



„Abfertigungsverzögerungen an den  
Seecontainerterminals und Ihre  
Auswirkungen auf die  
Hinterlanddienstleister“



neska im Kölner Rheinauhafen, um 1960

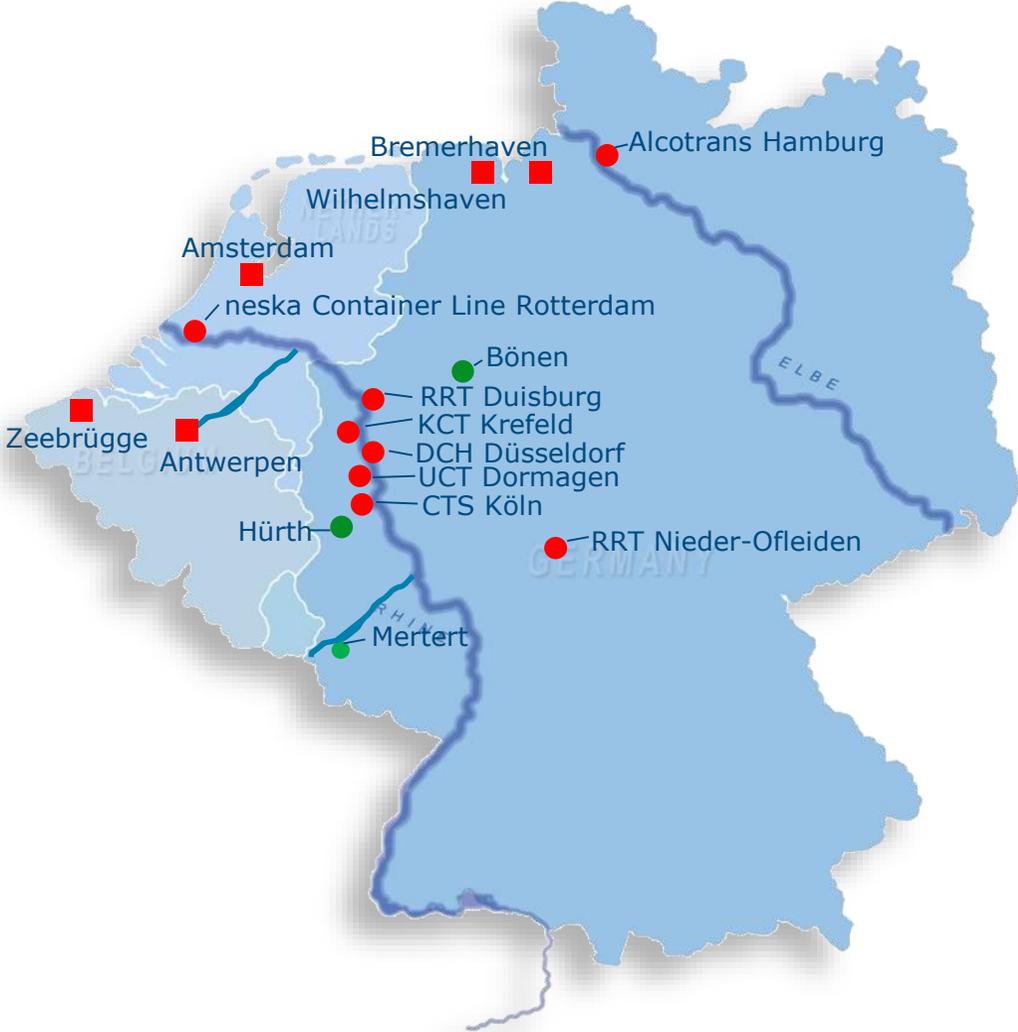
- 1925 in Köln gegründet
- Seit über 90 Jahren bewährter Logistik-Partner für Industrie, Handel und Gewerbe
- Spezialist für Massengut, Stückgut, Container, Mehrwertdienste
- 100-%-Tochter der Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK)



