

Chemiepark Knapsack investiert in die Logistik

Standortbetreiber steigert Budget für die Bahninfrastruktur erheblich

So wichtig der Schienenverkehr für Anlagenbetreiber in der Chemie- und Prozessindustrie ist, viele stellt er vor einige Herausforderungen. Das gilt sowohl für die eigenen als auch für öffentliche Strecken.

Europaweit an Nummer 5, weltweit auf Rang 11: Der Chemie-Standort NRW nimmt gemessen am Umsatz einen der vorderen Plätze ein. Grund hierfür ist u.a. seine Lage in der Mitte Europas und sein dichtes Verkehrsnetz auf Straßen, Schienen und Wasserwegen. Insbesondere der Bahn kommt dabei eine wichtige Rolle zu. Denn viele chemische Güter dürfen nicht über die Straße transportiert werden. Auch die Politik unterstützt den Ausbau des Schienenverkehrs, denn nur mit ihm sind die geplanten CO₂-Einsparungen bis 2035 machbar.

Investitionen in diese Infrastruktur sind daher nicht nur wünschenswert, sondern notwendig. Bei der Umsetzung ruckelt es jedoch häufig. Der Neubau des elektronischen Stellwerks (ESTW) „Linke Rheinseite“ führt seit Ende 2022 zu diversen Streckensperrungen – mit weitreichenden Folgen für viele Produzenten in der Region. Sie wurden kurzfristig oder zu spät informiert, es kam mehrfach zu Beschwerden bei der Bundesnetzagentur. „Wir befürworten und unterstützen Investitionen in unsere wichtige, öffentliche Verkehrsinfrastruktur. Denn nur so können wir sie erhalten und ausbauen“, sagt Marcel Schäfer. Er ist Eisenbahnbetriebsleiter und Teamleiter Transport/Support/Verkehrswege bei Standortbetreiber Yncoris im Chemiepark Knapsack sowie im VCI-Arbeitskreis Werkeisenbahnen aktiv. „Solche Baumaßnahmen gleichen im dichten Verkehrsnetz von

NRW allerdings Operationen am offenen Herzen. Ein durchdachtes Baumanagement ist daher unabdingbar, damit die empfindlichen Versorgungsketten so wenig wie möglich gestört werden.“

Viele Anlagenbetreiber im Chemiepark Knapsack sind auf den regelmäßigen An- und Abtransport von Edukten und Produkten über die Schiene angewiesen. Alternativen über andere Verkehrswege sind entweder aufgrund gesetzlicher Vorgaben nicht möglich oder durch die hohe Auslastung bereits weitgehend ausgereizt. „Es gibt Bahnverkehre, die nicht einfach eingestellt oder auf Straße umgestellt werden können“, erklärt Schäfer. „Auch gefährliche Güter, wie gewisse Sprengstoffe, Propan und Flusssäure, dürfen nur auf Straßen befördert werden, wenn der Transport mit Eisenbahn oder Binnenschiffen nicht möglich ist.“ Der Unmut der Industrieunternehmen kam an. DB Netz stimmt sich nun regelmäßig mit den betroffenen Industrieunternehmen rund um Köln ab, damit die empfindlichen und teilweise essenziell nötigen Versorgungsketten nicht abreißen und Zugaussfälle auf ein Minimum reduziert werden.

Interner Schienenverkehr: notwendig, aber kostenintensiv

Der Schienenverkehr bildet nicht nur außerhalb, sondern auch innerhalb der Werksgrenzen einen bedeutenden Transportweg. Aller-



Eisenbahnbetriebsleiter Marcel Schäfer stellt einen steigenden Bedarf an eisenbahnlogistischen Dienstleistungen fest.

dings gehört die Instandhaltung der Infrastruktur und der Loks für viele Unternehmen nicht zum Kerngeschäft. Der Aufwand hierfür steht zudem häufig nicht im Verhältnis zum eigentlichen Rangieraufkommen. Hinzu kommt, dass es sich bei geringem Rangieraufkommen oft nicht lohnt, eigenes Personal auszubilden, bereitzustellen und permanent zu schulen. „Wir stellen einen steigenden Bedarf an eisenbahnlogistischen Dienstleistungen außerhalb unseres Chemieparks fest“, so Schäfer. Er stellt daher nicht nur den Eisenbahnbetriebsleiter für andere Unternehmen, sondern

übernimmt mit seinem Team auch Lok-Wartungen und Reparaturen, Gleis- und Weichenpflege und den innerbetrieblichen Rangierbetrieb. Dazu hat der Standortbetreiber zwei spezielle Zwei-Wege-Fahrzeuge angeschafft, die sowohl auf der Straße als auch auf der Schiene unterwegs sein können und so in einem Umkreis von rund 50 km beim Ausfall einer Lok, Personalengpässen oder als Ergänzung eigener Kapazitäten einschließlich erfahrem Fachpersonal gebucht werden können.

