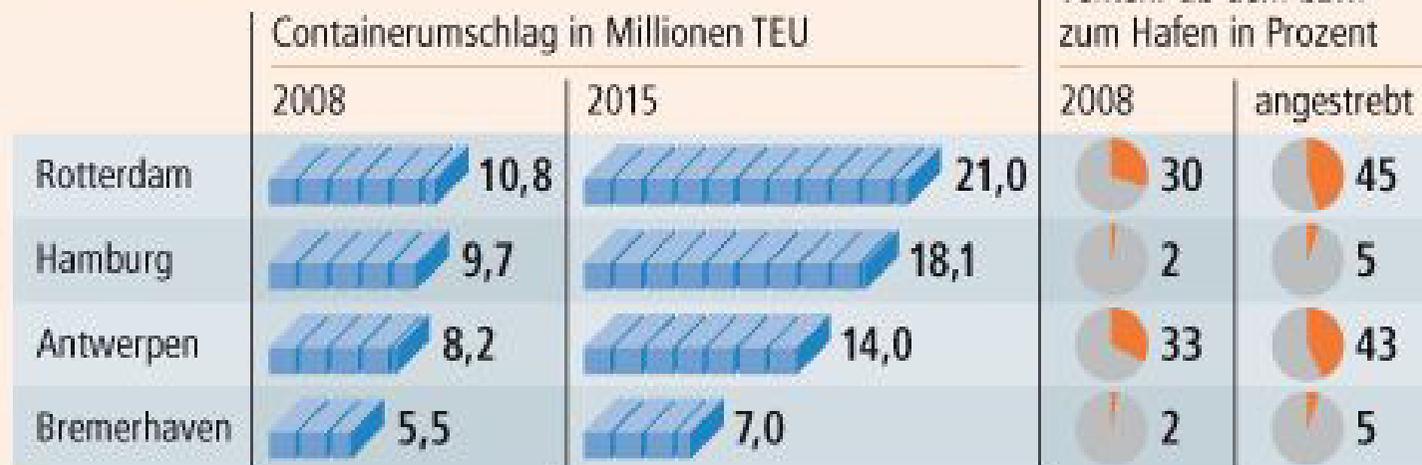

*Megahub Niederrhein- Die Antwort
auf aktuelle Herausforderungen der
Logistik?*

*DVWG Rhein/Ruhr
Essen, den 27.11.2012*

Herausforderungen

- 1. Mengenwachstum maritimer Containertransporte in der ZARA-Range***
- 2. Lange Wartezeiten (57%) vor allem in den Seehäfen***
- 3. Abfertigungsprobleme in Rotterdam und Antwerpen***
- 4. Callsize der Container-Binnenschiffslinien***
- 5. Allenfalls stagnierende Mengen im Container-Binnenschiffsverkehr***
- 6. Angestrebter Modal Split in Rotterdam und Antwerpen***

