

„Synergien in der Zusammenarbeit von Roland und der HHLA nutzen“

Mit dem österreichischen Intermodal-Operator will HHLA sein Hinterlandnetzwerk kräftig ausbauen. Verkehr sprach mit Lars Neumann, Generalbevollmächtigter für das Segment Intermodal und Direktor Logistik bei HHLA, über die gemeinsamen Pläne.

von: Josef Müller

Die Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) hat sich im Frühling mit erstaunlichen 51 Prozent am österreichischen Intermodal-Operator Roland Spedition beteiligt. Welche Ziele verfolgt Ihr Unternehmen mit dieser Beteiligung bzw. welche Synergien ergeben sich aus dieser neuen Partnerschaft?

Die HHLA hat sich mit dem Erwerb von 51 Prozent an der Roland Spedition an einem bekannten und seit vielen Jahrzehnten erfolgreichen Unternehmen beteiligt, das die nordeuropäischen Häfen und hier besonders Hamburg über Intermodalverbindungen mit den österreichischen sowie den adriatischen Märkten verbindet. Damit bildet Roland eine wertvolle Ergänzung zum bereits bestehenden europäischen Netzwerk der HHLA. Unsere Kunden werden von einem breiteren Leistungsportfolio profitieren, das durch die Zusammenarbeit der Unternehmen der HHLA-Gruppe erreicht wird.

Wird das Geschäftsmodell von Roland künftig das gleiche bleiben oder planen Sie eine Ausweitung des Aktionsradius, zumal Roland derzeit primär auf maritime und weniger auf kontinentale Verkehre fokussiert ist?



„Roland und HHLA wagen einen Dreisprung: mehr Nachhaltigkeit, schnelleres Wachstum auf der Schiene und höhere wirtschaftliche Erfolge“, erklärt Lars Neumann, Generalbevollmächtigter für das Segment Intermodal und Direktor Logistik bei HHLA.



Fotos: HHLA / Thies Rätzke

Grundsätzlich bleibt bei Roland alles beim Alten. Auch die beiden Gesellschafter und Geschäftsführer Christian Gutjahr und Nikolaus Hirnschall bleiben weiterhin als Mitgesellschafter und Geschäftsführer an Bord, was mich ganz besonders freut. Gemeinsam mit der HHLA wird Roland weiter wachsen und wir werden noch enger zusammenarbeiten, um nachhaltige Logistikkonzepte auf der Schiene auszurollen.

Welche Pläne hat HHLA bei den Hinterlandverkehren in Europa und auch mit Fokus auf Österreich?

Die HHLA-Gruppe treibt ihre Strategie als Partner der europäischen Logistikindustrie seit Jahren konsequent voran. Mit der Beteiligung an der Roland Spedition erweitert die HHLA nun ihr breites europäisches Netzwerk aus Intermodalverbindungen. Roland und HHLA wagen einen Dreisprung: mehr Nachhaltigkeit, schnelleres Wachstum auf der Schiene und höhere wirtschaftliche Erfolge.

In welchen konkreten Formen sollen die Aktivitäten der Roland Spedition mit jenen der HHLA in Hamburg, Tallinn, Triest und Odessa verbunden werden, wie das in der HHLA-Presseinformation im Frühsommer angekündigt wurde?

Die Leistungen von Roland werden in das Leistungsportfolio der HHLA und somit auch in das europäische Netzwerk der HHLA integriert. Roland bietet seinen Kunden heute bereits tägliche Ganzzugverbindungen zwischen Wien, Enns und Graz von und zu den deutschen Seehäfen und ans

Mittelmeer an. Damit gibt es auch viele Anknüpfungspunkte zu den Leistungen der HHLA im Hinterland sowie in Richtung Adria.

Werden künftig die Roland-Container von Ihrem Bahnunternehmen Metrans nach Bremerhaven, Hamburg oder Wilhelmshaven traktioniert?

Grundsätzlich ist es unser Ziel, Synergien in der Zusammenarbeit von Roland und der HHLA-Gruppe sowie ihren Töchtern zu nutzen, um das Leistungsportfolio weiterzuentwickeln. Allerdings gilt auch hier: Leistungsfähigkeit, Qualität und wirtschaftliche Attraktivität müssen sich im Wettbewerb durchsetzen.

Roland hat im Vorjahr 130.000 TEU auf die Intermodal-Schiene gebracht. Können Sie sagen, ob und welche TEU-Steigerung (in Prozent) Sie als Mehrheitseigentümer in diesem Jahr von Roland auf der Schiene sehen wollen?

Die HHLA verfolgt das Ziel, Roland gemeinsam mit den beiden Geschäftsführern weiterzuentwickeln. Dazu zählt auch ein Wachstum der transportierten Container.

HHLA hat kürzlich mit der Reederei MSC zu 49,9 Prozent einen neuen Miteigentümer bekommen. Wie profitiert HHLA von dieser Beteiligung und welche Auswirkungen hat diese konkret auf die Hinterlandverkehre?

Der Vollzug des Übernahmeangebots von MSC für die HHLA steht derzeit noch unter dem Vorbehalt der Zustimmung der zuständigen Aufsichtsbehörden. Daher können wir zum aktuellen Zeitpunkt noch keine Angaben hierzu machen. Allerdings wurde in den Verhandlungen festgelegt, dass die Neutralität des HHLA-Geschäftsmodells und der diskriminierungsfreie Zugang aller Kunden zu allen Dienstleistungen der HHLA beibehalten wird. Gleichzeitig werden wir die bestehende Wachstumsstrategie der HHLA-Intermodal-Aktivitäten vom Ausbau der Terminals über den Einsatz von Lokomotiven und Güterwagen fortführen.

Die geopolitischen Spannungen haben globale Auswirkungen auf eingespielte Handelswege und Supply Chains. Wie stellt sich die HHLA darauf ein und wie steht es um die Resilienz von Lieferketten?

Die HHLA bewegt sich seit mehreren Jahren in einem sehr bewegten Marktumfeld. Für die HHLA als europäisches Logistikunternehmen heißt Logistik auch immer, diese Volatilität zu managen. Unruhe und Bewegung sind Treiber erfolgreicher logistischer Lösungen. Die HHLA ist in Europa mit ihrem weit gespannten Netzwerk aus Seehafen- und Inlandterminals und einer breiten logistischen Transportkette gut aufgestellt. Wir sind bereit.