

DENKFABIK



NEUE IDEEN FÜR DEN TRANSPORT DER ZUKUNFT

FEEL

ELECTRIC

Zukunft aktiv gestalten

**+ WENIGER
ABHÄNGIG SEIN**

Energieautark dank PV:
Spediteure gehen eigene Wege
Seite 08

**+ EINSTEIGEN
UND MITFAHREN**

Ein Gespräch im Autoscooter
mit Spediteur Hannes Voigt
Seite 24

**+ INNOVATIONSGEIST
WEITERTRAGEN**

Generationswechsel bei
Ansoerge Logistik
Seite 30

WAS ELEK TRISIERT SIE?

Wie wichtig Menschen soziale Interaktion ist, hat die Coronapandemie mit ihren einschneidenden Beschränkungen gezeigt. Während manchen nur der Kaffee mit guten Freunden fehlte, sehnten sich andere wiederum nach den ganz großen Veranstaltungen. Psychologisch gesehen kein Wunder: Kollektive Erlebnisse schaffen ein Gemeinschaftsgefühl und man ist innerhalb kürzester Zeit mittendrin in einem sozialen Treiben.

Die beliebtesten Events und Veranstaltungen in Deutschland sind laut einer Umfrage mit gut 40 Prozent Rock- und Popkonzerte, gefolgt von Musicals mit rund 35 Prozent. Auf Platz drei landen Stadionbesuche in der Ersten und Zweiten Bundesliga mit knapp 26 Prozent, dicht gefolgt von großen Volksfesten wie dem Oktoberfest und weiteren herausragenden Sportveranstaltungen wie Olympischen Spielen und Weltmeisterschaften. Jeweils rund 10 Prozent der Deutschen schätzen klassische Musikfestivals, Filmfestspiele und Jazzfestivals.

Quelle: [statista.com](https://www.statista.com)



Liebe Leserinnen und Leser

Die Energiewende – der Umstieg auf erneuerbare Energien – soll Versorgungssicherheit, Umweltschutz und wirtschaftlichen Erfolg verbinden. In Transport und Logistik können wir viel dazu beitragen. Und als Branche davon profitieren! Lösungen, die das Thema auf die Straße bringen, erfahren Sie in diesem Magazin: Wir zeigen, was die Nutzung aller technischen Möglichkeiten wie die elektrisch angetriebene Achse für das gesamte Ökosystem Trailer bedeuten kann. Wir stellen Spediteure vor, die die Energiegewinnung selbst in die Hand nehmen und sich durch Fotovoltaik und Co. als Betrieb energieautark machen. Wir diskutieren mit Unternehmen, welche Perspektiven sie für den Antrieb per Strom oder Wasserstoff sehen. Wir zeigen, wie die Krone Nutzfahrzeug Gruppe gemeinsam mit starken Partnern wie Trailer Dynamics beim Thema Elektromobilität im Nutzfahrzeugbereich Geschichte schreibt. Und wir erläutern, welche Kraft in digitalen Tools steckt, um Transport umweltfreundlicher, effizienter und wirtschaftlicher zu machen.

Das Thema dieser Ausgabe lautet „Feel electric“: Die Branche steht unter Strom, im wahrsten Sinne des Wortes. Der Druck, CO₂ einzusparen und Güter klimafreundlicher von A nach B zu bringen, ist hoch. Viele Lösungen dafür müssen noch gefunden werden, viele Fragen sind noch offen: Wie kann der Weg zur vollständigen Elektrifizierung von Nutzfahrzeugen aussehen? Wo steht die Batterietechnik? Und wie können Unternehmer die Technologien in ihren Fuhrpark integrieren? Antworten auf diese Fragen finden wir mit Ihnen gemeinsam.


Lassen Sie sich von diesem Magazin inspirieren!

Ihr Stefan Binnewies



Dr. Stefan Binnewies,
Chief Operating Officer,
Vorstand Krone Holding

+ FOLGEN SIE UNS AUCH AUF

-  facebook.com/kronetrailer
-  twitter.com/kronetrailer
-  tiktok.com/@kronetrailer
-  linkedin.com/company/krone-commercial-vehicle-group
-  instagram.com/kronetrailer
-  youtube.com/user/KroneTrailer
-  [allen bekannten Podcast-Portalen](#)

TITEL: KRONE FOTOS: ADOBE STOCK/VALERIA, KRONE

#05

Schwerpunkt

Feel electric

02 Denkanstoß

03 Editorial

06 Blue Notes

+ TITELTHEMA

08 Unter Strom

Unabhängig sein von den Preisen und der Verfügbarkeit von Energie? Erste Spediteure gehen eigene Wege, um sich selbst mit Strom zu versorgen.

11 Der „graue Klotz“ wird bunt

Logistikimmobilien wachsen aus ihrem schlechten Image heraus, unter anderem mit gutem Design, klimaschonender Bauweise und begrünten Dächern. Dank Fotovoltaik und Co. können sie sogar zum Energiekraftwerk werden.

18 Welche hat die meiste Power?

Ein Überblick über die aktuellen Batterietechnologien und deren Potenziale

20 Nachgefragt

Professor Achim Kampker vom Lehrstuhl für Production Engineering of E-Mobility Components (PEM) an der RWTH Aachen erläutert die Stärken und Schwächen von Batterien.



14 Zwei E-Lkws sind nur der Anfang

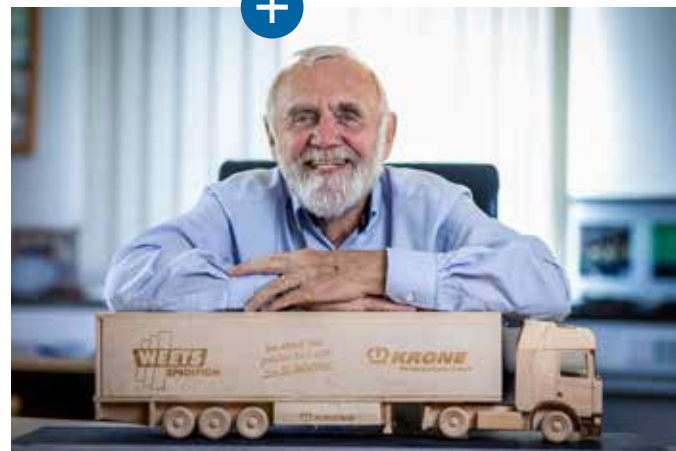
Das österreichische Transportunternehmen **Hofmann & Neffe** lotet für sich aus, ob Elektromobilität in seinen Alltag passt. Den Auftakt machen zwei vollelektrische Sattelzugmaschinen.

17 Stage

Das Ökosystem Trailer

21 Lastwagen für den Autobauer

Das VW-Werk im ostfriesischen Emden soll zum reinen E-Werk werden. Die **Spedition Weets** transportiert Batterien für die Fahrzeuge des Konzerns.



24 Mittendrin

Frank Albers, Geschäftsführer Vertrieb und Marketing des Fahrzeugwerks Bernard Krone GmbH & Co. KG, traf auf dem Hamburger Sommerdom Hannes Voigt, geschäftsführenden Gesellschafter der **Herbert Voigt GmbH & Co. KG**, im Autoscooter zum Gespräch über Elektromobilität.

29 Impulse

Was uns noch bewegt

30 Backstage

Bei Ansorge Logistik übernimmt eine neue Generation: Benedikt Roßmann folgt als Geschäftsführer auf Wolfgang Thoma. Wie gibt man Innovationskraft weiter?



32 Cold Passion

Die Anforderungen an Transporte steigen – die Nabuurs-Gruppe reagiert darauf unter anderem mit der Ökologisierung ihrer Flotte und will bis 2030 alle Kunden in Nullemissionszonen bedienen können.

35 Big Picture

Bei der „Mission Record Run“ durfte der eTrailer von Krone und Trailer Dynamics zeigen, wie viel Kraft und Emotion in ihm steckt.

36 Ideen wachsen lassen

Simone Lode, Geschäftsführerin von HHLA Next, begleitet Logistikgeschäftsmodelle von der Idee bis in die Eigenständigkeit.

39 Kolumne

IMPRESSUM

Herausgeber:
Fahrzeugwerk Bernard Krone GmbH & Co. KG
Bernard-Krone-Straße 1
49757 Werlte
www.krone-trailer.com

Verantwortlich für den Herausgeber:
Dr. Frank Albers,
Geschäftsführer Vertrieb und Marketing
Tel. +49 5951 209-200

Verlag:
DVV Media Group GmbH
Julia Schwericke (Projektleitung)
Heidenkampsweg 73-79
20097 Hamburg

Redaktionelle Mitarbeit an dieser Ausgabe:
Juliane Gringer, Robert Otto-Moog, Sarah de Preter, Julia Schwericke

Layout:
Benjamin Tafel, www.byben.de

Druck:
www.muellerditzten.de, Bremerhaven

Rechte:
Die Publikation, ihre Beiträge und Abbildungen sind urheberrechtlich geschützt. Jede Vervielfältigung oder Verbreitung muss vom Verlag oder Herausgeber genehmigt werden. Dies gilt auch für die elektronische Verwertung wie die Übernahme in Datenbanken, Onlinemedien (Internet), Intranets oder sonstige elektronische Speichermedien.

Herausgeber und Verlag schließen eine Haftung für unverlangt eingesandte Fotos, Manuskripte und sonstige Datenträger aus.

Die Fahrzeugwerk Bernard Krone GmbH & Co. KG verwendet Ihre Adresse zur Information über eigene ähnliche Produkte und Dienstleistungen gemäß § 7 Abs. 3 UWG. Sie können der Verwendung jederzeit widersprechen, zum Beispiel per E-Mail an info.nfz@krone.de

Die Datenschutzhinweise nach Art. 13 DSGVO sind einzusehen unter www.krone-trailer.com/datenschutz

Blue Notes

Neues aus der Welt von Krone

JUBILÄUM
50
Jahre



50 Jahre Coil Liner

Auf der IAA 1973 in Frankfurt stellte Krone – nur zwei Jahre nach dem Start der Produktion von Nutzfahrzeugen am Standort Werlte – dieses hoch spezialisierte Fahrzeug vor. Der Trailer wurde für die **Beförderung von Stahlrollen** (Coils) in der Automobilindustrie entworfen: Eine spezielle Mulde ermöglicht den sicheren Transport der tonnenschweren Objekte. Die IAA-Premiere vor 50 Jahren war ein voller Erfolg und heute bietet Krone vier verschiedene Grundtypen des Fahrzeugs an: den Standard Coil Liner für bis zu 30 Tonnen Zuladung, den Coil Liner Ultra in Leichtbauweise mit Querträgern, den noch leichteren und kürzeren Coil Liner Compact für ebenfalls bis zu 30 Tonnen Zuladung sowie den Mega Liner Coil in Querträgerbauweise. Für die Ladungssicherung beim Coil Liner Compact sorgt das Vario Coil System, das sich flexibel über die gesamte Länge der Coilmulde einsetzen lässt. [↪](#)