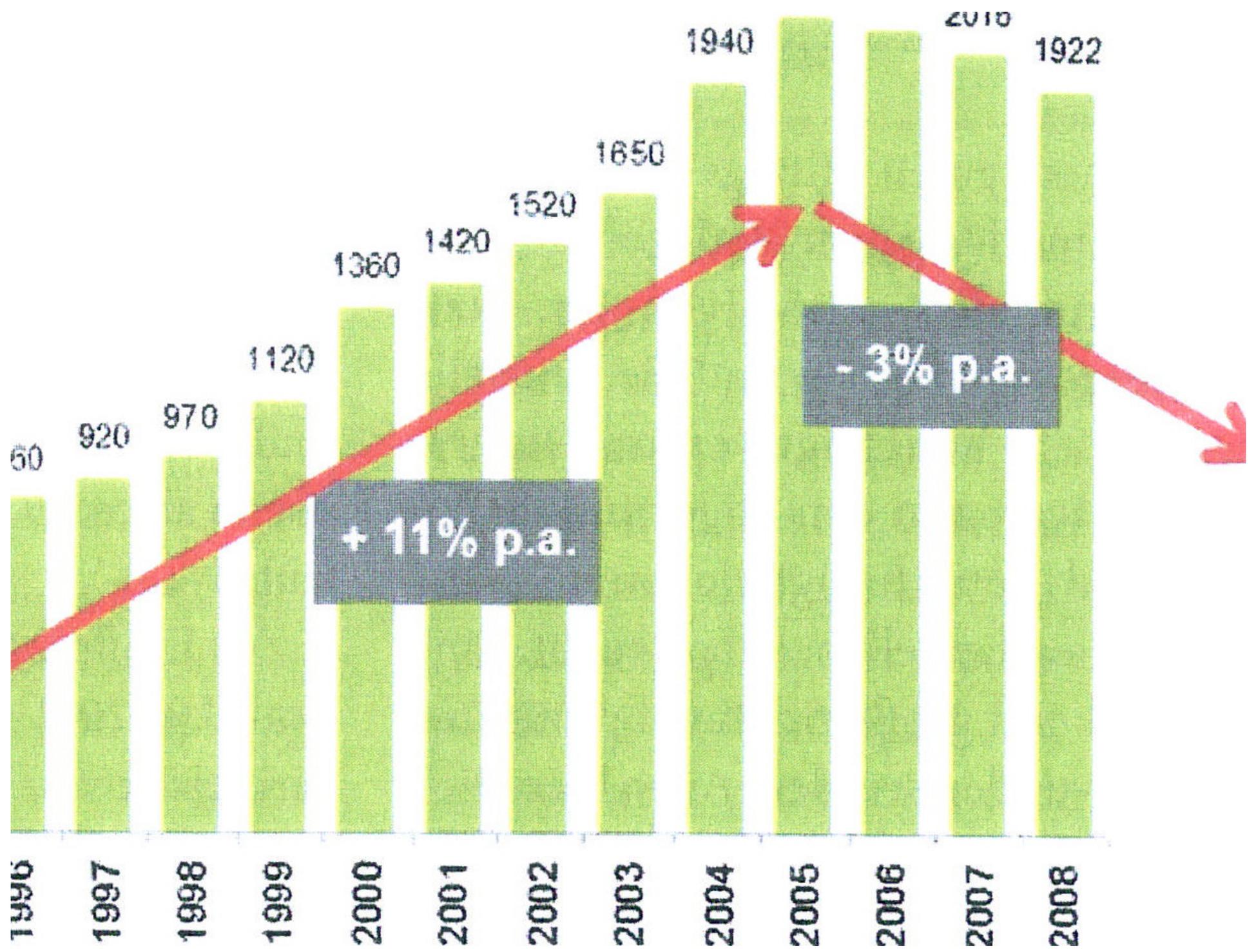
Schifffahrt: Rund um den Rhein wird es eng



