

# „Alles aus einer Hand“

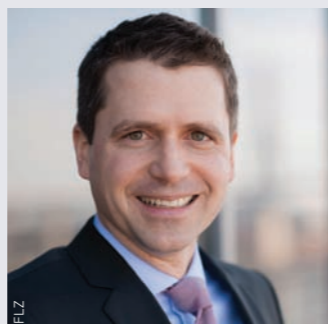
Die Feeder Logistik Zentrale (FLZ) könnte die Koordination von Binnenschiffanläufen an Hamburger Terminals übernehmen.

INTERVIEW Sabine Zilski

Hamburger Containerterminals erwarten frühzeitige Anmeldungen für die Liegeplatzvergabe, exakte Angaben zu Ladungsmengen und Stausituation sowie eine digitale Datenkommunikation. Binnenschiffahrtsunternehmen wollen bei der Liegeplatzvergabe an den Terminals gleichberechtigt werden und sich auf angegebene Abfertigungszeiten verlassen können. Die Erwartungen beider Seiten klingen nachvollziehbar und sollten Hand in Hand gehen können. Doch um diese Wünsche bei der alltäglichen Abfertigung von Binnenschiffen in die Realität umzusetzen, gibt es noch Optimierungsbedarf. Dabei könnte die Hamburger Feeder Logistik Zentrale (FLZ) eine wichtige Funktion einnehmen. Sie bietet an, als neutrale Stelle zwischen Reedern und Terminals die Binnenschiffsanläufe zu koordinieren und die Kommunikation zu optimieren. Die FLZ wurde von den beiden Containerterminalbetreibern HHLA und EUROGATE gegründet und steuert seit 2009 – mit direktem Zugang zu den Containerterminalsystemen – die Terminalrundläufe von Feederschiffen im Hamburger Hafen.

**?** **Herr Hirt, mit der FLZ bieten Sie an, eine zentrale Koordinierungsfunktion für die Binnenschiffsanläufe in Hamburg zu übernehmen. Wie ist diese Idee entstanden und welche Aufgaben soll die Zentrale konkret übernehmen?**

**Gerald Hirt:** „Die Idee unsere Koordinierungsleistungen für Feederschiffe auch auf Binnenschiffe auszuweiten gab es schon, als ich bei der FLZ eingestiegen bin – also seit mehr als drei Jahren. Der Grundgedanke unserer Logistik Zentrale ist es, die Kommunikation zwischen den Terminals und Reedereien zu optimieren und eine rund um die Uhr erreichbare zentrale Schnittstelle zu bieten, sei es für die Rundlaufplanung, Liegeplatzabstimmung oder Stauplanung. Statt beispielsweise vier Ansprechpartner von vier verschiedenen Terminals hätten die Binnenschiffer mit uns nur noch einen zentralen Ansprechpartner in Hamburg. Davon können Binnenschiffer genauso profitieren wie Feeder-Operateure. Da lag es auf der Hand, unser Angebot zu erweitern.“



Gerald Hirt, Betriebsleiter der Hamburger Feeder Logistik Zentrale (FLZ)

**?** **Wie genau können Binnenschiffer von Ihrer neutralen Koordinierungsstelle profitieren?**

**Gerald Hirt:** „Wir können die Systeme der vier Hamburger Containerterminals einsehen und stehen in regelmäßigem Kontakt zu den zuständigen Schichtleitern. Das heißt, wir sehen sofort, wo ein Schiff früher als geplant gelöscht und geladen wird und können abstimmen, ob eine Lücke für die Abfertigung eines Binnenschiffs genutzt werden kann. Auf der anderen Seite sehen wir auch, wenn ein Schiff verspätet ankommen wird und seine vorgesehene Abfertigungszeit am Terminal nicht einhalten kann. Dann prüfen wir, ob eine spätere Abfertigung möglich ist oder ob Wartezeiten entstehen, in denen gegebenenfalls schon ein anderes Terminal in Hamburg angelaufen werden kann. Sollte die Rotation geändert werden, prüfen wir natürlich auch die Auswirkungen auf die Stauplanung und können dort eingreifen. Unsere Philosophie ist es, immer einen Plan B in der Tasche zu haben und Lösungen zu präsentieren. Für die Binnenschiffer bedeutet das, dass sie einen neutralen Dienstleister haben, der operative Störungen schnell erkennt, rund um die Uhr reagieren kann, wenn etwas nicht nach Plan läuft, die Abfertigung beschleunigen kann und die Hafensrotation und Stauplanung kontinuierlich optimieren wird.“

