

Schriftliche Kleine Anfrage

des Abgeordneten Ralf Niedmers (CDU) vom 08.06.18

und Antwort des Senats

Betr.: Auswirkungen des Slotbuchungssystems für Lkws im Hamburger Hafen

Als erster deutscher Seehafen hat Hamburg im letzten Jahr die Slotbuchung für Container-Trucker eingeführt. Lkws werden an den HHLA-Containerterminals Burchardkai, Altenwerder und Tollerort sowie am EUROGATE Container Terminal Hamburg seither nur noch über ein vorangehendes Slotbuchungsverfahren (SBV) in abgestimmten Zeitfenstern abgefertigt. Die Fuhrunternehmen geben dafür elektronisch die geplanten Transportzeiten an das entsprechende Terminal ein. Sind zur gewünschten Zeit genügend Kapazitäten vorhanden, kann der Slot, der jeweils eine Stunde umfasst, für den Lkw-Anlauf gebucht werden. Innerhalb dieser Zeit wird der Lkw mit höchster Priorität am betreffenden Containerterminal abgefertigt. Verpasst der Fahrer diesen Slot, wird er mit verringerter Priorität behandelt und abgefertigt, wenn die Auslastung am jeweiligen Terminal es zulässt. Trifft der Fahrer deutlich später am Terminal ein, verfällt der Slot und muss neu gebucht werden. Das Slotbuchungsprogramm, das von Dakosy sowie der HHLA und dem anderen großen Terminalbetreiber EUROGATE entwickelt wurde, hat das Ziel, Engpässe durch Planbarkeit zu vermeiden. An einem Runden Tisch am 28. Februar 2018, an dem auch der Verband Straßengüterverkehr und Logistik Hamburg e.V. (VHS) beteiligt war, legte man als offizielles Ziel eine durchschnittliche Wartezeit von 30 Minuten fest.

Betroffene aus der Branche berichten jedoch über erhebliche Mängel und daraus resultierende Probleme, die das neue System mit sich bringe. Neben mehrstündigen Totalausfällen des Systems sei es zudem zum Teil der Fall, dass Slots innerhalb der Software als belegt angezeigt werden, obwohl zeitgleich an den entsprechenden Terminal keinerlei Auslastung zu beobachten sei. Für Fuhrunternehmen bedeute die Einführung des Buchungssystems oftmals eine Einschränkung ihrer Flexibilität sowie einen erhöhten Planungsaufwand, der sich auch im Personalbedarf widerspiegele.

Vor diesem Hintergrund frage ich den Senat:

Das Slotbuchungsverfahren wurde von den privatrechtlichen und selbständig agierenden Unternehmen Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) und EUROGATE Container Terminal Hamburg GmbH (EUROGATE) eingeführt, die innerhalb des gegebenen Rechts- und Regelungsrahmens autonom und nach eigenen betriebswirtschaftlichen Nützlichkeitsabwägungen ihre Geschäftsabläufe organisieren und steuern. Die Unternehmen sind weder gegenüber der Hamburg Port Authority AöR (HPA) noch anderen öffentlichen Stellen zur Auskunft verpflichtet.

Die HHLA weist darauf hin, dass sie als börsennotierte Aktiengesellschaft die Fragen aller ihrer Aktionäre aus aktienrechtlichen Gründen einheitlich auf der jährlichen Hauptversammlung beantwortet.

Dies vorausgeschickt, beantwortet der Senat die Fragen teilweise auf der Grundlage von Auskünften der HPA wie folgt:

1. *Welche Erkenntnisse hat der Senat beziehungsweise die zuständige Behörde bisher über die Vor- und Nachteile der Einführung einer verbindlichen Slotbuchung gewinnen können? Bitte Aspekte aus allen Blickwinkeln beleuchten (Terminalbetreiber, Transportdienstleister/Fuhrunternehmen, Sonstige).*

Dem Senat liegt keine Evaluierung oder statistische Auswertung zu den Vor- und Nachteilen der Einführung einer verbindlichen Slotbuchung an den Terminals der HHLA und EUROGATE im Hamburger Hafen vor. Im Übrigen siehe Vorbemerkung.

