

Düsseldorfer Netzwerke

RÜCKBLICK – Wie gewohnt fand die Jahresversammlung der European Chemical Transport Association (ECTA) im November in Düsseldorf statt. Dabei standen einige neue Themen auf der Tagesordnung.

VON STEFAN KLEIN



Geert Pauwels, Chef des belgischen Bahn-Operators Linesa, bei seinem Vortrag

Rund 130 Vertreter von ECTA-Mitgliedsunternehmen füllten den Saal des feinen Hilton-Hotels in Düsseldorf fast bis auf den letzten Platz, darunter die Chefs großer Chemielogistikfirmen wie Bertschi, De Rijke, Hoyer, Kube & Kubenz oder Suttons sowie Vertreter großer Chemiekonzerne. Für sie ist das *Annual Meeting* Pflichttermin, trifft man hier doch so viele (potenzielle) Kunden, Geschäftspartner und Wettbewerber wie sonst wohl nirgends in der Branche.

Das Vormittagsprogramm der Veranstaltung stand – bisher war das in diesem Ausmaß nie der Fall – ganz im Zeichen der Digitalisierung. Gleich drei Referenten stellten Software-Lösungen ihrer Unternehmen für eine verbesserte Supply Chain vor. Dabei ging es zunächst um die sogenannte *Estimated Time of Arrival* (ETA), die den Transport- und vor allem den Chemieunternehmen die Ankunftszeit an einer Be-/Entladestelle anzeigt. **Vincent Beaufils** vom 2019 in Österreich gegründeten Start-up Veroo machte klar,

dass sich ETAs nicht einfach aus verbleibender Fahrstrecke und Durchschnittsgeschwindigkeit errechnen lassen. Dahinter stecke vielmehr ein komplexer Algorithmus, der bis zu 50 sich mitunter ständig verändernde Einflussgrößen (Verkehrslage, Wetter, Fahr(er)verhalten, Ladezeiten, Events, Points of Interest ...) integriert. „Dafür müssen die entsprechenden Daten natürlich auch konstant in unseren Veroo-Integrator einfließen“, so Beaufils. Dies geschehe automatisch ohne eine Interaktion mit dem Fahrer, weil Letzteres nicht verlässlich wäre. ETA sei dann der Ausgangspunkt für eine Automatisierung über die gesamte Lieferkette.

Fragmentierter Markt wird sichtbar

Jesper Bennike, Executive Vice President von Project44, beschrieb die Funktionalität seines bereits mit mehr als 100 Millionen US-Dollar ausgestatteten Start-ups mit Hauptsitz in Chicago und Europa-Ableger in Dänemark. Project44 schaffe als *Visibility Platform* ein globales Netzwerk

für den stark fragmentierten Anbietermarkt bei Güterbeförderungen – allein in Europa gibt es deutlich mehr als eine Million gewerbliche Transportunternehmen. Dabei ist es egal, welche Speditionssoftware und Telematikgeräte ein Transporteur gerade nutzt: Project44 ermögliche den notwendigen Datenaustausch, und das sendungsbezogen immer nur in einer bestimmten Beförderungsphase und zwischen den Parteien, die das gerade etwas angeht, so Bennike. Von dem zweiseitigen Netzwerk würden sowohl Logistikdienstleister und ausführende Carrier/Subunternehmer auf der einen Seite als auch die Auftraggeber aus der verladenden Industrie auf der anderen profitieren. Gerade große Logistikkonzerne könnten die Lösung auch als *Management Tool* für eine Automatisierung ihrer unzähligen Subunternehmer-Transportaufträge nutzen.

Ebenfalls über eine indes nicht mehr allzu junge Netzwerk-Lösung referierte **Simon Hardy** von Elemica. Bereits im Jahr 2000 von einigen großen Chemiekonzernen gegründet, ist Elemica heute die gemeinsame Plattform der Industrie, auf der Transaktionen wie Bestellung, Auftragsbestätigung, Versand, Empfang und Rechnungslegung unabhängig von diversen Warenwirtschaftssystemen abgewickelt werden. Das Transaktionsvolumen betrage inzwischen insgesamt 600 Milliarden US-Dollar pro Jahr, erklärte Hardy. Er verwies auf die Schäden bzw. entgangenen Erlöse, die der Industrie durch falsche oder unvollständige Daten schon bei geringen Fehlerraten von 1 bis 2 Prozent entstehen. Statt des logistischen Ziels On-Time In-Full (kurz OTIF, rechtzeitige und vollständige Lieferung) gelte in der Praxis allzu oft „HOTUF“ (Hopefully On Time, Usually Full), scherzte Hardy. Elemica sei bestrebt, durch Frachtdaten- und Positionsübermittlung die OTIF-Kenngröße auch durch frühestmögliche Alarmierung zu maximieren.

Nach dem Mittagessen setzte **Geert Pauwels** vom Eisenbahnverkehrsunternehmen Lineas der im Auditorium zu dieser Zeit üblicherweise aufkommenden Einschlafgefahr eine sehr lebhaft-präsentationsweise entgegen. Früher zur belgischen Staatsbahn gehörig, entwickelte sich Lineas nach der Privatisierung vor wenigen Jahren zur heute größten Privatgüterbahn Europas, die nach dicken Verlusten (bis zu -150 Millionen Euro) immer größere Jahresgewinne erwirtschaftet. Pauwels machte klar, warum es im Angesicht des stetig steigenden Transportaufkommens in Europa und immer bedeutsameren Umweltdiskussionen und -auflagen einen *Modal Shift* hin zu mehr intermodalem Verkehr mit der Bahn als Haupttraktionär geben muss.