**?** **Herr Hanke, Die Börde Container Feeder (BCF) bietet unter anderem regelmäßige Container-Binnenschiffsverkehre zwischen Hamburg und den Wirtschaftsregionen um Magdeburg und Haldensleben. Welche Vorteile sehen Sie bei einer zentralen Koordinierungsstelle wie der FLZ für Ihr Geschäft?**

**Hergen Hanke:** „Ein wesentlicher Vorteil sollte die schnelle und reibungslose Abfertigung in Hamburg sein. Zurzeit stimmen wir uns mit bis zu acht Umschlaganlagen ab, die alle ihre individuellen Anforderungen und Rahmenbedingungen für die Binnenschiffsabfertigung haben. Wenn es an einem Terminal zur Verspätung kommt, verpassen wir auch die Zeitfenster an den nächsten Terminals. Dadurch gibt es sehr viel Abstimmungsbedarf mit sehr vielen Kommunikationspartnern.“



Hergen Hanke, Geschäftsführer Börde Container Feeder

**?** **Sehen Sie auch Nachteile oder Risiken durch ein Outsourcen der Koordination von Liegeplätzen, Abfertigungszeiten und der Stauplanung?**

**Hergen Hanke:** „Da der Betrieb und die Steuerung der Binnenschiffe unsere Kernkompetenzen sind, sind wir verständlicherweise mit dem Outsourcing etwas vorsichtig. Hinzu kommen die unterschiedlichen betrieblichen Anforderungen im Personaleinsatz auf Binnenschiffen, die nicht mit dem Personaleinsatz auf Seeschiffen zu vergleichen sind. Bisher hat die FLZ damit noch keine Erfahrung. Wir müssten also vertragliche Regelungen finden, die für beide Seiten Vorteile bringen.“

**?** **Herr Poser, die Walter Lauk Gruppe ist ein in Hamburg fest verankerter Anbieter von Transportdienstleistungen und hafeninternen Umfuhren per Binnenschiff. Sie haben im August gemeinsam mit der FLZ ein Pilotprojekt zur Umsetzbarkeit der zentralen Koordinierungsstelle gestartet. Befürchten Sie nicht, dass dadurch Arbeitsplätze in Ihrem Unternehmen gefährdet werden?**

**Sebastian Poser:** „Wir testen das Angebot der FLZ erst einmal für unsere hafeninternen Umfuhren. Da ist der Aufwand schätzungsweise gleichzusetzen mit einer Viertel-Arbeitsstelle. Darum sehen wir eine zentrale Koordinierungsstelle in dem Bereich als Entlastung und nicht als Konkurrenz. In der Binnenschiffahrt mit Transporten ins Hinterland kann das schon anders aussehen, aber auch das müsste man im Einzelfall testen.“

**Gerald Hirt:** „In jedem Fall sollte doch das Kerngeschäft der Binnenreeder die Ladungsakquise sein und darauf könnten sie sich verstärkt konzentrieren, wenn wir sie bei der Kommunikation mit den Terminals und der Stauplanung entlasten.“

**?** **Was waren die ausschlaggebenden Gründe für Sie, sich an dem Pilotprojekt zu beteiligen, und welche Vorteile erwarten Sie für Ihr Geschäft?**

**Sebastian Poser:** „Wir haben uns schon seit über einem Jahr immer mal wieder mit der FLZ über dieses Projekt ausgetauscht und fanden den Ansatz interessant. Das ganze Hin und Her bei der Koordination der Containerterminalanläufe in Hamburg ist für uns ein großer Stressfaktor und Zeitfresser. Wenn wir die FLZ da mit reinholen, können die für uns die Abstimmung mit den Terminals übernehmen und uns dadurch entlasten. Durch die Einblicke in die Systeme der Containerterminals hat die FLZ einen immer aktuellen Überblick über die Liegeplatzbelegungen und kann auch kurzfristig Lücken erkennen, in denen unsere Schiffe abgefertigt werden können. Wir erwarten, dass sich dadurch die in unseren Transportketten immer wieder auftretenden

