

Brugg Cables hat das Birsterminal als Logistikkreuzung für seine weltweiten Transporte gewählt.



Martin Heying

# Boom im Birsterminal

2023 war ein sehr gutes Jahr für das Birsterminal. Die Tango Shipping Line lief stabil und die Tango Rail Line hat sich etabliert und Zuverlässigkeit bewiesen. Hier habe man nun einen Umlauf pro Woche hinzufügen können, sagt Birsterminal-Geschäftsführer Martin Ticks im SUT-Interview.

**SUT:** Wie ist das vergangene Geschäftsjahr für das Birsterminal gelaufen?

**Martin Ticks:** Der Container-Umschlag erlitt kaum Einbußen, Die Nachfrage unserer value added services im stripping und stuffing Bereich ist nach wie vor sehr hoch. Der Holz- und Kohleumschlag ist derzeit nicht nennenswert, dafür zieht der Bereich Asphaltrecycling wieder stark an. Hintergrund hierbei ist auch, dass die Vorschriften in der Schweiz über das, was wiederverwendet werden darf, verschärft wurden. Also müssen immer mehr Stoffe in die thermische Aufbereitung gehen, und den Transport dorthin übernehmen wir gerne und routiniert. Der Bereich Mischabbruch und Aufbereitung war in der letzten Zeit etwas schwächer. Aber auch hier steigt der Bedarf durch die Energiewende wieder, weil Untergründe für die Kabelverlegung aufgewertet werden müssen. Und unsere verbesserte Infrastruktur am Birsterminal hat viel schneller als gedacht eine Nutzung erfahren.

**SUT:** Sprechen Sie hier die neue Halle an, die Sie im Zuge des Rückbaus der Umschlagstelle auf der gegenüberliegenden Rheinseite erwerben konnten?

**Martin Ticks:** Ja, diese Halle war ein Glücksgriff für uns. Die

Planung dort, wo sie jetzt im Birsterminal steht, eine Halle zu errichten gab es ja schon länger. Mit der Möglichkeit eine „gebrauchte“ Halle zu erwerben und bequem per Schiff zu uns zu bringen, konnten wir diese Planung viel schneller umsetzen, da wir antizyklisch agieren konnten. Über die schnelle Belegung waren wir allerdings auch überrascht. Die Halle war Ende August 2023 fertig. Und noch im gleichen Jahr waren eigentlich alle Verträge geschrieben. Uns war es wichtig, dass hafenauffine oder bahnauffine Tätigkeiten stattfinden und dass nach Möglichkeit unser Konzept der verlängerten Werkbank weiterhin zum Tragen kommt. Mit den neuen Partnern und Nutzern Stöcklin Fördertechnik, Brugg Cables, Calcium Ferts und Hatebur ist uns genau das gelungen. Vor allem konnten wir langfristige Verträge schließen, einer geht sogar über zehn Jahre.

**SUT:** Das war in der Logistik schon lange nicht mehr so, wie kam es dazu?

**Martin Ticks:** Eben weil es sich anbietet, bei uns nicht nur zu lagern, sondern auch zu produzieren. Die Firma Hatebur mit Sitz in Reinach hatte Ihren Produktionsstandort in Brugg, etwa 40 Kilometer vom Birsterminal entfernt. Hatebur baut innova-







tive Hightech-Maschinen für die horizontale Massivumformung und andere Spezialgeräte. Die Maschinen sind im zusammengebauten Zustand gewaltig und der längere Straßen-Transport ist aufwendig und teuer. Daher richtet sich Hatebur in der neuen Halle auf 1500 Quadratmeter ein, installiert Montagekräne und wird dort ab dem zweiten Quartal 2025 fertigen. Für Hatebur ist der Standort am Birsterminal ideal, denn wenn sie ihre bis zu 100 Tonnen schweren Maschinen fertig haben, sitzen sie schon im Hafen und müssen nicht mehr mit Spezial-Lkw durch die Schweiz fahren. Und diese Maschinen gehen dann zukünftig auf unsere Verkehrsträger und landen für den Transport in den Seehafen nicht mehr auf der Straße. Für uns ist das eine Art Leuchtturmprojekt, denn der Maschinenhersteller hat hier seine Gesamtproduktion an den Versandstandort verlegt. Davon profitieren Hatebur und das Birsterminal.

