

Steiniger Weg zum Standard

Der Ruf nach einheitlichen Prozessen und Reinigungsbescheinigungen schallt laut durch die Welt der Tankreinigung. Doch bis zu einem europaweiten Standard ist es für Tankreiniger aber auch Verlader und Transporteure noch ein ganzes Stück.

Dass die Chemieunternehmen der Reinigung von Tanks eine besonders hohe Qualität abverlangen, scheint bei der Sensibilität der zu transportierenden Güter nur verständlich. Daher bietet die Bewertung von Tankreinigungsanlagen nach SQAS (Safety Quality Assessment System) eine solide Definition der Mindestanforderungen, die der europäische Chemieverband CEFIC an die Tankreiniger stellt. Mit dem European Cleaning Document (ECD), seit Oktober 2004 in Deutschland eingeführt, gehen die Tankreiniger noch einen Schritt weiter in Richtung standardisierte Qualität.

Dem Ruf nach Standardisierung der chemischen Industrie sind bereits viele der Tankreinigungsunternehmen gefolgt und haben sich seit der Einführung 1998 nach SQAS bewerten lassen. Damit bilden die von der CEFIC definierten Prozesse die Grundlage für die Arbeitsweise vieler Tankreinigungsanlagen in Europa. Wobei nationale Landesverbände als Mitglieder der EFTCO (europäischer Verband der Tankreinigungsanlagen-Betreiber) die Einhaltung dieser Mindeststandards überwachen. Um jedoch in den Genuss einer SQAS-Bewertung zu kommen, müssen sich die Tankreiniger 502 Fragen aus sechs verschiedenen Bereichen ihres Unternehmens stellen. Über 220 Fragen behandeln alleine anlagenspezifische Daten, wie beispielsweise Gebäude, Betriebsgelände und ortsfeste Einrichtungen, Arbeitsanweisungen, Sicherheitsstandards und Verfahrensrichtlinien. Für diesen Antwort-Marathon kommt einer von europaweit über 40 bei der CEFIC akkreditierten Assessoren für drei Tage ins Unternehmen. Die Auswahl des Bewerbers liegt dabei in den Händen des Tankreinigers.

Und schon darin sieht Hermann Terhorst, bei Lanfer Logistik, einen Nachteil der Bewertung: „Die Auditoren werden von den Auftraggebern bezahlt. Und dementsprechend kann auch die Bewertung ausfallen“, weiß Terhorst zu berichten. Dennoch überwiegt für ihn der Vorteil der durch die Standardisierung entstehenden Vergleichbarkeit in Europa. Eine solche einheitliche Bewertung erhält die Wettbewerbsfähigkeit, da sie die Leistungen vergleichbar macht, und gewährleistet gleichzeitig eine Vereinheitlichung auf hohem Niveau in puncto Arbeitssicherheit, Qualität und Umweltschutz. Ein Pluspunkt dem viele Reinigungsunternehmen zustimmen., wie zum Beispiel Stefan Peltis von Klaeser. Dafür kreidet er allerdings an, dass der Standard nach seiner Einschätzung eher für große Unternehmen ausgelegt sei und daher häufig nicht richtig zu den Prozessen kleiner und mittlerer Unternehmen passe. Und noch einen Kritikpunkt bringt Peltis an: „Eine solche Initiative ist nur sinnvoll, wenn sie europaweit mit dem gleichen Nachdruck durchgeführt wird. Andernfalls kommt es im internationalen Vergleich zu Wettbewerbsverzerrungen.“ Das Problem der Konsequenz sieht Enrico Finelli vom Transportunternehmen Peter Hempf schon innerhalb Deutschlands: „Wenn sich die chemische Industrie nicht selbst an die Anforderungen über die Auswahl von Dienstleistern hält, haben die SQAS bewerteten Unternehmen einen wirtschaftlichen Nachteil, denn die Bewertung ist sehr kostenintensiv.“ Sofern die Verlader jedoch mitspielen – und dazu rät ihnen auch der Verband der chemischen Industrie (VCI) in seinem kürzlich erschienenen „Anforderungsprofil für Transporte im Straßengüter-

und kombinierten Verkehr“ – sieht er in der positiven Beurteilung einen Vorsprung gegenüber unbewerteten Wettbewerbern. Auch wenn nicht alle die SQAS Bewertung momentan als einen Bonus gegenüber der Konkurrenz bewerten, sind sich zumindest die bereits SQAS-geschmückten Tankreiniger in einem Punkt einig: Langfristig wird kein Unternehmen an der Bewertung nach SQAS vorbei kommen, wenn es am Reinigungsmarkt bestehen will.