INTERVIEW





Sebastian Poser,  
Prokurist der Walter  
Lauk Ewerföhreerei  
GmbH



Wartezeiten an den Containerterminals verkürzen und wir Fahrpläne verlässlicher einhalten können.“

**?**  
**Wo sehen Sie die größten Herausforderungen bei der praktischen Umsetzung des Projekts?**

**Sebastian Poser:** „Bei den Umfuhren kommt es besonders auf Schnelligkeit und Flexibilität an. Außerdem ist die Stauplanung sehr anspruchsvoll, weil die Gewichtsverlagerung auf dem Binnenschiff beim Be- und Entladen der Container ständig beachtet werden muss. Schon ein beladener Container mehr oder weniger auf dem Schiff hat Auswirkungen auf die stabile Lage im Wasser. Bei der Binnenschifffahrt besteht die größte Schwierigkeit in der Diversifikation der Ladung. Die Anforderungen sind sehr unterschiedlich beim Transport von Stückgut, Massengut oder Containern. Außerdem haben wir oft nur sehr kurze Zeitfenster für die Abfertigung am Terminal, manchmal nur 30 Minuten. Dazu kommt, dass wir oft heute nicht wissen, was wir morgen laden. Dann muss sehr schnell reagiert werden – den Verwahrerwechsel beim Zoll beantragen, die Ladungspapiere erstellen, die Terminals informieren, und so weiter.“

**Hergen Hanke:** „Ich sehe eine weitere große Herausforderung in der Standardisierung der spezifischen Anforderungen von Binnenschiffen. Durch die Anforderungen der Verloader ist die Binnenschifffahrt ständig gefordert, sich durch interne Maßnahmen so weit zu optimieren, dass die Transporte wirtschaftlich noch darstellbar sind. Durch eine Störung der Abläufe kann schnell die Flexibilität des Verkehrsträgers leiden.“

**?**  
**Welche Kosten entstehen den Binnenschiffern bei Inanspruchnahme der Dienstleistungen der FLZ?**

**Gerald Hirt:** „Im ersten Schritt wollen wir mit allen interessierten Reedereien eine dreimonatige, kostenlose Testphase durchführen, in der wir uns gemeinsam die laufenden Prozesse angucken und prüfen, in welchem Umfang eine praktische Umsetzung unseres Konzepts sinnvoll ist. Genau wie wir es seit Ende August mit Walter Lauk machen. Und auch für den Hafen Braunschweig haben wir einen ersten Testlauf durchgeführt. Nach Auswertung der Testphase Ende des Jahres können wir dann erst gemeinsam ermitteln, welche Kosten für eine Weiterführung der Zusammenarbeit entstehen würden.“

**?**  
**Wie geht es nach der Testphase weiter?**

**Sebastian Poser:** „Erst einmal müssen wir die Testphase gemeinsam mit der FLZ auswerten. Dann entscheiden wir, ob und in welchem Umfang wir weitermachen. Die Gebühren sind natürlich ein wichtiger Faktor. Die zusätzlich entstehenden Kosten müssten wir auf den einzelnen Container runterrechnen und unseren Kunden weiterberechnen – die Zusammenarbeit mit der FLZ darf dann nicht dazu führen, dass wir in unseren Preisen nicht mehr wettbewerbsfähig sind.“

**Gerald Hirt:** „Wir hoffen natürlich, diese ersten positiven Ansätze fortsetzen zu können und individuelle, profitable Lösungen für Walter Lauk und andere interessierte Reedereien zu finden. Wenn sich das Projekt gut entwickelt, könnten wir uns sogar vorstellen, das System langfristig auch auf die Zusammenarbeit mit den Verwaltungen von Schleusen im Elbstromgebiet auszuweiten. Die Schleusen sind häufig der Grund für unkalkulierbare Verspätungen der Schiffe – immer wieder kommt es zu langen Wartezeiten oder Ausfällen. Wir könnten die Verfügbarkeit beobachten und vielleicht sogar Anmeldungen für bestimmte Zeitfenster für die Schleusungen koordinieren. Auf der Donau wird zurzeit im Rahmen des TEN-T Projektes CoRISMa vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur ein System getestet, in dem die Ankunftszeiten von Schiffen bei Schleusen erfasst werden. Auch für den NOK gibt es ein ähnliches Projekt für frühzeitige Anmeldungen. Damit würden sich ganz neue Möglichkeiten zur verlässlicheren Zeitplanung für die Binnenschifffahrt eröffnen.“

