

# Business bei 24 Grad unter Null

Wilhelm Leithner ist Geschäftsführender Gesellschafter der TKL Supply Chain, einem Logistikdienstleister, der auf Frische- und Tiefkühllogistik spezialisiert ist. Nach 40 Jahren im Geschäft kennt Leithner dieses sehr gut. Er spricht im Interview mit dispo auch über vergebene Chancen der Bahn in diesem Bereich.

Seit 2010 wird TKL als mittelständisches, österreichisches Unternehmen mit aktuell 475 Mitarbeitern und rund 73 Mio. Euro Umsatz geführt. Die TKL Supply Chain entstand als Management-Buy-out der ehemals in Besitz der Deutschen Post befindlichen TKL, die vormals zur britischen Tibbet & Britten Logistikgruppe gehört hat.

von Johannes Tomsich

**dispo: Welche sind die größten Herausforderungen in Ihrem Bereich?**

Wilhelm Leithner: Die wirkliche Herausforderung ist, die richtigen Mitarbeiter zu finden, jene, die mit unseren Arbeitsbedingungen zu recht kommen. Wir haben im Lager eine Temperatur von minus 24 beziehungsweise minus 20 Grad Celsius. Auch der Lkw-Fahrer erfährt enorme Temperaturunterschiede und somit eine enorme Belastung und muss trotzdem präzise arbeiten können.

**Wie geht es Ihnen damit, Fahrer zu finden?**

Gute Fahrer zu finden, ist generell schwierig und es gibt einige Regionen, wo es besonders schwierig ist, wie in Oberösterreich zu Beispiel. Zudem sind auch die Anforderungen an die Fahrer heute höher. Wenn dieser seine Fahr- oder Ruhezeit nur um Minuten überzieht, droht ihm eine Strafe und auch uns als Arbeitgeber. Jeder, der sich auf der Straße bewegt, weiß, dass es speziell in Ballungsgebieten aber auch auf Autobahnen schnell zu kleinen Zeitüberschreitungen kommen kann. Man müsste hier seitens der Gesetzgebung andere Toleranzen einführen. Derzeit verursacht das den Fahrern zusätzlichen Stress, und natürlich sind es Kosten, die nicht notwendig wären.

**Das Geschäft beispielsweise mit Speiseeis unterliegt starken saisonalen Schwankungen. Kann es sein, dass bei einer Hitzeperiode mal ein Stock-out auftritt?**

Das soll und darf natürlich nicht passieren und deshalb planen wir einen neuen Lager-Zubau. Insgesamt gibt es ein permanentes Artikelwachstum und unsere eigenen Lager-



**Tiefkühllogistik kann man nicht in einem Zirkuszelt machen, man braucht eine vernünftige, wirklich gute Infrastruktur.**

Wilhelm Leithner, geschäftsführender Gesellschafter, TKL Supply Chain

kapazitäten waren knapp geworden. Um diese zusätzlichen Lager und Transportkosten zu reduzieren, bauen wir jetzt bei uns (Anmerkung: Wien, 22. Bezirk) ein tiefgekühltes Hochregallager mit 8.000 Paletten-Plätzen. Die Fertigstellung ist für das nächste Jahr geplant.

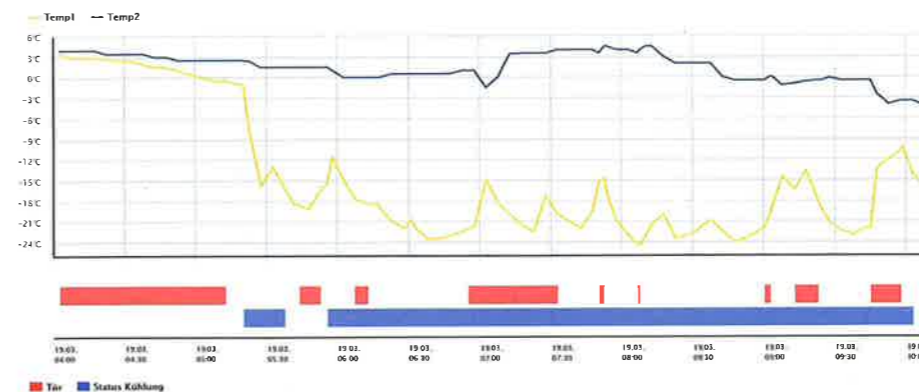
**Das Lagervolumen steigt also. Woher kommt eigentlich dieses Artikelwachstum? Spielt das E-Business auch eine Rolle?**

Nein eher nicht. Das kommt aus dem Bakery- und Convenience-Bereich. Die Backshops werden überall mehr. Das ist ein Segment, das es früher nicht gegeben hat, vor allem nicht in diesem Ausmaß. Und dann gibt es speziell im Frischbereich viele Convenience-Artikel, stark veredelte Produkte – das zieht eben mehr Lagerbedarf nach sich.

**Kunden von Ihnen sind wahrscheinlich sehr stark auf Ihre Leistungen angewiesen und könnten das oft gar nicht mehr selbst durchführen. Gerade im temperaturgeführten Bereich dürfte spezielles Know-how dabei noch mehr von Bedeutung sein als anderswo. Ist es eigentlich vernünftig, hier alles an einen Dienstleister auszulagern?**

Letztendlich sagt die Betriebswirtschaft, was vernünftig ist und was nicht. Wenn man sich unser Modell, das wir dem Handel und Produzenten in Österreich anbieten, genauer anschaut, dann gibt es eigentlich nichts Vernünftigeres. Wir haben hier ein sogenanntes „Multi-User“-Modell: Wir lagern beispielsweise eine Palette mit Erbsen im Auftrag und Eigentum des Produzenten, der Produzent bezahlt uns für die Vereinnahmung der Palette und für die Lagerung. Und auf diese Palette greifen alle Abnehmer wie etwa Billa, Merkur, M-Preis oder Unimarkt oder die Gastronomie zu. Der Eigentumsübergang erfolgt mit dem Zeitpunkt der Ablieferung. Wir erledigen in der Regel für unsere Kunden dann auch sämtliche administrativen Tätigkeiten rund um die physische Logistik und stellen online alle Daten zur Verfügung. Alle Beteiligten, Produzenten wie auch Abnehmer, können jederzeit ihre Bestände einsehen, dadurch ihre eigenen Lagermengen gering halten, und das ist speziell im Tiefkühlbereich sehr wichtig und spart Kosten.

