

Mit dem KV weiter wachsen

Lkw Walter expandiert – und will zugleich 330.000 Tonnen CO₂ einsparen

105 Millionen

LITER DIESEL SPART
LKW WALTER DURCH
KOMBINIERTE VERKEHRE
JÄHRLICH EIN

Das auf Lkw-Komplettladungen spezialisierte Familienunternehmen Lkw Walter will auch im Kombinierten Verkehr (KV) weiter wachsen. „Wir haben unsere Transporte in der Vergangenheit jährlich zwischen fünf und zehn Prozent gesteigert, und dabei soll es auch bleiben“, sagt Direktor Michael Krainthaler. Mit rund 1,5 Millionen Full-Truck-Loads haben die Österreicher im Geschäftsjahr 2018/2019 einen vorläufigen Umsatz von 2,08 Milliarden Euro (Vorjahr: 2,01 Milliarden Euro) erzielt. Rund ein Viertel davon wurde intermodal abgewickelt. Damit die CO₂-Einsparungen in Höhe von 330.000 Tonnen durch die Verlagerung von Straßentransporten auf die Schiene weiter ausgebaut werden können, bedürfte es aber einer gezielteren Förderung durch die Politik.

Bahn und Schiff werden bei Lkw Walter im Verhältnis zwei Drittel zu einem Drittel für die Hauptstrecke genutzt. Das Unternehmen sieht sich als Pionier bei der Entwicklung intermodaler Verkehre und bietet täglich mehr



als 300 Abfahrten auf über 200 KV-Routen in alle europäischen Wirtschaftszentren. „Wir sorgen für den Vor- und Nachlauf und verlassen uns auf die Expertise von KV-Operateuren“, erläutert der

Manager. Das gelte ebenso für den Short-Sea-Bereich.

Das Unternehmen verfügt über mehr als 10.000 kranbare Mega-trailer und Standardsattelaufleger vom deutschen Hersteller Krone, die alle mit GPS ausgestattet sind. „Wir investieren ausschließlich in kranbares Equipment“, betont Krainthaler. „Und GPS ist für die Trailer viel wichtiger als für die Zugmaschinen.“ Die Transportpartner seien oft kleinere Betriebe mit drei bis zehn Fahrzeugen, die alle besucht und auditiert würden.

Antriebe testen

Um die Umweltbilanz weiter zu verbessern, werden auch alternative Antriebsformen getestet. So gab es beispielsweise Versuche mit LNG-Fahrzeugen im Ruhrgebiet. „Hier wäre aber ein dichteres Tankstellennetz nötig“, gibt Krainthaler zu bedenken. Außerdem seien die Anschaffungskosten für umweltschonendere Lkw immer noch sehr hoch und der Wiederverkaufswert eine unbekannte Größe. Lang-Lkw sind für die Österreicher jedenfalls überhaupt kein Thema. „Wir wollen so standardisiert wie möglich sein und haben ausschließlich 13,60 Meter lange Fahrzeuge im Einsatz. Das ermöglicht uns eine optimale Planung“, hebt Krainthaler die Vorzüge hervor.

Und diese detaillierte Planung ist nötig, denn der Erfolg des Unternehmens basiert auf einer Auslastung von mindestens 95 Prozent. Um gegenüber dem reinen Straßentransport konkurrenzfähig zu sein, wird ausschließlich mit Ganzzügen oder fixen Mengeverpflichtungen gearbeitet; Einzelladungsverkehre gibt es nicht. „Wir kombinieren die Warenströme der Kunden“, erläutert der KV-Koordinator Thomas Telfner die Strategie. „Dabei tragen wir das Auslastungsrisiko, aber wir können auch besser Einfluss nehmen.“ Das Netz der Company-Trains soll weiter ausgebaut werden.

Das Angebot des Unternehmens deckt ganz Europa ab. Jüngst wurden beispielsweise neue Züge nach Rumänien gestartet. Aber auch Russland, Zentralasien und der Nahe Osten sind wichtig, nach dem Arabischen Frühling kamen Tunesien und Marokko dazu. Insbesondere Polen wird als hochinteressanter Markt eingeschätzt, aber dort sei man nach wie vor stark auf die Straße fokussiert, berichtet Telfner. In Richtung Großbritannien bietet Lkw Walter diverse Short-Sea-Verbindungen an. Auch unbegleitete Verkehre sind hilfreich angesichts des wohl bevorstehenden Brexits.

