

Präzisionsarbeit

Experten bewerten die Logistik-Herausforderungen der Zukunft und schlagen Maßnahmen vor

Netzwerktreffen

35 ChemCologne-Mitglieder besuchen das neue Mitglied Shell Deutschland Oil GmbH in Wesseling

Freizeittipp

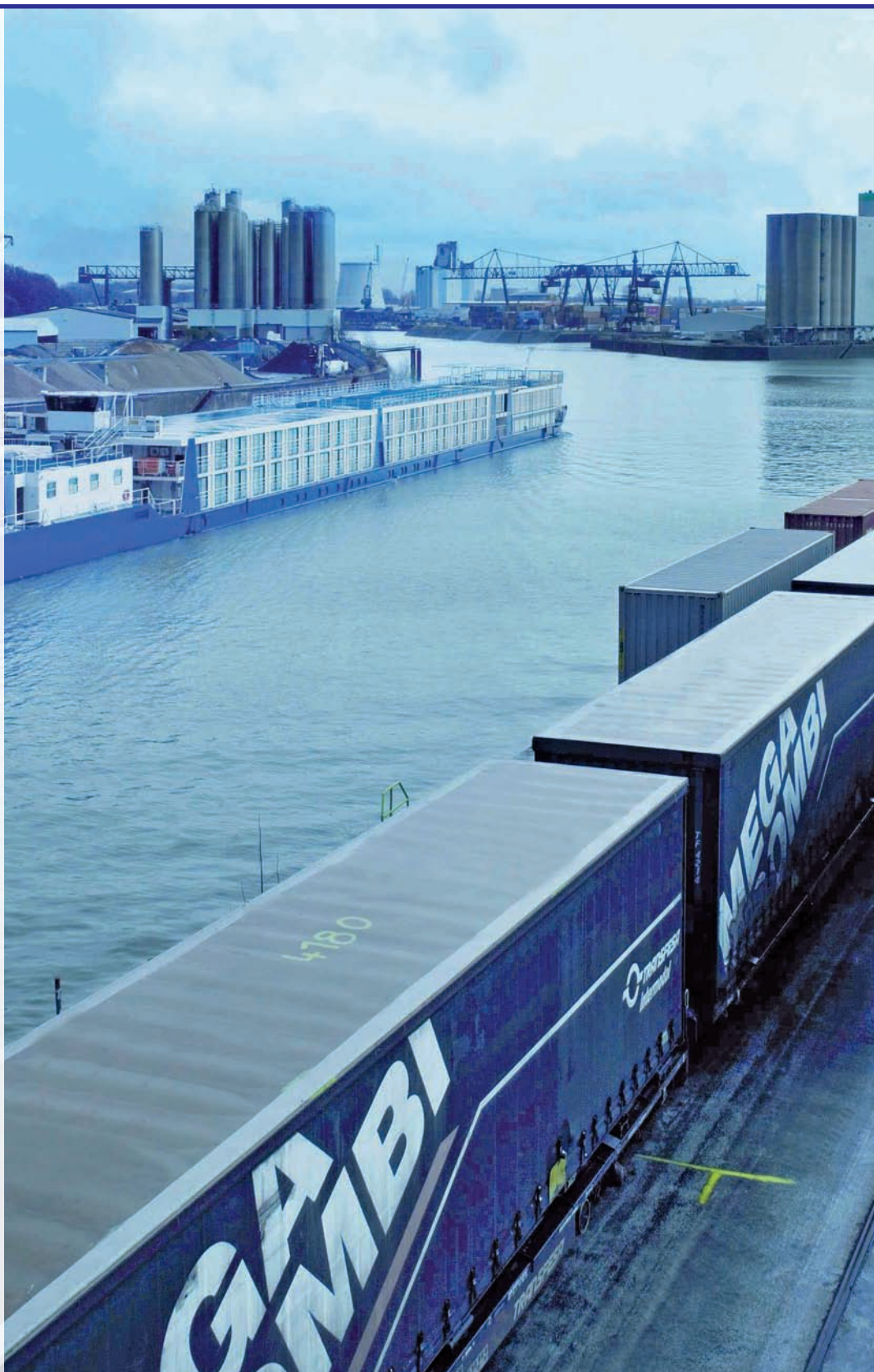
Der neue Hauptgeschäftsführer der IHK Köln Ulf Reichardt stellt Odenthal vor

Hafentag

Risikoarm transportieren per Binnenschiff:
Keine Staus auf Flüssen und Kanälen

Investitionsstandort

Die ChemCologne-Region stellt sich den Chemieunternehmen in Lyon vor



Schwerpunktthema:

+++ Güterlogistik – die Herausforderung der Zukunft? +++



Chemie Service

**Mehr Sicherheit.
Mehr Wert.**



www.tuev-sued.de/chemieservice

TÜV SÜD Chemie Service – Ihr Partner für Compliance!

Damit Sie sich auf Ihr Kerngeschäft
konzentrieren können.

Liebe ChemCologne-Mitglieder, sehr geehrte Geschäftspartner,

beim Erstellen dieser Ausgabe von ChemCologne Compact ist mir bewusst geworden, wie viel logistischer Aufwand betrieben wird, um unsere globalisierten Produktionsketten zu ermöglichen. Das reibungslose Funktionieren der Warentransporte ist ein wesentlicher Baustein unseres wirtschaftlichen Erfolgs. Aus diesem Grund ist es notwendig vorzusehen, welche Herausforderungen uns in den nächsten Jahren im Bereich Logistik erwarten – und welche Maßnahmen ergriffen werden müssen, um diesen Entwicklungen professionell zu begegnen.

Das haben auch eine Reihe von Initiativen erkannt, darunter der Branchenkreis ChemieLogistik (getragen unter anderem vom LogistikCluster NRW), die IHK-Initiative Rheinland und die Agora, eine Arbeitsgruppe europäischer Terminalbetreiber. Sie erarbeiten Lösungswege, angefangen bei der Optimierung der Zusammenarbeit aller in einer Logistikkette Beteiligten bis hin zur Identifizierung von notwendigen Infrastrukturmaßnahmen.

Dabei wird deutlich, dass die Unternehmen der ChemCologne-Region bereits zahlreiche Optimierungsmaßnahmen realisieren. In gleichem Maße sind der Bund und das Land gefragt, dem Bundesland mit dem höchsten Verkehrsaufkommen – und mit der stärksten Chemieregion Europas – durch weitsichtige Infrastrukturmaßnahmen eine erfolgreiche Zukunft zu ermöglichen.

Auch das ist eine unserer Aufgaben: Die Bedeutung der ChemCologne-Region in politischen Gremien zu verdeutlichen und auf die Notwendigkeit von Maßnahmen hinzuweisen. Beispielsweise



wenn es um die Anpassung der Infrastruktur auf den zu erwartenden steigenden Hinterlandverkehr durch den Ausbau der ZARA (Zeebrugge, Antwerpen, Rotterdam, Amsterdam)-Häfen geht. Die deutschen Seehäfen haben offenbar gute Lobbyarbeit geleistet, während die Notwendigkeit für Maßnahmen in NRW auf Bundesebene wohl noch nicht erkannt wurde.

Mit der aktuellen Ausgabe von ChemCologne Compact bieten wir einen Überblick über verschiedene Experten-Ansichten. Schon jetzt möchte ich Sie zum Hafentag am 27. September 2012 im Neusser Hafen einladen, den wir als Partner mit der IHK-Initiative Rheinland organisieren. Hier wollen wir ein Fachpublikum aus der Wirtschaft über die Leistungsfähigkeit der Binnenschifffahrt informieren. Mehr dazu lesen Sie auf Seite 16 dieser Ausgabe. Und nun wünsche ich Ihnen viel Vergnügen bei der Lektüre dieser Ausgabe.

Herzlichst
Ihr

Dr. Christian Gabel, Geschäftsführer ChemCologne e. V.

Schwerpunkt

Güterlogistik – die Herausforderung der Zukunft?

Logistik ist Präzisionsarbeit:

Ausgefeiltes Zusammenspiel der Verkehrsträger	4
Kurzanalyse der Verkehrssituation, der Prognosen und der größten Herausforderungen	5
Weichen stellen für effizientes Logistik-System	6-8
Die Häfen und Güterverkehr Köln AG bereitet drei große Projekte vor	9
Terminal Köln-Eifeltor ist ein wichtiger Baustein im kombinierten Verkehr	10
Bundes-Hafenkonzept ohne ChemCologne-Region	12

ChemCologne intern

Netzwerktreffen bei Shell unter dem Motto „Connect“	14
Odenthal: Freizeittipp von Ulf Reichardt,	
Hauptgeschäftsführer der IHK Köln	15
ChemCologne auf der Achema 2012	16
Hafentag: Initiative Rheinland informiert über alternative Transportmöglichkeiten	16-17
Neu bei ChemCologne: Kiel Industrial Services AG	18
Lyon: ChemCologne präsentiert sich	18

Wirtschaftsnachrichten

VCI: Chemiebranche arbeitet mit Hochdruck an der Erfüllung der Verordnung	19
---	----

Impressum

Herausgeber:

ChemCologne e. V.

Neumarkt 35-37

50667 Köln

Tel.: +49 (0) 221-27 20 530

Fax: +49 (0) 221-27 20 540

www.chemcologne.de

Ausgabe: 2/2012 vom 2. Juli 2012

Titelbild: Trimodale Verkehre, Häfen und Güterverkehr Köln AG

Fotos: ChemCologne (5), Häfen und Güterverkehr Köln AG (4), Chemion Logistik GmbH (2), Bene Kom (1), Sonstige (7)

Verantwortlich: Dr. Christian Gabel

Redaktion: Bene Kom, Meerbusch

Dirk Rehberg, Benjamin Jochum, Sylvia Lettmann, Fabienne Lücken, Rita Viehl (Layout)

Druck: Bergner und Köveker, Krefeld

Logistik ist Präzisionsarbeit

Ausgefeiltes Zusammenspiel der Verkehrsträger Schiff, Bahn, Pipeline und Lkw

Die ChemCologne-Region ist eine der bedeutendsten Logistik-Drehscheiben Europas. Viele Millionen Tonnen Güter werden hier in jedem Jahr bewegt und wechseln dabei mehrfach den Verkehrsträger – und sie verändern mit jedem Veredelungsschritt ihre Konsistenz. Fundament für diese Arbeitsteilung in globalem Rahmen sind ebenso ausgefeilte wie sensible Logistiksysteme, wie ChemCologne Compact hier in einem plastischen Beispiel darstellt.

