



EKB Container Logistik: Wie die „Grünen“ noch grüner werden wollen

105 Zugmaschinen von EKB, wie hier auf dem JadeWeserPort, fahren derzeit mit biogenem LNG. (Foto: EKB Container Logistik GmbH & Co. KG)

17. August 2023

Grün ist das Logo seit der Unternehmensgründung 1966. „Ernsthaft mit Klima und Umweltschutz beschäftigen wir uns seit 2017“, berichtet Ole Heemeyer, Kaufmännischer Leiter bei EKB Container Logistik mit Hauptsitz in Bremen. „Damals ist uns klargeworden, dass uns das Thema einholen könnte und haben erstmals eine CO₂-Bilanz aufgestellt.“ Schnell war klar, 99 Prozent der Emissionen entstehen durch den Güterkraftverkehr. Der Haupthebel würde also die Lkw-Transporte und damit das Kerngeschäft des auf Container spezialisierten Transportunternehmens betreffen, das vor 57 Jahren den ersten Container in Europa an der Kaje von Bremen entgegennahm.

„Wir sind also auf die Lkw-Hersteller zugegangen und haben gefragt, was für Treibstoffe es neben Diesel gibt“, erinnert Heemeyer. „Über Volvo und den Tankstellenbetreiber Alernoil kamen wir dann auf fossiles LNG, das wir dann später durch biogenes ersetzen wollten.“ 2019 wurden zwei

LNG-Maschinen gekauft, damals gefördert vom BAG (Bundesamt für Güterverkehr), dem heutigen Bundesamt für Logistik und Mobilität (BALM). „Im Containerverkehr, wo die Ladung nochmal schwerer ist, waren wir damals die ersten“, unterstreicht Heemeyer.

Viele Hindernisse und einige Skepsis

Schwierig war zu der Zeit einiges: „Es gab kein Tankstellennetz, die Fahrer wollten keine Gasfahrzeuge fahren und die Kunden waren nicht interessiert.“ Erst ab etwa 2021 habe das Thema dann richtig Fahrt aufgenommen: „Diese Wucht haben wir anfangs unterschätzt“, räumt Heemeyer ein. Erneut wurde Kontakt mit Altonoil aufgenommen, um über Bio-LNG zu sprechen. Weitere Fahrzeuge wurden gekauft.

„Inzwischen fahren 105 Fahrzeuge, also etwa ein Drittel unserer eigenen Zugmaschinen, zu denen rund 500 von Subunternehmen hinzukommen, mit biogenem LNG“, berichtet der kaufmännische Leiter. „Anfang August haben wir einen Abnahmevertrag über mehrere Jahre mit einer Kopplung an die allgemeinen Rohstoffpreise als Obergrenze unterzeichnet, da wir künftig ausschließlich biogenes LNG beziehen wollen. Das ist ein Privileg, da dieser Treibstoff nur für die Versorgung von 15 Prozent des Güterverkehrs ausreicht.“

Derzeit spüre er ein enorm ansteigendes Interesse der Kunden, also der Spediteure und Reedereien. „Zuletzt haben sich bei uns die Anfragen pro Monat im Vergleich zum Vormonat verdoppelt.“ Der Grund: Der Druck von Verladern auf Spediteure und Reedereien nehme zu, etwa durch die Berichtspflichten für mittelgroße und große Unternehmen, durch den Emissionshandel und auf Seiten der Endkunden, die den Klimaschutz in ihre Kaufentscheidung mit einbeziehen.

Bio-LNG als Übergangsantrieb

Die Emissionen ließen sich mit biogenem LNG zwar nicht auf Null reduzieren, „aber immerhin 95 Prozent werden dadurch vermieden.“ Es sei zudem nicht die Lösung für die nächsten 50 Jahre, räumt Heemeyer ein. „Bio-LNG ist jedoch sehr praktikabel auch für lange Strecken, bis andere alternative Antriebe so weit entwickelt sind, dass es wirtschaftlich ist und in der Praxis funktioniert.“

