

# 10.000 Trailer, kein LKW

**LKW Walter** macht dem eigenen Namen auf den ersten Blick wenig Ehre: Der österreichische Logistiker hat keinen einzigen LKW mehr. Dafür aber Millionen Komplettladungen.

Von Kurt Metz

Bei LKW Walter merkt der Besucher nichts vom stockenden Straßenverkehr auf der Brennerachse. Obwohl nur einige hundert Meter von der hochfrequentierten A12 und der Inntalbahnstrecke entfernt, laufen hier, in der modernen Kufsteiner Niederlassung, die Fäden des Kombinierten Verkehrs auf der Nord-Süd-Achse zusammen. Der ist für das traditionsreiche Unternehmen die Lösung, wenn es um überlastete Straßen oder - vor allem im Alpenraum - steigende Transportrestriktionen geht. Die Zahlen geben dieser Strategie Recht: LKW Walter ist in den vergangenen Jahren jeweils zwischen 5 und 10 Prozent gewachsen.

## Kerngeschäft Komplettladungen

Der österreichische Logistiker organisiert vor allem Komplettladungen auf der Straße und im Kombinierten Verkehr - in ganz Europa sowie von und nach Russland, Zentralasien, dem Nahen Osten und Nordafrika. Schon seit 1984 spielt dabei der Kombinierte Verkehr eine wichtige Rolle - insbesondere in der Kombination Schiene/Straße, aber auch im Short Sea Shipping. LKW Walter bucht dafür langfristig fixe Kapazitäten auf Seeschiffen und Zügen - vom einzelnen Taschenwagen bis hin zu kompletten Zügen, den eigenen „Company Trains“.

## Nur standardisierte Trailer

Eingesetzt wird ein standardisierter, kranbarer Trailertyp von 13,60 m Länge, mit einem Verladegewicht von bis zu 29 t und Platz für 34 Europaletten. Mehr als 10.000 Auflieger tragen den markanten Firmenschriftzug. Die weitaus meisten - zwei Drittel - seien Standard-Tautliner, sagt Michael Krainhäler, der als Direktor für Verkehre zwischen Deutschland und Italien verantwortlich ist. Ein knappes Drittel sind Megatrailer, hinzu kommen noch etwa 600 Coiltrailer.

Alle sind mit einem Telematiksystem ausgerüstet und erfüllen die Ladungssicherungs-Anforderungen gemäß EN 12642 Code XL. Die konsequente Standardisierung, die sich auch an den gängigen Taschenwagen für den Transport auf der Schiene orientiert, ermöglicht dem



Ein bekanntes Bild in nahezu allen Kombiterminals Europas: Einheiten von LKW Walter reisen bevorzugt auf der Schiene.

## Das ist LKW Walter

LKW Walter wurde 1924 in Wien gegründet und befindet sich bis heute zu 100 Prozent in Familienbesitz. Das Logistikunternehmen mit Sitz im Wiener Neudorf beschäftigt rund 1.800 Mitarbeiter, die sich mit Kunden und Transportpartnern in 35 Sprachen verständigen. Über 200 Short-Sea- und Bahnrouen verknüpfen mit mehr als 300 täglichen Abfahrten alle wichtigen Wirtschaftszentren in Europa.

Im Geschäftsjahr 2018/2019 beförderte LKW Walter 1,5 Mio. Komplettladungen (Full Truck Load, FTL), davon ein Drittel im Kombinierten Verkehr, und setzte damit mehr als 2 Mrd. EUR um. (km/kl)

Dienstleister eine hochflexible und optimierte Planung.

## Nur auditierte Transportpartner

LKW Walter besitzt keine Zugfahrzeuge. Transportpartner, speziell geschult und regelmäßig auditiert, übernehmen stattdessen mit eigenen LKW den eigentlichen Transport und den Vor- und Nachlauf mit Kombiterminal oder Hafen. Mittels GPS-Ortung werden die Transporte von der Abholung bis zur Auslieferung mit dem hauseigenen Transportüberwachungssystem in Echtzeit verfolgt.

## Ein Drittel kombiniert

„Für LKW Walter sind umweltschonende Transportlösungen das A und O“, sagt Thomas Telfner, der die intermodalen Aktivitäten in Kufstein steuert. „Im Kombinierten Verkehr

Straße-Schiene senken wir die CO<sub>2</sub>-Emissionen um 55 Prozent. In der Verbindung von Straße und Short Sea Shipping sind es sogar 75 Prozent.“ Rund 400.000 LKW-Fahrten hat der Dienstleister im vergangenen Jahr von der Straße auf den intermodalen Verkehr verlagert - zwei Drittel davon auf die Schiene. Immerhin rund ein Drittel aller anfallenden Transporte belasten damit die Straßen nur bei den kurzen Vor- und Nachläufen.

Für die Straßentransporte sind nur Zugfahrzeuge mit Euro-V- und Euro-VI-Motoren zugelassen. Auch Versuche mit LNG-Fahrzeugen gibt es derzeit: Sie werden im Ruhrgebiet getestet. Ein flächendeckender Einsatz ist aber wegen des noch zu weitmaschigen Tankstellennetzes und der hohen Anschaffungskosten noch ungewiss.