Die Hafenmeisterei des Gerdorfer Hafens im Kölner Süden arbeitet rund um die Uhr, auch an Feiertagen und Wochenenden. Denn täglich legen hier drei bis acht Schiffe an, die möglichst umgehend gelöscht werden müssen. Ein 110 Meter langer Tanker beispielsweise liefert 1.000 Tonnen Öl von Rotterdam. Eine Abpumpanlage senkt ein schwenkbares Rohr in den Tanker, der Abpumpvorgang nimmt etwa sechs Stunden in Anspruch. Durch eine Pipeline gelangt das Rohöl zur wenige hundert Meter entfernten Raffinerie. Ein Teil des raffinierten Öls wird später zu einem Industrieunternehmen im Kölner Umland transportiert, das daraus Kunststoffgranulat herstellt.

Vom Lkw aufs Schiff

Wenige Wochen später wird das Kunststoffgranulat per Silo-Lkw in den Hafen Niehl im Kölner Norden transportiert. Dort wird es in einem der 128 Silos einer Spedition auf dem Hafengelände gelagert, bis die Mitarbeiter der Spedition das

Granulat in Säcke verpacken und diese in sieben Container laden. Einer der vier Containerkräne des Niehler Hafens lädt die 20 Tonnen schweren Container in wenigen Minuten auf ein Binnenschiff.

Das Kunststoffgranulat gelangt mit diesem Schiff stromabwärts. In Dormagen und Duisburg nimmt es weitere Container auf, bis zu 250 Stück

Yangtse-Delta weitertransportiert wird. Hier verarbeitet ein Spielzeugproduzent das Granulat zu Plastikbauklötzen weiter.

Hinterlandverkehr

Nach einigen Wochen kommen die fertigen Bauklötze wieder im Niehler Hafen an und werden wiederum per Kran auf Containerwaggons verladen,

einem Terminal im Hinterland transportiert werden. Der Rangierbetrieb ist Präzisionsarbeit, bis auf den Zentimeter genau müssen die Waggons zum Be- und Entladen positioniert werden.

Das Hinterland-Terminal ist ein wichtiger Teil der Logistikkette, denn die Ware bleibt dort, bis der Kunde die Lieferung abrufen. Viele Kunden pro-



Pumpenanlagen, Pipelines, Silos, Verfüllanlagen, Tankschiffe, Container, Kräne, Güterzüge, Lkw – moderne Logistik erfordert die Koordination einer großen Zahl von Verkehrsträgern und ist eine der größten Herausforderungen der Wirtschaft

der großen 40-Fuß-Container passen in vier bis fünf Lagen übereinander auf das Schiff. 24 Stunden dauert die Fahrt nach Rotterdam, dort wird die Fracht umgeladen in Überseeschiffe. Zielort des Granulats ist China, drei bis vier Wochen ist die Ware unterwegs, bis sie in Shanghai eintrifft und ins

denn weiter geht es per Bahn. Auf einem Monitor können alle Güterzüge, die gerade in Deutschland unterwegs sind, beobachtet werden, auf diese Weise kann der Güterverkehr geplant und gelenkt werden. Zunächst werden die Container samt Bauklötzen auf einem Nebengleis geparkt, bis sie zu

duzieren im näheren Umland des Hafens, die letzte Strecke – bis zu 25 Kilometer – bewältigen die Speditionen meist per Lkw. Bei Bedarf hat der Kunde das Material innerhalb von zwei Stunden am Band oder im Lager. Just in time nach tausenden Kilometern Transport per Schiff.

Der Verkehr wächst – die Infrastruktur auch?

Kurzanalyse der Situation, der Prognosen und der größten Herausforderungen

Im Jahr 2010 wurden laut Statistischem Bundesamt in Deutschland rund 4,1 Milliarden Tonnen Güter per Lkw, Eisenbahn, Schiff, Flugzeug und in Rohrleitungen transportiert; dabei wurde eine Beförderungsleistung von 620 Milliarden Tonnenkilometern (Produkt aus transportierter Masse in Tonnen und der dabei zurückgelegten Wegstrecke in Kilometern) erbracht. Lastkraftwagen beförderten auf deutschen Straßen 3,1 Milliarden Tonnen Güter, gefolgt von den Eisenbahnen mit 356 Millionen Tonnen, dem Seeverkehr mit 273 Millionen Tonnen und der Binnenschifffahrt mit 230 Millionen Tonnen. Seit 1991 ist die Beförderungsleistung um 56 Prozent gestiegen, am stärksten die Leistung auf der Straße mit 76 Prozent, während die Schiene bei 31 Prozent liegt und die Binnenschifffahrt bei 11 Prozent.

NRW ist Spitzenreiter

Nordrhein-Westfalen nimmt bei der Beförderungsleistung eine herausragende Stellung ein: 26 Prozent der mit der Eisenbahn transportierten Güter wurden in NRW versendet oder empfangen, gefolgt von Niedersachsen mit 15 Prozent und Sachsen-Anhalt mit 9 Prozent. Noch deutlicher sieht es bei der Binnenschifffahrt aus: 48 Prozent des Güterumschlags erfolgte 2010 in NRW, gefolgt von Baden-Württemberg mit 11 Prozent und Niedersachsen mit 10 Prozent. Auch beim Straßengüterverkehr liegt NRW mit 19,4 Prozent vorne, gefolgt von Bayern mit 16 Prozent und Baden-Württemberg 11,6 Prozent.

Das Wachstum des Güterverkehrs wird sich aller Wahrscheinlichkeit nach fortsetzen. Professor Wolfgang Schulz von der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft prognostizierte auf dem Tag der Logistik am 19. April 2012 in Neuss, dass die Beförderungsleistung in Deutschland bis 2030 auf etwa 825 Milliarden Tonnenkilometer wachsen wird, also um 33 Prozent. Das größte Wachstum ist erneut beim Straßengüterverkehr zu erwarten. Verkehrswissenschaftler rechnen damit, dass der Lkw-Verkehr sich annähernd verdoppeln wird.

Die Gründe für dieses Wachstum liegen unter anderem im Ausbau der ZARA-(Zeebrügge, Antwerpen, Rotterdam und Amsterdam)Häfen: Im Rah-

men des Projektes Maasvlakte 2 soll der Hafen Rotterdam um 2.000 Hektar wachsen, erreichbar auch für Containerschiffe mit großem Tiefgang. Das Seehafen-Terminal in Antwerpen soll um 1.000 Hektar erweitert werden. Dies soll Prognosen zufolge zu einer Steigerung der Transportmenge per Binnenschiff um 60 bis 80 Prozent führen. Der Container-Hinterlandverkehr soll sich bis 2030 verdoppeln.

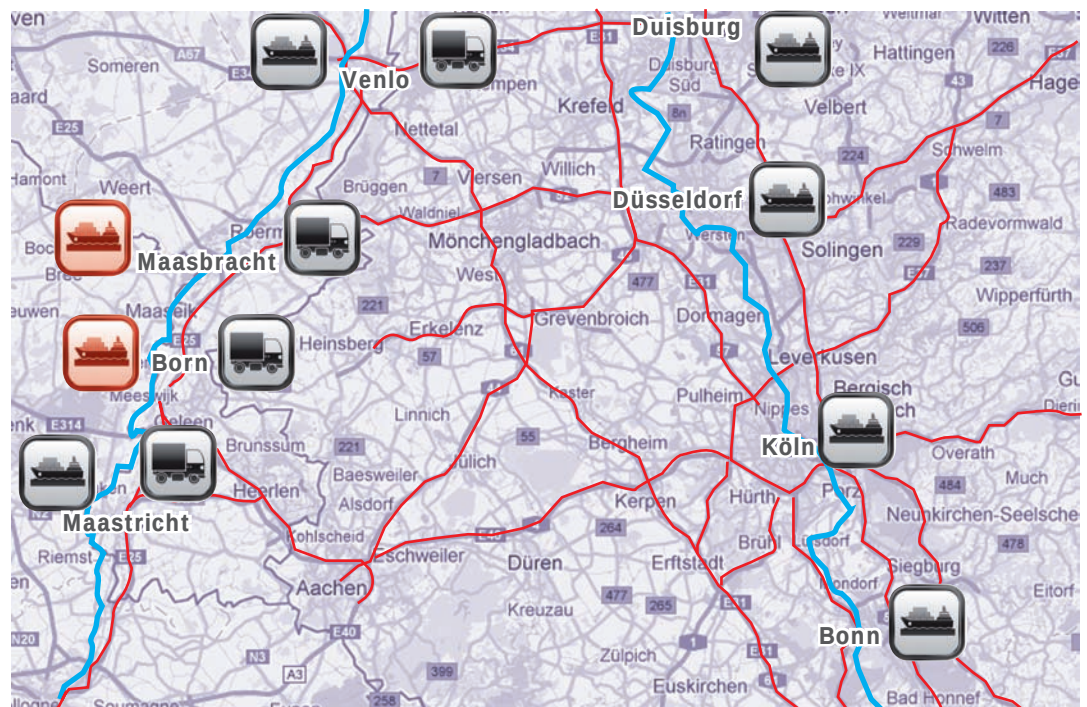
Ausbau der Maas-Häfen

Die Niederlande planen Informationen der IHK-Niederrhein zufolge verstärkte Transporte per Binnenschiff über Kanäle der Maas-Häfen und von dort aus per Lkw in die großen Abnehmerregionen an Rhein und

Ruhr. Dazu sollen Maas-Häfen von Cuijk bis Maastricht unter anderem mit EU-Fördermitteln ausgebaut werden. Auch dies kann zu einer deutlichen Zunahme des Lkw-Verkehrs ausgehend von den Maas-Häfen führen.

Hohe Staukosten

Grundsätzlich ist das erwartete Verkehrsaufkommen positiv zu bewerten, denn es deutet auf eine rege Wirtschaftsleistung hin. Allerdings bewegen sich Straße und Schiene schon jetzt an ihren Kapazitätsgrenzen. Laut Berechnungen von Professor Wolfgang Schulz lagen die Staukosten in NRW 2011 bereits bei 680 Millionen Euro (Kosten für Zeit, Fahrzeugbetrieb, Unfall und Emission).



Der Ausbau der ZARA-Häfen führt Prognosen zufolge zu einer deutlichen Zunahme des Güterverkehrs in NRW. Werden die Maas-Häfen für den Containerumschlag ausgebaut, so ist auf den Autobahnen Richtung ChemCologne-Region mit erhöhtem Güterverkehr zu rechnen

Weichen stellen für effizientes Logistik-System

Experten bewerten die größten Herausforderungen im Transportgewerbe

Vielleicht ist das älteste Gewerbe der Welt doch ein anderes – nämlich die Logistik. Denn schon die frühen Steinzeitmenschen mussten Beute oder gesammelte Beeren rasch zur hungrigen Familie schaffen. Und Handelsstraßen wurden bereits seit der frühen Antike erschlossen. Heute ist ein ebenso komplexes wie sensibles Logistiksystem das Fundament unserer Weltwirtschaft – und der Verkehr wird weiter wachsen. Deshalb gilt es, jetzt die Weichen zu stellen für ein effizientes Logistiksystem, das den Güteraustausch unterstützt statt ihn zu verhindern. ChemCologne Compact hat im Folgenden die Herausforderungen skizziert, die Logistik-Experten als vordringlich betrachten.

