

09/2011 Brennstoffspiegel

Vom Inntal in die Ferne

Wie ein Spediteur seinen Mineralölbereich ausbaute und dabei noch 1,4 Millionen Euro an Investitionen sparte.

Seit 1825 existiert die Firma Dettendorfer in Nußdorf am Inn. Doch die Wurzeln des Familienunternehmens reichen noch viel weiter in die Vergangenheit. Die Vorfahren des heutigen Seniorchefs Johann Dettendorfer beförderten schon 1484 als Inn-Schiffer Lasten und Güter auf dem Fluss.

Den Weg in die Moderne trat man 1929 mit dem ersten LKW an. 1949 wurde der Speditionsbetrieb wieder aufgenommen und heute verfügt das Unternehmen über 170 eigene Zugmaschinen und 300 Sattelaufleger. Dazu werden rund 300 Fahrzeuge von Vertragsunternehmen betreut. Betreut heißt, die Partner können das gesamte Dienstleistungsangebot von Dettendorfer nutzen – von der Werkstatt bis zur Disposition. In dieser Größenordnung hat sich der Spediteur längst aus dem heimatischen Inntal nach ganz Europa ausgedehnt. „In unserem Betrieb werden 17 Sprachen gesprochen“, sagt der Senior nicht ohne Stolz. Rund 60 Prozent der 100 Millionen Euro Jahresumsatz werden im Inland realisiert, der Rest international. Um das sicher zu managen bedarf es modernster Technik. „Unsere Disponenten wissen immer genau, wo unsere LKWs sind, was und wie viel sie geladen haben, wann Ruhezeiten anstehen, wie schnell sie fahren oder wie hoch der Kraftstoffverbrauch ist.“ Selbst wenn – und das kommt halt auch mal vor – ein Fahrzeug gestohlen wird, muss der Fahrer nur seinen Disponenten anrufen, der dann die Polizei vor Ort direkt zum Ziel leiten kann. GPS macht's möglich. „Nach einer Stunde ist der LKW wieder auf seiner richtigen Route unterwegs“, weiß Dettendorfer aus eigener – guter – Erfahrung. Die laufenden Investitionen in den Betrieb lohnen sich also auf verschiedenste Weise.

So auch die in das neue Großtanklager in Kiefersfelden. Mit Teilen eines ehemaligen Zementwerks übernahm die Spedition zwei große Lagertanks, die sich hervorragend für ein eigenes Steuer- und Zolllager eigneten. Während der Rest der Altanlagen weichen musste, sollten die Tanks weiterbetrieben werden, was indes nicht so einfach möglich war. Eine ganze Latte behördlicher Auflagen musste erfüllt werden. Neben zollrechtlichen vor allem wasserrechtliche. Bei den bestehenden Tanks hätte allein die Realisierung des erforderlichen Rückhaltevolumens eine immense Investition bedeutet.

Sichere und günstige Lösung

Die Lösung bot die ITU mit dem Füllcomat®. „Durch den Einsatz von zwei dieser Umfüllstationen konnten wir insgesamt 1,4 Millionen Euro Baukos-

ten einsparen, alle rechtlichen Anforderungen erfüllen, ein hohes Umschlagvolumen absichern und die Bauzeit mit allen Planungsarbeiten auf etwa sechs Monate verkürzen“, berichtet Alois Anetsberger, Geschäftsführer der ITU Innovative Tank- und Umweltschutzsysteme GmbH. Ein Füllcomat® dient zur Entladung der Eisenbahnkesselwagen. Mit ihm kann, einschließlich der Rangierzeit, pro Stunde ein 80 Kubikmeter fassender Waggon eingelagert werden. Der zweite Füllcomat® managt die Beladung der Tankfahrzeuge. In 30 bis 40 Minuten ist ein Sattelzug befüllt und der gesamte Vorgang mit allen Belegen, so auch den seit 1. Januar 2011 für die Beförderungsverbrauchssteuerpflichtiger Waren ins Ausland erforderlichen EMCS-Begleitschreiben, abgeschlossen. Einfach zu bedienende und übersichtliche Steuerung ermöglicht ebenso den lückenlosen Mengennachweis, wie die unkomplizierte Handhabung durch den Tankwagenfahrer. Dabei wird Sicherheit in jeder Beziehung großgeschrieben. Ehe der Fahrer die Freigabe zur Verladung bekommt wird das Fahrzeug nach ADR geprüft, und es wird eine ganze Reihe von Angaben abgefordert.

Die Beladung der Straßentankwagen mit den gewünschten Produkten – Diesel, Biodiesel oder Heizöl – erfolgt über die im Füllcomat® installierten geeichten Dosiereinheiten mit einer Leistung bis zu 1.500 Liter pro Minute. Über die Dosiereinheiten werden auch aus einem IBC Färbemittel für Heizöl oder Additive für Biodiesel zugegeben. Sensoren überwachen ständig den ordnungsgemäßen Zustand der gesamten Tankanlage. Sollte eine Betriebsstörung festgestellt werden, erhalten nach einem Notfallplan vier Personen gleichzeitig eine Benachrichtigung auf Smartphones. Über das Cotas-System erfolgen die Auftragsabwicklung und die Bestandsführung. Entsprechende Löscherichte gehen an die Mabanft Deutschland GmbH & Co. KG nach Hamburg, deren Ware im Dettendorfer-Lager umgeschlagen wird.

Gute Zukunftsaussichten

Den Mineralöl- und Biodieselsbereich sieht Johann Dettendorfer in den kommenden Jahren durchaus weiter wachsen. Die Nähe zu Österreich macht das Geschäft mit Biodiesel unter heutigen Bedingungen lukrativ. Abgesehen davon verbraucht die Spedition pro Jahr selbst 10 Mio. Liter Biodiesel, wobei Dettendorfer bisher keinen Verbrauchsunterschied zum mineralischen Diesel feststellen konnte. Und die Möglichkeit, mit dem Füllcomat® im eigenen Lager beliebige Mischungsverhältnisse aus Gasöl und Biokomponenten herzustellen, schafft beste Voraussetzungen für künftige Produktentwicklungen im Kraftstoff- wie im Wärmemarkt. Hohes Potenzial sieht der erfahrene Unternehmer auch im AdBlue®-Geschäft. „Die Absätze steigen ständig und wir können dafür eine gute logistische Basis bieten.“

Insgesamt hat der Energiebereich bei Dettendorfer heute einen Anteil von etwa 30 Prozent am Speditionsumsatz. Neben Mineralöl beliefert der Spediteur seine Kunden mit verschiedenen Holzbrennstoffen, wie Pellets, Hack-schnitzeln, Holzbriketts und Stückholz.

So ist für Johann Dettendorfer das Geschäftsfeld Energie ein wesentlicher Teil des Unternehmens mit guten Wachstumschancen. Mit der Investition in das neue Tanklager wird diese strategische Ausrichtung vorangetrieben. Auch insgesamt plant der Seniorchef langfristig. Schon vor einigen Jahren hat er an zwei seiner Söhne, die in seine Fußstapfen treten wollen, 49 Prozent der Firmenanteile übergeben. Auch um die übernächste Generation ist es Johann Dettendorfer nicht Bange. „Bei sechs Buben und vier Mädchen wird sich sicher ein geeigneter Nachfolger finden“, schmunzelt er.