

dispo

www.industrieweb.at/logistik

Foto: fotolia.com/Coboures-pk

Pub. | GZ 022033351 M | WSKA Verlag GmbH, Dendler Straße 45, 1200 Wien | Euro 3,80



Werkzeuge für die digitale Transformation



Lekkerland

Raphael Maier über Erfolgsfaktoren und Herausforderungen in der Logistik

Dambach + SEW

Energiespeichersystem für Hochregallager bei Boehringer Ingelheim

32. BVL
Logistik
Dialog

Vorsicht, explosiv!

Der falsche Umgang mit Gefahrgut birgt erhebliche Risiken. Gefahrgut wird angeblich viel zu oft ohne entsprechende Sicherheits-Vorkehrungen transportiert und gelagert. Karl Böntner, der Geschäftsführer des Gefahrgutlogistikunternehmens Saexinger, macht im Interview mit dispo explizit auf diese Problematik aufmerksam.

Welche Fehler werden bei der Gefahrgutlagerhaltung beziehungsweise beim Gefahrguttransport häufig gemacht?

Karl Böntner: Bei größeren Produktions- und Handelsunternehmen, die Gefahrgut selbst lagern, wird auf hohem Niveau gearbeitet. Das liegt ganz einfach daran, dass sie aufgrund ihrer Größe und der Mengen der behördlichen Kontrolle stärker unterliegen. Daneben gibt es aber im Lagerhaltungsbereich „schwarze Schafe“. Das schließen wir da-

von Johannes Tomsich

raus, weil der Anteil an beförderten Gefahrgut viel höher ist als jener, der in der Lagerhaltung manipulierbar ist. Es gibt ungefähr 50.000 Palettenplätze von registrierten Gefahrgutlogistikern in Österreich.

Ich unterstelle vielfach Unwissenheit, nicht immer ist Vorsätzlichkeit im Spiel. Manche Handelshäuser haben mit einem kleinen Warenbestand angefangen und dann sind Gefahrgüter einfach dazugekommen. Irgendwann kommt man drauf, dass die Lagerung nicht vorschriftsmäßig erfolgt.

Darüber hinaus gibt es aber auch solche, die vorsätzlich agieren: Im Warenausgang wird die Palette einfach schwarz foliert. Die Palette wird verladen als „diverse Kaufmannsware“, in Wirklichkeit transportiert man aber Ge-

fahrgut. Die Zielsetzung des Absenders oder des Verladers ist es, die Vorschriften für den Gefahrguttransport zu umgehen, um sich gewisse Kosten sowohl beim Transport als auch für die Dokumentation zu ersparen. Man erspart sich den Gefahrgutbeauftragten. Ich kenne solche Firmen.

Das Kontingent an Gefahrguttransporten steigt ebenso. Ich würde mir viel mehr Kontrollen der Exekutive dabei wünschen. Die offiziell angegebenen Mengen an Gefahrgut würden sich gewaltig erhöhen und damit auch der Preis für den Transport.

Und wenn bei einem Unfall etwas passiert, wie sieht es dann mit der Haftung aus?

Dann wird es spannend. Wenn der Spediteur nachweisen kann, dass es für ihn aus den Papieren nicht ersichtlich war, dass es sich beim Ladegut um Gefahrgut gehandelt hat, dann wird er wahrscheinlich freigesprochen.

Wenn die Exekutive bei einer Verkehrskontrolle draufkommt, wird es zuerst einmal Anzeigen hageln, für den Lenker, für den Beförderer, für den Absender. Es wird dann im Rahmen von einem Verfahren darstellbar sein, wer aller mithaftet. Wenn sich das die Behörden historisch länger zurück anschauen, dann sind solche Sachen gewaltig unternehmensschädigend.

Wenn aber mal ein Lkw im Graben

liegt, dann kommt auch noch die Thematik der Versicherung dazu. Bei einer Falschdeklaration der Ware kann es sein, dass die Versicherung keine Kosten übernimmt.

Aber auch im Lager würden Sie sich mehr Kontrolle wünschen?

Die größere Challenge seitens der Behörden besteht hier. Dort fehlen genauso die Ressourcen. Wenn die keinen Auftrag kriegen, täglich 20 Hinterhof-Firmen zu kontrollieren, dann passiert das halt nicht.

Firmen erkundigen sich bei uns, weil sie demnächst eine gewerberechtliche Überprüfung haben und draufkommen, dass „der Hut vielleicht brennen“ könnte. Und manche würden dann gerne bei uns nur für diesen einen Tag ein Lager anmieten.

Es herrscht also viel Unverständnis für eine sachgemäße Gefahrgutlagerung?

Dass eine Sachbearbeiter-Kraft die Auswirkungen einer unsachgemäßen Gefahrgutlagerung nicht versteht, ist vielleicht nachvollziehbar, aber es ist teilweise wirklich „mutig“ von Geschäftsführern solche Haftungsfragen zu negieren. Denn, was bedeutet das, wenn

durch eine illegale Lagerhaltung etwas passiert?

Dass die Versicherung im Schadensfall – etwa bei einem Brand – ihren Kopf aus der Schlinge zieht. Der ganze Schaden plus natürlich die strafrechtlichen Verfahren kommen dann auf sie zu.

Darüber hinaus gibt es aber wahrscheinlich auch einen nicht geringen Anteil solcher, die vorsätzlich agieren – da wird ganz einfach im Ausgang alles schwarz foliert, man meldet dem Spediteur oder dem Frachtführer nicht, was verladen wird, sondern die kriegen eine Palette mit „diverser Kaufmannsware“ und in Wirklichkeit transportieren sie Gefahrgut.

