



Die LNG-Flotte bei EKB wächst: Zu den 10 bereits fahrenden Volvo Sattelzugmaschinen mit LNG Treibstoff, sollen im Mai noch 15 weitere dazu kommen



EKB Container punktet mit cleveren Eigenentwicklungen

Teamwork und Service

1966 transportierte man den ersten Überseecontainer in Europa: EKB Container war von Anfang an dabei, als die Containertransporte begannen und nach und nach die weltweiten Transportketten eroberten. Inzwischen fahren über 800 Lkw für EKB, 300 davon aus eigener Flotte, zusammen mit 1.000 Chassis durch Europa. Mit etwa 1800 Gestellungen täglich (inkl. 150 Bahntransporten) via Nord- und Westhafen, Fernverkehr, Nah- und Feederverkehr, kommt EKB auf ein Transportvolumen von 750.000 TEU im Jahr. Hinzu kommen Binnenschiffsladungen, die die Spitzen abdecken.

Die Geschäftsführer der EKB Container Logistik GmbH & Co. KG, Holger Schulz und Reinhold Döhle, vermitteln einen gewissen Stolz, wenn sie über EKB Container sprechen. Nicht nur die traditionsreiche Geschichte des Unternehmens, sondern auch die aktuelle Aufstellung, spielen dabei eine Rolle: „Wir decken die Nord- und die Westhäfen ab, und nutzen dabei alle Verkehrsträger. Auf der Hamburg-Antwerpen-Route sind wir einer der Big Player. Wir garantieren qualitativ hochwertige, ökonomisch profitable und ökologisch wertvolle Transportdienstleistungen“, sagt Holger Schulz. „Unser Büro in Hamburg ist 24 Stunden besetzt“, ergänzt Reinhold Döhle, „dadurch können wir einen großen Teil unserer Transporte auf die Nachtzeit verlegen“, so Döhle weiter, „natürlich muss die Industrie bei dieser Disposition mitspielen, aber wir können auf diese Weise unsere Transportkapazität signifikant erhöhen. Also fahren wir Umläufe derzeit zweimal tagsüber und viermal nachts.“



Die beiden Geschäftsführer der EKB Container Logistik GmbH & Co. KG Reinhold Döhle (links) und Holger Schulz (rechts) | Bilder: EKB

Verkehre im Ungleichgewicht

In der aktuellen Lage komme für die Disponenten bei EKB aktuell die Herausforderung hinzu, dass die Container-Verkehre aus dem Gleichgewicht geraten seien. Ein Beispiel sei die Situation am Hamburger Hafen. Holger Schulz erklärt die Problematik: „Aufgrund diverser Schiffsverspätungen kommt es exportseitig zu erheblichen Verwerfungen in der seeseitigen Abfertigung innerhalb der Terminals. In der Folge ist die Stellplatzsituation für Exportcontainer in den Terminals komplett überlastet, was sich erheblich auf die anschließenden, durch uns betriebenen Hinterlandverkehre auswirkt. Neben der ohnehin angespannten Situation hinsichtlich der Verfügbarkeit freier Slotkapazi-

täten im Rahmen des Slotbuchungsverfahrens (SBV), führt dies zu zusätzlichen Restriktionen der Terminals in Bezug auf die Anlieferbarkeit von Exportcontainern. Als Konsequenz können wir keine Gewährleistung mehr für die Einhaltung von Abliefernangaben und Closings bei Abfertigung über eines der Hamburger Seehafenterminals der HHLA garantieren. Unsere Kunden müssen mit zusätzlichen Kosten rechnen (Demurrage, Detention, etc.). Auch die transportbedingte Zwischenlagerungen wird aufgrund der Knappheit von Stellplatzflächen mit erhöhten Kosten verbunden sein. Das ist alles in allem eine unglückliche Situation durch die immer noch unausgeglichene Warenströme im Export und Import, aber sicherlich auch verstärkt, durch die künstliche Laderraum-Verknappung seitens der Seereedereien“, so Holger Schulz.



