

Logistik weiter denken

Mit etwa 1800 Gestellungen am Tag kommt die EKB Container Logistik GmbH & Co. KG auf ein Transportvolumen von 750.000 TEU im Jahr. 150 Bahntransporte und das Binnenschiff optimieren die Transportketten. SUT sprach mit Geschäftsführer Holger Schulz.



In der Lkw-Flotte von EKB sind auch über 100 LNG-Fahrzeuge.

SUT: Wie geht es EKB in diesen schwer planbaren Zeiten?

Holger Schulz: Es geht uns angesichts der Umstände ganz gut. Kurz gefasst kann man sagen: Drei Jahre wachsen, ein Jahr Konsolidierung. Entscheidend ist für uns aber, ganz gleich, wie die äußeren Umstände sind, Qualität darf man zu keiner Zeit riskieren. Das gibt einen schlechten Ruf und Nacharbeiten ist mit hohen Kosten und hohem Aufwand verbunden, dann lieber den Transport etwas teurer durchführen.

SUT: Es ist aber doch das traditionelle Klagelied der Logistik, dass im Zweifel der Billigste die Ladung fährt ...

Holger Schulz: Wir reden naturgemäß immer über einen Preis, und dieser ist immer mit einer entsprechenden Leistung verknüpft. Ich will damit sagen: Die Leistung muss den Preis rechtfertigen. Und in der aktuellen Situation, mit gestörten Lieferketten und teilweise unterbrochenen Produktionen, rückt der Aspekt der Verlässlichkeit und Transportsicherheit wieder in den Vordergrund. Das ist eine gute Nachricht für ein Unternehmen wie EKB, denn unsere Philosophie ist ja genau das: Eine hohe Transportqualität, verknüpft mit ergänzenden Dienstleistungen, ist nachhaltig und zählt am Ende eben doch mehr als der niedrigste Preis. Wir können gutes Equipment in ausreichender Menge bereitstellen und dann ein entsprechendes Preisschild daranhängen. Das haben wir schon vor den ganzen Krisen so gemacht. Durch die extreme Störung der Abläufe ist es allerdings so, dass wir auch tatsächlich höhere Kosten haben, Stichwort Congestion usf. Unsere Dispo ist derzeit deutlich aufwändiger, Häfen sind verstopft, die Infrastruktur ist vierzig Jahre vernachlässigt worden – das merken wir auch im Hafen Hamburg ganz deutlich. Mit einer

guten Import-Export-Kombination bekommt man auch viel wieder in den Griff, aber irgendwann wird es eben doch zu eng.

SUT: Zumindest im Bereich Straße und Schiene soll ja nun nachgebessert werden.

Holger Schulz: Trotzdem wird es erst einmal schlimmer werden, denn die Struktur muss ja instandgesetzt werden, dabei wird die Mobilität behindert. Dazu gibt es auch keine vernünftige Alternative, denn wenn wir nichts machen, geht in zehn Jahren gar nichts mehr. Wir altgedienten Logistiker sind ja auch so groß geworden, dass wir Sachen möglich machen, die unmöglich erscheinen. Das werden wir also wieder einmal hinbekommen. Es muss aber an der Struktur gearbeitet werden, sonst kann am Ende auch der kreativste Logistiker nichts mehr machen. Mit Überbuchungen, Transportmittelknappheit und dergleichen jonglieren wir ja schon immer. An diesen Punkten nutzen wir unser Wissen und unsere Kontakte und es läuft wieder, das darf aber kein Dauerzustand sein, denn dann nutzt alles zu stark ab, vor allem unsere eigenen Ressourcen,

SUT: Vor allem droht uns dann der Versorgungsmangel, wenn den Logistikern die Ideen und Lösungen ausgehen.

Holger Schulz: Das stimmt, und Versorgungsmangel bedeutet nicht, dass mal die Butter nicht ankommt, sondern dass bei den produzierenden Unternehmen die Versorgung stockt, und dann stellt sich mit der Zeit die Standortfrage, in der Folge sind Arbeitsplätze bedroht und es droht eine weitere Abwanderung von Knowhow.

SUT: Also haben wir doch, angesichts der schlechten Verkehrsinfrastruktur, ein hohes Risiko für Versorgungsengpässe.

