

Gelebter KV: Der mit Bundesmitteln erworbene Reachstacker kann auch Wechselbrücken und Trailer. Ein zweites Umschlaggerät ist ebenfalls Teil dieser Fördermaßnahme.



## Neumünster macht's mobil

Künftig sollen werktäglich im Nachtsprung Züge nach Duisburg pendeln

Von Nicole de Jong

Das Kombiverkehrsterminal im Güterbahnhof Neumünster der Norddeutschen Eisenbahn Niebüll (NEG) erhielt vor einem Jahr unbeklagt den Planfeststellungsbescheid für den Ausbau. Das Eisenbahn-Bundesamt fördert fast 80 Prozent der Investitionssumme von rund 10 Mio. EUR für den Ausbau. Künftig können dort gleichzeitig zwei 730 m lange Züge abgefertigt werden. Bauherrin ist die mittelständische Intermodal.sh GmbH & Co KG, eine Ausgründung der NEG, jedoch ohne formale Beteiligung.

Teil des Ausbaus sind über 35.000 m<sup>2</sup> Flächen für den Kombi-Umschlag, Zwischenlagerung und Mehrwertdienstleistungen wie Reparatur von Wagenschäden. „Technische Güterwagenbehandlung ist eine unserer Spezialitäten, denn die NEG verfügt über die entsprechende ECM-Instandhaltungszulassung der europäischen Eisenbahnagentur“, erläutert NEG-Geschäftsführer Ingo Dewald. Wagenmeisterleistungen und Rangierdienste sind weitergehende Spezialitäten der regionalen Bahngesellschaft.

### Logistischer Knoten

Neumünster, in der Mitte Schleswig-Holsteins gelegen, ist der logistische Knoten des Landes. „Neumünster ist idealer Ausgangs- und Endpunkt für intermodale Verkehre von und in die Region“, konstatiert Bernd Seidel, Geschäftsführer Intermodal.sh, auch mit Blick auf den aktuellen und vielfältigen Massengutumschlag im Güterbahnhof.

Die Autobahn 7, zentrale Verkehrsachse zwischen Hamburg, wo im Hafen täglich Tausende von

Containern aus Übersee ankommen, und Dänemark, ist nur drei Kilometer entfernt. Über die A 215 ist die Landeshauptstadt Kiel in Kürze erreichbar, alle anderen Landesteile verfügen über ein engmaschiges Bundesstraßennetz. Rund 8.500 LKW fahren täglich und je Richtung an Neumünster vorbei.

„Wir liegen direkt an der Eisenbahn-Hauptstrecke - das ist ein großer Vorteil. Verlassen LKW die Autobahn, sind sie zehn Minuten später unter dem Kran“, erläutert Seidel. „Anders als in vielen Terminals ist der Übergang von der Hauptstrecke ins Terminal bei uns in fünf Minuten erledigt“, so Dewald. Mit Blick auf innerdeutsche Travierverkehre spart das wertvolle Zeit.

„Unser Ziel ist es, möglichst viele Güter von der Straße auf die Schiene zu holen“, sagt Seidel. Das Unternehmen kann in Neumünster pro Jahr bis zu 70.000 Einheiten umschlagen. „Geplant ist, werktäglich im Nachtsprung mit Zügen zwischen Neumünster und Duisburg in Nordrhein-Westfalen zu pendeln“, fügt er hinzu. Ein Lokführer kann dabei bis zu 50 LKW-Fahrer ersetzen.

### Weitere Relationen

Vor einem Jahr wurde mit den Bundesmitteln ein neuer Reachstacker erworben, der nun auch Wechselbrücken und Trailer umschlagen kann. Ein zweites Umschlaggerät, das in Kürze angeschafft werden soll, ist ebenso Teil der Fördermaßnahme. Bislang sind auf dem Terminal vor allem Baustoffe, Holz, Baumaterialien für den Ausbau der

A7 und Komponenten für Windenergieanlagen umgeschlagen worden. „Zukünftig erwarten wir weitere Relationen wie etwa mit dem Rhein-Main-Gebiet, den Niederlanden, in Richtung Nordfriesland, Dänemark und Osteuropa“, führt Seidel weiter aus. Durch die Nähe zu Hamburg erhoffen sich die Betreiber, weitere LKW-Ladungen auf die Schiene bringen zu können. Auf der Agenda steht beispielsweise ein Container-Shuttle mit dem Hamburger Hafen. „Täglich fahren 200 LKW aus dem Hamburger Hafen an Neumünster vorbei“, ergänzt Seidel. Neumünster bietet sich daher an, Ladungsströme zu bündeln und beispielsweise als Wagengruppen gesammelt mit Dänemark auszutauschen. „Leider ist die Umsetzung mit unserem Nachbarland schwierig, weil die Dänen Eisenbahn nicht mehr kennen“, sagt er.