LNG Lkw in der Flotte

„Nachhaltigkeit und Klimaschutz sind uns ein echtes Anliegen. Wir finden, dass eine notwendige Dienstleistung, wie Transporte, sich an die Anforderungen einer modernen Gesellschaft anpassen muss und das auch kann“, stellt Schulz klar. Auf lange Sicht hält er Wasserstoff für den Energieträger der Zukunft, sei es nun weiterhin der Verbrennungsmotor oder der Elektromotor in Verbindung mit der Brennstoffzelle. „Das wir aber noch dauern, bis Wasserstoff flächendeckend und ökonomisch einsetzbar ist“, so Schulz weiter, „wir können aber trotzdem jetzt schon etwas tun. Den E-Fuels und den Gasantrieben kommt da eine besondere Bedeutung zu. Wie haben und für den Übergang für LNG entschieden und haben auch schon 10 LNG Volvos in der Flotte, 15 weitere werden im Mai folgen.“ Auch wenn die Tank-Infrastruktur noch nicht optimal sei, könne man schon recht anspruchsvolle Touren planen, zumal die Reichweite bei einer Befüllung für etwa 800 bis 850 km reiche und das Netz beständig ausgebaut werde. Bio-LNG werde dann erstmal der nächste Schritt sein, vermutet Schulz. Schon jetzt trage der Gedanke soviel wie wie möglich im eigenen Haus zu regeln. So betreibt man eine betriebseigene Werkstatt in der 12 Schlosser sich um alles kümmern. „Was der Metallbau hergibt, sei es Fahrwerk, Container oder Chassis. „Wir bilden hier inzwischen fünf Berufsgruppen aus“, führt Döhle aus, „Kfz-Mechatroniker, Speditionskaufmann, Bürokaufmann, Berufskraftfahrer und Fachinformatiker.“

IT im eigenen Haus

Durch die Einrichtung einer eigenen IT Schmiede im Haus hat man sich zudem ein Alleinstellungsmerkmal erarbeitet: „Wir haben alles von der Buchhaltung über die Personaldisposition bis hin zum Flotten- und Transportmanagement mit dem eigenen System erfasst und im Griff. Über selbst programmierte Schnittstellen können wir die Transparenz mit unseren Kunden teilen. Diese können ihre Ladung auf den Kilometer genau verfolgen, jede Entwicklung beim Transport ist in Echtzeit abrufbar“ berichtet Holger Schulz. „Bei Standard-Lösungen ist der Datenfluss nicht optimal“, ergänzt



Die Fahrer-Smartphones sind mit der App CS drive ausgestattet, die den digitalen Frachtbrief am Display anzeigt. Sobald der Empfänger unterschrieben hat, wird die Datei an die Zentrale gesendet

Reinhold Döhle, „bei uns inzwischen aber schon. Der Datenaustausch ist zudem sicher.“ Drei Admins und vier Programmierer sorgen für möglichst reibungsfreie interne, wie externe Abläufe. Natürlich arbeite man in Bereichen, in denen es bereits optimale Lösungen gibt, mit Dienstleistern zusammen, deren Produkte optimal zu den eigenen Entwicklungen passen.

Digitaler Frachtbrief

Ein Beispiel ist die Zusammenarbeit mit der Nürnberger Software-Schmiede Cargo Support: Dreh- und Angelpunkt der Lösung von Cargo Support ist die Blockchain-Technologie. Daneben gehören die Fahrer-Smartphones zu den weiteren wichtigen Voraussetzungen für das Projekt. Die Geräte sind mit der von Cargo Support entwickelten App CS drive ausgestattet, die den digitalen Frachtbrief am Display anzeigt. Sobald der Empfänger auf dem Touchscreen unterschrieben hat, wird die Datei an die Zentrale gesendet. Dadurch liegen die quittierten Frachtbriefe unverzüglich vor. Sie werden rechtssicher und leicht auffindbar archiviert und die Aufträge können sofort abgerechnet werden. Denn hier greift sofort wieder das hauseigene System, an das die Cargo Support Lösung perfekt angeschlossen ist.

Martin Heying



Unsere neue LNG Flotte

EKB Container Logistik bietet internationale Containertransporte und alle dazugehörigen logistischen Dienstleistungen an – seit dem Tag, als der erste Container Europa erreichte.

Mit 10 Standorten decken wir heute als einziges Unternehmen der Branche die komplette Hamburg-Antwerpen-Range und das dazugehörige Hinterland ab.

Unsere Verbindungen können Sie vertrauen.

Wir unterhalten eine Flotte von mehr als 840 Lkws und 1.000 Containerchassis in Nord- und Osteuropa. Damit auf der Straße nichts passiert, sorgen wir dafür, dass unsere Fahrzeuge in technischem Topzustand sind und unsere Fahrer regelmäßig Trainings absolvieren. Tracking & Tracing erlaubt die ständige Ortung unserer Fahrzeuge via GPS.

Wegbereiter der Container Logistik

EKB Container Logistik GmbH & Co. KG | Richard-Dunkel-Straße 120
D-28199 Bremen | Tel.: +49 421 5236-0 | Fax: +49 421 52 36-159



info@ekb-bremen.de
www.ekb-bremen.de

