

# RHI AG sehnt eine Trendwende in der Bahnlogistik herbei

Das Nadelöhr auf der Pyhrn-Schober-Achse zeigt bei der RHI AG fatale Folgen. Der Hersteller von Feuerfestprodukten hat in den letzten Jahren auf der innerösterreichischen Alpen-Transversale notgedrungen eine weitreichende Abwendung vom Verkehrsträger Schiene vollzogen – und ist damit alles andere als glücklich.



RHI ist in der Steiermark auf eine wettbewerbsfähige Transportlogistik angewiesen.

WIEN. Auf der Strecke laufen traditionell beträchtliche Mengen. Es geht um Transporte für die RHI AG auf der Achse zwischen dem Hafen Enns und der Steiermark. Besagte Verbindung besitzt für den Weltmarktführer im Bereich Produktion, Vertrieb und Installation von hochwertigen Feuerfestprodukten für Anwendungen in der Stahl-, Zement-, Glas-, Keramik- und NE-Metallindustrie eine hohe Relevanz. Im südgehenden Verkehr von Oberösterreich in die „Grüne Mark“ schickt das Unternehmen mit weltweit 8.121 Mitarbeitenden und 1,75 Mrd. Euro Umsatz weit über 100.000 Tonnen Sintermagnesit per anno auf die Reise. Dieser Rohstoff ist das Vormaterial für die Produktion an den steirischen RHI-Standorten. Umgekehrt sind die Werke in Breitenau, Trieben und Veitsch Ausgangspunkte für den Versand von Fertigprodukten nach Übersee.

In der Transportlogistik-Abteilung der RHI ist man traditionell um die Darstellung von effizienten Logistikketten zur Verteidigung der internationalen Wettbewerbsfähigkeit bemüht, ja angehalten. Um diesem Anspruch Rechnung zu tragen, hat das Unternehmen im Jahr 2006 gemeinsam mit einer namhaften Spedition ein Bahnrundlauf-Konzept als Bindeglied zwischen dem Logistikknoten im Ennshafen und den Werkstandorten in der Steiermark aufgebaut. Dabei wurden sowohl die Rohstoffe als auch die Fertigwaren in 30' Containern befördert. Die Boxen sind sowohl für eine Beladung von oben als auch von der

Seite konzipiert. Dadurch bedingt eignen sie sich zur Beförderung von Rohstoffen und von Palettenwaren.

Die Einbettung in eine paarige Intermodal-Logistik sollte den Behältnissen einen unschätzbaren Vorteil gegenüber den klassischen Straßentransporten verleihen, möchte man meinen. Untermauert wird diese Annahme durch die gesetzliche Regelung, wonach Transportmittel im straßenseitigen Vor- und Nachlauf zum unbegleiteten kombinierten Verkehr bis zu 28 Tonnen Nutzlast aufnehmen dürfen. Bei klassischen Lkw-Zügen liegt die Obergrenze bei 24 Tonnen, woraus ein Vorteil von 4 Tonnen oder rund 15 Prozent pro Ladung zugunsten des UKV resultiert. Viel bessere Rahmenbedingungen kann es für den Bahnverkehr selbst bei der wohlwollendsten Abhandlung des Themas kaum geben. Jede darüber hinausgehende Regelung käme einer Diskriminierung der Unternehmen im Straßengüterverkehr gleich,

„Geht nicht gibt's nicht“ bei - ZENIT ... wir sind die SpezialOsten!

Ortskundig, sicher und flexibel unter allen Bedingungen.

West- und Osteuropa . Balkan . Türkei . Iran . GUS . Zentralasien . Mongolei . Naher Osten . Nordafrika

A - 5101 Bergheim . Tel. +43/662/45 40 41 . office@zenit-spedition.at  
D - Furth im Wald . Tel. +49/99 73/80 48-0 . office.de@zenit-spedition.at

Zumindest in den Jahren 2006 bis 2008 erfüllte das beschriebene Logistikkonzept seinen Zweck. Dazumals wurde der Großteil der Rohstoffe und der Fertigprodukte der RHI im Hauptlauf zwischen Oberösterreich und der Steiermark auf der Schiene transportiert. Das Einsatzgebiet der Lkw beschränkte sich auf die „last mile“ in der Beschaffung und auf die „first mile“ im Versand. Es ist davon auszugehen, dass alle Beteiligten – sprich der Logistikdienstleister, die Bahngesellschaft und der Feuerfestkonzern – auf ihre Rechnung gekommen sind. Welches Unternehmen kann es sich schließlich schon leisten, bei einem großen Geschäftsfall über einen längeren Zeitraum hinweg mit leeren Händen dazustehen? So etwas würde betriebswirtschaftlich keinen Sinn ergeben.

