

Höllischer Job für Kombi-Operateure

Unpünktliche Schiffe und pokernde Spediteure: Wer Kombinierten Verkehr im Hinterland des Hamburger Hafens anbietet, hat es nicht leicht.

Von Heinrich Klotz

Hamburg ist Spitze. Das gilt auch für den Anteil der Schiene am Container-Hinterlandverkehr des Hafens. Allerdings könnte Hamburg – das Wortspiel sei erlaubt – sogar noch spitzer sein: Wenn das Zusammenspiel zwischen Reedern, Spediteuren und Operateuren besser klappen würde.

Vor allem zwei Themen machen den Logistikern in diesem Segment zu schaffen, und beide führen zu erheblichen Ineffizienzen:

■ Die Schiffe neigen zu unpünktlicher Ankunft, was eine wirtschaftliche und operativ darstellbare Zugdisposition erheblich erschwert.

■ Dem Operateur werden regelmäßig Sendungsdaten viel zu spät übermittelt, so dass er häufig nur noch reagieren statt agieren kann.

Verspätete Schiffe. „Wir erfahren von einer möglichen Verspätung des Schiffes frühestens dann, wenn es die Deutsche Bucht erreicht – also in deutsche Fahrgewässer einläuft. Dann bleiben dem Operateur in Hamburg noch etwa zwölf Stunden, um seine Disposition anzupassen“, bemängelt Gerhard Oswald, Geschäftsführer des Marktführers Transfracht International (TFG).

Wenn bald die ersten 18 000-TEU-Schiffe an den Kaimauern anlegen, wird das den Hafen, Terminalbetreiber und Operateur schon bei planmäßiger Ankunft bis zur Zerreißgrenze fordern. Wenn dann ein solcher Riese auch noch mit Verspätung eintrifft, kann sich Oswald die Folgen genau ausrechnen: „Bei einem normal ausgelasteten 10 000-TEU-Schiff gehen durchschnittlich vielleicht 3000 TEU ins Hinterland. Das sind etwa 30 bis 40 Züge. Bei einem Großschiff sind es 70 bis 80 – und die kommen aus dem Takt.“

Vesuhv speit Informationen. TFG hat sich deshalb mit verschiedenen Partnern – darunter der Hamburger Umschlagsspezialist HHLA, die Reederei Hapag-Lloyd und die Technische Universität Darmstadt – zum Projekt „Vernetzung von Seehäfen und schienengebundenen Hinterlandverkehren“ (Vesuhv) zusammengeschlossen. Ein Ziel daraus: Eine bessere elektronische Vernetzung der Beteiligten soll die Information, wann das Schiff hereinkommt, früher zur Verfügung stellen.

Nicht umsonst hat sich auch die HHLA an dem Projekt beteiligt. Denn wie alle Terminalbetreiber steht auch die HHLA unter Optimierungsdruck, muss sie doch immer noch größer werdende Schiffseinheiten zuverlässig abfertigen und die Boxen möglichst schnell aus dem knappen Hafensareal herausbekommen. Entsprechend präzise und knapp sind die Terminalslots für die Züge definiert – und alle Pläne Makulatur, wenn mal wieder ein Schiff die vorgebuchte Abfertigungsschicht am Kai verpasst.

Hätte Vesuhv Erfolg, würde das die Arbeit für den Operateur deutlich erleichtern. Allerdings wüsste er eines immer noch nicht: Wie viele Aufträge mit dem Schiff auf ihn zuschwimmen. Im Seehafen wird tagtäglich der Alptraum jedes Disponenten wahr: Bis zwölf Stunden vor geplanter Abfahrt des Zuges kennt er die final verfügbaren Container nicht, und von einem großen Teil der Sendungen hat er so auch noch keine vollständigen Daten vorliegen. Und der Terminalbetrieb setzt ihm enge Zeitslots für die Züge.