Prinzipiell ist die Industrie-Logistik der ChemCologne-Region gut aufgestellt. „Hier agieren führende Unternehmen auf der Verloader-Seite,

ebenso wie innovative Logistik-Dienstleister, die zum Teil aus den Industrieunternehmen hervorgegangen sind“, urteilt Dirk Emmerich, Vorstand des LOG-IT Clubs und Geschäftsführender Gesellschafter der Friedrich A. Kruse jun. Logistic Services GmbH & Co. KG in Leverkusen. „Diese Logistik-Stärke ist Fluch und Segen zugleich, denn wir befinden uns in einem Ballungsraum, der sowohl Quelle als auch Ziel von Waren ist“, räumt Peter Abelmann, Clustermanager Logistik.NRW ein.

„Logistische Herausforderungen werden gemeinsam schneller gelöst. Verbände erhalten eine größere Bedeutung, denn es geht nicht um einzelne Unternehmen, es geht um den Wirtschaftsstandort, der entsprechend seinem Wachstum eine robuste Infrastruktur braucht“, betont Gerd Deimel, Vice President „Global Logistics Management“ bei der LANXESS Deutschland GmbH.

Straßen ausbauen

Noch konkreter sagt es Dirk Emmerich: „Die Autobahnen rund um Köln müssen ausgebaut werden. Und zwar zeitlich entzerrt, nicht wie aktuell an der Ost- und der Westumgehung von Köln gleichzeitig.“ Außerdem seien die Rheinbrücken veraltet und tragen zum Teil nur eine begrenzte Last, was Schwerlasttransporte erheblich behindert. „Das Nein zu den überlangen Lkw sollte man überdenken, denn hierdurch lassen sich zusätzliche Kapazitäten gewinnen. Am Pilotversuch sollte man teilnehmen, beispielsweise für Shuttle-Verkehre zwischen festen Punkten.“



Entkopplung von Verlade- und Transportprozess durch Vorladekonzepte können laut Lothar Hinterlang von Chemion zu Erfolgen führen

Auch Gerd Deimel sieht einen „drohenden Kollaps des Lkw-Verkehrs aufgrund des immens wachsenden Verkehrsaufkommens“. „Hier sind dringend Verlagerungen auf alternative Transportwege nötig. Die Chemie-Logistik nutzt bei eingehenden Verkehren bereits zu mehr als 50 Prozent Binnenschifffahrt oder Bahn. Es ist die Aufgabe aller Beteiligten der Supply Chain, diese Verlagerung mit der Landes- und der Bundesregierung weiter auszubauen, indem wir weitere Standort-Anreize schaffen“, so Deimel.

Überfällig: Betuwe-Linie

Doch stellt sich die Frage, ob die Infrastruktur des Schienenverkehrs weitere Belastungen überhaupt verträgt. Besondere Bedeutung kommt neben dem „Eisernen Rhein“ (Eisenbahnverbindung vom Duisburger Hafen nach Antwerpen) der Betuwe Linie (Eisenbahn-

verbindung von Rotterdam bis Oberhausen) zu. Die Niederländer haben die Güterverkehrsstrecke in den letzten Jahren bis Emmerich ausgebaut, in Deutschland läuft sie jedoch noch zweigleisig weiter und muss sowohl den regionalen Personenverkehr als auch den Güterverkehr bewältigen. Ein Ausbau ist zwar vorgesehen, doch müssen zunächst Themen wie Grundstücksfragen, Lärmschutz und die Neugestaltung von rund 50 Bahnüberwegen geklärt werden.

„Die Anbindung der Westhäfen ist eines der wichtigsten Infrastrukturprojekte Deutschlands. Die Betuwe Route auf niederländischer Seite wurde vor Jahrzehnten geplant und ist seit einigen Jahren in Betrieb. Und die deutsche Seite fängt jetzt erst mit dem Planfeststellungsverfahren an!“, ärgert sich Peter Abelmann. „Es gibt Anzeichen dafür, dass die Niederländer ihre Maas-Häfen ausbauen, was dazu führen könnte, dass die Waren von Rotterdam über die Maas in niederländische Binnenhäfen transportiert und von dort auf Lkw umgeschlagen werden. Dann trifft uns eine regelrechte Lkw-Lawine.“

Dirk Emmerich erinnert daran, dass der Verkehr angesichts des Ausbaus der ZARA-Häfen stark zunehmen wird. „Es ist umweltverträglicher, wenn ich für Transporte den kürzeren Wasser- oder Schienenweg über die Westhäfen nutze, statt über Bremen oder Hamburg. Meiner Ansicht nach ist der Bund massiv getrieben durch die Lobby der deutschen Seehäfen. Allerdings liegen die größten Häfen >>



„Der Fahrer und das Fahrzeug dürfen nicht zum Stehzeug und Steher werden“, meint Dirk Emmerich vom LOG-IT Club

>> für NRW in der ZARA-Region. Deshalb muss ich für beide Verbindungen etwas tun.“

Verkehre kombinieren

„Ein wichtiger Aspekt sind zudem die großen Umschlagshubs der See- und Binnenhäfen, die Kombiverkehrsterminals und Rangierbahnhöfe, denn auch von deren Leistungsfähigkeit hängt die Wirtschaftlichkeit von multimodalen Transportketten ab“, gibt Lothar Hinterlang, Bereichsleiter Logistikinnovation bei der Chemion Logistik GmbH in Leverkusen, zu bedenken.

Gerd Deimel spricht sich für eine Optimierung der Prozesse in den Verknüpfungspunkten aus. Ein Ansatzpunkt

könnten fehlende Multimodal-Konzepte für Binnenschiff-Vorlauftransporte zum Hafen sein. Die Transportdienste der Ree-der könnten vorsortieren und somit schnellere Abwicklungen im Hafen ermöglichen. Gleiches treffe auch auf Bahnvorläufe zu: „Wir haben schon einiges erreicht, zum Beispiel mit unserem Railshuttle aus Dormagen und Krefeld-Uerdingen, den wir mit Duisport Rail und unseren beiden Chempark-Logistik-Partnern Chemion und Currenta betreiben.“

Ideen wie die Entkopplung von Verlade- und Transportprozess durch Vorladekonzepte oder Ansätze der Selbstbefüllung/-beladung können laut Lothar Hinterlang zum Erfolg führen. „Unternehmen aus der Che-

miebranche und der Logistik sind gefordert, den optimalen Gesamtprozess ganzheitlich zu designen, zu bewerten und umzusetzen. Die reine Implementierung eines Tools zur Vergabe von Ladezeitfenstern, ohne weitere flankierende Maßnahmen, wird nicht das Allheilmittel sein.“

Zeitfenster ausdehnen

Deimel rät zudem, über eine zeitliche Entzerrung nachzudenken – sowohl beim Verladen im Chemieunternehmen als auch bei den Umlade-Knotenpunkten und im Hafen selbst. „In den Tagesstunden sind erhebliche Überfüllungen zu beobachten, in den Nachtstunden hingegen ist die Situation entspannter.

Verlängerte Ladezeiten werden bei uns derzeit auf Anwendung geprüft.“

Ähnlich sieht es Dirk Emmerich: „Die Chemieparcs arbeiten rund um die Uhr, wenn man Bahnkesselwagen oder Tankcontainer auch nachts be- oder entlädt, können diese morgens um sechs vor dem Berufsverkehr abgeholt werden. An solchen Themen arbeiten wir im BranchenForum ChemieLogistik.“

Das hält auch Hinterlang für den richtigen Weg: „Auf der Befüller- beziehungsweise Belader-Personalseite wird unsynchronisiert zu den Möglichkeiten der Transportdienstleister die Mitarbeiterzahl reduziert, wodurch sich auch die Öffnungszeiten >>

INVEST with us in Cologne!

[EXCELLENCE IN CHEMISTRY]

INEOS M
COLOGNE



EXCELLENCE
in safety



EXCELLENCE
in efficiency



EXCELLENCE
in people



EXCELLENCE
in infrastructure

YOUR COMPETENT PARTNER FOR CHEMICALS

Contact us for more details



Dr. CHRISTIAN GABEL christian.gabel@ineoscologne.com
t. +49 221 3555-26024 f. +49 221 3555-28948 ineoscologne.com
INEOS Köln GmbH Alte Straße 201 50769 Cologne Germany

>> verringern. Logistik ist keine Kernkompetenz der Chemieunternehmen. Das führt dazu, dass in logistische Assets nur zögerlich investiert wird. So werden beispielsweise Tankwagen und -container an Abfüllstationen beladen, die zu einer Zeit errichtet wurden, als die Produktionsmenge nur die Hälfte betrug.“

Einheitliche Standards

Da in der globalen Logistik viele Unternehmen zusammenarbeiten müssen, ist es für reibungslose Prozesse unerlässlich, Schnittstellen und Standards zu vereinheitlichen. „In der Automobilindustrie hat der



Fahrerengpass: In Deutschland werden jedes Jahr etwa 25.000 Fahrer in Rente gehen, es werden aber nur 3.000 neue ausgebildet

VdA als Verband viele Richtlinien erlassen, beispielsweise wurden EDV-Schnittstellen genormt, es gibt einheitliche Standards für Transport-Behälter usw. In der Chemiebranche haben die großen Player jeweils ihre eigene Lösung“, erläutert Abelmann.

„Es kann nicht sein, dass der Chemiedienstleister drei Helme im Auto mitführen muss, weil der eine Kunde nur weiße, der nächste gelbe und der dritte blaue Helme akzeptiert, um es einmal plakativ darzustel-

len. Einheitliche Standards in der persönlichen Schutzausrüstung oder den Fahrer- und Fahrzeugausrüstungen sind sinnvoll und sorgen für höhere Effizienz“, rät Dirk Emmerich.

