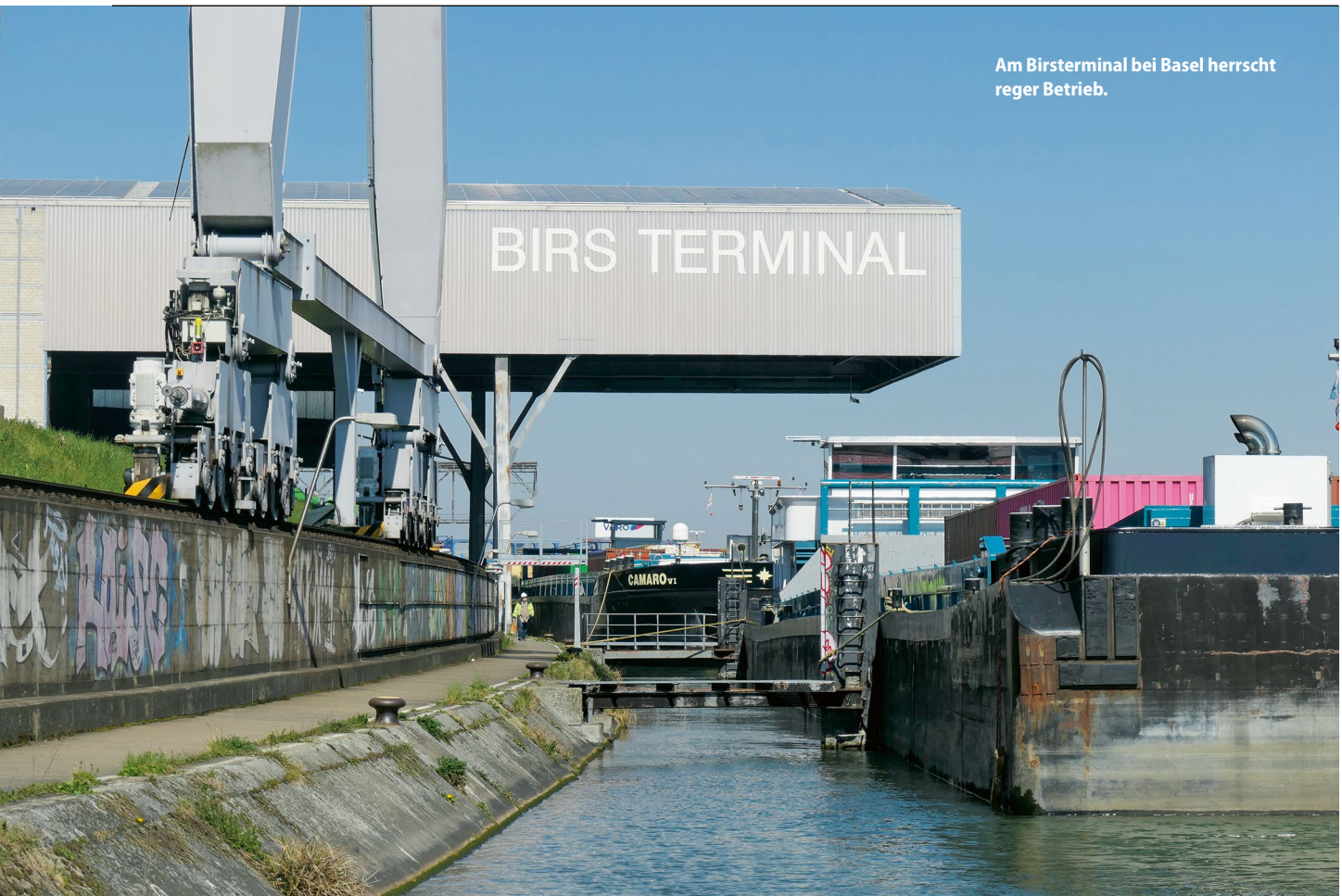


Am Birsterminal bei Basel herrscht reger Betrieb.



Martin Heying

Hallentransfer über'n Rhein

Durch die „Multipurpose“-Strategie am Birsterminal bei Basel ist der Standort bemerkenswert gut durch die jüngsten Krisen gekommen. Aktuell baut Birsterminal seine Hallen-Kapazität enorm aus. Dazu überführt man unter anderem eine gewaltige Halle vom Rheinufer vis-à-vis.