# Unsere Standorte INTERMODAL



neska INTERMODAL



## Standorte Seehafen



## Standorte Hinterland



## Satelliten Terminals

Bönen, Hürth, Nieder-Ofleiden, Mertert

# Intermodal – Die Zahlen

## neska INTERMODAL



- Container Terminal Fläche: 511.000 m<sup>2</sup>
- Container Lagerkapazität: 30.000 TEU
- Intermodale Abfahrten: 60 pro Woche o/w
- Barge: 10 Barges mit einer Kapazität von 5.000 TEU pro Woche
- Trucking: 275 Trucks / 320 Chassis
- Mitarbeiter: 311 Mitarbeiter



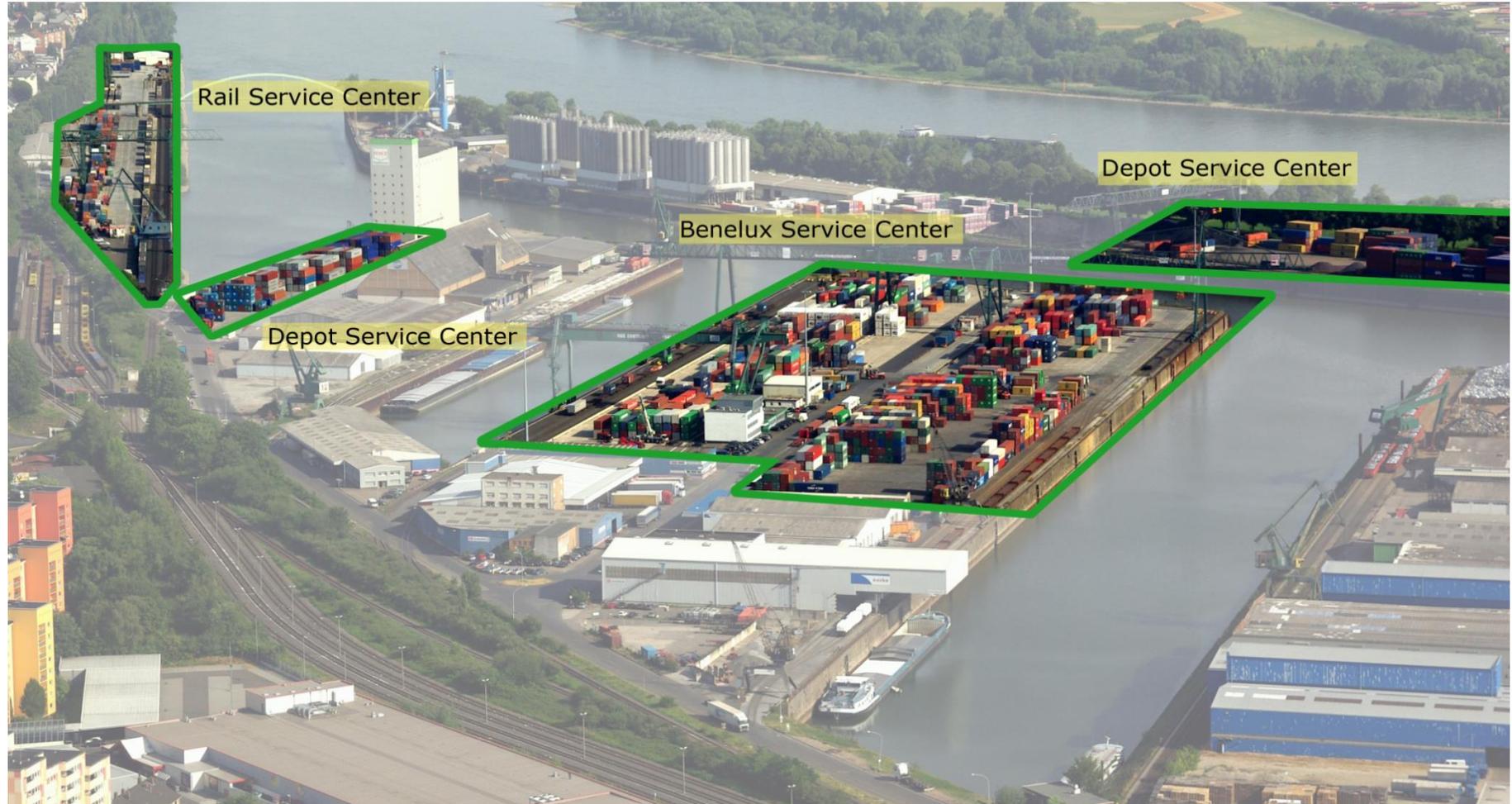
- Abfertigung unterschiedlicher Bahnprodukte
- Container Stuffing und Stripping
- Ausschlagung mit Inlets
- Maintenance und Repair