Durch einheitliche Lkw-Abrufzeiten-Tools beispielsweise könnte der Aufwand für die Spediteure verringert werden, was zu einer Senkung der Lkw-Durchlaufzeiten in Chemieanlagen führen könnte. Abelmann: „Das geht nur, wenn alle an einem Tisch sitzen, sowohl Chemieproduzenten als auch die Chemieparkbetreiber sowie Logistiker inklusive Lager- und Logistikanlagenbetreiber und Spediteure.“

Trend zum Logistik-Berater

Der intensive Dialog der in einer Prozesskette Beteiligten ist ein probater Weg, um zu Optimierungen zu gelangen. Hinterlang: „Der Dienstleister hat die Chance, als ‚Berater‘ für Kunden aufzutreten und innovative Lösungen anzubieten. Kunden sind bereit, für Beratungsleistungen zu zahlen, wenn dadurch ein Nutzen generiert wird.“

Ähnliche Erfahrungen hat Gerd Deimel bereits gemacht: „Wir als Chemieunternehmen sehen den Logistik-Dienstleister als unseren Expertise-Partner. Es gibt sehr gute Beispiele, wo wir mit Logistik-Unternehmen gemeinsam Abläufe analysiert und optimiert haben. Da beide Unternehmen davon profitieren, werden solche Optimierungen ohne Zahlung erwartet. Unsere Partner nehmen diese Mitwirkung sehr gerne wahr.“

Etwas differenzierter sieht es Peter Abelmann: „Chemieunternehmen sind momentan nicht bereit, Beratungsleistungen zu zahlen. Logistik-Dienstleister erbringen

diese Leistung und müssen die Kosten meist unbemerkt in ihr Angebot einpreisen. Aber das ist nicht im Sinne des Erfinders.“

Engpass Fahrer

„Die Prozesse müssen so optimiert werden, dass der Fahrer und das Fahrzeug nicht zum Stehzeug und Steher werden“, betont Dirk Emmerich. Dies sei auch ein effizienter Weg, um dem Fachkräftemangel bei Lkw-Fahrern zu begegnen. „Und wir erwarten einen gewaltigen Engpass bei Lkw-Fahrern.“ Dies sieht auch Abelmann so. „Bei den Fahrern sowohl von Lkw als auch Loks merkt man den demographischen Wandel schon jetzt. In Deutschland werden jedes Jahr etwa 25.000 Fahrer in Rente gehen, es werden aber nur 3.000 neue ausgebildet – und die Branche hat die Zahl der Ausbildungsplätze in den letzten drei Jahren verdreifacht.“ Wichtig sei es, den Beruf attraktiver zu gestalten, die Rahmenbedingungen zu verbessern – und vielleicht die Mitarbeiter zukünftig besser zu bezahlen. Das wird sich allerdings auf die Logistikkosten auswirken.

Überalterte Gefahrstofflager

Engpässe ergeben sich zudem im Bereich der Gefahrstofflager, wie Hinterlang berichtet: „Meist handelt es sich bei bestehenden Gefahrstofflagern um ältere Gebäude, die technisch und räumlich nicht mehr ‚state of the art‘ sind. Grundsätzlich müssen die Lager an das sich ändernde Produktportfolio der Chemieproduzenten angepasst werden. Doch dem sind Grenzen gesetzt, da hierzu nicht unproblematische Genehmigungsänderungen erforderlich sind.“

An die Errichtung und den Betrieb von neuen Gefahr-



Gerd Deimel, Vice President „Global Logistics Management“ bei der LANXESS Deutschland GmbH

stofflagern sind hohe gesetzliche Anforderungen geknüpft. Bleibt der Rückzug in die etablierten Chemie- und Industrieparks. „Allerdings ist der Zutritt für Dritte und Drittware und damit die Realisierung einer Multi-User-Lösung eingeschränkt. Die Kosten pro Paletten-Stellplatz werden zudem über denen der abgeschriebenen Lager liegen, die damit das Risiko des Investors erhöhen“, so Hinterlang.

Trend grüne Logistik

Zu schaffen machen der Logistikbranche auch steigende Energiekosten. „Durch die Verschiebung des Verhältnisses der Faktorkosten wird ein massives Umdenken aller Beteiligten in Bezug auf Produktionsstandorte, Arbeitsteilung und Warenströme eintreten“, prophezeit Hinterlang.

Auch Gerd Deimel ist der Meinung, dass „grüne Logistik“ keine Mode-Erscheinung ist. „Wir müssen uns der Aufgabe stellen, Nachhaltigkeit weiter voranzutreiben. Ich sehe es als Aufgabe aller an, geeignete Produkte und Prozesse zu entwickeln, mit denen sich der wachsende Transportbedarf ohne zusätzlichen Ressourcenbedarf realisieren lässt.“

Häfen benötigen zusätzliche Kapazitäten

Die Häfen und Güterverkehr Köln AG bereitet drei große Projekte vor

Der Bundesverband öffentlicher Binnenhäfen rechnet bis 2030 mit einer Verdoppelung der Gütermenge auf dem Rhein, und die HGK erwartet eine Zunahme im hohen zweistelligen Bereich. Der Pressesprecher der Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK) Dr. Jan Zeese erläutert im Interview mit ChemCologne Compact die Zukunftspläne.

CCC: Welche Maßnahmen ergreift die HGK angesichts der zu erwartenden Verkehrsströme?

Zeese: Wir werden unsere Kapazitäten in den Binnenhäfen und den Umschlaganlagen erweitern. In Köln haben zurzeit drei große Projekte Priorität: Am Godorfer Hafen im Kölner Süden planen wir ein Umschlagterminal für Container. Parallel dazu haben wir im Kölner Norden bereits konkrete Vorbereitungen für den Bau eines Umschlagterminals für den kombinierten Verkehr Schiene-Straße begonnen. Dieses ist als Ergänzung zum Terminal Köln-Eifeltor vorgesehen und wurde in Absprache mit dem Betreiber von Köln-Eifeltor konzipiert. Und drittens planen wir eine enge Kooperation mit den Neuss-Düsseldorfer Häfen, die in den kommenden Wochen an den Start gehen wird.

CCC: Wie soll die Kooperation zwischen der HGK und der Neuss-Düsseldorfer Häfen GmbH & Co. KG (NDH) aussehen?

Zeese: Bei der Zusammenarbeit bleiben beide Hafengesellschaften bestehen und gründen eine gemeinsame Tochtergesellschaft, eine GmbH & Co. KG, an der beide Parteien 50 Prozent halten. Die Kooperation umfasst die Bereiche Hafenumschlag, Hafenbetrieb, Kontraktlogistik und das Eisenbahnverkehrsunternehmen.

Das Kartellamt hat bereits zugestimmt. Wir warten derzeit auf die Zustimmung der Hafen-Aufsichtsratsgremien in Neuss und Düsseldorf sowie der Stadt- und Kreisräte in Köln, Neuss und Düsseldorf sowie der Bezirksregierung. Wir sind optimistisch, im Spätsommer starten zu können.

Wir erwarten nach einigen Jahren eine Kooperationsrendite, beispielsweise wird sich das Flächenmanagement verbessern. In Köln gibt es 1,3 Millionen Quadratmeter Hafenfläche, von denen nur noch 8.000 Quadratmeter frei sind. Auch die Eisenbahnverkehre lassen sich gemeinsam effektiver gestalten: Heute fahren wir mit 66 Loks, von der NDH kommen noch rund ein Dutzend Loks dazu.

Hafenumschlag- und Bahnleistungen bieten wir aus einer Hand an. Dazu entwerfen wir in-

ten. 2011 waren es 14,4 Millionen Tonnen und 2,8 Milliarden Netto-Tonnen-Kilometer. Dieses Wachstumskonzept wollen wir auf die neue Gesellschaft übertragen.

CCC: Welche logistischen Herausforderungen sehen Sie heute und in Zukunft?

Zeese: Der Güterverkehr wächst zurzeit schneller als die Kapazitäten. Das führt vor allem auf der Schiene zu Engpässen, sowohl auf Strecken entlang des Rheins nach Süden als auch in Richtung BeNeLux. Eisenbahn und Binnenschiff haben im Gütertransport neben ihrer hohen Effizienz vor allem einen Vorteil: Sie sind sehr zuverlässig. Beim Tempo und in der Flexibilität ist der Lkw unschlagbar. Schiene und Binnenwasser können aber vor allem auf langen Strecken sehr



HGK-Pressesprecher Dr. Jan Zeese: „Güterverkehr wächst schneller als Kapazitäten“

wechsel und Weitertransport ermöglichen.

CCC: Sehen Sie einen Mangel an Umschlaganlagen?

Zeese: Der Rhein bewältigt 80 Prozent der deutschen Binnenschifffahrt. NRW verfügt über eine Vielzahl starker Häfen. Diese stellen sich alle auf eine erhebliche Zunahme der Gütermenge vor allem aus den belgisch-niederländischen Seehäfen ein. Deswegen planen Häfen wie Bonn, Duisburg, Neuss, Düsseldorf und wir neue Anlagen oder haben diese bereits umgesetzt. Allerdings liegen diese Häfen in einem dicht besiedelten Gebiet, deren Erweiterung zu Konflikten beispielsweise mit Anwohnern führt.

CCC: Verkräftet der Rhein überhaupt noch höhere Transportmengen?

Zeese: Der Rhein ist für Köln der einzige Verkehrsträger, der noch echte Kapazitäten hat. Auf dem Fluss gäbe es auch mit der doppelten Transportmenge keine Staus. Trotzdem sollten wir uns natürlich bemühen, die Effizienz immer weiter zu steigern. Ich denke da zum Beispiel an größere Schiffe oder ein noch besseres Leer-Container-Management.



Containerumschlag im Hafen Köln-Niehl: Entlang des Rheins gibt es zu wenig Umschlaganlagen, deshalb bauen Bonn, Duisburg, Neuss, Düsseldorf und Köln neue Anlagen

telligente Angebote für individuelle Lösungen. Gerade im Schienenfernverkehr sind wir stark gewachsen: 2001 hatte die HGK 39 Lokomotiven, die 5,5 Millionen Tonnen auf der Schiene bewegten und eine Leistung von 320 Netto-Tonnen-Kilometern erbrach-

gute Alternativen zur Straße sein, wenn sie zuverlässig und effizient bleiben.

Industrie braucht Logistik – und Logistik braucht Infrastruktur. Deshalb investiert die HGK in zusätzliche Umschlaganlagen, die einen schnellen Verkehrsträger-

„Entzerrung der Ladezeiten wäre hilfreich“

Terminal Köln-Eifeltor ist ein wichtiger Baustein im kombinierten Verkehr

Unsere Aufgabe ist das Heben und Senken von Transportbehältern“, erläutert mit einem Augenzwinkern Hans Pieper, Geschäftsführung Deutsche Umschlaggesellschaft Schiene-Straße (DUSS) mbH. Er verantwortet den operativen Terminalbetrieb Bereich Nord sowie den Forschungsbereich. Dabei handele es sich beim Umschlag sowohl um maritime Box-Container als auch um Tanks, Wechselbehälter, Bulk-Container und kranbare Sattelaufleger. Das Terminal Köln-Eifeltor bearbeitet vor allem kontinentalen Verkehr. Transporte Richtung Seehäfen werden in der Kölner Region derzeit hauptsächlich im Niehler Hafen umgeschlagen.

Die DUSS gehört zum Infrastrukturressort der Deutschen Bahn. Den Zugang zu ihren Terminals gewährt sie entsprechend der Marktregularien allen interessierten Nutzern neutral und in gleicher Weise. Nutzer der Terminals sind vor allem Operateure und Eisenbahnverkehrsunternehmen wie die Kombiverkehr, DB Schenker Rail, SBB Cargo oder TX Logistik, die den Umschlag von einem Transportmittel auf ein anderes bei der DUSS einkaufen.

