

**LOGISTISCHE ANFORDERUNGEN AN SEEHÄFEN FÜR DEN
HINTERLANDTRANSPORT AUF BINNENWASSERSTRASSEN**

***LOGISTIC SERVICES OF SEA-TERMINALS FOR HINTERLAND
TRANSPORT ON INLAND WATERWAYS***

von / by

Hartmut DOERRE

1 Einleitung

Das Binnenschiff gewinnt im Seehafenhinterlandverkehr immer mehr an Bedeutung.

Mit neuen Initiativen und Kooperationen wird das Angebot auf dem Wasser und in den Häfen kontinuierlich verbessert. Davon profitieren nicht nur die Standorte am Rhein, sondern auch die Hafenumschlagplätze an der Elbe und Weser sowie am Mittellandkanal.

Die Entwicklung des Containertransports per Binnenschiff übertrifft alle Prognosen. Studien des Essener Forschungsinstituts PLANCO CONSULT haben vor nur zwei Jahren prognostiziert, dass sich das Transportaufkommen auf deutschen Wasserstrassen von 900.000 TEU (20' Container Einheiten) im Jahre 1997 auf rund 1,7 Mio. TEU im Jahre 2010 nahezu verdoppeln wird.

Konjunktur- und strukturbedingte Entwicklungen erfordern auch in der Binnenschifffahrt neben den Angeboten von Container- und Spezialverkehren insbesondere integrierte Transportsysteme unter logistischer Einbeziehung aller Verkehrsträger.

Verschärfter Wettbewerb im Transportmarkt erfordert vermehrte Einbindung der Binnenschifffahrt in die Transportketten des kombinierten Verkehrs unter Ausnutzung moderner logistischer Systeme der Datenerfassung, Informations- und Kommunikationstechnik.

Ein wunder Punkt sind die noch zu hohen Umschlagskosten, die die Transportkette erheblich verteuern. Solange der Preis die entscheidende Größe für den Verlader bei der Verkehrsträgerwahl ist, wird sich an der gegenwärtig ungesunden Verkehrsverteilung in Zukunft nicht viel ändern.

Der Bundesminister für Verkehr unterstützt die Binnenschifffahrt durch die Einführung eines „Elektronischen Wasserstrasseninformationssystems“ (ELWIS) im Internet.

Die öffentliche Förderung von Terminalanlagen lindert zwar das Problem, erzeugt andererseits aber auch Wettbewerbsverzerrungen zu bestehenden rein privatwirtschaftlich finanzierten Anlagen.

Es sollte grundsätzlich darauf geachtet werden, dass Terminals im Schnittpunkt der drei Verkehrsträger Straße / Schiene / Wasserstraße errichtet werden.

2 Seehäfen

Der Containerverkehr auf Binnenwasserstraßen ist seit vielen Jahren auf Wachstumskurs. Wurden 1990 noch 450 000 TEU befördert, waren es im Jahre 2000

bereits 1,36 Mio. TEU. Dies entspricht einem Zuwachs von 50 % gegenüber 1997 in nur 3 Jahren.

Dabei profitiert die Binnenschifffahrt von dem kontinuierlich steigenden Seeverkehr, denn in den europäischen Seehäfen werden immer mehr Boxen angelandet und abgefahren.

Nach wie vor ist der Rhein die Schlagader des Containerverkehrs, wovon besonders die Rheinmündungshäfen Rotterdam und Antwerpen profitieren. Dort hat das Binnenschiff inzwischen einen Anteil am Modal Split von über 30 % - mit steigender Tendenz.

Aber jeder Hafen und Container Terminal hat seine Eigenheiten, welche die unterschiedliche Entwicklung erklären und Erfolg oder Misserfolg mitbestimmen.

Für den Schweizer Verkehr z. B. spielt der Wettbewerb zwischen den ARA-Häfen, besonders Rotterdam und den deutschen Häfen - Hamburg und Bremerhaven - eine wichtige Rolle. Spediteure und Verlader suchen den Leitweg für ihre Güter ständig zu optimieren.

