



- Interview -
Mittelstand

GRÜNES LICHT

Die Transportbranche ist mitten in der Transformation. Alternative Antriebe und Digitalisierung werden schon morgen den professionellen Transportalltag prägen – auch bei der EKB Container Logistik.

Wie sieht der Mittelstand die Zukunft der Logistik? In einem Interview fühlt ConTraiLo zwei EKB-Führungskräften auf den Zahn: Holger Schulz



FÜR LNG

(50), Geschäftsführer, und Ole Heemeyer (37), Prokurist und kaufmännischer Leiter der EKB Container Logistik in Bremen. Das Unternehmen hat Bergen von Papierfor-

mularen mit dem elektronischen Frachtbrief den Kampf angesagt und stellt seine Lkw-Flotte derzeit auf Antriebstechnik mit LNG als Kraftstoff um. Umso mehr passt

dann die markante grüne Lackierung der Trucks zum ökologischen Selbstverständnis des Unternehmens. Auf LNG soll Wasserstoff folgen.



Ole Heemeyer (links),
Prokurist und kaufmännischer
Leiter EKB Container Logistik.

Holger Schulz
Geschäftsführer
EKB Container Logistik.

Fotos: EKB



Aktuell beschäftigen alternative Antriebe die Nutzfahrzeugszene. Batterieelektrische Antriebe, die Wasserstoff-Brennstoffzelle, Wasserstoff-Verbrennungsmotoren, komprimiertes und verflüssigtes Erdgas CNG bzw. LNG, sowie synthetische Kraftstoffe, sprich E-Fuels, sind im Kommen: Vertrauen Sie auf die neue Tech-

nik? Oder hat der gute alte Diesel noch lange eine Zukunft?

Heemeyer: Den E-Fuels und Gasantrieben kommt langfristig eine besondere Bedeutung zu. Wir können trotzdem schon jetzt etwas tun. Wir haben uns für den Übergang für LNG entschieden. In unserer Flotte mit 840 ziehenden Ein-

heiten haben wir immerhin schon 25 LNG-Volvos, 60 weitere werden in diesem und im kommenden Jahr folgen. Der Antriebsstrang basiert auf der Dieselmotortechnik von Volvo. Als Kraftstoffe kommen LNG und nur ein kleiner Teil Diesel zum Einsatz. Grün ist seit jeher die Farbe, die mit unserer EKB-Unternehmensgruppe in Verbindung gebracht wird. Nun legen wir mit der strategischen Neuausrichtung unseres Fuhrparks einen Grundstein, um die Emissionen erheblich zu senken und unserer gesellschaftlichen Verantwortung gerecht zu werden. Anfang 2020 sind die ersten LNG-betriebenen Sattelzugmaschinen in Betrieb genommen worden. Im Vergleich zum konventionellen Betrieb der Sattelzugmaschinen mit Verbrennungsmotoren ist somit eine Reduktion der CO₂-Emissionen von 25 bis 100 Prozent – bei Verwendung von Bio-

Elektronischer Frachtbrief

Die EKB Container Logistik führt den digitalen Frachtbrief ein und gehört damit zu den Pionieren in der Branche, denn Container werden bislang fast ausschließlich von herkömmlichen Frachtpapieren begleitet. Projektpartner ist das Nürnberger Software- und Systemhaus Cargo Support. Dessen Blockchain-Technologie hat von Anfang an Sicherheit gewährt. Während der Einführungsphase haben EKB-Kunden die Wahl zwischen ausgedruckten oder digitalen Dokumenten. Die Umstellung wird die administrativen Prozesse beschleunigen sowie zum Klimaschutz beitragen: Allein EKB spart durch den digitalen Frachtbrief jährlich bis zu 2 Mio. Blatt Papier.



kehrsbereichen. Doch Wasserstoff ist der Energieträger der Zukunft, sei es weiter der Verbrennungs- oder der Elektromotor in Verbindung mit der Brennstoffzelle. Es wird aber noch dauern, bis Wasserstoff flächendeckend und ökonomisch einsetzbar ist. Auch wenn die Tankinfrastruktur noch nicht optimal ist – man kann schon recht anspruchsvolle Touren planen, zumal die Reichweite bei einer Tankfüllung für etwa 800 bis 850 km reicht und das Netz stetig ausgebaut wird. Bio-LNG soll der nächste Schritt sein.

