



40 Jahre Containeroperating mit Haltung: Jahre Roland Spedition

Als Bahnoperateur ist die Roland Spedition verlässlicher Partner für Logistiker und Reedereien im maritimen Hinterlandverkehr. Der hohe Anteil an eigenproduzierten Zügen von Wien, Enns und Graz nach Hamburg, Bremerhaven und Koper bringt den Kunden hohe Qualität, unterlegt mit Lkw-Transporten und der eigenen Zollabteilung.

SCHWECHAT. Es gibt einige Grundprinzipien bei der Roland Spedition GmbH. Dazu zählt die absolute Neutralität im Verhältnis zu den Geschäftspartnern aus dem Kreis der internationalen Speditionen. Man überlässt den Logistikunternehmen die Betreuung der Urverlader. Das hat sich bewährt und bleibt daher weiter ein Kernelement der Firmenstrategie. Dazu kommen Teamgeist und die Offenheit für Innovationen. Man begegnet der Digitalisierung aufgeschlossen, anstatt sich vor ihr

zu verschließen. Ein Beispiel dafür ist der Einsatz der Trudi App. Sie digitalisiert die letzte Meile im Containerverkehr und sorgt für effizientere Kommunikation zwischen allen Beteiligten. Davon profitieren die Speditionen, Terminalbetreiber, Frächter, Zolllogistiker und Behörden.

Die Roland Spedition GmbH in Schwechat ist der führende private Anbieter von Containeroperating-Diensten in Österreich. Die rund 50 Mitarbeitenden des 1982 gegründeten Unternehmens haben im Jahr 2021 mehr als 160.000 TEU disponiert. Das ist ein neuer Rekordwert, den sich das Team hart erarbeitet hat. Wer immer darauf achten muss, dass Zugsysteme mit möglichst hohen Auslastungsgraden fahren, ist schon in ruhigen Zeiten gut beschäftigt. Aber wenn die globalen Lieferketten ständig am Limit sind, wie das in den letzten zwei Jahren der Fall war, wird die Sache richtig kompliziert. Schon kleine oder nebensächliche Abweichungen – ausgelöst durch Stürme, Annahmesperren an Hafen- oder Hinterlandterminals oder die Erkrankung eines Lokführers – verursachen in kürzester Zeit Probleme.

Seit dem Ausbruch der Corona-Pandemie läuft in der globalen Transportlogistik wenig in geordneten Bahnen. Das stellt für jeden Containeroperateur eine Herausforderung dar. „Als Familienunternehmen mit einem stark ausgeprägten Teamgeist können wir darauf sehr flexibel reagieren“, reflektiert Mag. Nikolaus Hirnschall im Gespräch mit der *Österreichischen Verkehrszeitung*. Der Geschäftsführer der Roland Spedition GmbH schätzt sich glücklich, „dass wir seit dem Jahr 2010 Zugsysteme in Eigenproduktion von Wien und Enns in die deutschen Seehäfen und von Enns via Graz nach Koper betreiben“. So könne man, unterstützt durch den Bahnpartner WLC (Wiener Lokalbahnen Cargo), gegebenenfalls kurzfristig Veränderungen in den Fahrplänen vornehmen.

Dass die Fahrplanteure der Containerreedereien auf 30 Prozent gesunken ist, beschert dem Team der Roland Spedition unendlich viel Arbeit. „Der Aufwand für die Abwicklung der Container ist enorm“, berichtet Nikolaus Hirnschall. Nicht nur, dass seine Kollegen laufend die Position der erwarteten Schiffe prüfen müssen, gilt es jeden Tag aufs Neue Umstellungen auf den Zugsystemen vorzunehmen. „Niemand weiß, wann die Schiffe



Bild: Roland Spedition, Raimo Ruai Rumppler

Nikolaus Hirnschall (links) und Christian Gutjahr stehen an der Spitze eines engagierten Teams.

