



Transport

Zur Lage der Verkehrsinfrastruktur für Chemikalien – auch außereuropäisch

Seiten 23–24



Digitalisierung

Wie sich logistische Prozesse mit innovativen Technologien optimieren lassen

Seiten 26, 28 und 34



Lagerung

Chemie- wie Pharmalager, Sicherheit ist ein entscheidendes Kriterium

Seiten 30–31, 34

Chancen nutzen – adapt to lead



Thomas Wimmer, Vorstandsvorsitzender, Bundesvereinigung Logistik

„Chancen vertan“ müssen wir wohl sagen, wenn wir auf das Vorgehen von Bund und Ländern bei der Verteilung der Covid-Impfstoffe schauen. Dabei hätte es so schön sein können: Erfahrene Pharmalogistiker hätten die verschiedenen Impfstoffe über die bestehenden Systeme zur Impfstoffbelieferung problemlos von einem Zentrallager in alle Impfstellen und Apotheken befördern können – 25 Mio. Impfdosen pro Jahr sind „in normalen Zeiten“ ohnehin geübte Praxis. Stattdessen hat jedes Bundesland die Belieferung der Impfstellen selbst organisiert. Die BVL stellte im November 2020 ein Expertengremium zusammen und bot den Gesundheitsministerien von Bund und Ländern kostenfreie Beratung bei der Planung und Organisation der Impfstoffverteilung an. Außer einigen warmen Worten gab es leider kein Interesse, dieses Angebot anzunehmen.

„Chancen ergriffen“ können wir aber sagen, wenn wir uns die Aktivitäten vieler Unternehmen im Wirtschaftsbereich Logistik anschauen, die in der Pandemie Innovationen angestoßen und neue Wege beschritten haben. Das Fraunhofer IFF in Magdeburg berichtet von einem richtigen Run von Logistik-Dienstleistern auf Forschungsprojekte während der letzten 18 Monate.

Besonders von Pharma- und Chemielogistikern können sich andere Sparten des Wirtschaftsbereichs schon einiges abgucken: Beim Transport sensibler Güter wie Chemikalien und Medikamenten ging es immer schon um lückenlose Nachverfolgbarkeit und Transparenz – mit Hilfe von künstlicher Intelligenz und Echtzeitdaten wird die End-to-End-Visibility nun Realität.

„Chancen nutzen“ sollte nun auch die neue Bundesregierung. In Sachen Erhalt und Ausbau unserer Infrastruktur gibt es noch reichlich Potenzial. Chemielogistiker wünschen sich hier insbesondere auch einen Fokus auf Wasserstraße und Schiene – nicht nur aus Umweltgründen. Und für die nötigen Echtzeitanwendungen brauchen wir flächendeckendes 5G statt Funklöcher und lahme Verbindungen – vor allem auch an den Verkehrswegen.

Was in den verschiedenen Sektoren des Wirtschaftsbereichs Logistik gerade an Innovationen vorangetrieben wird, werden wir vom 20.–22. Oktober beim Deutschen Logistik-Kongress in Berlin erleben – diesmal endlich wieder in Präsenz. Ich freue mich, Sie dort zu treffen!

Nachholbedarf bei der Infrastruktur

Kapazitätsengpässe und unzureichende Infrastruktur treffen auch die Chemieindustrie

In Bezug auf die Verkehrsinfrastruktur häufen sich seit geraumer Zeit die Hiobsbotschaften: Kapazitätsengpässe, schlechter Straßenzustand, Lücken im Schienennetz und über allem schwebt die CO₂-Debatte. Schnelle und einfache Lösungen sind nicht in Sicht. Sonja Andres befragte Tilman Benzing, Referent Logistik und Verkehrsinfrastruktur im Verband der Chemischen Industrie (VCI) zur Lage im Transportwesen für die Chemieindustrie, zur CO₂-Problematik und den Chancen durch die Neue Seidenstraße.

CHEManager: Herr Benzing, wie beurteilt der VCI die künftige Entwicklung von Chemikalientransporten regional, europa- bzw. weltweit?

Tilman Benzing: In der internationalen Logistik bleiben die Folgen der Pandemie nach wie vor deutlich bemerkbar: Sowohl die See- als auch die Luftfracht sind von starken Kapazitätsengpässen geprägt. Bei den europäischen Transporten spielen für die chemisch-pharmazeutische Industrie neben dem Straßenverkehr die Eisenbahn und die Binnenschifffahrt eine bedeutsame Rolle. Die politischen Ziele, diese Verkehrsträger in Deutschland und in der EU zu stärken, begrüßen wir deshalb.

Doch der Nachholbedarf beim Ausbau der Verkehrsinfrastruktur ist riesig – egal, ob es um defekte Schleusen, fehlende Kapazitäten im Schienennetz oder um das Problem mit Niedrigwasser im Rhein geht. Zweierlei ist daher zwingend notwendig: Erstens müssen die Finanzmittel für die Verkehrsinfrastruktur dauerhaft erhöht werden. Zweitens brauchen wir schnellere Planungs- und Genehmigungsverfahren.

Das gilt genauso für die Straßeninfrastruktur, die für viele Transporte unserer Branche unverzichtbar ist. Mehrere Sperrungen maroder Straßenbrücken im Umfeld von Chemiestandorten haben dies schmerzhaft vor Augen geführt.