Mit den Pandemie-Maßnahmen, befeuert durch die Havarie des Container-Megafrachters „Evergiven“ und den Ukraine-Krieg, begann eine bis heute nicht aufgelöste Störung der Lieferketten. Eine Folge daraus ist eine erhöhte Sensibilität für die Verfügbarkeit von Gütern und damit verbunden auch ein Bedarf an Lager-Kapazitäten. Martin Ticks, CEO der Birsterminal AG, bestätigt diese Entwicklung: „Lagerflächen sind wieder mehr wert“, konstatiert er, „am Birsterminal war es schon immer ein Teil der Geschäftsstrategie, Lagerflächen für unsere Kunden vorzuhalten, allein schon, weil wir das Prinzip der verlängerten Werkbank systematisch aufgebaut haben“, erläutert er. Die aktuell deutlich gestiegene Nachfrage im Markt war mit einer der Gründe, den terminaleigenen Industrie- und Logistikpark „i-Log“ schneller als ursprünglich geplant auf- und auszubauen. „i-Log ist der Industrie- und Logistikpark der Birsterminal AG, es ist ein neutraler und innovativer Akteur in den schweizerischen Rheinhäfen“, sagt Martin Ticks. Das mit dem Park verbundene

Hallenprojekt ist aus seiner Sicht nicht nur perfekt trimodal angebunden, sondern auch deutlich nachhaltig und ressourcenschonend: Eine direkt am Rhein gelegene 19.000 Quadratmeter große Halle im deutschen Grenzach, das dem schweizerischen Ufer von Birsfelden direkt gegenüberliegt, ist der Grund für die beschleunigte Umsetzung der Erweiterungspläne am Birsterminal. Diese isolierte und schallgedämmte Aushubhalle baute die Roche Pharma AG im Jahr 2017 für die Sanierung der Deponie Kesslergrube und betrieb sie auch seitdem. Bei der zu sanierenden Alt-ablagerung Kesslergrube handelt es sich um mehrere ehemalige Kiesgruben im Ortsteil Grenzach der Gemeinde Grenzach-Wyhlen, die zwischen 1913 und 1969 angelegt und betrieben wurden. Ab den 1950er-Jahren erfolgte bis 1976 eine Wiederauffüllung mit Erdaushub, Bauschutt, Hausmüll und Abfällen der chemisch-pharmazeutischen Industrie, wodurch das Grundwasser unterhalb der Gruben erheblich belastet war. Roche hat nun den westlichen Teil der Kesslergrube, für den sie verantwortlich ist (Peri-



meter1), vollständig ausgehoben und das Aushubmaterial extern thermisch entsorgt. Teil des Entsorgungskonzepts waren die Sanierungshalle und der Umschlag - an einer eigens dafür errichteten Kaikante - auf das Binnenschiff. Nach Abschluss der Sanierungsarbeiten wird der gesamte Bereich nun zurückgebaut und renaturiert.