- Moderne Infra- und Suprastruktur
- Für Bahn- und Schiffsabfertigung 24 Stunden geöffnet
- Depot Service für alle Reedereien
- Container Trucking

# CTS Container-Terminal Köln

neska INTERMODAL



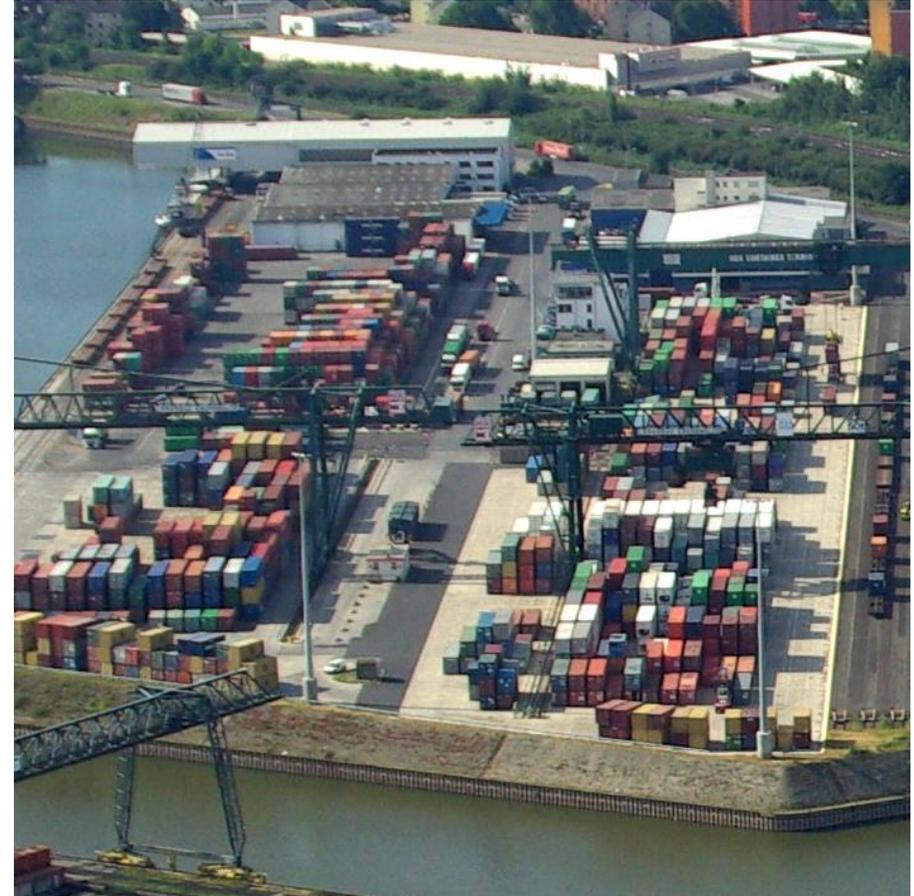
# “Box Around the Clock”



Wir arbeiten 24 h, 7 Tage pro Woche. CTS garantiert den kompletten “full package service” für alle unsere Terminalaktivitäten an unserem Benelux Service Center.