FULL TRUCK LOADS



**445.000 to
CO₂-Reduktion
im Jahr 2021!**

GREEN transport steht bei LKW WALTER für Nachhaltigkeit, Effizienz, Sicherheit und Innovation. Mit europaweiten Bahn- und Short Sea-Routen, alternativen Antriebsformen, smarter Transportplanung erzielen wir beachtliche CO₂-Reduktionen. Profitieren auch Sie vom Kombinierten Verkehr. Mehr auf lkw-walter.com



The Leading
European Transport
Organisation



a WALTER GROUP company

tatsächlich in einem Hafen ankommen. Uns wäre schon sehr geholfen, wenn die Containerreedereien mit den Terminalbetrieben in den Seehäfen besser kommunizieren würden“, verlautet aus der Zentrale der Roland Spedition in Schwechat bei Wien.

„Wir laufen den ganzen Tag unzähligen wichtigen Informationen nach“, berichtet Nikolaus Hirnschall. Es ist der Roland Spedition auch schon passiert, dass die Hafenterminals nur paarige Züge akzeptiert haben. Damit wollen sie ihre Flächen von den Importcontainern frei bekommen, um Platz für Exportcontainer zu schaffen, der aufgrund der massiven

Schiffsverspätungen extrem knapp vorhanden ist. Das ist auch im Interesse der Roland Spedition, lässt sich aufgrund der zahlreichen Unplanbarkeiten aber nicht immer in dieser Präzision darstellen. Hier wäre dem Unternehmen das Verständnis der anderen Teilnehmer in den Seefracht-Logistikketten hilfreich. „Wir wissen, dass die Häfen, die Containerreedereien und die Speditionen allesamt am Limit arbeiten. Uns geht es genauso. Aber nur gemeinsam können wir die für alle Beteiligten herausfordernde Situation lösen“, wirbt der Containeroperator um Verständnis.

JOACHIM HORVATH



Bild: Roland Spedition

DIE GESCHICHTE DER ROLAND SPEDITION

Gegründet 1982 als Joint Venture des österreichischen Speditions- und Logistikprofis Heinz Gutjahr und der Bremer Roland Spedition, organisiert Roland heute jährlich rund 100.000 Containertransporte und befördert damit mehr als 160.000 TEU (Twenty Foot Equivalent Unit).

1982 GRÜNDUNG DURCH HEINZ GUTJAHR

In seinen Anfängen ist Roland ein klassischer Bahnspediteur. Schon bald nach der Gründung steigt Roland unter Gründer und Geschäftsführer Heinz Gutjahr ins Container-Geschäft ein, das in den 1980er-Jahren immer bedeutender wurde. Damit hat die Spezialisierung auf kombinierten Verkehr begonnen.

1991 RENATE GUTJAHR WIRD GESCHÄFTSFÜHRERIN

Nach dem Tod des Firmengründers Heinz Gutjahr übernimmt dessen Frau Renate Gutjahr den Betrieb, unterstützt von Co-Geschäftsführer Johannes Blanka, der das Unternehmen als Prokurist von Anfang an geprägt hat.