Genau das sei bei E-Lkws noch nicht der Fall, etwa wenn auf der Strecke von Flensburg nach Rosenheim zwei Mal vier Stunden geladen werden muss. „Hier hakt es noch an der Reichweite und an den Ladezeiträumen“, meint Heemeyer. Dennoch wurde bei EKB Ende Juli dieses Jahres der erste E-Lkw ausgeliefert. „Er ist für einen Kunden im Werksverkehr in Bremen auf dem Hof im Einsatz: wenig Kilometer, viel Leerlauf zum Laden“, fasst der kaufmännische Leiter die Bedingungen zusammen. „Das läuft gut, der Anwendungsbereich passt zum Antrieb.“

Testweise wurde das Fahrzeug auch auf der Strecke zwischen Bremen und Bremerhaven eingesetzt. „Das Ziel, in einer Schicht zweimal hin- und herzufahren ist aber nicht zu schaffen. Wenn man damit von Bremen nach Bremerhaven und zurück nach Bremen fährt, sind bei schwerer Ladung noch 20 Prozent Batterieladung übrig, bei leichter Ladung sind es 35 Prozent“, unterstreicht Heemeyer.

Fehlende Schnellladestellen

„Nötig wäre eine 300 KW-Ladesäule, mit der sich die Ladezeit auf eineinviertel Stunden verkürzen ließe. Aber auch das wäre noch 30 Minuten länger als die Standzeit in der Fahrerpause.“
Hinzukomme: „Im GVZ Bremen gibt es keine solche Ladesäule und auf dem eigenen Hof lassen

keine eigenen Säulen realisieren, da wir nur eine zusätzliche Netzanschlussleistung von 80 KW bekommen.“ Erforderlich sei eine ausreichende und komplett eigene Ladeinfrastruktur speziell für Nutzfahrzeuge. Ein weiteres Problem seien die Wartezeiten für Fahrer und die zu geringe Reichweite. „Allein für unsere 300 eigenen Lkws bräuchte es am GVZ Bremen etwa 200 solcher Schnellladesäulen“, meint Heemeyer. Erst wenn diese Bedingungen erfüllt sind, seien E-Antriebe wirtschaftlich und praktisch umsetzbar.

Nicht zufrieden ist er auch mit der Umsetzung der Mehrpreisförderung: „Es werden zwar 80 Prozent der Mehrkosten zu einem Diesel vom BALM übernommen, da dies aber mit Haushaltsmitteln für 2024 finanziert wird, bekommen wir das Geld trotz Förderbescheid erst im kommenden Jahr. Bei der Anschaffung mehrerer Lkws kommt da schnell viel Geld zusammen.“

Dennoch wird derzeit bei der EKB an Konzepten für die Umstellung weiterer Stadt- und Nahverkehre auf E-Antriebe gearbeitet. Dabei geht es insbesondere darum, wie das Unternehmen für eine eigene Ladeinfrastruktur sorgen kann. Insgesamt aber seien E-Antriebe in der Umsetzung deutlich komplexer als LNG: „Neben mangelnden Tankstellen haben wir auch noch das Problem der fehlenden Reichweite.“

Abhilfe könnten hier Batteriewechsel-Lösungen schaffen, wie sie in China bisher für Pkws angeboten werden. Nach Berichten des Portals electrive.net aus dem Juni dieses Jahres, das sich auf chinesische Medien beruft, will der chinesische Batteriehersteller CATL den nur wenige Minuten dauernden Akkutauch nun auch für schwere E-Lkw anbieten.

Unabhängig davon fehle es gegenwärtig auch schlicht am Angebot, berichtet er: „Nur etwa 50 Prozent der Hersteller bieten derzeit E-Fahrzeuge an.“ Nach seiner Einschätzung werde es aber ohnehin einen Energiemix geben. „Die Entwicklung beim Wasserstoff- und E-Antrieb mit Feststoffbatterien sehen wir in einem zweiten Schritt und behalten das im Auge.“ Fest steht für Heemeyer: „Ich kann nicht fünf Jahre vorausplanen, aber ich kann mich mit jeder neuen Technologie auseinandersetzen.“ (alb)

EKB Container Logistik

Das auf den Transport von Containern spezialisierte Unternehmen mit Hauptsitz in Bremen wurde 1966 gegründet. Derzeit sind rund 840 Trucks im Einsatz, 300 davon eigene, und 1.000 Chassis. Zum Netzwerk des Unternehmens mit rund 500 Mitarbeitern gehören 10 Niederlassungen in Nord- und Osteuropa.



Artikel

von Claudia Behrend