Im vergangenen Jahr sind über Hamburg und Bremerhaven bessere Dienste zu günstigeren Frachtraten angeboten worden. Dies hat in der Folge auch zu Umstellungen in der Container-Verladung zu Gunsten von Hamburg und Bremerhaven geführt. So werden inzwischen 15 000 TEU pro Jahr im Hinterlandverkehr des Hamburger Hafens auf dem Wasser befördert.

Zusätzlich werden auch die Kanalhäfen Braunschweig und Hannover, ebenso wie die Elbehäfen Magdeburg, Riesa und Dresden an Hamburg und damit an die Überseeverkehre angebunden.

Ferner überlegt man in Hamburg, ob nicht der Containerverkehr innerhalb des Hafens von der Strasse auf das Wasser verlagert werden kann. Jedes Jahr werden rund 100.000 Standardcontainer per Lkw zwischen den drei Umschlagbetrieben der HHLA, dem EUROGATE- / EUROKAI- und BUSS- Terminal sowie den Containerdepots und Reparaturbetrieben hin- und hergefahren.

Als südlichster Deutscher Seehafen hat Bremen im heutigen Verkehrsmarkt Vorteile zu bieten, die noch lange nicht ausgeschöpft sind.

Nachdem Semi-Containerlinien die stadtbremischen Häfen nicht mehr anlaufen, gelangen die Container zunehmend mit Binnenschiffen in die Hafenbereiche rechts und links der Weser, wo sich das Güterverkehrszentrum (GVZ), die Anlagen des kombinierten Ladungsverkehrs (KLV) und das neue Tchibo-Hochregallager angesiedelt haben. Ein täglich fahrender Container-Barge Shuttle verbindet Bremen mit Bremerhaven.

3 Logistische Anforderungen an Seehäfen

Nach Rücksprache mit einigen namhaften Binnenschiffahrts-Operateuren, die sowohl eigene Schiffe als auch diverse Charterschiffe bereedern, mit Partikulieren zusammenarbeiten, Niederlassungen sowohl am Rhein von Basel bis Rotterdam als auch in Belgien und Frankreich unterhalten, ergeben sich folgende zentrale Anforderungen an die Seehäfen.

3.1 7-Tage-Service die Woche über 24 Std.

Wünschenswert wäre eine Be- und Entladung von Binnenschiffen rund um die Uhr, d. h. auch am Wochenende.

- In Rotterdam wird dieser Service nur an der Maasvlakte geboten.
- Aber viele Terminals – sowohl in Rotterdam als auch in Antwerpen - sind sogenannte Tages-Terminals, die nur bis 16.30 Uhr arbeiten.
- In Antwerpen sowie an diversen anderen Terminals wird am Wochenende gar nicht gearbeitet.
- An vielen Umschlagplätzen ist es üblich, dass in Stoßzeiten die Verladetätigkeit von Lkw- und Bahnabfertigung bevorzugt erfolgt und das Binnenschiff zurückgestellt wird.
- An den Container Terminals der EURO-GATE in Bremerhaven und Hamburg wird an 360 Tagen im Jahr rund um die Uhr gearbeitet.

3.2 Binnenschiffsliegeplätze mit ausreichendem Umschlagsgerät

Um eine zügige Abfertigung zu gewährleisten sollten die Terminals ausreichend Umschlagsgerät zur Verfügung stellen, um die Liegezeit der Binnenschiffe so kurz wie möglich zu halten.

- Rotterdam bietet einen Barge-Terminal an der Maasvlakte an sowie zwei andere Terminals. Als Nachteil werden die extrem langen Landtransportwege kritisiert, wodurch der Ent- und Beladevorgang unnötig verlängert wird.
- In Antwerpen sind die Binnenschiffs-Aktivitäten auf der Landseite der Schelde-

terminals von Noordnatie und Hessenatie konzentriert. Ein Mobilkran steht z.V. – besser wären zwei!

