



## Kombinierter Verkehr seit fast 40 Jahren: Montan Spedition in Kapfenberg

GF Ingrid Glauning, „Wir leben intermodal“

### Bergbau- bzw. Montangüter in Containern ?

Wer ernsthaft - und im Ergebnis auch noch erfolgreich - darüber nachdenken will, muss zunächst bereit sein, sich von herkömmlichen Vorstellungen zu lösen.

Während viele von vorn herein abwinken und nur eine Minderheit sich einen Containertransport von Montangütern allenfalls mit Blick auf eine gewisse Werthaltigkeit beispielsweise bei Edelsplitten, Kaolin, speziellen Tonsorten, Bruchsteinen oder Erzen vorstellen kann, wird eine Beförderung von Sand oder Kies in Containersystemen eher als unwirtschaftlich angesehen.

Dennoch zeigt die Montan Spedition in Kapfenberg einmal mehr, dass durch konsequentes Umdenken und zielstrebige Systementwicklung erfolgreiche Lösungen gefunden werden können, die den speziellen Bedürfnissen der Kundschaft genau entsprechen.

Erstmals wurde für den Transport von Kunststoffgranulaten der geeignete Rauminhalt eines Containers für die Materialdichte (spezifische Gewicht) des Transportgutes ermittelt mit dem Ergebnis, dass sich dafür ein 30' Container optimal eignen würde.

Die Standardhöhe 8'6" wurde beibehalten, lediglich die Containerlänge wurde auf 30' begrenzt, wodurch die Beladung eines 60' Tragewagens mit jeweils zwei Containern sowohl von den Containerabmessungen als auch vom Gesamtgewicht möglich war.

Der Bahnverkehr war zu dieser Zeit für einzelne Container preislich nicht ganz so attraktiv, weil es damals noch keine Preise pro Box, sondern lediglich Wagenpreise gab.

### Keine halben Sachen

Für die vorhandene Transportgüterpalette der Montan Spedition war diese Innovation zwar der erste Schritt in eine wegweisende Entwicklung des Montangütertransportes, jedoch wurde schnell klar, dass ein nur halb so hoher 30' Container sich noch besser für den Transport eignen würde und damit auch eine doppelstöckige Wagenbeladung möglich wird.

Es war daher eine weitere Anpassung der Standardhöhe von 8'6" auf 4'3" erforderlich.



1994 war die Geburtsstunde des roten MOCO BULK. Ein 30' Container 4'3" mit Dachträger und Plane.

Vielseitig einsetzbar, sowohl für Massengut mit Schüttgewichten größer als 1 t/cbm, als auch kranbare Güter mit Bündlängen bis 9 m oder Palettenware mit einer Höhe unter 1.10 m bei Dockbeladung von hinten.

Der MOCO MULTI ist ebenfalls ein 30' Container, allerdings mit unveränderter Standardhöhe von 8'6". Seitentüre, Dachträger und die stirnseitige Schüttgutklappe machen aus diesen Container zu einem universell einsetzbaren Transport- und Zwischenlagergefäß. Durch die Eignung für Rohstoffe und Palettenware können mit diesen Containern „dedicated“ Rundlaufverkehre aufgebaut werden für Rohstoffzufuhr und Übernahme von Fertigprodukten gleichermaßen.



### 1.000 eigene Container

Mit einer Flotte von 1.000 Containern und der consequenten Philosophie, die Hauptstrecken per Schiene zurückzulegen, wird in der Steiermark am Firmensitz in Kapfenberg, ein pulsierendes Terminal betrieben.

Nicht Logos und Werbung, wie man das von anderen Anlagen gewohnt ist, sondern allein die eigenen Container in zwei Farben und Ausführungen bestimmen das Terminalbild. Eine beeindruckende Kulisse, wenn man bedenkt, dass hier ein Terminal betrieben wird, das sich nur mit Kontinentalverkehren in der Marktnische der Montangüter mit einer hohen Dichte beschäftigt.

### Tägliche Züge mit 350 m Länge nach Wels

„Aus der Türkei treffen bald wieder wöchentlich zwei Containerzüge mit Montangütern bei uns ein. Zurück in die Türkei werden sie mit verschiedenen Waren aus Österreich und Deutschland befrachtet. Dieser Verkehr lief bereits regelmäßig, bis er in 2012 vorübergehend eingestellt wurde“, erläutert Ingrid Glauning und ergänzt: „Mit den 15-16 Wagen und einer Zuglänge von 350 m nutzen wir die machbare Gewichtsgrenze“.

Die täglichen Züge gehen über den Bahnknotenpunkt Wels in verschiedene europäische Regionen und werden dort an den jeweiligen Empfangsterminals von langjährigen Partnern übernommen, die dann die Lokalzustellungen, oft auch mit Kippchassis, zuverlässig und pünktlich für die Montan Spedition durchführen.

Das Ruhrgebiet und die Westhäfen sind Hauptrelationen, weil einerseits erhebliche Mengen dorthin laufen und andererseits ständig Transportraum für verschiedene spezielle Montangüter benötigt wird.

