



ABSOLVENT

htl
KAPFENBERG

Zeitschrift des Verbandes der Absolventen der BFS Bruck/Mur & der HTBL Kapfenberg - 35. Folge 2019



**Absolventenverband
Schule
Internationale Karrieren**

Rohstoff-Berge und Shuttle-Verkehre

DI (FH) Christian Glauningger (MJ 1997)

Die Montan Spedition sorgt für die transporttechnische Rohstoffversorgung der obersteirischen Schwerindustrie und kümmert sich gleichzeitig darum, dass die Fertigwaren für Überseeexporte zeitgerecht aus der Region zum Hafen zur Verschiffung kommen. Und das umweltfreundlich, mit einer kombinierten Verkehrslösung, hauptsächlich auf der Schiene.

Die Stahl- und Feuerfestindustrien in der Großregion zwischen Judenburg und Mürzzuschlag mit den Zentren in Leoben und Kapfenberg haben jahrhundertelange Tradition. Heute stellt sie neben dem Linzer Großraum die zweitgrößte produzierende Wirtschaftsregion Österreichs dar, in der viele Weltmarktführer in ihren Branchen beheimatet sind. Der, mitten in die schöne Berglandschaft der Ostalpenausläufer eingebettete, ca. 100 km lange Landstrich ist der letzte Wirtschaftsstandort Europas, in welchem die gesamte Wertschöpfungskette der Stahlherzeugung und -verarbeitung abgebildet wird. Von der Gewinnung des Grundrohstoffs, dem Eisenerz am Erzberg, über dessen Verhüttung und Weiterverarbeitung in Leoben-Donawitz bis zur Herstellung von Hochleistungsfertigprodukten wie Pleuelstangen für Formel 1 Motoren oder Triebwerksteilen für Düsenjets in Kapfenberg, reicht die durchgehende Palette. Das ist mittlerweile einzigartig in Europa und diese metallurgische Expertise gibt es nur mehr in unserer Region, die touristisch auch Hochsteiermark genannt wird, da es vom Hochofen, über den Hochschwab und der Hochtechnologie viele Höhen gibt.

Einen wesentlichen Beitrag für den weltweiten



DI (FH) Christian Glauningger, geboren 1977, besuchte die Volksschule und das Unterstufengymnasium in Kapfenberg. Nach der HTBL Kapfenberg für Kunststoff- und Umwelttechnik und dem Präsenzdienst am Fliegerhorst Zeltweg studierte er an der FH Joanneum in Kapfenberg Industrial Management. Zwischen 2002 und 2007 war Herr Glauningger als Produktmanager und technischer Projektleiter bei der KNAPP Systemintegrations GmbH in Leoben tätig. Seit Juli 2007 leitet er Vertrieb und Marketing bei der MONTAN Speditions GmbH. 2011 absolvierte Christian Glauningger die Befähigungsprüfung (Meisterbrief) für das Spediteurgewerbe.

Erfolg und Höhenflug dieses obersteirischen Industriezentrums leistet die 1973, im Herzen der steirischen Stahlerzeugung, in Kapfenberg, gegründete MONTAN Speditions GmbH, welche ganz spezifische Transportlösungen und Services für die heimische Montanindustrie anbietet. Die Montan ist DER Spezialist für alle Arten des Landverkehrs von schweren, montanistischen Gütern wie metallischen und mineralischen Rohstoffen oder Stahl- und Metallwaren. Dabei wird fast zur Gänze auf den umweltfreundlichen kombinierten Verkehr gesetzt, welcher die Vorteile der umweltfreundlichen Bahn (Transport großer Mengen zur gleichen Zeit, hohe Verladegewichte, lange Wegstrecken, etc.), mit denen des Straßenverkehrs (Flexibilität, Schnelligkeit, etc.) verbindet. Herzstücke der kombinierten Verkehrslösung der Montan Spedition sind die eigene „Flotte“ von mehr als 1.200 30 ft-Containern, die

sogenannten MOCO (MONTan COntainer), die eigens für den Einsatz im kombinierten Verkehr (kurzer Vor- und Nachlauf auf der Straße, langer Hauptlauf auf der Schiene) entwickelt wurden und der 2007 eröffnete Montan Terminal Kapfenberg, der das Verbindungselement, den „Link“, zwischen Straße und Schiene in der Hochsteiermark darstellt. Über den Montan Terminal wird die gesamte obersteirische Schwerindustrie mit essentiellen Rohstoffen und anderen wichtigen Importwaren versorgt. Gleichzeitig ist er der Ausgangspunkt für viele Exportwaren aus der Region, an dem sie ihren weiten Weg in die Welt antreten. Der Montan Terminal sorgt somit für die Versorgungssicherheit der steirischen Industrie und dient darüber hinaus auch als nahes Tor zur globalen



