

Mehr Tempo ist gefragt

Drei Jahre Aktionsplan „Niedrigwasser Rhein“

Mit Pragmatismus und Kooperation kämpfen die Unterzeichner des Aktionsplans „Niedrigwasser Rhein“ seit 36 Monaten um eine effektive Binnenschifffahrt auch bei niedrigen Wasserständen auf Deutschlands größter Wasserstraße. Die mit den niedrigen Wasserpegeln verbundenen Probleme müssen dringend durch entsprechende Infrastrukturmaßnahmen beseitigt werden. Der 8-Punkte-Plan von 2019 ist ein probater Ansatz, denn beim Blick auf die Umsetzung der acht Handlungsfelder zeigen sich Fortschritte. Aber diese Erfolge dürfen nicht darüber hinwegtäuschen, dass noch erheblicher Handlungsbedarf besteht.

Besser als in früheren Jahren sind mittlerweile die Wasserstandsvorhersagen. Die Unternehmen haben ihrerseits Lagerkapazitäten erhöht und Umschlagsmöglichkeiten erweitert. Parallel dazu haben sie gemein-

sam mit Logistikdienstleistern die Entwicklung niedrigwassergängiger Schiffe vorangetrieben. Und nicht zuletzt haben sie Vorbereitungen getroffen, wenn extremes Niedrigwasser es notwendig macht, die Waren auf



Die aktuelle Niedrigwasser-Lage stellt die Industrie vor große logistische Herausforderungen.

Konzertierte Aktion

Der Bundesverkehrsminister hat 2019 mit Vertretern der Stahl-, Chemie- und Mineralölindustrie, den Produzenten mineralischer Massenrohstoffe und des Binnenschiffahrtsgewerbes einen „8-Punkte-Plan“ erarbeitet. Ziel ist es, zuverlässig kalkulierbare Transportbedingungen am Rhein auch bei extremem Niedrigwasser sicherzustellen.

Die chemische Industrie verantwortet rund 10% der gesamten Beförderungsmenge im deutschen Binnenschiffsverkehr. Das entspricht etwa 223 Mio. t. Für die Branche ist der Rhein die wichtigste Binnenwasserstraße. Die Betriebe im Westen und Südwesten Deutschlands sind durch sie mit Überseehäfen wie Rotterdam verbunden.

Auch wenn die Unternehmen darauf eingestellt sind, witterungsbedingte Einschränkungen des Wasserstraßentransports in begrenztem Umfang auszugleichen, hat die sowohl hinsichtlich ihrer Dauer als auch der Wasserstände extreme Niedrigwasserperiode gezeigt, dass Ereignisse dieser Art in den betroffenen Industrieprozessen weder durch kurzfristige Verkehrsverlagerung auf andere Verkehrsträger noch durch eine erweiterte Vorratsplanung beherrscht werden können.

Soweit durch den Klimawandel bedingt eine Wiederholung und Häufung dieser Art von Ereignissen erwartet werden muss, hat dies ohne geeignete Gegenmaßnahmen unerwünscht Auswirkungen auf die Versorgungssicherheit der Bevölkerung, die Standortentwicklung der Unternehmen und die Wirtschaftsentwicklung Deutschlands.

Der Plan benennt nachfolgend in vier Handlungsfeldern kurz-, mittel- und langfristig wirkende Maßnahmen, mit dem den klimawandelbedingten Herausforderungen für die Industriestandorte am Rhein und seinen Nebenflüssen begegnet werden soll.



Tilman Benzing, VCI

andere Verkehrsträger zu verlagern. Außerdem haben die Unternehmen ihr Krisenmanagement optimiert.

Die aktuelle Niedrigwasserlage macht aber abermals deutlich: Solange die Infrastruktur auf dem Rhein nicht verbessert wird, stellen die bekannten Engpässe im Rhein, z.B. bei Kaub, die Industrie weiterhin vor große logistische Herausforderungen. Die Probleme im Schienengüterverkehr und der

Lkw-Fahrmangel erschweren die Verlagerung auf Schiene oder Straße zusätzlich.

Die schnelle Realisierung der sog. Abladeoptimierungen an Mit-

plan vereinbarte Beschleunigung der Abladeoptimierungen bislang nicht erreicht werden. Ganz im Gegenteil: Die geplante Fertigstellung wurde nach derzeitigem Stand auf 2033

Die auf den Rhein angewiesenen Industriestandorte brauchen eine klare Perspektive.

tel- und Niederrhein ist daher von großer Bedeutung, damit die Schiffe die Engstellen bei Niedrigwasser mit mehr Ladung passieren können. Doch leider konnte die im Aktions-

plan vereinbarte Beschleunigung der Abladeoptimierungen bislang nicht erreicht werden. Ganz im Gegenteil: Die geplante Fertigstellung wurde nach derzeitigem Stand auf 2033

Das Bundesverkehrsministerium muss nun alles daransetzen, die vereinbarten Maßnahmen mit deutlich mehr Nachdruck voranzutreiben. Langwierige Planungs- und Genehmigungsverfahren bremsen die Verwirklichung, wie bei allen Infrastrukturprojekten in Deutschland. Besonders kritisch ist in diesem Fall die Personalsituation bei der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung (WSV). Viele der für die Abladeoptimierungen notwendigen (und vorhandenen) Stellen konnten bisher noch nicht besetzt werden. Es fehlen bspw. Bauingenieure und Techniker. Die Politik sollte die Gründung einer privatrechtlich organisierten „Infrastrukturgesellschaft Wasserstraße“ prüfen. Diese könnte die WSV konsequent und strategisch bei der Personalsuche unterstützen und Mitarbeitende zu wettbewerbsfähigen Konditionen gewinnen. Eine solche Infrastrukturgesellschaft könnte auch speziell für Planung und Bau der Abladeoptimierungen an Mittel- und Niederrhein eingerichtet werden.