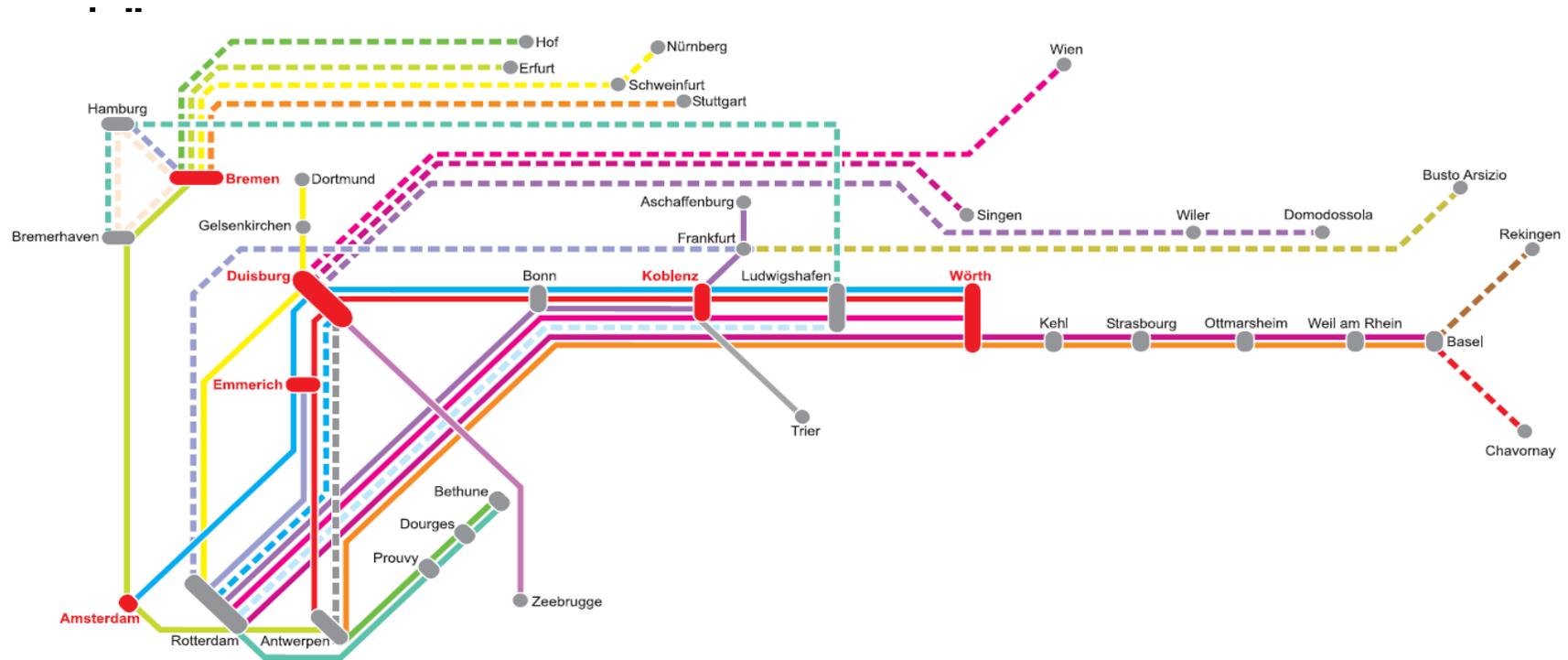
TEU: Twenty Foot Equivalent Unit – Standardcontainer; 2015: Prognose
 Quellen: Eurostat, Institut für Seeverkehr und Logistik, Contargo

