

AUSTRIAPRO Reisebericht

Die Intermodal Europe Messe vom 17.- 19.11.2015 in Hamburg war aktuellen Themen im regionalen und internationalen Containerverkehr gewidmet. Hafenbehörden, intermodale Terminals (u.a. WIENCONT), Operators (u.a. CONTSHIP Italia), EVU's, Containerhersteller und Lieferanten (mit Schwerpunkt auf Kühlcontainer) waren unter den Ausstellern. In zwei parallelen Veranstaltungsreihen wurden Markttrends, Herausforderungen an die Supply Chains, Kühlketten und Hinterland-Anbindungen von Häfen vorgestellt und diskutiert.

Globale Trends im Transportmarkt

Der Containertransport stagniert weltweit, bzw. ist 2015 im Vergleich zum Vorjahr rückläufig. So verzeichnete Hamburg in den ersten 9 Monaten 7% weniger Umschlag (TEU) im Vergleichszeitraum zu 2014. Maßgeblich dafür ist der Rückschlag im Ostasiengeschäft (China). Frachtraten für Container auf dieser Route sind extrem volatil und weit unter dem Vorjahresniveau (der [EU/Asia Index](#) im Oktober 2015 stand auf 55!).

Die großen Reedereien (MSC, MAERSK, CMA CGM, ...) investieren trotz vorhandenen freien Ladekapazitäten in den Bau neuer ULCV's (Ultra Large Container Vessels) mit Kapazitäten jenseits von 22.000 TEU, um durch höhere Skalenerträge die Profitabilität zu erzielen. Bereits heute haben die Containerschiffe auf der EU/Asien Route im Schnitt zwischen 15.000 und 18.000 TEU's und können nur mehr in wenigen Häfen der EU be- und entladen werden.

Schiffe dieser Größenordnung benötigen Fahrtrinnen ab 14,5 m Tiefe und auch Portalkräne (Gantries) mit einer Reichweite von bis zu 23 Reihen von Containern. Die erwartete und bereits sichtbare Reduktion der Anzahl der wöchentlichen Verbindungen (mit größeren Volumina) bedeutet, dass Häfen und Terminals mit einer stark schwankenden Nachfrage nach mehr Kapazität für Spitzen konfrontiert sind. Nicht alle europäischen Häfen werden die zum Ausbau solcher Kapazitäten und Investitionen notwendigen Mittel aufbringen können.

Auch im küstennahen und regionalen Verkehren (Short Sea Shipping, Feeder) kommen kaskadenförmig immer größere Schiffe zum Einsatz (zwischen 5000 TEU- und 8000 TEU), sodass auch kleinere Häfen, vor allem im Mittelmeer, gefordert sind, die nötige Tiefe im Hafenbecken (12m - 14m) und die nötigen Längen an den Kai's zur Verfügung zu stellen.

Der Ausblick für 2016 ist laut Meinung der Analysten (Drewrey, WorldCargo News) etwas besser. Man erwartet

- mehr Volumina aufgrund des Handels mit dem Iran;

- leichtes Wachstum des US/EU Handels (so das Handelsabkommen TIPP verabschiedet wird);
- weiterhin niedrige Treibstoffkosten;
- verbesserte Auslastung der Kapazitäten durch Allianzen der Reeder (M2, G6, O3, ...)

Bisher verwendete Annahmen zur Prognose des erwarteten Volumens, der GDP Wachstumsmultiplier, der bisher im Bereich zwischen 4% und 6% angenommen wurde, müssen aufgrund der beobachteten Entwicklung - mehr Dienstleistung, hoher Grad der Containerisierung - auf 1.2% - 1.5% zurückgenommen werden.

In der Diskussion wurde darauf hingewiesen, dass niedrige Frachtraten den Verladern durchaus willkommen sind. Auch wurde festgehalten, dass es regional auch in Europa Wachstumspotential für den Containertransport gibt, so z.B. in Polen, wo man bereits erste positive Entwicklungen beobachtet (Nearshoring).