2. *Auf der Informationsseite der HHLA heißt es, Umbuchung und Stornierung von Transporten aus bereits abgelaufenen oder bereits angefangenen Zeitfenstern seien zu vermeiden. Diese werden von den Terminals als „No-Show“ gewertet und bei Bedarf durch geeignete Maßnahmen geahndet. Um welche Maßnahmen handelt es sich hierbei und in wie vielen Fällen kamen sie seit Einführung der verbindlichen Slotbuchung zum Einsatz?*
3. *Welche Strategien werden seitens der HHLA initiiert, um „Blindbuchungen“ der Fuhrunternehmen und die daraus resultierenden „No-Shows“ zu verhindern?*
4. *Auf welche Höhe belaufen sich aktuell die Lagergelder an den oben genannten Terminals und wie setzen sich diese jeweils zusammen?*
5. *Wie hat sich die Höhe der Lagergelder seit dem 1. Januar 2017 entwickelt? Bitte um Angabe nach Monat.*
6. *Wie oft kam es seit Einführung der verbindlichen Slotbuchung für jeweils wie lange und aus welchen Gründen zu Systemausfällen der Buchungssoftware?*
7. *Welche Strategien werden an den jeweiligen HHLA-Terminals verfolgt, wenn es zu Systemausfällen kommt?*
8. *Gibt es eine zentrale Anlaufstelle beziehungsweise konkrete Ansprechpartner, an die sich Fuhrunternehmen im Falle von Ausfällen oder sonstigen Probleme bezüglich des Slotbuchungssystems wenden können?*

Die Terminalbetreiber haben hierzu keine Auskunft erteilt. Dem Senat und der zuständigen Behörde liegen hierzu keine näheren Informationen vor. Im Übrigen siehe Vorbemerkung.

9. *Sieht der Senat beziehungsweise die zuständige Behörde aktuell Optimierungsbedarf hinsichtlich der internen Prozessabläufe an den Terminals (zum Beispiel Schichtwechsel der Van-Carrier et cetera), um lange Lagerzeiten zu vermeiden?*

Der Senat greift nicht in interne Prozessabläufe privatrechtlich agierender Unternehmen ein.

10. *Werden Transportdienstleister, die sich als Tochterunternehmen der HHLA verstehen, oder sonstige Unternehmen bei der Slotvergabe an den HHLA-Terminals bevorzugt behandelt?*

Wenn ja, mit welchen Gründen lässt sich dies rechtfertigen?

Wenn nein, wie wird sichergestellt, dass dies nicht der Fall ist?

11. *Zu welchen Abweichungen kommt es an sogenannten Vorfeiertagen hinsichtlich Betriebszeiten und Lagergeldern an den jeweiligen HHLA-Terminals und wieso?*

12. *Wie haben sich die stündlichen Abfertigungs- und Umschlagszahlen auf der Landseite entwickelt, verglichen vor Einführung der Slotbuchung und nach deren Einführung?*
13. *Wie verhält es sich mit gebuchten, bestätigten Slots, die dann trotzdem nicht abgefertigt werden, weil nach Wartezeit vor Ort dann mitgeteilt wird, dass Personal fehlt und wie oft kommt dies vor?*

Die Terminalbetreiber haben hierzu keine Auskunft erteilt. Dem Senat und der zuständigen Behörde liegen hierzu keine näheren Informationen vor. Im Übrigen siehe Vorbemerkung.

14. *Gibt es statistische Erhebungen, wie sich der Mehraufwand und die Verknappung der Anfahrten auf die wirtschaftliche Lage der Unternehmen auswirken, da pro Lkw ein bis zwei Rundläufe weniger pro Tag durchgeführt werden können?*

Dem Senat und der zuständigen Behörde liegen keine derartigen statistischen Erhebungen vor. Im Übrigen siehe Vorbemerkung.