Um dem Verlager die auftragsgemäße Reinigung des Tankaufliegers, Tankcontainers, Silotanks oder IBCs auch zu beweisen, bekommt der Fahrer nach jeder Reinigung eine Bestätigung ausgestellt, welche belegt, dass sich der gereinigte Behälter nun wieder in ladefähigem Zustand befindet. Da hierzu bisher keine verbindlichen Vorgaben existierten, haben sich im Laufe der Zeit zahllose verschiedene Arten und Aufbauten von Formularen entwickelt. Jeder Tankreiniger wie es ihm beliebt. Für die Transportunternehmer und Verlager bedeutete dies eine lange Suche auf den Dokumenten nach den entscheidenden Angaben, zum Beispiel der vorherigen Ladung oder der durchgeführten Reinigung, und gegebenenfalls eine Übersetzungshilfe bei grenzüberschreitenden Verkehren. Um diesem Aufwand zu begegnen, riefen EFTCO und Cefic die Idee einer europaweit einheitlichen Reinigungsbestätigung ins Leben: das European Cleaning Document (ECD). Dabei stehen die benötigten Informationen stets an der gleichen Stelle und verwenden die EFTCO-Codes, was einen Dolmetscher überflüssig macht. Zu den enthaltenen Informationen zählen unter anderem die Identifikation der Tankreinigungsanlage mit fiskalischen Angaben sowie einem Verweis auf die Verbandsmitgliedschaft, Identifikation des Transportunternehmers, des Fahrzeugs, des Tanks oder Silobehälters, Angabe der Art der Reinigung und der benötigten Reinigungszeit sowie die Benennung des zuletzt geladenen Produkts für alle ladefähigen Kammern. Dabei attestiert jedoch das ECD nicht die Sauberkeit des Tanks sondern nur die auftragsgemäße Reinigung, was bedeutet dass der Auftraggeber, sprich der Fahrer, die Verantwortung für die Wahl des richtigen Verfahrens trägt.

Die Erteilung der Berechtigung zur Ausstellung des ECD liegt in den Händen der nationalen Tankreinigungsverbände, in Deutschland des Deutschen Verbands für Tankinnenreinigung e.V. (DVTI). Nach einem ersten Anlauf vor bereits 13 Jahren gründeten im November 2003 zunächst sieben Unternehmen den DVTI. Inzwischen zählt er 21 Mitglieder, die 75% des deutschen Reinigungsmarktes abdecken. In Deutschland fiel der ECD-Startschuss am 1. Oktober 2004, womit der DVTI Rang zwei hinter den Belgiern einnimmt, welche das Dokument plangemäß zum 1. Juli dieses Jahres eingeführt haben. Aktuell nutzen nach Verbandsangaben bisher 50% der Mitglieder bereits das einheitliche Formular, während die andere Hälfte die Übergangsfrist bis Ende Juni 2005 in Anspruch nimmt. Ab diesem Zeitpunkt soll die chemische Industrie ausschließlich das ECD als Tankreinigungsbestätigung akzeptieren.

Neben der Vereinfachung der Prozesse durch Vereinheitlichung soll das ECD auch „schwarzen Schafen“ das Handwerk legen. Denn trotz strenger Umwelts- und Sicherheitsauflagen gibt es immer noch Fahrer, die beispielsweise ihren Tank selbst ausspülen – und dazugehörige Reinigungsunternehmen, die eine je nach Bedarf passende Reinigungsbestätigung „verkaufen“. Und es gibt leider auch Verlager die – trotz häufig anders lautender öffentlicher Statements – solche offensichtlich gefälschten Dokumente akzeptieren. Glaubt man zum Beispiel den Reinigungsbestätigungen, wurden sehr viel mehr Tankwagen und -container von z.B.

Aceton gereinigt, als tatsächlich in Europa produziert und verarbeitet wird. Bestimmte Produkte sind eben als Vorladung für die meisten Stoffe unkritisch, was seine Beliebtheit auf Reinigungsbestätigungen erklärt. Um diesen Machenschaften einen Riegel vorzuschieben, legt der DVTI die Latte für die Vergabe des ECD auch bewußt recht hoch: Voraussetzung zur Aufnahme in den Verband ist die Bewertung nach SQAS, als Zugangsvoraussetzung zum ECD müssen dabei alle Fragen aus dem gesetzlichen Sektor positiv beantwortet werden.

Setzt sich das ECD nun durch, so dass Chemieunternehmen wirklich nur noch dieses durch die fortlaufende Nummerierung fälschungssichere Dokument als Bestätigung der ordnungsgemäßen Reinigung anerkennt, so macht dies der Schummelei mit der Sauberkeit der Tanks ein Ende, was automatisch zu einer Bereinigung des Marktes um die Anbieter in der Grauzone zur Folge hat. Ein angenehmer Nebeneffekt, der den Verbandsmitgliedern sicherlich einen zusätzlichen Anreiz bei ihrem Engagement für die Vereinheitlichung der Dokumente gibt. Doch genau in dieser konsequenten und flächendeckenden Umsetzung liegt eines der großen, wenn nicht das größte Risiko des ECD und damit auch von SQAS:

Nur wenn das ECD in ganz Europa ein durchschlagender Erfolg wird, werden sich die rechtschaffenen Unternehmen in der Transportbranche sowie in der Tankinnenreinigung auf dem Markt behaupten können gegenüber den Unternehmen, die heute schon Lenkzeiten überschreiten, Selbstreinigungen im Hinterhof durchführen und sich die notwendigen Reinigungsbestätigungen noch preiswert kaufen können, nur um weitaus günstiger als die Unternehmen anbieten zu können, welche sich den Gedanken von SQAS stellen.

Und gerade deshalb bieten SQAS und ECD eine erfolgversprechende Möglichkeit der umweltbewussten Zusammenarbeit zwischen Verloader, Spedition und Tankreiniger, weil sie objektiv nachvollziehbare Kriterien für die Beurteilung von Leistungen festlegen, die die Anforderungen des Arbeits- und Umweltschutzes berücksichtigen. Daher bleibt zu hoffen, dass die verladende Industrie ihre eigenen, logischen Forderungen auch großflächig und konsequent umsetzt.

Gefahr/gut Januar 2005