 Institut der deutschen
Wirtschaft Köln

© 2011 IW Medien - Iwd IT

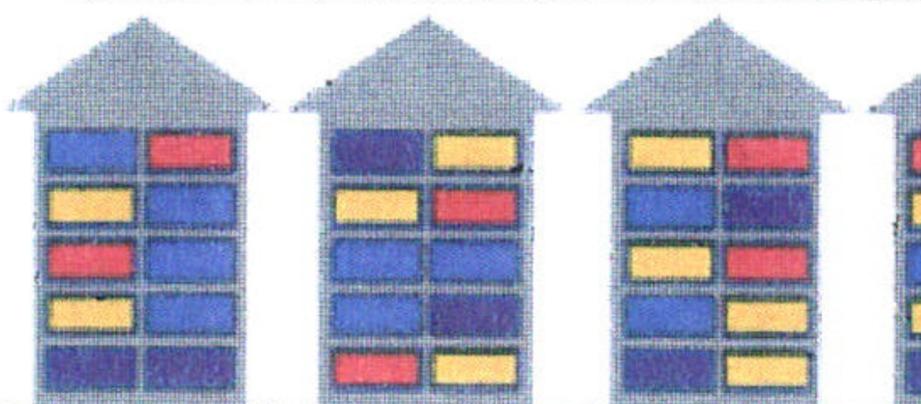
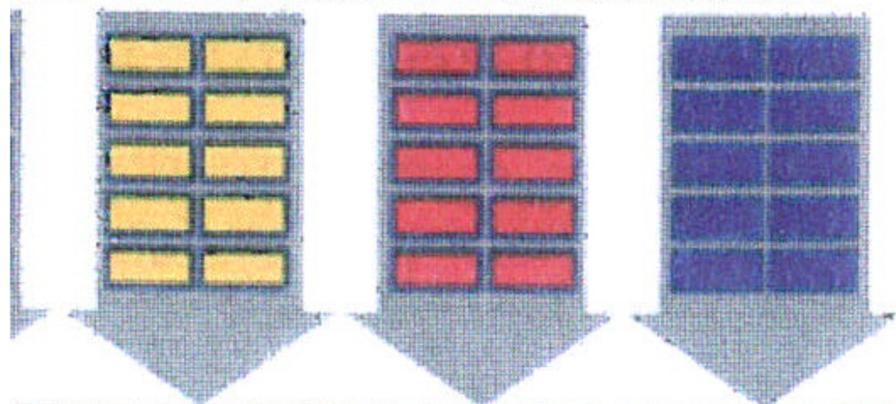