Gründliche betriebswirtschaftliche Überlegungen gingen dem Umstieg auf LNG voran. Die deutlich höheren Anschaffungskosten für einen LNG-Truck werden durch Einsparungen durch die Mautbefreiung bis Ende 2023 nur teilweise gedeckt. Insgesamt tritt die Kapitalrendite später ein als beim Diesel, sodass wir in der LNG-Technik eher eine Investition in die Zukunft sehen. Hinzu kommt eine hohe Unsicherheit über den

Fahrzeugrestwert am Ende der Laufzeit, da der Gasantrieb eine Übergangstechnologie ist. Auch steht die Förderung auf wackeligen Beinen. Die Investitionszuschüsse des Bundesamtes für Güterverkehr wurden zu Beginn des Jahres 2021 eingestellt.

Der Kraftstoffverbrauch und der Reparaturbedarf können ebenfalls noch nicht beurteilt werden, da wir die LNG-Sattelzugmaschinen noch nicht in langer Laufzeit erprobt haben. Fakt ist aber, dass die LNG-Technik zu Reparaturaufwendungen führen wird, die bei Dieselmotoren nicht angefallen sind. Wie gewohnt, werden wir so viel wie möglich im eigenen Haus erledigen. Wir betreiben eine Werkstatt, in der sich zwölf Schlosser um Fahrwerk, Container und Chassis kümmern. Neben Kfz-Mechatronikern bilden wir Speditions- und Bürokaufleute, Berufskraftfahrer sowie Fachinformatiker aus.

Sie sind seit Jahrzehnten im Geschäft und haben gewiss persön-

LNG – möglich. Die Planung sieht einen kontinuierlichen Austausch des Fuhrparks in den kommenden Jahren vor.

Wir prüfen zudem die Einsatzmöglichkeit von Sattelzugmaschinen mit Elektro- und Brennstoffzellenantrieb in den verschiedenen Ver-



Alconet Tankcontainer Depot

ALCONET

- Depot for (barge) handling and storage of tank containers
- Depot for periodic testing of tank containers
- Depot for maintenance and repairs of tank containers
- Depot for quick repairs of tank operators
- Depot for modification of tank containers
- Depot for renovation of tank containers
- Depot for sale and purchase of tank containers
- Depot for rental of tank containers

Tel. 0181-254400, Fax. 0181-254409, info@alconet.nl, www.alconet-containers.com



Unter grüner Flagge:
die wachsende LNG-Flotte der EKB Container Logistik aus Bremen.

lich, aber auch gesamtwirtschaftlich ein Auf und Ab erlebt – was waren goldene Zeiten, was waren harte Phasen in Ihrem Metier?

Schulz: Das ist schwer zu sagen. Jede Zeit hatte schöne Momente und Herausforderungen – für mich persönlich und für die Unternehmensgruppe. Als besonders schwierig bleibt die unmittelbare Phase

nach dem Beginn der Finanzkrise 2008 in Erinnerung, in der innerhalb von Tagen der gesamte Logistikmarkt durch Unsicherheit und erhebliche Volumenschwankungen erschüttert wurde. Es hat Jahre gedauert, um die Auswirkungen dieser Krise für die Logistikbranche zu kompensieren und wieder einigermaßen Ruhe in den Markt zu bekommen.

Täglich 1900 Containertransporte

EKB Container Logistik ist auf internationale Containertransporte und alle dazugehörigen logistischen Dienstleistungen spezialisiert. Das Unternehmen kombiniert Straße, Schiene und Wasserweg, um die Transportlösung für jeden einzelnen Container zu finden. EKB deckt als einziges Unternehmen die gesamte Hamburg–Antwerpen-Range und das dazugehörige Hinterland ab. Für die Flotte von 840 Lkw (Volvo, Daimler, MAN) und 1000 Container-Chassis (vorrangig Webtrailer und Krone) organisieren 140 kaufmännische Mitarbeiter täglich rund 1900 Containertransporte. Neben dem Stammsitz Bremen betreibt EKB Niederlassungen in Bremerhaven, Duisburg, Fussgoenheim, Gdynia, Hamburg, Leipzig, Luxemburg, Rotterdam und Wilhelmshaven.