Partnerschaft mit der TIP Group

Eine Partnerschaft von Krone Trailer und der TIP Group ermöglicht den sofortigen, nahtlosen Datentransfer von Krones moderner Telematik-Hardware zu TIP-Trailer-Telematics-Anwendungen. Dank dieser integrierten Lösung werden die Trailerdaten automatisch zwischen den beiden Systemen übertragen. Krone will damit vor allem den Anforderungen der **digitalen Transformation** gerecht werden: Datenstandardisierung, Systeminteroperabilität und offene Schnittstellen. Der TIP Group ist wichtig, ihren Kunden und anderen Stakeholdern aussagekräftige Daten zur Verfügung zu stellen und damit einen entsprechend guten Service zu bieten. Die innovative Telematiklösung von Krone sorgt für die Analyse von Trailerdaten in Echtzeit und ist damit essenziell für das Angebot von Connected Services. [↪](#)



Neue Reifengeneration

Mit **Krone Trusted Tyre Comfort** (KT231) gibt es seit dem Sommer 2023 eine neue Generation von Reifen „powered by Germany“ auf dem Markt: mit fünf Tonnen Tragfähigkeit, einem robusten Unterbau, einer verstärkten Karkasse und einer verbreiterten Lauffläche sowie einem Kostenvorteil von bis zu 35 Prozent. Das Rollwiderstandslabel „B“ steht für einen geringen Rollwiderstand, gleichzeitig zeichnet sich der Krone KT231 durch kurze Bremswege und eine lange Haltbarkeit aus. Die Profiltiefe von 18 Millimetern stellt sicher, dass die Leistungsmerkmale über die gesamte Lebensdauer auf hohem Niveau bleiben. Die Reifen eignen sich für den Regional- und Fernverkehr sowie für die Distribution. Auch unter winterlichen Bedingungen beweisen sie ein hohes Leistungspotenzial. Krone-Trailerreifen sind ein Erfolgskonzept: Die 2012 eingeführten Modelle haben sich unter anderem durch eine überragend niedrige Reklamationsquote von nur 0,007 Prozent bewährt. [↪](#)



Wimmelbuch der Logistik

Die Welt der Logistik zu entdecken, ist hoch spannend: Das zeigt auch dieses **kunterbunt illustrierte Wimmelbuch**, das die Lieferketten hinter Dingen wie Smartphones aus China oder den Lebensmitteln im Supermarkt nachzeichnet. Es folgt unter anderem dem Weg eines Teddybären von der Produktion bis ins Kinderzimmer. Für die jungen Leser gibt es einiges zu sehen: von der Bestellung über die Fertigung, die verschiedenen Transportwege per Schiff, Zug, Lkw und Flugzeug bis hin zur Lieferung in das neue Zuhause. Kleine und große Wimmelfans finden hier viele witzige Details und erfahren, welche vielfältigen Berufe es in der Logistik gibt. (Bachem-Verlag, 8 Pappdoppelseiten, 14,95 Euro). [↪](#)



Weiteres Wachstum

Das Krone-Werk im **türkischen Tire** feiert 2023 sein **zehnjähriges Jubiläum**. Der Standort beliefert neben der Türkei selbst 31 weitere Länder in Europa, dem Mittleren und Fernen Osten, Afrika und Südamerika. 2022 wurden 5.500 Trailer produziert, 2023 sollen es 7.000 Einheiten werden und 2026 dann 10.000 – neben den Pritschensattelaufliegern Profi Liner und Mega Liner auch das Containerchassis Box Liner. Krone hat die 5.000 Quadratmeter große Produktionshalle in diesem Jahr rundum modernisiert und zusätzlich im Mai die 4.800 Quadratmeter umfassende neue Chassisproduktion in Betrieb genommen. [↪](#)

FOTOS: KRONE, J.P. BACHEM VERLAG

Unter Strom

Die Energiekosten steigen, die Versorgung ist teilweise instabil: Viele Speditionen wollen sich unabhängig machen von Netzbetreibern und öffentlicher Infrastruktur **und gehen eigene Wege.**

Eine Fotovoltaikanlage, die bis zu 5,5 Megawatt peak Strom liefern kann, ein Blockheizkraftwerk zur Wärmeversorgung und ein modernes Lüftungssystem für den kontrollierten, energiesparenden Luftaustausch über Heiz-Kühl-Decken: Die Ausstattung des neuen Logistikzentrums, das die Seifert Logistics Group Ende 2022 eingeweiht hat, ist konsequent nachhaltig. Mit dem Gebäude, das von der A 8 kurz vor dem Kreuz Ulm-West in Sichtweite liegt, hat sich Vorsitzender des Beirats Harry Seifert 2022 einen Lebenstraum erfüllt. Und es trägt dazu bei, die Seifert Logistics Group zukunftsfähig zu halten – denn das Unternehmen will energieautark werden: Die Fotovoltaikanlage soll für die Versorgung des Neubaus und zum Laden der E-Lkws im Fuhrpark genutzt werden. Sie ist mit einer Trafostation verbunden, über die der gewonnene Strom von den Stadtwerken in ein Umspannwerk transportiert werden kann. „Wenn es technisch und politisch möglich wäre, könnten wir diese Energie für unsere Eigenstandorte nutzen und uns in diesen Logistikhallen komplett selbst versorgen“, ist Harry Seifert überzeugt.

Zweiter „Eco Performance Award“

Die Seifert Logistics Group hat 2023 den „Eco Performance Award“ gewonnen – zum zweiten Mal. Zehn Jahre zuvor wurde das Unternehmen schon einmal damit ausgezeichnet. Die Jury ist von der ganzheitlich angelegten Nachhaltigkeitsstrategie überzeugt, die „fest mit der Unternehmensstrategie verankert“ ist. Das neue Logistikzentrum erzählt mit seiner durchdachten Ausstattung davon: Die 50.000 Quadratmeter, die hier für Lagerhallen und Büroräume entstanden sind, wurden besonders klimaschonend geplant und umgesetzt. So sind beispielsweise auch die Hallen mit Fußbodenheizung und LED-Licht-Steuerung ausgestattet. Und der Bau ist auf zukünftige Entwicklungen ausgelegt: Die Rampen sind digital steuerbar und Elektro-Lkws können geladen werden.

Seiferts persönliche Motivation für all diese Maßnahmen ist, den CO₂-Fußabdruck

zu minimieren und die Seifert Logistics Group als modernes Unternehmen zu erhalten. Die Eröffnung des neuen Logistikzentrums am Hauptsitz konnte zum 75-jährigen Bestehen der Firma gefeiert werden. „Es ist ein sehr gutes Gefühl, gerade jetzt optimal aufgestellt zu sein“, so der Beiratsvorsitzende. „Jetzt können wir weiter expandieren und Gas geben.“ Auch an das Wohlbefinden der Mitarbeiter wurde bei dem Neubau gedacht: Der Officebereich ist als moderne Open-Space-Welt gestaltet, mit flexiblen, ergonomischen Arbeitsplätzen und Kommunikationsflächen für Meetings und Ideenaustausch. Zudem gibt es das Betriebsrestaurant „Franzl“ und ein hauseigenes Fitnessstudio, in dem das Team kostenlos trainieren kann.

„Die Bilanz muss stimmen“

In technologischer Hinsicht ist Seifert offen für den Weg Richtung Energieautarkie: Es wird an einer eigenen Produktion von grünem Wasserstoff gearbeitet, um damit angetriebene Fahrzeuge einsetzen zu können. „Als Unternehmer will ich immer vorangehen und neue Technologien nutzen. Es muss sich aber auszahlen, die Bilanz muss stimmen. Im Moment kosten elektrische Sattelzugmaschinen noch drei- bis viermal so viel wie dieselbetriebene – und wenn die Subventionen wegfallen, rechnet es sich nicht. Deshalb halte ich mir Optionen offen, →

+ HARRY SEIFERT

Harry Seifert stieg 1976 in das Familienunternehmen, das heute als Seifert Logistics Group rund 4.000 Mitarbeiter zählt, ein. Er verjüngte die Führungsmannschaft und gab Anfang 2022 die Firmenleitung an Wegbegleiter Axel Frey ab. Seither agiert er als Beiratsvorsitzender.



Die neue Lagerhalle der Seifert Logistics Group bietet mit Fotovoltaik-Anlagen Klimaschutz und Energieeffizienz. Für die Mitarbeiter stehen unter anderem ein modernes Betriebsrestaurant und ein Fitnessstudio zur Verfügung.



schaue beispielsweise auch auf E-Fuels und kann immer flexibel und dynamisch reagieren.“

Auch Dr. Jörg Mosolf, Vorstandsvorsitzender und Geschäftsführer der Mosolf-Gruppe, strebt Energieautarkie an: „Wir wollen uns unabhängiger von der Volatilität der Märkte machen, um unsere Energieversorgung abzusichern.“ Er hat bereits eine 18 Megawatt starke Fotovoltaikanlage in Rackwitz bei Leipzig installiert, in Kippenheim sollen 30 Megawatt folgen. Ein gruppenweiter Plan sieht ein Ziel von insgesamt 120 Megawatt vor. „Die große Herausforderung sind die Anschlüsse zu den Energieversorgern“, so Mosolf. „Und die jahreszeitlichen Schwankungen: Im Moment wäre den Planungen nach gesichert, dass wir uns vom Frühling bis zum Herbst mit eigenem Strom versorgen können. Im Winter müssen wir noch zukaufen.“

Kalkulierbare Kosten und Versorgungssicherung

Neben der Unabhängigkeit ist für Mosolf vor allem wichtig, dass die Kosten kalkulierbar

+ DR. JÖRG MOSOLF

Dr. Jörg Mosolf ist ausgebildeter Speditionskaufmann, hat in St. Gallen studiert und in Prag promoviert. Seit 2002 ist er geschäftsführender Gesellschafter der Mosolf-Gruppe. Im April 2018 wurde er Präsident des Deutschen Verkehrsforums (DVF).



werden – auch bei einer größeren E-Lkw-Flotte. „Wir bauen diese Stück für Stück auf. Auch wenn wir noch nicht sicher sind, welchen Anteil elektrisch angetriebene Fahrzeuge an unserem Fuhrpark haben werden, ist klar, dass ein Teil mit Strom fahren wird.“ Erste Überlegungen, in Richtung Energieautarkie zu gehen, hatten er und sein Team lange vor dem Ausbruch des Ukraine-Kriegs. „Durch dieses Ereignis kam der Aspekt der Absicherung unserer Versorgung hinzu, vorher waren unsere Pläne vor allem eine Strategie. Und zu der gehört, dass wir technologieoffen sein wollen. Deshalb investieren wir in erneuerbare Energien: Neben der Sonnenkraft werden wir zum Beispiel auch Windenergie nutzen.“

Mosolf hat jede Menge Ressourcen in das Thema gesteckt: „Wir haben eine eigene Abteilung dafür gegründet und Fachleute eingekauft. Denn um diesen Weg zu gehen, muss man unter anderem Netzentgelte und Energieversorger verstehen, sich sehr viel Wissen aneignen. Da wir Pionier sind, haben wir aber auch eine entsprechend steile Lernkurve und am Ende die Kompetenz im eigenen Haus. Der Weg dahin ist steinig, aber wir gehen davon aus, dass er sich auszahlen wird.“ Aus der Stromproduktion ein Geschäft zu machen und überschüssige Energie zu verkaufen, hatte Mosolf nie im Sinn. „Wir sind offen für Partnerschaften, aber der Handel mit Strom ist nicht unsere Motivation.“

Logistikbranche als Versorger etablieren

Die Logistikbranche als Versorger zu etablieren – darum ging es Kuno Neumeier, Sprecher des Themenkreises Logistikimmobilien der Bundesvereinigung Logistik (BVL) e. V. und CEO der Logivest-Gruppe, als er im Oktober die Initiative „Power of Logistics“ ins Leben rief. ➔

FOTOS: SEIFERT LOGISTICS, MOSOLF



Der „graue Klotz“ wird bunt

Die Entwickler von Logistikimmobilien entkräften Kritik mit smarten Upgrades. Moderne Lagerhallen bieten echte Mehrwerte.