Lineas liefert hierzu mit dem *Green XPress Network* einen Beitrag. In dem inzwischen über 13 EU-Staaten ausgebreiteten Zugnetz mit Antwerpen als Mittelpunkt fahre man gemischte Züge, besetzt sowohl mit intermodalen Ladeeinheiten (meist Container vom oder zum Seehafen) als auch mit konventionellen Bahnwagen (Chemie- und Mineralöl-Kesselwagen, Flachwagen für Stahl-Coils oder Pkw). „Dadurch können wir diese Züge profitabel betreiben, auch auf relativ kurzen Strecken“, so Pauwels. Natürlich müssten die verschiedenen Wagen in den Hubs am Ende des Hauptlaufs getrennt und dann gruppenweise oder einzeln feinverteilt werden. Im reinen Ganzzugverkehr sieht Pauwels hingegen nur noch wenig Wachstumspotenzial.

Gerade die Chemieindustrie sei ja auf die aufwändig zu betreibenden Einzelwagenverkehre angewiesen. „Unsere Bündelung klassischer mit intermodalen Verkehren ist gepaart mit einer ‚Industrialisierung‘ der Bahn-Produktion und erlaubt eine Vorwärtsintegration über die reine Traktion hinaus“, so Pauwels. Freilich wachse mit der Zahl der angebundenen Länder bzw. Kunden auch die Komplexität.

Paolo Indiano und **Volker Wehber** vom Chemiekonzern Evonik berichteten über biobasiertes Erdgas. Statt wie üblich zur Strom- oder Wärmegewinnung könne Biogas künftig vermehrt auch als Kraftstoff- bzw. Rohstoffalternative genutzt werden. Evonik habe ein neues *Upgrading*-Verfahren entwickelt, um aus dem aus Getreide/Mais, Bioabfall oder Mist/Gülle gewonnenen Biogas hochreines Methan herzustellen. Die Abtrennung anderer Gase als Methan aus dem Biogas (vor allem Kohlendioxid, auch Schwefelwasserstoff und Stickstoff) erfolgt durch feine, innen hohle Kunststoffmembranen, die in stabförmigen Modulen zusammengefasst sind. „Im italienischen Montello, der größten von bisher weltweit 280 Anlagen, die wir mit unseren Membran-Systemen ausstatten konnten, werden bis zu 7.500 Kubikmeter Biomethan pro Stunde produziert“, so Wehber. Diese Menge könne man dann wahlweise zu komprimiertem (CNG) oder verflüssigtem Erdgas (LNG) oder auch zu rund 7.500 Litern Diesel weiterverarbeiten.

Fahrermangel und Responsible Care

Evert de Jong, bei der ECTA verantwortlich für den Bereich *Responsible Care* (RC), referierte über neue Initiativen der Vereinigung. So wurde im Herbst eine *Supply Chain Visibility Group* mit Vertretern der größten Chemielogistiker gegründet, die im Frühjahr erste Ergebnisse liefern will. In der neuen Arbeitsgruppe stehen ein Standarddatenformat für die ETA und andere Transport-„Meilensteine“, aber auch die zunehmende Vorgabe fester Be- und Entladezeitfenster durch die Industrie im Vordergrund. Die schon seit 2017 bestehende *Driver Availability & Qualification Workgroup* will ihre Anstrengungen in diesem Jahr verstärken. Denn der Fahrermangel greift inzwischen auch unter den hochqualifizierten Chemietransporturen um sich, zugleich ist ein Verlust von Know-how zu befürchten.

De Jong ging dann noch auf die neuen, bis 2025 fokussierten Ziele der Industrieinitiative *Responsible Care* (RC) ein, die man zusammen mit dem europäischen Chemieverband Cefic abstimmt. Die ECTA hatte das RC-Programm, an dem sich viele Mitgliedsunternehmen beteiligten, vor zehn Jahren eingeführt. Die neue Periode falle nun mit fünf Jahren kürzer aus, weil man mehr Commitment von den Mitgliedern einfordert. „Zugleich wollen wir *Responsible Care 2025* aber auch so gestalten, dass es einfacher anzuwenden ist“, so de Jong. An den grundsätzlichen Inhalten, die in einer neuen Charta formuliert wurden, hat sich nicht viel geändert: Neben dem sicheren, effizienten Wirtschaften erhalten Umweltaspekte mehr Gewicht (Emissionsreduzierung, Abfallvermeidung).

Da sich die Unfallzahlen in den vergangenen Jahren – im Gegensatz zur Anfangszeit – nicht mehr vermindert haben, fordert die ECTA *Key Performance Indicators* (KPI) von ihren RC-Mitgliedsunternehmen nun deutlich früher ein als bisher (bis 31. März für das Vorjahr). Nur so könnten allgemeine Entwicklungen und Ursachen festgestellt und ggf. Gegenmaßnahmen empfohlen werden.



Im Jahr 2018, für das erst Ende 2019 Zahlen vorlagen, wurden deutlich höhere Unfallzahlen im Vergleich zu den Vorjahren verzeichnet: rund 410 Transportunfälle sowie fast 500 Unfälle beim Be- und Entladen. ■

Evert de Jong, RC-Koordinator der ECTA, ermahnte die Mitglieder, die sich an *Responsible Care* beteiligen, zur frühzeitigen Übermittlung jährlicher Kennzahlen.