Ebenfalls Wachstumspotential ortet man im RORO Verkehr. Mike Garrat (MDS Transmodal) berichtet, dass dieser Markt in den UK doppelt so groß im Vergleich zum Container-Volumen ist. Der Ausblick für das RORO Geschäft in West- und Nordeuropa (1.6% p.a. bis 2020) ist allerdings nicht so gut wie jener für das Mittelmeer, wo man von 2.4% p.a. bis 2020 ausgeht.

Short-Sea-Shipping (inklusive RORO) ist gegenüber dem Straßengüterverkehr ab 750 km Distanz, gegenüber dem Schienengüterverkehr ab 1250 km wirtschaftlicher. Man rechnet mit einem Kostenreduktionspotential von € 200 / TEU für etwa 17% des gesamten Marktes.

Allein der Wechsel zum Seeverkehr ist aus Sicht der Nachhaltigkeit keine optimale Lösung. In Abhängigkeit von der Geschwindigkeit rechnet zum Beispiel mit 1.4kg CO² Ausstoß je TEU und km maritimen Transporten¹.

Die in diesem Kontext erlassenen SECA Bestimmungen (SOx Reduktion mit Verboten von Bunker Fuel in Küstennähe und im Baltikum) stellen wiederum zusätzliche Kosten dar. Wenngleich diese zurzeit aufgrund der niedrigen Ölpreise nicht so hoch sind, rechnet man in Zukunft mit einem Aufpreis von €10/TEU.

Kühlketten und Kühlmittel

Katja Becken vom deutschen Bundesumweltamt gab das Thema für eine folgende Paneldiskussion vor, indem Sie die Bestimmungen der EU Direktive 517/2014 bezüglich der fluorierten Treibhausgase erläuterte, die heute in den Kühlaggregaten der Reefer-Container verwendet werden. Gemessen am Treibhauspotential (GWP) dürfen zum Beispiel ab 2020 keine Mittel mit einem GWP-Wert von über 2500 in den Markt gebracht werden.

¹ Bei 20 Knoten eines RORO Schiffes mit 75% Auslastung und einer Kapazität von 2000 Spurmeter

Heute sind etwa 1 Mio. Container mit R134a ausgestattet, einem Kühlmittel mit einem GWP von 1430; es sind aber auch Container im Umlauf mit R404A welches einen GWP von 3922 aufweist.

Verschiedene Ansätze werden zurzeit verfolgt, um den GWP Wert zu senken. Das Dilemma besteht darin, dass mit einem niedrigeren GWP Wert die Feuergefahr vergrößert wird und er auch meistens mit einem höheren Energieaufwand verbunden ist.

Starcool (Maersk) verwendet Propan (R290) (feuergefährlich) als Ersatz, weil im Markt verbreitet, verfügbar, effizient und preislich mit R134a vergleichbar. Kurzfristig wird R134a, welches aufgrund des Montreal-Protokolls (Ozonschicht) aus dem Markt genommen werden muss, durch eine azeotrope Mischung von R134a mit R1234yf ersetzt, um den GWP um 56% zu senken. Die radikalste Lösung wird von Triton Container (UK) verfolgt, die als Kühlmittel CO² (mit einem GWP = 1) einsetzen wollen.

Global Supply Chains und intermodale Transporte

Tony Berkeley (ERFA - European Rail Freight Association) berichtete über das zu erwartende Vierte Eisenbahnpaket, welches vor allem bisher nicht existierenden oder aber unfairen Wettbewerb in diesem Sektor adressieren wird. Insbesondere soll der Zugang von EVU's zu Terminals und Infrastruktureinrichtungen erleichtert werden.