Der Ausbruch der Corona-Pandemie war ein zweites zentrales Ereignis, das mir in Erinnerung bleiben wird. Durch den ersten Lockdown im März 2020 wurde der gesamte Markt von heute auf morgen vor nie dagewesene Herausforderungen gestellt. Ganze Wertschöpfungs- und Logistikketten sind temporär unterbrochen worden. Zudem mussten auf Ebene des eigenen Betriebs kurzfristig erhebliche Umstellungen und Anpassungen vorgenommen werden, um dem Kunden unter Pandemiebedingungen weiter einen konstant guten Service zu bieten. Neben den Schattenseiten hat die Pandemie auch Entwicklungen in unserer Unternehmensgruppe beschleunigt, zum Beispiel die schon weit zuvor eingeleiteten Projekte zur Digitalisierung unserer Geschäftsprozesse.

Wie stellen Sie sich auf die Folgen des Energiewandels für die Transportbranche ein?

Heemeyer: Hauptemissionsquelle in unserem Geschäft sind die Sattelzugmaschinen mit Verbrennungsmotor. Folglich ist der wichtigste Anknüpfungspunkt die Umstellung auf alternative Antriebe. Damit sind wir als Unternehmensgruppe noch lange nicht am Ende. Wir sind seit dem Geschäftsjahr 2020 in der Lage, unsere Emissionen im Rahmen einer einheitlichen CO₂-Bilanzierung durchgehend zu überwachen. Darauf aufbauend, haben wir verschiedene Maßnahmen ergriffen, um Emissionen weiter zu reduzieren. Neben der Umstellung bei den Sattelzugmaschinen sind wir da-

bei, den Bereich alternativer Verkehrsträger auszubauen. Dies zeigt sich in der konsequenten Ausweitung von Standorten für den Bahnverkehr – zum Beispiel Warstein in Nordrhein-Westfalen und Königs Wusterhausen in Brandenburg – sowie in der gesellschaftsrechtlichen Beteiligung an der Trimodal Logistik GmbH.

Auch bei Pkw haben wir die Umstellung auf Elektromobilität angestoßen und werden fortan ausschließlich hybride oder vollelektrische Fahrzeuge anschaffen. Die verbleibenden Emissionen versuchen wir gemeinsam mit unserem Partner Klima Invest sukzessive

durch Investitionen in Emissionsausgleichsprojekte auszugleichen. Darüber ist es uns möglich, Kunden komplett klimaneutrale Verkehrskonzepte anzubieten.

Hightech hält Einzug ins Fahrerhaus – von Telematik über den Abbiegeassistenten und den elektronischen Außenspiegel Mirror-Cam bis zum autonomen Fahren. Welche Zukunftstechnik halten Sie für nützlich?

Schulz: Grundsätzlich stehen wir allen technischen Neuerungen offen gegenüber. Die flächendeckende Ausstattung mit Telematik ist

Standard in unserem Fuhrpark. Bei der Konfiguration von neuen Sattelzugmaschinen achten wir darauf, Neuerungen wie den Abbiegeassistenten stets mit in die Konfiguration aufzunehmen. Insgesamt hat die technische Weiterentwicklung eine starke Dynamik in Gang gesetzt, die Lösungen zum Schutz unseres Fahrpersonals und aller Verkehrsteilnehmer hervorbringt und die Arbeit effizienter macht.

Zuverlässige Fahrer sind knapp und zugleich essenziell für den Fuhrbetrieb. Wie decken Sie ihren Bedarf an gut ausgebildeten Truckern?

