



Züge und Lkw sorgen dafür, dass Container schnell in die Häfen kommen oder diese verlassen

Ulve Nichte/Deutsche Bahn AG

In Kürze

EKB Container Logistik und die Transfracht gehören zu den großen Playern im Container-Hinterlandverkehr. Die Corona-Krise haben sie bislang besser als erwartet überstanden. Der eine wünscht sich eine schnellere Abwicklung in den Seehäfen, der andere will mit neuen Produkten mehr Boxen transportieren.



Mehr zum Thema finden Sie unter **#Seefracht**

www.verkehrsrundschau-plus.de/hashtag

Box-Experten

Sie sorgen dafür, dass die Seehäfen nicht überlaufen: die Containertrucker und die Kombioperateure. Zwei dieser Box-Experten formulieren ihre Ansprüche und die Trends im Container-Hinterlandverkehr der Seehäfen.

Wenn die Wirtschaft kränkelt, bekommen das nicht nur die Seehäfen zu spüren. Dann sind auch die betroffen, die im Hinterland dafür sorgen, dass die Container reibungslos zu- und abfließen.

Vorjahresniveau wieder in Sicht

„Die ganz große Katastrophe ist ausgeblieben“, sagt Holger Schulz, Geschäftsführer der EKB Container Logistik aus Bremen, angesichts der rückläufigen Containermengen in den Häfen. Die EKB ist einer der großen deutschen Anbieter im Hinterlandverkehr der gesamten Nordrange. Inklusive der Lkw der Subunternehmen verfügt EKB über 780 ziehende Einheiten.

„Wir liegen 2020 beim Umsatz 15 Prozent hinter dem Plan und 10 Prozent hinter dem Vorjahr“, schildert Schulz die Auswirkungen

von Covid-19 auf sein Unternehmen. Sorgen bereitet ihm aktuell, dass der Export aus Süddeutschland schwächelt. „Als Folge können wir die Paarigkeit nicht so herstellen, wie wir es gerne machen würden“, sagt der Unternehmenschef. Immerhin, die letzten Wochen verspürt er wieder eine anziehende Nachfrage. Und die derzeitigen Rückmeldungen stimmen ihn auch zuversichtlich, was das letzte Quartal 2020 betrifft: „Da könnten wir wieder das Vorjahresniveau erreichen“, so Schulz. Ebenfalls ein bedeutender Player im Container-Hinterlandverkehr ist die Transfracht – die sich aber ausschließlich auf die Schiene konzentriert. 2019 konnte das Unternehmen stolz verkünden, erstmals die Eine-Million-TEU-Grenze übersprungen zu haben. „Das werden wir in diesem

Bernd Kusber/EKB Container Logistik



„Ich wünsche mir von den Terminalbetreibern, dass sie eine garantierte Abfertigungszeit anbieten, egal wie viele Schiffe sich gerade im Hafen befinden.“

HOLGER SCHULZ,
Geschäftsführer der EKB Container Logistik

Jahr nicht schaffen“, sagt Bernd Pahnke, Sprecher der Geschäftsführung von Transfracht. „Wir haben drei schwierige Monate überstehen müssen. Im zweiten Quartal betrug das Minus 15 Prozent.“

Doch mittlerweile zieht die Nachfrage wieder an. „Bis August sind wir in diesem Jahr sechs Prozent unter Vorjahr, was eigentlich noch ganz ordentlich ist“, zeigt sich der Transfracht-Chef angesichts der Krise zufrieden. Im Juli und August habe man „den Turnaround geschafft“. „Wir werden auch nicht so weit von der einen Million abweichen, wie wir das Mitte des Jahres noch erwarten mussten“, sagt Pahnke. Doch abseits von Corona haben Schulz und Pahnke beide ihre Vorstellungen über Veränderungen im Container-Hinterlandverkehr. Für Schulz ist klar, dass sich die Abwicklung in den Seehäfen verbessern muss. „Damit waren wir noch nie zufrieden, auch wenn es schwierig ist, uns zufriedenzustellen“, übt er Kritik und ist sich seiner hohen Ansprüche bewusst. Jede Terminal-Berührung koste nun mal Zeit. Und wenn die Lkw eine Stunde länger als geplant warten müssten, gehe das auf Kosten der Umläufe. Zwar hätten sich die War-

tezeiten in den letzten Jahren verringert, aber sie seien nicht zufriedenstellend: „Ich wünsche mir von den Terminalbetreibern, dass sie eine garantierte Abfertigungszeit anbieten, egal wie viele Schiffe sich gerade im Hafen befinden.“ Das im Hamburg eingeführte Slotverfahren habe zu Verbesserungen geführt. Doch vielfach seien keine geeigneten Slots verfügbar.

Transfracht mit neuen Angeboten

Eine Verlagerung der Transporte von der Straße auf die Schiene will Schulz nicht über das Knie brechen. „Die Ladung sucht sich ihren Weg. Und der muss für den Kunden bezahlbar sein“, lautet seine Antwort auf die Bestrebungen, den Modal Split zu verändern. Doch geht er davon aus, dass die Verlagerungsdebatte wieder an Fahrt gewinnt, wenn Corona überstanden ist. EKB ist darauf vorbereitet. Seit 15 Jahren bietet das Unternehmen auch Bahntransporte an. „Täglich befördern wir von insgesamt 1800 Containern etwa 150 Boxen auf der Schiene“, so Schulz. Einer, der solche Transporte übernimmt, ist Transfracht. Der Operateur stellt sich auf weiteres Wachstum ein. „Im Dezember

werden wir erstmalig den Hafen Antwerpen anfahren“, kündigte Pahnke gegenüber der VerkehrsRundschau an. Transfracht war ursprünglich nur im Hinterland der deutschen Seehäfen tätig. 2019 wurden auch Rotterdam und Koper in das Netzwerk aufgenommen. Derzeit entfallen 90 Prozent der Mengen bei Transfracht auf die deutschen Nordseehäfen. „Das wird sich ändern“, sagt Pahnke. Denn die Kunden würden die guten Angebote der Westhäfen schätzen und diese vermehrt nutzen. Davon möchte auch Transfracht profitieren. Von Antwerpen aus will der Operateur tägliche Verbindungen Richtung Süddeutschland und nach Österreich anbieten. Pahnke sieht ein Wachstumspotenzial aber auch bei den Transporten unter 400 Kilometern. Auf diesen Distanzen würden bislang nur wenige Transporte auf der Schiene abgewickelt. Eigentlich wollte Pahnke hierzu schon in diesem Jahr entsprechende Angebote auf den Markt bringen. Doch dann kam Corona dazwischen. „Wir wollen im nächsten Jahr Container im Kurzstreckenverkehr auf die Schiene bringen, um so ein wesentliches Wachstum zu erzeugen“, kündigte Pahnke an. **cd ■■■**

Jan Scheutrow/VerkehrsRundschau



„Im Dezember werden wir erstmalig den Hafen Antwerpen anfahren.“

BERND PAHNKE,
Sprecher der Geschäftsführung von TFG Transfracht