

# Montan Spedition erlebt Renaissance von europäischen UKV-Routen

Auch im Geschäftsjahr 2012 nehmen bei der Montan Spedition in Kapfenberg die Dinge ihren gewohnten Lauf. Der Nischenanbieter für Transportlösungen im unbegleiteten kombinierten Verkehr in Europa profitiert von der Rückbesinnung der Stammkunden auf jahrelang vernachlässigte Beschaffungsquellen und Verkehrsrelationen.



Foto: Montan Spedition GmbH

*Der UKV ist eine tragende Säule im Geschäftsmodell der Montan Spedition.*

KAPFENBERG. So geht es vielen Visionären! Zunächst werden sie ob ihrer Ideen belächelt oder gar für verrückt erklärt. Es folgt die Phase, in denen ihre Innovationen in das Bewusstsein von fortschrittlich denkenden Menschen vordringen und Eingang in ernsthaft geführte Diskussionen finden. Irgendwann erzielen die Konzepte am Markt den erhofften Durchbruch. Dann folgt die Phase, in der die treibenden Kräfte einer Neuentwicklung die Früchte ihrer Arbeit in Form von positiven wirtschaftlichen Erträgen ernten. Oft liegen Jahre zwischen der Phase eins und der von laufenden Adaptierungen an einem Produkt oder einem Servicekonzept gekennzeichneten ‚Blütephase‘.

Ingrid Glauningering kennt das in der Einleitung beschriebene Phänomen. Die gebürtige Steirerin steht als geschäftsführende Gesellschafterin an der Spitze eines Unternehmens, das vom Selbstverständnis als Nischenanbieter auftritt. Die Montan Spedition mit Hauptsitz in Kapfenberg sowie Niederlassungen in Fürnitz (Kärnten) und in der türkischen Metropole Istanbul bezeichnet sich als „Der Spezialist für den unbegleiteten kombinierten Verkehr in Europa“. Kernthema bildet das Bestreben nach der Verlagerung von Massengut- und Rohstofftransporten auf langen Distanzen von der Straße auf die Schiene.

Damit liegt das Unternehmen voll im Trend. Eine wachsende Zahl von Großverladern aus

den Sektoren Industrie und Handel sucht nach Mitteln und Wegen zum verstärkten Einsatz von umweltfreundlichen Transportlösungen unter Nutzung der Verkehrsträger Schiene oder Wasserstraße. Das Konzept der Montan Spedition schlägt in diese Kerbe. „Unser Lösungsansatz funktioniert zuverlässig, flexibel und unbürokratisch“, rührt Ingrid Glauningering im Gespräch mit der *Österreichischen Verkehrszeitung* die Werbetrömmel.

Daraus die Schlussfolgerung zu ziehen, dass die obersteirische Spedition mit dem Einstieg in den unbegleiteten kombinierten Verkehr von Anfang an den großen Wurf gelandet hat, wäre falsch. „Zum Zeitpunkt der Anschaffung der ersten Container 30' im Jahr 1978 schüttelten viele Mitbewerber den Kopf. Die Kunden sind unserem Lösungsansatz mit Skepsis begegnet“, erinnert sich Ingrid Glauningering. „Es erforderte einer gesunden Portion Durchhaltevermögen in Verbindung mit unzähligen Verkaufsbesprechungen und Berechnungen, bis dem neuen transportlogistischen Konzept der Durchbruch gelang.“

In der Zwischenzeit prägen die in der Farbe rot gehaltenen 30' Container der Montan Spedition für den unbegleiteten kombinierten Verkehr das Erscheinungsbild in den Rohstoff-sammelstellen und Versandzonen von Unternehmen der Metall-, Stahl- und Schwerindustrie in Zentraleuropa. Der MOCO-Eigenbestand (MONTan COntainer) hat die Marke von 1.000

