



Auf dem Podium: Peter Devos (Ecta), Michael Kubenz (Kube & Kubenz), Erwin Verstraeten (Port of Antwerp) und Simon Hardy (Elemica)

FOTOS: ECTA

Industrie dringt auf eECD

BASF führt zurzeit an mehreren westeuropäischen Standorten außerdem das elektronische *European Cleaning Document* (eECD) ein. Über den generellen Stand der eECD-Einführung referierte Ecta-Geschäftsführer **Peter Devos**. Demnach haben auch die Konzerne Covestro und Evonik erklärt, definitiv auf das eECD umzustellen, andere sollen folgen. Ziel sei die Teilnahme von insgesamt 600 Chemie-, Logistik- und Tankreinigungsunternehmen bis Ende 2020. „Jede der beteiligten Branchen hat ihre spezifischen Vorteile“, so Devos. Generell liegen diese außer in der papierlosen Informationsübermittlung vor allem in einer schnelleren Abfertigung vor Beladungen sowie dem frühzeitigen Erkennen von Verladeablehnungen aufgrund von bestimmten Vorprodukten.

Um aus dem Pilotprojekt möglichst bald einen Industriestandard zu machen, hat sich im vergangenen Jahr aus den beteiligten Organisationen Ecta, Eftco (europäischer Tankreinigungsverband) und Essenscia (belgische Chemievereinigung) sowie zig Unternehmen das European Chemical Logistics Information Council (Eclic) gebildet, das die Lizenzen für die Nutzung vertreibt. Die jährlichen Lizenzgebühren sind nach Unternehmensgröße gestaffelt, der Preis für die Erstellung eines eECD beträgt 20 Cent. Die operative Abwicklung und der eECD-Austausch erfolgen über eine Plattform des IT-Dienstleisters Nxtport.

Künftig soll Eclic über das eECD hinaus auch den Austausch anderer unternehmensübergreifender Daten vorantreiben. Welche das sein könnten, ließ Devos offen. Auf jeden Fall kümmere man sich immer um größtmöglichen Datenschutz: Jedes Unternehmen bekomme nur Zugriff auf die Daten, die es gerade braucht. Schließlich stehen die beteiligten Chemie-, Logistik- und Tankreinigungsfirmen in ihrer Branche in direkter Konkurrenz.

Diskussionen in Düsseldorf

MEETING – Ende 2018 rief die European Chemical Transport Association (Ecta) ihre Mitglieder zum Jahrestreffen nach Düsseldorf. Dabei ging es immer wieder um das Zusammenspiel mit der Chemieindustrie.

VON STEFAN KLEIN

Seitdem im Jahr 2011 das Nobelhotel „Hyatt Regency“ an der Spitze einer Landzunge im Düsseldorfer Medienhafen eröffnete, treffen sich hier in jedem November die europäischen Chemielogistiker. Es ist schließlich auch logistisch bedeutsamer Boden: noch in den 90ern standen hier alte Lagerhallen und immer weniger genutzte Hafenanlagen, bevor sich international führende Architekten wie Frank Gehry austoben durften und die Gegend nach und nach mit zum Teil auffällig schiefen Bürobauten zupflasterten. Dass die European Chemical Transport Association (Ecta) nun schon recht lange am Tagungsort festhält, mag aber weniger am Ambiente liegen als einfach daran, dass Düsseldorf relativ mittig zwischen den großen westeuropäischen Chemie-Clustern liegt.