## neska INTERMODAL

- Terminalfläche: 132.000 m<sup>2</sup>
- Lagerkapazität: 12.400 TEU
- Krananlagen: 5
- Reachstacker: 4
- Emptystackers: 5
- Trucks: 100
- Kailänge: 800 m
- Gleislänge: 3.000 m
- Autobahnen: A1, A3, A4, A57, A59
- Sonstiges: M&R



CTS Container-Terminal GmbH,  
Stapelkai, 50735 Köln

# Fahrplan Köln

## neska INTERMODAL



	Montag	Dienstag	Mittwoch	Donnerstag	Freitag	Samstag	Sonntag
Rotterdam	●	●	●	●		●	
Antwerpen	●	●		●	●	●	
Mertert		●			●		
Moerdijk	●	●		●			
Zeebrügge				●			



Rotterdam	●	●	●	●	●		
Budapest	●		●		●		
Hürth	●	●	●	●	●		
Busto	●	●	●	●	●	●	
Curtici	●	●		●	●		

Seehafenhinterlandverkehre nach NRW und hier beispielhaft speziell nach Köln werden traditionell über die Verkehrsträger Binnenschiff, Bahn und LKW abgewickelt, wobei jeder Verkehrsträger seine Stärken für seinen Anteil am Modal Split ausspielen kann:

## ➤ **Binnenschifffahrt**

- Abwicklung der großen Volumina, auch zur Entlastung der Straßen und um den Seehafenterminals die Bewältigung der Mengen zu ermöglichen
- Beste Preise unter normalen Bedingungen
- Beste Umweltbilanz

## ➤ **Eisenbahn**

- Schnelle Ergänzung der Binnenschifffahrt um zeitkritische Fracht abzufertigen, es steht jedoch nur begrenztes Volumen zur Verfügung
- Etwas teurer als das Binnenschiff

## ➤ **LKW - Verkehr**

- Geeignet für absolut eilige Fracht
- Schlechteste Umweltbilanz, Höchster Preis, Hohe Belastung der Straßen

Seit Mitte 2017 schlagen die Binnenschiffer massiv Alarm wegen tagelangen Wartezeiten in den überlasteten Seehäfen Rotterdam und Antwerpen. Die Wartezeit beträgt hierbei bis zu 120 Stunden!

Hieraus ergeben sich folgende Probleme:

- Verlagerung von Fracht auf die Straße
- Mehrkosten
- Binnenschiffsfahrpläne können nicht eingehalten werden
- Die Abfertigung von Zugprodukten ist stark verzögert



# Beispiel Statusbericht

Schiff		Angemeldet		Letzte bestätigte Termin			Verzögerung		Bemerkungen
Salute	APMTII	10-04-2018	22:00	Mittwoch	11-04-2018	01:25	03:25	Stunden	
Salute	Uniport	11-04-2018	10:00					Stunden	
Navitas	DDN	07-04-2018	00:01	Dienstag	10-04-2018	09:10	81:09	Stunden	
Navitas	DDW	07-04-2018	00:01	Montag	09-04-2018	19:30	67:29	Stunden	
Sensation	Hartel	08-04-2018	16:00	Montag	09-04-2018	07:55	15:55	Stunden	
Sensation	DDN	08-04-2018	16:00	Dienstag	10-04-2018	10:55	42:55	Stunden	
Sensation	APM	09-04-2018	13:30	Montag	09-04-2018	15:30	02:00	Stunden	
Sensation	APMTII	10-04-2018	09:00	Dienstag	10-04-2018	09:00	00:00	Stunden	
Sensation	RWG	10-04-2018	13:30					Stunden	
Zembla	RWG	09-04-2018	00:00	Dienstag	10-04-2018	07:30	31:30	Stunden	
Duricha	1718	09-04-2018	04:00	Montag	09-04-2018	22:15	18:15	Stunden	
Duricha	1742	09-04-2018	05:00	Montag	09-04-2018	08:30	03:30	Stunden	
Duricha	1700	09-04-2018	06:00	Dienstag	10-04-2018	00:30	18:30	Stunden	
Duricha	869	09-04-2018	11:30	Montag	09-04-2018	21:00	09:30	Stunden	
Olesia	1742	08-04-2018	17:30	Montag	09-04-2018	10:30	17:00	Stunden	
Olesia	869	08-04-2018	22:00	Montag	09-04-2018	20:00	22:00	Stunden	
Olesia	913	09-04-2018	00:00	Montag	10-04-2018	04:45	28:45	Stunden	
Olesia	1700	09-04-2018	03:30	Montag	09-04-2018	18:30	15:00	Stunden	
Olesia	1333	09-04-2018	18:30	Montag	09-04-2018	18:30	00:00	Stunden	