**Welche besonderen technischen Spezifika gibt es in Ihrem Geschäft?**



**Die Temperatur wird über die ganze Logistikkette hinweg aufgezeichnet; man sieht an den Auswertungen jedes Öffnen der Lkw-Türen.**

Obwohl es gesetzlich nicht vorgeschrieben ist, betrachten wir eine hundertprozentige, lückenlose online-Temperaturüberwachung via Satelliten über die gesamte Logistikkette als unseren Standard, von der Übernahme der Ware bis zur Ablieferung.

**Wie sehen Sie die Rahmenbedingungen für Unternehmen wie Ihnen in Österreich? Gibt es Themen, zu denen Sie sich äußern möchten?**

Da gibt es etliche Themen. Wir haben 115 eigene Lkw auf der Straße und ungefähr noch einmal so viel von Frächtern im Einsatz, sind also zu einem großen Anteil als Transportdienstleister tätig. Der berühmte „Nacht-Sechziger“ hat meiner Meinung nach längst keine Berechtigung mehr.

Ein anderes Thema bei uns: Nachdem wir nicht nur Tiefkühl- sondern auch Frischelogsitik (im Temperaturbereich von ein bis vier Grad Celsius) machen, versuchen wir, diese Waren, um entsprechend ökologisch und ökonomisch zu agieren, kombiniert mit der Tiefkühlware zu transportieren, auch,

weil die Kunden diese Waren zusammengefasst zu einer Lieferung haben möchten. Wir haben deshalb unsere Aufbauten mit einer verschiebbaren Trennwand geteilt, mit zwei kontrollierten Temperaturbereichen, im vorderen Bereich meistens Tiefkühlware, und dahinter Frischeware. Auf diese Weise wird versucht, jeden Lkw anzufüllen. Wie man weiß, gibt es in Österreich ein Wochenendfahrverbot, und dieses gilt nicht für leicht verderbliche Lebensmittel. Jetzt haben wir Kunden, zu denen wir am Sonntag mit einem Lkw mit leicht verderblichen Lebensmitteln fahren, dürfen diesen aber nicht mit Tiefkühlware auffüllen. Deshalb müssen wir also am Montag mit einem zweiten Sattelaufleger nochmal dorthin.

**Ist die Bahn als Verkehrsträger eigentlich ein Thema?**

Leider nein! Noch aus Zeiten der „Eskimo-Iglo Logistik“ (Anmerkung: Leithner hat dort gestartet) gibt es in Österreich zwölf „Transshipment Points“. Das ist eine relativ einfache, zweckmäßige Infrastruktur, ein Umschlags-

gebäude mit Rampen für etwa 15 bis 20 Lkw, die für die Feinverteilung bereit stehen. Einige dieser Stützpunkte wurden seinerzeit an einem Bahngleis positioniert, weil die ÖBB früher mit Tiefkühlwaggons fuhr, die Stützpunkte in Enns, Graz, Innsbruck oder in Hall/Tirol, Vorarlberg wären heute genauso mit der Bahn zu bedienen. Um die Jahrtausendwende herum hat die ÖBB aber die Tiefkühlwaggons abgestellt. Und damit war das Thema für die Bahn endgültig erledigt.

An bestimmten Stützpunkten haben wir allerdings schon vorher die Versorgung auf der Schiene einstellen müssen. Einfach weil es die Bahn nicht geschafft hat, zuverlässig die Waggons zu den entsprechenden Stützpunkten zu bringen. Wenn der Zugbegleiter damals zwei Zettel verwechselt hat, dann ist der Waggon, der für Bruck an der Mur bestimmt war in Hall in Tirol gestanden, und der für Tirol bestimmte Waggon in Bruck an der Mur. In jedem Waggon waren bis zu 250 Aufträge, die Woche somit „qualitätsmäßig“ gelaufen.

**Und seither hat sich eigentlich niemand bei den ÖBB um das Thema Tiefkühlwaggons bemüht?**

Es gab da noch einmal eine Überlegung dazu mit dem ACTS-System (Anmerkung: Abrollcontainer-Transportsystem). Das wäre für uns interessant gewesen, denn wir hätten hier bei uns die Container-Einheiten befüllt, die langen Distanzen mit der Bahn zurückgelegt und am Zielort die ganze Einheit auf einen Lkw umgeladen.

(Anmerkung der Red.: Der Abrollcontainer ist ein Ladebehälter auf Rollen. Zur Umladung wird lediglich ein Lastwagen mit einem Kettenzug benötigt.)

**Wir bedanken uns für das Gespräch.**



**IHR LOGISTIK-**  
**ZENTRUM**  
**MIT BESTEN VERBINDUNGEN**



Der Standort Hafen Wien – trimodale Leistungen aus einer Hand:  
Güterumschlag • Lager-Logistik • Auto-Logistik • WienCont/Containerterminal  
Zoll/Transport • Immobilien • Marina Wien/Personenschiffahrt

**LOGISTIK IM FLUSS** [www.hafenwien.com](http://www.hafenwien.com)



**HAFEN WIEN**  
Ein Unternehmen der **wien** Holding