Holger Schulz: Die Verkehrsinfrastruktur ist unbestreitbar in einem schlechten Zustand. Wir werden uns, ganz gleich, ob zügig



Holger Schulz, Geschäftsführer der EKB Container Logistik



Abhilfe geschaffen wird oder nicht, langfristig darauf einstellen müssen, dass wir mit oder in einem suboptimalen System arbeiten. Eine Möglichkeit, damit umzugehen, ist, das System 24/7 gleichmäßig zu belasten, respektive zu nutzen. Das ist ein Konzept, das wir schon seit 2014 vorantreiben und das noch viel stärker in die verladende Industrie getragen werden muss. Wir müssen weg von dem „Morgens-um-sieben-Uhr“-Dogma. Unser Büro im Hafen Hamburg ist rund um die Uhr besetzt. Wir disponieren nachts, nur im Hamburger Hafen, vierzig Lkw, die ein Vielfaches dessen schaffen, was die gleiche Fahrzeugmenge tagsüber leisten kann. Ich kann also trotz erhöhter Fahrerlöhne und Nachtschichtzulagen einen Nachttransport günstiger darstellen als einen Tagtransport weil ich mit einem Nacht-Lkw acht Rundläufe schaffe und nicht nur fünf. Je mehr in die Nacht verlegt werden kann, und dabei geht es nicht nur um Container, umso entspannter laufen die Transporte, trotz der angegriffenen Infrastruktur.

SUT: Bleibt noch der Fahrermangel ...

Holger Schulz: Ja das stimmt, an dem Problem ist kurzfristig nichts zu tricksen oder zu optimieren, ohne ausreichendes Personal können wir auch mit aller Digitalisierung nichts mehr retten. Ich kann ganz gut einschätzen, was wir mit IT schaffen können, denn wir haben unsere IT-Abteilung in eine eigenständige Firma überführt, die EKB Digital Solutions. Das ist ein eigenständiges Softwarehaus, das natürlich unsere Inhouse-Lösungen entwickelt und implementiert, aber auch für Dritte arbeitet. Viele der Entwicklungen sind natürlich speditionsgetrieben, aber durchaus auf viele andere Unternehmensbereiche anwendbar und dafür dann auch speziell konfektioniert. Hier ist übrigens auch der Staat mit einem Ausbau der digitalen Infrastruktur gefordert. Aber für uns Spediteure gilt ganz klar: All diese wirklich guten Lösungen führen uns aus dem Problem Fahrermangel nicht heraus.

EKB Digital Solutions

Das IT-Unternehmen von EKB bietet Beratungsleistungen, wie Analysen von Prozessen und Alt-Systemen, Technologien, wie Webanwendungen und Datenbankanbindungen, API-Anbindungen an externe Plattformen, wie Fahrzeugdaten & Digitacho, Rechnungsversand, Kilometerberechnung nach EWS, Track & Trace und Schnittstellen, wie EDI-Anbindungen auf XML-Basis und Excel-Importe.

Hey

SUT: Neben Fachkräftemangel und Digitalisierung spielt der Klimaschutz eine immer größere Rolle.

Holger Schulz: Ja natürlich, und jeder will beim Klimaschutz mitmachen – aber keiner will die Mehrkosten tragen. Doch Klimaschutz ist ein erklärtes Ziel von EKB, an dem wir auch festhalten. Wir haben 70 LNG-Lkw im Fuhrpark, es kommen sogar noch weitere 35 LNG-Lkw dazu. Auf den gesamten Zyklus des Lkw gerechnet, ist LNG nämlich darstellbar. Das Kilo LNG kann ruhig einen Euro teurer sein als der Liter Diesel, die Vollkostenkalkulation geht immer noch auf. Wir landen tatsächlich beim „Break-even“ – solange wir die Mautbefreiung für LNG haben. Unser Unternehmen wäre sogar in der Lage, ab 01.01.2024 unsere Flotte mit Bio-LNG zu betreiben. Aber wir wissen immer noch nicht, wie die Bemautung ab 2024 bezüglich der CO₂-basierten Maut aussehen wird. Da braucht die Branche schnell klare Konditionen. Ich glaube im Übrigen auch, dass wir in Zukunft einen Energiemix in den Transportflotten haben werden: Elektro, Gas und Wasserstoff. Von daher sehe ich LNG keineswegs nur als Brückenlösung.

Martin Heying

Anzeige

EKB CONTAINER LOGISTIK



1966 transportierten wir den ersten Überseecontainer in Europa. Wir waren von Anfang an dabei, als die Containertransporte begannen und nach und nach die weltweiten Transportketten eroberten. Inzwischen fahren 840 Lkw für EKB, 300 davon aus eigener Flotte, mit 1.000 Chassis durch Europa.

Innovative Logistik-Konzepte

- Containerverkehre und Transporte national / international
- Service rund um den Container
- Kombinierte Verkehre (LKW, Bahn und Binnenschiff)

Individuelle Lösungen

- Spezialfahrzeuge
- Gefahrguttransporte
- Kundenspezifische Transportabwicklung

www.ekb-containerlogistik.com

Unser neuer Imagefilm



EKB Container Logistik GmbH & Co. KG | Richard-Dunkel-Straße 120 | D-28199 Bremen | Tel: +49 421 5236 - 0 | jfo@ekb-bremen.de