### Zusätzliche Impulse

Auch der Seehafen Kiel und die dort tätigen Reedereien erwarten von Neumünster zusätzliche Impulse im Hinterlandverkehr. „Wir sind derzeit mit diversen potenziellen Kunden im Gespräch und eruieren, wie wir mehr Ladung auf die Schiene bekommen können“, fügt Seidel hinzu. Im laufenden Geschäftsjahr strebt das Unternehmen ein Umschlagaufkommen von 10.000 Einheiten an. (tof)



*Wir liegen direkt an der Eisenbahn-Hauptstrecke - das ist ein großer Vorteil.*

Bernd Seidel, Geschäftsführer Intermodal.sh

Von Tim-Oliver Frische

**DVZ:** Herr Bochynek, der von der EU auserufene „Green Deal“ hat bereits Wirkung in der Logistikbranche gezeigt: Beispielsweise suchen die Betreiber von CO<sub>2</sub>-neutralen Logistikimmobilien das Rampenlicht. Womit kann der Kombinierte Verkehr beitragen?

**Clemens Bochynek:** Der KV wird gern als Königsdisziplin der Logistik, fünfter Verkehrsträger und teilweise auch als Heilsbringer für die Verkehrsverlagerung bezeichnet. Richtig ist, dass durch die intelligente Verknüpfung der umweltfreundlichen Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße mit der ersten und letzten Meile auf der Straße deutliche Einsparungen bei Treibhausgasemissionen im Transport möglich sind. Mit dem KV wird nicht nur eine Synergie der Transportstärken der einzelnen Verkehrsträger erreicht, sondern auch die Umweltfreundlichkeit der gesamten Transportkette erhöht. Im Vergleich zum reinen Straßentransport kann der KV weniger als 50 Prozent der CO<sub>2</sub>-Emissionen auf der gleichen Distanz aufweisen. Mit dem Einsatz von alternativen Antrieben im Vor- und Nachlauf ist hier noch weit mehr möglich. Die einzelnen Teile der KV-Transportkette bieten aufgrund ihrer Vielfältigkeit ein Riesenzugpotenzial für die Erprobung und den Einsatz neuer Ansätze zur Reduktion von Treibhausgasemissionen. Zu nennen sind hier etwa der Einsatz lokaler Stromerzeuger wie Windkraft am Terminal oder die Energierückgewinnung.

**Kommen wir zur Pandemie. Wie hat Corona Sie ausgebremst?**

Wie in den meisten Branchen auch, hieß es schlagartig, mit einer völlig veränderten Situation der Geschäftsbeziehungen und täglichen Routinen umzugehen. Ausbleibende Transportvolumina aufgrund von Produktionsstopps in Asien und vor Ort, Grenzschließungen, Einschränkungen beim Personal - die Liste ist lang. Aber die Branche hat schnell und entschieden reagiert. Der Vorteil liegt hier möglicherweise darin, dass ohnehin ein gewisses Improvisationstalent gefragt ist, um im europäischen KV auf Dauer bestehen zu können. Als SGKV haben wir mit den Mitgliedern ein wöchentliches Krisenmeeting aufgesetzt mit dem

Ziel einer unternehmens- und länderübergreifenden Abstimmung der Unternehmen. Viele Terminalbetreiber und Operateure hatten bereits Präventionsmaßnahmen umgesetzt, die eine Weiterführung des operativen Betriebs gewährleisten konnten.

**Durch seine Struktur ist der KV ja dafür prädestiniert, mit einem minimalen Austausch von Personen hohe Volumina durch ganz Europa zu transportieren ...**

Richtig. Zudem haben wir einen Leitfadensystem für Terminalbetreiber herausgegeben, flankiert mit Empfehlungen für Behörden. Mit den aktuellen Erfahrungswerten lässt sich dahingehend sagen, dass die schnelle Umsetzung der Präventionsmaßnahmen, insbesondere zum



**Es ist ohnehin ein gewisses Improvisationstalent gefragt, um im europäischen KV auf Dauer bestehen zu können.**

**Clemens Bochynek,** geschäftsführendes Vorstandsmitglied der SGKV, zur Coronakrise

Schutz des Personals und damit der Sicherung des operativen Betriebs in den Terminals dazu geführt hat, dass das gesamte KV-Terminalnetz seiner Versorgungsfunktion gerecht werden konnte und in Verbindung mit der Schiene plötzlich als Backbone der europäischen Güterversorgung gefeiert wurde. Die Feierstimmung ist aber schnell vorbei, wenn man sich einerseits die nackten Zahlen anschaut, die erhebliche Mengeneintrübe zeigen, und andererseits hinterfragt, was es die Betreiber gekostet hat, diese Versorgungsfunktion für Europa zu gewährleisten.

**Was können Sie aus der Pandemie positiv für den KV verbuchen?**

Positiv gesehen, haben wir auch Effekte für mehr Flexibilisierung im Bereich der Arbeitsorganisation und einen Push für weitere Digitalisierung erlebt. Das müssen und können wir mitnehmen. Und damit meine ich nicht primär die öffentlichkeitswirksame Förderung singulärer Technologien, sondern die Integration in Betriebsabläufe und Arbeitsprozesse. Letztendlich stehen wir aber immer noch am Anfang dieser Pandemie. Das ganze Ausmaß der Auswirkungen, ob positiv oder negativ, wird sich erst in den nächsten Monaten und Jahren zeigen.

