

Container von der Schweiz bis Rotterdam und Antwerpen

Der «Schweizerzug» als Güterzug für Containertransporte existiert und gedeiht prächtig. Ein Interview mit Roman Mayer, Geschäftsführer von Swissterminal.

Andreas Theiler Güterzüge haben Namen? Normalerweise nicht, aber dieser schon. Er ist in seiner Entstehung wie im Erfolg ein typisch schweizerisches Produkt, geschaffen durch zwei Brüder, Roman und Mark Mayer. Am 21. September 2016 wurde die Gesellschaft «Schweizerzug» gegründet. Man könnte also sagen ein Start-up; aber hier werden neben Ideen auch Container und Eisenbahnwagen bewegt. Und zwar in einem horrenden Tempo, denn bereits am 3. Oktober fuhr der erste Zug. Ein Gespräch mit Roman Mayer, CEO der Swissterminal AG.

InfoForum: Wieso gibt es den Schweizerzug, und warum erst jetzt, seit zwei Jahren?

Roman Mayer: Früher war die Bahnwelt des Containertransports durch eine Organisation definiert, Intercontainer, ein Konsortium aller Staatsbahnen. Durch die Bahnliberalisierung kam das Ganze zu Fall. Einige Bahnen wechselten damals zu uns, zur Firma Swissterminal. Sie bezogen individuelle Dienstleistungen für den Umschlag von Containern von uns. Das war aber damals kein konstantes Geschäft, ein Kommen und Gehen von Gesellschaften. Und irgendwann blieb nur noch eine Gesellschaft – die dann auch noch Konkurs ging. Der Ursprung der Idee lag also schlicht und einfach in der Tatsache begründet, dass wir eine perfekte Bahninfrastruktur in Frenkendorf (Basel-Land) hatten, aber niemand mehr wollte sie brauchen. So kamen wir zum Punkt, wo wir uns sagten: Wir haben das satt, wir machen das Geschäft selber. Das war eben im September 2016.

Ganz so einfach war der Beginn wohl nicht?

Wir sagen uns immer wieder: Dem Tüchtigen gehört das Glück. Wir waren einfach überall mit unserem Produkt zur richtigen Zeit am richtigen Ort. Wir hatten Bahnwagen, wir hatten Trassen, und wir hatten mit BLS Cargo einen tollen Partner. So konnten wir ein Produkt aufbauen,



Roman Mayer, Geschäftsführer von Swissterminal.
Bild: zVg

Der Schweizerzug in Kürze

Der Schweizerzug verbindet die Schweiz ab Frenkendorf mit den beiden Seehäfen Rotterdam und Antwerpen. Die Anbindung nach Rotterdam wird via Hub Neuss geführt, nach Antwerpen mit einem Direktzug. Der Service wird von den qualifizierten Leistungserbringern Swissterminal (Agentur), BLS Cargo, Optimodal Nederland B.V., Partner in Rail, Verzollung & Logistik sowie Gaston Schul ausgeführt. Die Schweizerzug AG hat ihr Angebot zwischen der Schweiz und Belgien jüngst verdichtet: Der Schweizerzug verkehrt seit Februar 2019 mit vier Rundläufen pro Woche zwischen Frenkendorf und Antwerpen. Rotterdam wird via Neuss mit drei Rundläufen pro Woche an die Schweiz angebunden. Zudem werden die Terminals Frenkendorf und Niederglatt bei Zürich jetzt täglich verbunden, so dass auch Verloader in der Ostschweiz vom Service profitieren können.

Internet: www.schweizerzug.com

Containertransporte von Frenkendorf nach Rotterdam. Wenn ich das mal so formulieren darf: Wir sind Unternehmer, und das kommt vom Verb unternehmen. Gedanklich hatten wir uns natürlich schon länger damit auseinandergesetzt, aber die praktische Umsetzung forderte uns bis an die Limite. Das sind aber die Momente, wo ein Mensch oder ein Unternehmen über sich hinauswachsen kann.

Den Hafen Rotterdam anfahren, hört sich ganz einfach an. Ist es aber nicht, wenn man sich die riesigen Dimensionen vorstellt. Wo auf den 50 Kilometern Hafengelände soll ich mit dem Zug hinfahren? Wir rekognoszierten die Sache und fanden heraus, dass wir uns wohl für einen Punkt entscheiden müssten – aber der wäre in der Praxis wohl meistens der falsche Ort. Also entschlossen wir uns zu einer Zusammenarbeit und benützen dazu den Hub Neuss in Deutschland. Von dort fahren täglich Züge jedes Terminal in Rotterdam an. Unser Schweizerzug fährt also nur Frenkendorf – Neuss. Dort werden die Wagen neu sortiert, so dass sie mit Partnerzügen am richtigen Terminal ankommen.

Neuss liegt praktischerweise auch am Rhein. Falls es bahnseitig zu Problemen kommt, so können wir mit Binnenschiffen Rotterdam anfahren. Aber auch Antwerpen ist mit dem Schiff gut erreichbar, und so transportierten wir recht rasch steigende Mengen auch über diesen Hafen. Die «Mengen» beziehen sich übrigens nicht nur auf den Export, sondern auch auf den Import – unser Zug ist in beiden Richtungen ausgelastet.

Damit fing wohl schon wieder eine neue Ära an?

