

Diskussionspapier

Instrumente und Maßnahmen für eine smartere
Hinterlandabfertigung im Hamburger Hafen

VHSp



Vorwort

Seit über sechs Monaten kommt es vor allem an bestimmten Hamburger Containerterminals zu Abfertigungsengpässen. Die Gründe, die zur Eskalation der Situation geführt haben, sind vielschichtig und je nach Interessenlage pendelt die Verantwortung dafür zwischen den beteiligten Terminalbetreibern, Reedereien und Containertrucks hin und her.

Leidtragender der Abfertigungsengpässe sind die Kunden des Hamburger Hafens und denen ist es gleichgültig, ob nun schlechtes Wetter auf den Weltmeeren, treibstoff- und kostensparende Schiffsreisegeschwindigkeiten, Platzmangel oder unzureichende Personalausstattungen ursächlich für die Probleme sind.

Statt die Verantwortung für die Probleme immer bei jemand anders zu suchen oder in endlosen „Spitzengesprächen“ um den heißen Brei herumzureden, möchte der VHSp mit konkreten Vorschlägen eine lösungs- und nicht interessengetriebene Diskussion anstoßen, an deren Ende eine kurzfristige Realisierung der im Konsens abgestimmten Maßnahmen stehen muss.

Dass es nicht den einen Schalter gibt, den man nur umlegen muss und alles wendet sich zum Guten, ist uns bewusst. Wir nehmen für uns auch nicht in Anspruch, die einzig wahren Maßnahmen identifiziert zu haben, aber wir sind davon überzeugt, dass jeder einzelne Punkt ein Mosaikstein sein kann, um den Hamburger Hafen wieder in ruhigeres Fahrwasser zu bringen.

Oberstes Ziel aller Beteiligten muss es sein, den Standort Hafen Hamburg für die Zukunft leistungsfähig und attraktiv für die verladende Wirtschaft zu gestalten. Die Hinterlandabwicklung muss planbarer und damit auch wieder wirtschaftlich tragbarer für die Hafenkunden werden.

Die vom VHSp vorgeschlagenen Instrumente und Maßnahmen für eine smartere Hinterlandabfertigung im Hamburger Hafen umfassen die nachfolgenden 12 Punkte:

- 1. Flexiblere – dem Arbeitsaufkommen angepasste – Schichtwechsel einführen**
- 2. Privilegierte Abfertigung („Fast-Lane“) für vorangemeldete Fahrzeuge**
- 3. Schaffung von Anreizen zur verstärkten Nutzung von aufkommensschwachen Zeiten**
- 4. Spediteure müssen für Ausweitung der Öffnungszeiten bei Verladern und Warenempfänger werben**
- 5. Entlastung der Hafestraßen durch Nutzung alternativer Verkehrsträger**
- 6. Schaffung einer südlichen Anbindung des GVZ Altenwerder**
- 7. Priorisierung der Umsetzung einer automatisierten und damit schnelleren Gate-Abfertigung**
- 8. Störungen in der Hinterlandabfertigung unbedingt vermeiden**
- 9. EDV-Anpassungen zur Vermeidung von Zeitverlusten durch Schiffsverlegungen**
- 10. DV-Wartungsarbeiten in die Nachtstunden verlagern**
- 11. Beseitigung von Funklöchern im Hamburger Hafen**
- 12. Forderung nach Einführung von Bolzensiegeln mit RFID-Tags**

1. Flexiblere – dem Arbeitsaufkommen angepasste – Schichtwechsel einführen

An den Containerterminals im Hamburger Hafen wird rund um die Uhr gearbeitet. Folglich kommt es bei jeder Pause und jedem Schichtwechsel – nicht zuletzt auch aufgrund der Entfernungen auf den Terminalgeländen – zu temporären Unterbrechungen bei der Hinterlandabfertigung.

Diese Unterbrechungen, die regelmäßig mindestens 30 Minuten in Anspruch nehmen, führen dazu, dass die ohnehin stark frequentierten Anfahrtswege und Vorstauplätze der Terminals zusätzlich durch wartende Lkws belastet werden.

Um die Auswirkungen der Pausen und Schichtwechsel auf die Hinterlandabfertigung möglichst gering zu halten, sollten die Terminalbetreiber – sofern noch nicht erfolgt - unverzüglich die Einführung von gut besetzten Mittelschichten und flexiblere Arbeitszeitmodelle umsetzen.