Außerdem gibt es noch 12 bis 13 andere Terminals zum Anlaufen.

Wenn Binnenschiffe morgens um 06.00 Uhr arbeitsbereit sind, wäre ein Auslaufen abends nach zwei Schichten durchaus möglich!

Gearbeitet wird aber wie unter Punkt 3.1 aufgeführt.

- An den EUROGATE Terminals wird Binnenschiffen und Feedern der gleiche Service geboten wie den Vollcontainer- und RO-RO - Schiffen.

Hat ein Binnenschiff oder Feeder z.B. nur wenige Moves zu löschen oder zu laden, so erhalten sie einen Liegeplatz zwischen Großschiffen, deren Kräne die wenigen Container-Bewegungen während des normalen Operations erledigen und damit lange Liegezeiten vermeiden.

3.3 Handicaps im Wettbewerb

- Ein weiterer Wettbewerbsnachteil entsteht dadurch, dass der Lkw und die Bahn - ohne Abgaben entrichten zu müssen - in jedem Hafen einfahren können, während das Binnenschiff mit Hafengebühren bzw. Ufergeld belastet wird.
- Wenn Leercontainer getrennt von vollen Containern umgeschlagen und gelagert werden, bedeutet dies für das Binnenschiff zusätzliche Anläufe bei den entsprechenden Leerdocks – und damit erneute Warte- und verlängerte Liegezeiten.

3.4 Durchgängiges DV-System vom Operateur bis zum Lösch- / Ladehafen

- Die elektronischen sowie telematischen Anbindungen von Seehäfen an die Hinterlandverkehre über Binnenwasserstraßen haben meine Vorredner an den Beispielen Antwerpen und Hamburg demonstriert.
- In Bremen und Bremerhaven können alle am Umschlag beteiligten Partner über die Datenbank Bremische Häfen (dbh) miteinander kommunizieren.

3.5 Erwartungen der Verlager / Kunden

„Es spielt letztlich keine Rolle über welche Häfen unsere Güter geleitet werden – solange die kompetente Dienstleistung zu akzeptablen Preisen stimmt“:

- Zuverlässigkeit
- Regelmäßigkeit
- Gutes Kosten- / Nutzenverhältnis
- Frühzeitige Information über kommende Änderungen

Dabei sollte berücksichtigt werden, dass der Transport überwiegend weder im Hafen beginnt noch dort endet. Entscheidend sind heute viel mehr der Vor- und / bzw. Nachlauf, der ohne nennenswerten Zusatzaufwand sichergestellt werden muss.

4 EUROGATE

Der Zusammenschluss des Bremerhavener Container Terminals (BLG Logistics Group) mit dem Container Terminal der EUROKAI in Hamburg zur Unternehmensgruppe EUROGATE bildet *das europäische* Container Terminal- und Transport-Netzwerk.

Die in die EUROGATE eingebrachte Beteiligung der EUROKAI an der *Contship Italia* hat den im globalen Vergleich der *reederei-unabhängigen* Anbieter drittgrößten Container Terminal Operator kreiert – Rang 1 und 2 halten die Hutchison Port Holdings aus Hongkong und die Port of Singapore Authority (PSA).

4.1 Europäisches Container Terminal (CT) – Netzwerk

In Bremerhaven hält EUROGATE neben dem Multi-User Terminal eine 50 % Beteiligung am North Sea Terminal (NTB) gemeinsam mit Maersk Sealand, die im weltweiten Vergleich nicht nur die Nummer 1 in der Containerschiffahrt sind, sondern auch die derzeit größten Containerschiffe betreiben. Umschlag 2,9 Mio. TEU in 2001.

EUROGATE CT Hamburg hat in 2001 1,46 Mio. TEU umgeschlagen.

Die CT *Medcenter Gioia Tauro* (2,5 Mio. TEU), *La Spezia* (840.000 TEU), Livorno (338.000 TEU), *Salerno* (252.000 TEU) und *Ravenna* (141.000 TEU) bilden das Süd-Gate im Mittelmeer.

