

Nicht sexy, aber unverzichtbar

06.07.2012 16:00

Ursprünglich hat die **Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA)** die Tochter **Container-Transport-Dienst (CTD)** gegründet, um die Umfuhren besser zu organisieren. Doch mittlerweile hat der Dienstleister sein Spektrum erweitert und will weitere Märkte für sich erschließen.

Die HHLA steht für Containerumschlag. Sie steht für Terminals im Hamburger Hafen , wo riesige Containerbrücken Tausende Boxen in Windeseile über die Kaikanten hieven. Und die HHLA steht für ausgeklügelte Hinterlandanbindungen per Bahn, die dafür sorgen, dass der Hafen nicht an Containern erstickt.

Und der LKW? Ach ja, der gehört natürlich auch irgendwie zum Hafen und damit zur HHLA . Auch wenn dieser in den Imagebroschüren der Umschlagsgesellschaft nur ganz hinten einen Platz findet. Dabei gehört zur HHLA auch die CTD (Container-Transport-Dienst GmbH), die viele dieser LKW im Hafen steuert. "Bei den Umfuhren im Hafen sind wir Marktführer." Diese Feststellung von Marcus Bönning, Geschäftsführer der CTD, mag so manchen überraschen. Denn im Hinterland setzt die HHLA auf die Bahn. "Der Aufbau von Hinterlandterminals ist eine wichtige Voraussetzung dafür, dass weitere Verkehre von der Straße auf die Schiene verlagert werden können", heißt es in der Nachhaltigkeitsbroschüre der HHLA .

Fühlt Bönning sich daher wie das fünfte Rad am Wagen des HHLA -Konzerns? "Nein", antwortet der gelernte Betriebswirt gelassen. Ihm ist bewusst, dass der LKW im Vergleich zu Bahn und Binnenschiff ein Imageproblem hat. "LKW sind nicht so richtig sexy", urteilt Bönning, "und deshalb steht der LKW auch bei der HHLA nicht so in der Öffentlichkeit".

Dennoch sei der LKW unverzichtbar. "Der LKW ist die Basis für viele Transporte, auch bei uns", sagt Bönning, der als Seefrachtspediteur jahrelang in Fernost gearbeitet hat, aber auch Bereichsleiter Nationale Verkehre einer Spedition war und somit beide Seiten gut kennt.

Seine These zur Bedeutung des LKW belegt er mit Zahlen: "Wenn von 70 Prozent Marktanteil der Schiene im Hinterlandverkehr die Rede ist, betrifft das Transporte ab 150 Kilometer Entfernung. Der Hafen Hamburg hat jedoch auch ein sehr hohes lokales Aufkommen, für das vor allem der LKW zuständig ist. Deshalb werden die Hälfte bis zwei Drittel aller ankommenden und abgehenden Container im Hafen Hamburg per LKW befördert", streicht Bönning die Bedeutung des LKW heraus.

Bönning hat mit der Verlagerungsstrategie im Übrigen kein Problem: "Wir sind doch ansonsten Opfer des eigenen Erfolgs und damit des Staus, in dem wir stehen." Deshalb, aber natürlich auch aus Kostengründen, versucht CTD, die Abläufe möglichst effizient zu organisieren.

Automatik ersetzt den Disponenten

Im Umfuhrgeschäft, bei dem Container im Umkreis des Hafens per LKW transportiert werden, erhalten die Subunternehmen von einem Computersystem der CTD den Beförderungsauftrag. Ausgangspunkt sind die Reedereien, große Speditionen, Bahnoperatoren oder Depotbetriebe, die CTD beauftragen. Deren Aufträge werden in das CTD-System eingespielt. Hier sind die Öffnungszeiten aller Betriebe im Hafen Hamburg und in dessen Umfeld hinterlegt. Die Fahrer können sich über einen Laptop oder die verschiedenen Selbstbedienungsterminals im Hafen mit einem Passwort einloggen. Eine Automatik, die die Prioritäten der Aufträge, die Annahmezeitfenster, den Standort des Fahrers und mögliche Leerkilometer berücksichtigt, teilt dem Fahrer dann zwei oder drei Aufträge zu. "80 Prozent der Aufträge vergeben wir automatisch", sagt Bönning. Bei den anderen 20 Prozent übernehmen die Disponenten den Job.

CTD hat kein eigenes Equipment, sondern arbeitet ausschließlich mit Frachtführern zusammen. Insgesamt sind es 160. "Unser Partner ist der Klein- und Mittelständler", sagt Bönning. "Der Subunternehmer vor Ort, der die Gegebenheiten kennt, seine Fahrzeuge und die Fahrer." CTD setzt auf langfristige Geschäftsbeziehungen und versucht, über ein attraktives Angebot die Subunternehmen zu binden. "Dazu gehört eine gleichmäßige Beschäftigung, aber auch die pünktliche Bezahlung und Erleichterungen, wie die Erstellung von Gutschriften für die Betriebe. Bönning sieht CTD schon längst nicht mehr als reines Trucking-Unternehmen an, das sich auf den Raum Hamburg beschränkt. "Der nächste logische Schritt war, den Fernverkehr einzurichten", sagt Bönning. Schwerpunktmäßig in Deutschland, aber auch in andere europäische Länder. Warum, wenn dort doch auch die Bahn fährt? "Zum einen, weil es Zeiten gibt, wo die Bahn ausgebucht ist", sagt Bönning. Zudem ist der LKW in manchen Fällen günstiger, wenn beim Nachlauf lange Distanzen zu überbrücken sind. Für manche Güter ist der Transport per Bahn auch nicht möglich (zum Beispiel Kühlcontainer oder Container mit Übermaßen). Und manchmal besteht einfach Zeitdruck, sodass der LKW seine Schnelligkeit ausspielen kann.

Die Zukunftspläne von CTD

Darüber hinaus hat CTD mittlerweile Niederlassungen in Bremen, Berlin, München und Stuttgart gegründet. Denn seitens der Kundschaft ist CTD darauf angesprochen worden, ob man nicht auch den Vor- und Nachlauf zu den Containerzügen organisieren kann. Bönning kündigte an, dieses Geschäft weiter ausbauen zu wollen. "Wir wollen in Deutschland weitere, neue Standorte aufbauen, um ein flächendeckendes Netz anzubieten und dem Kunden damit ein One-Stop-Shopping zu ermöglichen", sagt Bönning. Mit dem Container-Trucking EKB Container Logistik in Bremen gibt es zudem ein gemeinsames Unternehmen, Container Inland Trucking (CIT), in dem beide ihr Netzwerk in Deutschland einbringen.

Bönning sieht die CTD mittlerweile als "Mobilitätsdienstleister", der sogar Transporte per Bahn und Binnenschiff anbietet. Tritt er da nicht in Konkurrenz zu den anderen Töchtern im HHLA -Konzern? "Nein", sagt Bönning, "wir versuchen, die beste Lösung für den Kunden zu finden und sind nicht auf einen Verkehrsträger beschränkt". Eine Aussage, die zur Nachhaltigkeitsstrategie der HHLA passt und die man sicher gerne in der Chefetage hört.

Michael Cordes