Perspektivwechsel

Das Image von Logistikimmobilien war lange kein gutes. Als große, in der Regel nicht sehr attraktive Klötze nehmen sie wertvolle Bodenfläche ein, aber schaffen wenig Arbeitsplätze. Bei Gemeinden haben Logistikansiedlungen deshalb oft schlechte Karten, wenn sie Flächen nachfragen. Doch viele Entwickler und Projekte zeigen nun erfolgreich, dass es anders geht.

Da wird die Lagerhalle besonders klimaschonend gebaut und mit Fotovoltaik auf dem Dach zum Energiekraftwerk. Integrierte Büroflächen stehen den Mitarbeitern zur Verfügung. Die Hallen selbst werden ansprechend gestaltet und gewinnen Designpreise. Gemischte Ansiedlungen in Städten bieten öffentliche Flächen für Freizeit, Sport und Unterhaltung, wenn sich etwa eine

Boulderhalle Tür an Tür zur industriellen Produktion niederlassen hat. In Bienenstöcken entsteht Honig, Grünflächen schaffen Lebensräume für Pflanzen und Tiere sowie angenehme Aufenthaltsorte für die Menschen, die in den Gebäuden arbeiten oder auch in der Nähe wohnen. Die Ansiedlungen öffnen sich für alle in den Gemeinden: Mal kann die Kantine eines Unternehmens frei besucht werden, mal dürfen nachts Ladestationen an Parkplätzen für private Pkws genutzt werden. Was all diese Ideen gemeinsam haben: Statt über ihr „graues Image“ zu jammern und zu verzweifeln, ist die Branche in die Offensive gegangen, verändert sich und setzt eigene Akzente. Das sollte die Akzeptanz steigern und langfristigen Erfolg sichern. Denn fest steht: Ohne diese Flächen geht es auch nicht! ➔

ILLUSTRATION: ADOBE STOCK / KEKO-KA, ADOBESTOCK/OLEKSANDR ROZHKOV

Facts & Figures

50 MILLIONEN

Quadratmeter Dachfläche sind zwischen 2012 und 2022 auf neu gebauten Logistikimmobilien entstanden.

Das Einsparpotenzial liegt bei **960.000** Tonnen CO₂.

Denn allein die Logistikimmobilien, die zwischen 2012 und 2022 neu gebaut wurden, bieten etwa 50 Millionen Quadratmeter Dachfläche. Auf rund zwei Dritteln davon könnten Fotovoltaikanlagen installiert werden, die bis zu 2,5 Terawattstunden Solarstrom erzeugen und damit den jährlichen Strombedarf von 800.000 Haushalten decken würden. So ließen sich jedes Jahr 960.000 Tonnen CO₂ sparen. Eine beeindruckende Rechnung – „Power of Logistics“ hat sich auf die Fahne geschrieben, dieses Potenzial zu heben.

Dazu haben sich in der Initiative die Stakeholder der Logistikimmobilienwirtschaft – Logistikdienstleister, Entwickler von Logistikimmobilien, Energieunternehmen und der Jade-Weser-Port – zusammengeschlossen. Gemeinsam wollen sie die Gewinnung und Nutzung erneuerbarer Energien fördern. Unter anderem suchen sie Wege, wie Unternehmen bei der Installation von Fotovoltaikanlagen unterstützt werden können. „Diese Installationen sind komplexe Projekte, für die man sich mit Statik, Dachzustand und Netzanschluss auseinandersetzen muss“, erklärt Tilo Nahrath,

+ RICHARD SCHNEIDER

Richard Schneider ist Geschäftsführer des Logistikbauunternehmens Fabrikon GmbH. Zuvor hat der gelernte Maurer und Diplom-Ingenieur 18 Jahre für das Bauunternehmen Goldbeck gearbeitet, zuletzt als Geschäftsführer der Goldbeck Süd GmbH.



Das entspricht dem Strombedarf von etwa **800.000** Haushalten.

Auf rund 30 Millionen Quadratmetern Dachfläche könnten **2,5 Terawattstunden** Solarstrom erzeugt werden.

Quelle: Power of Logistics

+ TILO NAHRATH

Tilo Nahrath ist Geschäftsführer der RE.source Projects GmbH, die Solarprojekte entwickelt und den lokal erzeugten Solarstrom vermarktet. Zudem ist er als Berater in einer eigenen Firma tätig, die Unternehmen unter anderem bei komplexen Restrukturierungsprozessen im Bereich Renewable Energy & Real Estate begleitet.



Geschäftsführer der RE.source Projects GmbH und Sprecher der Initiative. Die Gruppe entwickelt Checklisten und Handlungsanleitungen, die helfen sollen, solche Vorhaben einfacher zu realisieren. Laut Nahrath lohnt sich die Investition in jedem Fall: „Man spart in hohem Maße Stromkosten und gewinnt vor allem auch die Sicherheit, dass man die Ausgaben dann lange im Voraus kalkulieren kann.“

Logistikflächen werden zum „Energiekraftwerk“

„Power of Logistics“ motiviert dazu, den Strom nicht nur selbst zu nutzen, sondern Logistik- und Produktionshallen zum „Energiekraftwerk“ werden zu lassen – mit einem Energiemix: Neben den Fotovoltaikanlagen auf Dächern könnten in Gewerbeparks beispielsweise auch Windräder und Blockheizkraftwerke für grüne Energie sorgen. Gleichzeitig soll der Energiebedarf der Gebäude optimiert werden.

FOTOS: FABRIKON, RE.SOURCE, LOGIVEST

Dafür braucht es Daten über deren Verbrauch. „Die werden oftmals nicht genau erfasst. Und selbst wenn sie bei modernen Projekten digital auslesbar sind, fehlen meist Informationen darüber, was in den Gebäuden passiert – so können wir nicht sagen, welche Nutzung welche Verbräuche hat“, erklärt Richard Schneider. Der Geschäftsführer der Fabrikon GmbH, die als Generalunternehmer den Bau von Logistikimmobilien realisiert, ist ebenfalls Sprecher von „Power of Logistics“.

Zusätzliche Messgeräte könnten helfen, eine nutzbare Datenbasis zu schaffen. „Man könnte dann zum Beispiel berechnen, welchen Effekt es hat, wenn man die Raumtemperatur in einer Halle senkt, und passende Empfehlungen geben“, so Schneider. „Dazu muss man aber wissen, was welcher Hebel genau bewirkt.“ Weiterhin sei eine Vereinheitlichung bei Verkabelung und Infrastruktur notwendig. Dann könnten sich Logistiker auch gegenüber den Kommunen ganz neu aufstellen und als Energieversorger präsentieren, kämen leichter an attraktive Grundstücke und könnten noch mehr „Logistikkraftwerke“ bauen: eine Win-win-Situation für alle Beteiligten.

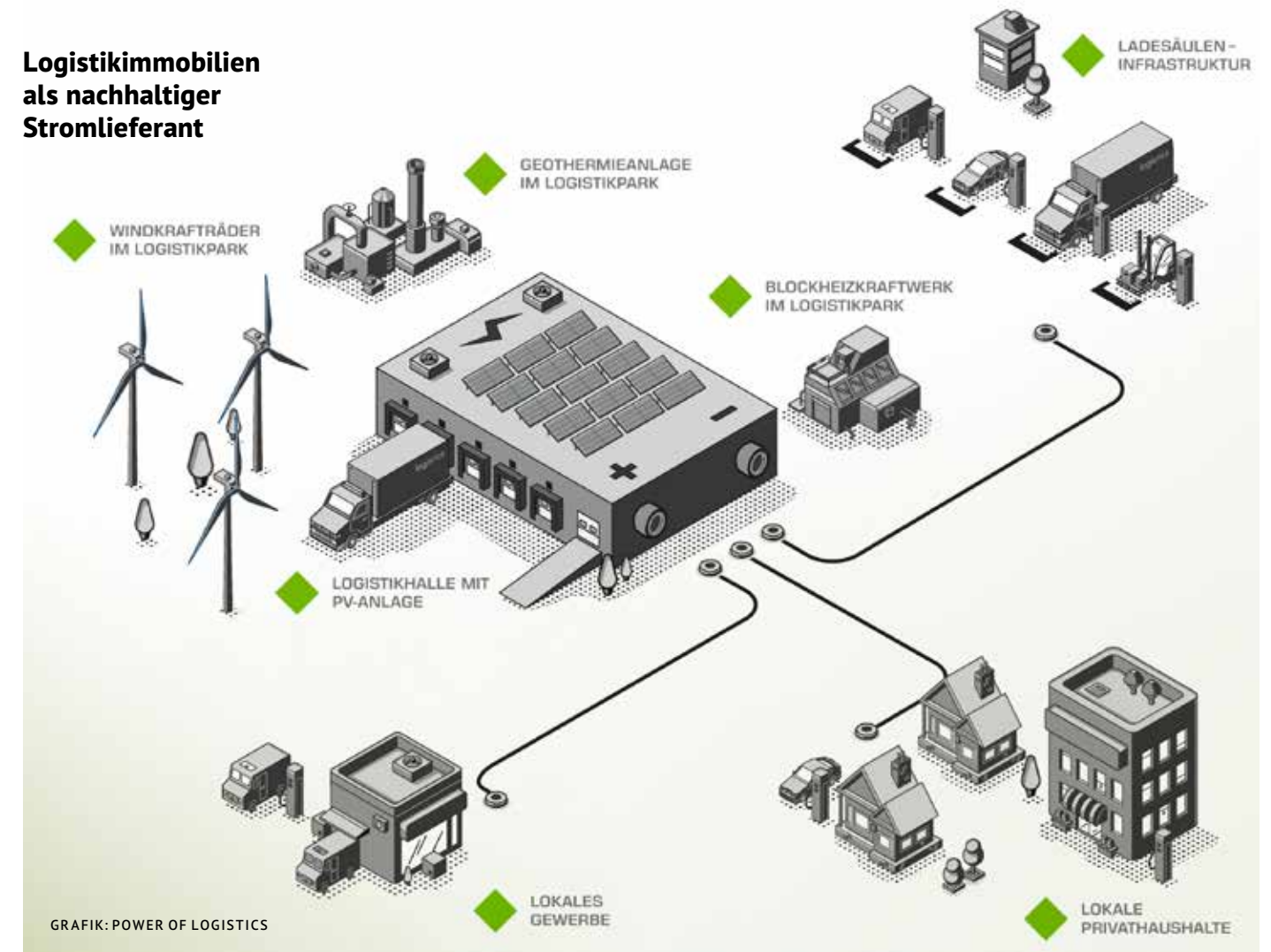
+ KUNO NEUMEIER

Kuno Neumeier ist Gründer und CEO der Logivest GmbH, eines Beratungsunternehmens mit Fokus auf Logistikimmobilien und -standorte. Er war zuvor Geschäftsführer für mittelständische Logistikdienstleister und ab 2006 Teil der Geschäftsführung von Realogis.



