

# ZDS

ZENTRALVERBAND DER DEUTSCHEN SEEHAFENBETRIEBE E. V.

---

Am Sandtorkai 2  
20457 Hamburg

Telefon (040) 36 62 03/04  
Telefax (040) 36 63 77

E-mail: [info@zds-seehaefen.de](mailto:info@zds-seehaefen.de)  
Internet: [www.zds-seehaefen.de](http://www.zds-seehaefen.de)

27. September 2011  
Hei/St

**17. Nautischer Abend  
Deutscher Nautischer Verein e.V.  
am 27. September 2011  
in Berlin**

**„Herausforderungen bei der Hafenanbindung  
von Mega-Carriern“**

**Vortrag  
Klaus Heitmann,  
Hauptgeschäftsführer des ZDS**

Anreden,

Folie 1

## **1. Einleitung**

Folie 2

Gern habe ich es übernommen, auf dem 17. Nautischen Abend des Deutschen Nautischen Vereins über die Herausforderungen bei der Hafenanbindung von Mega-Carriern und ihrer Abfertigung in unseren Seehäfen zu sprechen.

Die Hafenwirtschaft ist mit ihrer maritimen Logistik ein Wirtschaftszweig, der branchenmäßig zu den Hilfs- und Nebentätigkeiten des Verkehrs zählt.

Seehafenbetriebe müssen sich daher mit ihren Anlagen und Dienstleistungen den Entwicklungen des Marktes auf der See- und Landseite vorausschauend anpassen, soweit dies wirtschaftlich vertretbar ist.

Die deutsche Hafenwirtschaft hat sich bisher immer erfolgreich auf neue Entwicklungen eingestellt. Dabei haben Küstenländer und Bund die erforderlichen Rahmenbedingungen geschaffen.

Im weltweiten Hafengeschäft zählen deutsche Seehafenbetriebe zu den leistungsfähigsten Unternehmen. Im Hinterlandverkehr sind sie Qualitätsführer.

Durch den Einsatz von Mega-Carriern im Containerverkehr steht die Hafenwirtschaft vor neuen Herausforderungen.

Mega-ships führen hier zu mega-headaches.

Angesichts der Skalen-Effekte für die Reedereien nahm die Entwicklung der Schiffsgößen im Containerverkehr schon immer zu. Jetzt hat sie jedoch ein Stadium erreicht, das die Seehäfen vor besondere Herausforderungen stellt.

Es sei erlaubt, diese aus Sicht der Häfen und des Hinterlandverkehrs kritisch zu betrachten.

Lassen Sie mich eingangs auf die Entwicklung der Weltflotte und den Auftragsbestand an Mega-Containerschiffen ab 10.000 TEU eingehen.

Ich werde mich dann im Einzelnen mit der

- seewärtigen Erreichbarkeit der deutschen Seehäfen für solche Schiffe
- der komplexen logistischen Aufgabenstellung in den Seehäfen
- und mit der Hinterlandlogistik und den erforderlichen Hinterlandanbindungen

befassen und abschließend meine Ausführungen zusammenfassen.

## **2. Auftragsbestand an Mega-Carriern (Stand Juli 2011)**

Folie 3

Auf den Weltmeeren werden Stand Anfang Juli 2011 96 Vollcontainerschiffe der Größenordnung über 10.000 TEU eingesetzt. Dies sind nach Stellplätzen 8% der Weltcontainerflotte.

Davon entfallen 59 Einheiten auf die Größenklasse 12.000 TEU und größer.

Dieses Segment wird sich in den nächsten Jahren erheblich vergrößern.

Bis Ende 2014 werden insgesamt 152 Containerfrachter mit mehr als 10.000 Stellplätzen in Betrieb gehen.

Dabei stehen 134 Containerschiffe der Größenklasse größer 12.000 TEU in den Orderbüchern, die bis 2014 abgeliefert werden. Allein 54 Einheiten in 2012.

Ob es sinnvoll ist, kurz nach der Krise so viele große Neubauten in den Markt zu bringen, ist eine Frage, auf die ich hier nicht eingehen möchte.

Folie 4

Die neuen Giganten der Weltmeere werden bis zu 18.000 TEU laden können.

Das sind fast 30% mehr Ladung als die heute größten Containerfrachter der Größenordnung bis 14.000 TEU befördern können.