SANY

Quality Changes the World

FULL RANGE

MOBILE HAFENMASCHINEN VON SANY -
LEISTUNGSSTARK, LANGLEBIG UND
PREISGEKRÖNTE KRAFTSTOFFSPARENDE TECHNOLOGIE

Der Sany Hybrid Reachstacker gewann den IFOY Preis 2020 (international forklift-truck of the year). Weiterhin gibt es den Sany Reachstacker mit 6 bis 7,50 m Radstand mit kurzen Lieferzeiten. Die Serien von Leercontainerstaplern und Schwerlaststaplern bieten eine Auswahl an Hubhöhen und Kapazitäten. Unsere Kunden schätzen die hervorragende Langlebigkeit und die 5-Jahre-Garantieverlängerung. Solch eine Produktqualität erreichen wir durch die solide Stahlstruktur, Premium Komponenten und ausgiebige Tests.

- + 5 Jahre Garantie
- + Premium Komponenten
- + Mehr Leistung für's Geld - reichhaltige Standardausstattung



Meilensteine der EKB-Firmenhistorie:

1966

Gründung durch Wolfgang Weber; erste Container durch Firma Kieserling Bremen.

1986

Gründung der Firma EKB Container Logistik GmbH & Co. KG durch CTS Spedition GmbH und Firma Kieserling Bremen.

1990

Eröffnung Standorte Ostdeutschland.

2014

Komplettübernahme durch CTS Spedition und Lösung von der Kieserling-Gruppe.

2016

Umzug in neue Büros an der Richard-Dunkel-Straße, Bremen. Aufbau einer eigenen IT-Softwareentwicklung.

2020

Umstellung auf LNG-Technologie.

2018

Einweihung Neubau Hamburg. Austritt des Firmengründers Wolfgang Weber.

Schulz: Das klappt vor allem mit Wertschätzung. Viele Verkehrsteilnehmer beschwerten sich über vermeintlich langsame und unvorsichtige Lkw-Fahrer und vergessen dabei, dass genau diese Mitarbeiter sicherstellen, dass alle Güter des alltäglichen Bedarfs dauerhaft zur Verfügung stehen. Achtung drückt sich dadurch aus, dass man seine Mitarbeiter ernst nimmt. Das fängt bei guter und pünktlicher Bezahlung an und hört bei sauberen sanitären Anlagen und vernünftiger Berufskleidung auf. Darauf haben unsere Unternehmensgruppe und ich persönlich als Gesellschafter-Geschäftsführer immer größten Wert gelegt. Wir waren daher vom Fachkräftemangel im Bereich des

gewerblichen Personals nicht so stark betroffen wie andere Unternehmen aus der Branche.

Prognosen zufolge nimmt der globale Transport zu – wollen Sie entsprechend expandieren?

Schulz: Wir sind seit Jahren organisch und durch gezielten Zuerwerb gesund gewachsen und werden dies auch weiter konsequent tun.

In welchen Punkten wünschen Sie sich mehr Unterstützung von der Politik?

Heemeyer: Die Politik sollte Rahmenbedingungen schaffen, die es

gerade mittelständischen Unternehmen ermöglicht, ihre Geschäftsmodelle so zu transformieren, dass sie damit gesamtgesellschaftlichen Herausforderungen gerecht werden können.

Beim Klimawandel wird immer mehr Engagement der freien Wirtschaft gefordert, es aber den Unternehmen auch nicht gerade leicht gemacht. Unternehmen wie EKB, die sich auf den Weg der Umstellung der Antriebstechnologien machen, brauchen dazu Planungssicherheit bei den Investitionen. Dies setzt auch eine Förderpolitik voraus, die eine rote Linie erkennen lässt. Gerade in diesem Bereich werden aber Förderrichtlinien immer wieder angepasst,

ohne dass sich eine Stringenz erkennen lässt.

Auch bei der Digitalisierung wünschen wir uns mehr Unterstützung. Unsere erheblichen Investitionen und IT-Projekte stoßen immer wieder an Grenzen – beispielsweise bei der Einführung des digitalen Frachtbriefs, der grenzüberschreitend aufgrund der bisher ausgebliebenen Umsetzung der EG-Richtlinie zum e-CMR in Deutschland noch nicht umsetzbar ist.

Viele Mittelständler plagt die Sorge um eine Unternehmensnachfolge. Wie vollziehen Sie den Generationenwechsel?

