

Es bleibt viel zu tun

JAHRESTAGUNG – Ende 2017 rief die European Chemical Transport Association (Ecta) ihre Mitglieder zum Annual Meeting. Auf der Agenda standen viele herausfordernde Themen – und die Feier des 20-jährigen Bestehens.

VON STEFAN KLEIN

Mit weit mehr als 100 Teilnehmern war das Jahrestreffen der europäischen Chemietransporteure Ende 2017 in einem feinen Tagungshotel im Düsseldorfer Medienhafen sehr gut besucht. Im Teilnehmerfeld waren wie gewohnt auch Vertreter der großen Chemiekonzerne. Ecta-Präsident Andreas Zink ging bei der Eröffnung auf das 20-jährige Bestehen des Verbands ein, der 1997 aus der European Petrochemical Association (EPCA) hervorging – seither wird der Bereich der Transportsicherheit von Chemikalien gesondert von der Ecta betreut. Wenn es anfangs noch einige Zweifel an der Existenzberechtigung der Ecta gegeben haben sollte, so sind diese in Anbetracht der immer komplexer und herausfordernder werdenden Aufgaben in diesem Bereich längst widerlegt.

Rückblick auf Bahn-Desaster

Im ersten Vortrag ließ **Bernhard Kunz**, Chef des Schweizer Intermodaldienstleisters Hupac, das vergangene Jahr noch einmal Revue passieren. Aus Sicht des Schienengüterverkehrs war es ein *annus horribilis*: vor allem die „Rheinschiene“ von den Benelux-Ländern nach Norditalien war von Streckensperrungen infolge von Baustellen betroffen.

Ecta-Präsident
Andreas Zink eröffnete
das Jahrestreffen.



Absoluter Tiefpunkt war im dritten Quartal das Rastatt-Desaster, die sechswöchige Totalsperrung der wichtigsten Strecke im *Rhine-Alpine-Corridor* wegen eines Gleiseinbruchs. Vor diesem Hintergrund gelang es dem Schienengüterverkehr nicht, aus dem seit Jahren bestehenden Teufelskreis geringe Performance ⇒ geringe Kundenzufriedenheit ⇒ geringe Profitabilität ⇒ geringe Investitionen ⇒ geringere Performance usw. herauszukommen.

Kunz forderte neben dem forcierten Ausbau von Bahninfrastruktur eine internationale Sichtweise der Netzbetreibergesellschaften, einschließlich des Risiko- und Krisenmanagements und einer besseren Koordination der Baustellen. Zudem sei neben der jeweiligen Landessprache Englisch als zweite Betriebsprache einzuführen.

Tankreinigung digital

Peter Devos, seit 2016 Ecta-Geschäftsführer, stellte eins der aktuell wichtigsten Projekte des Verbands vor: die Einführung des elektronischen *European Cleaning Document* (e-ECD). Das Konzept hierfür hat die Ecta zusammen mit dem europäischen Tankreinigungsverband (Eftco), dem europäischen Chemieverband (Cefic) sowie der belgischen Chemievereinigung Essenscia in mühevoller Abstimmungsarbeit (vor allem im Hinblick auf den notwendigen Datenschutz) entwickelt. Hintergrund ist, dass in der Branche pro Jahr mehr als drei Millionen ECDs in vier Ausfertigungen ausgedruckt, mitgeführt und vorgezeigt werden. „Diesen Aufwand wollen wir reduzieren“, so Devos. Eine zeitgemäße, digitale ECD-Variante



Ecta-Geschäftsführer
Peter Devos berichtete
vom Projekt elektronisches
Tankreinigungsdokument.

biete noch weitere Vorteile wie automatische Check-Ins, Verhinderung von Dokumentverlusten sowie Datenfehlern/-lücken, was dann in Summe zu schnelleren und sichereren Abläufen bei der Tankreinigung führt.

Die Pilotphase, an der 20 vor allem in Belgien operierende Unternehmen beteiligt sind, soll im zweiten Quartal 2018 abgeschlossen sein. Die Anschubfinanzierung, vor allem für die Einrichtung der dezentralen Datenplattform, beläuft sich auf 360.000 Euro. Wenn das elektronische ECD branchenweit unter mehr als 600 Unternehmen eingeführt ist – dies soll laut Devos bis 2022 geschehen – wird sich das System selbst tragen. Um die Deckung der laufenden Kosten zu erreichen, ist pro generiertem e-ECD voraussichtlich ein Betrag von 0,15 Cent fällig. Hinzu kommt eine jährliche, von der Unternehmensgröße und Branchenzugehörigkeit abhängige Nutzungspauschale:

- ◆ von 280 bis 1.200 Euro für Tankreinigungsunternehmen,
- ◆ von 720 bis 4.000 Euro für Transportunternehmen,
- ◆ von 2.400 bis 9.700 Euro für Chemieunternehmen.

Ab dem zweiten Jahr gibt es für alle einen Rabatt von 25 Prozent.

Devos zeigte sich sehr zuversichtlich, dass sich das e-ECD als Branchenstandard bald etabliert.



Fotograf: Ecta

Der geschützte Zugriff auf die Dokumente in der Cloud-Datenbank, verantwortet vom Provider Nxtport, ist per Internet-App, über das Chemienetzwerk Elemica oder eine separate Datenschnittstelle möglich. Das e-ECD sei die erste übergreifende Digitalanwendung in der europäischen Chemielogistik, so Devos.

