

Luft nach oben

Wie fällt das Frankenbach-Fazit für 2025 aus? Reinhard Oswald, Prokurist im Vertrieb, sprach mit SUT über ein durchwachsenes Jahr, volatile Branchen, schwierige Rahmenbedingungen – und warum er trotz allem optimistisch bleibt, dass nach Regen auch wieder Sonne kommt.



Am trimodalen Terminal in Mainz bringt Frankenbach die Stärken aller drei Verkehrsträger optimal zusammen.

SUT: Herr Oswald, wir stehen kurz vor dem Jahresende. Wie lautet ihr Fazit zu 2025?

Reinhard Oswald: Es ist schwierig, eine allgemeine Aussage zu treffen, weil der Verlauf unserer einzelnen Geschäftsfelder auch davon abhängt, aus welchen Branchen die Kunden jeweils kommen. Generell würde ich allerdings sagen, dass es ein nicht so gutes Jahr wird, aber wir haben ja noch sechs Wochen. (Anm. d. Red.: Das Interview wurde Mitte November geführt.) Sie werden nicht das ganze Jahr rausreißen, aber gewisse Schwankungen über die Jahreszeiten hinweg sind in unserem Geschäft nicht ungewöhnlich.

SUT: Sie haben die unterschiedlichen Branchen angesprochen. Können Sie hier etwas ins Detail gehen?

Oswald: Natürlich. Frankenbach ist in unterschiedliche Geschäftsbereiche strukturiert. Auf der einen Seite haben wir die Automobillogistik, also beispielsweise den Transport von Neufahrzeugen überwiegend über die Straße vom Werk zu den Autohäusern. Auf der anderen Seite haben wir das Containergeschäft mit verschiedenen Handelsgütern, chemischen Produkten und Automotive-Teilen von Zulieferern. Hier setzen wir sehr stark auf den Kombinierten Verkehr (KV). Unser drittes Standbein ist das Speditionsgeschäft. Jeder Bereich hat seine Ups und Downs. Herausfordernd für unser Geschäft sind derzeit vor allem Unternehmensentscheidungen aufgrund der

konjunkturellen Lage, der Rückgang der Importe von Handelsgütern und die hohen Energiekosten. Hinzu kommt die CO₂-Bepreisung, die ab 2026 weiter ansteigen wird. Alle diese Faktoren stellen Unternehmen momentan vor große Herausforderungen.

SUT: Bekommen Sie auch die Handelspolitik der USA zu spüren?

Oswald: Ja, sicherlich. Wenn über neue Zölle und Abgaben diskutiert wird, hat das einen direkten Einfluss auf die Unternehmen bei uns in der Region. Davon abhängig sind die Entscheidungen, wo sie letztendlich ihre Ware produzieren. Macht eine Produktion in Deutschland noch Sinn oder muss man eine Verlagerung ins Ausland vornehmen? Das trifft uns natürlich, auch wenn wir am Ende keinen Einfluss darauf haben.

SUT: Am trimodalen Terminal in Mainz bedient Frankenbach alle drei Verkehrsträger. Welche Rolle spielt das Binnenschiff?

Oswald: Aufgrund unserer geografisch guten Lage am Rhein ist das Binnenschiff für uns ein sehr wichtiger Transportträger, gefolgt von der Bahn. Allerdings müssen wir an der ein oder anderen Stelle bei den Kunden noch etwas für das Binnenschiff als zuverlässige und nachhaltige Variante werben, weil viele diese Option erstmal nicht auf dem Schirm haben. Klar gibt es das Thema Niedrigwasser, für das Unternehmen Lösungen entwickeln müssen, um dem zu begegnen. Wir haben das in den vergangenen Jahren für unsere Kunden aus meiner Sicht ganz gut hinbekommen.



SUT: Wie hoch ist denn das Interesse der Kunden am Kombinierten Verkehr?

Oswald: Ausbaufähig. Generell ist das ganze Thema KV erklärungsbedürftig. Ich sehe es aber als Aufgabe unserer Branche, dem Kunden den Kombinierten Verkehr näherzubringen und die Vorteile aufzuzeigen. Nur wird das natürlich immer schwerer, wenn sich die Rahmenbedingungen und die konjunkturelle Lage verschlechtern und der Kostendruck bei den Unternehmen steigt. Bei vielen ist dann im Kopf: Ich nehme lieber den Direkt-Lkw und fahre damit von A nach B – damit ist die Arbeit getan. Vereinfacht gesagt stimmt das natürlich. Aber wenn es um nachhaltige und kostengünstige Transporte geht, muss der KV punkten. Hier entwickeln wir als agiles, mittelständisches Unternehmen entsprechende Konzepte für unsere Kunden.

SUT: Wo liegen hier die Herausforderungen?