„Mit den Versendern und Empfängern der Güter haben wir im Regelfall keinen Kontakt“, so Pieper. Trotzdem kann er abschätzen, dass ein sehr hoher Anteil der in Köln-Eifeltor bewegten Güter aus der Chemischen Industrie kommt. „Der Anteil flüssigen Transportguts liegt bei 30 Prozent, der Gefahrgutanteil bei 16 Prozent des Gesamtaufkommens. Der Bedarf ist Großteils der Chemischen Industrie zuzuschreiben, aber



„Für den Umstieg von der Straße auf die Schiene müssen auch die Disponenten umdenken.“ Hans Pieper, Geschäftsführung DUSS

auch Verbrauchs- und Investitionsgüter sowie Zulieferteile für die verarbeitende Industrie werden über Köln Eifeltor transportiert.“

Seit den 90er Jahren bietet die Bahn Ganzzüge an. Das sind Güterzüge mit einer festen Kombination unterschiedlicher Waggons, die verschiedene Arten von Transportbehältern, wie High Cube Wechselcontainer, Tankcontainer oder Sattelaufleger aufnehmen können. Die Garnituren verkehren in einem

festen Fahrplan auf einer Strecke, beispielsweise Köln – Mailand. Ihre Vorteile sind die Planbarkeit, der Preisvorteil und die Schnelligkeit. „Der Wechsel von Einzelwagen zu Ganzzügen hat dem Kombinierten Verkehr auf der Schiene sehr geholfen. Weil der Spediteur die gleiche Präsenz bei seinen Kunden, aber wegen des Schienentransports eine höhere Lkw-Verfügbarkeit hat, betrachten wir uns nicht als Wettbewerber. Wir sind Partner der Straße“, betont Pieper.

In Köln-Eifeltor werden jährlich rund 300.000 Ladeeinheiten umgeschlagen. „Das sind täglich etwa 1.400 Lkw, die die Fernverkehrsstrecken nicht belasten“, analysiert Pieper. Allerdings sei der Umstieg von der Straße auf die Schiene nicht allein mit dem Kauf von kranbarem Equipment getan. Vielmehr müsse auch in den Köpfen der Disponenten ein Umdenken erfolgen.

Bislang agierte Köln-Eifeltor mit zwei 700 Meter langen Umschlagmodulen mit je vier Gleisen und zwei bis drei Kränen. Aus Mitteln des Konjunkturpakets II finanziert, begann im Juni 2011 der Bau eines dritten Moduls, das im August 2012 fertig sein soll. Dadurch wird die Umschlagkapazität auf rund 400.000 Ladeeinheiten gesteigert.

Eine weitere Mengensteigerung wäre aufgrund fehlender Flächen nur noch durch Taktverdichtungen der Zugabfertigung, straffere Steuerung der Anlieferung und Abholung sowie interne Effizienzverbesserungen möglich.

Unterstützend könnten vor allem eine Frequenzänderung der Verlager und bessere Ausnutzung der Betriebszeiten wirken. „Die Güter kommen bei uns zwischen 6 und 20 Uhr an, die Nacht wird von den Verladern bisher kaum genutzt, obwohl das Terminal geöffnet ist. Stoßzeiten am späten Nachmittag führen zu Wartezeiten der Lkw. Von einer Entzerrung würden alle profitieren, denn gerade nachts bestehen noch Kapazitäten.“

Immer mehr an Bedeutung gewinnt der Schiene-Schiene-Umschlag. Um eine wirtschaftlichere Auslastung der Züge zu erzielen, werden die Güter mehrerer nationaler Züge in Köln-Eifeltor auf einen internationalen Zug umgeladen. „Durch dieses Drehscheibenkonzept können unsere Operateure ganz Europa anbinden. Wir fahren zum Beispiel von Portugal nach Spanien durch Frankreich nach Köln bis nach Helsinki. Das ist die Zukunft.“

Auch Hans Pieper erwartet weiteres Güterverkehrswachstum, unter anderem wegen des Ausbaus der ZARA-Häfen. Die DUSS sei interessiert, sich am Projekt Köln-Nord zu beteiligen und hier den Terminalbetrieb zu übernehmen. „Das hätte den Vorteil, dass die beiden Terminals Eifeltor und Köln-Nord in Bezug auf die Verkehrsstrukturen besser koordiniert wären.“ Man sei bereits in entsprechenden Gesprächen.

Fakten über die DUSS

Die Deutsche Umschlaggesellschaft Schiene-Straße (DUSS) mbH in Bodenheim betreibt Terminals für den kombinierten Verkehr bundesweit. Aktuell führt die DUSS 24 Terminals, von denen Köln-Eifeltor nach Hamburg das zweitgrößte ist. Hauptgesellschafter ist die DB Netz AG mit einem Anteil von 75 Prozent. Weitere Anteile halten die Kombiverkehr Deutsche Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH & Co. KG in Frankfurt sowie die DB Schenker Rail Deutschland AG in Mainz als Frachtdienstleister, mit jeweils 12,5 Prozent.



WOLLEN SIE GANZ NACH OBEN?

INGENIEURE
GESUCHT –
BEWERBEN SIE
SICH JETZT!

Als innovativer Engineering-Partner übernehmen wir sowohl für nationale wie für internationale Projekte die vollständige Planung, Koordination und Ausführung beim Bau oder der Erweiterung von verfahrenstechnischen Prozessanlagen – als individuelle Teilleistung oder schlüsselfertige Gesamtlösung.

ECHTE PERSPEKTIVEN. ECHT INFRASERV KNAPSACK.

ANLAGENPLANUNG UND -BAU | ANLAGENSERVICE | STANDORTBETRIEB

WWW.INFRASERV-KNAPSACK.DE/KARRIERE



InfraServ
KNAPSACK

Bundes-Hafenkonzept stärkt Küstenländer

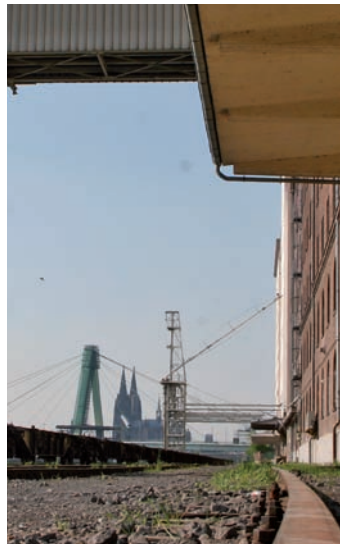
Landesverkehrsministerium setzt sich auf Bundesebene für NRW ein

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat im November 2010 den „Aktionsplan Güterverkehr und Logistik – Logistikinitiative für Deutschland“ vorgestellt, der in Kooperation mit den Ländern realisiert werden soll. ChemCologne Compact befragte das Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen, welche konkreten Maßnahmen für die ChemCologne-Region vorgesehen sind. Im Auftrag des Ministeriums antwortete Ministerialdirigentin Karin Paulsmeyer, Abteilungsleiterin VI: Grundsatzfragen der Mobilität, Luftverkehr, Schifffahrt, Logistik, Eisenbahnen, ÖPNV.

CCC: In der ChemCologne-Region werden folgende Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen als vordringlich betrachtet:

Ausbau der Straßenverkehrsachsen Bonn-Köln-Düsseldorf, Aachen-Köln-Siegtal sowie Venlo-Mönchengladbach-Düsseldorf-Bergisches Land; eine weitere Rheinbrücke bei Weseling; die Erweiterung des rechtsrheinischen Schienennetzes in Köln. Sind diese im Aktionsplan vorgesehen?

Paulsmeyer: Der Aktionsplan Güterverkehr und Logistik enthält keine einzelnen Verkehrsinfrastrukturprojekte. Er beschreibt Maßnahmen zur Effizienzsteigerung aller Verkehrsträger, zu denen auch die Überprüfung der Bedarfspläne für die Bundesfernstraßen, Bundes-schienenwege und der Bedarfe für Bundeswasserstraßen gehört. Vor der Fortschreibung des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen steht eine Neu-



Nur norddeutsche Infrastrukturprojekte haben Eingang in das Bundes-Hafenkonzept gefunden

aufstellung des Bundesverkehrswegeplans an, die durch das Bundesverkehrsministerium vorbereitet wird. Nach der Aufforderung zur Projektanmeldung können die Kommunen über die Regionalräte bei den Bezirksregierungen Projekte zur Bewertung vorschlagen. Die Erweiterung des rechtsrheinischen Schienennetzes ist ebenfalls Gegenstand der Bundesverkehrswegeplanung. Die Region hat auch hier die Möglichkeit, die Maßnahmen für die Überprüfung im Rahmen des BVWP-Verfahrens anzumelden.

Die Rheinquerung bei Weseling ist im Landesstraßenbedarfsplan nachrangig ausgewiesen. Aufgrund der angespannten Haushaltslage und der Mittelumschichtung zu Gunsten der Straßenerhaltung ist eine Realisierung derzeit nicht absehbar.

Inwieweit Maßnahmen im neuen Bundesverkehrswegeplan berücksichtigt werden, ist

maßgeblich von der neuen Verkehrsprognose des Bundes für das Jahr 2030 abhängig. Über die Realisierungsperspektive entscheidet der Bund.

CCC: Wie wird der Kombinierte Verkehr gefördert?

Paulsmeyer: Die novellierte Richtlinie zur Förderung von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs nichtbundes-eigener Unternehmen ist am 1. Januar 2012 in Kraft getreten. Auch die neue Richtlinie lässt eine weitere Steigerung der KV-Umschlagmengen und damit eine Entlastung des Straßengüterverkehrs erwarten.

In der ChemCologne-Region sind bisher unter anderem Projekte in Köln, Bonn, Dormagen, Neuss, Düsseldorf und Krefeld durch den Bund gefördert worden. Die Entscheidung über die Förderanträge trifft das Eisenbahnbundesamt oder die Wasser- und Schifffahrtsdirektion West, das Land Nordrhein-Westfalen gibt Stellungnahmen zu den geplanten Vorhaben ab.

CCC: Welche Maßnahmen sind im Rahmen des Nationalen Hafenkonzepts für die ChemCologne-Region vorgesehen?

Paulsmeyer: Mit diesem Konzept hat der Bund einen Leitfaden seiner Hafenpolitik für die nächsten zehn Jahre vorgelegt, der erstmals See- und Binnenhäfen berücksichtigen soll. Zu den Maßnahmen gehört auch der Ausbau havenrelevanter Infrastrukturen, vor allem der Ausbau der Hinterlandanbindungen. Konkrete Projekte in der ChemCologne-Region sind nicht aufgeführt.