**Welche Zukunftsthemen treiben in diesem Zusammenhang die SGKV um?**

Aufgrund der aktuellen Pandemiesituation spielen sich natürlich Themen in den Vordergrund, die Fragen nach einer Neuorientierung der Logistik und ein Überdenken globaler Lieferketten beinhalten. Was bedeutet möglicherweise eine verstärkte Lagerhaltung vor Ort für die Organisation von KV-Transportketten? Die Nutzung standardisierter Einheiten im KV und der modulare Aufbau der Transportkette bieten auch hier verschiedene Optionen. Eine flexible Organisation ist ja ohnehin eine Grundbedingung in der Logistik. Die dafür notwendige Wissensvermittlung der Grundlagen des KV ist für uns ein thematischer Dauerbrenner und wird durch die Weiterentwicklung unserer KV-Tools und die Zusammenarbeit mit Mitgliedern und Partnern immer unser Tagesgeschäft mitbestimmen.

**Bereits heute und verstärkt in der Zukunft werden aber vor allem die Digitalisierung und Automatisierung die Abläufe im KV lenken und beschleunigen ...**

Damit müssen wir uns intensiv auseinandersetzen und uns einerseits mit dem sinnvollen Einsatz neuer Technologien in der Kommunikation innerhalb der Transportkette und in den KV-Umschlaganlagen beschäftigen. Gleichzeitig müssen wir die dafür notwendige Standardisierung, also Datenstrukturen, Ladeeinheiten, Umschlaggeräte et cetera, berücksichtigen. Das hängt direkt mit weiteren Zukunftsthemen zusammen, insbesondere der Sicherung der Leistungsfähigkeit des KV-Netzes. Hier wird zukünftig eine weitere europäische Harmonisierung der rechtlichen Rahmenbedingungen für die Wettbewerbsfähigkeit des KV entscheidend sein.

**Woran scheiterte bisher die Novellierung der Richtlinie 92/106/EWG?**

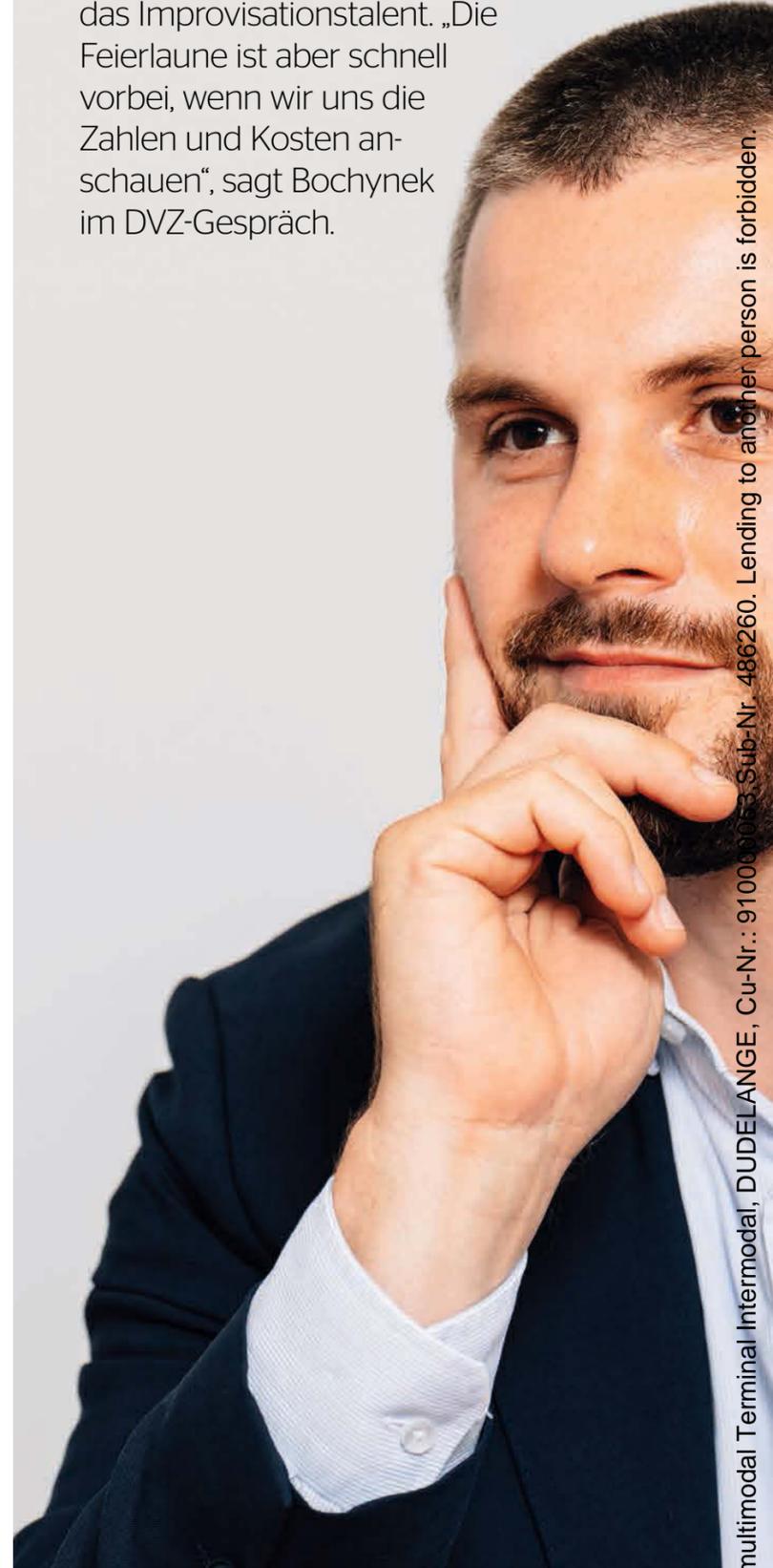
An politischen Einzelinteressen, die dem KV mehr schaden als nützen. Wenn der Kombinierte Verkehr in Deutschland und Europa seine oft in Reden proklamierte Funktion als Königsweg für die Verkehrsverlagerung erfüllen können soll, dann braucht es hier zukünftig deutlich mehr politischen Rückhalt und eine zielgerichtete Förderung, Infrastrukturausbau und die Sicherung dafür notwendiger Flächen. In Deutschland wird aktuell die laufende KV-Förderrichtlinie evaluiert. Das wird in näherer Zukunft ebenso ein wichtiges Thema für die Mitglieder und Partner der SGKV sein. Im Zuge des Verfahrens wurde eine enge direkte Beteiligung der Branchenakteure durch Workshops und Konsultationen versprochen. Hier wird in den nächsten Monaten viel passieren müssen.