Diese Schiffsriesen werden mit 400 m Länge, 73 m Höhe und 59 m Breite alle bislang gebauten Containerfrachter in den Schatten stellen.

Lediglich beim Tiefgang liegen sie mit 14,50 m deutlich unter den Werten von 14.000 TEU-Schiffen.

Damit diese Kolosse bei hohem Wellengang nicht auseinanderbrechen, können sie sich um einen Meter biegen: 50 cm nach oben und 50 cm nach unten.

Samt Ladung kann ein solches Schiff schnell einen Wert von mehr als 1 Mrd. € haben.

Ob dies einmal ein Problem für die Versicherer darstellt, mögen andere beurteilen.

Hauptgrund der neuen Gigantonomie der Reeder ist die Wirtschaftlichkeit solcher Riesenschiffe: Die Transportkosten je Container sinken, je mehr Boxen an Bord sind – vorausgesetzt die Schiffe sind zu auskömmlichen Raten voll ausgelastet.

Und beim Treibstoffverbrauch gibt es immer größere Fortschritte. Der Verbrauch pro Box sinkt.

Ursächlich hierfür sind die Effizienz der neuen Motore, verbesserte Schiffsrümpfe sowie auf einen breiten Geschwindigkeitsbereich optimierte Motore.

Auch die Mannschaftsstärke wird gegenüber Schiffen ab einer Größe von 9.000 TEU nicht zunehmen und weiterhin eine Besatzung von 20 Seeleuten umfassen.

#### Folie 5

Zum ersten Mal seit längerer Zeit werden die 18.000 TEU Containerschiffe von MAERSK allerdings nicht mehr von einer, sondern von zwei Maschinen angetrieben. Dies senkt den Platzverbrauch des Maschinenraums und mindert das Risiko großer Einzelmotoren und ihrer Bauteile, wie Welle, Schraube, etc.

Auch die Optik wird anders: das Deckhaus mit der Schiffsbrücke wird in der Mitte liegen. Dies erhöht die Ladefähigkeit unter Einhaltung der IMO-Vorschriften.

Wenn auch nicht im Unterhalt, so werden diese Riesenfrachter jedoch in der Anschaffung teurer sein: etwa 190 Mio. Dollar je Schiff, das sind 20% mehr als bei der nächst kleineren Schiffsgröße. Dazu kommen 2 bis 3 Sätze Container.

### **3. Seewärtige Erreichbarkeit**

Die Grenzen des Wachstums von Mega-Containerschiffen liegen jedoch nicht in ihrer Konstruktion, sondern in äußeren Faktoren, wie der Wassertiefe in den Häfen, der Kapazität der Umschlaganlagen und der Hafenlogistik.

Die Stellplatzsteigerung auf bis zu 18.000 TEU führt zwar zu einer Zunahme von Länge und Breite dieser Großschiffe. Nach den bekannten Fakten aber nicht zu einem größeren Tiefgang.

Mega-Carrier werden daher einen Tiefgang von knapp 14,50 m haben.

#### Folie 6

Für die Fahrrinnenanpassungen von Außen- und Unterelbe sowie Außenweser wurde ein Bemessungsschiff mit einem Tiefgang von 14,50 m, einer Breite von 47 m und einer Länge von 350 m zugrundegelegt.

Künftig soll Containerschiffen mit Tiefgängen bis zu 13,50 m eine tideunabhängige Fahrt ermöglicht werden.

Schiffe mit Tiefgängen mit 14,50 m sollen den Hamburger Hafen in tideabhängiger Fahrt voll abgeladen in einem Startfenster von zwei Stunden verlassen können. Einkommend können auf der Tidewelle sogar 15,90 m erreicht werden.

Auch die Außenweser soll für den tideunabhängigen Verkehr mit Schiffen von einem Tiefgang bis zu 13,80 m angepasst werden.

Rund 400 m lange Schiffe sollen künftig bei einem größeren Zeitfenster mit 15,50 m Tiefgang ein- und auslaufen können.

Der Ausbau des Panama-Kanals, der für die Abmessungen der Weltcontainerflotte langfristig maßgebend sein wird, ist an der gleichen Schiffsgrößenklasse ausgerichtet.

Der EUROGATE Containerterminal Wilhelmshaven, der im August 2012 seinen Betrieb aufnehmen wird, verfügt über einen Tiefgang von 18 m.