- 1997 ÜBERNAHME DER ANTEILE DER BREMER SPEDITION**
Die Familie Gutjahr übernimmt alle Anteile der Bremer Spedition. So wird die Roland Spedition zu 100 Prozent zum eigenständigen Familienbetrieb, der allen Partnern unabhängig und loyal zur Seite steht. Mit Christian Gutjahr und Nikolaus Hirnschall hat die junge Generation an der neuen strategischen Ausrichtung mitgearbeitet und den massiven Ausbau der EDV angetrieben.
- 2001 ÜBERNAHME VON CONFRACHT**
Roland übernimmt mit Confracht den größten, privaten Mitbewerber und wird damit zur eigen-
tümergeführten Nummer Eins am österreichischen Containermarkt.
- 2005 GENERATIONENWECHSEL**
Die Nullerjahre läuten den Generationenwechsel ein: 2005 übernehmen die heutigen
Geschäftsführer Christian Gutjahr und Nikolaus Hirnschall das Unternehmen.
- 2007 NIEDERLASSUNG IN SALZBURG**
Die Niederlassung mit Sitz in Salzburg wird 2007 gegründet, damit Roland sein Service noch
effizienter und kundennäher aufstellen kann.
- 2010 FOKUS AUF EIGENPRODUKTIONEN**
Die beiden Geschäftsführer setzen in den Hauptrelationen auf Eigenproduktionen und
erobern so weiter den Markt. Der hohe Anteil an Roland-Strecken eröffnet neue Handlungs-
spielräume – selbst für kurzfristige Kundenwünsche.
- 2011 AUSBAU DER QUALITÄTSSICHERUNG**
Anfang der 2010er-Jahre setzen Gutjahr und Hirnschall auf Qualitätssteigerung als Unter-
scheidungsmerkmal zur Konkurrenz. Mit ihrem starken Team, aber auch dank fortschrittli-
cher, digitaler Systeme wird kundenorientierter Service zum Markenkern von Roland.
- 2012 DIE ERSTE ROLAND-LOK AUF SCHIENE**
30 Jahre Roland wird mit einem besonderen Geschenk gefeiert: Die erste Roland-Lok geht
im September 2012 in Betrieb.
- 2014 AUSZEICHNUNG ALS LEHRBETRIEB**
Roland bildet im Verhältnis zur Mitarbeiteranzahl in der Sparte Transport und Verkehr die
meisten Lehrlinge aus und bekommt von der WKÖ NÖ die „Ausbildertrophy 2014“ verliehen.
- 2015 MEHR SEEHÄFEN IM PORTFOLIO**
Mit zwei neuen Strecken zu den wichtigen Seehäfen Rotterdam und Antwerpen expandiert
Roland weiter und wird damit zum Leader im maritimen Hinterlandverkehr.
- 2016 APP FÜR LKW-FAHRER GEHT ONLINE, NEUE STRECKEN**
Mit der App für Lkw-Fahrer treibt Roland das Thema Digitalisierung im Containergeschäft
weiter und informiert Kunden auf Wunsch lückenlos über den Transportverlauf – auch auf
der „Letzten Meile“.
- 2018 BESSERE BEHÖRDENKOMMUNIKATION DURCH SCHNITTSTELLEN**
Die Qualität der digitalen Systeme wird durch neue Schnittstellen auf eine höhere Ebene
gehoben: Vor allem die Kommunikation mit Behörden und Hafensystemen wird dadurch
entscheidend verbessert und sorgt für noch effizientere Abläufe.
- 2020 TRUDI APP ALS NEUTRALES TOOL FÜR ALLE**
Die unabhängige CN Logistics and Service Group GmbH übernimmt die Trucking-App und
bringt diese als neutrale App unter dem Namen TRUDI auf den Markt. Kostenlos in ihren
Grundfunktionalitäten, bietet TRUDI allen Marktteilnehmern – Terminals, Spediteuren, Fräch-
tern – ein effizientes, unabhängiges Tool, um die „Letzte Meile“ zu digitalisieren und den
Kombinierten Verkehr durch erhöhte Effizienz noch attraktiver zu machen.
- 2021 LAUFENDE WEITERENTWICKLUNG DER SERVICE-QUALITÄT**
„Wir sind lange genug im Geschäft, um zu wissen, dass gerade der Logistik-Bereich nie still-
steht: Wer qualitativ in der obersten Liga mitspielen möchte, muss täglich daran arbeiten,
immer besser und kundenorientierter zu werden. Genau das tun wir – Tag für Tag“.

„Solange ich denken kann, starten und enden die Containerzüge der Roland Spedition an unserem Terminal“, sagt WienCont-Geschäftsführerin Monika Gindl-Muzik. Für das Containerterminal im Hafen Wien Freudenua ist der Bahnoperateur ein Top-Kunde im maritimen Verkehr mit den norddeutschen Seehäfen Hamburg und Bremerhaven.

WIEN. Unter Hedging versteht man im Finanzwesen die Absicherung von Wertpapierpositionen gegen eine negative Kursentwicklung. Laut Börsenlexikon geschieht das durch den Kauf oder Verkauf von Derivaten (Futures, Optionen, Swaps), die geeignet sind von derselben Kursentwicklung zu profitieren. Besonders Wechselkursrisiken werden durch Hedging Transaktionen abgesichert, zum Beispiel von stark exportabhängigen Firmen. Ähnlich verhält es sich bei Unternehmen mit einer starken Abhängigkeit von der Entwicklung der Rohstoffpreise.



„Spezialist für nachhaltig stabile Geschäftsbeziehungen“

Große Bahn- und Fluggesellschaften oder Industriebetriebe praktizieren das beim Einkauf von Kerosin, Treibstoffen und anderen Energieträgern.