Obwohl die strategische Be-

deutung der Binnenhäfen als Drehscheiben für den Import und Export im Rahmen des wachsenden internationalen Handels und als wichtige Schnittstelle zwischen den Verkehrsträgern Straße – Schiene – Wasserstraße im Nationalen Hafenkonzept betont wird, haben nur die wichtigsten norddeutschen Verkehrsinfrastrukturprojekte Eingang in das Konzept gefunden.

Nicht ausreichende Berücksichtigung hat die Tatsache gefunden, dass über den Rhein rund 80 Prozent des Binnenschiffsverkehrs abgewickelt wird und er damit die natürliche Verbindung zu den ZARA-Häfen herstellt. Um die Verbesserung der Hinterlandanbindung zu den niederländischen, belgischen aber auch zu den südeuropäischen Seehäfen zu erreichen, haben die Verkehrsminister der Länder Baden-Württemberg, Bayern, Hessen, Rheinland-Pfalz und Nordrhein-Westfalen dem Bundesverkehrsminister eine Liste mit Verkehrsprojekten zur Stärkung der Binnenhäfen übersandt.

CCC: Denken Sie, dass die bislang vorgesehenen Maßnahmen reichen, um den stetig wachsenden Güterverkehr auch in zehn Jahren reibungslos fließen zu lassen?

Paulsmeyer: Das kann erst nach Vorliegen der Ergebnisse der neuen Verkehrsprognose des Bundes abschließend beurteilt werden. Legt man die bisherigen Prognosen zugrunde, so ist davon auszugehen, dass die bisher vorgesehenen Maßnahmen nicht ausreichen werden, um die wachsenden Verkehre abzuwickeln.

51° N 7° E



INNOVATIVE WERKSTOFFE BRAUCHEN INNOVATIVE STANDORTE.

CHEMPARK, mit Rheinlage. Der richtige Platz, um in die Zukunft zu investieren.

Gerade innovative Werkstoffe brauchen ein gutes Umfeld für Forschung, Entwicklung und Produktion. Dieses finden Chemie- und chemienahe Unternehmen besonders gut im CHEMPARK – und dies an allen drei Standorten in Leverkusen, Dormagen und Krefeld-Uerdingen. In bester Lage direkt am Rhein bietet der CHEMPARK vielfältige Produktverbünde, ein umfassendes Service-Portfolio sowie eine sehr gute Infrastruktur. All diese Vorteile ergänzen sich Stück für Stück zu einem idealen Platz für Zukunfts-Investitionen. Und das für bereits ansässige und für zukünftig hier tätige Unternehmen.

Currenta GmbH & Co. OHG
CHEMPARK
51368 Leverkusen
www.chempark.de

Powered by CURRENTA

NETZWERK
INNOVATIVE
WERKSTOFFE

PARTNERSCHAFT MEHRWERT



CHEMPARK

Europas Chemiepark

Leverkusen
Dormagen
Krefeld-Uerdingen

Außergewöhnliche Einblicke bei Shell

Netzwerktreffen unter dem Motto „Connect“ – in zweierlei Hinsicht

Nachdem das erste ChemCologne-Netzwerktreffen bei dem am weitesten im Süden gelegenen Mitgliedsunternehmen VTU Engineering mit Sitz in Rheinbach stattfand, öffnete nunmehr eines der jüngsten Mitglieder seine Türen: Mit der Shell Deutschland Oil GmbH hat ChemCologne im September 2011 ein neues starkes Mitglied dazugewonnen. Somit kamen die ChemCologne-Mitglieder in der größten Raffinerie Deutschlands in Köln-Godorf zusammen. Bram Steenks, Direktor der Rheinland Raffinerie, begrüßte die rund 35 Teilnehmer der Veranstaltung, die abermals dem gegenseitigen Austausch diente.

Die Rheinland Raffinerie mit den Standorten Köln-Godorf und Wesseling ist mit ihren bis zu 3.000 Mitarbeitern in beiden Werken ein wichtiger Wirtschaftsfaktor für die gesamte Region. Auf 440 Hektar, einer Fläche, die rund 630 Fußballfeldern entspricht, werden jährlich mehr als 16 Millionen Tonnen Rohöl verarbeitet – das macht den Standort im Rheinland zur größten Raffinerie Deutschlands und zur viertgrößten in ganz Europa.

Breites Portfolio

Dabei kommen in Köln-Godorf und Wesseling täglich fast 44.000 Tonnen Rohöl per Pipeline an und werden nach einem Veredelungsprozess per Schiff, Straße oder Pipeline in Form unterschiedlichster Produkte wieder in den Wirtschaftskreislauf zurückgegeben. Das Produktportfolio wird von der Gewinnung von Kraftstoffen, Heizöl und Flüssiggas geprägt.

Darüber hinaus werden Grundstoffe für die chemische Industrie und Bitumen für den Straßenbau gewonnen – das neue Mitglied von ChemCologne produziert weit mehr als auf den ersten Blick vermutet.

Dabei deckt die Rheinland

winnen wird: Nicht zuletzt wegen des Projekts „Connect“, das Bram Steenks gemeinsam mit Projekt- und Turnaround-Manager Michael Frigge sowie Pressesprecher Constantin Graf Hoensbroech vorstellte. Eine Verbindung der beiden

Interessengruppen entwickelt: sowohl Bürger, Politik und Behörden als auch Vertreter von Umweltschutzverbänden beeinflussten die Planungsphase nachhaltig. Auch beim Netzwerktreffen blieb sich Shell treu und eröffnete den anwesenden



Rege Beteiligung am ChemCologne-Netzwerktreffen bei der Shell Deutschland Oil GmbH in Köln-Godorf. Bram Steenks, Direktor der Rheinland Raffinerie, begrüßte die rund 35 Teilnehmer

Raffinerie zehn Prozent der gesamten deutschen Bitumen-Nachfrage ab und 83 Prozent der deutschen Aromaten-Produktion.

Beeindruckende Zahlen, die die Teilnehmer des Netzwerktreffens bei einer Standortbesichtigung des Godorfer Werkteils auf sich wirken lassen konnten. Der Größe des Geländes geschuldet, ging es per Bus auf eine Entdeckungstour der besonderen Art: Dabei konnten die Dimensionen der Raffinerie erahnt und ein erster Eindruck vom Unternehmen gewonnen werden, dessen Standort im Rheinland auch in der Zukunft weiter gefestigt und an Bedeutung ge-

Standorte der Shell Rheinland Raffinerie in Wesseling und Köln-Godorf mittels Rohrleitungen soll die Wettbewerbsfähigkeit des Standortes und der Region weiter festigen – eine unternehmensseitige Investition in Höhe von 250 Millionen Euro, die auch der Region als attraktivem Wirtschaftsstandort zugute kommt.

Verantwortungsbewusstsein

Die Gesamtlänge der Rohrtrasse beläuft sich auf rund 3,8 Kilometer. Im Verantwortungsbewusstsein für die Region, Umwelt und Natur wurde ein tragfähiges Konzept in intensivem Dialog mit zahlreichen

Mitgliedern in einer offenen Fragerunde die Möglichkeit, über das Projekt zu diskutieren und Anregungen gegebenenfalls anzubringen.

Angeregte Diskussionen

„Connect“ als engagiertes, kostenintensives Vorhaben wurde anschließend neben vielen weiteren Themen auch noch im Get-together angeregt diskutiert.

Ein mögliches Zusammentreffen an gleichem Ort mit neuen, interessanten Einblicken würde sich schon im Frühjahr 2013 anbieten – dann soll das ambitionierte Projekt abgeschlossen sein.

Ausflug in die „Wiege des Bergischen Landes“

Freizeittipp von Ulf Reichardt, Hauptgeschäftsführer der IHK Köln

Die kleine Gemeinde Odenthal östlich von Leverkusen bietet ihren Besuchern, zu denen gerne auch der neue Hauptgeschäftsführer der IHK zu Köln, Ulf Reichardt, zählt, nicht nur eine bewegte Historie, sondern auch viele Möglichkeiten, die freie Zeit – ob aktiv oder entspannt – zu genießen.

Die wohl bekannteste Sehenswürdigkeit der Gemeinde, der im gleichnamigen Ortsteil gelegene Altenberger Dom, wurde Anfang des 13. Jahrhunderts von Zisterziensermönchen erbaut. Er ist ein prächtiges Zeugnis gotischer Baukunst, das heute sowohl eine evangelische als auch eine katholische Kirchengemeinde beheimatet. Doch das ist nicht die einzige Besonderheit, die der Altenberger Dom für seine Besucher bereit hält: Im schlicht gestalteten Innenraum des Gotteshauses entpuppt sich die Fensterfront, die vor allem durch das 144 Quadratmeter große Westfenster besticht, bei genauerer Betrachtung als wahres Highlight. Auch IHK-Hauptgeschäftsführer Reichardt ist vom Dom und den dort regelmäßig stattfindenden Veranstaltungen begeistert: „Ein besonderer Genuss war für mich ein Konzert der Domorgel mit ihren über 7.000 Pfeifen und 87 Registern.“

Wanderung zum Burgplateau

Ein weiteres Highlight ist die im frühen Mittelalter errichtete Burg. Die Burg Berge, die einst die Grafen von Berg beherbergte und somit den Begriff des „Bergischen Landes“

prägte, ist heute leider nur noch zu erahnen. Nichts desto trotz ist eine Wanderung zum Burgplateau durchaus lohnenswert, denn die Wanderwege in und um Odenthal sind gespickt mit Denkmälern, die die bewegte Vergangenheit der Gemeinde und Region immer wieder sichtbar werden lassen. Doch auch wer es nicht so gern historisch mag, kommt auf den vielen Wanderwegen auf seine Kosten, weiß auch Ulf Reichardt: „Zahlreiche Themenwanderwege, wie der Hexenweg und der Höhenweg, sind als Rundwege angelegt und mit Piktogrammen gut sichtbar gemacht.“

Service: Wanderbus

Als speziellen Service für alle wanderfreudigen Großstädter und Menschen im Umland gibt es sogar einen Wanderbus (Linie 267), der unter anderem den Bensberger Busbahnhof ansteuert und somit Tagesausflüge, beispielsweise von Köln, auch ohne Auto problemlos ermöglicht.



Der Altenberger Dom ist ein prächtiges Zeugnis gotischer Baukunst und besticht durch sein 144 Quadratmeter großes Westfenster

Auch für alle großen und kleinen Abenteurer ist gesorgt: Ob Mountainbiking, trendige Schatzsuche per geo-caching, ein Märchenwald oder Klettern im Hochseilgarten, die Gemeinde im schönen Dhünntal hält für jeden das Richtige bereit.

