

Starkes UKV-Interesse bei der RHI AG

Noch kocht bei der RHI AG Unbegleitete Kombinierte Verkehr Straße/Schiene abseits der Seehafen-Verbindungen auf kleiner Flamme. Ein Vertreter des Herstellers von feuerfesten Produkten und Systemlösungen erläuterte kürzlich in Wien die Herausforderungen und Potentiale für den umweltfreundlichen Transport unter Einschaltung der Bahn.



Foto: RHI

Der „Kombinierte Verkehr“ besitzt bei der RHI AG definitiv ein Wachstumspotenzial.

WIEN. Diskussionen über den Kombinierten Verkehr besitzen in Österreich eine lange Tradition. In regelmäßigen Abständen finden sich die Kenner dieser Form der Gütertransporte mit der Bahn an irgendeinem Ort im Land zusammen, um über die Zukunftsperspektiven der intermodalen Verkehre Straße/Schiene zu beraten. Manche Veranstaltungen münden in der Ausarbeitung und feierlichen Unterzeichnung von Präambeln, Absichtserklärungen oder politischen Manifesten. Danach gerät der Großteil dieser Papiere in Vergessenheit. Deshalb stockt die Weiterentwicklung des Unbegleitenden Kombinierten Verkehrs in Österreich.

Eine kritische Betrachtung des Ist-Zustandes zeigt auf, dass sich die gut eingespielten Systemlösungen seit Jahren bewähren und die Umsetzung von neuen Modellen zaghaft voranschreitet. Der *Orange Combi Cargo* von Gebrüder Weiss auf der Strecke von Wien nach Vorarlberg v. v. und der Danube Nordic Shuttle von DB Schenker von Wien/Wels nach Rostock und retour markieren die letzten Innovationen. Ihre Einführung liegt einige Jahre zurück. Quehenberger Logistics überbrückt einige Langstrecken von West- nach Osteuropa im intermodalen Verkehr Straße/Schiene. Doch das ist ebenso wenig eine Neuigkeit wie die von der Montan Spedition or-

RHI AG

Firmensitz: Wien
Firmengründung: 1998
Aktionäre: 60% Streubesitz,
25% MS Privatstiftung, 10% FEWI
BeteiligungsgmbH (D),
5% Raiffeisen Bank International
Mitarbeiter: 8.000
Umsatz (11): 1.76 Mrd. Euro

Geschäftstätigkeit: Entwicklung und
Erzeugung von feuerfesten Produkten
und Systemlösungen
Produktionsstätten: 33
Produktion (11): 1,94 Mio. Tonnen
(davon über 500.000 Tonnen in
Österreich)
Container ex AUT (11): 7.500 TEU

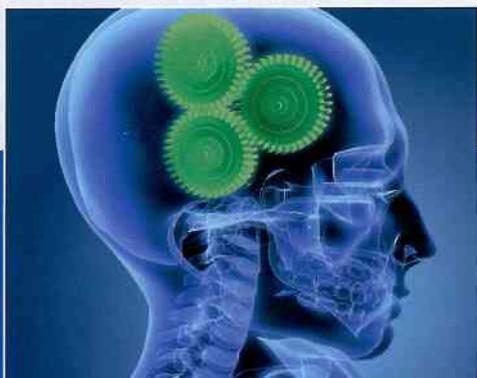
Logistikpartner: Rail Cargo Austria,
DB Schenker, DHL Global Forwarding,
Kühne + Nagel, Logwin, Lkw Walter,
Wenzel Logistics, Montan Spedition,
Panalpina, Danubia Speicherei

www.rhi-ag.com

ganisierten Transporte von Rohstoffen und Agrarprodukten in 30' Containern oder die Lösungen der Speditionen Innofreight und Express-Interfracht für Auftraggeber aus der Platten-, Papier-, Zellstoff- und Haushaltsgeräteindustrie.