Tilman Benzing, Referent Logistik und Verkehrsinfrastruktur, Verband der Chemischen Industrie (VCI)

Hinzu kommt der „Green Deal“, mit dem die EU-Kommission auch dem Verkehrssektor sehr ambitionierte Klimaschutzziele vorgibt. Hier bestehen derzeit aber noch viele Fragezeichen, wenn es um die Umsetzung im Detail geht.

Wo sehen Sie Potenzial in Bezug auf CO₂-Reduktionen im Transport von Chemikalien?

T. Benzing: Es gibt verschiedene Stellschrauben, um die Emissionen beim Transport zu senken: Unsere Unternehmen optimieren zum Beispiel das Ladegewicht oder die Art und Weise, wie sie Stückgut zusammenstellen. Außerdem setzen die Firmen auch auf Verkehrsverlagerung, etwa auf den kombinierten Verkehr oder die Nutzung des Seeverkehrs anstelle von Luftfracht. Allerdings sind die weiteren Potenziale zur Reduktion von CO₂-Emissionen in den genannten Bereichen gering, weil unsere Chemie- und Pharmaunternehmen diese Instrumente bereits seit Langem und schon aus Kostengründen zur Optimierung der Transporte nutzen. Daher dürften für die Chemietransporte auch die Potenziale für weiteren Modal Shift begrenzt sein, zumal es auf der Schiene an Netzkapazität und Zuverlässigkeit mangelt.

Die wichtigsten Stellschrauben, um die Emissionen im Transport zu reduzieren, sind daher alternative Antriebe und Kraftstoffe. Dies gilt für den Straßengüterverkehr ebenso wie für den See- und Luftverkehr: Technologieoffenheit ist dabei der Schlüssel – aus zwei Gründen: So lassen sich für den jeweiligen Einsatzzweck die

am besten geeigneten Antriebe und Kraftstoffe finden. Und wir benötigen Technologieoffenheit, um die Klimaschutzziele zu erreichen.

Ein weiterer Aspekt kommt hinzu: Das Potenzial zur CO₂-Reduktion steht und fällt mit der Verfügbarkeit alternativer Kraftstoffe. Dafür wiederum sind gewaltige Mengen „grüner“ Energie erforderlich, die in Zukunft nicht nur für den Verkehrssektor, sondern auch für andere Sektoren wie Industrie und Energieversorgung zur Verfügung stehen und dabei auch bezahlbar sein müssen.

Welchen Stellenwert wird der Kombiverkehr für die Chemieindustrie in Zukunft haben? Sind hier Verschiebungen in Bezug auf die Transportmittel zu erwarten?

T. Benzing: Der kombinierte Verkehr verbindet die Vorteile von Schiene und Straße. Er hat für unsere Branche einen hohen Stellenwert; das gilt besonders für den Verkehr über die Alpen und den Warentransport von den Seehäfen ins Hinterland. Für weiteres Wachstum bedarf es allerdings zusätzlicher Terminals in

heute noch nicht gut erschlossenen Regionen. Auch auf dem Schienennetz müssen zusätzliche Kapazitäten geschaffen werden. Und bei den Wasserstraßen gehört die Anhebung von Brücken im Kanalnetz zu den Infrastrukturmaßnahmen, mit denen der kombinierte Verkehr gestärkt werden sollte.

Welche Rolle spielen zurzeit Transporte über die neue Seidenstraße? Wie schätzen Sie hier die Entwicklung in den kommenden Jahren ein?

T. Benzing: Unter normalen Bedingungen sind Transporte über den Schienenweg nach Asien schneller, aber auch teurer als auf dem Seeweg. Die „Eiserne“ Seidenstraße hat im vergangenen Jahr stark von der Kapazitätsknappheit in der Luft- und vor allem in der Seefracht profitiert. Ob die Transporte mit der Eisenbahn zwischen Europa und Asien aber in diesem Tempo weiterwachsen, bleibt abzuwarten – der internationale Eisenbahnverband UIC rechnet im optimistischen Szenario mit einer Verdreifung bis 2030. Wenn sich die Lage im Luft- und im Seeverkehr wieder normalisiert, dürfte es abhängig von den Kosten- oder Zeitvorteilen auch erneut zu Rückverlagerungen auf diese Verkehrsträger kommen. Dem Seeweg wird aber auch in Zukunft eine große Rolle zukommen.

Vor allem für Ziele im Landesinneren Chinas wird der Landweg über die neue Seidenstraße eine interessante Option bleiben. Für die weitere Entwicklung der Chemietransporte über die neue Seidenstraße ist ebenfalls wichtig, wie sich die Regularien für den Eisenbahntransport flüssiger Güter und gefährlicher Güter in Tankcontainern entwickeln werden.



Ihre Experten für Tankcontainer

Seit über 25 Jahren sind wir Ihr Spezialist in der Vermietung kundenspezifischer Transport- und Lagerbehälter. Profitieren Sie von unserer Expertise rund um den Tankcontainer und fragen Sie uns nach Ihrem individuellen Angebot.

Anfragen: sales@tws-gmbh.de | Web: www.tws-gmbh.de

TWS
RENT-A-TAINER

