

Bahnshuttle von Wenzel logistics fährt in gewohnter Qualität

Aus der Sperre der Südbahnstrecke bei Frohnleiten entstand der steirischen Spedition Wenzel logistics ein beträchtlicher finanzieller Mehraufwand, für den in letzter Konsequenz die Verursacher der Misere aufkommen müssen. Beim Thema Pyhrn-Ausbau sieht Geschäftsführer Norbert Wenzel dringenden Handlungsbedarf gegeben.

Foto: Wenzel



Trotz Sperre der Südbahn-Strecke nutzte Wenzel logistics in vollem Umfang die Schiene.

WERNDORF. Wenn ihm in einer geselligen Runde danach zumute ist, dann wähnt Norbert Wenzel den südsteirischen Raum verkehrsgeographisch dem Nordbalkan zugehörig. Selbstverständlich will er das als Spaß verstanden wissen, aber Ende Februar entbehrte dieses Bonmot nicht einer gewissen Grundlage. Nach dem Einsturz einer in Bau befindlichen Straßenbrücke auf die Gleise der Südbahn bei Frohnleiten am 21. Februar standen im Schienengüterverkehr auf der Verbindung zwischen Graz Hbf. und dem Bahnknoten in Bruck an der Mur alle Räder still. Bis 3. März blieb die Sperre der Bahnstrecke auf der täglich rund 100 Züge verkehren gesperrt.

Manche Produktionsbetriebe in der Steiermark mit europaweiten Kundenbeziehungen bekamen davon nach einer anfänglichen „Schockphase“ so gut wie gar nichts mit, sei es weil ihre Roh- und Fertigwaren im Straßengüterverkehr transportiert werden oder weil ihre Partner auf dem Gebiet der Organisation und Abwicklung von Bahn- oder Intermodalverkehren einen guten Job machen. Im Fall der Firma Wenzel logistics war letzteres der Fall. Das europaweit operierende Transport- und Logistikunternehmen mit Sitz in Unterpremstätten bei Graz betreibt

Montan Spedition gibt Startschuss für den MOCO-Flex

Neue Container-Serie der Montan Spedition setzt sich die Verlagerung von neuen Warenströmen der Stahl- und Metall-, Feuerfest-, Baustoff- und Papierindustrie zum Ziel

Die Montan Spedition mit Standorten in Kapfenberg, Fürnitz und Istanbul präsentiert als Spezialist für kombinierte Verkehre in ganz Europa auch im Jahr 2015 eine absolute Neuheit am Transportmarkt, nämlich den MÖntan CÖntainer-Serie, den MOCO-Flex.

Dabei handelt es sich um einen komplett neuartigen 30 ft Open-Top, Side- und Rear-Open-Container, der von drei Seiten be- und entladen werden kann. Waren können sowohl von oben (Open-Top), von der Seite (Side-Open), als auch von hinten (Rear-Open) in den MOCO-Flex verbracht werden.

Der MOCO-Flex wurde ausschließlich für den Einsatz im kombinierten Verkehr Straße-Schiene entwickelt. Er eignet sich für den Transport einer Vielzahl von Warengruppen: Das Spektrum reicht von lo-

Foto: Montan Spedition



Fortsetzung auf Seite 14



Die Beseitigung des Nadelöhrs auf der Pyhrn-Strecke bleibt der „Dauerbrenner“ in der Steiermark.

„Passage“ durch den Kleinalmtunnel gebunden. „Da kommt ein ordentlicher Betrag zusammen“, sagt Norbert Wenzel. Seine Schätzungen für den Zeitraum bis Anfang März ergeben einen deutlichen fünfstelligen Euro-Betrag, für den das Unternehmen zunächst selber aufkommen muss.

Zwar brachten die Warenversender und -empfänger in der Steiermark, Kärnten, Westungarn, Slowenien und Kroatien durchwegs Verständnis für die Situation der Firma Wenzel logistics auf. Jedoch konnten ihnen die höheren Kosten nicht aufgebürdet werden. „Diesen Mehraufwand müssen wir zunächst

einmal selber tragen“, räumt Norbert Wenzel ein. Daran geknüpft ist die Feststellung, „dass wir uns am Schuldtragenden für dieses Desaster schadlos halten werden“. Bleibt als Wermutstropfen die langwierige Aufklärung der Sachverhalte mitsamt der anschließenden gerichtlichen oder außergerichtlichen Bestimmung der Schadenssumme.

