

Transparenz für Transporttanks

NEWS – Der Verband der europäischen Chemielogistiker hat erstmals einen Branchenstandard für die Kommunikation in der Lieferkette veröffentlicht. Ansonsten tat sich bei einzelnen Unternehmen auch so einiges.

VON STEFAN KLEIN

Bereits im Frühjahr, nur Tage vor dem großen Lockdown, hat die European Chemical Transport Association (ECTA) einen neuen Leitfaden mit dem Titel „Transport visibility within Bulk Chemicals“ veröffentlicht. Die Best Practice-Guideline wurde von Experten aus den Chemielogistikunternehmen Bertschi, Den Hartogh, Groupe Charles André, Hoyer, Rinnen und Talke erarbeitet. Die Arbeitsgruppe legte dabei „Meilensteine“ entlang der chemischen Lieferkette fest. Wird beim Transport ein solcher Meilenstein erreicht (z.B. Abholung eines Tankcontainers aus einem Terminal), generiert dies eine Meldung sowie für die nachfolgenden Etappen bestimmte *Estimated Time of Arrivals* (ETA), die aus den Transportmanagementsystemen der Logistiker per Elektronischem Datenaustausch (EDI) an Logistikpartner und Industriekunden übermittelt werden. Kommt es zu zeitlichen Abweichungen – in aller Regel sind dies Verzögerungen – werden noch folgende Transportbeteiligte durch sogenannte *ETA-Updates* informiert.

Insgesamt gibt es in dem neuen System bis zu acht verschiedene ETAs, die wichtigsten beziehen sich auf die avisierten Zeiten für das Be- und Entladen.

Sicher kommunizieren Tank- und Silologistiker auch schon heute digital mit ihren Kunden in der Chemieindustrie (Verlader) und deren Kunden (Entlader) sowie Logistikpartnern und Subunternehmern. Neu ist, dass mit dem Leitfaden erstmals ein Branchenstandard hierfür geschaffen wurde – wobei sich die Systematik von Meilenstein-Meldungen und *ETA-Updates* für am Transport beteiligte Industrie- und Logistikunternehmen etwas voneinander unterscheiden. Darüber hinaus führt der Leitfaden Beispielnachrichten im XML-Datenformat für diese Kommunikation auf.

Nach Ansicht der Initiatoren kann nur durch eine solche Systematik, wie sie der Leitfaden beschreibt, Transporttransparenz erreicht werden. Nur ständig die Geodaten eines Lieferfahrzeugs zu übermitteln, hilft keinem der Beteiligten weiter. Dabei erwartet die Arbeitsgruppe gerade für intermodale Transporte mit Bahn-

oder Schiffsnutzung, bei denen mehrere Logistikunternehmen beteiligt sind, noch Schwächen bei der Erstellung der Meilenstein-Meldungen und insbesondere der *ETA-Updates*. Das neue System wird auch mit Blick auf digitale Vernetzung, IT-Ausstattung und Datenschutz sicher noch einige Zeit brauchen, bis es in der Breite angewendet wird.

Unternehmen kämpfen gegen Krise

Wie in den meisten Unternehmen steht derzeit auch bei den Chemielogistikern die Bewältigung der wirtschaftlichen Folgen der Corona-Krise im Vordergrund. Die Bertschi-Gruppe hat die Krise nach eigener Aussage bisher gut gemeistert. Die in den letzten zwei Jahren getätigten, hohen Investitionen in die digitale Transformation erlaubten es im Frühjahr, binnen weniger Tage 80 Prozent der Büroarbeitsplätze ohne Qualitätseinbußen in Home Offices zu verlegen. Bertschis Fokus auf den Kombinierten Verkehr, bei dem Ganzzüge und nicht Lkw mit Fahrern über Landesgrenzen rollen, hat in der Phase der Grenzschiebungen in Europa störungsfreie Tanktransporte ermöglicht. Der Umsatz im Europa-Verkehr, dem wichtigsten Geschäftsbereich, ist seit April dennoch um ca. 20 Prozent rückläufig gegenüber dem Vorjahr, und eine Erholung der Chemienachfrage ist nicht vor Ende 2021 in Sicht.

Die Krise eröffnet aber auch neue Chancen. „Viele Kunden wollen ihre Supply Chains auf-



Foto: Stefan Klein

Tankfahrzeuge vor den Toren einer Chemiefirma: Nie mehr warten, weil man zu früh oder spät zum Be-/Entladen eingetroffen ist – ein neuer Branchenstandard soll das möglich machen.



