

## Agieren statt jammern



Foto: Roland Spediton / Raimo Rudi Rumpler

„Das österreichische Fördermodell zugunsten des Kombi-Verkehrs würde ich als zufriedenstellend bezeichnen, wenngleich die Unterscheidung zwischen den Nord- und Südhäfen für mich unverständlich ist“, erläutert Nikolaus Hirnschall, Geschäftsführer der Roland Spedition.

**Die aktuelle Lage sei nicht leicht, gibt Nikolaus Hirnschall, Geschäftsführer der Roland Spedition, gegenüber Verkehr zu. Aber: Zum Verzweifeln ist es auch nicht. Ein Gespräch über Kosten, Bahnförderungen und den Nachwuchs.**

von: Josef Müller

Auf dem Markt ist ausreichend Volumen vorhanden und dieses muss abgefahren werden – dafür steht zum Beispiel die im Vorjahr gestartete Ganzzugverbindung zwischen Wilhelmshaven in der deutschen Bucht und den österreichischen Terminals Wien, Enns und Graz. Angeboten wird dieses maritime Intermodal-Service vom Kombi-Operator Roland Spedition in Wien, dessen Geschäftsführer Nikolaus Hirnschall die kurze Laufzeit der Verbindung anpreist.

Pro Zug ist Platz für 92 TEU und eingeführt wurde das Angebot, weil die Kundennachfrage danach besteht. Dieser Zug erweitert das Angebot auf den eingespielten Rennstrecken zwischen den österreichischen Terminals und den Häfen Hamburg und Bremerhaven, auf denen Roland gut im Geschäft ist und im Vorjahr insgesamt rund 130.000 TEU auf die Intermodal-Schiene brachte. Unterm Strich wurde mit dem 50-köpfigen Team ein Umsatz von rund 66 Millionen Euro erwirtschaftet – ein Ergebnis mit dem Hirnschall zufrieden ist.

### **Schwierige Lage**

Die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen, unter denen Roland sein Ergebnis erreichte, waren alles andere als einfach, waren sie doch geprägt von vollen Lagerhäusern, verhaltenem Agieren in den Unternehmen beim Bestellen und Unpaarigkeit bei der Auslastung der Roland-Züge. Faktum ist, dass im Vorjahr weniger Importe und mehr Exporte auf der Tagesordnung standen und aktuell die Unsicherheit in der Schifffahrt am Roten Meer keine guten täglichen Nachrichten bedeuten. Die Laufzeiten für Seefracht aus Fernost nach Europa verlängern sich um drei Wochen, weil die großen Reeder ihre Schiffe nicht mehr durch den Suez-Kanal navigieren, sondern um Afrika herum disponieren, um den Attacken der Huthis aus dem Jemen zu entgehen. Die um 6.000 Kilometer längere Reise bedeutet mehr Kosten pro transportiertem Container. Diese geopolitische Unwägbarkeit lässt schon mögliche Auswirkungen im Trade zwischen Fernost und Europa erkennen, nämlich: Es zeichnet sich in Europa und speziell in China ein Mangel an Leercontainern ab.

### **Herausforderungen**

2023 sei für Roland ein herausforderndes Jahr gewesen, doch zum Jammern neigen Hirnschall und sein Geschäftspartner Christian Gutjahr nicht, sondern vielmehr zum Agieren. 2005 haben beide die Geschäftsführung bei Roland übernommen.

Herausfordernd war 2023 deshalb, weil etwa die Preispolitik einiger großer Bahngesellschaften in Europa bei ihren Kunden, wie beispielsweise Kombi-Operateuren, für Kopfschütteln sorgte: Bei steigenden Kosten haben sie die Preise gesenkt und dabei auch noch ineffizient agiert, so der Eindruck bei Hirnschall. In Zeiten, in denen der Markt schrumpft, sei es nicht leicht, Wachstum zu schaffen, doch genau das sei essenziell für das Florieren des Geschäftsmodells, an dem sich bei Roland auch in diesem Jahr nichts ändern wird. Seit 42 Jahren agiert das Unternehmen als neutraler, maritim ausgerichteter Intermodal-Operator für Spediteure und Reeder. Dass sich Reeder zunehmend im Hinterlandverkehr engagieren und selbst in dieses Geschäft eintreten, müsse man in einem dynamischen Markt akzeptieren. Dynamisch heißt in der Pra-

xis, dass die evidenten Kostensteigerungen in diesem Jahr an den Markt weitergereicht werden. Nachdenklich stimmt Hirnschall die Reduktion der Schienenförderung in Deutschland, während er das österreichische Fördermodell zugunsten des Kombi-Verkehrs als stabil bewertet. Wenngleich die Unterscheidung zwischen den Nord- und Südhäfen bei ihm – so wie für viele aus der Branche – für Unverständnis sorgt.

## **Nachwuchs**

Zu den weiteren Zielen des Unternehmens zählt auch das Bestreben, mehr junge Menschen auf sich aufmerksam zu machen. Seit 30 Jahren werden durchgängig Lehrlinge ausgebildet – derzeit durchlaufen vier junge Menschen eine Speditionsausbildung. Zudem wurde eine Sponsoring-Kooperation mit der Fachhochschule des BFI Wien und dessen Logistiklehrgang begonnen. Hirnschall: „Wir stellen Praktika für junge Menschen sowie fachliches Know-how für Diplomarbeiten zur Verfügung.“

Employer-Branding ist in Zeiten von drohendem Arbeitskräftemangel ein aktuelles Thema. 2022 wurde Roland Spedition von der Jury der Internationalen Wochenzeitung Verkehr als Logistik-Marke des Jahres 2022 ausgezeichnet.