„Wie wichtig die Themen Energieversorgung und Energieeffizienz sind, zeigt der große Zuspruch, den wir mit ‚Power of Logistics‘ erfahren. Wenn ich die Idee von ‚Power of Logistics‘ in die Zukunft denke, dann sehe ich einen kommunalen Energiepark, der durch integrierte Windkraft- und Solarparks, Geothermie und Co. nicht nur den eigenen Bedarf deckt, sondern auch die benachbarte Kommune mit Strom versorgt“, so der Logistikimmobilienberater Kuno Neumeier. ↪

Logistikimmobilien als nachhaltiger Stromlieferant



GRAFIK: POWER OF LOGISTICS



Pioniere

„Wir haben bereits heute Projekte für bis zu 15 weitere E-Lkws auf dem Zettel.“

Elisabeth Andrieux, Geschäftsführerin Hofmann & Neffe

Das Unternehmen setzt seit vielen Jahren auf Produkte von Krone, vor allem bei Stahlkoffer-Wechselbrücken für Lebensmitteltransporte und bei Sattelauflegern.

Zwei E-Lkws sind nur der Anfang

Das Transportunternehmen Hofmann & Neffe setzt auf **Elektromobilität**: Zwei neue vollelektrische Zugmaschinen im Fuhrpark legen den Grundstein für eine emissionsarme Flotte.

Beim oberösterreichischen Transportunternehmen Hofmann & Neffe setzt man auf grüne Energie – und Unabhängigkeit von der öffentlichen Versorgung: 2022 wurde die Fotovoltaikanlage auf den Dächern der Firmengebäude großflächig erweitert. Ende 2023 nimmt das Team sogar einen eigenen Trafo mit einer Kapazität von 1,5 Megawatt in Betrieb, der einerseits den Strom der Fotovoltaikanlage ins Netz einspeisen und andererseits den benötigten Strom für die Ladeinfrastruktur der E-Lkws liefern kann. Es werden sechs Ladepunkte für E-Lkws installiert – zwei davon als Supercharger mit 300 Kilowatt. Alles ist also vorbereitet für einen zunehmend emissionsarmen Fuhrpark: Zwei vollelektrische Zugmaschinen sind seit Kurzem für das Unternehmen im Einsatz – und sie sollen nur der Anfang sein. „Wir wollen die Stabilität der Netze selbst absichern“, erklärt Geschäftsführerin Elisabeth Andrieux mit Blick auf die Trafoanlagen am Firmenstandort. „Die öffentliche Infrastruktur ist bisher nur wenig ausgebaut. Über eigene Ladestationen können wir unsere Fahrzeuge auch zwischendurch am Tag laden und dadurch ihre Reichweite erhöhen.“

Intensive Testfahrten

Mit dem Thema alternative Antriebe haben sich Andrieux und ihr Team seit Anfang 2022 intensiv auseinandergesetzt. „Für uns war klar, dass darin eine gute Möglichkeit liegt, eine Veränderung in unserer per se emissionsintensiven Branche zu begleiten.“ Angesichts der Reichweiten, die das Unternehmen hauptsächlich bedient, fiel die Wahl auf „Elektro“. Die erste vollelektrische Sattelzugmaschine zog im Februar 2023 bei Hofmann & Neffe ein, die zweite folgte im Juli. Beide waren von Anfang an für spezifische Kundeneinsätze vorgesehen, wurden aber dennoch zuvor in anderen Einsätzen intensiv getestet, um Erfahrungen entlang

der Strecke zu gewinnen. „Wir haben bereits heute Projekte für bis zu 15 weitere E-Lkws auf dem Zettel“, sagt Elisabeth Andrieux. „Viele Kunden fragen schon danach und sind bereit, gemeinsam neue Lösungen zu erarbeiten. Der Zeitpunkt für den Kauf weiterer Fahrzeuge wird von einer entsprechenden Förderlandschaft abhängen.“

Das wichtigste Ziel ist deshalb vorerst, eigene Erfahrungen mit der Technologie zu sammeln. „Wir können nur im Alltagsbetrieb selbst sehen, wie sich die Fahrzeuge auf unseren Routen im Kundeneinsatz verhalten und bewähren. Das ist dann auch für die Fahrzeughersteller wieder interessant“, so die Geschäftsführerin. Die Topografie des Landes spielt dabei ebenso eine Rolle. „Dennoch wird erst die Praxis zeigen, ob die Simulationen der Fahrzeughersteller die Realität wirklich abbilden und welche Auswirkungen Höhenunterschiede auf den Strecken auf die Reichweite der Fahrzeuge haben.“ Dabei sei beispielsweise sehr entscheidend, ob das Fahrzeug auf der Strecke mit stärkeren Anstiegen beladen ist oder nicht – und entsprechend mehr oder weniger Energie verbraucht.

Signifikante Größe in Österreich

Hofmann & Neffe ist ein Familienunternehmen. Elisabeth Andrieux hat es in vierter Generation von ihrem Vater übernommen. Heute sind rund 220 Mitarbeiter angestellt und der Fuhrpark umfasst etwa 130 ziehende und 200 gezogene Einheiten – damit hat das Unternehmen eine signifikante Größe auf dem österreichischen Markt. Die Branchen, die es bedient, sind vielfältig: von Lebensmitteln über chemische Erzeugnisse bis hin zu Baustoffen. Über den Transport von Lebensmitteln hat das Team Krone kennengelernt. „Wir nutzen die klassischen Stahlkoffer-Wechselbrücken, bei denen Krone europaweit die Nummer eins ist, für Trockenware“, sagt Paul Oberberger. Der Prokurist ist unter anderem für den technischen Bereich bei Hofmann & Neffe verantwortlich und damit für den Kauf neuer Fahrzeuge. „Natürlich haben wir auch zahlreiche Sattelaufleger mit dem Krone-Logo, zum Beispiel mit gelenkter →



„Wir haben ein tolles Team, das viel Herzblut in seine Arbeit steckt.“

ELISABETH ANDRIEUX

Das Team von Hofmann & Neffe steckt gemeinsam viel Herzblut in seine Arbeit.



Achse – da ist Krone einfach ein verlässlicher Partner für uns. In den vergangenen fünf Jahren haben wir sehr viele Koffer mit Aufbau angeschafft und sind sehr zufrieden damit.“

Hofmann & Neffe sind langfristige Kundenbeziehungen wichtig: „Wir möchten verbindlich mit unseren Partnern zusammenarbeiten und ihnen über die reine Transportleistung hinaus weitere Dienstleistungen oder Services anbieten können“, erklärt Elisabeth Andrieux. Die enge Zusammenarbeit hat den Vorteil, dass das Unternehmen die Bedürfnisse der Kunden genau kennt und adäquat darauf eingehen kann. „Zudem können wir aufgrund unserer Größe eine enorme Flexibilität ermöglichen und bei Bedarf beispielsweise Ersatzfahrzeuge und -personal stellen. Und dank flacher Hierarchien pflegen wir kurze Entscheidungswege.“

Der breit aufgestellte Fuhrpark trägt ebenfalls zur Flexibilität bei: „Wir haben Fahrzeuge mit Tanks, Planen oder die Krone-Wechselkoffer im Portfolio und können damit etwa Unternehmen aus dem Chemiebereich optimal unterstützen“, so Paul Obernberger. Er hat miterlebt, wie der Betrieb mit seinen Kunden gewachsen ist: Obernberger ist seit 39 Jahren für Hofmann & Neffe tätig. Noch länger arbeitet das Unternehmen beispielsweise mit einem der weltgrößten Chemiegroßhändler zusammen: „Als ich hier angefangen habe, sind wir für diesen Händler am freien Markt Transporte gefahren. Mittlerweile ist es ein Konzern, für den wir 19 Fahrzeuge in ganz Österreich betreiben, die Flüssig- und Feststoffe bewegen – von Lebensmittelszusätzen bis zu Lösungsmitteln. Wir sind über die Jahrzehnte mitgewachsen.“

Mit Kunden mitwachsen

Ähnlich war es bei einem Stahlkunden: „Mit ihm sind wir gewachsen, 2008 auch geschrumpft und durften nach der Krise

gemeinsam wieder erstarben. Solche Kundenbeziehungen über Jahrzehnte sind heute ja wirklich nicht mehr selbstverständlich. Aber wir pflegen das – auch andersherum: Wir sind auch unseren Lieferanten treu.“ Die Kunden profitieren von einer stabilen Versorgungssicherheit: „Wir bieten immer das passende Fahrzeug, im besten Fall mit dem genau passenden Fahrer. Vor der Herausforderung, gut qualifiziertes Personal zu finden, stehen wir natürlich genauso wie alle Mitbewerber, aber auch da sind wir recht gut aufgestellt.“

Die persönliche Note stimmt ebenfalls: „Wir haben ein tolles Team, das viel Herzblut in seine Arbeit steckt“, sagt Elisabeth Andrieux. „Das mag jede Unternehmerin über ihre Leute sagen – aber ich kann es für unsere Belegschaft wirklich nur bestätigen. Jeder bei uns hat ein echtes Interesse daran, dass alle Aufgaben bestmöglich erledigt werden. Für alle Herausforderungen, die uns den ganzen Tag in dieser lebendigen Branche begegnen, finden wir Lösungen.“ Paul Obernberger bekräftigt: „Wir sind rund um die Uhr für unsere Kunden da. Dass dies so gelebt wird, weiß ich persönlich nur zu gut: Man wird auch mal nachts aus dem Bett geklingelt, wenn es ein Problem gibt. Das gehört dazu und macht die Leidenschaft für unseren Beruf aus – dann fahren wir raus, lösen das Problem und alles läuft wieder.“

„Wir haben Fahrzeuge mit Tanks, Planen oder die Krone-Wechselkoffer im Portfolio.“

**PAUL OBERNBERGER,
PROKURIST**

FOTOS: FOTOSTUDIO EDER

Völlig neue Möglichkeiten

Über die elektrisch angetriebene Achse, mit der Trailer Dynamics den Auflieger zum **Energieerzeuger** macht, können auch weitere Technologien im Trailer konstant mit Strom versorgt werden. Maximilian Birle, Leiter Vertrieb & Service Telematics und digitale Dienstleistungen bei Krone, erklärt, was das für das „Ökosystem Trailer“ bedeutet.