Auch Bahnoperateure müssten Risiken hedgen, ist Monika Gindl-Muzik überzeugt. Die technische Geschäftsführerin der WienCont Container Terminal GmbH kennt dieses Geschäft aus langjähriger Erfahrung. Sie arbeitete von 1986 bis 1999 selbst in der Intermodal-Abteilung der Roland Spedition und später bei Rail Cargo Operator. „Die Basis dieses Geschäfts sind nachhaltig belastbare Kunden- und Lieferantenbeziehungen“, ist sie überzeugt. Nur so könne ein Anbieter die täglich auftretenden Risiken erfolgreich bewältigen. Man müsse in diesem Marktsegment der Transportlogistik schon herausragend sein, um im nationalen und internationalen Wettbewerb nachhaltig zu bestehen. Dies umso mehr, weil die Preise im Containeroperating, im Gegensatz zu anderen Segmenten – trotz steigender Kosten – seit den 1990er Jahren praktisch stagnieren.

Die Spezialisten in dieser Disziplinen kaufen von den Eisenbahnverkehrsunternehmen Zug- und

Trassenkapazitäten ein und vermarkten sie auf eigenes Risiko an Speditionen, Reedereiagenturen und in manchen Ländern auch an Direktkunden. Sie bezahlen dafür einen Fixpreis, unabhängig vom Auslastungsgrad der Züge. In der Regel liegt der Break-even-Punkt idealerweise bei rund 80 Prozent der Auslastung der Zugskapazität. Profitabel sind die erfolgreiche Vermarktung der letzten 20 Prozent der Kapazität, sowie ein umsichtiges Aulastungsmanagement. „Tragfähige, vertrauensvolle Kundenbeziehungen, die planbare, stabile Mengen auf die Züge bringen, ermöglichen es dem Operator, profitabel zu wirtschaften“, spricht Monika Gindl-Muzik aus Erfahrung.

Die Roland Spedition hat den Weg der hochfrequenten Eigenproduktion auf wenigen Routen gewählt und ist für die herausragende Qualität dieses „Linienverkehrs“ bekannt. Ihre Züge verbinden die Containerterminals im Hafen Wien und im Ennshafen täglich mit den Seehafenterminals in Hamburg und Bremerhaven, ergänzt um eine Antenne mit Wilhelmshaven. „Dahinter stehen gut eingespielte Prozesse, ein sehr erfahrenes Team



Bild: WienCont

Seit den 1980er Jahren werden am WienCont-Terminal in Wien die Züge der Roland Spedition abgefertigt.



und state of the art IT-Struktur“, lautet das Urteil von Monika Gindl-Muzik. Für sie zählt die Roland Spedition zu den qualitativ besten Bahnoperatoren im Österreich-Verkehr. Sie sagt das aus tiefer Überzeugung, erwähnt der Ordnung halber aber auch den Status des Unternehmens als Minderheitsgesellschafter des Containerterminals im Hafen Wien Freudenu.

Die Geschäftsbeziehungen zwischen WienCont und der Roland Spedition bestehen seit den 1980er Jahren. Auch deshalb würdigt Monika



CT-Enns gratuliert ROLAND zu **40** erfolgreichen Jahren – in denen jeder Container zählt!



WienCont-Geschäftsführerin
Monika Gindl-Muzik.

Gindl-Muzik den Bahnoperateur als paktfähigen Kunden mit sehr erfahrenen Mitarbeitenden. Manche Personen kenne sie noch aus ihrer eigenen Tätigkeit bei diesem Unternehmen, sagt die WienCont-Managerin. Für sie ist die Roland Spedition ein Urgestein im maritimen Geschäft des Containerterminals im Hafen Wien Freudenuau. „Wir werden alles dafür tun, damit das weiter so bleibt“, betont sie ausdrücklich. Zukünftiges Wachstumspotenzial für die WienCont sieht sie vor allem im kontinentalen Verkehr, wo einige Partner wie zum Beispiel die Hupac, LKW WALTER und Helrom ihr Engagement stark ausbauen. Dadurch bedingt wird das Containerterminal im Jahr 2022 beim Umschlag die Marke von 500.000 TEU übertreffen.