Das Thema Fahrermangel stellt sich ja nicht direkt, aber die Transportpartner können die zunehmend schwierige Personallage leichter bewältigen, da die Fahrer bei den Kombinierten Verkehren grundsätzlich zu Hause übernachten. Technische Lösungen wie Platooning oder Oberleitungs-Lkw hält Krainthaler für Zukunftsmusik, die im Tagesgeschäft nicht weiterhelfe. Autonomes Fahren sei zudem auf der Schiene viel leichter umzusetzen. „Dort haben wir bereits jetzt nur einen Lokführer für bis zu 38 Einheiten und keine Staus und Fahrverbote. Investitionen wären hier viel besser untergebracht.“

Um die zunehmende Verkehrsüberlastung und daraus

WENIGER EMISSIONEN

Mit Kombinierten Verkehren könnten Schadstoffemissionen und insbesondere das Treibhausgas CO₂ erheblich reduziert werden, betont man bei Lkw Walter. Auf der Bahn gingen sie um 55 Prozent, beim Short-Sea-Shipping um 75 Prozent zurück.

resultierende Einschränkungen umweltschonend in den Griff zu bekommen, müsse die Politik dafür sorgen, dass die Bahn wettbewerbsfähiger werde, zeigt sich der Manager überzeugt. Die Schweiz habe hier eine Vorreiterrolle, grundsätzlich aber seien die Probleme überall in Europa gleich. Benötigt würden weitere Terminkapazitäten, Investitionen in die Infrastruktur, um längere und schwerere Züge zu ermöglichen, und der Ausbau von Viermeterkorridoren.

Text: Regina Weinrich |
Fotos: Lkw Walter

DAS UNTERNEHMEN

- Lkw Walter Internationale Transportorganisation (Wiener Neudorf) wurde 1924 gegründet
- Das Unternehmen befindet sich zu 100 Prozent in Familienbesitz und erwirtschaftete mit 1.781 Mitarbeitern im Geschäftsjahr 2018/2019 einen vorläufigen Umsatz von 2,08 Milliarden Euro
- Die mehr als 10.000 kranbaren Auflieger des Komplettladungsspezialisten sind alle mit GPS ausgerüstet
- Alle Trailer sind eigenfinanziert und werden in Österreich, Deutschland und Belgien gewartet
- Für Lkw Walter ist Deutschland der wichtigste KV-Markt



Standardisiert unterwegs: Lkw Walter ist ausschließlich mit 13,60 Meter langen Trailern unterwegs, um die Planung zu optimieren.

Dem Sanierungstau auf der Spur



Betreiber von Liegenschaften tun gut daran, Gebäude und Anlagen baulich und technisch auf ihren Zustand hin bewerten zu lassen. So lassen sich finanzielle Überraschungen und Engpässe vermeiden. Denn erst die monetäre Bewertung von Mängeln und Schäden durch unabhängige Fachleute zeigt den wahren Sanierungstau im Immobilienbestand.

Eigentümer und Betreiber von Immobilien sind sich oft nicht über den wahren Zustand der Gebäude im Klaren, beobachten die Sachverständigen von DEKRA. Dabei ist es bei öffentlichen Liegenschaften und umfangreichen Immobilienbeständen wichtig, nicht von hohen Sanierungsaufwendungen überrascht zu werden.

Für den Bewertungs-Check nehmen interdisziplinäre Teams aus Experten die

Immobilien unter die Lupe: Sie beurteilen bauliche Mängel, Zustand der technischen Gebäudeausrüstung und Brandschutzeinrichtungen. Im Zuge dieser Zustandsfeststellung entsteht ein Bild der voraussichtlichen kurz-, mittel- und langfristigen Sanierungs- und Instandhaltungs-Aufwendungen. Dabei gilt: Sicherheitsrelevante Schäden und Mängel müssen sofort behoben werden.

Bei technischen Anlagen erfährt der Betreiber darüber hinaus, mit welchen Sanierungskosten über die kommenden Jahre gemäß dem Lebenszyklus zu rechnen ist. Speziell bei Gebäuden ermöglicht eine objektive Zustandsbewertung die Entscheidung, ob in bestimmten Fällen ein Abriss der Sanierung vorzuziehen ist.

Weitere Informationen:
Tel. +49.800.333 333 3