Mit dem Ausbau der seewärtigen Zufahrten zu den Häfen Hamburg und Bremerhaven sowie mit dem Tiefwasserhafen Wilhelmshaven werden die Containerterminals in deutschen Seehäfen für künftige Mega-Carrier erreichbar sein.

Bei der Umsetzung des Nationalen Hafenkonzepts haben die Fahrrinnenanpassungen der Elbe und Weser oberste Priorität. Die Anpassungen müssen jetzt zügig realisiert werden.

Bei der Elbvertiefung darf es daher nicht zu weiteren Verzögerungen kommen. Wir hoffen, dass mit den Bauarbeiten Ende 2011 begonnen werden kann.

Die Bauarbeiten an der Außen- und Unterweser sollen im Spätherbst 2011 beginnen.

Nach der Seeverkehrsprognose im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums wird sich der Containerumschlag in den deutschen Seehäfen bis 2025 auf 45 Mio. TEU mehr als vervierfachen. Wir benötigen daher alle drei deutschen Hafenstandorte, um das Aufkommen abzuwickeln.

#### **4. Hafenlogistik**

Folie 7

Die 18.000 TEU-Schiffe werden bei einer Länge von 400 Metern in der Breite eine Stellplatzkapazität von 23 Reihen haben.

Nicht nur am neuen EUROGATE Containerterminal Wilhelmshaven werden die neuen Containerbrücken für Schiffe bis zu 25 Boxreihen nebeneinander ausgelegt sein.

Auch die HHLA bestellt für den Containerterminal Burchardkai vergleichbare Containerbrücken.

Mit dem Ausbauprogramm der deutschen Containerterminals werden Leistungsfähigkeit und Kapazität schrittweise gesteigert.

Dabei erfordert die Abwicklung von Mega-Schiffen einen hohen zusätzlichen Flächenbedarf für den Containervorstau. Die Umschlagmengen pro Anlauf werden auf 6.000 bis 7.000 Boxen ansteigen.

Neben den getätigten Modernisierungs- und Ausbauinvestitionen sind ständige Verbesserungen der Prozesse und Abläufe wichtig.

Wir haben es daher begrüßt, dass das Bundeswirtschaftsministerium das Förderprogramm „Innovative Seehafentechnologien II“ aufgelegt hat, mit dem die Flächenproduktivität gesteigert und die Intermodalität weiter verbessert werden soll.

Die Förderinitiative besteht aus 23 Verbundvorhaben mit einem Fördervolumen von knapp 30 Mio. € und läuft seit 2008 bis 2011.

Sie wird dazu beitragen, einen technologischen Vorsprung gegenüber anderen europäischen Häfen zu erlangen.

Es muss jedoch nicht nur die Technik, sondern auch die Arbeitsorganisation und damit die Arbeitsbedingungen der Hafearbeiter den neuen Anforderungen angepasst werden.

Die Umschlagspitzen werden durch die großen Mengen pro Anlauf immer ausgeprägter.

Dies erfordert von den Hafearbeitern eine wesentlich höhere Flexibilität beim Arbeitseinsatz als dies bisher der Fall ist.

Der ZDS steht deshalb in Verhandlungen mit seinem Tarifpartner der Gewerkschaft ver.di.

Grundsätzlich steht fest: Moderne Terminals in der maritimen Logistik sind lernende Systeme, deren Leistungsfähigkeit kontinuierlich wachsen muss.

Lassen Sie mich an dieser Stelle zwei kritische Bemerkungen machen:

1. Die Reedereien erwarten, dass Megaschiffe von den Terminals zu den gleichen Kosten wie bisherige Schiffe abgefertigt werden.

Terminals haben jedoch zusätzliche Kosten an Personal, Geräten und Liegeplätzen bei Spitzenabdeckung.

Der Einsatz von Mega-Carriern kann daher nicht zu Kosteneinsparungen bei der Abfertigung führen.

Darauf hat vor kurzem auch Hutchison Port Holding Chef John Meredith hingewiesen.

Reeder sollten daher rechtzeitig mit Hafenunternehmen über ihre Planungen sprechen.

2. Deutsche Seehafenbetriebe löschen 7 Tage in der Woche. Die deutschen Seehäfen sind aufgrund ihrer großen Flexibilität – deutlich größer als die der Rheinmündungshäfen – schon immer als Wochenendhäfen genutzt worden.

Wenn immer größere Mengen eingesteuert werden, muss aber auch kontinuierlich abgenommen werden.

