



Bild: Montan Spedition

Im Jahr 2020 hat die Montan Spedition rund 300.000 Frachttonnen auf der Schiene bewegt.

# „Shift2rail“ wird ein Top-Thema für die Industrie

Für die Montan Spedition in Kapfenberg ist es nur eine Frage der Zeit, wann sich der intermodale Verkehr in der Stahl-, Metall- und Rohstoffindustrie entscheidend durchsetzt. Schon jetzt zählt das obersteirische Unternehmen zu den Vorreitern in dieser Disziplin, obwohl es einem die Staatsbahnen nicht leicht machen.

KAPFENBERG. Das Konzept der Montan Spedition ist bestechend. Auch die Zukunftsperspektiven des Spezialisten für Montan- und Rohstofflogistik im Kombinierten Verkehr Straße-Schiene-Straße sind vielversprechend. Doch derzeit kämpfen die 30 Mitarbeitenden an den Standorten Kapfenberg (Zentrale), Fürnitz und Istanbul mit den Mühen des Alltags. Dabei schießt das Interesse der potenziellen Neukunden für intermodale Trans-

portlösungen von schweren Schüttgütern, Feuerfestmaterialien und Stahlprodukten durch die Decke. Bald schon werden „Game Changer“ wie CO<sub>2</sub>-Preise, Sondermauten und dergleichen die Nachfrage nach nachhaltigen Green-Logistics-Konzepten ankurbeln, betonen die Kenner der Materie bei jeder Gelegenheit. Doch sie müssen sich noch ein wenig in Geduld üben, bis ihre Stunde schlägt.

Für DI (FH) Christian Glauninger hätte das gerne schon im Jahr 2021 sein können. Auf dem Schreibtisch des Leiters Vertrieb und Marketing der Montan Spedition sind letztes Jahr Anfragen von mehreren Großverladern für Transportabwicklungen im Kombinierten Verkehr gelandet. Eine deutsche Stahlindustrie bekundete besonderes Interesse an den Lösungen des obersteirischen Unternehmens. Doch die Rahmenbedingungen für eine Umstellung passten aus

verschiedenen Gründen nicht. Dazu zählt auch der Umstand, dass man den UKV den interessierten Parteien ausführlich erklären muss. Das erfordert persönliche Gespräche mit den Fachleuten aus mehreren Abteilungen in den Industriebetrieben. Dem machte die Corona-Pandemie einen Strich durch die Rechnung.

„Mit unserem Konzept reduzieren die Anwender den CO<sub>2</sub>-Ausstoß in der Transportlogistik mit einem Schlag um 80 Prozent im Vergleich zum Straßengüterverkehr. Sie müssen dafür keinen Cent in die Anschaffung von Transportequipment investieren und bewahren sich trotzdem die von den Lkw-Transporten bekannte Flexibilität. Und wenn es nicht anders geht, können sie unsere 30-ft-Container für kurzfristige Zwischenlagerungen nutzen“, erläutert Christian Glauninger die Vorzüge der intermodalen Verkehre. Noch dazu eignet sich das Konzept der Montan Spedition auch für kleine Mengen. Ab einer Komplettladung ist man als Verloader dabei.

Dahinter steht ein Modell der Arbeitsteilung, das bei kritischer Betrachtung einen Haken hat. Die Sendungen werden zwar meistens in bestehende Ganzzugsnetzwerke der diversen Containeroperatore

eingespeist, Zuläufe zu den Ganzzügen erfolgen aber häufig in Form von Einzelwagenverkehren oder Waggongruppen. Dafür ist die Montan Spedition auf die Dienste der Staatsbahnen angewiesen. Die haben ihre Preise im Jahr 2021 erneut angehoben. Für Christian Glauninger ist das unverständlich, wo die Bahngesellschaften im Vorjahr von den Regierungen mit Zustimmung der Europäischen Kommission doch von der Bezahlung der Infrastrukturbenutzungsentgelte auf der Schiene befreit wurden und weitere beträchtliche finanzielle Unterstützungen erhalten haben. Trotzdem hofften die Kunden vergeblich auf die Gewährung von Preisnachlässen.

Der von den Speditionen und Industrieunternehmen im Jahr 2021 zu leistende Mehraufwand für Bahntransporte wird mit gestiegenen Energie- und Personalkosten begründet. Das mag zutreffend sein, aber mit der dadurch begründeten Erhöhung der Bahnfrachten ist eine, wie im Regierungsprogramm propagierte, Verlagerung von Transporten von der Straße auf die Schiene nicht realisierbar. Denn im Straßengüterverkehr liegt das Frachtniveau so niedrig wie schon lange nicht mehr. Mit ein Grund dafür ist der niedrige Dieselpreis. Außerdem fehlt in gewissen Branchen das Aufkommen. Viele Frächter kämpfen ums Überleben und dadurch um jede Ladung. Die Folge sind Marktpreise mit denen die Montan Spedition auf

Der Montan Terminal Kapfenberg ist eine Drehscheibe für den Kombinierten Verkehr in der Obersteiermark.



Bild: Montan Spedition

manchen Relationen gerade einmal die Kosten für die Vor- und Nachläufe auf der Straße aber nicht die Bahntransporte und die Umschlagdienste an den KV-Terminals abdecken kann.

Trotzdem ist es für Christian Glauninger nur eine Frage der Zeit, bis sich der intermodale Verkehr auf breiter Front durchsetzt. „Der Dieselpreis wird steigen und bald gibt es in Europa Sondermauten auf den Straßen. Auch CO<sub>2</sub>-Steuern werden kommen. Außerdem drängen die Aktionäre und Kunden unserer Kunden auf nachhaltige Transportlösungen“, ist er überzeugt. Vor allem die börsennotierten Unternehmen müssten sich auf diesem Gebiet rasch einen grünen Anstrich geben. Und wer sich erst einmal zur Einführung der intermodalen Transportlogistik durchgerungen habe, der kehre aus den zuvor genannten Gründen nicht mehr auf die Straße zurück.

„Wer ein wenig Geduld aufbringt, der kommt im Kombinierten Verkehr bald auf seine Rechnung“, ist man bei der Montan Spedition überzeugt. Die Zeit bis dahin nutzt das Unternehmen für zielgerichtete Investitionen in neue Leercontainerstapler, Reach Stacker und in die Erweiterung der 1.200 Einheiten großen Containerflotte. Die kurz MoCo genannten Montan Container sind europaweit im Einsatz und könnten bald durch 300 Stück MoCo Bulk Roof ergänzt werden. Die 30-ft Open Top Container mit Schiebedach für schnelle Beladevorgänge durchlaufen gerade eine Testphase bei der obersteirischen Spedition. Und auch für die mittelfristig notwendige Erweiterung am Montan Terminal Kapfenberg wurden mit dem im Vorjahr vollzogenen Kauf eines 46.000 m<sup>2</sup> großen angrenzenden Grundstücks die Weichen gestellt.

JOACHIM HORVATH