Vogelperspektive vom Montan Terminal Kapfenberg

Straßentransporten funktioniert. Die losen Rohstoffe werden bei der Ladestelle von oben mit Greifer oder Radlader in den MOCO verladen, der auf einem LKW-Chassis sitzt, danach geht es auf kurzer Strecke zum nächstgelegenen Gütertermina, wo der Umschlag auf die umweltfreundliche Bahn erfolgt. Die lange Wegstrecke

Wirtschaft. Vom und zum Montan Terminal gibt es beinahe tägliche Verkehrsverbindungen nach ganz Europa, aber v.a. nach Rotterdam, Duisburg, Koper bzw. Triest, Polen, Slowakei, Ostungarn als Nahtstelle zu UA bzw. RUS und Türkei.

JIT-Rohstofflogistik für die Schwerindustrie mit MOCO – Montan Container

Die obersteirische Schwerindustrie verbraucht Unmengen an mineralischen und metallischen Rohstoffen pro Jahr, welche zum Teil noch in der Region abgebaut werden (z.B. Eisenerz am Erzberg od. Magnesitgestein in der Breitenau); der überwiegende Teil wird aber importiert und auf teilweise sehr langen Transportwegen in die Hochsteiermark verbracht (z.B. auch aus Australien oder Südafrika). Dabei werden diese Rohstoffe überwiegend unverpackt in loser Schüttung transportiert. Große Warenströme (zB 500 to eines Abrufs zwischen großen Sammelstellen, wie Hafenerlager, und Stahlwerken) werden mehrheitlich mit konventionellen Bahntransporten (Gleis-Gleis-Verkehr) abgefahren. Jedoch nehmen kleinere Abrufe (z.B. 100 to innerhalb von zwei Wochen) auch in diesem Wirtschaftszweig immer mehr zu, damit Lagerbestände auf Seiten des Empfängers minimiert werden können. Genau diese zunehmenden Warenströme sind aber hochgradig reine Straßentransporte, die mit Kipp- oder Schubboden-LKW transportiert werden. Genau diese Warenströme mit kleinen Abrufmengen können mit MOCOs optimal mittels kombiniertem Verkehr abgefahren werden, da die Logistik analog zu den

zum Montan Terminal ganz nah zum Endempfänger wird in weiterer Folge auf der Schiene zurückgelegt und die Zustellung zum Empfänger erfolgt mittels Abkippvorgang wieder auf der flexiblen Straße. Die MOCO-Zustellung erfolgt dabei „Just in Time“ genau dann, wenn der Bedarfsträger die Rohstoffware benötigt und verarbeiten möchte. Das erspart eine kostenintensive und kapitalbindende, werksinterne Zwischenlagerung, da der beladene MOCO als rollendes Lager benutzt wird und bis zu seiner Zustellung am Montan Terminal in Kapfenberg wartet, bis er abgerufen wird. Diese JIT-Logistik findet auch bei modernen Industrie 4.0-Prozessen großen Anklang, welche stundengenaue Termine (sog. Lade- und Entladefenster) für die Beladung bzw. Zustellung vorschreiben. Diese „Fenster“ müssen von den Transportpartnern penibel eingehalten werden, damit die automatisierten werksinternen Abläufe friktionsfrei ablaufen können. Jedoch haben gerade



MOCO-Be- od. Entladung mit Palettenware

LKW-Transporteure zunehmend Schwierigkeiten, diese Anforderungen zu erfüllen, da sie auf langen Wegstrecken (z.B. von Rotterdam nach Kapfenberg) nur sehr ungenau vorhersagen können, wann sie am Zielort sind; kommen sie zu früh, entstehen teure Stehzeiten und kommen sie zu spät, dann fehlt natürlich die Ware für die Produktion. Ganz im Gegenteil dazu können kombinierte Verkehrslösungen wie eben die MOCO-Logistik solche Industrievorgaben im Handumdrehen erfüllen, weil sie immer sehr lokal und regional orientiert sind;

die Verladung erfolgt lokal vom Quellterminal zur Ladestelle und auch bei der Zustellung vom Zielterminal zum Empfänger müssen keine großen Distanzen zurückgelegt werden. Daher sind solche Logistiksysteme sehr planbar und das stellt einen großen Wettbewerbsvorteil und eine Eigenschaft dar, die von den Industrie- 4.0-Unternehmen sehr stark nachgefragt wird.