Welche Rolle spielt der Trailer im Transport und mit welchen Technologien unterstützt Krone ihn?

Der Trailer ist eine eigenständige Einheit, die in einem sehr großen Ökosystem agiert und darin eine enorm wichtige Funktion übernimmt: Er hat die Ware. Erstens ist es äußerst hilfreich, deren Standort und Zustand zu kennen – technische Lösungen können uns diese Informationen liefern. Wir statten den Trailer deshalb mit einer 3D-Telematik aus, die als 1D-Basisfunktion die Ortung des Fahrzeugs ermöglicht. Weiterhin kann sie berechnen, wann der Trailer am Ziel ankommen wird, und darüber können alle vor- und nachgelagerten Teilnehmer im Ökosystem besser gesteuert und geplant werden. Zweitens müssen zum Beispiel bei gekühlter Ware die Temperaturen überwacht werden: Wenn der Temperaturreport automatisch weitergegeben wird, können die nachfolgenden Prozesse optimal gesteuert werden. Drittens schauen wir per „Smart Capacity“ in den Trailer hinein: Dieses von Krone und seinen Partnern entwickelte System kann Auskunft geben, ob sich die Ware noch an Bord befindet, nicht verrutscht ist oder beschädigt wurde. Und es kann helfen, den Trailer bestmöglich auszulasten und Leerfahrten zu vermeiden.

Das alles braucht Strom – wo kommt der her?

Direkt vom Truck, wenn der Trailer mit ihm verbunden ist. Ein Trailer ist bisher ein „Non-Power Asset“ – eine Einheit, die selbst keine Energie erzeugt oder mit sich trägt. Uns war klar: Wenn wir das ändern könnten, würden sich völlig neue

Möglichkeiten ergeben. Das Konzept von Trailer Dynamics, bei dem im Trailer eine elektrisch angetriebene Achse mit Batterie verbaut wird, eröffnet genau diesen Weg.

Weil es den Trailer elektrifiziert?

Ja, das System liefert konstant Strom und Spannung und damit können wir alle Sensoren, Aktoren und Technologien mit neuem Ansatz betreiben: beispielsweise die Kamera durchgehend live halten oder konstant die GPS-Position senden. Heute ist man damit noch vorsichtig und überlegt sehr genau, wie oft diese Informationen weitergegeben werden, denn es verbraucht jeweils eine bestimmte Energiemenge.

Was bedeutet das für das „Ökosystem Trailer“?

Durch die Elektrifizierung werden Funktionen am und im Trailer möglich, die bisher noch nicht realisierbar waren. So kann man beispielsweise eine ganz andere Sicherheitssituation darstellen: Türsensoren werden dauerhaft überwacht und jeder Zugriff kann nachvollzogen werden.

... zulasten der Reichweite?

Das ist vernachlässigbar, die smarten Funktionen brauchen in der Regel nur wenig Strom. Für den Einsatz der Technologie kommt es vielmehr auf die Konstanz der Energieversorgung an.

Was ermöglicht das für Ihre Arbeit als Innovationstreiber?

Wir können viel weiter denken. Die Maßgabe, dass es reduzierte Energiezufuhr gibt, beschränkt die Planungen nicht mehr. Daher können wir viel freier agieren, viel mehr Leistung in solche Systeme geben und uns zum Beispiel eine künstliche Intelligenz an Bord erlauben, was sonst einfach nicht machbar gewesen wäre. Energieintensive Auswertungen der Systeme werden schon innerhalb des Fahrzeugs möglich und sind damit deutlich schneller bei den Kunden. Wir testen derzeit viele Optionen und können voraussichtlich im kommenden Jahr die ersten Ergebnisse veröffentlichen.

Was macht das alles mit dem Trailer?

Er wird noch einsatzsicherer im Sinne von zuverlässiger. Der elektrifizierte Trailer ermöglicht unseren Kunden einen umweltfreundlicheren Betrieb des Fahrzeugs, spart Treibstoff, Emissionen und Kosten – und zusätzlich werden völlig neue digitale Anwendungen umsetzbar.



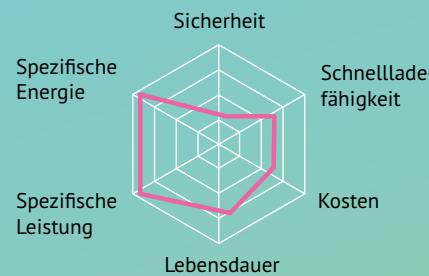
FOTO: KRONE

Welche hat die meiste Power?

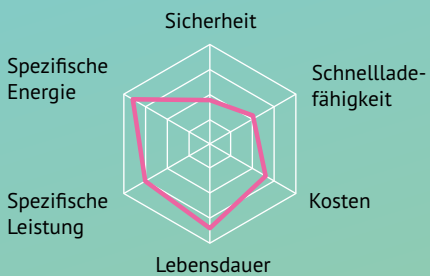
Batterietechnik entwickelt sich so rasant weiter, dass die Elektromobilität ihren Platz unter den relevantesten alternativen Antrieben behaupten kann – auch wenn es noch viel Optimierungspotenzial gibt bezüglich Reichweite, Sicherheit, Ladezeiten, Kosten, Lebensdauer und Rohstoffen. Lithium-Ionen-Zellen sind aktuell die vorherrschende Technologie, verpackt in unterschiedlichen Formaten: rechteckig (Pouch), Rundzelle und prismatische Zelle.

Zellchemie
Die Zellchemie ist ein zentraler Baustein einer Batterie und wird je nach Anwendung definiert.

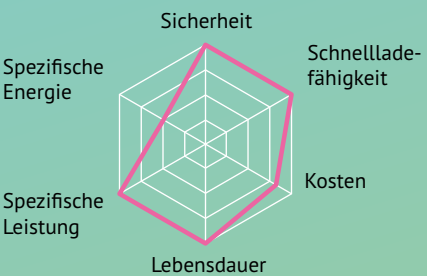
NCA
Lithium-Ionen-Akkumulator
Lithium-Nickel-Cobalt-Aluminium-Oxide



NMC 622
Lithium-Ionen-Akkumulator
Lithium-Nickel-Mangan-Cobalt-Oxide

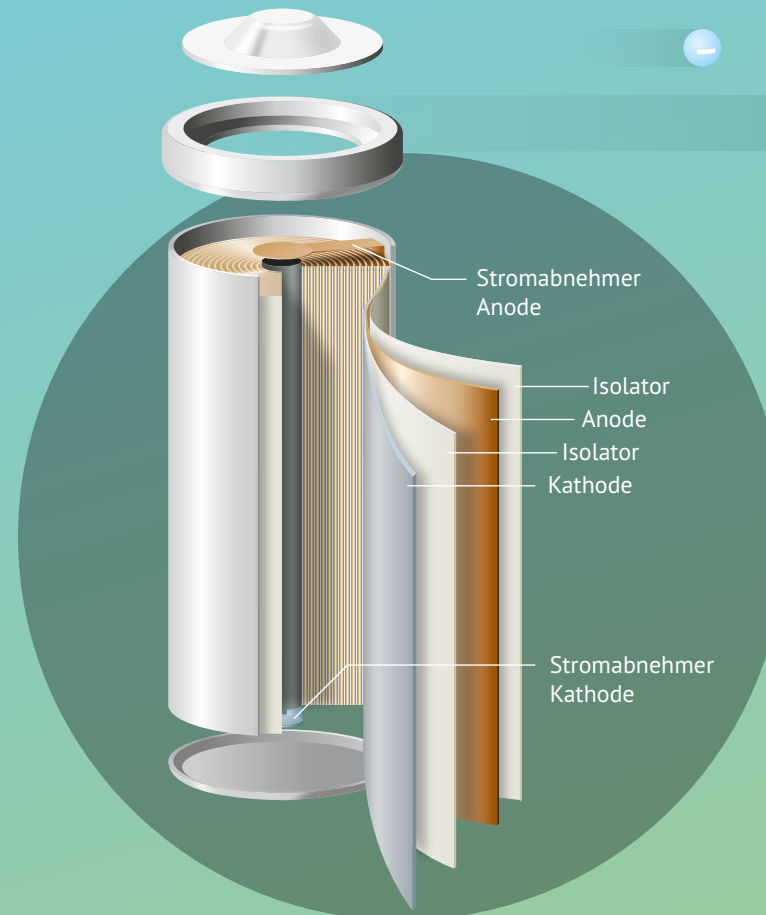
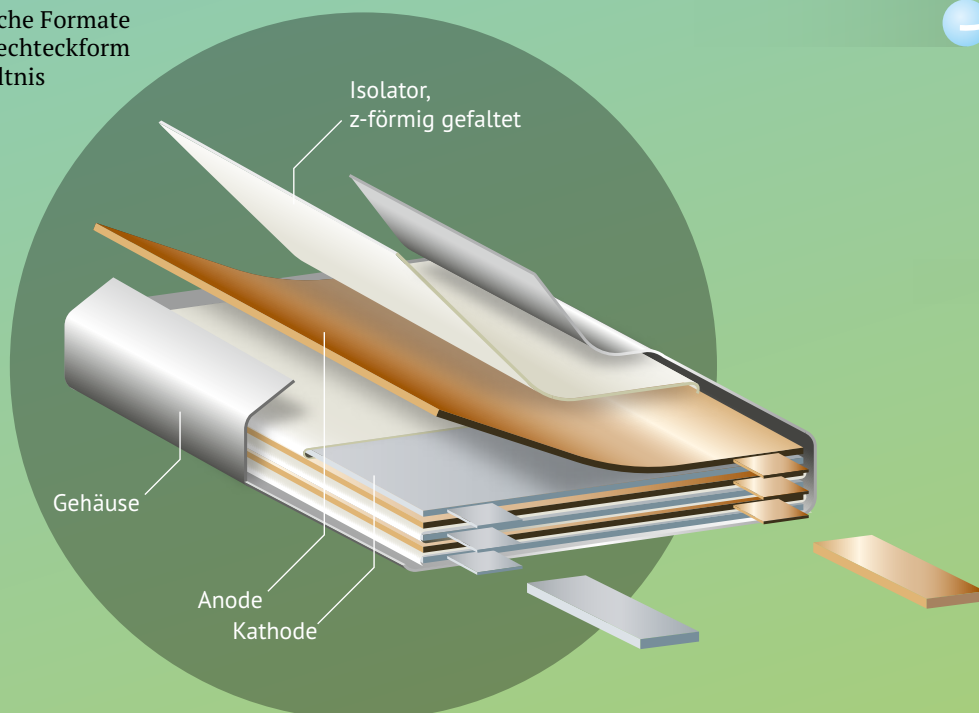