Unabhängig davon pocht Norbert Wenzel gegenüber dieser Zeitung einmal mehr auf die Beseitigung der Standortnachteile für die Steiermark im Hinblick auf die Verbindungen für den Schienengüterverkehr von und nach Deutschland. „Schwere Züge mit bis zu 1.800 Tonnen Gesamtgewicht benötigen für Fahrten auf der Pyhrn-Strecke zwei bis drei Lokomotiven. Hier muss schleunigst etwas geschehen“, appelliert der Unternehmer. Dies umso mehr, weil die Bedeutung der Häfen in der nördlichen Adria für den österreichischen Seefrachtenmarkt unablässig steigt. Auch oberösterreichische Großverlader können an dieser Entwicklung partizipieren, wenn das Nadelöhr auf der Pyhrn-Strecke beseitigt wird oder wie es Norbert Wenzel ausdrückt: „Der kürzeste Weg von Slowenien und Kroatien in die deutschen Wirtschaftszentren führt über die Verbindung durch die Steiermark.“

In diesem Zusammenhang besitzt für Norbert Wenzel die Aufrechterhaltung der gewohnten Servicequalität in den Geschäftsfeldern Intermodal, Lkw-Verkehre national/international und Lagerlogistik oberste Priorität. Damit befasst sind exakt 114 Mitarbeitende an den Standorten in Unterpremstätten, Werndorf, St. Michael in der Obersteiermark und Wien, die Komplettlösungen für die Abholung, Lagerung mit Zusatzdiensten und Auslieferung von Waren aller Art bieten, woraus im Jahr 2014 ein Umsatz in Höhe von 40 Mio. Euro resultierte.

JOACHIM HORVATH

Fortsetzung von Seite 12



sen Schüttgütern, die von oben beladen und hinten durch Abkippen zugestellt werden, über kranbare Waren (Be-/Entladung von oben) bis hin zu Waren mit Bedarf an einer Be-/Entladung seitlich oder von hinten per Stapler.

Laut den Angaben der Montan Spedition verfügt kein reines Straßenequipment (weder Schiebeplanen-, Kipp-, noch Schubboden-Anhänger, etc.) über die universelle Einsetzbarkeit des MOCO-Flex. Folglich habe das Behältersystem großes Potential für die Verlagerung von neuen Warenströme von der Straße auf die umweltfreundliche Schiene, etwa bei Shuttle-Verkehren für Industrien, die Rohstoffe in loser Schüttung verarbeiten und im Gegenzug schwere Fertigwaren mit Eignung für den Versand in 30 ft Boxen in derselben Ladeinheit verschicken.

Die Montan Spedition plant im Laufe des Jahres 2015 die Übernahme von 100 Stück MOCO Flex-Containern. Bei guter Akzeptanz am Markt sind 100 zusätzliche Einheiten avisiert.

JOACHIM HORVATH

lung, Herstellung und weltweiten Vermarktung von elektronischen Bauteilen für Lampen und Leuchten verbringt neuerdings Teilsortimente aus seiner chinesischen Fertigung per Bahntransport nach Vorarlberg.

„Wir verladen zumindest alle 14 Tage und in Spitzenzeiten auch im wöchentlichen Rhythmus Lieferungen bestehend aus Vorschaltgeräten und Transformatoren für den Einbau in verschiedenen Lichtlösungen auf die Bahn. Die Sendungen absolvieren die 14.000 Kilometer lange Strecke entlang der europäischen Landbrücke von Shenzhen nach Hamburg mit anschließender Weiterleitung auf der Schiene nach Ulm in 40' Containern. Die Laufzeit von Terminal zu Terminal – einschließlich der Zollformalitäten beträgt 17 bis 18 Tage“, erklärt Alexander Kieslinger in der Funktion als Global Logistics Manager bei Tridonic im Gespräch mit der *Österreichischen Verkehrszeitung*.