Wie auch immer, seit dieser Zeit sah sich die Rail Cargo Group zu einer mehrmaligen Anhebung der Preise für Bahntransporte entlang der Pyhrn-Schober-Achse gezwungen. Und das zeigt gravierende Folgen. Weil nämlich auch bei der RHI AG die Gesetze der Betriebswirtschaft gelten, sah sich das Unternehmen schon vor geraumer Zeit zur Verlagerung eines Großteils der Transporte auf der alpenquerenden Nord-Süd-Verbindung von der Schiene auf die Straße gezwungen. „Wir verladen momentan maximal 10 Prozent der Fertigwaren aus den steirischen Produktionsstätten auf die Schiene. Der Rest wird in Planen-Lkw abgefahren“, erläutert DI(FH) Gerhard Mühlhans, MBA, Leiter Transportlogistik RHI, im Gespräch mit der *Österreichischen Verkehrszeitung* den Status quo.

Weil das im Sinne einer umweltfreundlichen Verkehrspolitik kein dauerhafter Zustand bleiben kann, suchen die Top-Manager der Rail Cargo Group zusammen mit den Logistikstäben des österreichischen Paradeunternehmens in Workshops nach Möglichkeiten für eine Rückverlagerung der Transporte von der Straße auf die Schiene. Wobei man wissen muss, dass die RHI grundsätzlich jede Möglichkeit für die Durchführung von Bahntransporten nützt. Denn, so betont Gerhard Mühlhans ausdrücklich: „Unsere Produkte sind für diesen Verkehrsträger prädestiniert.“

Was die Sache auf der Achse zwischen Enns und der Steiermark so schwierig macht, ist die Ausgangssituation für die derzeit laufenden Gespräche. Die Lkw-Transporteure fahren der Bahn im wahrsten Sinn des Wortes um die Ohren. „Egal wie wir es berechnen, das Preisniveau der Frächter ist definitiv günstiger“, sagt Gerhard Mühlhans. Wobei bei diesem Vergleich bereits die Nutzlastvorteile für den UKV berücksichtigt sind. Selbst wenn man den ‚one way‘-Fahrten der Straßentransporteure die Rundlaufkonzepte der Bahnen mit jeweils rund 28 Tonnen Nutzlast gegenüberstellt, komme einen die Beförderung der Ladungen per Lkw günstiger.

Bei der Rail Cargo Group kennt man diese Botschaft. Ihre Vertreter bemerken dazu, ihnen seien die Hände gebunden. Solange das oftmals beklagte Nadelöhr auf der Pyhrn-Schober-Achse bestehe, könnten die Züge nicht mit vollem Gewicht fahren. Es sei denn



Die traditionelle Verbundenheit zum Verkehrsträger Schiene...

man greift auf eine zweite Lokomotive zurück, was Zusatzkosten aufwirft. Dieses Argument lässt zweierlei Schlüsse zu: Entweder sind die Preise der Lkw-Transporteure in den letzten Jahren drastisch gesunken – oder der Kostenaufwand für die Durchführung von Bahntransporten hat deutlich zugenommen. Die Antwort darauf liegt wohl irgendwo in der Mitte.

Es gibt aber noch Hoffnung. Denn immerhin treten die steirischen Werke der RHI auch im Jahr 2014 den Beweis an, wonach die Bahnlogistik und intermodale Transportlösungen durchaus in ihre Konzepte passen. Konkret geschieht das mit einem Rundlaufkonzept auf der Verkehrsrelation Koper. Dabei werden Rohstoffe aus dem slowenischen Seehafen mit Ganzzügen nach Kapfenberg verbracht und per Lkw-Nachlauf den Produktionsstätten zugeführt. In der Gegenrichtung gelangen rund 35.000 Tonnen Feuerfestprodukte via Koper zu Zielen im Nahen und Mittleren Osten. Die Steuerung der damit verbundenen intermodalen Logistik liegt in der Verantwortung der Montan Spedition,

deren Verantwortliche laut Gerhard Mühlhans „fieberhaft an einer deckungsgleichen Lösung auf der Pyhrn-Schober-Achse arbeiten“.

Auch auf den Verbindungen von Oberösterreich in die Nordhäfen setzt der Feuerfestkonzern voll und ganz auf den Verkehrsträger Schiene. „Kühne + Nagel staut für uns die mit Planen-Lkw oder in 30' Containern angelieferten Produkte aus den steirischen Produktionsstätten in Enns in Seecontainern und organisiert im Anschluss daran die Bahntransporte für rund 7.500 TEU per anno nach Bremerhaven und Hamburg“, erklärt Gerhard Mühlhans die Vorgehensweise. Die derzeit im Raum stehende Blockzug-Verbindung nach Rotterdam hätte für den Logistiker durchaus einen Reiz, „weil wir bei einem derartigen Szenario Teile unserer Exporte nach Nord-/Südamerika, Afrika und Asien mit den Seefrachten der deutschen Schwesterwerke konsolidieren könnten, was nach unserer Einschätzung der Sachlage Vorteile beim Einkauf der weltweiten Seefrachten zur Folge hätte“.

JOACHIM HORVATH



...wurde in den letzten Jahren speziell auf der Pyhrn-Schober-Achse aufgeweicht.