JOACHIM HORVATH

info-raillogistics@vtg.com | www.vtg.com

VTG

WIR BRINGEN IHRE GÜTER AUF DIE SCHIENE.

**MIT INDIVIDUELLEN TRANSPORTANGEBOTEN.
MIT EFFIZIENTEN DIGITALLÖSUNGEN.
MIT KLIMAFREUNDLICHEN KONZEPTEN.**

Im Blutkreislauf der maritimen Containerlogistik

Hamburg sei unkompliziert in der Abwicklung und sehr aufkommenstark, befindet CTE/CTS-Geschäftsführer Otto Hawlicek. Das erklärt die starke Verbundenheit der beiden österreichischen KV-Terminals mit dem norddeutschen Seehafen. Auch für Bahnoperatoren wie die Roland Spedition findet der Manager lobende Worte.

ENNS. „Every day to every quay!“ Das schätzt Otto Hawlicek an den Bahnverbindungen von Enns und Salzburg nach Hamburg und Bremerhaven. „Container finden immer einen Weg von Österreich in die norddeutschen Seehäfen und retour“, sagt der Geschäftsführer der Container Terminal Enns GmbH (CTE) und der Container Terminal Salzburg GmbH (CTS). Beide Standorte sind Drehscheiben für die maritime Transportlogistik und melden für den Monat März neue Rekordmengen. In Enns wurden 43.074 TEU umgeschlagen, in Salzburg 32.581 TEU. Das ungeachtet der widrigen Begleitumstände, hervorgerufen durch deutlich verspätete

Schiffsankünfte und –abfahrten sowie die Sperre von Bahnstrecken – verursacht durch umgestürzte Bäume oder Strommasten.

Man kann sich die maritime Transportlogistik wie einen Blutkreislauf vorstellen. Es müssen viele Faktoren zusammenspielen, damit alles passt. Fällt eine Bahnverbindung aus, gerät die Ver- und Entsorgung der Containerterminals in den Seehäfen und im Hinterland ins Stocken. Es entstehen Stausituationen und Überlastungsszenarien. Treffen dann auch noch mehrere Großcontainerschiffe ziemlich zeitgleich in Hamburg, Bremerhaven, Antwerpen, Rotterdam, Koper, Rijeka oder Triest ein, wie das in den letzten Monaten mehrmals der Fall war, verschärft sich das Problem. „Dann türmen sich an den Kranbahnen unserer KV-Terminals die Vollcontainer“, berichtet Otto Hawlicek. In Enns lasse sich das dank der großzügig dimensionierten Flächen gut bewältigen. Hingegen benötige man in Salzburg schnelle Durchläufe.

Die Corona-Krise im Jahr 2020 bewirkte bei vielen Handelsunternehmen in Österreich ein Umdenken. Sie haben im Folgejahr frühzeitig Waren in Asien bestellt und Pufferlager im Bundesgebiet eingerichtet. So bleiben sie lieferfähig. Aktuell ist



Bild: CTE

Vom Container Terminal Enns starten täglich Blockzüge zur Reise nach Hamburg und Bremerhaven.

ihr Bedarf an Importgütern aus Fernost etwas geringer. Dem steht der nach wie vor starke Export aus Österreich gegenüber. Es bilden sich Unpaarigkeiten. Das ist so ziemlich das Letzte, was die Containerterminals in den Seehäfen brauchen können. Es gibt Szenarien, wo Züge mit 90 TEU nur mehr angenommen werden, wenn sie in der Gegenrichtung auch 90 TEU oder besser noch mehr Einheiten aufnehmen. Außerdem dürfen die Boxen frühestens sieben Tage vor der Schiffsabfahrt angeliefert werden, ansonsten wird ihre Annahme verweigert.

Das mit den bestehenden Unwägbarkeiten in der Containerschifffahrt in Einklang zu bringen, stellt selbst für die gut organisierten und strukturierten Bahnoperateure eine gewaltige Herausforderung dar. Sie sind auf paarige Verkehre angewiesen. Lässt sich das egal aus welchem Grund nicht bewerkstelligen, müssen die Unternehmen manche Zugprodukte auslegen. Dadurch bildet sich innerhalb kurzer Zeit ein Rückstau. „Sobald eine stärkere Windphase auftritt, schlafe ich schlecht“, erwähnt Otto Hawlicek einen weiteren wichtigen Faktor für reibungslose Abläufe im Seehafenhinterlandverkehr auf der Schiene. Auch in solchen Situationen droh-



Bild: CTE

Otto Hawlicek leitet in Personalunion die CTE/CTS-Geschäfte.