Hallen sind begehrt

Für Martin Ticks eine Entwicklung zur rechten Zeit: „Die Halle musste nicht neu gefertigt werden, sie war sofort verfügbar und die Gesamtkosten sind interessant, trotz der Abbau- und Transportkosten.“ Der schnelle Weg über den Rhein legt eine Verschiffung der Halle per Binnenschiff nahe, „ökologisch optimal“, so Martin Ticks. Die ursprüngliche Halle war 160 Meter lang und 96 Meter breit, hinzu kam noch ein Anbau von 3000 Quadratmetern Fläche. Martin Ticks baut daraus nun drei Hallen mit total rund 10.000 Quadratmetern Fläche. Die Hallen werden dabei so konstruiert, dass sie mit einem Kran nachrüstbar sind. Die Betonfundamente werden mit Recyclingbeton frisch gegossen, und auch das alte Fundament in Grenzach ist Teil der Transporte nach Birsfelden: „Das Material kommt zu uns auf das Terminal, wo wir ja einen Brecher für genau so ein Recycling-Material haben. Das alte Beton-Fundament findet also genau wie die Halle eine Wiederverwendung“, erläutert Martin Ticks. Der Beton wird im direkt angrenzenden Betonwerk in Birsfelden zu neuem und nachhaltigem Baumaterial verarbeitet. Er erklärt den weiteren Ablauf: „Ende April haben wir den Hochbau abgeschlossen, jetzt können wir die Stahlhalle aufsetzen und anschließend den Boden gießen. Der operative Start erster Einheiten ist schon im August denkbar“, freut er sich. Gründe für den schnellen Verlauf der Arbeiten sieht er im guten Wetter, aber auch im zügigen Arbeiten auf beiden Seiten des Rheins begründet. Der Bedarf für die neuen Hallen ist jetzt schon deutlich spürbar: „Wir stehen mit etlichen Verladern in Verhandlung, die genau das brauchen, sei es als Pufferlager oder als ausgelagerte Werkshalle im Hafen“, berichtet er. In diesem Zusammenhang ist sogar wieder von langfristigen Bindungen die Rede, Drei- bis Fünf-Jahres-Verträge sind kein Tabu mehr. Etliche Verlader wollen Engpässe wie in den Krisenjahren bis 2022 vermeiden, die zu Stockungen im Produktionsablauf führten. Bereits jetzt führen manche Hersteller die Fertigung mit eigenem Maschinenpark auf dem



Martin Heying

Im Industrie- und Logistikpark „i-Log“ in Birsfelden entsteht ein Hallenverbund mit drei Einheiten zu insgesamt 10.000 Quadratmetern.

Gelände von Birsterminal aus und das sorgt nicht nur für eine Auslastung der Hallen, sondern auch für Umschlag und eine sichere Auslastung der Transportlinien. Ein Konzept, das Martin Ticks schon vor der Krisenzeit befürwortet hat. Für ihn stimmt das Gesamtbild: Birsterminal baut mit den Hallen sein Angebot für Pufferlagerungen und für Fertigungen im Hafen stark aus. Gleichzeitig setzt man angesichts der unveränderten Problematik in den Seehäfen nach wie vor und verstärkt auf eine multimodale Ausrichtung und agiert in allen Bereichen, auch im Ausbau, nachhaltig und klimaschonend. So werden auch die Dächer der neuen Lagerflächen mit einer hocheffizienten Fotovoltaikanlage ausgestattet. Bereits jetzt ist Birsterminal Betreiber einer der größten Solaranlagen der Region und hat entsprechende Erfahrung. „Wir halten an unseren Verkehrsträgern Binnenschiff und Bahn fest, denn der kluge Mix aus beiden ist bei Überlastungen der Supply Chain geradezu zwingend. Andererseits wollen wir mit unserem Ausbauprojekt ein Zeichen setzen und uns für Baustoffrecycling und nachhaltiges Bauen starkmachen. Bestrebungen für Umweltschutz, vorsichtiger Umgang mit Ressourcen und konsequente Energiemodelle haben uns zum Entscheid geführt,

Anzeige

Wir lotsen Sie in den sicheren Hafen.

Morgen kann kommen.

Wir machen den Weg frei.

bank-fuer-schiffahrt.de

Bank für Schifffahrt (Bfs)

Wir beraten Sie in allen Fragen rund um Ihre Finanzplanung.



Der neue Sennebogen-Raupenkran kann bei Schwergutumschlag ebenso unterstützen wie bei der Containerverladung.

den Ausbau auf diesem Wege zu bestreiten. So können wir unser innovatives Angebot konsequent erweitern und gleichzeitig an unseren Vorsätzen der Nachhaltigkeit festhalten“, macht Martin Ticks deutlich.

Mit der Halle konnte Birsterminal auch ein Umschlaggerät erwerben, das ohnehin auf der Einkaufsliste stand: „Seit Längerem hatten wir ein zusätzliches Umschlaggerät für das Birsterminal im Plan. Nachdem wir schon die Sennebogen-Bagger 835E, 855E und den großen Umschlagbagger 875E, installiert auf einem Schienenportal mit 16 Meter Spurbreite, im Einsatz haben und wir mit der Leistung und dem Service hochzufrieden sind, sollte das avisierte Gerät auch wieder ein Sennebogen sein“, berichtet