„Zusätzliches Potential für den Kombinierten Verkehr ist bei uns definitiv vorhanden“, verkündete DI (FH) Gerhard Mühlhans MBA, Head of Competence Center Transport & Packaging Supply Chain Management der RHI AG, in seinem Vortrag mit dem Titel „Kundenorientierung im Kombiverkehr“ auf der Tagung der Österreichischen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft und des VNL Verein Netzwerk Logistik. Daran geknüpft war der sachdienliche Hinweis, „dass sich der Kombinierte Verkehr Straße/Schiene für den weltweit tätigen Hersteller von feuerfesten Produkten und Systemlösungen für industrielle Hochtemperaturprozesse über 1.200 Grad Celsius wirtschaftlich lohnen muss.“

Zwar glänzt der Konzern mit knapp 8.000 Mitarbeitenden und 1,76 Mrd. Euro Umsatz im Jahr 2011 im Tagesgeschäft mit einem stark ausgeprägten Umweltbewusstsein. Jedoch



ENNSHAFEN

DAS RÄDERWERK DER LOGISTIK

www.ennshafen.at



Foto: Ennschafen

Mit spezialisierten Speditionen besteht im UKV eine langjährige Zusammenarbeit.

müssen die Parameter Ökologie und Ökonomie in der Gesamtbetrachtung Hand in Hand gehen. Unter der Bezeichnung ‚operational excellence‘ setzt das Unternehmen gezielte Schritte zur Senkung der Logistikkosten und zur Verminderung des ‚working capital‘. Ein weiteres Kernthema ist die Erhöhung des Grades der Rohstoffversorgung aus eigenen Bergbaubetrieben von momentan rund 50 auf 80 Prozent. In diesem Bereich startet im Herbst ein neuer Trade mit rund 80.000 Tonnen Jahresaufkommen von Norwegen nach Deutschland und Österreich. Dabei wird Magnesit nach Dänemark verschifft und anschließend per Lkw und Bahn in die RHI-Werke verbracht. Die Umsetzung einer durchgängigen intermodalen Lösung in speziellen Transportbehältern von Skandinavien nach Zentraleuropa erwies sich aufgrund der Kosten und der servicetechnischen Spezifikationen als undurchführbar.

Konkurrenzfähige Raten sind für die RHI AG ein entscheidendes Kriterium für die Entwicklung und Umsetzung von Konzepten im Kombinierten Verkehr Straße/Schiene. „Regelmäßige und gesicherte Abfahrtszeiten unter Gewährleistung von schnellen Transporten würden uns die Arbeit erleichtern“, sagte Gerhard Mühlhans auf der Tagung in Wien. Begrüßen würde sein Arbeitgeber außerdem einen Liniengüterverkehr mit flexiblen ‚Zu- und Ausstiegsmöglichkeiten‘. Das wäre gleichbedeutend mit einer Erhöhung der Flexibilität und mit einer Verminderung der Risiken für die beförderten Waren, hervorgerufen durch die Ausklammerung von Rangiervorgängen. „Außerdem könnten verschiedene Verlagerer den gleichen Zug nutzen, was der Auslastung förderlich wäre“, räumte Gerhard Mühlhans gegenüber der *Österreichischen Verkehrszeitung* ein.

Jüngste Errungenschaft in der Bahnlogistik des Herstellers von feuerfesten Produkten

ist das vor zwei Wochen gestartete ‚Rundlaufkonzept Koper‘. Dabei werden 40.000 Tonnen Produkte für den Export über den slowenischen Seehafen in einem Rundlauf mit 40.000 Tonnen Rohstoffanlieferungen kombiniert. Die Abwicklung funktioniert hier ähnlich wie beim ‚Rundlaufkonzept Enns‘, das heißt die Strecken zwischen dem Terminal Kapfenberg und den Werken in Veitsch beziehungsweise Breitenau werden mit Lkw bedient und die Verbindung Terminal Kapfenberg-Koper v. v. mit der Bahn.

Neben den Bahngesellschaften sowie den Operateuren im Kombinierten Verkehr müssen auch die Verlagerer und deren Kunden ihre Hausaufgaben machen, damit die Bahntransporte in großem Ausmaß Platz greifen können. Das erfordert bei Unternehmen wie RHI die Einführung einer systemunterstützten Prozessabwicklung. Gerhard Mühlhans: „Solche Lösungen sind in unseren Werken teilweise vorhanden. Wir wollen sie auf breiter Front etablieren. Zudem läuft gerade ein Programm zur Ermittlung der interessantesten Relationen für den Kombinierten Verkehr.“ Dies geschieht unter Berücksichtigung der teilweise sehr kurzfristigen Bestellungen der Kunden, welche dem Konzept der Kombinierten Verkehre zum Nachteil gereichen. Je knapper die Vorlaufzeiten bei den Abrufen gehalten sind, umso höher ist das Anforderungsprofil im Hinblick auf die Faktoren Geschwindigkeit und Flexibilität. Beide Faktoren spielen den Anbietern von Transportlösungen auf der Straße in die Hände.