2. Privilegierte Abfertigung („Fast-Lane“) für vorangemeldete Fahrzeuge

Bislang gibt es noch deutlich zu wenige Fuhrunternehmen, die Ihre Containertransport-Disposition über eine sog. Transportvoranmeldung an die Containerterminals senden. Über diesen Tourenplan teilt der Fuhrunternehmer dem Terminal die Transporteinheiten mit (z.B. geplante Ankunftszeit, KFZ-Kennzeichen des Lkw) mit.

Gleichzeitig erhält das Fuhrunternehmen über diese Voranmeldung Statusinformationen z.B. über fehlende Freistellungen oder noch nicht gelöschte Container von fast allen Terminals zurück. Über DAKOSY mit der TR02 ist das schon lange möglich.

Um die Anzahl der Fuhrunternehmen deutlich zu steigern, müssen die Terminals denjenigen Fuhrunternehmen, die ihre Transportvoranmeldung elektronisch abgeben, mit einer schnellen und bevorzugten Abfertigung am Terminal „belohnen“. Hierzu ist die Schaffung von echten „Schnellspuren/Fast Lanes“ erforderlich, damit diese Fuhrunternehmen nicht durch andere, nicht vorangemeldete Fahrzeuge blockiert werden.

Am Ende des Prozesses kann auch eine obligatorische Voranmeldung von Fahrzeugen stehen. Dafür müssten aber auch entsprechende EDV-Programme („Reservierungssysteme“) auf Terminalseite geschaffen werden.

3. Schaffung von Anreizen zur verstärkten Nutzung von aufkommensschwachen Zeiten

Zu Recht wird nicht nur von Terminalbetreibern darauf hingewiesen, dass die landseitige Übernahme von Containern – insbesondere im Lkw-Bereich – fast ausschließlich wochentags in der Zeit zwischen 6 und 18 Uhr erfolgt. Die übrigen Tages- und Nachtstunden sowie die Wochenenden – sofern gesetzlich möglich – werden nur sehr selten genutzt.

Da Hamburg eine nicht unerhebliche Anzahl von Schiffsankünften an den Wochenenden zu verzeichnen hat, finden sich gerade zu Wochenbeginn regelmäßig zahlreiche Lkws an den Terminals ein, um die neu eingetroffenen Container innerhalb der lagergeldfreien Zeit abzuholen.

Um diesen Phänomenen entgegenzuwirken, muss über die Schaffung von Anreizen nachgedacht werden. Hierbei kommen beispielsweise verlängerte lagergeldfreie Zeiten für Container in Frage, die an Wochenenden eintreffen.

Eine weitere Option wäre die spürbare Reduzierung der Umschlagsentgelte z.B. in der Zeit zwischen 20.00 und 5.00 Uhr. Die eingesparten Beträge sollten dafür genutzt werden, um die erhöhten Kosten (z.B. in Form von Nachzuschlägen) beim Fahr- und/oder Lagerpersonal abzumildern.

Damit einhergehen muss eine adäquate Personalausstattung der Nachtschicht an den Terminals, um Abfertigungsverzögerungen zu vermeiden.

4. Spediteure müssen für Ausweitung der Öffnungszeiten bei Verladern und Warenempfänger werben

Ein häufig genannter Grund für die Nichtnutzung der Tagesrand-, Nacht- und Wochenendzeiten sind die eingeschränkten Öffnungszeiten bei den Warenversendern bzw. -empfängern.

Was nützt ein Hafen, der 24/7 geöffnet ist, wenn die Waren trotzdem nur zu den üblichen „Rushhour-Zeiten“ bei Warenversendern bzw. -empfängern ab- oder abgeliefert werden können?

Hier sind die Spediteure – als die Architekten der globalen Transportkette – aufgefordert, ihre Kunden von der Notwendigkeit flexibler Rampenöffnungszeiten und frühzeitiger Informationsbereitstellungen zu überzeugen und so einen Beitrag zur Entzerrung der Verkehrsströme im Hamburger Hafen beizutragen.

5. Entlastung der Hafestraßen durch Nutzung alternativer Verkehrsträger

Dem Ausbau der Straßeninfrastruktur im Hamburger Hafen sind – nicht zuletzt aufgrund seiner geografischen Lage im Herzen der Stadt – enge Grenzen gesetzt. Intelligente Verkehrsleit- und Informationssysteme können zwar dazu beitragen, dass mit der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur mehr Verkehr bewältigt werden kann, ist aber auch kein Allheilmittel.

Ziel muss es also sein, die Straßen im Hafengebiet durch die verstärkte Einbindung alternativer Verkehrsträger (Bahn, Binnenschiff) spürbar zu entlasten.

