

Liegeplatztreue und was sie Ihr Gate kostet

Wie aus einer Abweichung am Kai eine Schlange am Gate wird — und welche vier Zahlen Sie brauchen, bevor Sie darüber streiten können.

Hafenlogik-Whitepaper · Terminalbetrieb · September 2026

1. Die zwei Uhren

Fast jeder Streit über Ankunftspünktlichkeit, den wir schlichten sollen, ist in Wahrheit ein Streit darüber, welche Uhr abgelesen wird. Die Reederei misst gegen den veröffentlichten Fahrplan, der vor Wochen festgelegt wurde. Das Terminal misst gegen das am Vorabend vereinbarte Liegeplatzfenster — die einzige Zahl, mit der seine Yard-Planung tatsächlich arbeiten kann. Beide Seiten haben für ihre eigene Messung recht, und keine der beiden Zahlen hilft dem Gate-Team weiter.

Bevor Verbesserungsarbeit überhaupt möglich ist, müssen sich beide Organisationen auf eine einzige Ankunftsgröße mit einem einzigen Verantwortlichen einigen. Nach unserer Erfahrung ist das die prognostizierte ETA gegen das vereinbarte Liegeplatzfenster, in Minuten, jeden Abend zu einer festen Uhrzeit veröffentlicht.

2. Wie die Verteilung aussieht

Treffequoten werden meist als eine einzige Prozentzahl genannt, und genau das verdeckt die Form des Problems. In einer typischen Zwölf-Wochen-Stichprobe an einem mittelgroßen Terminal der Nordrange erreichen rund 60 Prozent der Anläufe das vereinbarte Fenster, die mittlere Abweichung liegt zwischen 80 und 110 Minuten. Dieser Mittelwert ist nicht die nützliche Zahl.

Nützlich ist die Konzentration. Zwei Drittel der gesamten Verspätung entfallen üblicherweise auf etwa jeden achten Anlauf. Diese Anläufe sind nicht zufällig: Sie werden von Wetter auf dem vorherigen Schenkel, einer verpassten Tide oder einem Liegeplatzkonflikt im Vorhafen bestimmt. In den meisten Fällen sind sie am Vortag um 18:00 Uhr bereits bekannt oder erkennbar.

3. Warum das Gate dafür bezahlt

Ein verspätetes Schiff verschiebt die Arbeit nicht einfach nach hinten. Es verdichtet sie. Dieselbe Löschemenge muss nun in weniger Stunden durch den Yard, was die Yard-Dichte genau in den Blöcken erhöht, von denen das Gate abhängt. Das erhöht die Umstapelquote, und das verlängert jede Lkw-Transaktion, die diese Blöcke berührt.

Deshalb erreichen Gate-Schlangen so oft ihren Höhepunkt zwei bis vier Stunden nach einem Anlegen, von dem am Gate niemand erfahren hat. Das Gate-Team trägt eine Entscheidung aus, die am Kai getroffen wurde.

4. Die vier Zahlen

- Fenstertreue: der Anteil der Anläufe, deren Festmachzeit innerhalb des vereinbarten Liegeplatzfensters liegt. Eine Definition, ein Verantwortlicher, wöchentlich veröffentlicht.
- Prognosegüte bei T-12: der absolute Fehler in Minuten zwischen der 18-Uhr-Prognose und der tatsächlichen Festmachzeit. Diese Zahl sagt Ihnen, ob es sicher ist, nach der Prognose zu handeln.
- Umstapelquote je Block: unproduktive Bewegungen je produktiver Bewegung, je Yard-Block ausgewiesen statt als Terminaldurchschnitt. Der Durchschnitt sieht immer akzeptabel aus.
- Lkw-Abfertigungszeit im 90. Perzentil, nach Stunde: nicht der Median. Den Median sieht die Geschäftsführung; das 90. Perzentil erlebt das Fuhrunternehmen und nennt es Ihrem Kunden.

5. Nach der Prognose handeln

Sobald die Prognosegüte bei T-12 bekannt und stabil ist, kann die Freigabe der Gate-Slots der Prognose folgen statt dem veröffentlichten Fahrplan. Das ist eine kleine betriebliche Änderung mit überproportionaler Wirkung: Sie verschiebt Lkw-Ankünfte aus dem verdichteten Löschfenster heraus, ohne die Gate-Kapazität insgesamt zu verringern.

Sie verlangt allerdings etwas, das schwerer ist, als es klingt: Das Terminal muss bereit sein, eine Prognose zu veröffentlichen, die falsch sein kann, und der Kunde muss bereit sein, gegen eine Prognose statt gegen eine Zusage zu planen. Wo beide Seiten das akzeptieren, verbessern sich Fenstertreue und Abfertigungszeit gemeinsam. Wo eine Seite es nicht tut, hilft keine Messung.

6. Was das nicht behebt

Disziplin bei Liegeplatzfenstern behebt kein Terminal, dem bei der heutigen Menge strukturell Kailänge, Kranleistung oder Yard-Fläche fehlt. Zeigt das Engpassmodell, dass die Restriktion am Kai greift und nicht an der Schnittstelle, ist die Antwort eine Investition — und es ist ehrlicher, das früh zu sagen.

Ebenso wenig behebt es eine Yard-Zuteilung, die langstehende Exportboxen neben das Gate legt. Das ist ein eigenes Problem mit einer eigenen, günstigeren Lösung.

Zu diesem Papier

Verfasst von Dr. Annika Rehder, geschäftsführende Partnerin, Hafenlogik. Die genannten Werte sind Spannen aus unseren eigenen Mandaten seit 2013 und bewusst als Spannen angegeben: Die exakten Mengen unserer Mandanten sind vertraulich. Nichts in diesem Papier identifiziert einen Mandanten.