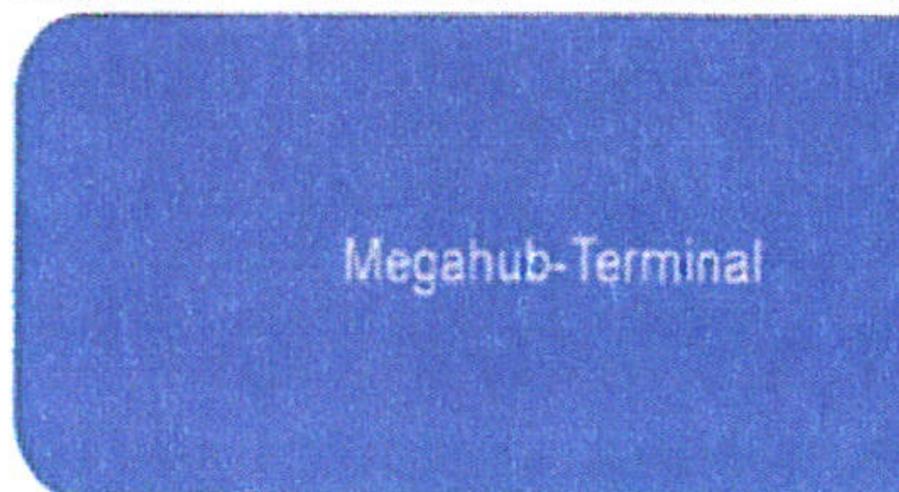
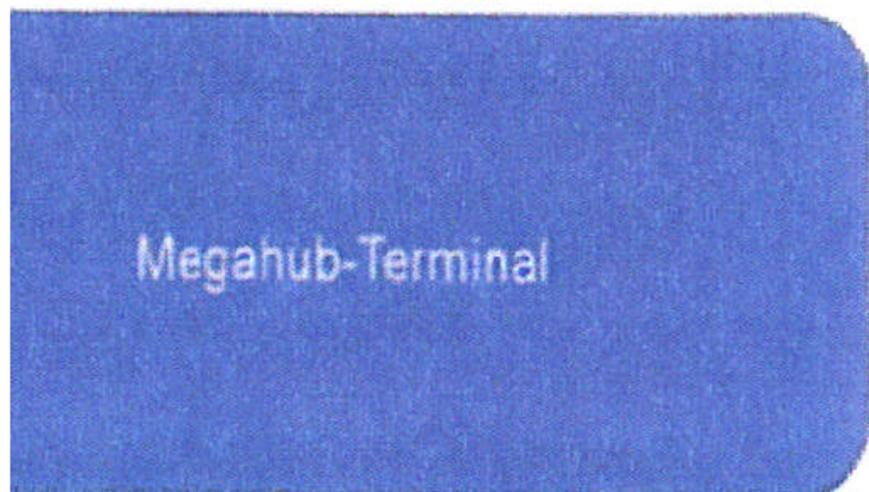
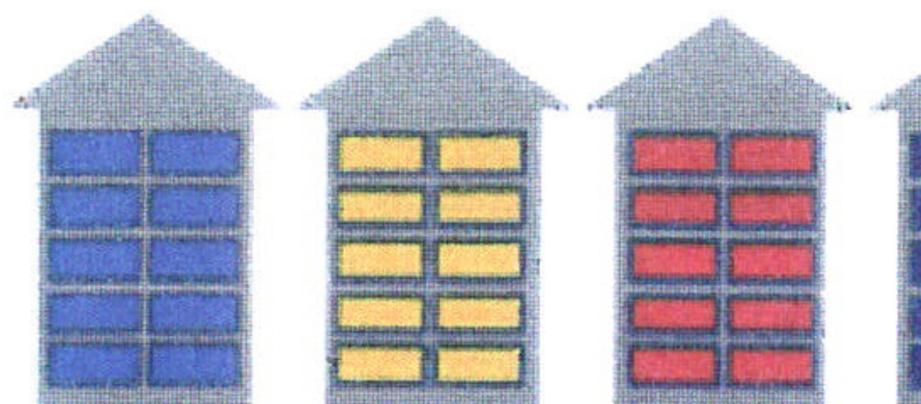
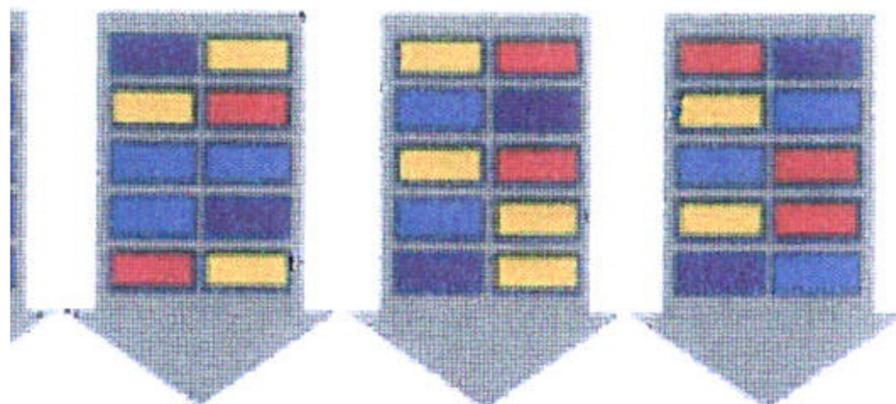