Hier sind bereits interessante Projekte (Circle Line Sea bzw. Rail) vorhanden bzw. befinden sich in der Realisierung. Insbesondere für hafeneninterne Umfuhren (insbesondere Leercontainer), die tagtäglich zu Hunderten stattfinden, können diese Projekte attraktive Alternativen zum Lkw darstellen.

Diese Projekte gilt es jetzt zeitnah in die Praxis zu bringen, damit die Straßeninfrastruktur frei bleibt für mehrwertige Containerumläufe in der Metropolregion Hamburg.

6. Schaffung einer südlichen Anbindung des GVZ Altenwerder

Insbesondere die Baumaßnahmen am Elbtunnel haben deutlich vor Augen geführt, wie anfällig die Straßenanbindung an das GVZ Altenwerder ist. Nahezu jede Betriebsstörung im Bereich des Containerterminals Altenwerder (CTA) führt regelmäßig zu erheblichen Verkehrsstörungen in diesem Bereich. Aus diesem Grund wurde bereits im Hafenentwicklungsplan ausgeführt, dass die Planungen für eine südliche Straßenanbindung des GVZ Altenwerder wieder aufgenommen werden sollen.

Zwar hat die Hamburg Port Authority inzwischen reagiert und ab Anfang Juli 2014 eine Bedarfsausfahrt im Süden des GVZ Altenwerder eingerichtet, um bei akuten Verkehrsproblemen reagieren zu können, aber dies kann nur eine Zwischenlösung sein. Das Ziel muss eine dauerhafte Straßenanbindung sein.

7. Priorisierung der Umsetzung einer automatisierten und damit schnelleren Gate-Abfertigung

Die Containerterminals arbeiten schon seit geraumer Zeit daran, die Gate-Abfertigung an den Terminals zu automatisieren. Statt einer manuellen Kontrolle des Containerzustandes werden bereits Systeme erprobt, die die Container während des Anlieferprozesses mittels Kamerasysteme überprüfen. Ein manueller Eingriff – in Form einer Besichtigung – ist dabei nur dann noch erforderlich, wenn Schäden am Container festgestellt werden.

Dieser Automatisierungsprozess sollte von den Containerterminals mit Hochdruck weiter fort- und umgesetzt werden, da nur über diesen Weg der manuelle und damit zeitaufwendige Identifikationsprozess am Gate deutlich beschleunigt werden kann.

8. Störungen in der Hinterlandabfertigung unbedingt vermeiden

In den letzten Wochen und Monaten gab es immer mal wieder Meldungen, dass die landseitige Hinterlandabfertigung an bestimmten Terminals temporär eingestellt werden musste, weil die Kapazitätsauslastung eine kritische Marke erreicht hat. Es wurden dann die Personal- und Equipmentkapazitäten auf der Seeseite verstärkt, um möglichst viele Container auf die wartenden Schiffe zu verladen, und so wieder Platz auf dem Terminalgelände für neu anzuliefernde Container zu schaffen.

Etwaige Kapazitätsengpässe auf den Containerterminals dürfen aber nicht auf dem Rücken der landseitigen Hafenkunden ausgetragen werden. Jede – auch nur temporäre - Einstellung der landseitigen Abfertigung an nur einem Terminal führt unweigerlich - von den Auswirkungen auf die vor Ort wartenden Fahrer ganz zu schweigen - zu extremen Verkehrssituationen im gesamten Hafengebiet und den angrenzenden Autobahnen. Die Containerterminals sind aufgefordert, derartige Unterbrechnungen in der Hinterlandabfertigung durch vorausschauende Maßnahmen unter allen Umständen zu vermeiden.

9. EDV-Anpassungen zur Vermeidung von Zeitverlusten durch Schiffsverlegungen

Als Folge der verzögerten Schiffsankünfte und der Kapazitätsengpässe auf den Containerterminals kommt es inzwischen regelmäßig vor, dass kurzfristig

Schiffsabfertigungen von einem Terminal auf ein anderes Terminal verlegt werden müssen.

Derartige Schiffsverlegungen führen dazu, dass die gesamte weitere Transportdisposition neu geplant werden muss. Besonders kritisch ist dabei die Zollabfertigung.

Um die tagtäglich anfallenden, mehreren tausend Zollanmeldungen zeitnah bearbeiten zu können, empfiehlt der Zoll die Zollanmeldungen deutlich mehrere Tage vor der Schiffsankunft zu übersenden.

