Fotos: Saexinger

Beim Transport gefährlicher Güter sind geschultes Fahrpersonal und ADR-konforme Fahrzeuge stete Voraussetzung.

Mehr Regeln – mehr Sicherheit

INTERVIEW – Karl Böntner behauptet sich mit seiner Spedition auf dem österreichischen und europäischen Markt. Inflation und die Steigerung der Automatisierung in der Logistik sind nicht seine einzigen Bewährungsproben. VON JAN RUNZHEIMER

Die Branche für Gefahrgut Logistik ist seit jeher ein stark reguliertes Geschäft. Hohe Eintrittsbarrieren in den Markt sind ein Schutz für die Geschäftstätigkeit bestehender Anbieter. Wer jedoch auf Dauer bestehen will, muss den stets verbesserten Sicherheitsbestimmungen entsprechen. Das bedeutet viel Einsatz – sowohl persönlich als auch finanziell. Dazu kommen hohe Energiekosten, Nachwuchssorgen, der Ruf nach mehr Work-Life-Balance durch bestehende Mitarbeiter und die Befürchtung, auch durch Zuwanderung in Zukunft bei den Fachkräften nicht aus dem Vollen schöpfen zu können.

gela Herr Böntner, spüren Sie aktuell Auftragsrückgänge?
Böntner: Seit Mitte des Jahres 2023 spüren wir eine verhaltene Nachfrage-Situation, bedingt durch die hohe Inflation in Österreich. Österreich liegt mit dieser weit über dem EU-Durchschnitt. Die Logistik ist nun mal Indikator, wie es gesamtwirtschaftlich läuft. Wir befinden uns in einer Abwärtsspirale. Als Spedition Saexinger haben wir im Jahr 2022 noch eine Auftragssteigerung von 45 Prozent gegenüber dem Vorjahr verzeichnen können. Im Jahr 2023 waren es noch beinahe 14 Prozent. Ich gehe davon aus, dass wir für 2024 maximal ein Wachstum von drei bis vier Prozent erleben werden.

gela Was lässt Sie sicher sein, dass Ihr verfolgtes Geschäftsmodell auch zukünftig noch so gut nachgefragt ist?
Böntner: Nachdem die gesetzlichen Rahmenbedingungen ständig verschärft werden und dazu Lithiumionen-Akkus ein gefahrgutrechtlich immer relevanteres Thema werden, sehe ich unser Geschäftsmodell nicht gefährdet. Ich bin, was die Lagermengen angeht, unter den ersten drei in Österreich. Wir haben in Österreich auf diesen Bereich bezogen ein Oligopol, eine Minderheit verfügt über die Kapazitäten.

gela Wie steht es, speziell auf Ihre Firma gemünzt, um die Digitalisierung Ihrer Lagerhaltung?
Böntner: Grundsätzlich hätten wir als Unternehmen mehr Interesse zu digitalisieren als unsere Auftraggeber. Wir sind aber gerade dabei, einen neuen Standort zu planen und dort soll neben einem erweiterten Spektrum der Digitalisierung auch verstärkt auf Teilautomatisierung gesetzt werden. Wir werden es aufgrund unseres Geschäftsmodells niemals schaffen, eine komplette Automatisierung herzustellen. Wir sind im Kommissionier-Bereich sehr stark. Wir beschäftigen uns nicht mit Einlagern und Auslagern von Vollpaletten. Wir kommissionieren aus dem Karton zwei, drei Stück heraus, wie es der Kunde wünscht. Wir haben uns einen Namen gemacht, dass wir auf diesem Niveau hochwertig arbeiten. Wir liegen bei 60.000 Sendungen im Vorjahr. Da ist vom 1 Kilo-Paket bis zur Komplettladung mit 24 Tonnen alles dabei. Die Fehlerquote beträgt 0,44 Prozent, ist also vernachlässigbar.

gela Welche Erwartung haben Sie denn an Firmen, die sich an Sie wenden? Was muss vorliegen, damit Sie regelkonform arbeiten können?
Böntner: Die Qualität der Sicherheitsdatenblätter lässt oft zu wünschen übrig. Es gibt noch immer genug Unternehmen, vor allem aus dem Mittelstand, die nicht über Quality-Abteilungen im eigenen Haus verfügen. Auch wenn wir Ware aus dem asiatischen Raum bekommen, kommt es immer wieder vor, dass diese nicht den allgemeinen ADR-Vorschriften entsprechen, auch nicht den Lagerhaltungsvorschriften. Oder in Sachen Verpackung, weil die Baumusterprüfung entweder nicht passt oder eine Falschkenn-

zeichnung vorliegt. Vorrangig im Bereich der Limited Quantities müssen wir Aufklärungsarbeit leisten. Wir müssen Aufklärungsarbeit leisten, dass eine Ware, die im Gefahrguttransport freigestellt ist, in der Lagerhaltung jedoch ein Problem darstellen kann.

gela Welche Unterschiede gibt es in der Gesetzgebung zwischen den Ländern Österreich und Deutschland in Bezug auf Gefahrgut und die Lagerhaltung?
Böntner: Internationales Recht oder europäisches Recht kann nur minimal durch die nationalen Gesetzgebungen beeinflusst werden. Beim Transport ist es eher ein überschaubares Thema. Was die Lagerhaltung angeht, muss ich Ihnen sagen, dass wir in Österreich ein föderalistisches System mit neun Bundesländern und neun unterschiedlichen Interpretationen einer Gewerbeordnung haben. Auf dem deutschen Markt sind wir nicht als Lagerhalter tätig.