Nachdem **Andreas Zink**, Ecta-Präsident und Chef des österreichischen Spediteurs Lkw Walter, die Tagung eröffnet hatte, stellte **Andreas Backhaus** von BASF

Pläne für eine verbesserte Lkw-Abfertigung im Stammwerk Ludwigshafen vor. Derzeit kommen täglich 2.100 Lkw ins Werk, großteils Tankfahrzeuge. Deren Durchlaufzeit soll von derzeit zwei bis fünf Stunden in jedem Fall auf unter zwei Stunden reduziert werden. Dies soll durch die Einführung verschiedener Tools realisiert werden:

- ◆ ein optimiertes *Time Slot-Management* mit Berücksichtigung der tatsächlichen Ankunftszeit am Werk,
- ◆ Steuerung des Verkehrsflusses an den Werkstoren 11 und 15, Monitoring der erweiterten Parkplätze vor/hinter beiden Toren,
- ◆ Vorab-Ausrüstungskontrolle schon direkt nach der Einfahrt statt an der Ladestelle,
- ◆ Navigations-App für Mobilgeräte zwecks direkter Fahrt durchs Werk zur jeweiligen Ladestelle (für ortsunkundige Fahrer),
- ◆ *Smart Filling* an den mit ERP-Systemen verbundenen Ladestellen für eine optimale Ausnutzung der Nutzlast der Fahrzeuge.

Evert de Jong, bei der Ecta verantwortlich für den Bereich *Responsible Care* (RC), referierte über die von den Mitgliedsunternehmen teils stark verzögert übermittelten *Key Performance Indicators* (KPI). Künftig sollen die dazu im Rahmen des RC-Programms verpflichteten Unternehmen ihre KPIs deutlich früher melden. 2017 haben sich laut de Jong die Zahl der Lkw-Unfälle (222) sowie die Unfälle/Leckagen bei Verladungen (131) erhöht, die Unfälle bei Entladungen gingen auf 200 zurück. Die CO₂-Emissionen indes können, müssen aber künftig nicht mehr an die Ecta gemeldet werden, sie erscheinen (zusammengerechnet) auch nicht mehr im RC-Jahresbericht. Grund dafür ist, dass keine einheitliche, allseits anerkannte CO₂-Berechnungsmethode existiert. Zudem sind die Ergebnisse schwer vergleichbar, etwa weil sie sehr vom Nutzungsgrad des Kombinierten Verkehrs eines Unternehmens abhängen.

De Jong ging auch auf das inhaltlich grundlegend überarbeitete Safety and Quality Assessment System (SQAS) ein. So finden sich zum Beispiel gerade im Modul *Transport Service* weit mehr Fragen zu Subunternehmen. Um die Unabhängigkeit der *Assessoren* zu garantieren, sollen diese maximal nur noch zweimal hintereinander ein Unternehmen bewerten dürfen. De Jong berichtete am Schluss offen, dass es bei der Abstimmung der ab 2019 geltenden SQAS-Änderungen mit dem europäischen Chemieverband (Cefic) Verstimmungen gab. Hintergrund ist, dass einzelnen Verladern die Gesamt-Erfüllquote (Score) eines Assessments inzwischen oft zu hoch, d.h. nahe an 100 Prozent, ausfalle. Dabei geht es bei SQAS weniger um den reinen Score, als um die Erfüllung individueller Anforderungen. Die Ecta halte SQAS jedenfalls nach wie vor für das beste Bewertungssystem für Chemielogistiker, auch wenn die Industrie andere Systeme wie Together for Sustainability (TfS) etabliert.

Erstmals mit Podiumsdiskussion

Auch in der anschließenden Podiumsdiskussion, die in der Form erstmals auf dem Ecta-Jahrestreffen stattfand, ging es viel um das Verhältnis zwischen Chemieindustrie und ihren Logistikdienstleistern, etwa um die oft sehr kurzen Öffnungszeiten von (Ent-)Ladestellen. Dies und die immer mehr vorgeschriebenen Slot-Buchungsverfahren würden die Wartezeiten für Fahrer weiter erhöhen. **Frédéric Derumeaux**, Chef des belgischen Chemielogistikers Vervaeke, berichtete, dass wegen dieser Entwicklung schon einige seiner Fahrer kündigten und in Nah- oder Kombiverkehre betreibende Unternehmen gewechselt seien: „Fahrer wollen fahren.“ Hinzu kommen steigende Infrastrukturprobleme, die hier und dort durch Streiks verschärft werden. So sind durch die derzeitigen „Gelbwesten“-Proteste in Frankreich bestimmte Werke oft gar nicht anfahrbar.