Die scheinbare Inkompatibilität der DV-Systeme zwischen den HHLA-Containerterminals führt dazu, dass bei einem Terminalwechsel sämtliche vorzeitigen Zollanmeldungen für das betroffene Schiff neu erstellt werden müssen und dadurch die vom Zoll für eine zeitnahe Bearbeitung der Zollanmeldungen benötigte Frist nicht mehr eingehalten werden kann.

Die Folge sind Importcontainer, die auf ihre Zollfreigabe warten und so höhere Kosten in Form von Lagergeldern, Containermiete und Fehlfrachten etc. produzieren.

10. DV-Wartungsarbeiten in die Nachtstunden verlagern

Regelmäßig führen DV-Wartungsarbeiten an den Containerterminals zu temporären Unterbrechungen bei der Hinterlandabfertigung. Mit Ausnahme von unvorhersehbaren und akut auftretenden Notfällen, sollten sämtliche DV-Wartungsarbeiten in den Nachtstunden von Samstag auf Sonntag vorgenommen werden, da bedingt durch das Sonntags-Fahrverbot die Anzahl der abzufertigenden Lkws in diesem Zeitraum auf absolutes Minimum beschränkt ist und somit keine negativen Auswirkungen auf die Hinterlandabfertigung zu befürchten sind.

11. Beseitigung von Funklöchern im Hamburger Hafen

Kaum zu glauben, aber selbst im Jahr 2014 soll es in einigen Bereichen (z.B. GVZ Altenwerder) des Hamburger Hafens noch Funklöcher geben. Das Hauptzollamt Hamburg Hafen unterhält im Hafengebiet eine Flotte von 14 vollausgestatteten Fahrzeugen für die mobile Zollabfertigung. Der Zoll nutzt für die mobile Datenübertragung das Hochgeschwindigkeitsnetz UMTS. Dieses Netz hat offenbar – aus welchen Gründen auch immer – Funklöcher, sodass eine mobile Zollabfertigung in bestimmten Arealen des Hamburger Hafens nicht möglich ist. Dadurch ist z.B. bereits eine Zusammenarbeit zwischen dem Zoll

und dem Veterinär- und Einfuhramt am Kontrollzentrum Altenwerder Kirchtal zur beschleunigten Abfertigung von kontrollpflichtigen Waren gescheitert.

12. Forderung nach Einführung von Bolzensiegeln mit RFID-Tags

Schon seit vielen Jahren ist die Nutzung von sog. Hochsicherheits-Bolzensiegeln bei internationalen Containertransporten obligatorisch, um eine Manipulation der Containern zu verhindern. Neben dem Sicherheitsgedanken bietet die RFID-Technologie weiteres Optimierungspotenzial im Containerverkehr.

Bei Anlieferung eines Containers muss derzeit die Nummer des Bolzensiegels manuell kontrolliert werden. Diese Kontrolle erfordert – selbst bei einer ansonsten voll automatisierten Gateabfertigung – einen zusätzlichen Stopp. Selbst wenn ein solcher Stopp vielleicht nur eine Minute dauert, potenziert sich diese eine Minute pro Lkw – bei z.T. mehreren tausend Lkws pro Tag – ganz erheblich und führt zu einer deutlichen Verlangsamung der Anlieferprozesse insgesamt.

Daher könnte eine Kombination aus klassischem Bolzensiegel und einem RFID-Chip beispielsweise den manuellen und damit zeitaufwendigen Identifikationsprozesse eines Containers bei der Einfahrt auf ein Containerterminal automatisieren und so zu einer deutlichen Beschleunigung beitragen. Eine entsprechende Machbarkeitsstudie zum Einsatz von RFID an Containerterminal liegt bereits vor.

Bislang scheitert dieser Automatisierungsprozess u.a. an fehlenden einheitlichen Standards, die ein bestimmtes Frequenzband vorschreiben und an dem Willen, die im Vergleich zu klassischen Bolzensiegel geringfügig höheren Kosten zu akzeptieren.

Die Hamburger Containerterminals sollten sich verstärkt bei Ihren Hauptkunden – den internationalen tätigen Reedereien – dafür einsetzen, entsprechende Standards möglichst zeitnah zu realisieren und in der Praxis umzusetzen.

Kontakt:

Verein Hamburger Spediteure e.V.
Kurt-Jürgen Schimmelpfeng
(Geschäftsführer)
Willy-Brandt-Straße 69
20457 Hamburg,
Tel.: 040 / 37 47 64 – 22
E-Mail: schimmelpfeng@vhsp.de
www.vhsp.de