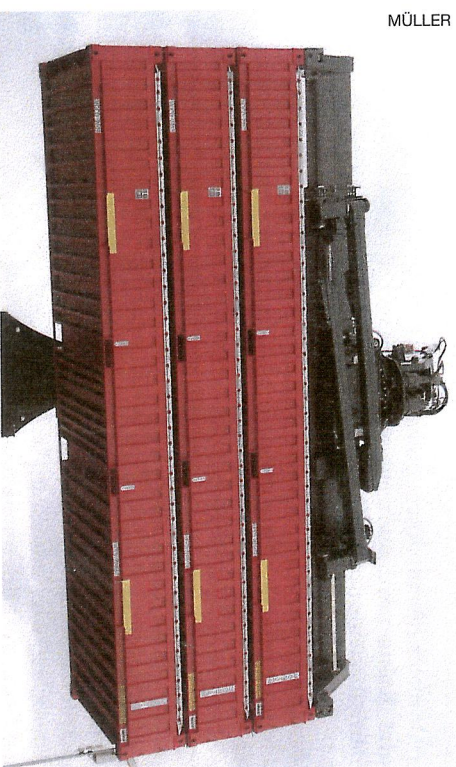


Montan präsentiert neuen Triple-Container

Die steirische Montan Spedition feierte vergangene Woche ihr 40-Jahr-Jubiläum und stellte den neuen Triple-Container vor.

VON JOSEF MÜLLER



MÜLLER

Die steirische Montan Spedition gehört zu den heimischen Pionieren im Kombi-Verkehr. Im Jahr 1973 ging das Unternehmen in Kapfenberg an den Start und konzentrierte sich anfänglich auf das klassische Speditionsgeschäft mit Lkw und Bahn. Doch bald entdeckte man die Vorzüge der Kombination von Schiene und Straße und 1978 erfolgte der Einstieg in den Kombi-Verkehr in großem Stil. Es wurden Spezialcontainer für die Montanindustrie entwickelt, mit denen seither jährlich rund eine Mio. Tonnen Rohstoffe, aber auch Halbfertigprodukte und Kaufmannsgüter durch ganz Europa transportiert werden, blickt Geschäftsführerin Ingrid Glauning in der Historie zurück.

Sie selbst kam als Absolventin einer Handelsschule am 2. Mai 1974 zur Montan Spedition und erinnert sich, „wie wir unserem Bauchgefühl gefolgt sind und die Entscheidung, auf den Kombi-Verkehr zu setzen, bis heute nicht bereut haben“, so Glauning im Gespräch mit *Verkehr*. Diese Spezialboxen sind 30-Fuß-Container, sogenannte MOCO-Bulk-Container (MOCO = MOntaner COntainer) in der kleineren Version und MOCO-Multi-Container in der größeren Ausführung. Damit

Der MOCO-Triple ist die jüngste Eigenentwicklung der Montan Spedition. Leer lassen sich drei Behälter en bloc transportieren.

werden für die Montanindustrie in ganz Europa und in erster Linie für die in der Obersteiermark angesiedelten Industrieunternehmen in diesem Bereich Rohstoffe wie beispielsweise Magnetit von den Häfen oder von den Bergwerken herantransportiert. Um die Behälter bestmöglich auszulasten, werden sie, um Leerläufe zu minimieren, auch mit Halbfertigprodukten der Montanindustrie oder mit Kaufmannsgütern aller Art beladen. „Damit schaffen wir eine Paartigkeit bei den Verkehren“, erklärt Christian Glauning, Assistent der Geschäftsführung. 800 Stück dieser kippfähigen MOCO mit Open-Top-Ausführung hat Montan derzeit im eigenen Fuhrpark, der von den Standorten Kapfenberg,

Fürnitz und Isranbul aus gesteuert wird. Anlässlich der Jubiläumfeier am 13. September wurde den 250 aus ganz Europa angereisten Gästen ein neuer Container präsentiert, „den die Welt noch nicht gesehen hat“, so Christian Glauning voller Stolz.

Hauseigene Entwicklung

Der MOCO-Triple ist ein 30-Fuß-Container und kann mit bis zu 32 Tonnen beladen werden. Das Besondere dabei: Im Leerzustand können sechs Triple auf einen Waggon verladen werden, was Retourfahrten ohne Ladung kostengünstiger macht: „Wir können nicht nur von den Bahnen günstige Preise verlangen, wir müssen auch selbst immer *vair* sein“, so Ingrid Glauning

gegenüber *Verkehr*. 200 der neuen Triple wird Montan in den Fuhrpark integrieren.

Der MOCO war eine hauseigene Entwicklung, es folgten Verbesserungen und einige Details, um damit etwa Fliesen oder Bleche befördern zu können. Der MOCO-Multi mit seiner Höhe von 2,20 Metern kann bis zu 22 Euro-Paletten aufnehmen und seitlich be- und entladen werden. Montan organisiert nicht nur die Transporte, sondern ist in Fürnitz und Kapfenberg auch in der Lage, die Rohstoffe in eigens dafür geschaffenen Schüttboxen zu lagern. In Fürnitz werden mehr als 5.000 m² Hallen- und überdachte Lagerflächen bewirtschaftet; in Kapfenberg wurde im Jahr 2007 gemeinsam mit dem Transportunternehmen Egger der Kombi-Terminal errichtet, dessen Eigentümerschaft und Betrieb sich beide Firmen zu jeweils 50 Prozent teilen. Wenn Ingrid Glauning auf die 40-jährige Firmenentwicklung zurückblickt, spricht sie lieber von den Erfolgen als von weniger Erfreulichem, das man schnell wieder vergisst. Zu den Erfolgen der jüngeren Zeit zählt die Managerin das gute Einvernehmen mit Rail Cargo Austria als Traktionspartner für alle Montan-Transporte. Nach der Ausdünnung des NINA-Produktionssystems war Montan wie andere Kombi-Akteure mit der Tatsache konfrontiert, die Kombi-Sendungen entweder vermehrt mit dem Lkw oder zu empfindlich höheren Preisen im RCA-Basissetz zu fahren. „Wir haben mit RCA eine zufriedenstellende Lösung gefunden und transportieren jetzt alle unsere Sendungen mit RCA“, so Glauning. Zuvor wurde neben der RCA auch InterferryBoats

tiert, die Kombi-Sendungen entweder vermehrt mit dem Lkw oder zu empfindlich höheren Preisen im RCA-Basissetz zu fahren. „Wir haben mit RCA eine zufriedenstellende Lösung gefunden und transportieren jetzt alle unsere Sendungen mit RCA“, so Glauning. Zuvor wurde neben der RCA auch InterferryBoats

» Entscheidung,
auf Kombi-Verkehr
zu setzen, bis heute
nicht bereut. «

(IFB) als Traktionär genutzt. Dass RCA-Vorstandsmitglied Erik Regger persönlich nach Kapfenberg kam, um eine Lösung zu finden, kam sehr gut an: „Die RCA ist offen und zugänglich geworden“, streut Ingrid Glauning der RCA Blumen. Für die Zukunft wünscht sie sich allerdings, dass die Bahnen bei ihrer Preispolitik im Kombi-Verkehr berechenbarer werden: „Was wir brauchen, sind Preise, die zwei bis drei Jahre gelten.“ Die Politik sollte die Bahnen dazu drängen, eine für die Kunden längerfristig kalkulierbare Preispolitik zu praktizieren. In diesem Jahr werden zwei Mio. Euro in die Entwicklung investiert.