**Wo gibt es in Deutschland respektive in Europa noch Marktlücken für Kombiterminals? Das Netzwerk ist doch gut, oder?**

Grundsätzlich ist das richtig, aber erstens gilt auch hier: „mehr geht immer“, und zweitens ist die Anzahl von Umschlaganlagen noch kein Indiz für die Leistungsfähigkeit des Systems. Was soll das jetzt konkret heißen? Wir haben in Europa mehr als

## „Es geht nur gemeinsam“

Die Kombi-Branche habe sehr schnell auf die Pandemie reagiert, sagt **Clemens Bochynek**. Das geschäftsführende Vorstandsmitglied der Studiengesellschaft für den Kombinierten Verkehr e. V. (SGKV) lobt dabei vor allem das Improvisationstalent. „Die Feierlaune ist aber schnell vorbei, wenn wir uns die Zahlen und Kosten anschauen“, sagt Bochynek im DVZ-Gespräch.



Kooperation statt Konfrontation: Das würde den Kuchen für alle größer machen, sowohl intermodal als auch intramodal, sagt Clemens Bochynek.

1.200 Umschlaganlagen, allerdings in sehr heterogenen Ausführungen. Insbesondere auf hoch belasteten Korridoren ist es wichtig, ausreichend Umschlagkapazität bereitzustellen und besonders systemübergreifend und zukunftsgerichtet zu planen. Der langsame aber stetige Ausbau der TEN-T-beziehungsweise Rail-Freight-Korridore zeigt, dass europäisch genau in dieser Richtung gearbeitet wird. Auch Österreich und die Schweiz haben eine strategische Planung für ihre KV-Land-

ANZEIGE



**GVZ** Güterverkehrszentrum  
Region Augsburg

Logistikdrehscheibe  
der Region Augsburg

- Nachhaltiger Logistikstandort
- Geballte Wirtschaftskraft
- Effizienter Verkehrsknotenpunkt



[www.gvz-augsburg.de](http://www.gvz-augsburg.de)



## Clemens Bochynek

Seit 2010 ist Clemens Bochynek bei der SGKV in Berlin beschäftigt. Wenn er mal nicht über den Kombinierten Verkehr nachdenkt und spricht, spielt er gerne in der Kreisliga Fußball („Dafür reicht es noch“). Besonders aber genießt der Vater von zwei Kindern die Zeit mit der Familie. Und auch hier geht es zumeist sportlich zur Sache: Radfahren, Tischtennis, Volley-, Hand- und Basketball sind dann angesagt („Eben alles, was die Berliner Innenstadtverhältnisse unproblematisch hergeben“). Bochyneks ehrenamtliches Engagement in der Obdachlosenhilfe zeugt zudem von Bodenhaftung und Menschlichkeit.



Klartexter: Clemens Bochynek spricht offen über die „Hassliebe“ der Verkehrsträger Straße und Schiene (mit Tim-Oliver Frische, DVV).