LFP
Lithium-Ionen-Akkumulator
Lithium-Eisenphosphat-Akkumulator



Pouch-Zelle

- + benötigt die wenigsten Komponenten und Materialien
- veränderliches Design/variantenreiche Formate
- effiziente Platzausnutzung durch Rechteckform
- gutes Oberflächen-Volumen-Verhältnis
- effiziente Temperaturkontrolle
- instabiles Gehäuse
- Anschwellen unter Druck
- Abdichtung sehr aufwendig
- Stapeln herausfordernd

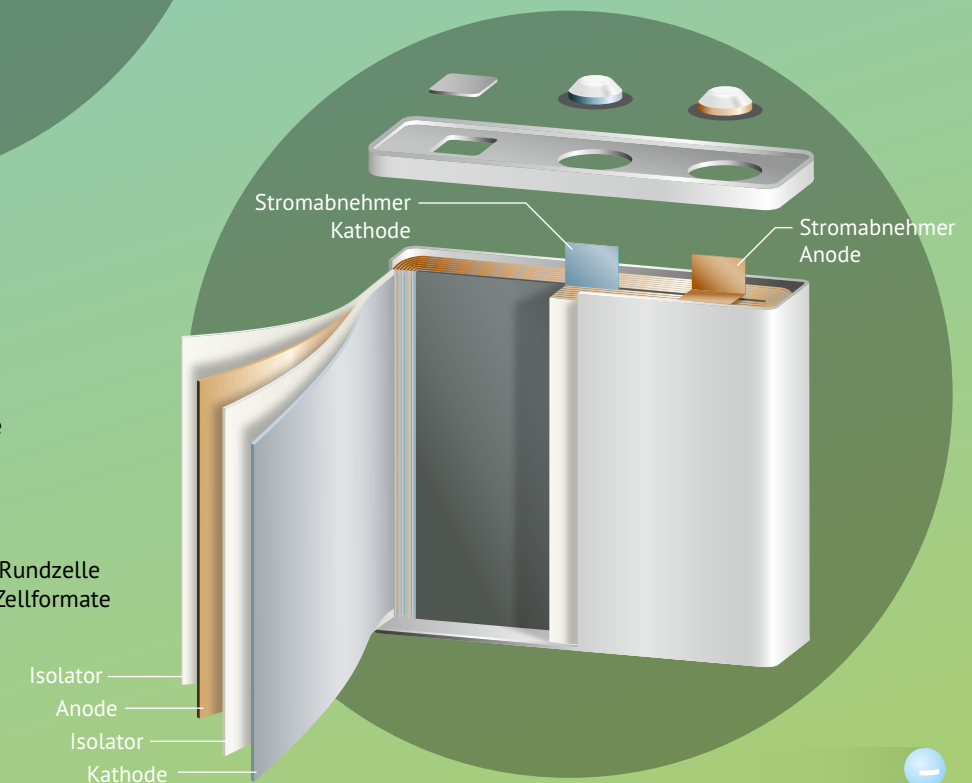


Rundzelle

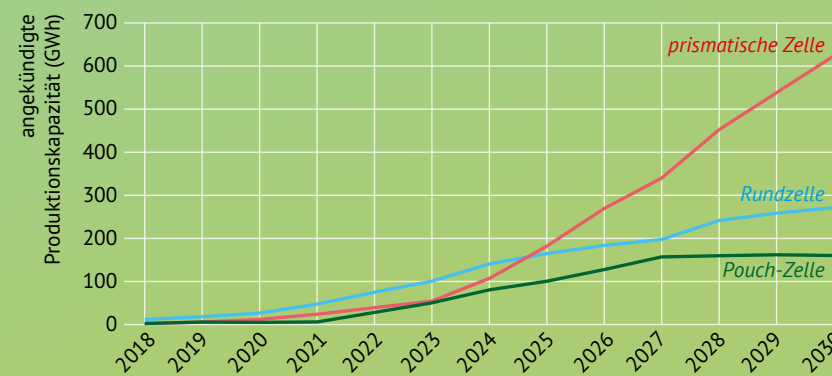
- + aktuell höchste Energiedichte auf Zellebene
- hohe Dichtigkeit und Steifigkeit
- mechanisch robust
- widerstandsfähig bei Innendruck durch Entgasung
- umfangreiche Erfahrungen im Produktionsprozess
- niedrige Herstellungskosten
- geringe Wärmeabfuhr/komplexe Kühlkanäle
- wärmeleitende Oberfläche
- ineffiziente Platzausnutzung
- niedrige Packungsdichte auf Modulebene

Prismatische Zelle

- + effiziente Packung des Zellverbunds
- hohe Dichtigkeit und Steifigkeit
- viel Volumen im Vergleich zur Oberfläche
- wärmeleitende Oberfläche
- weniger Vielfalt als bei Pouch-Zelle
- geringere mechanische Stabilität als bei Rundzelle
- aktuell geringste Energiedichte der drei Zellformate



QUELLE: PEM RWTH AACHEN ILLUSTRATOR: ARTEGRAPH/RAINER GÖTZE



Marktanteile

Die Wahl des Formats ist eine Glaubensfrage. Alle Formate haben Vor- und Nachteile und müssen spezifisch hinsichtlich ihrer Anforderungen betrachtet werden. Aktuell ist der Marktanteil der prismatischen Zelle noch am größten, aber einige Hersteller wechseln auch zur Rundzelle, sodass sich der Marktanteil vermutlich dorthin verschieben wird. Technologische Entwicklungen und Innovationen können den relativen Anteil der verschiedenen Zellformate auf dem Markt stark beeinflussen. Es gibt jedoch keine Anzeichen für ein marktbeherrschendes oder streng bevorzugtes Format.

Gemeinsam Lösungen finden

Achim Kampker ist Professor an der Fakultät für Maschinenwesen der RWTH Aachen, wo er den Lehrstuhl für Production Engineering of E-Mobility Components (PEM) gegründet hat. Im Interview erläutert er die Stärken und Schwächen von Batterien.

Welche Batterietechnologie ist die derzeit wichtigste?

Achim Kampker: Die Lithium-Ionen-Technologie hat sich etabliert und lässt sich derzeit als Standardtechnologie betrachten: Sie ist gut und sinnvoll einsetzbar. Parallel gibt es spannende Entwicklungen bei Feststoffbatterien sowie Natrium-Ionen-Batterien – sie könnten Lithium-Ionen-Batterien in Teilen oder ganz ablösen. Gleichzeitig sind bei Letzteren noch große technologische Sprünge möglich: Während bei Verbrennern Optimierungen im niedrigen einstelligen Prozentbereich generiert werden können, sprechen wir bei der Lithium-Ionen-Technologie von Verbesserungen von 30, 40 Prozent oder sogar noch mehr – und das mehrfach hintereinander. Das zeigt, dass wir da teilweise noch ganz am Anfang einer Entwicklung stehen.

Wie werden solche Entwicklungen möglich?

Es wird weltweit stark in Batterietechnologie investiert, und wenn sich mehr Menschen mit einem Thema beschäftigen, kommen meist mehr Ideen auf. So wird beispielsweise die Leistungsdichte erhöht, wenn man mehr Energie in eine Zelle packt und damit den Bauraum immer besser nutzen kann. Gleichzeitig sind Entwicklungen nicht immer rein technologisch getrieben: Natrium ist etwa als Rohstoff deutlich einfacher und in größerer Menge verfügbar als Lithium.

Woran forschen Sie hauptsächlich?

An der Prozesstechnologie – den Abläufen, mit denen Batterien produziert und montiert werden. Ich bin überzeugt, dass wir als Standort durch integrierte Produkt- und Prozessplanung punkten können. Sie kann Synergien erzeugen und vielleicht auch Deutschland als Technologiestandort wieder einen Vorsprung gegenüber Asien verschaffen.

Elektromobilität wurde lange als Zwischenlösung gesehen. Wie beurteilen Sie das?

Aus meiner Sicht haben sich diese Vorurteile zum großen Teil aufgelöst, weil wir die Herausforderungen „geringe Reichweite“ und „lange Ladezeiten“ schon massiv reduziert haben. Und in einigen Jahren wird meiner Meinung nach auch niemand mehr über mangelnde Ladeinfrastruktur sprechen müssen.

Wechselsysteme haben sich bisher nicht durchgesetzt. Sehen Sie dafür noch eine Perspektive?

Ich erachte sie nicht als zielführend, da sich die Technologie des Schnellladens so rapide weiterentwickelt. Ich kann sie mir nur für geschlossene Systeme vorstellen, also feste Logistikkreisläufe. Wechselsysteme erfordern eine sehr starke Standardisierung, und man muss viele Batterien bereithalten, was hohe Kosten verursacht.

Unternehmer müssen Investitionsentscheidungen sehr genau abwägen. Was würden Sie in puncto Batterien raten?

Die derzeit bestehende Lithium-Ionen-Technologie wird es auch die nächsten zehn, 20 Jahre so geben. Es ergibt also Sinn, sich mit ihr auseinanderzusetzen und in sie zu investieren. Weitere Technologien werden dazukommen, aber sie sind noch nicht ausgereift, daher sehe ich sie als Ergänzung. Bei schweren Nutzfahrzeugen werden synthetische Kraftstoffe, Wasserstoff und batterieelektrische Antriebe nebeneinander existieren und sich ergänzen.

Was würden Sie Spediteuren derzeit raten?

Wir müssen stärker ins Tun kommen. Technologien gegeneinander auszuspüren, ist nicht zielführend. Und man sollte auch nicht darauf warten, dass die Politik die passenden Rahmenbedingungen schafft, sondern selbst aktiv werden. Netzwerke halte ich für sehr wichtig: Nachhaltigkeit muss auch wirtschaftlich Sinn ergeben, und ich denke, gemeinsam können wir Lösungen dafür finden. ↪

+ ZUR PERSON

Achim Kampker, Jahrgang 1976, ist Universitätsprofessor an der Fakultät für Maschinenwesen der RWTH Aachen und leitet dort seit 2014 den von ihm gegründeten Lehrstuhl **Production Engineering of E-Mobility Components (PEM)**. 2010 gründete er die StreetScooter GmbH mit, die das Elektrofahrzeug Streetscooter entwickelte.



Lastwagen für den Autobauer

Das Schicksal der Stadt Emden ist eng mit VW verknüpft. Das Werk in Ostfriesland soll zum reinen E-Werk werden. Die **Spedition Weets** transportiert schon heute Batterien für die Fahrzeuge des Konzerns – und das ist nicht immer ganz unkompliziert.



„Alle Container, die in Bremerhaven, Hamburg oder Wilhelmshaven für VW ankommen, gehen durch unsere Hände.“

Jakob Weets, Geschäftsführer Spedition Weets

In Emdens Wirtschaft herrscht eine Monokultur. Seitdem der erste Käfer Ende 1964 in Ostfriesland vom Band lief, ist das Schicksal der Stadt eng mit dem Volkswagen-Konzern verbunden. Von 34.000 Arbeitsplätzen in Emden gehen mehr als die Hälfte auf VW zurück. Auch im Unternehmen von Jakob Weets spielt der Autobauer eine große Rolle. „50 Prozent hängen bei uns an VW“, sagt der 72-Jährige. Vor knapp 38 Jahren hat sich Weets mit einem Lkw selbstständig gemacht. Seit mehr als 35 Jahren übernimmt die Spedition die Überseetransporte für den Wolfsburger Konzern.