Shuttle-Verkehr Rohstoff – Fertigware mit MOCO

Mit den MOCOs kann für unsere Industrie, die Rohstoffe in loser Schüttung verarbeitet und schwere Fertigwaren produziert (z.B. Stahl- und Metallwaren, sowie Produkte der Feuerfestindustrie), auch ein sogenannter Shuttle-Verkehr aufgebaut werden. Dabei werden mit den MOCOs Rohstoffe in loser Schüttung dem Produktionsprozess

zugeführt und Fertigwaren für die Auslieferung an die Kunden im gleichen Werk mit derselben Ladeinheit retour geladen. Solche Konzepte sind v.a. dann von großem Interesse, wenn Rohstoffe verarbeitet

werden, die aus Übersee importiert werden und an den großen europäischen Häfen ankommen und gleichzeitig Fertigwaren für den Überseeexport über die gleichen Häfen verschifft werden. In diesem Fall werden die Rohstoffe im Hafenerlager in loser Schüttung

in die MOCOs verladen und durch Abkippen im Werk zugestellt. Danach werden sofort Fertigwaren zum Transport retour zum gleichen Hafen verladen. Dort werden die Waren vor der Verschiffung in 20 od. 40 ft-Übersee-Container verstaут, in denen sie die Reise über das Meer zu den Kunden in Übersee antreten. Die MOCOs

„shutteln“ somit immer zwischen dem Hafen und dem Werk hin und her. Da immer die gleiche Strecke mit genau geplanten Mengen abgefahren wird, ergeben sich in diesem Fall natürlich auch große Frachtkostenvorteile.

Ein solcher Shuttle-Verkehr kann nicht mit reinen Straßentransporten abgebildet werden, da es keine LKW-Ladeeinheiten gibt, die sowohl Ware in loser Schüttung, als auch Fertigwaren in angemessener Weise (zB Schüttgutzustellung durch Abkippen) transportieren können. Selbstverständlich

funktioniert ein solches Konzept auch, wenn die Ladestelle für den Rohstoff und die Entladestelle für die Fertigwaren nicht derselbe Ort sind. In diesem Fall werden von der Montan Spedition GmbH in Eigenregie sog. Dreiecksverkehre aufgebaut: Rohstoffe von Ort X nach Ort Y, Fertigwaren von Ort Y zu Ort Z und div. andere Waren (z.B.

Sekundärrohstoffe) von Z zurück nach X.

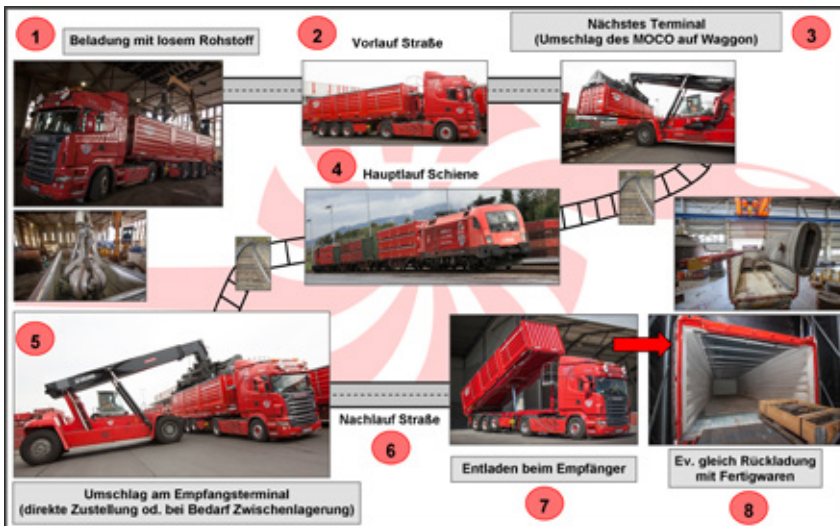
Da die österreichische Wirtschaft weit mehr Waren exportiert als importiert, gibt es in Österreich schon seit Jahren einen Mangel an Überseecontainern,