Zulieferanlagen für große Verteilerhubs. Jedenfalls gibt es weiterhin Lücken im Standortnetz der Umschlaganlagen, entweder weil einfach keine Anlage in operativ sinnvoller Entfernung existiert oder das Leistungsangebot nicht den Anforderungen entspricht. Das ist übrigens genau die Richtliniendiskussion zum Thema des nächstgelegenen oder nächstgelegenen und geeigneten Terminals für meinen Transport: Wenn ich eine Schokolade haben will, werde ich bei einer Bonbonmanufaktur wahrscheinlich nicht fündig, auch wenn es ebenso ein Süßwarengeschäft ist. Im Großraum Stuttgart kann man derzeit ja wunderbar beobachten, was es heißt, wenn eine Lücke im Terminalnetz geschlossen werden soll. Hier prallen sehr unterschiedliche Vorstellungen aufeinander, wie die Marktlücke definiert wird und welche Umsetzung sich daraus zu ergeben hat. Kurzum: Der Bedarf für sinnvolle Erweiterungen des Netzes ist vorhanden, Gleiches gilt für die Bestandserhaltung.

### Was sagen Sie eigentlich zur „Hassliebe“ zwischen den beiden Verkehrsträgern Straße und Schiene?

Das ist eine gute Frage, die leider zu selten gestellt wird. Der KV funktioniert per Definition nur mit einem Vor- und/oder Nachlauf auf der Straße. Die sinnvolle Verknüpfung der Verkehrsträger mit ihren Stärken ist die Grundvoraussetzung für dieses Transportsystem. Die Schwarzweiß-Betrachtung oder das liebevoll gepflegte gegenseitige Draufhauen der Verkehrsträger wird uns langfristig nicht weiterhelfen. Keiner der Verkehrsträger wird die Herausforderungen im Güterverkehr allein bewältigen können, insbesondere vor dem Hintergrund der bestehenden Prognosen. Das Festhalten an Entscheidungsebenen, die strikt nach Verkehrsträgern getrennt sind, führt dazu, dass Maßnahmen, die Einzelbereiche nach vorn bringen sollen, häufig bewusst oder unbewusst andere Bereiche negativ beeinflussen. Das betrifft den KV natürlich besonders, wenn durch Fördermaßnahmen im Straßenbereich, Rückverlagerungen vom KV zu erwarten sind. Hier wird nicht das Gesamttransportsystem gestärkt, von der proklamierten Verkehrsverlagerung auf umweltfreundlichere Verkehrsträger ganz zu schweigen, sondern Inseldenen Vorrang gegeben. Generell würde aus Gesamtsystem-sicht etwas mehr Kooperation anstatt Konfrontation den Kuchen für alle größer machen, und das gilt sowohl intermodal als auch intramodal.

### Erfährt der KV und mit ihm die Kombiterminals genug Rücken- deckung aus der Bevölkerung?

Definitiv nicht! Fragen Sie doch mal jemand auf der Straße, ob er ihnen das System KV in seinen Grundzügen erklären kann. Das können ja aufgrund der Ausrichtung der Ausbildung nicht einmal viele Auszubildende und Studierende als zukünftige Fachkräfte im Logistikbereich. Deshalb sind

wird als SGKV entsprechend intensiv unterwegs. Jeder will konsumieren, aber es interessiert leider fast niemanden, wie die Konsumgüter letztlich bei ihm ankommen. Das muss verständlicherweise leise, umweltfreundlich und schnell gehen. Hier gibt es aber physikalische und logische Grenzen. Eine KV-Umschlaganlage ist ein Logistikbetrieb, und aufgrund des Vor- und Nachlaufes gehört nun einmal der Straßenverkehr dazu. Das Wissen, dass hunderte LKW eine Logistikanlage anfahren (müssen), bewegt fast niemanden zu Freudensprüngen, selbst wenn

er diese gar nicht wahrnimmt. Um zu verstehen, welche positiven Umwelteffekte mit dem KV und den dazugehörigen Anlagen möglich sind, brauchen wir in der Bevölkerung ein Grundverständnis zum KV und über Logistik allgemein. Die aktuellen Diskussionen zum Brennermordzulauf zeigen, dass wieder einmal sehr deutlich. Ziel des Ganzen ist die erhebliche Entlastung des Alpenraums durch die Erhöhung der Leistungsfähigkeit auf der Schiene. Der unbestreitbar grundsätzlich positiv befürwortete Schutz des Alpenraums spielt aber keine Rolle mehr, wenn damit persönliche Einschränkungen durch „laute“ Güterzüge verbunden sind. Gleiches gilt für KV-Umschlaganlagen. In bereits bestehenden Industriegebieten ist das zum Teil eher unproblematisch. Bei Neuanlagen indes bekommen Sie keine Betriebsgenehmigung mehr für 24/7, Lärm- und Emissionsschutz gehen vor.