Karl Böntner, Geschäftsführer Saexinger



Foto: Saexinger



Möglicherweise ist das ein wenig die österreichische Mentalität, nach dem Motto: Jetzt ist die ganzen Jahre nichts passiert und wenn was passiert, dann gibt es ja Anwälte. Wir schieben das Problem gerne irgendwohin und wenn das wieder auftauchen sollte, dann werden wir uns schon darum kümmern.

Wie stark umkämpft ist dieser spezielle Logistiksektor?

Im Gegensatz zum klassischen Logistikmarkt gibt es bei uns keine Grabenkämpfe und diesen harten Verdrängungswettbewerb, wir sind lediglich drei große Anbieter in Österreich. Mit dem einen gibt es sogar eine Kooperation, wir helfen uns bei gewissen Thematiken.

Bei der preislichen Gestaltung würde ich sagen bewegt sich der österreichische Gefahrgutlogistikmarkt auf einem fast einheitlichen Niveau.

Gibt es also auch weniger Wettbewerb durch ausländische Firmen?

Das haben wir schon - mit den Lägern, die im Osten entstanden sind, zum Beispiel in Bratislava, zwischen Prag und der Grenze zu Deutschland. Da stehen renommierte Logistikdienstleister dahinter. Und die können nur am modernsten Stand so etwas errichten. Deren Vorteile sind Lohnersparnisse, da dort ein Lagerarbeiter umgerechnet zirka 500 Euro im Monat verdient. Aber bei den Gesamtlogistikkosten macht das vielleicht 20 Prozent weni-

ger aus. Außerdem spielen hier Konzernentscheidungen mit, die wir wenig beeinflussen können.

Können Sie bei Ihrem Geschäft das Umsatzaufkommen resultierend aus Lager und Transport im Verhältnis zueinander quantifizieren?

Ich trenne das normalerweise nicht, weil ein Großteil des Frachtaufkommens mit dem Lagerhaltungsbereich zusammenhängt.

Früher war die Lagerlogistik der weitaus stärkere Bereich. Da sind wir auch kapazitätsmäßig an der Obergrenze. Aber durch den Transport lässt sich viel schneller Umsatz generieren. Die Flotte ist in den letzten Jahren enorm gewachsen, wir haben heute 14 Fahrzeuge, dazu beschäftigen wir immer mehr Subfrächter.

Die Nachhaltigkeit liegt natürlich eindeutig in der Lagerhaltung, erstens aufgrund der längerfristigen Verträge (Laufzeiten von bis zu drei Jahren). Ein Großteil unserer Kunden sind Langzeitkunden, darunter einige renommierte Großkonzerne.

Umsatzmäßig ist heute der Frachtanteil der größere.

Welche Branchen bedienen sich hauptsächlich Ihres Angebots?

Automotive, der Autozubehörmarkt ist stark - Cockpitspray, Scheibenreiniger, Felgenreiniger, Korrosionsschutz, die Chemische Indus-

Eine unsachgemäße Lagerung kann im Schadensfall, etwa bei einem Brand, bedeuten, dass die Versicherung keine Kosten übernimmt. Dazu kommt noch ein Strafverfahren auf den Geschäftsführer zu.

trie - Galvanik, Reinigungsmittelindustrie, Pflanzenschutz - Fertigprodukte und Produktionsware, Kosmetik, dann Handelsunternehmen, Farben und Lacke. Und in den letzten Jahren sind Baustoffe dazugekommen. Lange Zeit haben die Baustofflogistiker geglaubt, dass sie Kleber für Parkett oder Markierfarben klassisch transportieren können. Nach dem Motto: Dieses rote Zeichen ist ein bisschen „kreative Gestaltung“ am Kanister. Oder etwa ätzende Stoffe oder Reiniger. Diese Firmen haben oft kein Verständnis für Gefahrgut. Wir haben mit ihnen endlose Diskussionen.

Ein neues sehr spannendes Einsatzgebiet für uns ist die Pharmalogistik.

Somit erschließt sich insgesamt ein riesen Spektrum an Kunden und deshalb sind wir von Wirtschaftskrisen weniger betroffen als andere. Wir konnten eigentlich auch in allen schwierigen Jahren kontinuierlich den Umsatz und die Erträge steigern.

Planen Sie demnächst in technische Verbesserungen zu investieren? Etwa einer Automatisierung im Lager oder modernen Kennzeichnungssystemen.

Betreffend Automatisierung im Lager: Wir sind intensiv mit Feinkommissionierung beschäftigt. Dies ist sehr zeitaufwendig und humankapitalintensiv, denn man kann dabei kaum automatisierte Systeme einsetzen. In der Lagerhaltung ist der Einsatz von Menschen für uns also notwendig.

Kunden, etwa im Autohandel, bestellen keine Vollpalette, sondern dreimal die Woche kleine Einheiten. Ich sage dann immer: Ihr dürft Euch nicht aufregen über hohe Logistikkosten. Aber generell wird das in unserem Bereich auch noch gut bezahlt.

Wir planen derzeit, eine neue EDV anzuschaffen. Zukünftig wird die EDV vorgeben, wo was gelagert wird. Heute gibt das noch der Mensch vor.

Werden dabei Barcode-Systeme zum Einsatz gelangen?

Nein, wir arbeiten mit Kommissionier-Scheinen. Das liegt daran, dass viele unserer Kunden keine Barcodes verwenden und wir nicht bereit sind, tausende Colli nachzuetikettieren. Das zahlt uns niemand und die Produktionslogistiker bei unseren Kunden sind auch nicht dazu bereit.

Wir bedanken uns für das Gespräch.