„Und plötzlich transportieren wir zwölf 40-Fuß-Container in der Woche.“

JAKOB WEETS

„Alle Container, die in Bremerhaven, Hamburg oder Wilhelmshaven für VW ankommen, gehen durch unsere Hände“, berichtet der Geschäftsführer. Das verbindet Weets zwar eng mit Volkswagen, doch anders als bei der Stadt hängt das Schicksal des Unternehmens nicht vom Werk ab.

Weets sitzt mit 72 Jahren noch immer in seinem eigenen Büro im Emdener Industriehafen. Auf einer Asphaltfläche vor dem Fenster warten Neuwagen auf ihre Verschiffung. Hinter ihm hängen Bilder aus den frühen Tagen seines Unternehmens. Die Lastwagen sind moderner geworden, Weets' Vollbart ist jetzt grauer. Während andere längst in Rente seien, habe er auf halbtags umgestellt, scherzt er: „Zwölf Stunden reichen ja auch.“ Seine drei Kinder sind bereits in den Betrieb eingestiegen. Jedes kümmert sich um einen eigenen Bereich. Denn neben Transporten und Lagerung für VW sowie andere Kunden übernimmt Weets seit einigen Jahren auch die Montage einzelner Komponenten für den Autobauer.

Batterien sind komplizierter zu versichern

Seit einigen Jahren geht zudem eine besondere Fracht durch die Hände seiner Mitarbeiter. Sie liegt in massiven grauen Stahlgestellen im Inneren der blauen Auflieger: Batteriemodule, die in den Hybridautos des Konzerns verbaut werden. Die Fracht ist nicht ganz unkompliziert. Das merkte Weets vor allem, als er die Batterien nicht nur transportierte, sondern auch

zwischenlagerte. Bis vor Kurzem befanden sich rund 2.000 Module in einer der Hallen auf dem Firmengelände. „Mehr durften wir nicht deponieren“, erklärt Weets. „Die Versicherung hatte einige Kopfschmerzen, weil das Neuland für die war – genau wie für uns.“ Dreimal täglich wurde die Temperatur aller Akkus überprüft, zusätzliche Absauganlagen mussten installiert werden. „Und wir haben einen Container mit Wasser aufgestellt“, sagt Weets. Im Falle eines Brands hätte man die Akkus sofort untergetaucht. Denn brennen die Batterien erst einmal, sind sie schwer zu löschen.

Aktuell verlassen die Akkus bei Weets die Lastwagen nicht mehr, sondern gehen direkt zu VW. „Dafür gibt es keine Auflagen dieser Art“, begründet der Unternehmer. Die Batterien selbst sind in den Stahlgestellen sicher. Gefahrgut bleiben die Akkus trotzdem. Und für solche Fälle sind seine Fahrer ohnehin ausgebildet.

Künftig, ist der 72-Jährige überzeugt, werden die Transporte weiter zunehmen. Denn auch wenn die Verkäufe von E-Fahrzeugen derzeit teils deutlich hinter den Erwartungen zurückbleiben, ist die Zukunft elektrisch. Nach 2035 dürfen in den EU-Staaten nur noch Autos neu zugelassen werden, die nicht mit Diesel oder Benzin fahren. „Am Ende des Tages bleibt den Herstellern keine Wahl“, resümiert Weets.

Weets hat sich immer wieder angepasst

Für das Emdener Unternehmen dürfte das allerdings kein Problem bedeuten. Weets hat sich in den vergangenen vier Jahrzehnten immer wieder angepasst und neue Betätigungsfelder erschlossen. Inzwischen ist die Firma keine reine Spedition mehr. Die Mitarbeiter arbeiten direkt im Emdener VW-Werk, auch in eigenen Hallen werden Autoteile montiert. Schweller, A-Säulen, B-Säulen – Weets' Mitarbeiter fertigen wichtige Teile für VW. Das spart zudem CO₂. „Sonst wurden die Teile 400 Kilometer entfernt zusammengeschweißt und dann mit 15 Lkws in die Werke gefahren“, sagt Weets.

In einem unscheinbaren Raum in einer Halle stapeln sich Kartons mit Innenraumleuchten, nebenan steckt eine Mitarbeiterin die Teile zusammen. „Das ist längst mehr als nur eine Lampe“, erläutert Weets. Neben den LEDs und den Bedienelementen sind auch Mikrofone verbaut. Weets transportiert die einzelnen Komponenten nach Emden, baut sie zusammen und liefert sie dann an die Autohersteller. Mit anderen Teilen läuft es ähnlich. „Das meiste hat ganz klein angefangen, manchmal mit einer Palette“, erinnert sich Weets. „Und plötzlich transportieren wir zwölf →

40-Fuß-Container in der Woche.“ Wenn Weets eine Chance sieht, dann ergreift er sie. So habe er eine Halle in der Nähe eigentlich nur gekauft, damit kein Mitbewerber zugreifen könne. Doch leergestanden habe sie nie. „Wir haben die sogar schon um 11.000 Quadratmeter erweitert“, so Weets.

Vom Fuhrunternehmer zum Maschinenbauer

„Das meiste ist nach und nach dazugekommen“, erklärt der 72-Jährige. Inzwischen besitzt das Unternehmen auch eine Maschinenbaufirma. Als 2013 die Besser GmbH Insolvenz anmeldete, erwarb Weets die Omag Maschinenbau GmbH. Das einst marode Unternehmen, das Anlagen für die Fertigung von Betonsteinen herstellt, ist heute wieder auf dem Weltmarkt präsent.

Auch im Bereich Offshore-Energie hat das Unternehmen bereits einen Fuß in der Tür. Der Markt habe Potenzial. „Und da wollen wir auch ein Stück vom Kuchen abhaben.“ Mit einem Übertragungsnetzbetreiber arbeitet Weets schon zusammen, auf 30.000 Quadratmetern lagert er Ersatzteile für Stromtrassen.

In Soltau hat das Unternehmen im Jahr 2018 ein Umschlagszentrum für den Schienenverkehr eröffnet. „Ich wurde dafür belächelt“, erinnert sich Weets. „Heute machen wir einen super Umschlag. Mit fünf Zügen die Woche.“ Zwölf Züge fahren wöchentlich nach Kassel und vier weitere nach Ingolstadt. „Das sind 600 Container. So viele Lkw-Fahrer könnte ich gar nicht losschicken.“



Start als Einmannunternehmen

Aktuell arbeiten rund 550 Menschen für Weets. Auch das sei nach und nach gewachsen, erinnert sich der Gründer, der als Einmannunternehmen gestartet ist. Als angestellter Lkw-Fahrer rüstete der damals 34-Jährige für seinen früheren Arbeitgeber den Fuhrpark um. Als er dann zurück ins Fahrerhaus wechseln sollte, habe ihm das nicht mehr gereicht. „Ich habe gesagt: Was ich für euch machen kann, das kann ich auch für mich machen.“ Er kündigte und kaufte sich für 25.000 D-Mark einen Lastwagen. Als die Aufträge mehr wurden, kam der erste eigene gebrauchte Krone-Auflieger dazu, später erwarb er Hallen für Lagerhaltung und Montage. „Wir haben jahrelang für einen Lieferanten eine Mittelkonsole für den VW Passat gebaut“, sagt Weets.

Nach dem Käfer war der Passat lange das Aushängeschild des VW-Werks in Emden. Im Sommer 2022 lief die letzte Passat-Limousine in Emden vom Band. In Zukunft soll der Standort in Emden ein reines E-Werk sein. Für Weets ist das kein Problem. Und anders als in der Emdener Wirtschaft herrscht bei Weets schon längst eine Mischkultur. ↪

Keine Lust auf Rente: Auch mit 72 Jahren sitzt Jakob Weets jeden Tag im Büro.

PROFIL

Als Einmannunternehmen gestartet, ist die **Spedition Weets GmbH** inzwischen ein **mittelständischer Transportdienstleister** mit rund 550 Angestellten und Tochterunternehmen in Maschinenbau und Logistik. Gegründet wurde das Unternehmen 1985 von Jakob Weets, der noch heute als Geschäftsführer fungiert. Niederlassungen gibt es mittlerweile in Hamburg, Soltau und Wolfsburg.



Krone ist von Anfang an dabei. Schon Weets' erster Auflieger kam aus dem Emsland.

FOTOS: ANDREAS BURMANN



„Das Energiethema wird eine Herausforderung bleiben.“

Hannes Voigt, geschäftsführender Gesellschafter der Herbert Voigt GmbH & Co. KG

Let's go electric!

Lichter, Musik, Strom: Im Autoscooter spürt man elektrisches Fahren hautnah. Frank Albers, Geschäftsführer Vertrieb und Marketing von Krone, traf sich auf dem Hamburger Sommerdom, einem traditionellen Jahrmarkt der Hansestadt, mit Hannes Voigt, geschäftsführendem Gesellschafter der **Herbert Voigt GmbH & Co. KG**, um über das Thema Elektromobilität zu sprechen – und ein paar Runden zu drehen.

Frank Albers: *Herr Voigt, wie fühlt sich Elektromobilität für Sie als Unternehmer an?*

Hannes Voigt: Sie fühlt sich gut an und wir brauchen sie in der Zukunft – im Lkw-Bereich empfinde ich es ehrlich gesagt aber so, dass die Technologie aktuell noch relativ weit entfernt ist von der Praxis. Wir haben gerade den ersten Wasserstoff-Lkw in Betrieb genommen, der durch die Brennstoffzelle einen Elektroantrieb hat. Ich bin mit dem Fahrzeug schon gefahren und es hat sich „typisch elektrisch“ angefühlt: schnell, agil, leise. Das hat Spaß gemacht! Aber für unsere Flotte macht dieser alternative Antrieb derzeit noch nicht wirklich Sinn, weil die Reichweiten nicht groß genug sind und die Infrastruktur fehlt. Wir haben unsere

Stadtwerke in Neumünster gefragt, ob wir ein oder zwei Fahrzeuge anschließen könnten, und die Antwort war, es würde das Netz überlasten. Das Energiethema wird eine Herausforderung bleiben, auch weil in vielen Bereichen der Gesellschaft auf Elektro umgestellt wird, etwa bei Wärmepumpen zum Heizen.