B&S LOGISTIK GMBH

... MIT LÖSUNGEN ANS ZIEL

IHR PROFI IM SCHIENENGÜTERVERKEHR

B&S LOGISTIK GMBH

office@bslogistik.at, www.bslogistik.at





Die Roland Spedition ist für das CTE eine treibende Kraft in der maritimen Containerlogistik.

ten Zugausfälle und als Folge davon Verzögerungen bei der Zu-/Abfuhr der Container.

Trotz der momentan angespannten Situation schlagen sich die in Enns und Salzburg engagierten Bahnoperatoren wacker. „Diese Unternehmen leisten echte Kopfarbeit und bringen mit ihrer Aufgeschlossenheit für die Digitalisierung der Prozesse viel voran“, sagt Otto Hawlicek. Sein Lob bezieht sich auf alle Partner aus diesem Segment der Transportlogistik, darunter Metrans, Transfracht und SETG. Nicht zu vergessen die Roland Spedition, die der CTE/CTS-Chef als treibende Kraft bezeichnet – „mit der uns eine langjährige hervorragende Zusammenarbeit verbindet“. Ausschlaggebend dafür sei abgesehen vom ausgeprägten Know-how in der Bahnlogistik das Verständnis für die Abläufe im Bereich der Infrastrukturen. „Die wissen wie ein Containerterminal tickt“, stellt Otto Hawlicek fest.

Die Roland Spedition organisiert von Enns ausgehend tägliche Blockzüge zu sämtlichen Terminals in Hamburg und Bremerhaven, ergänzt um zwei Rundläufe pro Woche auf der Graz-Route. „Hamburg ist für uns seit jeher der größte Partner im Seehafenhinterlandverkehr“, betont Otto Hawlicek im Gespräch mit der *Österreichischen Verkehrszeitung*. Was er an dem norddeutschen Seehafen besonders schätzt, ist die hohe Frequenz der Bahnservices. Das zieht Transportmengen an und bewirkt eine hohe Auslastung der Züge. Fällt ein Regelverkehr aus, stehen für Seefrachtspeditionen und Reedereien jederzeit Alternativen bereit. Das schätzen alle Beteiligten in den Lieferketten, noch dazu wo die Verantwortlichen am CTE und am CTS immer ein offenes Ohr für technologische Innovationen haben.

JOACHIM HORVATH



Rhenus Donauhafen Krems GmbH & Co KG · Karl-Mierka-Straße 7-9 · A – 3500 Krems
Telefon: +43 2732 73571-0 · E-Mail: donauhafen@at.rhenus.com · Internet: www.rhenus-hafenkrems.com



Haus- und Hof-Carrier der Roland Spedition

Die Roland Spedition war einer der ersten Bahnoperatoren in Europa mit eigenen Zugprodukten im Seehafen-hinterlandverkehr mit Hamburg und Bremerhaven. Die damit verbundenen Traktionsleistungen bezieht das Unternehmen seit zehn Jahren von der WLC (Wiener Lokalbahnen Cargo GmbH). Die Partnerschaft bewährt sich auch in schwierigen Zeiten.

WIEN. Bei der WLC fährt zur Zeit alles, was Räder hat. Der Ukraine-Krieg bewirke neue Warenströme im Schienengüterverkehr, sagt Geschäftsführer Bernd Müller. Er beleuchtet das am Beispiel der Tontransporte zu den Bedarfsträgern in Italien. Ihre Ladestellen befanden sich in den letzten Jahren in Südosteuropa. Seit dem 24. Februar ruht bei den meisten Verladern die Geschäftstätigkeit. Das ist ein Segen für die Tonindustrien in Deutschland. Ihr Transportaufkommen nach Südeuropa ist in den vergangenen Monaten markant gestiegen. Auch bei Streusalz verzeichnet die WLC eine Neugestal-

tung der Lieferketten zulasten der Ukraine. So wie es aussieht, dürfte dieser Zustand noch längere Zeit anhalten.