Am Atlantik ist EUROGATE am CT *LISCONT* in Lisabon mit 204.000 TEU präsent.

Die Beteiligung der EUROGATE und EUROKAI im Mittelmeer an *United Feeder Services (UFS)* begrün-

det den Erfolg des Transshipment Centers Gioia Tauro. 35 Feederschiffe verbinden regelmäßig 52 Häfen im Mittelmeer und Schwarzen Meer und beförderten 1,0 Mio TEU in 2001.

4.2 Intermodale Containertransporte

Gecharterte Ganzzüge, Feeder und Binnenschiffe, die nach einem festen Fahrplan angeboten werden, bilden das Bindeglied zwischen den Seehäfen und Umschlagplätzen und Kunden der EUROGATE im Hinterland – Volumen 410.000 TEU:

- BoxXpress fährt täglich mit 6 Lokomotiven und insgesamt 100 Waggons Containerzüge zwischen Bremerhaven / Hamburg nach München, Nürnberg und Stuttgart.
- EUROGATE betreibt Intermodal Containertransporte im internationalen Schienenverkehr mit Italien, Österreich, Tschechien und Ungarn sowie
- Bahn-, Binnenschiffs- und LKW-Verkehre im nassen Dreieck - der Region zwischen Hamburg, Bremen und Bremerhaven.
- Contship in Italien führt mit der Tochterfirma *Sogemar* Containertransporte auf Schiene und Straße durch.

4.3 Cargomodale Kontraktlogistik

Dies beinhaltet europäische Distributionslogistik und globales Supply-Chain Management für namhafte Kunden wie IKEA / Amico, WAL-MART, Jack Wolfskin und IP 20 – Büromöbel.

5 EUROGATE - Service für JEDEN Kunden

EUROGATE bietet in seinen europäischen Seehafen- und Inland-Terminals den Service, der vertraglich festgelegt wurde. Dies beinhaltet:

- 24 Std. Service an 360 Tagen im Jahr
- Gleicher Service für Binnenschiffe und Feeder wie für Container- und Roll-On / Roll-Off Schiffe. Hat ein kleines Schiff nur wenige Moves zu löschen oder zu laden, so werden diese Schiffe zwischen Großschiffen positioniert, deren Kräne die wenigen Container-Bewegungen während des normalen Operations erledigen und damit unnötig lange Liegezeiten vermeiden.

- Multifunktionale Container- und Kaikräne, die bedarfsgerecht und kurzfristig vom Spreaderbetrieb für Containerhandling auf Hakenbetrieb umgerüstet werden können.
- Mobilkräne
- Van Carrier
- Reachstacker
- Transtainer
- Mafi-Trailer und Chassis mit entsprechenden Zugmaschinen
- Forklifts jeder Größe / Hebekapazität und mit jedem erforderlichen Zubehör

Vor Witterungseinflüssen geschützte Kajen, Einrichtungen wie Floating Areas, Dalben und Mooring Pontons gehören zum selbstverständlichen Angebot wie Bunkerschiffe für Betankung und Trinkwasser oder Möglichkeiten einer Dockung. Landgänge (Leitern) sind in ausreichender Anzahl an den Kajen vorhanden.

Auf den Terminals der EUROGATE werden folgende Dienstleistungen angeboten:

- Lagerung der vollen und leeren Container
- Inspektion, Reinigen, Wartung und Reparatur
- Stuffing und Stripping (Be- und Entladen der Container)
- Annahme, Lagerung und Verteilung von LCL – Ladung über die Container Freight Station

EUROGATE kommuniziert weltweit mit allen Kunden. Mittelfristig werden sämtliche Terminals der EUROGATE – Gruppe mit einer einheitlichen Software arbeiten.

Auf dieser Basis wird der Status eines Containers von jedem Kunden, der an unser System angeschlossen ist, jederzeit abgefragt werden können.