Einheiten überschritten, Tendenz steigend. Die patentierte Containertechnik ist laut den Unternehmensangaben universell einsetzbar und gewährleistet aufgrund des Schienenhauptlaufs eine große Transportsicherheit. Ladegewichte bis 30 Tonnen bescheren Vorteile bei den Nutzlasten gegenüber dem Straßengüterverkehr. Als weitere Pluspunkte nennt DI (FH) Christian Glauningering, Assistent der Geschäftsleitung der Montan Spedition, die flexible Beladeweise in Verbindung mit der einfachen Umschlag- und Lagerfähigkeit. Die Boxen bieten an jedem Ort in Europa die Möglichkeit für Einsätze als ‚mobile Lager‘. Damit erfüllen sie die Voraussetzungen für die stundengenaue Belieferung von Produktionsstätten der Schwerindustrie mit Rohstoffen der verschiedensten Art.

Der Einbettung der MOCO in transportlogistische Gesamtkonzepte sind kaum Grenzen gesetzt. Das 35-köpfige Team der Montan Spedition treibt dieses Thema massiv voran. Als Ergänzung zu den Transporten von metallischen, mineralischen und chemischen Rohstoffen im unbegleiteten kombinierten Verkehr wurden Zusatzfunktionen für die Lagerung, den Umschlag und die Distribution von Schüttgütern eingeführt. Durch die Spedition von schweren Palettsendungen, kranbaren Stahlwaren (wie zum Beispiel Bleche oder Stabstahl) und Sekundärrohstoffe sind die Behältersysteme in Rundläufe integriert, was ihren Einsatz und die damit verbundenen Kosten für die Anwender aus dem Kreis der verladenden Wirtschaft optimiert. Vor allem Rundlauf-Konzepte, wobei Rohstoffe von europäischen Seehäfen den zentraleuropäischen Verbrauchern zugeführt und nach der Entladung sofort wieder Übersee-Exportwaren zum Abtransport zurück zum Hafen verladen werden (wo sie dann in Box-Container verstaut werden), finden immer mehr Anklang in der produzierenden Industrie.

Herr Christian Glauningering erläutert die beschriebenen Systematiken in launigen Worten. Der studierte Industriewirt beschreibt die Standorte der Montan Spedition Kapfenberg und Fürnitz gegenüber der *Österreichischen Verkehrszeitung* als ‚Mini Rotterdam‘ und ‚Mini Duisburg‘, ohne anmaßend zu wirken. Seine Darstellung bezieht sich rein auf die Funktionsweise der beiden Plätze. „Die von uns bewegten Mengen repräsentieren einen Bruchteil des in Rotterdam und Duisburg bewältigten

Aufkommens“, beugt er eventueller Fehlinterpretationen vor.

Wie auch immer: Die Zentrale der Montan Spedition liegt direkt im Herzen der obersteirischen Schwerindustrie, auf dem Areal des im Jahr 2007 eröffneten Montan Terminals Kapfenberg, welcher die perfekte Drehscheibe für den UKV darstellt. Auch die Niederlassung in Fürnitz, welche am bedeutenden Verkehrsknotenpunkt im 3-Ländereck Österreich/Italien/Slowenien gelegen ist, besitzt durch das Anschlussgleis eine direkte Anbindung an den Verkehrsträger Schiene. Die überdachten Boxen für die trockene Aufbewahrung von Schüttgütern eröffnen den in- und ausländischen Kunden den Zugang zu maßgeschneiderten Dienstleistungen in der Lager- und Distributionslogistik. Christian Glauninger verweist in diesem Zusammenhang auf eine steigende Zahl von Geschäftspartnern mit Sitz in den GUS-Republiken, „für die wir den intermodalen Transport von Rohstoffen von den Schnittstellen zwischen den weißrussischen oder ukrainischen Breitspur- und den europäischen Normalspursystemen nach Kapfenberg oder Fürnitz mitsamt der anschließenden Lagerung und Verteilung in Zentral-, West- und Südeuropa organisieren“.