Die auf den Rhein angewiesenen Industriestandorte brauchen eine klare Perspektive, dass die Abladeoptimierungen rasch in Angriff genommen werden. Drei Jahre Aktionsplan „Niedrigwasser Rhein“ sind ein guter Anlass, die Fortführung des Aktionsplans zu bekräftigen.

Tilman Benzing, Referent für Verkehrsinfrastruktur im Verband der Chemischen Industrie, Frankfurt am Main

benzing@vci.de
www.vci.de

Distributionszentrum mit hohem Automatisierungs- und Digitalisierungsgrad

DAW eröffnet Logistikzentrum in Ober-Ramstadt

Der hessische Farbenhersteller DAW (Alpina, Caparol) hat am Firmensitz in Ober-Ramstadt umfangreich in die Logistik investiert. Im April 2020 hatten die Bauarbeiten für ein hochmodernes Logistikzentrum inklusive Hochregallager begonnen, am 1. September 2022 wurde es offiziell eingeweiht. Das Distributionszentrum mit hohem

Automatisierungs- und Digitalisierungsgrad ist ein Bekenntnis zum Standort Ober-Ramstadt und geht mit einer deutlichen Verbesserung in der Warenverfügbarkeit einher. Zur Zielsetzung des Projekts gehörte es, die bisher am Standort verteilten sowie die externen Lager unter einem Dach zu vereinen und somit die Supply-Chain-Abläufe zu optimieren.

Das Logistikzentrum umfasst neben dem automatisierten Hochregallager mit rund 30.000 Palettenstellplätzen auch ein AutoStore-System für Kleingebinde mit 12.000 Boxen und drei Kommissionierplätzen sowie einen ebenfalls automatisierten, dynamischen Kommissionierpuffer mit rund 1.500 Paletten- und sechs Kommissionierplätzen. (mr)

Lünendonk-Liste 2022

Bilfinger bleibt führender Industriedienstleister in Deutschland

Die Lünendonk-Liste, die das Marktforschungsunternehmen Lünendonk & Hossenfelder jährlich erstellt, führt den Mannheimer Industriedienstleister Bilfinger erneut auf der Spitzenposition.

Zum 14. Mal in Folge positioniert sich der Konzern, der mit Leistungen entlang des gesamten Lebenszyklus für mehr Effizienz und Nachhaltigkeit in Industrieanlagen sorgt, als strategischer Partner Nummer 1 für die deutsche Industrie. Dabei überschritt Bilfinger mit einem Wachstum von 9,2% als einziges Unternehmen im Ranking im Inland die 1-Mrd.-EUR-Umsatzschwelle.

Die Positionierung Bilfingers als Gesamtanbieter für die Prozessindustrie zeigt sich im Ranking nicht nur im höchsten Inlandsumsatz, sondern auch im Wettbewerbs-Benchmarking: In den abgefragten Kategorien Wartung, Instandsetzung und Engineering wurde der Konzern von den übrigen Studienteilnehmern als wichtigster Wettbewerber wahrgenommen.

Laut Studie war das Geschäftsjahr 2021 von den Auswirkungen der Coronapandemie – mit Nachholeffekten durch verschobene Instandhaltungsprojekte und einer Rückverlagerung von Produktionsstandorten nach

Deutschland – ebenso geprägt wie von der Dekarbonisierung der Wirtschaft und dem damit verbundenen Transformationsbedarf in der Umstellung zu CO₂-freien Produktionsanlagen.

In diesem dynamischen Umfeld bieten sich für den Marktführer auch weiterhin gute Wachstumschancen – der Industriedienstleister verfolgt das Ziel, den Umsatzanteil aus Energie- und Klimaschutzprojekten von 2021 bis 2024 zu verdoppeln. Diese umfassen bspw. Projekte zur Steigerung der Energieeffizienz und Senkung des CO₂-Ausstoßes von Industrieanlagen. (mr)

Versuchs- und Produktionsanlage sowie Kapazitätserweiterung für Chloride

Taniobis investiert in Goslar und Laufenburg

Taniobis (ehem. H.C. Starck Tantalum and Niobium) erweitert sein Produktportfolio und kommt dem wachsenden Marktinteresse an hochreinen Chloriden nach. Die neue Versuchs- und Produktionsanlage für Chloride am Standort Goslar ermöglicht die Entwicklung neuer, noch reineren Chlorid-Verbindungen. Diese werden insbesondere aus der Elektronik- und Energieindustrie

nachgefragt, wo sie als spezielle, ultrareine CVD-Präkursoren bspw. für die Herstellung von Mikroprozessoren und Speicherchips eingesetzt werden. Die multifunktionale Ausstattung der neuen Anlage soll es der Forschung und Entwicklung zudem ermöglichen, Entwicklungszyklen zu verkürzen und so neue Versuchsprodukte schneller in marktüblichen Mengen anzubieten.

Zudem werden die Anlagen für die Herstellung von Chloriden im Werk Laufenburg modernisiert, um die vom Markt geforderte Liefermenge und Kompositionsvielfalt auch künftig produzieren zu können. Hier werden z.B. Refraktärmetall-Chloride wie WCl₆ hergestellt, die u.a. Einsatz in elektrochromen Gläsern finden, welche den Energieverbrauch von Gebäuden senken. (mr)

25 Jahre
#AUFBRUCH leben

25 JAHRE
InfraServ Gendorf

MOTOR des
Chemieparks GENDORF

und Lösungsanbieter
für die Chemieindustrie

www.infraserv.gendorf.de