Die heute noch häufig auf Nord-Süd Strecken mangelhafte Zuverlässigkeit von Frachtzügen - nur 60% liegen zwischen +/- 15 Minutes der Planankunftszeit - werden auf

- fehlende Interoperabilität,
- nicht hinreichend vorhanden Multistandard Lokomotiven,
- Kapazitätsengpässe bei den Alpenübergängen und
- Unterschiedliche arbeitsrechtliche Bestimmungen bei den Fahrern zurückgeführt.

Eine Verbesserung bei den Kapazitätsengpässen ist mit den Tunnelprojekten (Gotthart, Brenner, Semmering) und der flächendeckenden Einführung von ERTMS auf den TEN-T Strecken zu erwarten. Darüber hinaus regt Tony Berkely auch eine Koordinierung der Fahrpläne (ad hoc train path requests) mit den Terminal Operator Slots an.

Daniele Testi (CONTSHIP Italia) präsentiert seine Gruppe als integrierten intermodalen Operator. CONTSHIP Italia hat nicht nur maritime Terminals in Gioia Tauro, La Spezia und Ravenna, einen Inland Terminal in Mailand (MENZO), sondern ist mit HANIBAL auch EVU mit eigenem rollendem Material. Kooperationen mit anderen intermodale Terminals - Padua, Basel, Ludwigshafen, Duisburg -, bzw.

Verbindungen auch zu anderen Gateway Häfen (Zeebrugge, Rotterdam, Trieste, Bari und Genoa) komplettieren dieses Netzwerk.

CONTSHIP Italia sieht sich als Dienstleister im Sinne von "Port to Door", dessen Wettbewerbsvorteil darin liegt, dass alle Komponenten unter ihrer Kontrolle liegen:

- Hannibal, Oceanogate (EVU)
- Menzo (Milano terminal) 4* 750 rail tracks; 9000 trains/year; 260,000 m² Fläche
- La Spezia, Ravenna, Goia Tauro : maritime Häfen und Terminals

La Spezia kann Containerschiffe mit 16000 TEU abfertigen; ab 2017 werden auch 18000 TEU Schiffe be- und entladen werden. 35% der Container dieser großen Schiffe werden bereits heute mit der Bahn zum/vom Hafen geführt. Die Verwendung von „Single Windows“, Zollabfertigung noch ehe das Schiff anlegt, haben diese Prozesse von 3 Tagen auf 6 Stunden reduziert.

Mit diesem Netzwerk und den beschriebenen Maßnahmen können Güter zwischen Shanghai und Basel, die über La Spezia geführt werden, 7 Tage früher an den Bestimmungsort gebracht werden als über Rotterdam. Der Nutzen für den Verlader liegt vor allem in der Reduktion des Inventars. CONTSHIP Italia hat 2014 auf seinem Netz 240,000 TEU innerhalb der EU transportiert (1.1 Mio. Kilometer auf der Schiene).

Mark Verelst (Procter & Gamble) berichtet über die Bemühungen seines Arbeitgebers, den Intermodalen Anteil der Transporte über die 50% Marke zu heben. Die Motive dafür liegen primär in der zunehmenden Überlastung des Straßennetzes und den damit verbundenen Kosten für die Wirtschaft.

Die Herausforderungen liegen in:

- oftmals nicht vorhandener Konnektivität (i.e. fehlende Infrastruktur)
- mangelhaften Visibilität
- geringen Zugfrequenzen
- geringen Transportvolumen (Nachfrage)
- hohen Kosten
- langen Vorlaufzeiten

Die Antwort von P&G auf diese Herausforderung ist das Projekt NINA - New Intermodal Network Approach - das auf den Prinzipien eines offenen Netzwerks, Kollaboration (unter der Leitung einer „trusted party“) und der Synchronmodalität beruht.

Die vorgeschlagene Umsetzungsmethode besteht darin, ein Netzwerk von kooperierenden Intermodalen Terminals zu bilden, die ihrerseits Verlader mit Transporten zu und von den Regionen der teilnehmenden Terminals suchen. Diese

werden in der Folge bevorzugt abgewickelt, und es werden, nach Bekanntgabe von kommittierten Volumina, intermodale Dienstleistungen eingekauft und abgewickelt.

