

**Bahnlogistik und intermodale Transporte Schiene-Straße sind umweltfreundlich und damit die Zukunftshoffnung der europäischen Verkehrspolitik. Jedoch bereitet die Preisentwicklung beim Bahnstrom den Anbietern große Sorgen. Wenn nicht rasch etwas passiert, drohen massive Mengenverluste zulasten des Schienengüterverkehrs.**

KAPFENBERG. So nachdenklich hat man DI (FH) Christian Glauninger schon lange nicht mehr gesehen. Für gewöhnlich schwärmt der Geschäftsführer der Montan Spedition von den Zukunftschancen für die Bahnlogistik und den intermodalen Verkehr Schiene-Straße in Europa. Das von ihm gemeinsam mit Josefine Ebner geleitete Unternehmen zählt zu den führenden Anbietern von Transportlösungen für Montangüter, metallische oder mineralische Rohstoffe und Recyclingprodukte im kombinierten Verkehr in Europa. Der Aktionsradius reicht von der Türkei und den Adria-Häfen über die Zentren der österreichischen Stahl- und Feuerfestindustrie



# „Situation beim Bahnstrom ist fast schon ein Tsunami“

sowie die Regionen Rhein-Ruhr bis in die Seehäfen Antwerpen und Rotterdam. Auch im transalpinen Verkehr zwischen den ARA-Häfen und Norditalien tritt man in Aktion.

In der Kapfenberger Zentrale der Montan Spedition arbeitet man täglich an der Verlagerung von Transporten von der Straße auf die Schiene. „Unsere Mitbewerber sind nicht die Spezialisten im konventionellen Schienengüterverkehr, sondern die Lkw-Transporteure“, sagt Christian Glauninger. Dementsprechend denkt und handelt das obersteirische Logistikunternehmen in Sendungen, die in etwa einer Lkw-Ladung – nur mit drei bis vier Tonnen mehr Zuladung – entsprechen. Als Transportmittel dienen 1.700 Stück MoCo (Montan Container). Lange Zeit galt bei der Montan Spedition die Regel, dass die Wettbewerbsfähigkeit der intermodalen Transportlogistik mit der Distanz wächst. Je länger die Strecke, umso besser kommen die Vorteile des kombinierten Verkehrs Schiene-Straße zur Geltung.

Im Februar 2023 ist alles anders. Die Situation beim Bahnstrom macht den Verantwortlichen der Geschäftsführung schwer zu schaffen. „Wenn sich da nicht bald etwas zum Besseren wendet, kann Europa das Erreichen der Ziele des Pariser Klimagipfels vergessen“, stellt Christian Glauninger fest. Er wirkt ernüchtert, um nicht zu sagen enttäuscht. Selbst jahrelange Kunden reagieren unwirsch, wenn er mit ihnen Preisverhandlungen führt. Ihnen leuchtet durchaus ein, dass ihr Logistikpartner eine Abgeltung für den Mehraufwand als Folge der Kerninflation benötigt. Weniger Verständnis haben sie beim Thema Bahnstrom. Hier sind die Preise in den letzten zwei Jahren extrem gestiegen, während sich die Situation bei den Lkw-Frachtraten seit dem 4. Quartal 2022 entspannt.

Straßentransporteure fragen bei der verladenden Wirtschaft wieder um Ladungen nach. Etliche von ihnen tun das mit einer aus der Sicht der Bahnlogistiker sehr flexiblen Preispolitik. Bei der Montan Spedition spürt man das im Wegfall der Bahn-



*Für die Montan Spedition war die Situation im Kombinierten Verkehr Straße-Schiene schon einfacher.*

transporte von Ladestellen in Österreich zu Lieferorten im norditalienischen Raum und auf den Verbindungen von der Türkei in die Obersteiermark. Auf der zuletzt genannten Relation musste das Unternehmen allein auf der Position „Bahnstrom“ circa 150 Euro Mehrkosten pro Sendung in Kauf nehmen, die aufgrund der angespannten Marktlage nicht an die Kunden weiterverrechnet werden konnten. Das veranlasste die Montan Spedition zu einem Umdenken. Als Folge davon wurde der Ganzzug von Halkali nach Österreich eingestellt. „Wir buchen jetzt einzelne Stellplätze auf den Zugsystemen von Rail Cargo Operator“, erklärt Christian Glauningner.