Bert Nöhre, Eisenbahnbetriebsleiter bei Orion Engineered Carbons, ist einer der Kunden: „Vor rund

drei Jahren hatten wir plötzlich ein Problem mit unserem Fahrzeug und haben nach einem Dienstleister gesucht, der uns rasch aushelfen kann. Prompt haben wir von Yncoris Unterstützung bekommen. Seitdem läuft es. Die Kollegen sind außerordentlich flexibel und hilfsbereit.“

Chemiepark Knapsack: Bahn als Basis

Im heimischen Chemiepark investiert der Standortmanager kräftig in die Logistik. So stieg das Reparatur- und Investitionsbudget in die Bahninfrastruktur in diesem Jahr um 40%. Ein stolzer Betrag vor

dem Hintergrund, dass das Unternehmen 2022 zwei neue Loks mit einem Investitionsvolumen von allein mehr als 3 Mio. EUR in Betrieb nahm. Insgesamt betreut das Team in Knapsack rund 20 km Schiene, 80 Weichen, sieben Schienenfahrzeuge und ein elektronisches Stellwerk. Auch personell verstärkte sich das Team mit einem Manager Bahnlogistik. Schäfer: „Wir können auf die Unterstützung unserer Geschäftsleitung zählen, die im Schienenverkehr eine wichtige Basis für die Produktion vor Ort sieht.“ Erst im letzten Jahr hat ein Standortpartner eine zusätzliche Bahnverladung im Chemiepark Knapsack mit Unterstützung der Betreibergesellschaft in Betrieb genommen.

Bei ihren Investitionen haben die Experten im Chemiepark sowohl nachhaltige als auch digitale Trends im Blick. So stoßen die neuen Loks jeweils 35% weniger CO₂ aus als die bisherigen Modelle. Bei Investitionen in die Gleisinfrastruktur setzen sie nachhaltige, langlebige Werkstoffe ein, die teilweise mit Partnern aus der Chemie entwickelt wurden. So hat das Unternehmen ein Patent auf Kunststoffkleineisen für die Befestigung von Schienen entwickelt. In der weiteren Investitionsplanung ist u.a. ein digitales Dispositionstool. „Den Zustand unserer Infrastruktur und den unserer Kunden analysieren wir schon jetzt digital“, so Schäfer. „Doch die großen globalen Themen treiben auch uns um. Schließlich soll die Schiene auch in Zukunft attraktiv und wirtschaftlich bleiben – im Chemiepark Knapsack, aber auch außerhalb.“ (op)

■ www.yncoris.de

Duisport setzt auf intermodale Logistikkonzepte

Die chemische Industrie ist ein wichtiger Wachstumsmarkt für die gesamte Logistikbranche. In den letzten Jahren hat ein enormer Strukturwandel bei den Gütergruppen stattgefunden, auf den es effizient zu reagieren gilt. Es müssen Alternativen geschaffen werden. Dazu zählen vor allem die Transportwege Wasser und Straße, die von Negativfolgen der Niedrigwasserperioden sowie einer teilweise maroden Beschaffenheit des Straßenverkehrsnetzes betroffen sind. Folglich kann es zu Engpässen in der Binnenschifffahrt sowie einer verzögerten Abfolge der Lieferketten kommen. Zusätzlich dazu verzeichnet die Logistikbranche einen Rückgang im Segment der Berufskraftfahrer, insbesondere für ADR-Straßentransporte. Die Duisport-Gruppe geht diese Herausforderungen an und setzt dabei auf intermodale Logistikkonzepte. So soll eine dauerhafte Verlagerung von der Straße auf die Schiene ermöglicht werden.

Hier müssen Industrie, Logistik und Politik zusammenarbeiten.

Terminals in direkter Nähe zu den Standorten

Der Duisburger Hafen bietet seinem Kundennetzwerk individuelle Bahnverbindungen ergänzend zu der Binnenschifffahrt an: Mit seiner Tochtergesellschaft Duisport Rail ist der Hafen in der Lage, wie eine Art Feeder-Bahn im regionalen Umfeld mit eigens operierten Zugsystemen zu agieren. So entwickelt Duisport Lösungen für führende Industrie- und Handelsunternehmen in Nordrhein-Westfalen, speist kontinentale sowie maritime Waren in bestehende Bahnrelationen und verbindet diese mit den wichtigen Containerterminals der Rhein-Ruhr-Region. Bis zu 150.000 Lkw-Transporte werden so jährlich vermieden.

Ein Erfolgsbeispiel dafür ist das bimodale Terminal auf 10.000 m² Fläche im Chemiepark Marl, welches gemeinsam mit Evonik betrieben



Der Duisburger Hafen arbeitet an der Entwicklung weiterer Konzepte zur Sicherung der Warenströme in der chemischen Industrie.