„Zur Stärkung bieten sich zahlreiche Restaurants an, von rustikal bis edel, oft mit Außenterrasse“, weiß Ulf Reichardt. So kann man sich in Odenthal auch kulinarisch verwöhnen lassen und nicht nur auf den vielen Festen rund ums Jahr saisonale Spezialitäten probieren, sondern auch die berühmte Bergische Kaffeetafel genießen, die in dieser Region besonders üppig ausfällt und von herzhaft bis süß nahezu alles hergibt: Ob Brot und Kuchen, Käse- und Wurstspezialitäten, Milchreis oder die tra-



Freizeittipp des neuen Hauptgeschäftsführers der IHK zu Köln, Ulf Reichardt

ditionellen bergischen Waffeln – Schlemmen ist garantiert!

Die vielseitige Gemeinde im Herzen des Bergischen Landes ist also allemal einen Ausflug wert, das findet auch IHK-Hauptgeschäftsführer Ulf Reichardt: „Es ist für jeden etwas dabei. Ein schöner Familienausflug!“



Fotos: Gemeinde Odenthal

Hervorragende Netzwerk-Plattform

ChemCologne präsentierte sich erfolgreich auf der Achema 2012 und beim ICNS

Erfolg auf ganzer Linie: Auf der Achema 2012 in Frankfurt zeigten nicht nur 3.773 Aussteller aus 56 Ländern ihre Produkte und Dienstleistungen für chemische Verfahrenstechnik und Biotechnologie. Auch der Zuspruch des Fachpublikums war sehr groß. ChemCologne hat sich an einem Gemeinschaftsstand der Fachvereinigung Chemieparks / Chemiestandorte im Verband der Chemischen Industrie (VCI) und der Gesellschaft zur Außenwirtschaftsförderung der Bundesrepublik Deutschland – Germany Trade and Invest (GTAI) präsentiert.



ChemCologne präsentierte sich auf der Achema 2012 als attraktiver Investitionsstandort

ChemCologne Projektleiter Daniel Wauben urteilt: „Die Achema ist eine hervorragende Plattform zum Netzwerken. Der Gemeinschaftsstand lag sehr günstig, so dass wir uns über eine gute Besucherfrequenz freuen konnten. Auch die Stimmung auf der Messe war durchweg positiv.“ Auf

dem vom Chemie-Cluster Bayern organisierten ersten „International Chemical Network Summit“ (ICNS) stellte Wauben die ChemCologne-Region 70 Vertretern von Chemieregionen aus Europa, Asien und den USA vor. Ziel der Veranstaltung im Rahmen der Achema war die Intensivierung der

grenzüberschreitenden Zusammenarbeit in einzelnen Technologiefeldern.

Neben den Managern von Chemieclustern und -netzwerken haben sich auch Leiter von Chemieparks, Wissenschaftler und politische Vertreter an den Diskussionen beteiligt. Insbesondere in den Be-

reichen der „Grünen Chemie“, der Kunststoffbranche und der Prozessindustrie verspricht eine engere Abstimmung der weltweiten Chemiestandorte die beschleunigte Entwicklung marktreifer Innovationen.

Ein weiteres Schwerpunktthema des ICNS war die Zusammenarbeit mit chinesischen Chemiestandorten beim Management von Chemieparks und zur Initiierung ausgewogener Technologiekooperationen.

„Das erhebliche Synergiepotential bei einzelnen Forschung- und Entwicklungsvorhaben wäre durch einen engeren Informationsaustausch der internationalen Chemiestandorte relativ einfach zu heben“, so die Organisatoren des Chemie-Clusters Bayern. Der ICNS soll zu einer kontinuierlichen Initiative weiterentwickelt werden, um den Technologietransfer zwischen den weltweit führenden Chemiestandorten zu fördern.

„Der Binnenschifffahrt ein Schaufenster geben“

Veranstaltung: IHK Initiative Rheinland informiert über alternative Transportmöglichkeiten

Die IHK-Initiative Rheinland, eine Initiative mit dem Ziel, das Rheinland als Metropolregion zu etablieren, informiert am 27. September 2012 gemeinsam mit ChemCologne Interessierte über das Leistungsprofil von Binnenhäfen und der Binnenschifffahrt. Die Teilnehmer der Veranstaltung im Neusser Hafen erwartet ein gleichermaßen interessantes wie qualitativ hochwertiges Rahmenprogramm, wie Kurt



Schmitz-Temming, stellvertretender Hauptgeschäftsführer der Industrie- und Handelskammer Bonn/Rhein-Sieg, verspricht: „Wir möchten Binnenhäfen und der Binnenschifffahrt ein Schaufenster geben und auf diese Weise Produzenten, Verlader und Spediteure über eine alternati-

ve Transportmöglichkeit informieren, mit der sich Ökonomie und Ökologie in Einklang bringen lassen und die entscheidende betriebswirtschaftliche Vorteile bietet.“

Multimodale Transportketten

Die Binnenschifffahrt hat eine große Bedeutung für die chemische Industrie im Rheinland, nicht zuletzt als beliebter Verkehrsträger für Massengüter wie beispielsweise Erz oder Mi-

neralölprodukte – schließlich gibt es auf den Flüssen und Kanälen keine Staus und selbst Gefahrgüter können verhältnismäßig risikoarm transportiert werden. „Der Verkehrsträger kann aber auch eine echte Option für containerisierte Konsumgüter und sogar waserferne Standorte sein“, betont Schmitz-Temming. „Denn bei sogenannten multimodalen Transportketten, bei denen der Hauptlauf auf dem Wasserweg durch entspre- >>

>> chende Vor- und Nachläufe auf Straße oder Schiene ergänzt wird, kommen die Wettbewerbsvorteile der Binnenschifffahrt optimal zum Tragen.“

Zu den Vorteilen zählen unter anderem die vergleichsweise hohe Kosteneffizienz und Zuverlässigkeit sowie die Tatsache, dass für die im kombinierten Verkehr eingesetzten Fahrzeuge besondere verkehrsrechtliche Vorschriften gelten: So dürfen die im Vor- und Nachlauf eingesetzten LKW im Containerverkehr beispielsweise 44 statt der üblichen 40 Tonnen wiegen, zudem sind die Fahrzeuge von der Kraftfahrzeug-Steuer sowie teilweise von Verkehrsverboten wie dem Fahrverbot an Sonn- und Feiertagen befreit.

Die Seehäfen Zeebrügge, Antwerpen, Rotterdam und Amsterdam sind für die rheinische Industrie das Tor zur Welt und von zentraler Bedeutung für das Auslandsgeschäft. Sie verursachen einen enormen Seehafen-Hinterlandverkehr, der zum Großteil über das Rheinland abgewickelt wird.

Kapazitätsreserven heben

„Bis zum Jahr 2025 wird der Transitverkehr vermutlich um 129 Prozent steigen, was zu erheblichen Problemen führen könnte: Denn die Verkehrsträger Schiene und Straße stoßen schon jetzt an ihre Auslastungsgrenzen und könnten ein solches Wachstum alleine nicht bewältigen. Deshalb müssen die Kapazitätsreser-

ven im System Wasserstraße, bestehend aus Häfen, Wasserstraßen und Binnenschiff, unbedingt gehoben werden“, unterstreicht Schmitz-Temming.

Herausforderungen meistern

Damit diese Forderung erfüllt werden kann, müssen allerdings einige Voraussetzungen erfüllt werden. Dazu gehört beispielsweise die Sicherung von Häfen und wassernahen Flächen, die Verbesserung der straßen- und schienenseitigen Anbindung der rheinischen Binnenhäfen oder der Ausbau des europäischen Wasserstraßennetzes. Nähere Informationen hierzu sowie zu den weiteren Vorteilen der Binnenschifffahrt für Unternehmen der gewerblichen Wirtschaft erhalten Teilnehmer am 27. Sep-



Kurt Schmitz-Temming:
„Über eine alternative
Transportmöglichkeit informieren“

tember 2012 in der Pegelbar im Neusser Hafen – um frühzeitige Anmeldung wird gebeten: klaesgen@bonn.ihk.de

LOGISTIK ...

beginnt bei uns mit **A** wie Abholung und endet mit **Z** wie zufriedener Kunde.

Rundum-Service zu Land, zu Wasser und kombiniert



Häfen und Güterverkehr
Köln AG

INTELLIGENT VERNETZT



Neu bei ChemCologne

Bundesweite Einsätze

Kiel Industrial Services AG in Wesseling

Geschäftsführer: Alexander Kiel

Mitarbeiter: ca. 1.400

Branche: Rohrleitungs- und Anlagenbau

Geschäftsinhalte: Planen, Bauen, Betreiben

Die Kiel Montagebau GmbH blickt auf eine 68-jährige Firmengeschichte zurück. In dieser Zeit hat das Unternehmen eine flächendeckende Key-Account-Organisationsstruktur aufgebaut, um die unterschiedlichen Kundenstrukturen intensiv, zielgerichtet, flexibel und den

spezifischen Kundenanforderungen entsprechend zu betreuen.

Mit Mitarbeitern in den unterschiedlichen Qualifikationsstufen und Fachrichtungen ist das Unternehmen im gesamten Bundesgebiet sowie in den Beneluxländern und Dänemark im Rohrleitungs- und Anlagenbau erfolgreich tätig. Zu den Kunden zählen namhafte Auftraggeber aus den Bereichen Chemie, Petrochemie, Pharmazeutische-, Nahrungsmittel- und Kraftwerksindustrie.

Maßgeschneiderte Problemlösungen für jeden Anwendungsfall und die ständige Be-

reitschaft, auch schwierigste Anforderungen der Kunden flexibel und sicher zu erfüllen, haben die Marktposition des Unternehmens über viele Jahre hinweg gestärkt und eine hohe Kunden-Akzeptanz geschaffen.

Wie bereits in der Vergangenheit unter Beweis gestellt ist Kiel Industrial Services in der Lage, bundesweit sowie in den Beneluxstaaten insgesamt mit 1.400 Mitarbeitern sowohl im Tagesgeschäft als auch in Stillständen und Projekten, aber auch bei Störungen und Sondereinsätzen diverse Aufträge abzuwickeln.



Eingliederungs-Management

Chemion rezertifiziert

Das Betriebliche Eingliederungsmanagement der Chemion Logistik GmbH wurde durch das Institut für Qualitätssicherung in Prävention und Rehabilitation GmbH erfolgreich rezertifiziert. 2008 erhielt Chemion als erstes Unternehmen der chemischen Industrie in Europa das internationale Zertifikat zum Betrieblichen Eingliederungsmanagement. Ziel ist es, die Arbeitsfähigkeit von Beschäftigten, die mehr als sechs Wochen innerhalb eines Jahres arbeitsunfähig sind, wiederherzustellen und langfristig zu erhalten. In fünf Jahren wurden circa 500 Chemion Mitarbeiter/-innen im Rahmen des Betrieblichen Eingliederungsmanagements unterstützt.