Von Freitag 13:00 Uhr bis Montag 06:00 Uhr findet Logistik in der Bundesrepublik in vielen Bereichen jedoch nicht statt. Am Montagmorgen warten dann mehrere hundert Lkw an den Terminalgates, um die Container zu den Distributionslagern zu bringen. Darauf kann sich jedoch weder der Terminal noch die Straßeninfrastruktur einstellen.

Wir begrüßen daher die Initiative des Bundesverkehrsministeriums im Rahmen des Aktionsplans Güterverkehr und Logistik, die Abläufe an Laderampen zu optimieren.

## **5. Hinterlandlogistik und Hinterlandanbindungen**

Folie 8

Mit den 18.000 TEU-Schiffen werden größere Ladungspakete als bisher in den Seehäfen angelandet.



Es wird daher zu einer noch stärkeren Bündelung von Transportströmen kommen.

Produktivitätsreserven im Hinterlandverkehr müssen daher verstärkt erschlossen werden.

Seehafenterminals haben schon früh damit begonnen, Umschlag-, Lager- und Transportprozesse auf ihren Anlagen zu „industrialisieren“.

Der Qualitätsstandard, der durch Investitionen in moderne Containerterminals auf der Wasserseite etabliert wurde, muss auf die gesamte Hinterlandtransportkette übertragen werden.

Ein Erfolgsfaktor für kundengerechte intermodale Verkehre liegt in der effizienten Bündelung der Transportströme zu hochproduktiven und hochfrequenten Zugsystemen.

HHLA und EUROGATE bauen ihre Shuttle- und Direktzüge daher ständig weiter aus.

So betreibt die HHLA über ihre Tochter- bzw. Beteiligungsgesellschaften ein umfassendes Netzwerk für den Containertransport auf der Schiene im Hinterlandverkehr der deutschen Seehäfen. Mit einem wachsenden Anteil an Direkt- und Shuttleverbindungen werden u. a. Polen, die GUS-Staaten, Tschechien, die Slowakei, Slowenien, Ungarn, Österreich, Deutschland und die Schweiz bedient. Wichtiges Element dieses Konzeptes ist die wachsende Zahl eigener Inlandterminals, u. a. in Tschechien, der Slowakei und Polen.

EUROGATE Intermodal betreibt zusammen mit einem Tochterunternehmen der Reederei Maersk Line und TX Logistik das Container Shuttlesystem boxXpress.de, das Hamburg und Bremerhaven täglich mit dem west- und süddeutschen Raum verbindet. Dieses Netzwerk von Ganzzügen wächst beständig und reicht mittlerweile über den deutschen Raum hinaus bis nach Ungarn.

Zielsetzung ist es, das intermodale Netzwerk immer dichter zu knüpfen.

Dabei müssen Containerwaggons vor allem für lange Strecken nach Mittel- und Osteuropa nicht auf dem knappen Raum im oder am Seehafen sortiert werden. Dies kann auch auf zentralen Hubs im Hinterland geschehen.

Mit dem System Kai-reiner Shuttlezüge werden erst auf einem Hinterlandhub Züge nach den entsprechenden Destinationen zusammengestellt.

Es werden also nicht wie bisher die Waggons umsortiert, sondern die Züge bleiben erhalten, und lediglich die Container werden umgesetzt.

Angesichts des Mengenwachstums ist auch eine verstärkte Vernetzung der See- und Binnenhäfen erforderlich.

Der ZDS und der Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen haben eine Arbeitsgruppe gegründet, die Möglichkeiten für eine konzeptionelle Vernetzung am Beispiel des Containerverkehrs untersuchen soll.

Unser Ziel ist es, See- und Binnenhäfen zu einem kombinierten Verkehrssystem auszubauen.

Zudem haben HHLA und EUROGATE im März diesen Jahres eine gemeinsame Kooperationsgesellschaft „Inland Port Network“ gegründet.

Zielsetzung dieses Joint Ventures ist der Aufbau neutraler KV-Terminals für die maritime Containerlogistik der deutschen Seehäfen.

Gemäß dem Nationalen Hafenkonzept der Bundesregierung wird damit eine integrierte Strategie für maritime Hinterland-Terminals entwickelt und umgesetzt.

Dabei müssen KV-Terminals heute besondere Bedingungen erfüllen, die über die bisherigen Konzepte hinausgehen.

