

Häfen arbeiten an ihrer Effizienz

Leitsystem soll Zusammenspiel der Containerterminals von Basel bis Mulhouse verbessern

Basler Zeitung, 07.05.15

Von Patrick Griesser, München

Aus drei Häfen wird ein virtueller: Die Rheinhäfen in Basel, Weil am Rhein und Mulhouse suchen neue Wege, um effektiver zusammenzuarbeiten. Die in der Arbeitsgemeinschaft RheinPorts organisierten Betreiber haben gestern eine webbasierte Plattform in Betrieb genommen, die eine schnellere Abwicklung von Containerschiffen ermöglichen soll. Schiffe, die Richtung Süden fahren oder eine Tour in den Norden planen, werden in jenen Hafen gelotet, wo als Nächstes freie Kapazitäten vorhanden sind. Beteiligt sind alle sieben Containerterminals in den drei Häfen. Das System soll laut den Plänen der RheinPorts zum Standard für weitere Binnenhäfen am Rhein werden.

Die Koordination der Schiffe ist dabei nur ein Teil des neuen RheinPorts Information System (RPIS), wie Hafendirektor Hans-Peter Hadorn gestern am Rande der Präsentation während der Messe Transport & Logistics in München sagte. Weitere Möglichkeiten sind die Verwaltung von Containerdaten und eine automatisierte Zusammenarbeit mit dem Zoll. Diese Erweiterungen sollen in den kommenden Monaten integriert werden.

Wie im Wilden Westen

Mitunter herrschten derzeit noch Wild-West-Zustände an den Containerterminals, sagte Jacky Scheidegger, Hafenchef in Mulhouse, der in Zukunft eine spürbare Entspannung nach einer gewissen Lernphase erwartet. Derzeit treffen vor allem in den Stosszeiten am Donnerstag und Freitag punktuell sehr viele Anmeldungen von Schiffen bei den Terminals ein, wie Hadorn erläutert. «Das führt manchmal zu roten Köpfen bei den Disponenten, wenn sie nicht die erwünschten Zeitfenster für eine Be- oder Entladung der Schiffe erhalten.» Auch in der Binnenschifffahrt ist Zeit Geld: Ziel der Schiffe bei einer Beladung ist einer der Nordhäfen Rotterdam oder Antwerpen, die die Binnenschiffer mit einer Fahrt übers Wochenende erreichen müssen, um den Anschluss an die Seeschifffahrt zu schaffen. «Wo und wann freie Kapazitäten für die Schiffe vorhanden sind, ist bislang nicht kalkulierbar», sagt Hadorn. Der Austausch erfolgt momentan noch mittels E-Mail und Telefon. Das soll sich nun ändern.

Die neue Plattform funktioniert dabei vergleichbar mit einer App fürs Smartphone beim Autofahren, die freie Parkplätze beim Detailhändler finden kann und diese Suche mit einem Beladeservice für die Einkäufe kombiniert.

Künftig lassen sich so alle Containerladungen planen, die an den sieben Terminals in Basel, Weil am Rhein und Mulhouse ankommen. Nachdem die Disponenten im System ihre Fahrpläne eingegeben haben, kann der



Geplante Abfertigung. Die Häfen wollen künftig Wartezeiten an den Terminals auf ein Minimum reduzieren. Foto: Keystone

angefragte Hafen diese Zeiträume bestätigen. Eine Zusage erscheint unmittelbar danach beim Tourenplaner.

Bezahlt wird das neue System von den Hafenbetreibern. Die Kosten belaufen sich auf rund 300 000 Euro. Die Häfen haben sich laut Hadorn um EU-Gelder für die Entwicklung des Programms beworben. Eine Beteiligung von bis zu 50 Prozent ist möglich. Zwei Jahre haben die RheinPorts an dem Projekt gearbeitet und dabei alle Beteiligten an Bord geholt, wie Hadorn sagt. Allerdings ist das System nicht in Stein gemeißelt. Gestern begann eine halbjährige Probezeit, nach der die Spielregeln erneut diskutiert werden sollen.

Drittes Hafenbecken technisch machbar

München/Basel. Die Finanzierung einer möglichen Hafenerweiterung für den kombinierten Güterverkehr wird bereits im Juni im Ständerat beraten werden, wie der Direktor der Schweizerischen Rheinhäfen, Hans-Peter Hadorn, gestern sagte. Nachdem der Nationalrat in der Frühjahrssession eine Mitfinanzierung des Bundes für den Hafenausbau gutgeheissen hatte, wird der zweite Rat in der Sommersession über diese Beteiligung entscheiden. Der Hafen und die SBB planen derzeit sowohl die erste Ausbaustufe – noch ohne drittes Hafenbecken – als

Kritisch könnte beispielsweise die Frage werden, ab welcher Verspätung eine Reservierung in einem Terminal verfällt. In der Regel laufen die Schiffe mehrere Entladestellen in den drei Häfen an, daher können sich Verschüben oder Verspätungen ergeben.

Optimale Auslastung

Für die Reedereien und Transportunternehmen bedeutet das System innerhalb des vereinbarten Regelwerks einen planbaren Umschlag. Für die Terminalbetreiber soll es zu einer optimalen Auslastung der Anlagen kommen. Insgesamt erwartet Hadorn eine Effizienzsteigerung zwischen fünf und zehn

Prozent. «Das gibt uns weitere ein oder zwei Jahre Zeit, ehe wir endgültig an unsere Kapazitätsgrenzen stossen», sagt Hadorn. Die Schweizerischen Rheinhäfen rechnen damit, dass die Terminals in den kommenden fünf Jahren beim Containerumschlag an ihre Grenzen kommen, weshalb sie eine Erweiterung mit einem dritten Hafenbecken planen (siehe Kasten).

Ein Vorteil des gemeinsam mit dem Hafen Antwerpen entwickelten Systems sind die Erweiterungsmöglichkeiten. Ein Vorteil könnte die vereinfachte Überwachung für den Zoll sein: Mitunter pendeln Schiffe zwischen den Häfen Weil am Rhein sowie Kleinmünchen, um Ladung zu löschen. «Bislang arbeiten wir in diesen Fällen noch mit einer Papierlösung», sagt Hadorn. Das neue System soll die Nachverfolgung in Echtzeit ermöglichen. Diese Erweiterung soll bis Ende des Jahres möglich sein.

Denkbar, aber derzeit noch Zukunftsmusik ist die Ausweitung auf den Bahnverkehr. Auf diese Weise könnten die Verbindungen zwischen den beiden Verkehrsträgern optimiert werden. Naheliegender scheint da schon die Ausweitung des Systems auf weitere Rheinhäfen. Die IT-Lösung soll auch anderen Hafenbetreibern angeboten werden. Ziel ist es, das System zu vermarkten. Eine entsprechende Unterstützung für EU-Gelder sei bereits beantragt, sagte Hans-Peter Hadorn.

Das neue RheinPorts Information System (RPIS) sei ein wesentlicher Teil der Planungen für das Terminal, da damit allfällige Verzögerungen oder Staus auf Warteplätzen vermieden werden könnten, sagte Hadorn während der Logistikmesse in München. pg