**SUT:** Auch die anderen Kunden lagern und montieren?

**Martin Ticks:** Der eine mehr, der andere weniger. Ein Düngerimporteure und -produzent wie Calcium Ferts, staut und konfektioniert bei uns. Der Fördertechnik-Spezialist Stöcklin nutzt die Möglichkeiten bei uns fertig zu bauen und zu verpacken schon länger und freut sich über mehr Platz in einer modernen Halle. Im ersten Hallensegment haben wir auch für unsere Kunden eine Kranbahn mit zwei synchronisierbaren Hubwerken à 20 Tonnen eingebaut.



Martin Heying

Die „neue“ dreizügige Halle des Birsterminal stammt von einer rückgebauten Umschlagsanlage am Ufer vis-a-vis.

**SUT:** Spielt das Thema Energiewende eine Rolle für die steigende Nachfrage im Birsterminal?

**Martin Ticks:** Die ganzen Energiethemen, Versorgung, Leitungsbau, Trassenbau sowie auch E-Motoren, erfahren derzeit einen regelrechten Boom. Dadurch entstehen Anforderungen der Produzenten an ihre Transportketten und Terminals, die

Anzeige

**birsterminal**

Your Experts for Cargo  
– Always in e-Motion

Hafenstrasse 54, CH-4127 Birsfelden, [www.birsterminal.ch](http://www.birsterminal.ch)





Martin Heying

**In einem Hallenschiff wurde eine Krananlage mit zwei synchronisierbaren Hubwerken à 20 Tonnen installiert.**

wir im Birsterminal perfekt umsetzen können. Die Unternehmen aus den entsprechenden Bereichen rechnen mit einem jährlichen Wachstum von fünf bis zehn Prozent in den kommenden Jahren. Die Schweiz ist als Produktionsstandort von Komponenten ein wichtiger Platz, Hatebur habe ich schon erwähnt. Brugg Cables aus der Terna-Gruppe ist ein wesentlicher Lieferant für die ganzen benötigten Spezialkabel. Sie produzieren direkt neben dem Bahnhof in Brugg. Und wir sind die ideale logistische Drehscheibe: Bimodal über Straße und Schiene aus der Schweiz ans Terminal und über Schienen und Wasseranschluss an die Seehäfen, besser geht es eigentlich nicht. Wir organisieren stabile Transportketten, ermöglichen stabile Ver- und Entsorgungen, bieten Fertigungsmöglichkeiten, Reparaturservices, Stauungen und Verpackungen und haben für Arbeiten und Lagern im Trockenen einen großen Teil unseres Areals gedeckt.

**SUT:** Wieviel Fläche hat das Birsterminal und wie ist das Verhältnis von Freifläche und Hallen?

**Martin Ticks:** Das Terminal hat eine Gesamtfläche von rund 100.000 Quadratmeter, davon ist gut die Hälfte gedeckt. Knapp 10.000 Quadratmeter bietet die neue, in drei Hallenschiffe unterteilte Halle.

**SUT:** Steigen Ihre Preise mit dem Bedarf, der sich da gerade entwickelt und sicherlich auch einen gewissen Druck erzeugt?

**Martin Ticks:** Das wäre zu kurz gesprungen. Mir ist Langfristigkeit lieber. Deshalb waren wir fair, und haben unsere Preise nicht künstlich in die Höhe getrieben, weil wir gemerkt haben, dass wir einen hohen Zuspruch haben. Das ist jetzt eine gute und nachhaltige Situation für uns und unsere Partner. Aber da haben wir auch lange daran gearbeitet.