### Was bedeutet das nun für die weitere Entwicklung?

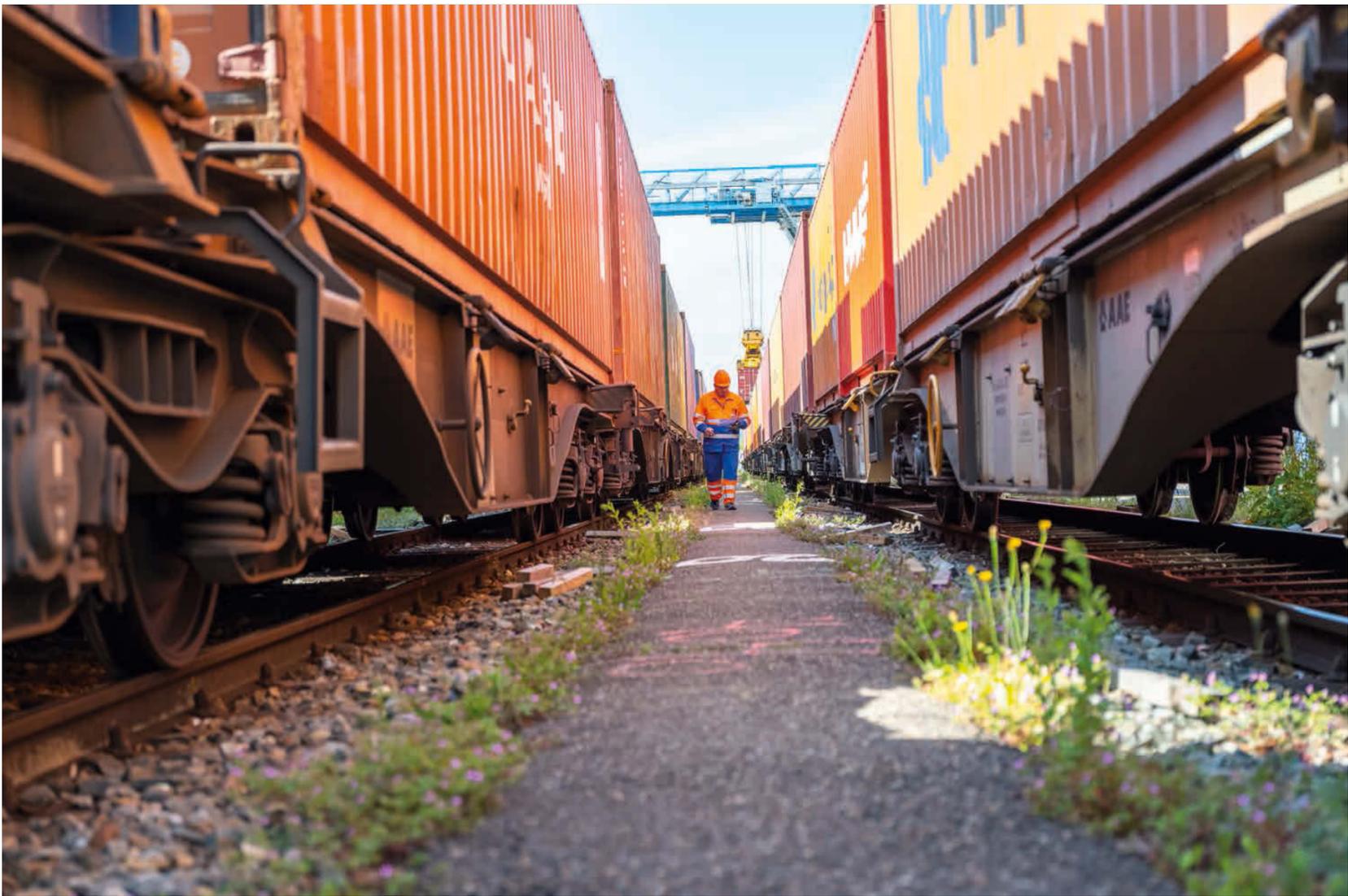
Wir müssen im KV das „Not in my Backyard“-Problem angehen. Und das geht nur über Vermittlung von Basiswissen, wie logistische Abläufe funktionieren, was sie für die Versorgung bedeuten und wie wichtig eine funktionierende Logistik ist: Dieses Wissen ist für Politik, Wirtschaft und Bevölkerung relevant – gerade vor dem Hintergrund der Erfahrungen aus dem Frühjahr. KV geht nur gemeinsam!

ANZEIGE

## More space for logistics

<p><b>Verona Quadrante Europa</b></p> <p style="color: green;"><b>EXECUTIVE OFFICES</b></p> <p style="background-color: green; color: white; padding: 2px;">Immediate availability</p> <p><b>Location:</b> Crossing A4-A22 Interporto Q.E. about 5 km from the A4 Verona Sud exit about 4 Km from the A22 exit Verona Nord Management Centre Interporto Quadrante Europa <b>Executive offices</b> with dedicated parking spaces <b>Various sizes</b> from 17 to 400 square meters.</p>	<p><b>Rovigo Interporto</b></p> <p style="color: green;"><b>LOGISTICS PLATFORM</b></p> <p style="background-color: green; color: white; padding: 2px;">Immediate availability</p> <p><b>Location:</b> near SS12-SS434 approx 3 Km SS12-SS434 <b>Total area:</b> 17,000 sqm <b>Covered area:</b> 6,700 sqm divisible <b>Height:</b> from 8,00 mt onwards <b>Loading bays:</b> 4 for each warehouse and 2 of them with hydraulic ramp</p>	<p><b>Verona Quadrante Europa</b></p> <p style="color: green;"><b>BUILDING LOTS</b></p> <p style="background-color: green; color: white; padding: 2px;">Immediate availability</p> <p><b>Location:</b> Crossing A4-A22 Interporto Q.E. about 5 km from the A4 Verona Sud exit about 4 Km from the A22 exit Verona Nord <b>Total area:</b> 47,000 sqm <b>Covered area:</b> from 16,000 to 35,000 sqm <b>Height:</b> from 20,00 mt onwards</p>
--	---	--

[www.quadranteuropa.it](http://www.quadranteuropa.it) • [consorzio.zai@qevr.it](mailto:consorzio.zai@qevr.it) • Phone +39 045 8622060



Zuverlässiger Zugverkehr: In diesem Jahr hatte der Schweizer Terminalbetreiber Swissterminal, der seine Containerzüge von BLS Cargo fahren lässt, keinen Zugausfall.