SQAS-Scores erneut diskutiert

Kein Annual Meeting ohne das Thema SQAS (Safety and Quality Assessment System). **Luc Renier** von Dow ging in seinem Vortrag darauf ein, wie der Chemiegigant das Bewertungssystem für sich nutzt. Wie bei anderen Verladern haben Logistiker ohne SQAS-Bewertung keine Chance auf Aufträge – ein aktiver *Report* oder dessen Aktualisierung in Form eines *Improvement Action Program* (IMP) ist Grundvoraussetzung. Auch Dow habe, so Renier, ein eigenes *Template* entwickelt, mit dem einzelne Punkte des Fragenkatalogs gemäß den unternehmensspezifischen Anforderungen besonders berücksichtigt und gewichtet werden.

Daneben spiele auch die reine Erfüllquote (*Score*) des SQAS-Katalogs eine Rolle für die vierstufige Einteilung der Logistiker von „besonders sicher/für Gefahrgut mit hohem Gefahrenpotenzial geeignet“ bis hin zu „anfällig für Unfälle/Zwischen-

fälle“. Hauptlogistiker (*Logistics Service Provider*, LSP) brauchen einen Score von mindestens 90 Prozent, die von ihnen eingesetzten Subunternehmer mindestens 50 Prozent; jedenfalls darf die Gesamt-Erfüllquote, wenn man beide Bereiche gleich gewichtet, nicht unter 70 Prozent liegen.

Renier gab dann noch den Hinweis, dass LSPs die Beantwortung der umfangreichen Fragenkataloge nicht nur als reinen Aufwand betrachten sollten. „SQAS liefert in seiner Detailliertheit auch eine gute Vorlage dafür, das unternehmenseigene Managementsystem voranzutreiben“, so Renier. Auch beim Thema Nachhaltigkeit (*Sustainability*), dem sich die Logistiker vermehrt aktiv stellen (müssen), könne SQAS helfen.

Reniers Ausführungen blieben von Seiten der zahlreich anwesenden Logistikern nicht unkommentiert. Den Chemieunternehmen sei der absolute Score doch meist egal, hieß es. Die Konzerne legten mehr Wert auf die Erfüllung der individuellen Templates, dies mache die Sache kompliziert. Weiterer Diskussionspunkt: beim derzeitigen Trend-Thema Sustainability fehle es in der Branche an eindeutigen Festlegungen, was genau alles in diesen Bereich fällt und wie dies dann in konkreten Werten gemessen werden kann. Zum Beispiel ist immer noch unklar, wie Unternehmen ihre CO₂-Emissionen im Detail berechnen, hierfür werden derzeit diverse Methoden verwendet.

Gefährliche Entladung

Klar ist indes, dass die SQAS-Fragebögen in den verschiedenen Modulen – nicht zuletzt wegen des Themas Sustainability – ständig überarbeitet werden müssen. In der ersten Hälfte dieses Jahres sei es mal wieder so weit, erklärte **Evert de Jong**, Responsible Care-Koordinator bei der Ecta. Auch im Bereich Entladung werde sich etwas tun – hier seien schließlich nach wie vor die meisten Unfälle sowie Beinahe-Unfälle (*Near Misses*)

zu registrieren. Dies habe jüngst sogar dazu geführt, dass zwei Ecta-Mitgliedsunternehmen Lieferungen zu bestimmten Entladeunternehmen einstellten, weil sich die unsicheren Zustände dort nicht besserten. Rein statistisch sei die Rate der *Lost Time Injuries* (Arbeitsunfälle in Bezug auf die Ausfallzeit) an Entladestellen fünfmal höher als bei Beladungen und Transport, sagte de Jong. Ecta arbeite derzeit daran, die Arbeitsbedingungen an Entladestellen durch Definition und Kommunikation eines Mindeststandards zu verbessern.

Umfrage zu Fahrermangel

Im letzten Vortrag der Tagung ging **Bernhard Haidacher** von Lkw Walter auf die Thematik Fahrermangel ein. Ecta beschäftige sich seit zehn Jahren mit der Thematik, damals startete die Kampagne „A driver's day“. Inzwischen habe sich der Fahrermangel bedingt auch durch eine stetig steigende Nachfrage nach Straßentransporten verschärft – weit mehr als man damals voraussah. „Lkw-Fahrer ist derzeit der meistgesuchte Job in Europa“, so Haidacher. Selbst in Polen fehlen Unternehmen derzeit 100.000 Berufskraftfahrer.

Die mit der Problematik befasste Ecta-Arbeitsgruppe hat vor diesem Hintergrund eine neue Umfrage unter Chemiespeditionen und -fahrern gestartet, ausgehend von deren Ergebnissen soll der Beruf attraktiver gemacht werden. „Dies wird nicht nur über bessere Ausbildung und Bezahlung funktionieren“, so Haidacher. Nötig sei auch eine Entkrampfung der Situation an Be-/Entladestellen und Rastplätzen sowie EU-weit einheitliche Beschäftigungs- und Arbeitszeitenregelungen. All das, so wurde in der anschließenden Podiumsdiskussion deutlich, würde aber die Lohnkosten für Chemiefahrer spürbar verteuern. Wer dies dann bezahlen soll, konnte selbst beim anschließenden Dinner anlässlich des 20-jährigen Ecta-Bestehens nicht abschließend geklärt werden. ■