### Binnenschiff - eher weniger

„Einige Male haben wir von Kehl und Duisburg Leercontainer per Binnenschiff zu den Westhäfen gebracht, aber die Bahn ist unser Hauptverkehrsträger“, so die Geschäftsführerin Ingrid Glauning. „Wenn es geografisch und zeitlich passt, nutzen wir für diese „empty positionings“, wie man dies in maritimen Kreisen bezeichnet, natürlich auch gerne das Binnenschiff“

### Intermodal genial

Der „Behälter“ hat in der Transportlogistik der Montan Spedition mittlerweile in mehreren Gestaltungsvarianten eindeutig und unverzichtbar verschiedene logistische Funktionen übernommen und das Servicepaket für die Kunden weit über den reinen Streckentransport von A nach B effizienter gemacht.

Die Integration der Kapfenberger Spezialcontainer in die gängigen intermodalen Transportsysteme erfordert aufgrund der Containerlängen eine etwas intensivere Vorplanung, ist aber ohne weiteres möglich, da es sich bei der Normgröße 30' durchaus nicht um ein unübliches Maß handelt.

Bereits eine teilweise Containersierung der vorhandenen Massengutströme wird nicht nur weiteres Volumen für den Intermodalverkehr erschließen, sondern auch vorhandene ungenutzte Freiräume bei der Bahn und dem Binnenschiff für den Gütertransport rationell nutzen.

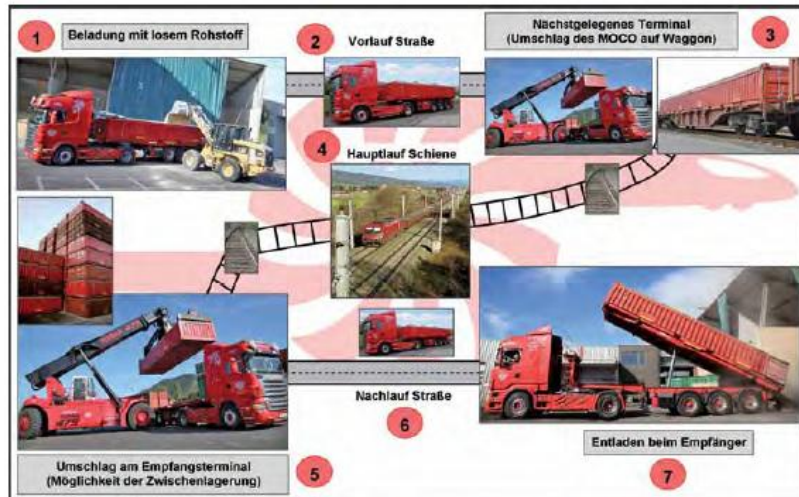
Kontakt mit Ingrid Glauning über [glauning@montansped.com](mailto:glauning@montansped.com)

### Ingrid Glauning

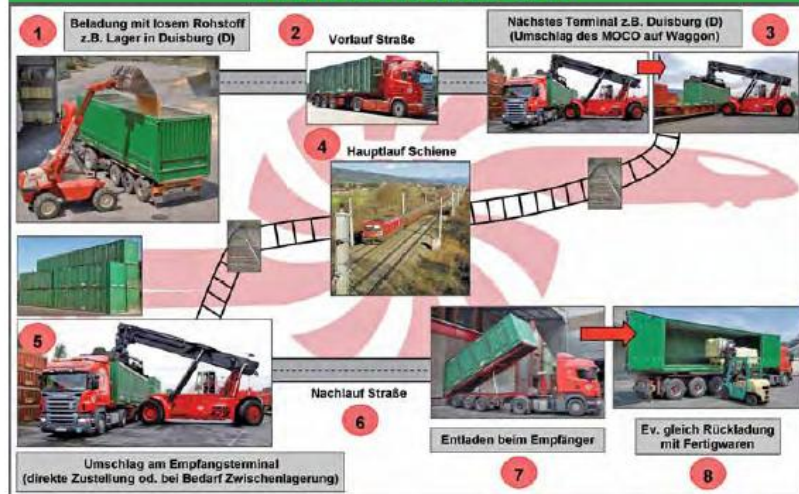


Abschluss der Bundeshandelsschule Bruck/Mur 1974, danach sofort Einstieg in die Montan Spedition GmbH, die 1973 gegründet wurde.

Ab 1980 Handlungsbevollmächtigte und Betriebsleiterin, 1992 Absolvierung der Befähigungsprüfung für das Speditionsgewerbe, seit 1997 Geschäftsführung der Montan Spedition GmbH in Kapfenberg.



**Verschiedene Massengutoptionen - aber immer intermodal!**



# AT THE HEART OF THE CONTAINER SUPPLY CHAIN



Host Sponsor



Conference | Exhibition | Port Tour | Networking Platform

[www.tocevents-europe.com](http://www.tocevents-europe.com)