MOCO-Beladung mit loseem Rohstoff



MOCO-Zustellung mit loseem Rohstoff



Rohstofflogistik mit MOCO

welche für die Exporte verwendet werden können. Es stehen in den österreichischen Depots der diversen Reedereien weit weniger leere Container zur Verfügung, als für die Exporte benötigt werden. Daher erhalten solche Konzepte, die es vorsehen, dass Überseewaren nicht mehr direkt bei der Verladung im Werk in die Überseecontainer verstaute werden, sondern dies erst im Verschiffungshafen organisiert wird, noch zusätzliche Bedeutung. Die Waren werden in diesem Fall mit LKW von der Verladestelle bis zum Verschiffungshafen „vorgeholt“, wo sie in die entsprechenden Überseecontainer verstaute werden. Mit den MOCOs kann dieser „Vorlauf“ kostengünstig und umweltfreundlich abseits der Straße durchgeführt werden, indem die Waren von der Verladestelle bis zum Verschiffungshafen mittels kombiniertem Verkehr transportiert werden.

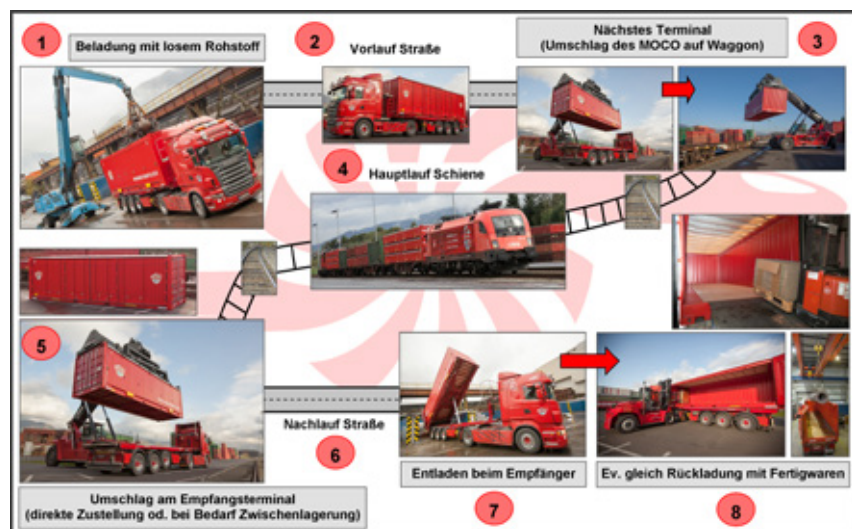
Wir haben den Zug zu Green Logistics

Mit den MOCOs kann eine Vielzahl von Warengruppen transportiert werden: ob lose Schüttgüter, die von oben beladen und hinten durch Abkippen zugestellt werden, kranbare Waren, die von oben be- und entladen werden, oder Waren, die seitlich oder von hinten mit Stapler be- bzw. entladen werden, alle diese Güter können von den MOCOs bedient werden. Kein reines Straßenequipment (weder Schiebepflanzen-, Kipp-, noch Schubboden-LKW, etc.) kann

diese universelle Einsetzbarkeit aufweisen. MOCOs bedienen auch keine Warenströme, die schon derzeit auf der Bahn abgefahren werden, sondern sprechen zu 100% reinen LKW-Verkehre an. Es kann ohne weiteres behauptet werden, dass jede Ladung, die mit einem MOCO abgefahren wird, ansonsten auf der Straße fährt. MOCOs konkurrieren nur mit reinen Straßenverkehrslösungen, da vorwiegend Einzeltransporte abgebildet werden. Es werden nicht große Mengen zur gleichen Zeit an den gleichen

Ort transportiert (z.B. wie bei Ganzzügen), sondern wie bei LKW-Verkehr einzelne Ladungen zwischen Versender und Empfänger disponiert.

Darüber hinaus stellt die MOCO-Logistik auch eine massive Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der obersteirischen Industrie dar, da diese kostengünstig mit Rohstoffen versorgt werden, Shuttle-Verkehre aufbauen und mit umweltfreundlichen kombinierten Verkehrslösungen ihre Waren zu den Kunden transportieren kann. Diese Tatsache ist v.a. für die heimische Schwerindustrie von großer Bedeutung, welche von den Vorzügen der MOCOs am meisten profitiert. Somit leisten MOCOs auch ihren Beitrag für die Standortsicherung der heimischen Schwerindustrie und natürlich auch in großem Maße für den Schutz unseres Klimas und den Erhalt desselben für unsere nachkommenden Generationen.



Shuttle-Verkehr mit MOCO