Zu den Herausforderungen für den Kombinierten Verkehr Straße/Schiene zählen die teilweise langen Wartezeiten für Lkw bei den Verladestellen in den Produktionsstätten der Großindustrien. RHI rückt diesem für alle Beteiligten nervenaufreibenden Szenario mit der Einführung eines Zeitfenstermanagements zu Leibe. Dem gegenüber stehen die speziel-

len Kundenwünsche bei der Anlieferung. Es gibt Vorgaben hinsichtlich der Anzahl der Lkw pro Tag beziehungsweise definierte Entladefenster. Das lässt sich schwer mit jenen Ganzzugsystemen in Einklang bringen, die von Fachleuten als Idealform des Kombinierten Verkehrs bezeichnet werden.

Trotzdem birgt der Intermodalismus für die Logistikverantwortlichen der RHI AG beträchtliche Wachstumschancen. Im Verkehr ab den fünf österreichischen Werken in Breitenau, Trieben, Veitsch, Radenthein und Hochfilzen – ihr Gesamtumsatz 2011 lag bei über 500.000 Tonnen – entfallen 80 Prozent der Lieferungen auf 15 Regionen. An der Spitze stehen die Nord- und Westhäfen (Hamburg, Bremerhaven, Rotterdam), gefolgt von Italien, dem Ruhrgebiet, den Ports im Mittelmeer, Frankreich, Russland und Spanien. Speziell auf den kontinentalen Verbindungen steht der intermodale Verkehr noch in den Anfängen. Gerade 17.500 Tonnen feuerfeste Produkte wurden im letzten Jahr in 30‘ Containern von Veitsch über den Montan Terminal Kapfenberg nach Enns verschickt. Dem gegenüber standen 37.500 Tonnen Güter auf den Verbindungen von den deutschen Werken nach Duisburg. „Russland, der Raum Südosteuropa und das Ruhrgebiet sind für die Bedienung im intermodalen Verkehr prädestiniert“, entwirft Gerhard Mühlhans ein Zukunftsszenario.

Auf den Verbindungen von Österreich in die Seehäfen sind die konventionellen und teilweise containerisierten Transporte auf der Schiene (speziell ab Breitenau) gut etabliert. RHI schickt im laufenden Jahr rund 200.000 Tonnen Seefrachten auf die Reise. Etwa 150.000 Tonnen werden über Hamburg, Bremerhaven und Rotterdam verschifft, rund 50.000 Tonnen via Koper. Zum Einsatz kommen ausschließlich Containereinheiten 20‘ mit 25 Tonnen Fracht.

Als globaler Partner für über 10.000 Kunden in 180 Ländern verarbeitete RHI im letzten Jahr rund 1,8 Mio. Tonnen Rohstoffe zu 1,94 Mio. Tonnen feuerfesten Massen, Steinen und funktionalen Produkten. Die Bewältigung der dabei anfallenden Transportmengen bedingt den Einsatz von sämtlichen Verkehrsträgern (Straße, Schiene, Wasserstraße, Seeweg). Die mittels intermodaler Lösungen bewegte Rohstoffmenge von und nach Österreich erreichte 2011 rund 100.000 Tonnen. Mehr als die Hälfte davon ging auf das Konto der in Montan-Containern beförderten Importe aus der Türkei. Weitere 20.000 Tonnen wurden über die Transibirien-Route von China nach Österreich verbracht. Die 17.500 Tonnen Sintermagnesit auf der Verbindung von Enns nach Veitsch sind in eines jener Rundlaufkonzepte eingebettet, die Gerhard Mühlhans auf der Wiener Tagung des VNL und der Österreichischen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft als die ideale Form des Kombinierten Verkehrs würdigte. Ihnen räumt die RHI-Zentrale bei der Etablierung der intermodalen Systeme Straße/Schiene auf lange Sicht die besten Chancen ein.

JOACHIM HORVATH