Mit Eigentraktionsleistungen in Österreich, Deutschland und Tschechien, ergänzt um Partnerschaften mit anderen Privatbahnen, hat sich die im Jahr 2007 als Tochterunternehmen der Wiener Lokalbahnen gegründete WLC zu einem europäischen Anbieter von Transportlösungen auf der Schiene entwickelt. Circa 45 Prozent des Jahresaufkommens bewegt das Unternehmen im Seehafen-hinterlandverkehr mit den Schwerpunkten Hamburg und Bremerhaven. Auch die Westhäfen in Antwerpen und Rotterdam werden regelmäßig angefahren. „Aber die norddeutschen Seehäfen stehen bei uns ganz klar im Fokus“, sagt Bernd Müller. Mit den kontinentalen Operationen bewegt das Unternehmen rund zwei Drittel des Transportaufkommens von rund 6.000 Zügen im Jahr im Kombinierten Verkehr.

Bei der WLC stehen aktuell 32 Streckenlokomotiven, vier Verschubloks und 268 Containertragwagen im Einsatz.



Bild: WLC

WLC-Geschäftsführer Bernd Müller schätzt die partnerschaftliche Zusammenarbeit mit der Roland Spedition.

Treibende Kraft dafür sind die Transporte im Auftrag der Roland Spedition. Mit ihr verbindet die WLC eine vor zehn Jahren gestartete Zusammenarbeit. Die Qualität der Partnerschaft hebt Bernd Müller hervor. Das will bei wöchentlich 10-14 Zügen von Wien und Enns nach Hamburg und Bremerhaven etwas heißen. Aber die Rahmenbedingungen in den Seehäfen waren schon besser. Sowohl in Hamburg als auch in Bremerhaven sind die Terminals stark überlastet. Dass die Liniendienste der Containerreedereien mit tage- bis wochenlangen Verspätungen eintreffen, verschärft die Situation. Alle Beteiligten sind froh, wenn die Ganzzüge mit 23 Waggons mit je vier TEU Zuladung halbwegs pünktlich verkehren.

Für Bernd Müller funktionieren die Prozesse in den Seehafenterminals nicht so wie sie sollten. Trotzdem muss die WLC sowohl in Hamburg und Bremerhaven als auch in den Westhäfen die zugewiesenen Timeslots einhalten. Schon Kleinigkeiten werfen die Abläufe in den Logistikketten aus der Bahn. Diese Erfahrungen hätten sich in den vergangenen Monaten gehäuft, bestätigt der WLC-Chef auf Anfrage. Es folgt der Hinweis auf Kleinigkeiten mit massiven Auswirkungen für die Lieferketten bis in das zentraleuropäische Hinterland. Auch in Österreich arbeiten die KV-Terminals nahe am Anschlag, erfährt man in der WLC-Zentrale. Wenn sich die Annahme der Güterzüge um 20 Stunden verzögert, wie das gelegentlich der Fall ist, hat das weitreichende Folgen.

In solchen durch die Abstellung von Lokomotiven und Güterwagen sowie durch die Neugestaltung



Bild: WLC/Thomas Topf

der Dienstpläne für die Lokführer und der Umläufe verursachten Situationen entstehen der WLC Zusatzkosten in einem hohen fünfstelligen Betrag in Euro. „Dann gilt bei uns die Devise: Geteiltes Leid ist halbes Leid“, sagt Bernd Müller. Diese Sichtweise teilt man mit der Roland Spedition, für die seit zehn Jahren Traktionsleistungen mitsamt der Gestellung des Wagenmaterials erbracht werden. Der Bahnoperator hat die Chancen der Liberalisierung im Schienengüterverkehr erkannt und Züge in Eigentraktion durch die WLC eingeführt. Das Unternehmen vermarktet die hochfrequenten Schienengüterverkehre auf eigenes Risiko und ist damit bisher gut gefahren. Geht es nach dem Willen von Bernd Müller, soll das so weitergehen. Dafür sind bei der WLC alle Räder gestellt.

JOACHIM HORVATH

Wir **verbinden** die Region mit Europa.
Wir **versorgen** Mensch und Wirtschaft.
Wir **vereinen** Kompetenzen.

ENNSHAFEN



ennshafen.at

bezahlte Anzeige