

Im Februar und September 2023 haben mehrere Mitglieder des Wirtschaftsausschusses mit den Plattformen der Häfen Rotterdam (im Februar 2023) und Antwerpen (im September 2023) einen Austausch zum Thema Abfertigung von Binnencontainerschiffen in den Seehäfen geführt.

Die maßgeblichen Ergebnisse des Austauschs lassen sich wie folgt zusammenfassen:

Zum Sachstand:

- Die Optimierung der Containerabfertigung in den Seehäfen ist nur ein Teil der Gesamtthematik eines effizienten Containertransports in der Binnenschifffahrt.
- Es besteht Einigkeit bezüglich der Wahrnehmung der Gründe für die Ineffizienzen in der Container-Logistikkette, und die Handlungsträger sind von den Störungen der weltweiten Lieferketten stark betroffen.
- Die Ineffizienzen ziehen negative Folgen für den Containertransport in der Binnenschifffahrt nach sich: erhöhte Kosten mit finanziellen Einbußen für die Schiffsbetreiber / Reeder, Zuverlässigkeitseinbußen und Rückverlagerung des Verkehrs auf andere Verkehrsträger.
- Effiziente Verbindungen zwischen den Seehäfen und dem Hinterland sind für die Prosperität der Containerbeförderung auf dem Rhein von maßgeblicher Bedeutung.
- Die Verschärfung bei Verzugsgebühren und Terminüberschreitungskosten („demurrage and detention“) stellt ein erhebliches Problem für die Binnenschifffahrt dar. Derzeit ist in den Niederlanden eine Studie in Arbeit, die die Auswirkungen dieser Gebühren und Kosten auf die Binnenschifffahrt bewertet.
- Die Politik der Seefrachtführer bezüglich der Abgabe von Leercontainern ist für die Binnenschifffahrtsspediteure nachteilig.
- Aktuell (September 2023) liegen keine erheblichen Störungen in der Container-Logistikkette mehr vor. Die Behandlung dieses Problems stellt sich mithin momentan weniger dringlich dar. Ungeachtet dessen sollte die Zeit genutzt werden, Vorkehrungen für mögliche kommende Störungen zu treffen und langfristig strukturelle Lösungen anzugehen.
- Betreffend der Verwendung digitaler Instrumente gibt es Herausforderungen im Zusammenhang mit der Nutzung und der Datensicherheit. Insbesondere ist diesbezüglich größere Zurückhaltung auf der Ebene der Binnenschifffahrtsspediteure („freight forwarders“) gegeben, die auf dem Markt für die Hinterlandlogistik in unmittelbarem Wettbewerb mit den Seefrachtführern stehen („merchant haulage vs. carrier haulage“).

Betreffend die Lösungen und die Rolle der verschiedenen Handlungsträger:

- Die im Anhang aufgeführten Lösungen erscheinen nach umfassenden Diskussionen als sinnvoll.
- Die Schaffung eines Klimas des Vertrauens zwischen allen Handlungsträgern ist ein entscheidender Faktor, um Lösungen für die Sicherstellung einer effizienten Abfertigung von Containerbinnenschiffen in den Häfen zu finden.
- Derzeit gibt es Initiativen zur Einrichtung gesonderter Infrastrukturen für die Abfertigung von Containerbinnenschiffen in den Seehäfen, hierfür braucht es jedoch Zeit
- Trotz der oben angeführten Problemstellungen sollte mithilfe der digitalen Instrumente die Übermittlung der Informationen zwischen allen Handlungsträgern der Logistikkette in Echtzeit sowie die zentrale / übergreifende Planung der Nutzung von Binnenschiffen in den Seehäfen gefördert werden. Das RPIS (RiverPorts Information System) und das Nextlogic-Konzept sind praktische Beispiele dafür.

- Maßnahmen zur Förderung der Verkehrsverlagerung auf die Binnenschifffahrt sind von maßgeblicher Bedeutung und könnten weiterhin durch die öffentliche Hand unterstützt werden. Die Rolle, die dieser zukommt, besteht hauptsächlich in der Einflussnahme zugunsten von Änderungen in den Vorschriften (z. B. zur Politik der Verzugsgebühren und Terminüberschreitungskosten), öffentlichen Zuschüssen und der Sensibilisierung der Handlungsträger und der Politik in Bezug auf die Verkehrsverlagerung und die Zuverlässigkeit der Wasserstraße.
- Die Seehäfen spielen eine zentrale Rolle beim Zusammenbringen der Handlungsträger für eine Verbesserung der Effizienz der Abfertigung von Containerbinnenschiffen in den Häfen (siehe auch den Abschnitt über Unternehmen / Hafenbehörden).
- Der ZKR kommt hauptsächlich die Rolle einer Plattform für den internationalen Austausch im Hinblick auf das Aufzeigen von Ansätzen zur Förderung der Verkehrsverlagerung und der Zuverlässigkeit und Strapazierfähigkeit der Wasserstraße (wie auch der Schleusen und der Brücken) zu, da diese Aspekte mit der Entwicklung der Containerschifffahrt auf dem Rhein unmittelbar verknüpft sind.