Unter diesen Voraussetzungen wagt der Spediteur gar nicht an die Akquisition von Neukunden zu denken. Schon bei attraktiven Preisszenarien müsse man sich mächtig anstrengen und sehr schlüs-

## **DEUFOL** **NEU** in Sinabelkirchen

DEUFOL Austria Pack Center Solutions GmbH  
Gnies 262 | A-8261 Sinabelkirchen  
dfa-pcs.office@deufol.com | (+43) 05 02764

**60 t. Kran**

**LKW Laderampen**

**4000m<sup>2</sup> beheizte Lagerflächen**

**unmittelbar neben der Autobahn**

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



Das Montan Terminal Kapfenberg steht vor einer schrittweisen Erweiterung.



Bild: MONTAN

sig argumentieren, um Unternehmen zu einem Umstieg vom Straßen- auf den Bahntransport zu überzeugen. Jetzt sei das praktisch unmöglich, heißt es bei der Montan Spedition. Die Bahnlogistik verliere derzeit massiv an Transportaufkommen. Das sei fast schon ein Tsunami. Christian Glauninger empfiehlt dringend eine Absenkung der Energiepreise für den Schienengüterverkehr. Ansonsten schieße sich die Bahnlogistik ins Knie. Jedenfalls hätten die Anbieter derzeit alle Hände voll zu tun, um die Bestandskunden auf der Schiene zu halten.

Bei solchen Sorgen geraten die Erfolgsgeschichten leider ins Hintertreffen. Doch die gibt es bei der Montan Spedition. Eine schreibt die Zusammenarbeit mit einem Neukunden in Tirol. Das traditionsreiche Industrieunternehmen kauft metallische Sekundärrohstoffe von Lieferanten in Ostösterreich und nutzt die multimodale MoCo-Logistik für den Transport. In Tirol werden die MoCo nach der Entladung mit Schrott für die deutsche Stahlindustrie befrachtet und auf der Schiene ins Ruhrgebiet versendet. „Dadurch sind unsere roten 30-Fuß-Container jetzt auch am Terminal Hall in Tirol präsent“, sagt Christian Glauninger. Größtes Güterzentrum für das Unternehmen bleibt Linz, wo jede Woche 50-70 Sendungen für die Bedarfsträger im oberösterreichischen Zentralraum eintreffen.

Dass der im Jahr 2007 eröffnete Montan Terminal Kapfenberg seit einiger Zeit an der Kapazitätsgrenze arbeitet, beflügelt das Team der Montan Spedition.

Man habe offenbar auf das richtige Pferd gesetzt und ernte nun die Früchte des Erfolges, lautet der allgemeine Eindruck. Damit das so bleibt, wird das Terminal für den Kombinierten Verkehr Schiene-Straße flächenmäßig beinahe verdoppelt. Im zweiten Quartal 2023 soll die erste Erweiterungsphase in Betrieb gehen. Danach wird man schrittweise vorgehen, um die wirtschaftliche Stabilität des Unternehmens zu erhalten. Besonderes Augenmerk legen die Geschäftsführer Josefine Ebner für den kaufmännischen Bereich und Christian Glauninger als Leiter Spedition auf die Erweiterung der Lagerkapazität. Das sei das Gebot der Stunde, stellen sie übereinstimmend fest.

Dahinter steht die Erkenntnis, dass in der Montan-güterindustrie ein Umdenken stattfindet. Ihre SCM-Spezialisten nehmen Abstand von der Just-in-Time-Logistik im Langstreckenverkehr. An ihre Stelle treten Konzepte mit Pufferlagern in maximal 50 Kilometer Entfernung von den Produktionsstätten. Damit sind die Rohstoffe für sie jederzeit kurzfristig greifbar. Niemand muss Angst haben, unerwartet auf dem Trockenen zu sitzen. Intermodale Transporteinheiten wie die MoCo werden als rollende Lager oder kurzfristig als stationäre Depots genutzt. Letzteres versucht das Team der Montan Spedition zu vermeiden. Schließlich sollen sich die Container möglichst viel bewegen, um zusätzliches Substrat von der Straße auf die Schiene zu verlagern und damit einen wichtigen Beitrag zur Erreichung der Klimaziele zu leisten.

JOACHIM HORVATH