Michael Kubenz von Kube & Kubenz merkte an, dass bei der elektronischen Auftragsübermittlung oft Tankwagen-Zubehör wie Schläuche oder Pumpen in den Freitextfeldern mit angefordert werden. „Hier brauchen wir mehr Standardisierung“,



Evert de Jong von der Ecta sprach über *Responsible Care*-Zahlen und das revidierte SQAS.

sagte er. Überhaupt wäre es gut, nur noch eine übergeordnete Plattform zu den Auftraggebern der Chemieindustrie zu haben, statt von Konzern zu Konzern verschiedene Systeme. „Wir als Logistiker müssen zu viele Schnittstellen bedienen und immer wieder anpassen.“

Auch Kubenz sprach Infrastrukturmängel an, speziell beim Verkehrsträger Bahn. Doch egal, ob die regelmäßigen Verspätungen (um Tage!) bei der Deutschen Bahn oder das Tankcontainer-Verbot der Mercitalia für manche Gefahrgüter seit letztem Sommer: Auf die Bahn(en) ist kein Verlass mehr. Manche Chemiekunden fordern inzwischen gar, dass ihre Transporte nur noch über die Straße statt auf der Schiene laufen. ■

Leitlinien für Gefahrgut-Container in Binnenterminals

Der Europäische Chemieverband (Cefic) und die European Chemical Transport Association (Ecta) haben gemeinsam Leitlinien für die sichere Lagerung und Handhabung von Containern, die gefährliche Güter und Stoffe enthalten, veröffentlicht. Das englischsprachige Dokument mit Stand März 2018 umfasst 55 Seiten.

Demnach wird ein großer Teil der in Europa transportierten Chemikalien mit intermodalen Beförderungseinheiten ans Ziel gebracht, z. B. mit Iso-Containern, die oft in Terminals (zwischen-)gelagert werden. Während schwerwiegende Unfälle (wie z. B. im chinesischen Hafen Tianjin am 12. August 2015) glücklicherweise die Ausnahme seien, komme es regelmäßig zu

kleineren Zwischenfällen. Laut einer Analyse des Versicherers TT Club seien Schadenfälle auf Containerterminals oft auf mangelhafte Betriebsabläufe sowie Probleme im Zusammenhang mit der Wartung zurückzuführen. Intermodale Beförderungseinheiten mit gefährlichen Gütern und Stoffen würden das Risiko erhöhen.

Während die Lagerung von verpackten gefährlichen Gütern bis 1 Tonne sowie von flüssigen Massengütern gut geregelt sei, sei dies für die Lagerung von Containern oft weniger der Fall. In der EU müssen Containerterminals ab einer bestimmten Größe die sog. Seveso-III-Richtlinie zur Beherrschung der Gefahren schwerer Unfälle mit gefährlichen Stoffen einhalten.

Die Leitlinien sollen nun die sichere Lagerung von intermodalen Beförderungseinheiten unterstützen. Sie basieren auf bestehenden Vorschriften, Best Practices der Unternehmen, die daran mitwirkten, und einer Risikobewertung zur Containerlagerung auf Terminals. Beschrieben wird darin die sichere Lagerung und Handhabung etlicher gefährlicher und nicht-gefährlicher Güter in Tank- und Boxcontainern auf kleinen und mittelgroßen Containerterminals (ohne große Terminals in Seehäfen). Die Handhabung umfasst u. a. das Ein- und Auslagern, den Transport im Terminal, Probenahme, Heizen/Kühlen sowie das Umladen von Produkt von einer in eine andere Beförderungseinheit.