



Schienengüterverkehr

Die Vorzüge einer stärkeren Verlagerung des Straßenverkehrs auf die Schiene

Seite 42



Logistikeinkauf

Ausblick auf Studie – Wie kann der Chemielogistikeinkauf Wettbewerbsvorteile bringen?

Seite 45



Logistikimmobilien

Juristische Anforderungen beim Kauf oder Anmieten von Logistikimmobilien

Seite 46

Supply Chains matter!



Thomas Wimmer, Vorstandsvorsitzender, Bundesvereinigung Logistik (BVL)

Gestörte Lieferketten, Ressourcenengpässe, Klimawandel und steigende Preise sorgen in allen Bereichen der Wirtschaft für Herausforderungen und Veränderung. Ein tiefgreifendes Umdenken ist gefragt, und es ist in vollem Gange. Unternehmen schauen vermehrt über den Tellerrand und wagen sich an neue Geschäftsmodelle, was zu positiven und zukunftsorientierten Entwicklungen führt. Mehr denn je wird klar: Supply Chains matter!

Die Chemieindustrie liefert Best-Practice-Beispiele, erst kürzlich beim Forum Chemielogistik der BVL in Gent. Gerade diese Industrie ist bisher in besonderer Weise auf fossile Brennstoffe angewiesen. Nun laufen konkrete Projekte zur Reduzierung von CO₂-Emissionen, darunter die Entwicklung von grünem Wasserstoff, die verstärkte Produktion von Bio-Fuels aus Abfällen oder die Transformation zur Kreislaufwirtschaft. Andersherum beginnen branchenfremde Unternehmen, sich mit Themen der Chemieindustrie zu befassen. Ein Beispiel ist ArcelorMittal, wo kohlenstoffhaltiges Gas, das bei der Stahlproduktion in den eigenen Hochöfen entsteht, in Bioethanol umgewandelt werden soll.

Experten in der BVL erwarten in den kommenden zehn Jahren eine tiefgreifende Umwälzung des Marktes für Rohmaterialien der Chemie- und Pharmaindustrie. Daran muss die logistische Infrastruktur ebenso angepasst werden wie die Prozesse. Logistik und Supply-Chain-Management sind der Schlüssel, um die Veränderungen erfolgreich zu meistern. Unterstützt von digitalen Technologien gilt es, verlässliche und resiliente Lieferketten zu bilden. Dabei sind insbesondere Datenanalyse und Datensicherheit sowie Datenmanagement und Smart-Factory-Anwendungen relevant.

Klar ist: So wie vor den derzeitigen Störungen in den Lieferketten wird es nicht mehr werden. Wir sind in einem globalen Wandel begriffen, der uns auch zukünftig vor Herausforderungen stellt. Resilientere Lieferketten erfordern in vielen Prozessen radikales Umdenken – nicht zuletzt von der bisherigen Priorität „Kosten“ hin zu den neuen Prioritäten „verlässlich“ und „nachhaltig“. Wie das gelingen kann, darüber sprechen und diskutieren dieser Tage die Protagonisten aus Wirtschaft, Politik und Forschung beim Deutschen Logistik-Kongress – dem Treffpunkt für Experten und Enthusiasten, die Logistik und Supply-Chain-Management und damit die Wirtschaft insgesamt in diesen schwierigen Zeiten voranbringen wollen.

www.bvl.de

Viel bestellt, wenig geliefert

Binnenwasserstraßen und Schiene: Infrastruktur-Genehmigungsverfahren weiter beschleunigen

Nach zweieinhalb Jahren Pandemie legt sich ein Long-Covid-Schleier über die industrielle Logistik. Die Diagnose gibt einen entsprechenden Befund: Weltweit gibt es Probleme in den Lieferketten. Die verladenden Unternehmen und ihre Dienstleister stehen vor vielfältigen Herausforderungen. Hinzu kommt: Vor allem in Deutschland fehlt eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur. Brücken sind baufällig, das Schienennetz völlig überlastet, die Schleusen im Kanalnetz sind marode, und Engstellen im Rhein erschweren bei Niedrigwasser den Transport. Die Logistik wird ausgebremst.

Die chemisch-pharmazeutische Industrie wickelt den größten Teil ihrer Transporte mit dem Lkw ab; auf die Bahn entfallen 16 und auf das Binnenschiff 11%. Die geringeren Prozentsätze täuschen aber darüber hinweg, dass diese beiden Verkehrsträger essenziell für die Logistik unserer Branche sind. Denn auf ihnen werden vor allem Rohstoffe und Zwischenprodukte in großen Volumina transportiert. Ohne diese Rohstoffe steht die Produktion still.

