

# Champion auf der Schiene

## Schiffsverspätungen beeinträchtigen den Intermodalverkehr – Roland Spedition aus Österreich beklagt Abfertigung an Adria Häfen

Dem österreichischen Container-Operator Roland Spedition geht es derzeit wie vielen anderen in der Logistikbranche auch: Die Schiffsverspätungen und Fahrplanänderungen infolge der Coronapandemie wirken sich auf die Transportketten im Hinterland hemmend aus und provozieren viel mehr Arbeit bei der Disposition.

„Nicht nur in den deutschen Seehäfen kämpft man mit dem Abfertigungsrückstau und den Annahmestopps, auch in den ARA-Häfen und Südhäfen Europas zeichnet sich ein ähnliches Bild ab“, sagt Nikolaus Hirschall, Geschäftsführer des in Schwechat bei Wien ansässigen Intermodal-Operators Roland Spedition. Seit Wochen seien die Häfen in West- und Nordeuropa überlastet. Daraus resultieren Zugausfälle und

Kapazitätsengpässe von und zu diesen Häfen.

In den Südhäfen sieht es auch nicht besser aus. Die Roland Spedition nutzt vorwiegend den Adria-Hafen Koper, und dort werden Container frühestens sieben Tage vor Verschiffung angenommen. Fazit: Es verschieben sich die Zugabfahrten vom und zum Hafen, es muss flexibel disponiert werden, um die Transportkette einigermaßen in Schwung zu halten.

Dennoch: Zum Jammern haben Hirschall und Christian Gutjahr – beide sind Geschäftsführer und teilen sich die Eigentümerschaft am Unternehmen – keinen Grund. In diesem Jahr wird das große Jubiläum 40 Jahre Roland Spedition gefeiert. Die Philosophie der beiden: solides Wachstum statt Expansionsdrang.

Die Firmengeschichte beginnt im Jahr 1982, als Heinz Gutjahr, Vater von Christian Gutjahr, den richtigen Riecher hatte, die Roland Spedition gründete und in das zu dieser Zeit beginnende Container-Operating-Geschäft einstieg. Anfänglich wurden Speditions- und Projektgeschäfte abgewickelt, die später in den Container-Bereich ausgeweitet wurden. Seitdem entwickelte sich die Roland Spedition nach den Worten von Hirschall zu Österreichs größtem privatem Container-Operator mit 50 Mitarbeitern in Schwechat und Wals bei Salzburg und einem Jahresumsatz von

65 Millionen Euro. Beide Herren haben 2005 von Renate Gutjahr, der Mutter von Christian Gutjahr, die Verantwortung übernommen und das Unternehmen kontinuierlich als neutralen Operator – was Hirschall wichtig ist – mit Fokus auf die Speditions- und Reedereikunden entwickelt: „Wir erliegen keinem Expansionswahnsinn, sondern wollen uns solide weiterentwickeln und dem Kunden das an Leistung und Qualität bieten, was er verlangt.“

### Herausforderndes 2021

Das Jahr 2021 war sehr herausfordernd, und „wir hatten wegen Corona doppelt so viel Arbeit, weil Züge immer wieder neu disponiert werden mussten und wir mit allen Kräften versuchten, unsere Kunden zufriedenzustellen“, erinnert sich Hirschall. 160.000 TEU kamen im Vorjahr auf die Kombi-Schiene. Täglich bringen die im Auftrag von Roland fahrenden Züge die Container von und zu den für Österreich wichtigen beiden deutschen Seehäfen Hamburg und Bremerhaven.