- Enorm gestiegene Umschlagsmengen
- Die starke Auslastung der Seehäfen
- Die Fusion der Reedereien und auch generell die Abfahrtspläne führen zu einer teilweise chaotischen Abfertigung
- Die großen Terminals sind teilweise zu 90% ausgelastet und damit an der Grenze des Machbaren
- Größere Seeschiffe
- Mehr Feederverkehr



Binnenschiffe / Bahnprodukte sind stark verspätet, dadurch:

- Kommen die Zeitpläne an den Hinterlandterminals aus dem Takt, da Schiffe nicht mehr in der Nacht sondern am Tag abgefertigt werden müssen, wo die Kranbrücken eigentlich mit anderen Produkten belegt sind
- Können getaktete intelligente Systeme nicht mehr aufrecht erhalten werden, Zusatzschiffe oder die Verlagerung von Mengen auf die Straße sind nötig
- Freie Zeiten der Reeder für Containerabnahme und -Rückgabe können nicht eingehalten werden (Mehrkosten entstehen)
- Die Trucking-Flotte an den Hinterlandterminals kann nicht mehr effizient eingesetzt und gleichbleibend ausgelastet werden (geplante Gestellungen können durch verspätete Binnenschiffe nicht durchgeführt werden).
- Die Personalkosten an den Hinterlandterminals steigen durch zusätzlich abgerufene Schichten bzw. Zusatzpersonal
- Mehrkosten und Mehrbelastung des Personales durch erheblich höheren Dispositionsaufwand

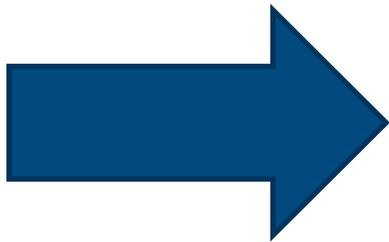
- Bargecarrier
- Terminalbetreiber
- Lokale Trucker
- Reeder
- Urversender / Endempfänger
- Alle indirekt Beteiligten



- Es wurde ein zusätzliches Binnenschiff in Dienst gestellt, um den Fahrplan aufrecht erhalten zu können
- Aktuell wird geprüft, ob zusätzliche Bahnabfahrten möglich und sinnvoll sind
- Zusammenarbeit mit anderen Bargecarriern wurde erweitert
- Die Binnenschiffsfahrpläne wurden so optimiert, dass die Terminals mit den größten Verzögerungen nicht von allen Schiffen angefahren werden
- Die Terminals werden nur mit größeren Mengen angefahren, nicht immer alle Terminals auch für wenige Container



- Gespräche mit allen Beteiligten sollten zu Anfang eine Verbesserung erwirken
- Es wurden Apps entwickelt, um die Positionierung und Planung der Schiffe zu vereinfachen
- Arbeitsgruppen mit allen Beteiligten wurden ins Leben gerufen



**Es ist deutlich geworden, dass sich die Situation in den Seehäfen nur dauerhaft verbessern kann, wenn der Zu- und Abfluss der Mengen in den Seehäfen mit intelligenter Steuerung schnell erfolgt.**

**Mengen sind soweit möglich zu bündeln.**

- Durch starke Verzögerungen verlieren die Hafenplätze an Attraktivität, welches einen Verlagerungsprozess auf andere Hafenplätze zur Folge haben kann.
- Standorte im Hinterland verlieren an Attraktivität für die verladende Industrie, wenn keine optimale Anbindung an die Seehäfen gewährleistet wird. Damit können ganze Wirtschaftsräume an Bedeutung gewinnen oder verlieren.
- Preise steigen dauerhaft an.



## Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit !

**neska**  
/INTERMODAL

neska intermodal

c/o CTS Container-Terminal GmbH  
Rhein-See-Land-Service

Stapelkai  
50735 Köln

Oliver Haas  
Tel.: +49 221 75208 86  
Email: [olha@cts.container-terminal.de](mailto:olha@cts.container-terminal.de)