2019 hatte der VCI den Handlungsbedarf für den beschleunigten Ausbau strategisch wichtiger Schienekorridore und Wasserstraßen analysiert. Jetzt ist es an der Zeit für eine Bestandsaufnahme: Was konnte erreicht werden? Gab es Fortschritte bei der Sanierung der Verkehrswege? Hat der Staat geliefert?

Sanierung des Schienenverkehrs kommt nur langsam voran

Stichwort Bahn: Es fehlen dringend benötigte Kapazitäten, weil die strategische Ausbauplanung im Schienennetz auf einem Bummelzug verladen scheint. Das gilt bspw. für den Ausbau der Strecke Emmerich-Oberhausen, Nordrhein-Westfalen, auf vier anstelle der aktuell laufenden Erweiterung auf nur drei Gleise. Auf grün steht allenfalls das Signal für eine Machbarkeitsstudie, die das Mittelrheintal entlasten und mehr Kapazität für den Güterverkehr schaffen soll: In Kürze will das Bundesverkehrsministerium immerhin diese Studie veröffentlichen. Im Gegensatz zur Machbarkeitsstudie favorisiert der VCI den linksrheinischen Streckenverlauf. Ein Vorteil wäre bspw., dass mehrere hochbelastete Bahnknoten umfahren werden können. Wir hoffen, dass diese



Tilman Benzing, Verband der Chemischen Industrie (VCI)

Studie eine Perspektive für den Ausbau dieses wichtigen Abschnitts des Schienengüterverkehrskorridors Rhein-Alpen eröffnet. Die Realisierung dürfte eine lange Zeit in Anspruch nehmen.

Aber auch kurzfristige Probleme drücken die Branche sehr: Die umfangreichen Bauarbeiten zur Sanierung des bestehenden Schienennetzes stellen die Industrie insgesamt vor bislang nicht gekannte Probleme. Es fehlt an einem adäquaten Baustellenmanagement der Deutschen Bahn für diese wichtigen Sanierungsmaßnahmen. Die Bahn muss daher bei ihrem Baustellenmanagement darauf achten, für den Güterverkehr zu jeder Zeit ausreichende Kapazitäten vorzuhalten. Dies gilt vor allem für den ab 2024 geplanten Aufbau eines Hochleistungsnetzes. Hierfür sollen die wichtigen Hauptstrecken kernsaniert werden, indem alle in den nächsten Jahren anstehenden Maßnahmen gebündelt werden und die Leistungsfähigkeit durch zusätzliche Signale und Weichen erhöht wird. Dass nun erstmals die Kapazitäten im Bestandsnetz erhöht werden, ist zu begrüßen. Allerdings können leistungsfähigere Bestandsstrecken nur ein Zwischenschritt zu einem echten Kapazitätsaufbau durch Neubau sein.

Kurzfristig bedeutet dies allerdings neues Ungemach: Für den Aufbau dieses Hochleistungsnetzes will die Bahn die besonders stark ausgelasteten Hauptstrecken über Monate hinweg komplett sperren.



©Maren Wimmer - stock.adobe.com

Dies ist für die Verlagerer nur dann akzeptabel, wenn die DB Netz Umleitungsstrecken mit ausreichender Kapazität für den Güterverkehr einrichtet. Auch muss die DB Netz sicherstellen, dass bei den baubedingten Streckensperrungen Lösungen für solche Unternehmen gefunden werden, die an diese Strecken gebunden sind. Es darf nicht sein, dass Betriebe über Monate hinweg den Zugang zum Schienennetz verlieren und ihre Produkte nur noch mit dem Lkw befördern können. Eine Lösung wäre bspw., trotz Baustellen Zeitfenster für den Gütertransport einzuführen.

Fortschritte beim westdeutschen Kanalnetz – aber Zeithorizont ist noch zu lang

In die Ertüchtigung des westdeutschen Kanalnetzes kommt Bewegung. Der VCI-Landesverband Nordrhein-Westfalen hat gegenüber der Landes- und Bundespolitik deutlich formuliert, wie dringlich die Sanierung der Schleusen und Kanäle ist. Erfolgreich hat er sich auch für eine bessere Personalausstattung der zuständigen Ämter der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) eingesetzt.