Schulz: Gerade für mittelständische Unternehmensgruppen ist dies von enormer Bedeutung. Häufig sind älter werdende Inhaber nicht bereit, sich rechtzeitig mit ihrem Ausscheiden zu beschäftigen. Für mich war es stets ein zentrales Anliegen, das Thema früh anzugehen. Im Fall des ehemaligen EKB-Inhabers und Gründers der Unternehmensgruppe, Wolfgang Weber, haben mein Partner Reinhold Döhle und ich frühzeitig mit ihm die Nachfolge geregelt und sind in seine Fußstapfen getreten. Auch jetzt befassen wir uns wieder mit unserer eigenen Nachfolge, sodass wir zu Beginn dieses Jahres unsere vier zentralen Führungskräfte Manuel Tönjes (Fernverkehr), Kai von Harten (Nah- und Feederverkehre), Frank Lehrmann (Multimodale Verkehre) und Ole Heemeyer (kaufmännischer Leiter), als neue Mitgesellschafter begrüßen konnten.

Wo sehen Sie das Transportwesen und Ihren eigenen Betrieb in einigen Jahrzehnten?

Schulz: Dafür wäre eine Glaskugel mit dicken Akkus gut. In der Tat befassen wir uns im Gesellschafterkreis mehrmals jährlich im Rahmen von Strategiemee-

tings mit genau dieser Frage. Ich bin davon überzeugt, dass sich innovative, digitale und klimaneutrale Logistikkonzepte durchsetzen werden. Deswegen tätigen wir erhebliche finanzielle Investitionen in den Klimaschutz und in die Digitalisierung, um auf dem Markt zu bestehen. Es sind mutige Investitionen, die wir mit der Überzeugung tätigen, dass sie uns mittel- bis langfristig Wettbewerbsvorteile verschaffen.

Wie betrifft die Corona-Ausnahmesituation Ihr Unternehmen?

Heemeyer: Auch wir haben Beeinträchtigungen durch die Pandemie, sowohl durch getroffene Maßnahmen – von den Hygienevorkehrungen über Homeoffice bis zum Testkonzept – in Bezug auf die Arbeitsabläufe als auch aufgrund von Umsatzschwankungen. Wir müssen aber fair bleiben und auf andere, wesentlich stärker betroffene Unternehmer aus der Veranstaltungs- oder Gastronomiebranche schauen, die durch ein tiefes Tal gehen. Insoweit möchten wir uns an dieser Stelle nicht beschweren.

Machen Sie von der Lkw-Abwrackprämie Gebrauch?

Heemeyer: Von der Lkw-Abwrackprämie profitieren nur Halter von Sattelzugmaschinen mit älteren EU-Abgasnormen. Da wir unseren Fuhrpark jung halten und damit immer mit der neuesten EU-Abgasnorm unterwegs sind, ergibt sich hier für uns keine Fördermöglichkeit. Hier setzt ja unsere Kritik an. Wer frühzeitig in einen jungen, emissionsarmen Fuhrpark investiert hat, schaut nun in die Röhre. Hingegen werden diejenigen, die lange mit den Investitionen gezögert haben, belohnt. Hier wurde aus unserer Sicht die Lenkungswirkung verfehlt.

Tanks NEU/GEBAUCHT
Pufferspeicher, Lösch-/Regenwasserbehälter, Flüssigdüngertankanlagen, Diesel-, Heizöl- u. Pflanzenölbehälter
von 1.000–300.000 l Inhalt zu verkaufen
Tel.: 07251/91 51-0, Fax: 91 51-75
E-Mail: info@barth-tank.de



ConTraiLo
Container | Trailer | Logistik

K&H Verlags-GmbH
Wilhelm-Giese-Straße 26
27616 Beverstedt
www.contrailo.de



haacon
competence in lifting technology

Passt einfach!
Individuelle Industriequalität bis 40.000 kg Nennlast.
Wenn Sie auf **Beratung** und hohen **Qualitätsstandard** nicht verzichten wollen: haacon.



Für Speziallösungen oder individuelle Anpassungen kontaktieren Sie bitte unseren Kundendienst!

haacon hebeteknik gmbh
D-97896 Freudenberg
Tel. + 49 (0) 9375 84-0
Fax + 49 (0) 9375 84-66
hebeteknik@haacon.com
www.haacon.com

