

„Bahnspediteure und EVUs müssen eins werden“

Bei der LTE-group sieht man die Zeit für eine Erweiterung des Leistungsspektrums gekommen. Weil allein das Zugfahren zu einem austauschbaren Auslaufmodell gerät, muss sich das Unternehmen in die Bahnlogistik vorwagen. Damit will man Differenzierungsmerkmale gegenüber neuen Mitbewerbern aus dem Kreis der Containerreedereien schaffen.

GRAMATNEUSIEDL. Es tut sich viel im europäischen Schienengüterverkehr. Ausgelöst durch den Ukraine-Krieg haben sich wichtige Lieferketten verändert. An die Stelle der Verschiffungen über das Schwarze Meer sind Bahntransporte von Getreide, Eisenerz, Tonerde und Stahl getreten. Sie laufen meistens über vier bis fünf Grenzen und bescheren den damit beauftragten Eisenbahnverkehrsunternehmen Erlössteigerungen. „Bei uns wäre noch etliches mehr gegangen, wenn die Schieneninfrastruktur das hätte aufnehmen können“, sagt Mag. Andreas Mandl, Geschäftsführer der LTE-group. Das Joint Venture der GKB mit der Rhenus Gruppe rechnet auch im Jahr 2024 mit einem anhaltend hohen Bedarf im Bereich der Ukraine-Verkehre auf der Schiene.

Trotz der rückläufigen Mengen im Marktsegment Intermodal, hier vor allem bei den Konsumgütern, geriet 2023 für die LTE-group zu einem zufriedenstellenden Jahr. „Unsere 660 Mitarbeitenden haben mehr als 13.000 Züge traktioniert und knapp 200 Mio. Euro Umsatz erzielt“, verrät Andreas Mandl die ersten Kennzahlen. Sie enthalten auch die Leistungen der Adria Transport. Er freut sich über die anhaltend positive Entwicklung, mahnt aus zweierlei Gründen aber auch zur Vorsicht. Punkt eins bezieht sich auf die marode europäische Schieneninfrastruktur, speziell in Deutschland. Sie soll zwar ertüchtigt werden, doch das kann Jahrzehnte dauern. Es gibt laufend neue Baustellen, was die Güterbahnen entweder zu langen Umwegfahrten oder zu stundenlangen Wartezeiten zwingt. Gleichzeitig sollen immer mehr Transporte auf die Schiene verlagert werden. Es droht der Kollaps auf dem Schienennetz.

Punkt zwei betrifft das Auftreten von neuen Anbietern im europäischen Schienengüterverkehr. „Vor diesen Akteuren muss man Respekt haben“, meint Andreas Mandl. Er spricht damit jene Containerreedereien an, die gerade mit Vehemenz eigene Zugsysteme aufbauen. Sie haben die wirtschaftliche Kraft, um einen Marktumbruch herbeizuführen. Leidtragende dieser Entwicklung könnten die Staatsbahnen sein, die nach Ansicht von Branchenexperten privatisiert gehörten. „Die Schieneninfrastruktur muss aber auf jeden Fall in staatlichen Händen bleiben“, bemerkt Andreas Mandl. „Die Trassen werden das teuerste Gut auf



Von links: Heinrich Juritsch, Michael Benda und Andreas Mandl



Mit den ersten Lokomotiven von Stadler Rail bricht bei der Güterbahn eine neue Zeitrechnung an.

der Schiene sein, weil sie am knappsten bemessen sind“, hegt der LTE-Manager keinen Zweifel. Er hält es für möglich, dass in Zukunft nur mehr die Bereitsteller der Lokomotiven die Besteller der Trassen sein werden. Die Operator-Spezialisten bräuchten dann nur mehr Waggons für die Ausübung ihrer Geschäfte.

Für ihn zeichnet sich ein Trend dahin ab, dass kleinere Bahnspediteure und private Eisenbahnverkehrsunternehmen eins werden. Die Kombination der beiden Tätigkeitsfelder, begleitet von einer eindeutigen Branchenfokussierung, könnte die Zukunft der Bahnlogistik sein, zeichnet er ein vages Szenario. Bei der LTE-group, die aktuell 96 Lokomotiven – davon 70 Einheiten mit E-Motorisierung betreibt – besitzen die Produktgruppen Getreide/Agrargüter, Automobile und Intermodal eine hohe Relevanz. Über Details zu den Kundenkreisen hält man sich aus Wettbewerbsgründen lieber bedeckt.

Für nicht mehr zeitgemäß hält Andreas Mandl die Tarifschemen der Staatsbahnen. An ihn treten laufend Frachtereinkäufer mit der Frage heran, warum sie für einen Zug mit 1.000 Tonnen Schrott

einen anderen Preis als für einen Zug mit 1.000 Tonnen Klärschlamm verrechnet bekommen. Das sei für sie schwer nachvollziehbar, zumal die Preise für Trassen, Energie und das Zugfahren doch um keinen Cent differierten. Auch die Spezialisten der LTE-group können das nicht nachvollziehen. Ein weiteres Problemfeld seien die Jahrestarife auf der Schiene, während sich die Frachtraten im Straßengüterverkehr von einem Tag auf den anderen änderten und zuletzt nur einen Trend kannten, nämlich den der fallenden Preise.

Vor der Expansion der großen Reedereikonzerne in den Schienengüterverkehr in Europa hat man bei der LTE-group, wie bereits erwähnt, Respekt. Es ist aber nicht so, dass man ob dieses Szenarios in Panik verfällt. Stattdessen wurden in den letzten Monaten alle möglichen Szenarien analysiert. Alle lassen eine gewisse Trägheit der Großkonzerne erkennen. „Wir werden dem mit einem Komplettservice für die Kunden begegnen“, sagt Andreas Mandl. Darin enthalten sein können die Buchung der Terminalslots für die intermodalen Transporte, die Organisation der Vor-/Nachläufe auf der Straße, Investments in Güterwagen und Behältersysteme oder Zusatzleistungen im Bereich der Verzollungen. Kurzum, die Grenzen zwischen Eisenbahnverkehrsunternehmen und Bahnlogistikern verschwinden zusehends.

Auch weil der Mangel an Verschiebern und Lokführern in Europa unverändert ein Thema bleibt, setzt das in 13 Ländern tätige private Eisenbahnverkehrsunternehmen mit der Zentrale in Gramatneusiedl bei Wien Schritte zur Entspannung der Situation innerhalb der eigenen Organisation. Mit der Bestellung von vier sechsachsigen Lokomotiven von Stadler Rail werden die Weichen in eine neue Ära gestellt. Die jeweils zwei EuroDual- und Euro9000-Einheiten können bis zu 2.700 Tonnen schwere Züge mit einer Maschine ziehen. Dafür bräuchte man je zwei Vectron- oder TRAXX-Einheiten. Die LTE-group setzt die Neuanschaffungen ab 2024 auf den Verbindungen von und nach Deutschland, den Niederlanden und Belgien ein. Damit stellt sie ein Signal für mehr Effizienz im Schienengüterverkehr über mehrere Grenzen.

JOACHIM HORVATH

ACS Logistics

Excellent Logistics Solutions for Global Supply Chains. Anytime. Straightaway.

Global logistics made in Austria. ACS Logistics is a leading quality provider specializing in customized logistics solutions.

Air Freight • Sea Freight • Contract Logistics
Information Logistics • Supply Chain Solutions

See more at www.acslogistics.at