Führende Drehscheibe in Europa

Der Duisburger Hafen (Duisport) ist der größte Binnenhafen der Welt und befindet sich mitten im Herzen Europas an der Mündung zwischen Rhein und Ruhr. Mit einem Gesamtumschlag von über 111,1 Mio. t im Jahr 2021, ist der Hafen die führende Logistikkdrehscheibe in Zentraleuropa. Wöchentlich verkehren bis zu 400 Zugverbindungen zu rund 100 direkten Zielen in Europa und Asien. Pro Jahr werden über 20.000 Schiffe und 25.000 Züge abgefertigt. Neben dem klassischen Warenumschlag hat sich Duisport auf die Entwicklung von integrierten Hafen- und Logistikkonzepten, intermodale Transportdienstleistungen, Kontraktlogistik sowie Industriegüterverpackungen spezialisiert.

wird. Neben 5.000 m² Lagerfläche, wird hier ein Vorhol- und Lieferservice mit eigenen Förderfahrzeugen sowie eine tägliche direkte Anbindung über Shuttle-Züge nach Duisburg angeboten. Darüber hinaus hat der Logistiker vor den Toren des Chemiepark Krefeld-Uerdingen ein Terminal entwickelt, welches durch eine interne Straße angebunden wurde – Das Zugterminal in Duisburg-Hohenbudberg. Durch diese intelligente Lösung können öffentliche Straßen gemieden werden und die verkehrsunabhängige Effizienz wird deutlich gesteigert. Das neueste Produkt stellt eine regelmäßige Zuganbindung vom Ruhrgebiet in den Chemiepark Leverkusen dar. Dadurch sind in Summe drei Chemieparks mit alternativen Logistikkonzepten eng mit dem Duisburger Hafen verbunden und setzen neue Maßstäbe in der Chemielogistik.

Neben den regionalen Feeder-Shuttles hat die Hafengesellschaft auch über die Rhein-Ruhr-Region

hinaus intermodale Logistikkonzepte entwickelt, um die Warenströme auf der Nord-Süd-Achse nach Norditalien mitzugestalten. Wöchentlich verkehren mehrere Züge zum logistisch wichtigen Hafen Triest, von dem der Weitertransport mit der Fähre in die Türkei durchführbar ist.

Logistikkdrehscheibe

Der Duisburger Hafen arbeitet an der Entwicklung weiterer Konzepte zur Sicherung der Warenströme in der chemischen Industrie. Zum Beispiel wie in intermodalen Netzwerken der Verkehrsträger Schiene noch stärker eingesetzt werden kann und Zugsysteme dauerhaft aufrechterhalten werden können, um mögliche Risiken, wie einen Einbruch bestehender Lieferketten, langfristig zu diversifizieren. (op)

■ www.duisport.de

Neuer 5-Jahres-Rahmenvertrag für umfangreiche Instandhaltungs-, Turnarounds- und Projektarbeiten

Shell und Bilfinger erweitern Partnerschaft im niederländischen Chemiepark Moerdijk

Bilfinger und Shell Chemicals haben für den Industriepark Moerdijk in den Niederlanden einen neuen multidisziplinären Rahmenvertrag mit einer Laufzeit von fünf Jahren unterzeichnet, der die langjährige Partnerschaft der beiden Unternehmen verlängert und erweitert.

Der neue Vertrag umfasst ein umfangreiches Leistungsspektrum für Instandhaltung, Turnarounds und Projekte sowie ein Korrosions-

schutzprogramm (Corrosion Under Insulation – CUI). Bei der Ausführung werden 300 Bilfinger-Mitarbeiter in die tägliche Arbeit im Chemiekomplex von Shell südlich von Rotterdam eingebunden.

Wie bisher wird auch der neue Auftrag von der niederländischen Tochtergesellschaft Bilfinger Industrial Services Nederland abgewickelt. Ziel ist es, die Wettbewerbsposition des Shell Chemicals

Park Moerdijk zu stärken, indem gemeinsam an der Verbesserung der Instandhaltungsprozesse und der Steigerung der Effizienz gearbeitet wird, wobei das Korrosionsschutzprogramm einen wesentlichen Beitrag zur Erreichung dieses Ziels leistet.

Bilfinger erbringt in diesem Zusammenhang Leistungen in den Bereichen Gerüstbau, Isolierung, Dampfgleitheizung, Abstrahlung

und Anstrich sowie das Heben von Rohrleitungen. Der Industriedienstleister bündelt sein Know-how in den verschiedenen Gewerken und kann so den gesamten Prozess aus einer Hand liefern. So übernimmt Bilfinger ROB die mechanischen Arbeiten, während Bilfinger Height Specialists Seilzuglösungen für visuelle Inspektionen und zerstörungsfreie Prüfungen (NDT) liefert – eine sichere, zeit- und kosteneff-

iziente Alternative für schwer zugängliche Bereiche.

Den Vorteil des multidisziplinären Ansatzes vor Ort erläutert Richard Zwinkels, General Manager des Shell Chemicals Park Moerdijk: „Die Entscheidung, unsere langjährige Partnerschaft mit Bilfinger fortzusetzen, basiert auf dem soliden integrierten Dienstleistungsportfolio, das Bilfinger in der Vergangenheit unter Beweis gestellt hat. Die Stärke von

Bilfinger in unseren Anlagen liegt in der Kombination dieser Disziplinen zu einer effizienten und sicheren Lösung. Außerdem ist Bilfinger damit der größte Auftragnehmer auf unserer Baustelle und trägt damit eine große Verantwortung. Mit der Auftragsvergabe und der erneuten Verlängerung der Partnerschaft um fünf Jahre zeigen wir, dass wir Bilfinger diese Verantwortung zutrauen.“ (mr)