



„Das System Intermodal ist die Zukunft“

Es gibt in Österreich schon seit langer Zeit den elektrifizierten Güterverkehr auf der Schiene. Das Konzept der Montan Spedition liefert die Grundlage für die Verlagerung von noch mehr Transporten von der Straße auf die Schiene. Allerdings müssen dafür noch die Rahmenbedingungen für den Kombinierten Verkehr in Europa harmonisiert werden.

KAPFENBERG. Was für ein Jubiläum! 50 Jahre besteht die Montan Spedition als spezialisierter Nischenanbieter. Ihr Kerngeschäft sind Transportlösungen für die Stahl-, Metall- und Schwerindustrie in Europa. „Ohne uns würden etwa 300.000 Tonnen Güter im Jahr auf der Straße befördert“, stellen Josefine Ebner und DI (FH) Christian Glauning fest. Ingrid Glauning nickt dazu zustimmend. Sie hat das Logistikunternehmen aus Kapfenberg lange Zeit erfolgreich geführt und kümmert sich jetzt um den Ausbau des Montan Terminals für den Kombinierten Verkehr Schiene-Straße. In Kürze

werden 12 Schüttgutboxen und 200 Hybrid-Stellplätze für Container in den Dimensionen 20 Fuß, 30 Fuß und 40 Fuß ihrer Bestimmung übergeben. Danach steht der Bau einer dritten Gleisanlage in der Planung.

Seit den späten 1970er Jahren engagiert sich die Montan Spedition im Kombinierten Verkehr. In dieser Zeit ist dem obersteirischen Unternehmen mit weiteren Standorten in Fürnitz (Kärnten) und in der türkischen Metropole Istanbul etwas gelungen, was nur wenige Anbieter von Transport- und Logistikdienstleistungen für sich in Anspruch nehmen können. Man hat eine rechtlich geschützte Trademark geschaffen. Die Rede ist vom MONTAN CONTAINER, kurz MOCO genannt. Jeder Logistiker in der europäischen Stahl- und Schwerindustrie weiß, was damit gemeint ist. Die 30 Fuß Container eignen sich für den Transport von schweren Schüttgütern. Es gibt sie bei der Montan Spedition aber nur eingebettet in den Kombinierten Verkehr.

„Das ist die Zukunft“, betonen Josefine Ebner und Christian Glauning explizit. Wenn das System der obersteirischen Spedition einen Nachteil hat, dann ist es die im Vergleich zu den klassischen Straßen-

transporten langsamere Reaktionsfähigkeit auf Mengenschwankungen. Ansonsten bringt es nur Vorteile mit sich, erfährt man in der Zentrale der Montan Spedition. Wenn in Zukunft die Vor- und Nachläufe zu den Bahntransporten mit E-Lkw oder mit H2 Trucks durchgeführt werden, ist eine fossilfreie Transportabwicklung sichergestellt. Noch dazu winkt den Nutzern der intermodalen Logistik die Zusammenarbeit mit vertrauten Partnern. Wer Glück hat, bekommt fixe Fahrer zugeteilt, die mit den Gegebenheiten an den Be- und Entladestellen vertraut sind.

Jedoch sind Lkw mit neuen Antriebstechnologien kostspielig. Sogar mit der ENIN-Förderung des Klimaschutzministeriums schlägt die Anschaffung mit einem finanziellen Mehraufwand von 60.000 bis 80.000 Euro zu Buche, schätzt Christian Glauningner. Doch er sieht auch einen Silberstreif am Horizont. Durch die Anhebung der deutschen Lkw-Maut verteuern sich Straßentransporte von und nach Österreich um 40-80 Euro pro Sendung. Für Transitfahrten in den BeNeLux-Raum entsteht ein Mehraufwand von 120 Euro. Wenn im Gegenzug die erwarteten Kostensenkungen beim Bahnstrom an die Logistiker weitergegeben werden, besitzt das System Schiene gute Chancen für Mengensteigerungen. Die müssen dann aber auch in der entsprechenden Qualität bewältigt werden.

Egal, was kommt – für Josefine Ebner und Christian Glauningner ist das System Intermodal die Zukunft. „Das Ende des Ukraine-Krieges wäre ein großer Lichtblick“, sind sich die beiden einig. Von

der europäischen Verkehrspolitik wünschen sie sich die Mautbefreiung der Vor-/Nachläufe im Zusammenhang mit den Bahntransporten auf dem gesamten Kontinent. Das in Verbindung mit einer Anhebung des höchsten zulässigen Gesamtgewichts auf 48 Tonnen. In manchen Ländern ist das jetzt schon der Fall. In Österreich liegt die Obergrenze aktuell bei 44 Tonnen. Die ÖBB Rail Cargo Group (RCG) bleibt für die Montan Spedition ein unverzichtbarer und hoch geschätzter Partner. Ohne ihre Antennenverkehre in Österreich, Ungarn, Tschechien und in der Slowakei wären die Transportlösungen der obersteirischen Spedition schlichtweg nicht darstellsetzbar.

Es gab Zeiten, da war der kontinentale intermodale Verkehr preisgünstiger als die Zugprodukte für Container im Seehafenhinterlandverkehr. Mittlerweile ist das anders. Deshalb sehen Josefine Ebner und Christian Glauningner akuten Bedarf an einer Neugestaltung der Fördermodelle. Für sie liegt das Wachstum in der intermodalen Transportlogistik eindeutig auf den innereuropäischen Routen. Auf den maritimen Strecken fahre ohnehin fast schon jeder Container auf der Schiene. Da gebe es nur mehr ein geringes Entwicklungspotenzial. Kranbare Sattelaufleger benötigen ihrer Meinung nach zu viel Platz. Hingegen sind die 30 Fuß Container der Montan Spedition stapelbar und gegebenenfalls auch für Zwischenlagerungen geeignet. Das verstehen die Partner aus der Industrie mittlerweile. Jetzt muss das System Intermodal – mit Unterstützung durch die Politik – nur noch attraktiver werden.

JOACHIM HORVATH



Bild: Montan Spedition / Klaus Morgenstern

Josefine Ebner, Ingrid Glauningner und Christian Glauningner setzen konsequent auf den Kombinierten Verkehr.