



Seit 2023 sind auch Seecontainer Stammgäste am Montan Terminal Kapfenberg.

Bild: Montan

„Wir brauchen eine Sparschiene für den Schienengüterverkehr“

Bei der Montan Spedition ist der Glaube an die Zukunft der intermodalen Logistik ungebrochen. Dabei durchläuft der Schienengüterverkehr in Europa gerade eine turbulente Phase. Vor allem zeigt die Ökologisierung der Straßenmauten nicht die erhoffte Wirkung, weil auch die Bahnfrachten deutlich angehoben wurden.

KAPFENBERG. Was die Montan Spedition seit Jahrzehnten macht, verdient Anerkennung. Intermodale Transporte für die Produkte der Montan-, Stahl-, Nichtmetall- und Feuerfestindustrie organisiert das im November 1973 gegründete Unternehmen. Mehr als 200.000 Tonnen Güter im Jahr verlagern die 40 Mitarbeitenden an den Standorten in Kapfenberg (Zentrale), Fürnitz und Istanbul auf die Schiene. Der Bedienradius von/nach Österreich erstreckt sich über ganz Europa mit den Schwerpunkten ARA-Häfen, Ruhrgebiet, Norditalien, Südhäfen (Koper, Triest) und Ostungarn für die zuletzt stark gestiegenen Bahnverkehre mit Ukraine-Bezug. Zu den eigenen Assets gehören das Montan Terminal Kapfenberg, mehr als 1.200 Stück MONTAN Container (30 ft) und Trucking-Fahrzeuge.

„Damit bieten wir intermodale Transporte von Haus zu Haus“, berichten Josefine Ebner und DI (FH) Christian Glauninger. Die beiden Geschäftsführer der Montan Spedition glauben felsenfest an eine positive Zukunft für den Kombinierten Verkehr. Das verdient Bewunderung, denn was sie und ihre Mitarbeitenden derzeit erleben lässt eher das Gegenteil befürchten. Seit die Wirtschaftsleistung in den großen europäischen Volkswirtschaften stagniert und teilweise leicht sinkt, tobt auf den Transportmärkten ein brutaler Kampf um jede einzelne Ladung. Manche Lkw-Frächter fahren zu Preisen, über die unabhängige Marktbeobachter nur den Kopf schütteln können. Da drängt sich bei manchen Verladern die Frage auf, ob und wie sie ihre Transporte auf der Schiene fortführen können.

Dabei sollte in der Theorie vieles anders sein. Die Ökologisierung der Lkw-Maut in Deutschland hätte den Bahn- und Intermodaltransporten in Europa einen Auftrieb geben müssen. Doch es ist anders gekommen. Mit dem Hinweis auf den teuren Bahnstrom, die deutlich gestiegenen Lohnkosten und die Preiserhöhungen der Waggonvermieter haben die „Rail Carrier“ die Bahnfrachten kräftig um 12-15 Prozent angehoben. Damit locken sie keinen Großverlader hinter dem Ofen hervor. Die Sache zeigt im Gegenteil eine abschreckende Wirkung. Es gibt Unternehmen, die sich auf bestimmten Relationen vom Verkehrsträger Schiene ab-

wenden. Das bekam auch die Montan Spedition zu spüren, die wegen dieser Entwicklung im Oktober 2023 ihre Türkei-Verkehre einstellen musste.

„Was wir dringend brauchen, ist eine Sparschiene für den Schienengüterverkehr“, appellieren Josefine Ebner und Christian Glauninger. Nach ihren Berechnungen müssten die Bahnfrachten auf bestimmten Verbindungen um bis zu 30 Prozent sinken, damit die intermodale Transportlogistik dem Wirken der Lkw-Frächter die Stirn bieten kann. Nicht nachvollziehbar ist für die Verantwortlichen der Montan Spedition, warum die höchste zulässige Nutzlast für E-Lkw auf 42 Tonnen angehoben wird, während für die Vor- und Nachläufe im intermodalen Verkehr unverändert 44 Tonnen die Obergrenze darstellen. Hier müsste eine Adaptierung auf 46 Tonnen stattfinden“, meint Christian Glauninger.

Es gibt für ihn aber auch Lichtblicke auf der intermodalen Landkarte. Dazu zählt der von der MSC-Tochter Medlog im Vorjahr gestartete Bahnshuttle zwischen dem Hafen Triest und dem Montan Terminal Kapfenberg. Der Ganzzug mit einer Kapazität für bis zu 44 Container pro Abfahrt verkehrt im wöchentlichen Intervall. Befördert werden Rohstoffe und Fertigprodukte für den Feuerfest-Spezi-

alisten RHI-Magnesita. Dabei betreut die Montan Spedition sämtliche Umschläge, Zwischenlagerungen, Mischvorgänge und Truckingdienste für die Werke in Veitsch und Breitenau. Dafür wurden 12 neue Schüttgutboxen und 300 Hybrid-Stellplätze für Container in den Dimensionen 20/30/40 ft in Kapfenberg geschaffen. Und weitere Ausbaumaßnahmen sollen folgen, vorausgesetzt die Rahmenbedingungen für den intermodalen Verkehr Straße-Schiene-Straße lassen das zu.

JOACHIM HORVATH



Bild: Montan Spedition

Manche Lkw der Montan Spedition fahren im Pendelverkehr für den Kunden RHI Magnesita.

IHR GESAMTLÖSUNGS-ANBIETER IN DER INTRALOGISTIK

Toyota Material Handling Austria



Automatisierung | Integrierte Logistiklösungen | Regalanlagen
Mietlösungen | Neu- und Gebrauchstapler | Service

Mit Sicherheit mehr bewegen.

www.toyota-forklifts.at

TOYOTA

MATERIAL HANDLING