Ja, aber anders, als Sie vielleicht denken. Diese Anbindung an Antwerpen per Schiff von Neuss aus war einfach zu langsam. Und so bedienen wir nun Antwerpen mit einem eigenen Zug im Nachtsprung direkt ab/nach Frenkendorf. Auch jetzt sagten uns die Fachleute: Vergesst diese Idee, das wird nie klappen – aber wie schon beim



Der Schweizerzug (oben) und der Containerterminal von Frenkendorf BL, dem Firmensitz der Swissterminal AG. Bilder: zVg



ersten Produkt lagen sie glücklicherweise falsch. Wir fingen mit einer Frequenz von zwei Zügen pro Woche an, ab diesem Januar kommt ein dritter, im Februar gleich noch ein vierter Rundlauf dazu.

Und um das Paket der Neuerungen vollständig zu machen: Wir haben jetzt auch eine Südanbindung von Frenkendorf nach Italien. Container aus dem Fernen Osten werden vermehrt in italienische Häfen geleitet, diese Verkehre nehmen in den letzten Jahren massiv zu, und so arbeiten wir mit einer Gesellschaft zusammen, die über den Knoten Melzo die drei Häfen von Genua, La Spezia und Ravenna bedient.

Was sind denn nun Ihre aktuell grössten Herausforderungen beim Betrieb des Schweizerzugs?

Erstens: fehlende Bahnwagen. Zweitens: zu wenig verfügbare Trassen. Im

Ausland benützt der Güterverkehr häufig eigene Trassen, in der Schweiz ist das nicht möglich. Da geht es also um die Gleichbehandlung von Personen- und Güterverkehr. Drittens: Mangel an ausgebildeten Lokführern. Das ist eindeutig das grösste der drei Probleme. Uns passiert zum Beispiel, dass ein Zug in Mannheim stehenbleibt, der Lokführer verabschiedet sich wegen der Arbeitszeitgesetzgebung, und wir warten, warten, warten. Die Lösung wären automatisiert fahrende Güterzüge – dahin ist es aber noch ein sehr weiter Weg. [siehe dazu den Beitrag im InfoForum 2/2018]

Sie vereinigen also für die Schweizer Wirtschaft Schiff, Bahn und Strasse.

Stichwort Rastatt: Da konnten wir Güter über den Rhein umleiten, weil wir in Basel die nötigen Anlagen für den Umschlag haben. Aktuell [das Gespräch fand im Dezember statt], mit dem Niedrigwasser im Rhein, müssen wir vermehrt auf die Schiene setzen. Und auf die Südhäfen – deshalb sind wir glücklich über die neuen Verbindungen zu Italien. Wir können auf diese Art die Versorgung der Schweiz unter praktisch allen Umständen garantieren.

Wer sind eigentlich Ihre Kunden?

Internationale Spediteure sowie die Eigentümer der Container, also Hochseereedereien. Mit den Endkunden der Ware in der Schweiz haben wir keine Verbindung.

Wirbel um Gateway Basel Nord

Die Swissterminal AG ist aufgrund der Finanzierung des geplanten Millionenprojektes Gateway Basel Nord mit einer Beschwerde an das Bundesverwaltungsgericht gelangt. Hintergrund ist der vom Bundesamt für Verkehr (BAV) im Juli 2018 gefasste Entschluss, den neuen Containerterminal in Basel zu drei Vierteln mit öffentlichen Bundesgeldern zu finanzieren. Das Privatunternehmen Swissterminal sieht den bisherigen Wettbewerb im Terminalumschlag durch das vom Staat getragene Grossterminalprojekt stark gefährdet. Die am 14. September 2018 beim Bundesverwaltungsgericht eingereichte Beschwerde richtet sich einerseits gegen die von den SBB als Mehrheitsaktionärin kontrollierte Gateway Basel Nord AG und andererseits gegen das Bundesamt

für Verkehr. Die Beschwerde verlangt, die vom BAV am 4. Juli erlassene Verfügung zur Finanzierung von drei Vierteln der Kosten für die erste Etappe des Projektes Gateway Basel Nord durch den Bund aufzuheben, da sie nach Swissterminals Meinung in vielfacher Weise gegen geltendes Recht verstösst. Am 14. Februar 2019 ist ihrerseits die Wettbewerbskommission (Weko) im Zusammenhang mit Gateway Basel Nord aktiv geworden. Sie prüft das Zusammenschlussvorhaben von SBB, Hupac und Rethmann vertieft. Laut Weko bestehen Anhaltspunkte, dass der Zusammenschluss der drei Unternehmen für den Gateway Basel Nord eine marktbeherrschende Stellung im kombinierten Verkehr im Raum Basel begründet oder verstärkt. (gl)

Swissterminal

Die Swissterminal AG ist ein internationaler Anbieter für Logistikdienstleistungen mit dem Umschlag und Transport von Überseecontainern. Das Familienunternehmen ist Schweizer Marktführer im Bereich Terminalleistungen und wickelt als unabhängige Schnittstelle für den Kombinierten Verkehr sowohl Transporte mit Binnenschiffen (Rhein) als auch Güterzügen und Lastwagen ab. Das Unternehmen beschäftigt 75 Mitarbeitende und wird geleitet von Roman Mayer, Präsident und Delegierter des Verwaltungsrates. Swissterminal besitzt Anlagen in Frenkendorf und Niederglatt (Schiene/Strasse) sowie in Basel und Birsfelden (Schiff/Schiene/Strasse). Der Hauptsitz befindet sich in Frenkendorf BL.

Internet: www.swissterminal.com