FOTOS: SWISSTERMINAL

Von Ludwig-Michael Cremer

Der Mann hat einen Plan. Den will er durchziehen. Und eine Weile geht es sehr gut. Dann gibt es ein Problem: Der Mann ist Chef eines mittelständischen, familiengeführten Logistikdienstleisters, und die großen Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) stehen seinem Plan im Weg. Deshalb zog der Mann vor Gericht, stellte der SBB erfolgreich ein Bein und ist jetzt auch außerhalb seines Heimatlandes recht bekannt. Doch was ist eigentlich der Plan des Mannes, der von sich selbst sagt: „Ich bin in einen Container hineingeboren“?

Im Gespräch mit der DVZ kommt Roman Mayer schnell zum Punkt. Er möchte den vom Vater übernommenen Betrieb „von einem klassischen Terminaloperator zu einem integrierten Operator“ entwickeln. Er will „Verladern nicht nur den Umschlag, sondern auch das Warehousing und den Transport anbieten, sowohl auf der langen Strecke als auch im Vor- und Nachlauf“. Einige Punkte seines Plans hat Mayer bereits abgehakt.

### Größter privater CT-Betreiber

1972 hatte sein Vater Alex Mayer in Basel die Container-Depot AG gegründet und damit den Grundstein für die heutige Swissterminal AG gelegt. 1973 kam Roman Mayer zwar nicht direkt in einem der Container zur Welt. Aber seit er laufen konnte, so erinnert er sich, war das seine Welt. Nach einer Speditionsausbildung bei der Baseler Natural AG (heute Agility) ging er ins Familienunternehmen zurück, in deren Geschäftsführung heute neben ihm selbst auch eine Schwester und ein Bruder tätig sind. Gemeinsam haben sie aus dem einen Containerdepot in Basel den größten privaten Containerterminal-Betreiber in der Schweiz gemacht. Dazu gehören Anlagen in Frenkendorf nahe Basel, Zürich-Niederglatt, Basel-Birsfelden, Basel-Kleinhüningen und Liestal. Sie sind im Norden an die Häfen Rotterdam und Antwerpen angebunden, im Süden an La Spezia, Genua, Ravenna und Triest.

## Roman Mayers Plan

Wie der CEO von Swissterminal sein Unternehmen zu einem integrierten Schienenoperateur entwickeln will



**Ich bin in einen Container hineingeboren.**

Roman Mayer, CEO, Swissterminal

Ein Rückschlag droht, seitdem ein von den SBB angeführtes Konsortium begonnen hat, das staatlich geförderte, trimodale Großterminal Gateway Basel Nord zu planen. Die Konzession für Mayers Terminal in Basel-Kleinhüningen läuft 2029 aus. Die Rheinhäfen haben sie gekündigt. Bis dahin sollte das neue Großterminal in Betrieb sein. Es wäre das Ende für das kleinere Swissterminal. Aber kampflös wollte Mayer seinen Plan nicht aufgeben.

„In erster Linie geht es uns um gleich lange Spieße. Der Staat greift hier ein und drängt private Betriebe aus dem Markt“, beschwert sich Mayer mit Blick auf die Millionenförderung, an die zu kommen er keine Chance hatte. „Ich bin der Meinung, dass es im maritimen Bereich das neue Großterminal gar nicht braucht. Das Projekt stammt aus den 1990er-Jahren. Die damaligen Wachstumsannahmen haben sich überholt. Inzwischen sind viele Industrieunternehmen nach der Finanz- und der Eurokrise aus der Schweiz abgewandert. Die internationalen Volumina steigen nicht.“ Doch das ist für Mayer noch nicht genug.