Martin Ticks, „und wie es der Zufall so will, stand genau so ein Raupenkran, wie wir ihn haben wollten, ein Sennebogen 5500E, an der Roche-Umschlagstelle in Grenzach. Den konnten wir gleich miterwerben und damit gleich zwei längerfristig angelegte Planungen deutlich schneller umsetzen als ursprünglich avisiert.“ Der fast neuwertige Raupenkran hebt bis zu 180 Tonnen und hat eine Höhe von bis zu 75 Metern. Er ist mit allen Werkzeugen ausgerüstet, die auf dem Birsterminal gebraucht werden, vom Container-Spreader über Schüttgutgreifer bis hin zu Schwerlasttraversen. „Das Gerät ist genauso Multipurpose, wie das Konzept unseres Terminals, deshalb passt es perfekt zu uns“, verdeutlicht Martin Ticks. Das Gerät ist unter anderem bei einem wachsenden Bereich sehr hilfreich, der vor drei Jahren noch keine so große Rolle gespielt hat: Die Leercontainer-Logistik ist am Birsterminal verstärkt dazugekommen. Die Vorhaltung der Container birgt den Vorteil, diese für wiederkehrende Geschäfte sofort verfügbar zu haben. Das geschieht immer öfter, da der wachsende Bereich „verlängerte Werkbank“, also die ausgelagerte Endfertigung von Maschinen in den Hallen des Birsterminals, auch einen verstärkten Bedarf an Verpackung und Containern (Spezialequipment, wie Open Top, Flats etc.) mit sich bringt. „Es ist aktuell nicht so einfach, kurzfristig Leercontainer zu bekommen, und so haben wir eine Win-win-Situation: Leercontainer, die keinen Abfluss in die überfüllten Seehäfen finden, können bei uns zwischengelagert werden und wir haben bei Bedarf einen schnellen Zugriff darauf“, erklärt Martin Ticks.

Bahn ist wichtiger Teil des Konzepts

Die Bahnlinie nach Antwerpen, die Birsterminal im letzten Jahr ins Leben gerufen hat, ist Teil des multimodalen Konzepts am Birsterminal. Laut Martin Ticks hat die Linie allerdings ein weit-aus höheres Potenzial, als man bislang heben konnte. Das lag nicht zuletzt an der Streik-Situation in Frankreich: „Diese Bahnlinie läuft ja in Kooperation mit der belgischen Terminal Container Athus S.A. Sie geht vom Rheinhafen in Birsfelden über Athus mit zwölf etablierten Anschlussverbindungen und ohne Hub im See-



Die Aushubhalle im deutschen Grenzach ist inzwischen vollständig demontiert.



hafen direkt an die Terminals in Antwerpen und Zeebrugge beziehungsweise von dort zurück. Der Standort Athus ist zugleich Logistikkreuzung für die Binnenregionen Saar/Lothringen/Luxemburg, und der Hafen Birsfelden wird zum Hub für und durch die Schweiz“, beschreibt er, „aber nach den Problemen mit dem französischen Traktionär setzen wir die Linie im Sommer neu auf. Der Zug soll dann zweimal wöchentlich die Linie bedienen“, so Martin Ticks. Im letzten Jahr wickelte Birsterminal auch viele Bahnprojekte aus dem österreichischen Wolfurt ab, weil Engpässe im Bahnbereich dazu führten, dass große Mengen nicht rechtzeitig in den Export kamen. Durch die Zuglinien ins Birsterminal und den Umschlag auf das Binnenschiff hat es dann wieder gut und reibungslos funktioniert. „Das ist eben das, was ich meine: Durch den Wechsel der Verkehrsträger, schaffen wir schlussendlich eine stabilere Transportkette“, sieht sich Martin Ticks bestätigt. Beim Closing in den Seehäfen konnte Martin Ticks die Ladungen aus Österreich je nach Bedarf per Bahn oder per Schiff optimal steuern. „Wir wollen kein riesengroßes Container-Terminal haben, sondern eines, wo der Kunde schnell switchen kann“, verdeutlicht er.

Martin Heying



Martin Heying

Die „verlängerte Werkbank“ ist ein wesentliches Geschäftsmodell am Birsterminal.

Anzeige

birsterminal

Your Experts for Cargo
– Always in e-Motion

www.birsterminal.ch