„Grundsätzlich hätten wir als Unternehmen mehr Interesse zu digitalisieren als unsere Auftraggeber."

gela Gibt es regulatorische Hindernisse, von denen Sie sich wünschen, dass diese geändert werden oder wegfallen sollten?
Böntner: Je mehr Vorschriften es gibt, desto sicherer ist der gesamte Markt. Grundsätzlich haben wir enorme Eintrittsbarrieren und das ist der Grund, warum es in Österreich so wenige Gefahrgutlager gibt. Behördliche Auflagen und jährliche Kontrollen bedeuten einen hohen Aufwand. Auf der anderen Seite muss man sagen, dass wir, wahrscheinlich deckungsgleich zu Deutschland, eine enorme Bürokratie aufgebaut haben. Egal, ob das jetzt im Anwohner-Schutz ist, im Umweltschutzbereich oder in der Ausführung der bautechnischen Richtlinien.

Am Wiener Standort habe ich ein Objekt, das 35 Jahre alt ist. Das kann ich gar nicht auf den neuesten Stand der Technik bringen. Da müsste ich eine neue Halle bauen. Auf der anderen Seite ist es gut für uns als Betrieb, dass Mitbewerber nicht leicht in den Markt eintreten können. Das tatsächliche Gefährdungspotenzial liegt ohnehin bei den unzähligen Betrieben, die eine illegale Lagerhaltung betreiben.

gela Warum hat sich Ihre Firma auf Gefahrgut spezialisiert?
Böntner: Wir sind ein Familienbetrieb in der dritten Generation. Mein Vater hat bereits Ende der 1980er-Jahre ein Gefahrgutlager errichtet. Wir hatten Kunden in dem Bereich, die das forciert wissen wollten. Und wir waren die ersten, die als Spediteur in Österreich ein Gefahrgutlager in dieser Dimension errichtet haben. Damals mit fast 4.000 Palettenplätzen. Was uns auszeichnet, ist, dass wir uns nur auf den Bereich Gefahrgut-Logistik konzentriert haben. In Summe sind wir aktuell bei unseren drei Standorten auf rund 16.000 Palettenplätze gewachsen. In unserem Betrieb arbeiten bei 55 Mitarbeitern insgesamt sechs Gefahrgutbeauftragte, die sich tagtäglich um die gefahrgutrechtlichen Belange im Gewerberecht als auch im Transport kümmern. Wir bedienen die herkömmlichen Klassen, von der Gefahrgutklasse 2 Aerosole und Gasflaschen über brennbare Flüssigkeiten, umweltgefährdende Stoffe, ätzende Stoffe, giftige Stoffe, Gefahrgutklasse 5.1 und 5.2. Was wir nicht anbieten, ist die Beförderung explosiver und radioaktiver Stoffe sowie ansteckungsgefährlicher Stoffe.

gela Wie wirkt sich der Fachkräftemangel auf Ihre Geschäftstätigkeit aus?
Böntner: Es wird herausfordernd in den nächsten Jahren, wie wir den Warentransport gewährleisten. Ich glaube, das ist ein gesamteuropäisches Thema. Meiner Meinung nach beginnt der Fachkräftemangel bereits bei den 15-Jährigen. Wir bringen eine Jugend hervor, die keine Lehrstellen mehr findet, weil sie unqualifiziert ist, persönlich und fachlich. Diese Lücke werden wir auch durch Migration nicht schließen können. Dazu wollen die Mitarbeiter mehr Work-Life-Balance. Und das ist, gerade was den fahrenden Bereich angeht, schwierig zu realisieren.

Der 48-jährige Karl Böntner bietet mit der Spedition Saexinger ausgehend von den Unternehmensstandorten in Wien und Umgebung Transport- und Logistiklösungen im Gefahrgut- und Thermobereich an.

gela Welche Konzepte haben Sie, um fähige Mitarbeiter für die eigene Firma zu gewinnen?
Böntner: Grundsätzlich werben wir klassisch über Zeitungsinserate und über Social Media. Jedoch haben wir die Erfahrung gemacht, dass Mitarbeiterempfehlungen für uns zum Hotspot der Personalrekrutierung geworden sind – vor allem im fahrenden Bereich. Ein bestehender Mitarbeiter bringt einen anderen Fahrer mit und dann unternehmen wir sehr viel, um diesen auf das nötige Niveau zu bringen. ■