Zwischen dem österreichischen Donauhafen Enns beziehungsweise Wien und Hamburg/Bremerhaven wird täglich ein Zug (Import und Export) gefahren. Zwischen Graz und den beiden Häfen verkehren zwei Züge im Rundlauf

pro Woche. Diese Züge werden in Eigenregie produziert und vom privaten Bahnunternehmen WLC (Wiener Lokalbahnen Cargo) traktioniert. Weitere Roland-Intermodal-Angebote bestehen zwischen Salzburg und Hamburg/Bremerhaven mit fünf Abfahrten pro Woche sowie zwischen Enns, Graz und Wien und Wilhelmshaven mit Abfahrt einmal pro Woche. Das sind die großen Rennstrecken, dazu kommen weitere Relationen zu anderen für den österreichischen Außenhandel relevanten Seehäfen.

Als neutraler Operator transportiert die Roland Spedition so ziemlich alles von Lebensmitteln und Non-Food-Produkten bis zu Gefahrgütern, Kühlwaren oder Recyclingprodukten. Auch Sondertransporte sind möglich. „Die wirtschaftlich bestmögliche Auslastung der Züge zu erreichen, ist eine große Herausforderung, zumal die Paarigkeit bei diesen Verkehren nicht immer kalkulierbar ist, aber gerade konkurrenzfähige Preise auf dem Prinzip der Paarigkeit basieren“, so Hirschall. Einmal kommen mehr Importcontainer nach Österreich, mal kommt wieder ein großer Schwung an österreichischen Exportcontainern in Richtung Seehäfen. In beiden Fällen gilt es, die Boxen möglichst rasch zu transportieren, um Schiffsabfahrten zu erreichen und bei den Empfängern zeitnah auszuliefern.

Was ob der Defizite aufseiten der Bahninfrastruktur oft nicht ein-



Der Container-Operator Roland hat Standorte in der Nähe von Wien und bei Salzburg.

fach ist. Mehr Güter auf die Schiene zu verlagern, zeige die Defizite auf der Schiene schnell auf – in Deutschland wie auch in anderen Ländern. „Die Baustellen entlang der Strecken bringen die Laufzeiten unserer Züge durcheinander. Die derzeitige Situation auf dem DB-Netz muss ich als nicht zufriedenstellend bezeichnen“, stellt Hirschall nüchtern fest.

Roland bietet auch Mehrwertdienste wie den straßenseitigen Vor- und Nachlauf sowie Verzollung und weitere Dienstleistungen. Für das Trucking in der Fläche beschäftigt Roland zahlreiche Subunternehmen, die die Boxen zustellen sowie abholen. Die Fahrer dieser Transportpartner nutzen dabei Trudi, eine unabhängige

Dispositions-App, die Terminals, Speditionen und Frächter auf der letzten Meile verbindet. Über eine sichere Schnittstelle angebunden, können die Kunden Route und Position ihrer Container verfolgen und verfügen digital über sämtliche relevanten Informationen. Die digitale Dokumentenablage sorgt dafür, dass wichtige Papiere immer bei der Hand sind. Die elektronische Voranmeldung am Terminal spart zudem Zeit beim Anliefern und Abholen der Container.

Diese App sieht Hirschall als gutes Beispiel dafür, wie man im Wettbewerb im gleichen Geschäftsfeld mit anderen Akteuren kooperieren könne. Auf IT-Ebene über Unternehmensgrenzen hinweg zusammenzuarbeiten, bringe

viel, weil so Inselfösungen vermieden und unterm Strich die Transportketten deutlich effizienter würden.

Und wie ist der Blick in die Zukunft? Nicht TEU-Mengen und Expansion um jeden Preis ist für die Eigentümer für die Zukunft das Maß aller Dinge, sondern die Qualität der zu erbringenden Leistung. Hirschall: „Wir wollen in der Champions League spielen, wollen der Beste sein in unserer Klasse in Europa.“ Soll heißen: projektorientiert arbeiten als Organisator und Ansprechpartner entlang der gesamten Containertransportkette.

Text: Josef Müller | Fotos: Roland Spedition/Raimo Rümpler

Solides Wachstum ist den beiden Geschäftsführern der Roland Spedition, Nikolaus Hirschall (l.) und Christian Gutjahr, wichtig.

