

Intermodal

EIN SPECIAL DER INTERNATIONALEN WOCHENZEITUNG VERKEHR



Fotos: AdobeStock / Yellow Boat | Roland Spedition / Raimo Rumppler

„Wir leben vom Service“

Der Intermodal-Operateur Roland Spedition hat ein gutes Jahr hinter sich. Geschäftsführer **Nikolaus Hirschall** wünscht sich weniger Bürokratie und mehr Wettbewerbsgleichheit zwischen Schiene und Straße.

von Josef Müller

Klagen kann die Roland Spedition über das vergangene Jahr nicht. „Wir sind mit dem Ergebnis 2024 sehr zufrieden. 120.000 TEU haben wir auf die Schiene gebracht und 66 Millionen Euro Umsatz erwirtschaftet“, bilanziert Nikolaus Hirschall, einer der beiden Geschäftsführer von Roland Spedition. Hirschall hat gemeinsam mit Christian Gutjahr vor 20 Jahren das Ruder bei Roland übernommen.

Das Volumen fiel im Vorjahr im Vergleich zum Jahr 2023 zwar geringfügig zurück, „ich sehe das aber nicht dramatisch“, sagt der Manager gegenüber *Verkehr*. Doch: Das dynamische wirtschaftliche Umfeld und die geopolitischen Unwägbarkeiten wirken sich auf das Intermodal-Geschäft aus, besonders im maritimen Kombi-Verkehr, in dem Roland ausschließlich für Spediteure und Reeder als neutraler und unabhängiger Partner tätig ist. Hirschall betont, dass das so bleiben wird und dass sich trotz der HHLA-Beteiligung von 51 Prozent im Vorjahr (Hirschall und Gutjahr halten immer noch 49 Prozent an Roland) für Kunden nichts verändern wird. Hirschall und Gutjahr setzen beim Geschäftsmodell Intermodal-Verkehr auf Kontinuität. „Wir leben vom Service für unsere Kunden“, denn es gilt nicht nur die vielen Container jährlich zu den europäischen Süd- und Nordhäfen zu transportieren, sondern auch um

professionellen Kundenservice. Täglich bzw. mehrmals wöchentlich fahren Roland-Züge – unter dem Traktionsregime von Wiener Lokalbahnen Cargo – zu den Häfen Hamburg, Bremerhaven und Wilhelmshaven. Abgangsorte in Österreich sind Wien, Enns, Salzburg und Graz.

Flexibilität wird wichtiger

Die in diesem Monat operativ gestartete Gemini-Kooperation von Maersk und Hapag-Lloyd führt zu veränderten Hafenanläufen und Fahrplänen, wodurch Flexibilität wichtiger denn je wird. Doch das starre Trassensystem des dortigen Infrastrukturbetreibers Deutsche Bahn erschwert schnelle Anpassungen, so Hirschall. Ob der zahlreichen Baustellen kommt es zu zahlreichen Zugverspätungen und Engpässen, was dazu führt, dass Kombi-Züge flexibel disponiert werden müssen. Gleichzeitig muss Roland beispielsweise bis Ende März dieses Jahres die gewünschten Trassen auf dem deutschen Bahnnetz für

das ganze Jahr 2026 bestellen – und das, ohne genau zu wissen, wie sich die Branche entwickeln wird. Und nun kommt es noch härter: Heuer hat DB InfraGO als Infrastrukturbetreiber des DB-Netzes die Trassenpreise um 16 Prozent erhöht; 2026 droht die nächste Erhöhung um 19 Prozent. Dazu kommt, dass für die Nichtnutzung einer Trasse eine saftige Storno-Gebühr verlangt wird. Außerdem werden die Förderungen zugunsten des Güterverkehrs zurückgefahren. Für Hirschall ist das schwer verständlich, denn: „Für eine schlechte Infrastruktur müssen wir mehr bezahlen.“ Das kommt bei den DB-InfraGO-Kunden gar nicht gut an. Hirschall zeigt sich aber zufrieden mit den österreichischen Verhältnissen im Bahnbereich: „Hier sind wir sowohl bei der Finanzierung als auch bei der Infrastruktur gut aufgestellt.“

„Wir müssen täglich umplanen und haben ein Team aufgestellt, um Kunden über Veränderungen zu informieren.“

Nikolaus Hirschall, Geschäftsführer der Roland Spedition



Nicht nur landseitig ist viel Flexibilität im Intermodal-Verkehr gefragt, auch auf der Seeseite gibt es Unwägbarkeiten, wie beispielsweise die Überlastung in den Seehäfen,

unpünktliches Eintreffen der Schiffe oder das Routing der Schiffe von Fernost nach Europa. Die Reeder leiten derzeit ihre Schiffe aufgrund der Huthi-Attacken um Afrika herum nach Europa, was längere Fahrzeiten verursacht. Die Fahrt durch den Suez-Kanal ist für viele Reeder derzeit tabu. Hirschall: „Wir müssen täglich neu oder umplanen und haben eigens ein Team aufgestellt, um Kunden laufend über Veränderungen zu informieren.“ Das Seefracht-Geschäft habe sich seit der Coronapandemie spürbar verändert, vor allem die Lieferketten sind nicht mehr so, wie sie mal waren, so die Wahrnehmung von Hirschall.

Politischer Handlungsbedarf

Richtet sich Hirschalls Blick auf die künftige österreichische Bundesregierung, so wünscht er sich eine stärkere Berücksichtigung des Güterverkehrs. Güterzüge sollten sich nicht den Personenzügen unterordnen müssen, sondern auf dem Bahnnetz gleichwertig behandelt werden. Und es brauche mehr Wettbewerbsgleichheit zwischen Schiene und Straße.

Notwendig wäre auch ein Bürokratieabbau – sowohl auf nationaler als auch EU-Ebene. Die zahlreichen Reportings, das Lieferkettengesetz oder die EU-Taxonomie binden in der Wirtschaft zu viele Ressourcen und drohen, den Wirtschaftsstandort Österreich bzw. Europa ins Abseits zu rücken.