Grund für das Datenchaos sind die individuellen Interessen der Partner, die den Transport ab Seehafen steuern. Hat der Schiffseigner den Hut auf („Carrier's Haulage“), ist das meist gut für den Operateur (wenn sich der Reeder nicht einen größeren Teil der Wertschöpfungskette sichern möchte und deshalb selbst den Weitertransport organisiert): Die Sendungsdaten liegen beim Reeder, der sie an den Terminal-



Umschlagkapazität ist knapp – auch bei Eurokombi in Hamburg. Die Betreiber suchen deshalb ständig nach Möglichkeiten, die Ressourcen besser zu nutzen.

betrieb übermittelt und sich in der Regel auch frühzeitig auf den Verkehrsträger für den Nachlauf festlegt. Außerdem bringt der „Carrier“ große Volumina – das freut jeden Dienstleister.

Spediteure melden spät. Allerdings hat in den norddeutschen Seehäfen meistens einer der leistungsstarken Spediteure die Hand auf der Sendung: Bei der „Merchant's Haulage“ entscheidet er, wem er die Box anvertraut. Sieben von zehn Containern werden in Hamburg auf diesem Weg ins Hinterland gesteuert. Damit aber sind 70 Prozent „vom informationstechnischen Dunkel bedroht“, warnt Christoph Holtkemper, Geschäftsführer des Hamburger Großterminals Eurokombi: Weil die Spediteure Sendungen in ihrer Regie extrem spät anmelden. Holtkemper: „Die pokern bis zum letzten Moment, um ein Maximum an Flexibilität zu behalten.“

Schuld an dem lässigen Umgang mit Ressourcen tragen aber sicher auch die Dienstleister selbst. Terminalbetreiber, Trucker und Kombi-Operateure könnten ja zu kurzfristig disponierte Boxen ablehnen – der pokernde Spediteur hätte sich verzoct. Oder sie könnten beispielsweise Umfuhren, die durch späte Informationsweitergabe im Hafen nötig werden, dem Datenmuffel in Rechnung stellen. Doch keiner traut sich im wettbewerbsintensiven Geschäft rund um den Container aus der Deckung. „Es klappt ja doch immer wieder auch kurzfristig“, weiß ein erfahrener Speditionsdisponent. Warum also sollte er sich frühzeitig binden? Etwa nur, um Hafen oder Terminaldienstleister einen Vorteil zu verschaffen?

Ein Bonussystem könnte da durchaus Motivationshilfe leisten. Also: Wer das Handling im Hafen durch frühzeitige Weitergabe von Informationen beschleunigt, bekommt günstigere Sätze. Da wiederum fangen aber die

Terminalbetreiber an zu rechnen: Sind die Umfuhren letztlich nicht doch niedriger als ein gleich gewährter Vormeldungsrabatt?

Dabei könnte die Rechnung nach Holtkemper's Überzeugung auch anders aufgemacht werden. Die wenigen Boxen, die plötzlich so eilbedürftig würden, dass die Bahn den Termin nicht mehr schaffe, „können mühelos im Terminal wieder aussortiert und auf den Truck gesetzt werden“, betont der Terminalspezialist. Zwar müsse man über die Kostenverteilung reden, aber das sei allemal günstiger, „als durch ungenügende Datenweitergabe Umstauer in Serie zu produzieren“.

Letztlich läuft es immer auf dasselbe hinaus: Weil betriebswirtschaftliche Vor- oder Nachteile nicht erkannt werden oder nicht bestehen, werden eingespielte und bewährte Abläufe nicht geändert. Wird es dann doch eng, ertönt der Ruf nach neuer und leistungsfähigerer Infrastruktur – Kosten würden damit sozialisiert.

Runder Tisch? Was also tun? Terminalleiter Holtkemper kann sich einen runden Tisch vorstellen, an dem – neutral moderiert – die Beteiligten nach Lösungen suchen, die Vorteile für alle bringen. Oder vielleicht auch nur Nachteile verhindern. Denn klar ist: Gut ist das nicht, wie da mit den knappen Ressourcen im Hafen umgegangen wird. Erstaunlich genug, dass Operateure und Trucker bei einem so kurzfristigen Informationsfluss eine solche Leistung bringen. Wozu wären sie wohl imstande, wenn sie frühzeitiger informiert würden? DVZ 21.6.2011



Foto: privat
Heinrich Klotz,
Fachredakteur für
Kombinierten Verkehr.