Mittlerweile hat die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt ihren Aktionsplan „Westdeutsche Kanäle – Nordrhein-Westfalen“ vorgelegt. Er steckt den Kurs für die strukturierte Planung aller Bauprojekte für Erhaltungs-, Ersatz- und Ausbaumaßnahmen. Die zeitlichen Perspektiven für die Ertüchtigung

etwa des für die chemische Industrie besonders wichtigen Wesel-Datteln-Kanals reichen jedoch teils bis jenseits 2040. Diese Zeiträume passen keinesfalls zur Geschwindigkeit, die wir brauchen, um eine Verkehrswege zu realisieren und den Industriestandort Deutschland dauerhaft sicher zu versorgen. Um die notwendigen Maßnahmen zuverlässig und schneller durchführen zu können, ist jetzt Folgendes notwendig:

- Es bedarf langfristig stabiler und hinreichender personeller sowie finanzieller Ressourcen für die NRW-Wasserstraßen. Der aktuelle Entwurf für den Bundeshaushalt 2023 sieht dagegen sinkende Finanzmittel für die Wasserstraße vor.
- Wir brauchen Offenheit gegenüber allen alternativen Ansätzen im Wasserbau, die Beschleunigungspotenzial versprechen; gute Ansätze dafür sind etwa „Partnerschafts-“ oder „Kooperationsmodelle“, bei denen Projektbeteiligte, also etwa Bauunternehmen, früher einbezogen werden. So können Planungs- und Umsetzungsschritte teils parallel erfolgen und Herausforderungen frühzeitig gemeinsam diskutiert werden. Denkbar ist auch eine Kombination mit einer langfristigen Instandhaltungsvereinbarung.
- Als Pilotprojekt schlagen wir den Wesel-Datteln-Kanal vor.

Fortschritte im Kanalnetz, Verzögerungen beim Rhein. Er ist für die chemische Industrie die wichtigste

Wasserstraße. Sie verbindet zahlreiche Chemiestandorte untereinander sowie mit den Westhäfen Antwerpen und Rotterdam. Das Niedrigwasser dieses Sommers stellte unsere Branche nach dem Niedrigwasser 2018 erneut vor große logistische Herausforderungen, weil die Schiffe nur noch teilweise beladen werden oder gar nicht mehr fahren konnten. Entscheidend dafür, wie viel Ladung die Schiffe auf dem Rhein bei geringen Pegelständen noch befördern können, sind wenige Engstellen an Mittel- und Niederrhein. Vorrangiges Ziel des Aktionsplans „Niedrigwasser Rhein“ von 2019 ist es, deren Beseitigung zu beschleunigen. Vertreter der Wirtschaft, u.a. der chemischen Industrie, und des Binnenschifffahrtsgewerbes haben den Aktionsplan mit dem Bundesverkehrsministerium vereinbart und arbeiten gemeinsam an der Umsetzung. Zu unserem Bedauern hat sich seither die geplante Fertigstellung der sog. Abladeoptimierung am Mittelrhein von ursprünglich 2030 auf 2033 verschoben, die Engstellen im Niederrhein können nach derzeitigem Stand nicht vor 2037 beseitigt werden. Die Gründe liegen nicht nur in den langwierigen Planungs- und Genehmigungsverfahren, die bei allen Infrastrukturprojekten in Deutschland die Umsetzung bremsen. Fehlendes Personal, wie in vielen Branchen, bei der WSV des Bundes kommt hinzu.

Positiv stimmt die in einem Spitzengespräch der Unterzeichner des Aktionsplans mit Bundesverkehrsminister Wissing Ende August vereinbarte Einrichtung einer Beschleunigungskommission Mittelrhein.

Auf die Bundesregierung warten noch viele Aufgaben

Einiges befindet sich schon in Zustellung; anderes wartet noch im Lager. Mit Blick auf die aktuellen Krisen und absehbaren Haushaltsengpässe muss die Bundesregierung die Finanzierung der Sanierung und des Ausbaus der Verkehrsinfrastruktur vorrangig sicherstellen. Zugleich muss sie die personelle Ausstattung der Behörden verbessern und zusätzliche Personalressourcen aufbauen, um die Planungs- und Genehmigungsverfahren ohne Verzug abwickeln zu können. Nicht zuletzt muss die Politik weiter an der Verkürzung und Vereinfachung der Planungs- und Genehmigungsverfahren arbeiten. Dazu wurden in den vergangenen Jahren eine Reihe von Gesetzesänderungen umgesetzt, allerdings sind die Effekte bisher gering.

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

www.vci.de



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