Die Auftraggeber und deren Abnehmer kommen bei diesem Modellansatz in den Genuss einer schnellen Lieferfähigkeit zu moderaten Preisen. Das bewährt sich offenbar, wie die Auftragslage der Montan Spedition dokumentiert. „Teilweise hohe Rohstoffnotierungen und der aktuelle Dieselpreis bewirken bei den Großverladern ein Umdenken. Es greift eine Rück-

besinnung hin zu Transportkonzepten Platz, die bis vor einem Jahr als überholt gegolten haben. Wir erleben in unserem Geschäft gerade eine ‚Renaissance‘ der ursprünglichen Dinge“, fassen Ingrid Glauninger und Christian Glauninger die zuletzt gemachten Beobachtungen in Worte.

Nutzen dieser Entwicklung sind die von der Montan-Spitze als ‚lokale Beschaffungsquellen‘ titulierten Bergwerke und Produzenten von metallischen, mineralischen und chemischen Rohstoffen in Ostungarn, Tschechien, Polen, Ukraine, Russland, Kasachstan und in der Türkei. Diese Betriebe jagen den Mitbewerbern in Übersee (Australien, China, Südafrika, Brasilien) derzeit Marktanteile ab. Das bewirkt bei der Montan Spedition eine steigende Nachfrage nach schnellen und flexiblen Transportlösungen zur Bewältigung von Lots mit mittelgroßen Mengen zwischen 500 und 1.500 Tonnen. „Die Lösung von derartigen Aufgabenstellungen unter Nutzung von Straßentransporten gestaltet sich bedingt durch den damit verbundenen Aufwand bei der Disposition der Fahrzeuge sowie aufgrund der hohen Dieselpreise derzeit schwierig“, weiß Christian Glauninger aus zahlreichen Gesprächen.

Für die unbegleiteten kombinierten Verkehre der obersteirischen Spedition ist das ein Glücksfall, der sowohl auf den Verbindungen in die und aus den ARA-Häfen, als auch auf den Türkei-Strecken beziehungsweise bei den Importen von Lieferanten aus den neuen EU-Mitgliedstaaten, den GUS-Republiken und aus der Region Zentralasien seinen Niederschlag in Form von anziehenden Mengen findet. „Wenn

es nach unserem Willen geht, kann dieser Zustand lange währen“, räumt Christian Glauninger ein. Wenn ihm da nur die Stahlkonjunktur keinen Strich durch die Rechnung macht! ●

## Montan Spedition GmbH

**Firmensitz:** Kapfenberg  
**Firmengründung:** 1973  
**Ges.:** Kostmann Gruppe, Ingrid Glauninger  
**Mitarbeiter:** 40  
**Umsatz (11):** 17 Mio. Euro

**Leistungsspektrum:** Internationale Spedition mit Spezialisierung auf Massenguttransporte - geboten werden Haus/Haus-Dienste unter Nutzung des kombinierten Verkehrs Straße/Schiene;  
**Standorte:** Kapfenberg, Fürnitz, Istanbul  
**Lagerfläche (gedeckt):** 15.000 m<sup>2</sup>  
**Containerflotte:** über 1.000 Einheiten  
**Aufkommen (p.a.):** über 1 Mio. Tonnen

**Referenzkunden:** Böhler Edelstahl, Breitenfeld Edelstahl, DCM, Glencore International, Marienhütte, RHI AG, Stahl Judenburg, Böhler Edelstahl, DCM Decometall, Treibacher Industrie, Heraklith AG, voestalpine

[www.montansped.com](http://www.montansped.com)



## Intermodale Holz- und Papierlogistik

*Umweltfreundliche Holz- und Papierlogistik nach Süditalien und Norddeutschland*

### 5x wöchentlich Süditalien Ganzzugshuttle

- ♦ Villach - Foggia/Bari v.v.
- ♦ Hall in Tirol - Foggia/Bari v.v.

### 2x wöchentlich Ruhrgebiet Ganzzugshuttle

- ♦ Villach - Bönen v.v.

- ✓ 27 tons Nutzlast
- ✓ Laufzeit Haus - Haus 48 - 96 Stunden
- ✓ Direktverkehr mit 13,6 m Wechselbrücken
- ✓ umweltschonend
- ✓ Ladungssicherungszertifikat
- ✓ Satellitenüberwachung