Fotos: Hoyer, Alfred Talke

Tankaufleger befördern immer mehr LNG – zumindest beim Chemie- und Mineralöllogistiker Hoyer. Zugleich wird der Kraftstoff auch vermehrt für den Antrieb der Zugmaschinen genutzt.

grund der Erfahrungen des Frühjahrs diversifizieren und robuster gestalten, zudem wird Nachhaltigkeit immer wichtiger für sie“, sagt Bertschi-Chef Jan Arnet. „Wir sind auch in der Krise bemüht, neue Chancen im Markt proaktiv wahrzunehmen und dank unserer langfristig gesicherten Liquidität in innovative und nachhaltige Kundenlösungen zu investieren.“

Das Logistikunternehmen Hoyer mit Hauptsitz in Hamburg hat seine für 2020 ursprünglich geplanten Investitionen über insgesamt 146 Millionen Euro deutlich zurückgefahren. Die Ausgaben werden auf wesentliche, strategische Projekte konzentriert, heißt es. Dazu gehören Investitionen in ein Gefahrgutterminal in Dormagen, technische Anlagen sowie der weitere Ausbau der *Smart-Logistics*-Konzepte, moderne Informationstechnologie sowie internationale Geschäftsakquisitionen und Joint Ventures. So wurde 2019 das Joint Venture Hoyer Bulk LLC mit dem in den USA ansässigen Logistiker Dupré initiiert, um das Übersee-geschäft zu stärken.

Bereits im vergangenen Jahr, in dem Hoyer einen Umsatz von 1,17 Milliarden Euro und ein operatives Ergebnis von 38 Millionen Euro erwirtschaftete, wurden wegen der konjunkturellen Eintrübung die Investitionen auf 106 Millionen Euro zurückgefahren. Die Mittel flossen in die Verjüngung der Tankcontainerflotte, die Ausrüstung mit Telematiksystemen sowie Ersatz- und Erweiterungsbedarfe in Transportequipment, vor allem Tankaufleger.

Insbesondere für den Transport von tiefkalt verflüssigtem Erdgas (LNG) baut Hoyer seine Tankaufliegerflotte und -containerflotte aus, die jeweils über verschiedene Tankgrößen verfügen. „Für maximale Sicherheit und Wirtschaftlichkeit setzen wir grundsätzlich auf gewichtsoptimiertes State-of-the-Art-Equipment“, sagt Ortwin Nast, Chief Executive Officer der Hoyer Group. Die Tankauflieger sind mehrheitlich mit einer Pumpe und Messstrecke ausgestattet. Die Pumpe dient durch einen höheren Ausgangsdruck einer schnellen Entladung. Mit der Messstrecke ist eine genaue Messung der abgeladenen Produktmenge möglich. Das gesamte Transportequipment verfügt über die notwendigen Zulassungen, die Hoyer-Fahrer zur Beladung an den großen Storage-Terminals in Europa berechtigen. Die LNG-Transporte gehen an Tankstellen, in die maritime Versorgung sowie zu Industriebetrieben.

Praxistest mit BASF-Tankcontainer

Der Tanklogistiker Lanfer hat vor Kurzem zusammen mit dem Ver-lader BASF und dem Bahn-Operateur Kombiverkehr den Transport eines 75 Tonnen schweren sogenannten BASF-Class Tankcontainer (BTC) erfolgreich getestet. Ein BTC wurde vom BASF-Stammwerk Ludwigshafen zum Lanfer-Standort Hamm befördert, wo er über eine spezielle Plattform vom Zug gesetzt wurde. Kombiverkehr hat für künftige Transporte der besonders langen und schweren Sporttanks inzwischen 100 spezielle, gewichtsoptimierte

Containertragwagen mit 52 Fuß Länge angeschafft. Ein BTC hat etwa die Kapazität von zwei großen Straßen-Tankaufflegern.

Ebenfalls auf die Schiene zieht es das schleswig-holsteinische Unternehmen Anhalt Logistics. Es hat zum 1. Juli im Mannheimer Industriehafen eine neue Niederlassung eröffnet, um insbesondere intermodale Tankcontainertransporte in der Rhein-Neckar-Region weiterzuentwickeln. Mannheim sei der zweitwichtigste Eisenbahnknotenpunkt Deutschlands und verfüge über einen der größten Binnenhäfen Europas, sagte das Unternehmen. Schon vor Bezug der Büroräume und der neuen Stellplätze führte Anhalt Logistics Trucking-Aktivitäten und Tank-Nahverkehre in der Region durch, die nun direkt von dort aus disponiert werden können.



Daniel Gutmann ist nun neben Alfred Talke Geschäftsführer bei Spezitrans.

Spezitrans & Service, ein Unternehmen der Talke-Gruppe, das u. a. Transporte mit Chemie-Tankaufflegern vornimmt, hat seit August einen neuen Geschäftsführer. Daniel Gutmann ist nun neben Alfred Talke, Chef der Talke-Gruppe, für das Tochterunternehmen verantwortlich. Dessen erfolgreiche Entwicklung hat ein Geschäftsführungsmittglied vor Ort erforderlich gemacht: der Hauptsitz von Spezitrans befindet sich in Grimmen (Mecklenburg-Vorpommern). Daneben hat das mehr als 150 Mitarbeiter beschäftigende Unternehmen sieben weitere Standorte. Gutmann, bereits seit 2006 bei Spezitrans tätig, sagte bei seiner Vorstellung: „Vor uns liegen unbeständige Zeiten und diese möchte ich mit einem beispielhaften Team an Mitarbeitern und aller Kompetenz als Aufgabe betrachten.“