**?**  
**Die Binnenschiffer kritisieren häufig, dass die Containerterminals in Hamburg die für Binnenschiffe vorgesehenen Abfertigungszeiten oft kurzfristig verschieben und dadurch lange Wartezeiten entstehen. Die Terminals hingegen**

**kritisieren zu kurzfristige Anmeldungen von Binnenschiffen und Abweichungen bei der Stausituation der Container. Meinen Sie, die FLZ könnte auch dazu beitragen, diese Mängel auf beiden Seiten zu beheben?**

**Sebastian Poser:** „Ja, ich denke, das kann sie. Wenn alles aus einer Hand geschieht, ist die Kommunikationskette schneller und transparenter. Davon werden alle profitieren.“

**Gerald Hirt:** „Das wäre sogar unser Anspruch. Wir können zwar nicht die Liegeplatzvergabe beeinflussen, aber wir sehen in den Systemen der Terminals mögliche Engpässe und präsentieren vorausschauende und effiziente Lösungen. Die Terminals sind dankbar, wenn wir regelmäßige Updates geben, ob es das Binnenschiff pünktlich zum Kai schaffen wird oder nicht. Wir greifen genau dort ein, wo es um kurzfristige, unerwartete Änderungen geht – ob im Fahrplan der Reeder oder bei der Liegeplatzverfügbarkeit der Terminals.“

**Hergen Hanke:** „Genau das sind die Probleme! Grundsätzlich können unsere Schiffe pünktlich sein, leider kommt es immer wieder zu Störungen auf den Wasserstraßen, wie defekte Schleusen, die wir nicht beeinflussen und zeitlich kalkulieren können. Zur Optimierung der Abläufe und Informationsflüsse ist deshalb mehr Akzeptanz seitens der Terminals und der Binnenschifffahrt gefragt. Ferner bedarf es einer festen EDV-Verbindung zwischen den Binnenschiffs-Operateuren, den Terminals und der FLZ, um mindestens einen Tag vor Ankunft in Hamburg eine Stauplanmeldung abzugeben. Über die Verbindung müssten dann auch entstehende Zeitverzögerungen oder Mengenänderungen zeitnah abgegeben werden können.“

**?**  
**Mögen Sie für unsere Leser noch ein persönliches Fazit ziehen?**

**Sebastian Poser:** „Ich sehe den größten Handlungsbedarf, wie Herr Hanke, in der Digitalisierung der Prozesse – bisher läuft bei uns meistens alles auf Zuruf und mit handgeschriebenen Ladungspapieren. Auch die gesamte Kommunikationskette müsste angepasst werden. Meine IT-Kollegen stecken zurzeit viel Arbeit in eine digitale Schnittstelle zu den Terminalsystemen. Über die Schnittstelle wollen wir alle Daten in die Terminalsysteme einspielen können. Wir planen damit Mitte nächsten Jahres fertig zu sein und dann sehen wir mal weiter.“

**Hergen Hanke:** „Grundsätzlich gehe ich schon davon aus, dass durch die Steuerung der FLZ eine Optimierung der Abfertigung von Binnenschiffen möglich sein sollte. Allerdings kämpft die Binnenschifffahrt zurzeit noch mit ganz anderen wesentlichen Problemen, wie den infrastrukturellen Rahmenbedingungen, d.h. Brückenhöhen, Schleusenlängen, technischen Ausfälle von Schleusen und vieles mehr, die immer wieder zu unkalkulierbaren Verzögerungen in der Binnenschifffahrt führen.“

**Gerald Hirt:** „So ein Projekt steht und fällt letztendlich damit, ob man sich Vertrauen schenkt. In der Feederei gab es anfänglich auch Bedenken und heute haben wir Zugang zu den operativen Systemen unserer Kunden und Partner. Ich würde mir wünschen, dass wir diese Erfolgsstory auch in der Binnenschifffahrt weiterschreiben können.“

**Vielen Dank für das interessante Gespräch!**