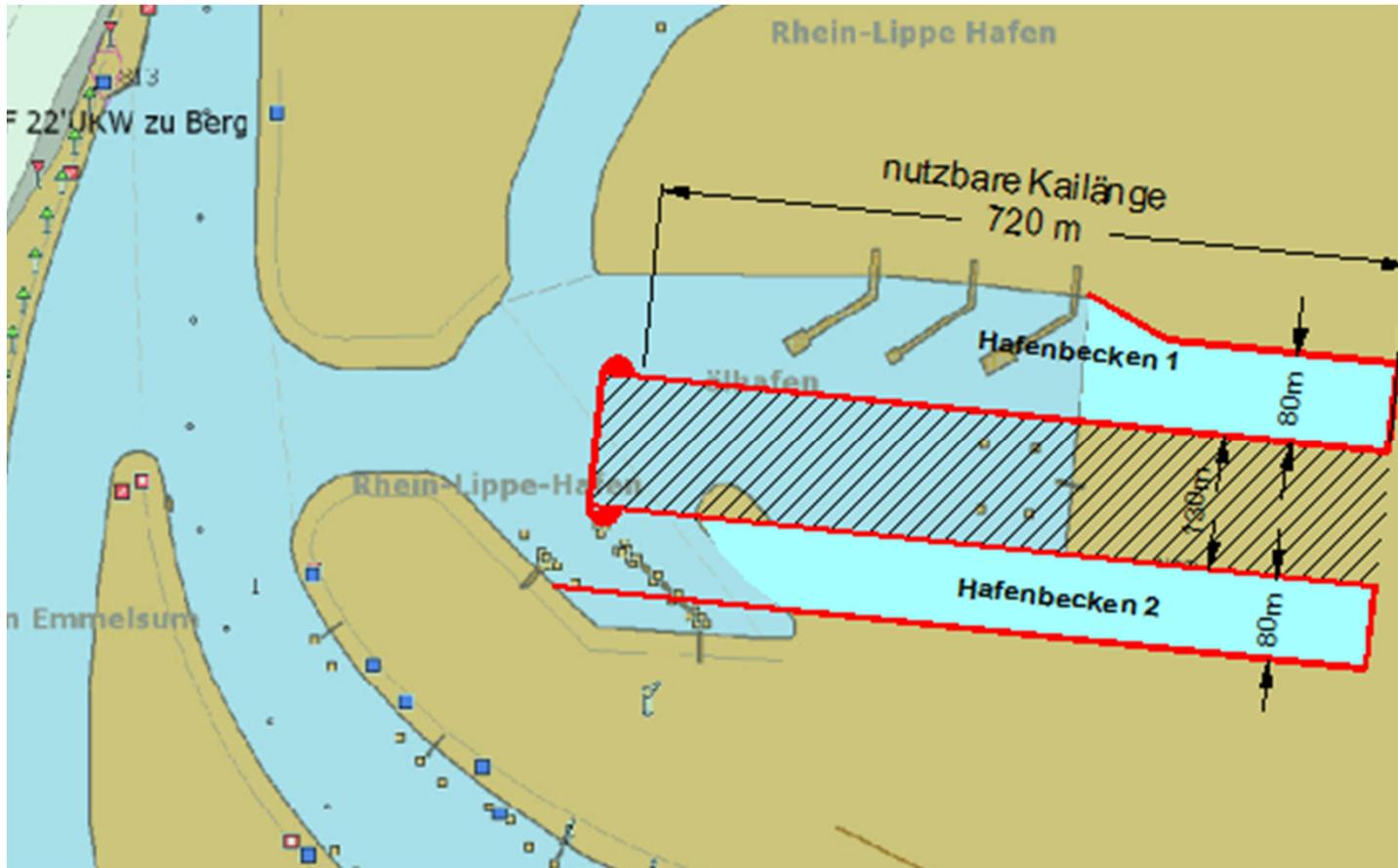
Liniendienste Contargo



import

export





**1. Bestandsaufnahme
(Ausgangsdaten)**

Mengen und Fahrzeiten
zwischen

Binnen- und Seaport-
Terminals

**2. Modellierung der
Verkehrsströme
via MEGAHUB**

(Bedienkonzept)

- Fahrpläne /
Kapazitäten für
- Rhein Routes
 - MEGAHUB - Shuttle Service

**4. Vergleich
Ausgangslage
versus
Bedienkonzept**

- Transportkosten
- Laufzeiten
- Abfahrtsfrequenzen
- Callsize

**3. Produktionsmittel
MEGAHUB**

Layout, Equipment,
Betriebskonzept ,
Kosten (Investment /
Betrieb)

Flottenbedarf
Kosten

Mengenentwicklung am Megahub

2011	829.000 TEU
2017(+25%)	1.036.250 TEU
2020(+100%)	1.658.000 TEU
2025(+125%)	1.865.250 TEU

Einschätzung der Wirtschaftlichkeit

- Geringere Kosten für den Transport, aber Zusatzkosten durch Megahub-Umschlag
- Zusatzkosten durch weiteren Umschlag können **derzeit** nicht kompensiert werden
- Aber: Änderungen absehbar:
 - ✓ Oktroyierter Modal Split erhöht die Mengen (Kostendegression)
 - ✓ Anlastung externer Kosten bis 2020
 - ✓ Umweltbilanz von Transporten spielt zunehmend eine Rolle bei der Verkehrsträgerwahl

Herausforderung Kooperation

- Eine enge Zusammenarbeit der Operateure ist notwendige Voraussetzung
- Kartellproblematik
- Commitment
- IT-Landschaft muss angepasst werden
- Wie wird abgerechnet?

Fazit und Ausblick

- Logistischer Ansatz, strukturelle Problem im Container-Binnenschiffsverkehr zu lösen
- Derzeit betriebswirtschaftlich nicht darstellbar
- Öffentliche Förderung des Terminals könnte jedoch das Konzept kurz- und mittelfristig tragfähig machen
- Die Zeit ist noch nicht reif, aber der Tag wird kommen!