dass die Schiffe immer größer werden und ver-

Anzeige

Ihre Werft am Main

Erlenbacher Schiffswerft Maschinen- und Stahlbau GmbH



Umbauten aller Art
Ummotorisierungen
Neubauten | Abbauten
Spezialfahrzeuge

Schiffs-Verlängerungen/-Verbreiterungen
Wellenanlagen | Ruderanlagen
Kaskos aus Osteuropa
Helling bis 135 m

Klingenberger Straße 42 | 63906 Erlenbach | Telefon 0 93 72 - 702
www.erlenbacher-schiffswerft.com