Hinterland Verbindungen europäischer Gateway Häfen

Nach Aussage des Moderators dieser Paneldiskussion, **Thore Arendt von der Studiengesellschaft für den Kombinierten Verkehr e.V. (SGKV)**, sind heute 65% des Kombiverkehrs in Deutschland maritime Hinterland Verkehre. Bei den Auswahlkriterien der Verloader kommt der Preis hinter Transparenz, Verlässlichkeit und Qualität des Transports.

Sebastian Doderer von der Hafenbehörde Hamburg illustriert die für den Kombiverkehr im Hafen getroffenen Maßnahmen:

Fokus auf Schienenverkehr: 80 Gleisanschlüsse mit einer Länge von 300 km im Hafen; 3 zweigleisige, elektrifizierte Übergänge zum Netz der Deutschen Bahn; Abfertigung von 200 Zügen pro Tag.

Eine neue Brücke mit einem Investitionsvolumen von € 200 Mio. (Kattwykbrücke), um die Verbindungen nach Dänemark und Polen zu verbessern, wurde errichtet (trotz der Baltischen Häfen, möchte Hamburg auch Gateway für polnische Verloader werden).

Gleichbehandlung und Wettbewerb der EVU's; es gibt zurzeit 120 unterschiedliche EVU's. Die Auslastung der Züge ist seit 2005 von 50% auf 72% gestiegen. Um die durchschnittliche Verweilzeit von 14h für eventuelle Wartungsarbeiten an Lokomotiven nutzen zu können, ist die Errichtung einer Lokservicestelle geplant.

Alexander Ochs, bayernhafengruppe, sieht seine Rolle darin, Gespräche mit den Verladern und Studien durchzuführen, um den aktuellen Anforderungen des Marktes Rechnung tragen zu können. Nach seinen Erkenntnissen sind Kundenzufriedenheit, Qualität und Pünktlichkeit die wesentlichen Erfolgsfaktoren. In Kooperation mit Rotterdam (bayrolo) und Hamburg (hh62+) versucht er Bündelungseffekte zu erzielen und Kombiverkehre wirtschaftlich gestalten zu können.

Max Siep von der TX Logistik AG stellt in Kooperation mit Rotterdam erfolgreich aufgestellte Systemzugsprojekte vor. Um die teure Lagerung von Leercontainern zu vermeiden, werden diese aus Rotterdam nach Bayern geführt, dort für Gütertransporte von bayrischen Verladern nach UK gefüllt und dorthin verfrachtet.

TX LOGISTIK hat auch ein System NIKRASA (nichtkranbare Sattelaufleger) entwickelt, eine Plattform mit der Sattelaufleger auf Waggons verladen werden können. Dieses System kann innerhalb von 6 Wochen installiert werden; erlaubt effizientes und sicheres Be- und Entladen; erfordert keinen Fahrer; kann 4t mehr Ladung führen.

Marilyne van Hoey Smith, European Gateway Services (Rotterdam), stellt den Hafen von Rotterdam vor, der mit dem Landgewinnungsprojekt Maastvlaake II in der Lage ist, bis zu 16 Mio. TEU's pro Jahr abzuwickeln. Mit einer Wassertiefe von 19m werden auch die Ultra Large Container Vessels (ULCV) effizient abgewickelt werden können. Bereits heute legen die CSC GLOBE (19100 TEU) und die MSC OSCAR (19224 TEU) in Rotterdam an.

Der Modal Split zwischen Straßengüterverkehr, Binnenschifffahrt und Schiene liegt bei 50:30:20. European Gateway Services möchte mit dem Gemeinschaftsprojekt bayrolo (Bayern Rotterdam Logistik) in Kooperation mit TX Logistik und der bayernhafengruppe den Bedürfnissen der Bayrischen Wirtschaft Rechnung tragen.

Rudolf Bauer

23 November 2015