Oswald: Leider spielt uns dabei nicht gerade in die Hände, dass in den vergangenen Jahren die Verspätungen in den Seehäfen immer mehr zugenommen haben. Das hat dann natürlich wie-



Containerterminal von Frankenbach

- » Inbetriebnahme: 2011
- » 160.000 Quadratmeter Betriebsfläche
- » Kailänge von 522 Metern
- » drei Liegeplätze für Binnenschiffe
- » vier Portalkräne am Wasser mit einer Tragkraft von jeweils 40 Tonnen
- » Gleisanlage aufgeteilt auf fünf Gleise mit 1.600 Metern Platz für Waggon
- » ein Doppelportalkran an der Gleisanlage mit einer Tragkraft von 50 Tonnen
- » fünf Leercontainerstapler mit einer Tragkraft von je zwölf Tonnen

derum Einfluss auf die ganze nachfolgende Transportkette und erhöht den Druck, am Ende doch einen Direkt-Lkw zu nehmen, der die Verzögerungen ein Stückweit wieder aufholen kann. So wird es natürlich für die Branche schwer, Kunden von anderen Verkehrsträgern wie dem Lkw zu überzeugen. Aber zur Wahrheit gehört ja auch, dass die Lkw und Züge ebenfalls an den Seehäfen warten müssen, bis sie beladen werden können. Hinzu kommen die veraltete Schieneninfrastruktur, die maroden Straßen und Brücken und die vielen Baustellen. Auf dem Binnenschiff ist dagegen noch Platz.

SUT: Mit welchen Vorteilen des KV können Sie dagegen punkten?

Oswald: Wichtig ist, dass die Prozesse so effizient und fehlerfrei wie möglich ablaufen. Daher ist eine enge Verzahnung zwischen unseren Auftraggebern und uns durch IT-Schnittstellen wichtig. Da sind wir dran. Auch die Vernetzung zu den Seehäfen und die Dokumentation der Lieferketten werden sich in Zukunft verstärken. Außerdem müssen wir sicherstellen, dass wir für die verschiedenen Transportgüter Lösungen anbieten. Aus diesem Grund haben wir vor kurzem unser neues Multi-Purpose-Terminal mit entsprechenden Flächen und einem direkten Anschluss ans Wasser eröffnet. Dieses Terminal können wir dann auch für Projektladungen wie Groß- und Schwertransporte nutzen.

SUT: Welche Neuerungen gibt es noch am Terminal?

Oswald: Derzeit haben wir sieben E-Lkw verschiedener Hersteller im Einsatz, zum Jahresende kommen zwei weitere dazu. Dafür haben wir bei uns am Terminal vier Ladestellen, davon eine Schnellladesäule mit 200 Kilowatt Gleichstrom, für unsere Lkw installiert und wollen weiter in den Bereich investieren. Wir wollen mit der Zeit gehen, weil die Kunden das fordern und wir hier Know-how aufbauen. Allerdings muss man auch festhalten, dass der Weg zur Nachhaltigkeit insbesondere am Anfang hohe Investitionen mit sich bringt, die die Unternehmen nicht alleine stemmen können und weitergegeben werden müssen.

SUT: Sehen Sie Möglichkeiten, wie die Politik unterstützen könnte, um die Rahmenbedingung für Ihre Geschäft zu verbessern?

Oswald: Ich bin per se kein Freund vom Meckern mit der Politik und dem Schaffen von überbordenden Anreizen. Aber gerade im Bereich der Infrastruktur sollte die Politik einen Zahn zulegen. Irritierend finde ich zudem, dass die Politik einerseits die Schiene stärken will, es aber andererseits den Unternehmen immer schwerer macht, die Schiene sinnvoll zu nutzen. Daraus folgt wiederum eine Abwanderung auf die Straße, die wir ja eben nicht wollen. Aus meiner Sicht sollten wir gesamtgesellschaftlich ein Interesse an einem starken KV haben. Dafür müssen die bestehenden Standorte so ausgestattet sein, dass sie gestärkt sind. Dann können wir als Unternehmen innerhalb des Wettbewerbs unser Geschäft ausbauen.

SUT: Wie blicken Sie auf das neue Jahr – sorgenvoll oder optimistisch?

Oswald: Ich bin seit über 20 Jahren im Unternehmen beziehungsweise in der Branche tätig und habe insofern schon einiges gesehen. Meine Erfahrung ist: Wo es regnet, wird auch wieder die Sonne scheinen. Trotzdem ist die Gesamtlage mit den unterschiedlichen Problemstellungen für die Unternehmen derzeit herausfordernd. Da kommt schon einiges zusammen. Deswegen tue ich mich gerade mit Prognosen schwer. Aber natürlich wollen wir positiv in die Zukunft schauen, auch wenn einige Arbeit auf uns zukommt.

Das Gespräch führte Annika Beyer.

Anzeige

Leistung entscheidet.

SCHIFFERMANS FRIEND

- » Große Auftragskontingente für unsere Mitglieder
- » Umfassendes Binnenschiffahrts-Know-how
- » Bestimmen Sie mit!

DTG DEUTSCHE TRANSPORT-GENOSSENSCHAFT BINNENSCHIFFFAHRT eG
 Fürst-Bismarck-Straße 21 | 47119 Duisburg
 T +49 203 | 800 04-0 | M anfrage@dtg-eg.de | www.dtg-eg.de