

BPS Spedition

Schweizer Südeuropa-Spezialisten

Die auf Strassengütertransporte zwischen der Schweiz und Spanien, Italien, Frankreich, Portugal sowie Deutschland spezialisierte BPS Spedition hat ihre Servicepalette erweitert und ist zum führenden Transporteur von Keramikplatten aus Südeuropa avanciert.



Foto: Wilf Seifert

Ausnahmsweise zu Demonstrationszwecken im Hupac-Terminal Basel-Wolf: Verladung von Wechselbrücken der BPS. Ihre «offizielle» Schweizer Drehscheibe ist der Duss-Terminal Basel-Weil am Rhein.

Seit Ende Oktober 2010 bietet die BPS Spedition unter dem Produktnamen «BPS Express» eine tägliche Verbindung zwischen der Schweiz und Spanien an. Für den Raum Barcelona respektive Basel bestimmte Sendungen gelangen innerhalb von 24 Stunden ans Ziel; zu Destinationen in anderen Landesteilen dauert es maximal 72 Stunden.

Neben «Express» hat die achtköpfige, im Kanton Basel-Landschaft sitzende BPS Speditions-Service Muttenz AG noch die Produkte «Economy», «Thermo» und «Öko» im Portfolio. «Economy» steht für tägliche Abfahrten von und nach Spanien. «Thermo» bezeichnet den temperaturgeführten Transport von Waren im Plus- oder Minusbereich. «Öko», das zweitjüngste BPS-Produkt, war erst Mitte April aufgelegt worden. Dieser verbindet wöchentlich zweimal je Richtung Basel mit Barcelona und nutzt dabei die Vorteile des unbegleiteten Kombiverkehrs (UKV) mit Wechselbehältern. Dabei vermeidet er 757,6 t CO₂, die Lkw jedes Jahr auf dieser Strecke ausstossen würden. Betreiberin der über ihren Terminal Busto Arsizio-Gallarate laufenden Shuttlezüge ist die in Chiasso beheimatete Hupac Intermodal SA. Von den 44 Wechselbehältern, aus denen jeder ihrer Ganzzüge auf dieser Route

besteht, gehören vier der BPS Spedition. In dem weit gefächerten Güterspektrum, das in beiden Richtungen befördert wird, dominieren spanische Exporte von Keramikplatten und Wein. BPS-Geschäftsführer und -Miteigentümer René Häner misst den Spanien-Verkehren besonders starkes Ausbaupotenzial bei. Am Rande einer «Fiesta Española», zu der die BPS Spedition anlässlich der Aufnahme des «Öko»-Services 80 Gäste nach Muttenz eingeladen hatte, betonte der 54-Jährige, dass man 725 000 EUR in 60 Wechselbehälter investiert habe.

Alleinstellungsmerkmale

«Wir sind das einzige direkt mit Spanien arbeitende Schweizer Speditionsunternehmen und wollen hier auch künftig sowohl im Kombi- wie im Lkw-Verkehr ganz vorne mitmischen», konstatierte er. In punkto UKV könne er dabei voll auf Hupac zählen, sekundierte deren Business Manager Project Development & Strategy, Dr. Alberto Grisone, zumal das BPS-Geschäft laut dem 40-Jährigen «massgeblichen Einfluss auf unsere Entscheidung hatte, diese neue Verbindung einzurichten».

Die Wechselbrücken sind BPS' eigene Hardware; alle operativen Dienstleistungen kauft sie ein. In der Schweiz

sammeln Vertragsfahrer die Güter und bringen sie zur Verladung zum Duss-Terminal Basel-Weil am Rhein. Umgekehrt holen sie dort eintreffende Sendungen zur landesweiten Verteilung ab. Spiegelbildlich das Gleiche geschieht am Terminal Barcelona-Morrot. BPS hat für die Spanien-Verkehre 15 Lkw kontrahiert.

Der Hauptlauf per Schiene von und nach Barcelona ist ausschliesslich mit Wechselbrücken möglich, da die Tunnel- und Brückenprofile im Transitland Frankreich nur 3,64 m messen. Erschwerend hinzu kommt die zwischen Frankreich und Spanien divergierende Spurbreite. Sie erfordert das Umkranken der Wechselbrücken im spanischen Grenzort Portbou. Das nehme pro Fahrt etwa fünf Stunden in Anspruch, konzedierte Häner.

Der BPS-Chef hegt ehrgeizige Pläne: «Bis Ende nächsten Jahres streben wir eine Verdreifachung des Ladungsaufkommens unserer Linienverkehre mit Spanien an.» Das Erfolgsrezept der eng getakteten Truckverbindungen zwischen der Eidgenossenschaft und Spanien liegt nicht zuletzt im ausgeklügelten Personaleinsatz: In den ungewöhnlichen Etappenshuttle sind zwei Lkw und drei Fahrer eingebunden.

Wilf Seifert

www.bps-spedition.ch