Die Wunderwaffe gegen den Stau

01.01.2008 11:39

DAS IST EINMALIG: DAS CTD-TRUCKERSYSTEM DISPONIERT DIE NACHTUMFUHREN IM HAMBURGER HAFEN VOLLAUTOMATISCH. SO SPART ES UNNÖTIGE WARTEZEITEN AUF DEN TERMINALS UND ENTLASTET TÄGLICH VERKEHRSSPITZEN.

"Mit unserem Truckersystem legen wir richtig Tempo hin", sagt Marcus Bönning, Geschäftsführer beim CTD. Er ist stolz auf die PC-Wunderwaffe, die seinem Unternehmen dazu verhilft, nachts Container automatisch und dadurch in Rekordzeit zu disponieren. Unabhängig vom Dienstbeginn des Disponenten meldet das Truckersystem Boxen selbsttätig bei den Containerterminals, stößt Meldeprozesse bei der Zollabfertigung an und erreicht dadurch vor allem eines: Die Belastung von Straßen und Terminals im Hafen wird zeitlich entzerrt.

Die CTD Container-Transport-Dienst GmbH wurde im Jahr 1974 gegründet. Die HHLA Tochterfirma ist spezialisiert auf Hafenumfuhren, sie bringt Seecontainer innerhalb des Hafens an ihren Bestimmungsort.

Um Kosten zu sparen, legen die Reedereien mit ihren Schiffen nur noch an einer der vielen Hamburger Kaikanten an. Aufgrund der unterschiedlichen Liegeplätze startet der Weitertransport der Boxen daher oft nicht von dem Terminal, an dem die Container gelöscht wurden. Die Boxen müssen quasi umsteigen. "Diese Fuhren erledigen wir zu 99 Prozent mit dem Lkw", erklärt Bönning. "Darum ist unser Truckersystem ein durchschlagender Erfolg." Aber wie genau funktioniert das Computerprogramm?

Sobald die Auftragsdaten des Kunden vom CTD erfasst werden, führt das System einen Datenabgleich mit den Terminals durch. Ist der Container abholbereit, leuchtet am Monitor des Disponenten ein grünes Licht auf. Sofort stößt das Truckersystem beim Zoll alle notwendigen Meldevorgänge an. Liegt auch hier eine Online-Bestätigung vor, kann sich der Fahrer auf den Weg machen.

Das Highlight der Automatisierung besteht darin, dass das Programm für die Lkw eigenständig Fahrten erstellt. Das Truckersystem vergibt die Touren auch stets mit Folgefahrten, so dass keine unnötigen Wege oder teuren Leerfahrten entstehen. Die CTD-Trucker können sich dann an Selbstbedienungsterminals bis zu drei Touren auswählen. Bringt ein Truck beispielsweise eine Box zum HHLA Container Terminal Altenwerder, nimmt er von dort gleich die nächste mit.

Der automatische Teil des Truckersystems funktioniert vor allem bei der Disposition der Nachtfahrten. Beim komplexeren Tagesgeschäft werden die Fuhren vom CTD-Kollegen noch manuell vergeben. Langfristig werden die Disponenten bei CTD ausschließlich Spezialaufträge bearbeiten. "Die Standardtransporte übernimmt dann unser Truckersystem. So teilen wir unsere Kapazitäten optimal ein und schaffen einfach mehr", sagt Marcus Bönning.

Der Clou beim Truckersystem: Alle Beteiligten haben Vorteile aus der Vollautomatisierung:

- Terminals können die gelöschten Container noch in der gleichen Nacht auf den Truck stellen, da Zollformalitäten unmittelbar abgewickelt werden. So entlastet der schnelle Weitertransport die Lagerkapazitäten.

- Trucker schaffen mehr Fuhren pro Schicht, weil sie auf nachtleeren Straßen schneller vorankommen und sich die Aufträge vor Ort an fünf im Hafen verteilten SB-Stationen abholen.

- Kunden erhalten aus dem System Bestätigungen über jeden Schritt des Containertransports, können aber bei einer Vielzahl von Aufträgen auch eine Sammelmail zum Wunschtermin bekommen.

Jede Box, die nachts transportiert wird, entlastet den Hafenverkehr tagsüber. Deshalb fordert Bönning:

"Ein 24-Stun-denbetrieb des gesamten Hafens ist unausweichlich!" Seitens der Containerterminals wird heute bereits rund um die Uhr gearbeitet. "Jetzt müssen auch die anderen Hafenunternehmen mitmachen. Leercontainerdepots, die schon um 20 Uhr ihre Tore schließen, belasten durch die eingeschränkten Öffnungszeiten den landseitigen Verkehr", erklärt der Chef vom CTD.

Die Menge der Hafenumfuhren wird in Zukunft wohl weiter steigen. Die Umschlagzahlen der Feederschiffe wachsen pro Anlauf wesentlich weniger an als die der Großschiffe. Um die vorhandenen Liegeplatzkapazitäten an den HHLA Terminals weiter effektiv zu nutzen, wird es für die kleinen Schiffe ab April eine Mindestabnahmemenge geben.

"Wir realisieren bereits heute verschiedene Ideen, um der steigenden Nachfrage zu begegnen", beschreibt Bönning." Zurzeit testet CTD einen Prototyp auf Basis eines Mercedes-Sprinters für Leercontainerumfuhren. Dieser Containerschubser spart im Vergleich zu einem Lkw Treibstoff und kann schon mit einem B3-Führerschein gefahren werden. So wird auch das Problem des Fahrermangels umgangen. "Um die Straßen im Hafen tagsüber zu entlasten, ist der Anfang jetzt gemacht", sagt Bönning.