„Wenn es um Binnenschifffahrt geht, dann ist das Terminal am falschen Ort.“ Warum? „Für ein Schiff wäre es am einfachsten, am offenen Rhein umzuschlagen. Um in das neue Hafenbecken zu gelangen, müsste das Schiff jedoch eine 90-Grad-Kurve bewältigen. Das ist weder zeitgemäß noch effizient. Die Mehrheit der Schiffsführer bestätigt dies.“ Damit sein eigenes Terminal noch weiter eine Chance hat, argumentiert er schließlich: „Ein solches Großterminal, das jährlich mehr als 100.000 LKW zusätzlich in die Stadt fahren lässt, wird automatisch zu Konflikten mit der weiteren Stadtentwicklung führen. Und nicht zuletzt ist im Dreiländereck eine nationale Großlösung nicht sinnvoll. Hier bräuchte es eine gemeinsame Lösung von Deutschland, Frankreich und der Schweiz.“

Letztlich verfangen vor Gericht aber nicht diese inhaltlichen Argumente Mayers. Vielmehr gaben schweizerische Bundesrichter der Klage aus formalen Gründen statt. Nach dem Urteil vom 21. Januar dieses

Jahres muss die Sache nochmals aufgerollt werden. Denn die Schweizerischen Rheinhäfen hatten bei der Vergabe des Projekts Gateway Basel Nord auf öffentliche Ausschreibungen verzichtet und Swissterminal eine Beteiligung praktisch verwehrt. Im August legte Mayer nochmals nach - mit einer Beschwerde an das Schweizer Bundesverwaltungsgericht.

### Containerzug nach China

Trotzdem ist längst noch nicht sicher, ob Mayer sein Terminal in Kleinhüningen über das Jahr 2029 hinaus betreiben kann. Sicher ist nur: Das Großterminal kommt, wenn überhaupt, später als geplant. Dadurch hat Mayer Zeit gewonnen. In dieser Zeit kann er weiter an der Umsetzung seines Plans zum integrierten Operator arbeiten.

Dazu gehört einerseits, dass er seine Tätigkeit als Kombioperator verstärkt. Mit seiner zweiten Gesellschaft Schweizerzug hat er inzwischen Containerzüge aufgebaut, die Basel mehrmals wöchentlich mit Rotterdam und Antwerpen verbinden. Zusätzlich werden die Häfen von zwei Swissterminals in Basel und Zürich über einen Zwischenstopp in Neuss angefahren. Neuss ist gleichzeitig der Startpunkt für einen Containerzug nach China, den Schweizerzug seit April gemeinsam mit dem Bahnspediteur Rail Transportation Service Broker (RTSB) Schweiz AG vermarktet. Inzwischen starten in Neuss wöchentlich zwei Züge nach den chinesischen Terminals Xian (Provinz Shaanxi) sowie Heifei (Provinz Anhui).

Das jüngste Projekt in Mayers Diversifizierungsstrategie ist der Einstieg ins Lagergeschäft. Am Hauptstandort in Frenkendorf bei Basel vermarktet Swissterminal dazu seit Juli 22.000 m<sup>2</sup> Lagerfläche mit Platz für 16.000 Europaletten. Das Besondere hier: Einerseits hat das Lager ein eigenes Anschlussgleis mit einer Gesamtlänge von 1.600 m und 100 m in einer Halle. Andererseits gibt es 16 LKW-Laderampen und Autobahnanschlüsse an die A2 und A3. Mayer wirbt damit, dass auf diese Weise LKW-, Schienen- und Seetransporte verbunden werden könnten und dass

„während des Transports per LKW oder Bahn das Live Tracking der Ware jederzeit möglich“ ist.

Mayer verfolgt seinen Plan nicht erst seit gestern. Er weiß, dass „die Logistikbranche im Umbruch ist“ und für seine Strategie „große Investitionen nötig sind“. Er habe deshalb einen internationalen Partner gesucht, der nicht nur das nötige Geld und IT-Know-how mitbringt, sondern „der unsere Strategie teilt. DP World war daher unser Wunschpartner“.

Seit Januar dieses Jahres hält DP World 44 Prozent der Anteile an Swissterminal. Auch hinter diesen Teil seines Plans kann Mayer also einen Haken machen. Blicke dann nicht noch die Expansion in das Geschäftsfeld Traktion auf der Schiene als konsequente Erweiterung?

Zumindest aktuell ist das in Mayers Plan nicht vorgesehen. Er erteilt der Idee eine klare Absage: „Nein, wir konzentrieren uns derzeit auf die Erschließung anderer Geschäftsfelder. Kunden brauchen zuverlässige Produkte, und BLS Cargo fährt unsere Züge sehr zuverlässig. In diesem Jahr hatten wir noch keinen einzigen Zugausfall.“ (tof)

## Impressum

**Autoren dieser Ausgabe**  
Ludwig-Michael Cremer, Nicole de Jong  
**Verantwortlicher Redakteur**  
Tim-Oliver Frische  
**Grafik** Björn Jagdmann,  
Andreas Voltmer (Ltg.)  
**Kontakt** timoliver.frische@dvvmedia.com

**DVV Media Group GmbH**  
Heidenkampsweg 73-79, D-20097 Hamburg  
Postfach 10 16 09, D-20010 Hamburg  
Tel.: +49 40 237 14-01

**Geschäftsführer** Martin Weber  
**Verlagsleiter** Oliver Detje  
**Anzeigenleiter** Florian Böhm  
Tel.: +49 40 237 14-129  
**Leser- und Abonentenservice**  
Tel.: +49 40 237 14-240  
Fax: +49 40 237 14-333  
leserservice@dvz.de

**Druck** Dierichs Druck + Media GmbH & Co.  
KG, Kassel; Gerichtsstand ist Hamburg.