„Erste Kontakte weiter intensivieren“

ChemCologne präsentierte sich als Investitionsstandort in Lyon

Lyon, Hauptstadt der Region Rhône-Alpes, gehört zu den stärksten Chemieregionen in Frankreich und ist eines der wichtigsten Industriezentren Europas. Grund genug für ChemCologne und NRW.INVEST, vor Ort die ChemCologne-Region als starke Chemieregion Europas und damit idealen Investitionsstandort vorzustellen. Unterstützt wurde die Präsentation durch Vertreter von InfraServ Knapsack, Currenta und Evonik.

Nach der Begrüßung durch NRW.INVEST im 22. Stock des „Tour Oxygène“ richtete auch der deutsche Generalkonsul Dr. Christian Seebode herzliche Worte an die 40 Teilnehmer. Isabelle Bourgeois, Wissenschaftliche Mitarbeiterin am Centre d'Information et de

Recherche sur l'Allemagne contemporaine, hielt einen emotional ansprechenden Vortrag über deutsch-französische Wirtschaftsbeziehungen. Jens Manke, NRW.INVEST Projektmanager für Ansiedlungen aus Frankreich, bot in seinem Übersichtsvortrag Daten und

Fakten über Nordrhein-Westfalen und stellte die Leistungsstärke der chemischen Industrie in den Vordergrund. Pierre Kramer, Standortentwickler bei InfraServ Knapsack, sprach über das Chemiepark-Modell, und Daniel Wauben, Projektmanager bei ChemCo-

logne erläuterte die Vorteile der Interessensvertretung durch den Verein. Dr. Heinz-Georg Nothofer, Projektkoordinator des Landesclusters NanoMikro+Werkstoffe, berichtete von den Stärken der Region im Bereich optische Elektronik. Im Anschluss diskutierten Publikum und Auditorium angeregt. Erste Kontakte gab es beispielsweise zum französischen Chemie- und Umweltcluster „Axelera“.

Daniel Wauben beurteilt die Veranstaltung als Erfolg: „Frankreich ist einer der wichtigsten Handelspartner Deutschlands, deshalb war es auch ein guter Schritt, in Lyon vorstellig zu werden. Wir haben erste persönliche Kontakte geknüpft, die vielversprechend sind. Nun ist es wichtig, diese Kontakte weiter zu intensivieren.“



ChemCologne und NRW.INVEST stellten sich in Lyon als starke Chemieregion Europas vor

Stabile Bedingungen für REACH-Umsetzung

VCI: Chemiebranche arbeitet mit Hochdruck an der Erfüllung der Verordnung

Die Unternehmen der deutschen Chemieindustrie haben in den zurückliegenden fünf Jahren erhebliche Aufbauarbeit zur Umsetzung der europäischen Chemikalienverordnung REACH geleistet. Der Verband der Chemischen Industrie (VCI) hat sie dabei intensiv unterstützt. Diese Zwischenbilanz zieht der VCI in einer Pressemitteilung zum fünften Jahrestag der Verordnung.

Dr. Gerd Romanowski, Geschäftsführer für Wissenschaft, Technik und Umwelt im VCI, erklärt: „Die Chemiebranche arbeitet weiter mit Hochdruck daran, ihre REACH-Verpflichtungen zu erfüllen. Die Unter-

nehmen benötigen vor allem stabile Rahmenbedingungen für die weitere Umsetzung.“

Praktische Hinweise

Im Rahmen des sogenannten REACH-Reviews prüft die EU-Kommission, ob die Chemikalienverordnung in der Praxis wie geplant funktioniert. Für diesen Prozess hat sie verschiedene Studien in Auftrag gegeben, die die eigene Analyse auf eine breite Basis stellen sollen. Die bisher veröffentlichten Ergebnisse zeigen keinen relevanten Änderungsbedarf an der REACH-Verordnung selbst. Sie geben vielmehr Hinweise zu praktischen Verbesserungen, etwa für die Zusammenarbeit von Unternehmen bei der Erstellung von gemeinsamen Registrierungsdossiers.

„Hier muss die Arbeit ansetzen, um die Umsetzung von REACH in den Unternehmen und Behörden praktikabler und kosteneffizienter zu gestalten“, so Romanowski. „Dabei darf die laufende Registrierungsarbeit nicht durch neue Verschärfungen erschwert werden. Insbesondere eine Änderung der REACH-Verordnung wäre kontraproduktiv und würde bisher erzielte Fortschritte gefährden.“ Der VCI fordert daher ein stabiles Umfeld, damit die Chemieunternehmen sich voll auf die Erfüllung ihrer REACH-Pflichten konzentrieren

können. Dazu zählt höchstmögliche Stabilität bei Interpretationen, Unternehmensprozessen und IT-Instrumenten.

REACH verpflichtet Unternehmen dazu, bis Mai 2018 alle in Europa hergestellten oder nach Europa importierten chemischen Stoffe bei der europäischen Chemikalienagentur ECHA in Helsinki zu registrieren. Bis Ende Mai 2013 müssen Stoffe in Mengen von mindestens 100 Tonnen pro Jahr registriert werden. Die über 1.800 kleinen und mittleren Betriebe der Branche sind in der aktuellen Registrierungsfrist zunehmend gefordert, weil sie überwiegend im Bereich der Fein- und Spezialchemikalien tätig sind.



Mehr Durchblick.
Mehr Erfolg.

Gemeinsam mit unseren Kunden entwickeln wir weltweit Lösungen, um die Potenziale von Anlagen und Maschinen optimal auszuschöpfen. Zum Beispiel mit neuen Konzepten der Gefahrenanalyse. TÜV Rheinland bietet mit der risiko-orientierten Gefahrenanalyse ROGA ein effizientes Werkzeug, das sich auch hervorragend zur SIL-Klassifizierung eignet. Wir helfen Ihnen, Ihre Ziele zu erreichen. Sprechen Sie uns an.

TÜV Rheinland Industrie Service GmbH
51101 Köln
Tel. +49 221 806 1785
industrie-service@de.tuv.com
www.tuv.com

Erfahren Sie mehr über die Themen
ROGA und SIL-Klassifizierung



TÜVRheinland®
Genau. Richtig.



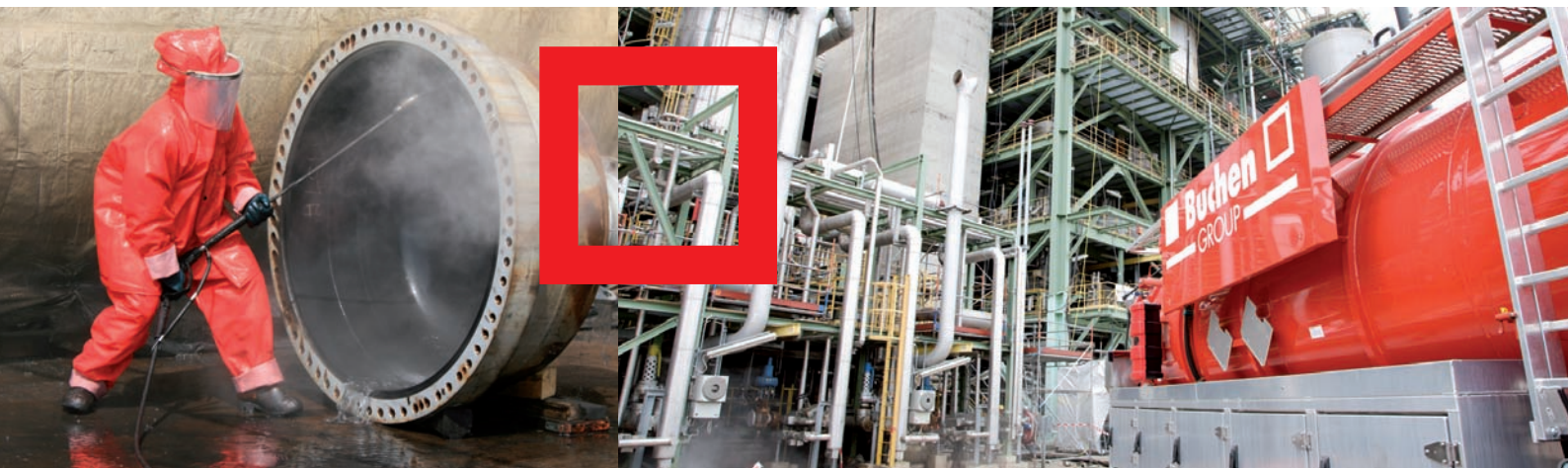
Das Ganze im Blick.

In der Instandhaltung von Anlagen in der Prozessindustrie hat XERVON über 30 Jahre Erfahrung. Dieses umfassende Know-how in Verbindung mit intelligenten und höchst effizienten Konzepten macht uns zu einem der leistungsstärksten Komplettanbieter von Instandhaltungslösungen für die chemische und petrochemische Industrie.

Unsere Leistungen:

- Klassische Anlagen-, EMSR/PLT- und Maschineninstandhaltung
- Übernahme der Betriebsführung von Infrastrukturen
- Rohrleitungsbau
- Gerüstbau
- Oberflächentechnik
- Isolierung
- Infrastrukturelle Leistungen
- Materialwirtschaft
- Durchführung von Turnarounds
- Professionelles Nachunternehmermanagement
- Höchste QHSE-Standards

XERVON GmbH // Theodorstr. 180 // 40472 Düsseldorf
Dr. Marcus Schnell // T 0211 54242-825 // marcus.schnell@xervon.com



... am Puls der Industrie

Die Buchen Group zählt zu den führenden Industrieservice-Unternehmen in Europa und arbeitet mit mehr als 2.700 Mitarbeitern an den Standorten von Raffinerien, Chemiebetrieben und Unternehmen der Schwerindustrie. Perfekte Dienstleistung heißt für uns, dass sich der Kunde auf das konzentrieren kann, was ihn auszeichnet: sein Kerngeschäft.

Mit einem umfassenden Angebot an Leistungen zum Industrieservice liefert die Buchen Group mit innovativer Technik, automatisierten Verfahren und qualifizierten Fachleuten einen wichtigen Beitrag zum Werterhalt und zum störungsfreien Betrieb von Industrieanlagen.

Unsere Services

- Industriereinigung mit Wasserhochdrucktechnik
- Stillstandsmanagement
- Tankservice
- Kraftwerksservice
- Schlammabwasserung
- Reaktorservice
- Korrosionsschutz
- Plattenwärmetauscherservice
- Tank-, Behälter- & Kolonnenreinigung
- Chemische Reinigung
- Kanalservice inkl. Dichtheitsprüfung
- Abfallmanagement
- Entsorgung
- 24h-Notfallmanagement bei Havarien
- u.v.m.



Buchen UmweltService GmbH

Emdener Straße 278
50735 Köln
Tel.: +49 (221) 7177-0
Fax: +49 (221) 7177-110
info@buchen.net
www.buchen.net