**SUT:** Wie ist die Entwicklung im Containergeschäft aktuell, steigen die Mengen wieder?

**Martin Ticks:** Ja, wir haben wieder Wachstum. Es liegt bei uns am Terminal bei rund 20 Prozent. Die Gründe dafür sind, neben dem erwähnten Boom in der Energiebranche, optimierte, resiliente Transportketten. Unsere Zuglinie „Birsfelden – Athus – Antwerpen“ kennen Sie ja schon. Seit September haben wir diese

Tango Rail Line von einem Rundlauf auf zwei Rundläufe gesteigert. Ein Rundlauf war immer kritisch, hier mussten wir sehr geschickt disponieren und kalkulieren. Das ist jetzt deutlich besser geworden. Und wahrscheinlich wird es hier noch besser werden, denn aufgrund dieser Linie, konnten wir vielversprechende Gespräche führen. Unsere Zugverbindungen laufen über Athus als Hub, wo 14 Verbindungen pro Woche direkt an die Terminals im Hafen Antwerpen bestehen. Andere Verbindungen gehen über die Hubs im Seehafen und die sind ständig verstopft, was oft zu Verzögerungen führt. Unsere Züge werden jeweils termingerecht direkt an den Terminals bereitgestellt.

**SUT:** Wie sieht es beim wasserseitigen Transport aus? Gibt es einen Trend zugunsten der Schiene?

**Martin Ticks:** Nicht bei uns, wir haben unsere Barge-Umläufe um eine Abfahrt pro Woche erhöht, und haben dafür sofort enormen Zuspruch erhalten. Im Barge-Bereich bedienen wir ja ohnehin beide Häfen, also Rotterdam und Antwerpen. Wir haben zusammen mit unserem Partner Dubbelmann eine Dienstagsabfahrt ins Leben gerufen. Der Dienstag ist in der Schweiz eher exportschwach, aber im Import hochinteressant. Seit wir diese Verbindung ausgebaut haben, verzeichnen wir einen Riesen-Zuspruch. Hinzu kommt: Wegen der Energiewende geht sehr viel Spezial-Technik aus der Schweiz in die ganze Welt. Unser Terminal ist dafür perfekt, ausladen, kommissionieren, wieder einladen – das ist unsere Kernkompetenz. Gerade auch diese nachgelagerten Dienstleistungen für Containerware sind für uns und unsere Kunden interessant.

**SUT:** Sehen Sie diese Entwicklung nachhaltig und wettbewerbsfähig?

**Martin Ticks:** Die Ware sucht sich meist den besten Weg und den wollen wir bieten. Der Preis ist sicherlich das Kriterium Nummer eins, aber letztlich entscheidet immer mehr das Verbindungsangebot. Wenn du die richtigen Verbindungen und die passende Infrastruktur hast, Qualität und Termintreue bietest, dann bleibt die Ware bei dir.

Martin Heying



Martin Heying

**Die neue Halle besteht aus drei Schiffen, die den Bedürfnissen der Nutzer entsprechend konfektioniert werden.**

# 320 T UMSCHLAGBAGGER

## FÜR DEN ANSPRUCHSVOLLEN HAFENUMSCHLAG

**885 G**

**HYBRID**

Spezialist für Hafenanwendungen

- Schüttgutumschlag bis 38 m
- Container- & Schwerlasthübe bis 50 t

Die neue G-Serie – besonders komfortabel, servicefreundlich und einfach in der Steuerung

Beste Übersicht  
bei 22 m Sichthöhe

Bis zu 35 % Energieeinsparung  
mit dem bewährten Energie-  
rückgewinnungssystem  
Green Hybrid



Weitere Informationen  
» [sennebogen.com/885](https://sennebogen.com/885)



**SENNEBOGEN**  
**FINANCE**

ab 0,99 % bei  
0 % Anzahlung

Michael Plecity

SENNEBOGEN  
Maschinenfabrik GmbH  
94315 Straubing, Germany  
[michael.plecity@sennebogen.de](mailto:michael.plecity@sennebogen.de)



**SENNEBOGEN**