So sollten ausreichend Gleise für Ganzzüge unter dem Kran vorhanden sein. Außerdem sind Lager für Leercontainer, Abstellflächen für wartende LKW und Abstellgleise für Waggons innerhalb des Terminals notwendig.

Wir begrüßen, dass das Bundesverkehrsministerium die Richtlinie zur Förderung von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs weiterentwickelt, die ab 01.01.2012 die bisherige Förderrichtlinie ablösen soll.

Wir hoffen, dass unsere Anliegen berücksichtigt werden.

#### Folie 9

Von entscheidender Bedeutung für die Abwicklung des Mengenwachstums ist der Ausbau der Hinterlandanbindungen unserer Seehäfen.

Nach dem Nationalen Hafenkonzept hat ihr Ausbau neben der Optimierung der seewärtigen Zufahrten Priorität.

Wir begrüßen, dass der Bund diese Maßnahmen auf der Grundlage der Ahrensburger-Liste mit hoher Priorität vorantreiben und die in seiner Verantwortung liegenden Hafenanbindungen gezielt ausbauen wird.

Der Ausbau der Hafenhinterlandverkehre ist von allergrößter Bedeutung für unsere exportorientierte Wirtschaft.

Die im Mai geschlossene Finanzierungsvereinbarung zum zweigleisigen Ausbau der Schienenstrecke Oldenburg - Wilhelmshaven zum JadeWeserPort wird von uns begrüßt.

Die Strecke soll bis Ende 2012 fertig gestellt sein.

In einem weiteren Bauabschnitt soll die Elektrifizierung folgen, die sich allerdings verzögern und statt 2014 erst 2016 realisiert werden soll.

Auch das Programm zur Beseitigung von Bahnengpässen im Hinterlandverkehr, wonach bis 2011 zusätzlich 255 Mio. € bereitstehen, wurde gestreckt und auf 2013 verlängert.

Zudem verzögert sich der Schleusenersatzbau in Brunsbüttel und der Ausbau des Nord-Ostsee-Kanals.

Gerade für die deutschen Containerhäfen und ihre Feederwege in die Ostsee ist ein funktions- und leistungsfähiger Nord-Ostsee-Kanal von größter Bedeutung.

Der Ausbau der Hinterlandanbindungen der deutschen Seehäfen darf sich nicht weiter verzögern.

Nach der Seeverkehrsprognose wird sich der Containerumschlag bis 2025 mehr als vervierfachen.

Die Projekte der Ahrensburger-Liste müssen daher bedarfsgerecht umgesetzt werden.

Ich möchte die Gelegenheit nutzen, an die Politik zu appellieren, die notwendigen Haushaltsmittel für die Infrastrukturprojekte der Ahrensburger-Liste zeitgerecht zur Verfügung zu stellen.

## **6. Zusammenfassung**

Meine Damen und Herren,

lassen Sie mich abschließend meine Ausführungen wie folgt zusammenfassen:

In 3 bis 4 Jahren werden rund 200 Containerschiffe der Größenklasse größer 12.000 TEU die Weltmeere befahren.

Die neuen Giganten werden bis zu 18.000 TEU laden können. Diese Schiffsriesen werden eine Länge von 400 m und einen Tiefgang von 14,50 m haben.

Die deutschen Containerhäfen stehen damit vor erheblichen Herausforderungen.

Mit dem Ausbau der seewärtigen Zufahrten zu den Häfen Hamburg und Bremerhaven sowie mit dem Tiefwasserhafen Wilhelmshaven werden die Containerterminals in den deutschen Seehäfen für künftige Mega-Carrier erreichbar sein.

Die beiden Fahrinnenanpassungen sind daher dringend erforderlich und müssen zügig realisiert werden.

Die Containerterminals in Hamburg, Bremerhaven und Wilhelmshaven passen sich in ihrer Hafenlogistik bei Anlagen und Personal den neuen Anforderungen an.

In der Hinterlandlogistik setzen sie auf hochproduktive Zugsysteme und haben eine gemeinsame Kooperationsgesellschaft „Inland Port Network“ gegründet.

Steigende Kosten in den Seehäfen und im Hinterlandverkehr müssen jedoch an die Reeder weitergegeben werden, die auf der Seeseite die Vorteile haben.

Von entscheidender Bedeutung für eine erfolgreiche Entwicklung ist der bedarfsgerechte Ausbau der Seehafen-Hinterlandanbindungen.

Hier setzen wir auf die Zusagen der Bundesregierung.

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!