Für das traditionsreiche Lichttechnik-Unternehmen mit weltweit rund 1.970 Mitarbeitenden und 384,5 Mio. Euro Umsatz im Geschäftsjahr 2013/14 ist das ein transportlogistischer Glücksfall. In der Logistikabteilung herrschte schon lange Unbehagen ob der Tatsache, dass die in einem Zeitraum von vier bis fünf Wochen benötigten Bauteile und Komponenten aus der chinesischen Produktion immer einer Transportabwicklung per Luftfracht bedurften. Als kostengünstigere Alternative standen nur die Seefrachten zur Verfügung, deren Laufzeit Haus-Haus von Shenzhen oder Hongkong via Hamburg nach Dornbirn in der Bandbreite zwischen sieben und acht Wochen beträgt. „Wir schienen hier lange Zeit auf keinen grünen Ast zu kommen“, rekapituliert Alexander Kieslinger.

Auf der Suche nach der goldenen Mitte zwischen der schnellen aber teuren Luftfracht auf der einen sowie der langsamen aber preislich attraktiven Seefracht auf der anderen Seite trat die Querung der eurasischen Landbrücke per Bahntransport schon einmal in das Bewusstsein der Tridonic-Logistikmanager. Man habe bereits vor eineinhalb Jahren einen entsprechenden Versuch unternommen, sagt Alexander Kieslinger. Dieser sei an den Problemen bei den Verzollungen an der ukrainisch-polnischen Grenze gescheitert. Konkret sind damit Verzögerungen von bis zu 12 Tagen gemeint, was in der Welt der Elektronikindustrie eine mittlere Ewigkeit ist. Nicht zuletzt aus diesem Grund



Foto: Gebrüder Weiss

Auch Gebrüder Weiss bietet Unterstützung in der Transportlogistik.

wurde für den zweiten Bahn-Anlauf die südlichere Route durch Kasachstan gewählt.

„Mittlerweile funktionieren die Bahntransporte von China nach Zentraleuropa reibungslos“, stellt Alexander Kieslinger fest. Etwa ein Viertel des auf dieser Achse bewegten Aufkommens fährt jetzt auf der Schiene. Der Rest bleibt der Seefracht vorbehalten. Kleine Mengen und ganz dringende Sendungen werden geflogen. Die Einschaltung des Verkehrsträgers Schiene bewirkt bei den entsprechenden Sortimenten eine Halbierung der Laufzeit gegenüber dem Seeweg und eine in etwa 50%ige Absenkung der Transportkosten im Vergleich zu den Luftfrachttransporten. Die CO₂-Einsparungen gemessen an der Einschaltung der „Luftbrücke“ beziffert Tridonic mit 95 Prozent. Unter Bezugnahme auf diesen Wert und auf die mit den Bahnabwicklungen erzielten Kostensenkungen stehen die Zeichen gut für eine langfristige Nutzung des Verkehrsträgers Schiene.

Tridonic setzt Logistik-Fragen voll und ganz auf die Betreuung durch externe Partnerunternehmen. Sämtliche Dienstleistungen in den Bereichen Transport, Warehousing mit Zusatzdiensten wie Kommissionieren und Verpackung, Distribution und Zollservice werden von Spezialisten zugekauft. Gebrüder Weiss bewirtschaftet in Lauterach das Zentrallager für die Region Europa, Nordafrika und Mittlerer Osten. Zum Aufgabengebiet der Spedition gehört abgesehen vom Warehousing auch die Disposition und Durchführung der Transporte per Lkw und Seefracht (FCL/LCL) über Hamburg. DB Schenker Logistics betreut die Lagerstandorte in Istanbul und Shanghai. Mit diesem transport- und lagerlogistischen Modellansatz beliefert Tridonic Kunden in mehr als 70 Ländern der Welt, darunter Großabnehmer aus der Leuchtenindustrie wie Osram, Philips und Sirius.

JOACHIM HORVATH

Der neue **MOCO-Flex** - von 3 Seiten be- und entladbar



MONTAN Speditions GmbH · Terminalstraße 1 · A-8605 Kapfenberg · +43 (0)3862/31250 - 0 · office@montansped.com

www.montansped.com