Frank Albers: *Es darf nicht zu Konkurrenzsituationen kommen wie beim Biodiesel. Hier wurde diskutiert, ob die Produktion von Nahrungsmitteln für den Teller Vorrang hat gegenüber der Nutzung als Treibstoff. Wenn wir auf den Bereich Strom schauen, könnte hier der Transport gegen die Versorgung der Bevölkerung mit Wärme ausgespielt werden. Ich denke, der Strom muss für alle Bereiche verfügbar sein. →*



Hannes Voigt: Ja, und der Bedarf ist gigantisch. Wir sind aber vorbereitet: 2018 haben wir ein komplett neues Speditionsterminal gebaut, das größte in Schleswig-Holstein. Dort sind überall Kanäle an die Laderampen gelegt worden, sodass wir rein theoretisch morgen Lademöglichkeiten installieren und Lkws mit Strom versorgen könnten.

Frank Albers: *Das Klima stärker zu schützen, ist ohne Zweifel ein Muss. Für Unternehmer wie Sie – und auch für uns als Fahrzeughersteller – ist gleichzeitig klar, dass nicht alles auf einmal umgestellt werden kann und der Wirtschaftsstandort Deutschland nicht gefährdet werden darf. Es wurde in der Vergangenheit vieles versäumt, das können wir jetzt nicht so schnell aufholen. Die Technologien sind vorhanden – da kommen unsere Stärken als Ingenieursnation zum Tragen. Aber wichtig ist, dass die politischen Rahmenbedingungen auch richtig gestaltet werden – pragmatisch und nicht ideologisch. Die Logistik kann dann einen erheblichen Beitrag in Sachen Klimawandel leisten. Die Unternehmen müssen jedoch Investitionssicherheit haben. Wie entscheiden Sie bei sich im Unternehmen denn, in welche Technologien Sie investieren?*

Hannes Voigt: Wir haben eine eigene Abteilung für Innovationen, die eng an die IT angebunden ist, weil dort viele Projekte umgesetzt werden. Wir haben beispielsweise unser Transportmanagementsystem (TMS) umgestellt und tun das derzeit noch mit unserem Warehouse-Management-System, sodass wir wirtschaftlicher und nachhaltiger arbeiten können: Durch das TMS sind wir zum Beispiel in der Lage, viel besser zu planen und dadurch

auch Leerkilometer einzusparen, damit wir die Fahrzeuge noch besser auslasten können. Aber klar ist: Jede Investition in eine neue Technologie bedeutet für uns als Transportunternehmen ein Wagnis. Wir wollten schon immer Vorreiter sein und beschäftigen uns deshalb stets früh mit neuen Möglichkeiten. So haben wir etwa bei Krone den Lang-Lkw mit Dolly-Achsen gekauft und ihn gemeinsam mit Hellmann im Pilotbetrieb in Deutschland getestet. Dem Biodiesel wurde ebenfalls viel Potenzial zugeschrieben, auch weil er mautbefreit sein sollte. Als das kurze Zeit später wieder gekippt wurde, hatten wir schon eine Tankstelle umgebaut. Von den LNG-Lkws haben wir zum Glück nur zwei gekauft – die dann auf unserem Firmenhof standen, nachdem die Kosten für LNG extrem gestiegen waren. Das hat die Fahrzeuge komplett unrentabel gemacht. Und dann kam noch die Maut dazu. Jetzt hoffen wir natürlich, dass wir mit Wasserstoff beziehungsweise Elektro die richtige Wahl getroffen haben und dass dabei nicht nur die ökologischen, sondern auch die wirtschaftlichen Aspekte stimmen. Dazu muss man in Lebenszyklen von Fahrzeugen denken, denn wir kaufen nicht heute ein Wasserstofffahrzeug, um es morgen gegen eines mit Elektroantrieb zu tauschen. So ein Lkw ist vier bis acht Jahre bei uns im Einsatz.

Frank Albers: *Das ist beim Trailer genauso: Das Investitionsintervall dafür liegt bei sechs bis acht Jahren – dann wird er in der Regel ausgetauscht und dem Zweitmarkt zugeführt. Das würde bei der neuen Technologie anders werden, da hätte der Trailer nur noch ein Leben bei seinem Erstbesitzer. Ich denke, die Entwicklung geht dahin, dass die Transportunternehmen einen Full-Service-Vertrag für die Nutzung von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben bekommen, sodass sie mit festen Kosten rechnen, die Frachten entsprechend kalkulieren und wirtschaftlich agieren können.*

Hannes Voigt: Ja, das sehe ich ähnlich. Auch bei unserem Wasserstofffahrzeug müssen wir sagen, dass es sich aktuell überhaupt nicht rechnet. Das Fahrzeug selbst kostet mindestens zweieinhalbmal so viel wie ein konventionelles, und auch die Betriebskosten liegen 30 bis 40 Prozent über denen eines Dieselfahrzeugs. Zwar hilft es ein bisschen, dass es mautbefreit sein sollte – aber ab 2025 soll das ja nicht mehr gelten. Solche Sprunghaftigkeit kostet Unternehmer viel Geld.

Frank Albers: *Und auch der Verlader muss mitspielen und bereit sein, den Umstieg auf die grüne Technologie zu unterstützen, indem er mehr für den Transportkilometer zahlt.*

„Das Klima stärker zu schützen, ist ohne Zweifel ein Muss.“

FRANK ALBERS

Hannes Voigt: Als wir darüber gesprochen haben, dass wir jetzt einen Wasserstoff-Lkw bekommen, sind tatsächlich verschiedene Kunden auf uns zugekommen und haben gefragt, ob sie dieses Fahrzeug exklusiv nutzen dürfen. Damit habe ich nicht gerechnet! Wir können also einen Teil der Mehrkosten weitergeben. Aber wir sprechen hier ja auch von einem Pilotprojekt. Wichtig ist, dass es langfristig ökonomisch rentabel wird.

Frank Albers: *Wir setzen derzeit gemeinsam mit dem Start-up Trailer Dynamics ein sehr spannendes Konzept um und elektrifizieren den Trailer. Hier wird eine elektrische Antriebsachse verbaut, die die Zugmaschine unterstützen kann. Der Trailer macht sich damit quasi leichter, die Zugmaschine muss weniger ziehen.*

Hannes Voigt: Das klingt wirklich innovativ. Die Achse wird mit einer Batterie betrieben?

Frank Albers: *Genau. Es gibt zwei Batteriegrößen, die man je nach gewünschter Reichweite auswählen kann. Das System kann bis zu 40 Prozent Kraftstoff bei der Dieselmotorschleife einsparen – weil diese Energie als elektrische Energie aus dem Trailer kommt. In Europa gibt es 2,3 Millionen dieselebetriebene Zugmaschinen, die damit sehr schnell dekarbonisiert werden könnten. Die Unternehmer hätten den Vorteil, dass sie nicht von heute auf morgen ihren kompletten Fuhrpark umstellen müssten. Zudem ist es damit auch möglich, die Reichweite von batterieelektrischen Zugmaschinen auf bis zu 1.000 Kilometer zu verlängern.*

Hannes Voigt: Sehr interessant! Wann wird Trailer Dynamics auf die Straße kommen?

Frank Albers: *Die Resonanz auf dem Markt ist wirklich gut. Wir haben das Projekt auf der IAA 2022 zum ersten Mal vorgestellt und treiben es nun weiter voran. Es gibt aktuell zehn Prototypen, die im Praxisbetrieb getestet werden, um Kenndaten aufzunehmen und das System weiterzuentwickeln. Der Markteintritt ist für 2025/2026 geplant. Wir brauchen diese Zeit für die industrielle Fertigung: Es wird mit*

Hochvoltbatterien gearbeitet, das erfordert entsprechend ausgebildete Mitarbeiter und ein Servicenetz, das im Bedarfsfall Reparaturen durchführen kann. Das Interesse im Markt ist auf jeden Fall sehr groß.

Hannes Voigt: Hat das Gewicht der Batterie Einfluss auf die Zuladung?

Frank Albers: *Gemäß dem heutigen Stand der Batterietechnologie hat das System insgesamt ein Mehrgewicht von etwa 2,8 bis 4 Tonnen. Wir sind mit dem Verkehrsministerium im Gespräch, ob analog zum kombinierten Verkehr, bei dem 44 Gesamttonnen Gewicht zulässig sind, auch hier eine Ausnahmeregelung möglich ist. Was würden Sie sagen, was Sie als Unternehmer noch brauchen, um Elektromobilität als eine der Technologien der Zukunft stärker einzusetzen?*

Hannes Voigt: Neben Anreizen seitens der Politik, die dafür sorgen, dass Investitionen nicht nur ökologisch, sondern auch ökonomisch nachhaltig sind, muss das Energienetz entsprechend leistungsfähig werden und die Fahrzeughersteller müssen ausreichende Stückzahlen bereitstellen. Ich gehe davon aus, dass der Elektroantrieb auch in der nahen Zukunft die Technologie für den Nahverkehr bleiben wird. Daher brauchen wir Fahrzeuge mit mindestens 400 Kilometern Reichweite. Außerdem muss die Ladeinfrastruktur aufgebaut werden.

Frank Albers: *Beim Wasserstoff schaffen Sie diese sogar selbst. Sie haben eine eigene Tankstelle gebaut, richtig?*

Hannes Voigt: Genau, mit einem Konsortium aus verschiedenen Partnern haben wir gegenüber von unserem Betriebsgelände eine große Wasserstofftankstelle errichtet. Weiterhin haben wir Fotovoltaikflächen auf dem Dach unseres →



+ HANNES VOIGT

Hannes Voigt ist seit Februar 2023 geschäftsführender Gesellschafter der **Herbert Voigt GmbH & Co. KG**. Er hat ein duales Studium in Kooperation mit DHL Freight absolviert und zuletzt beim digitalen Speditions-Start-up Forto gearbeitet, bevor er das Familienunternehmen in vierter Generation übernahm. Die Voigt-Gruppe mit Hauptsitz in Neumünster bietet durch die Kombination von Transport- und Lagerdienstleistungen mit eigenem Fuhrpark und modernster IT ganzheitliche Logistiklösungen aus einer Hand.



neuen Stückgutterminals installiert, das darüber an sonnigen Tagen energieautark ist. Für mehr Nachhaltigkeit haben wir außerdem unsere Flurförderfahrzeuge komplett auf Lithium-Ionen-Batterien umgestellt, die Hallen auf modernste LED-Technik umgerüstet und auch die Infrastruktur für Elektroautos geschaffen. Sobald ausreichend grüner Strom bereitsteht, können wir die Kabel verlegen und loslegen. Was passiert bei Krone im Hinblick auf Klimaschutz?

Frank Albers: *Wir tun sehr viel, um Transport und Logistik effizienter und ökologischer zu gestalten und den CO₂-Ausstoß über die gesamte Kette von der Herstellung bis zur Nutzung zu reduzieren.*

Hannes Voigt: Und Krone ist wie wir ein Familienunternehmen, das sich seit langer Zeit erfolgreich am Markt behauptet – auch das spiegelt Nachhaltigkeit wider.

Frank Albers: *Wie sieht es bei Ihnen aus mit dem Thema Fahrer: Finden Sie genug Personal?*

Hannes Voigt: Es wird immer schwieriger, derzeit finden wir aber zum Glück durch gute Arbeitsbedingungen noch Personal: Bei uns dürfen sich die Fahrer ein Fahrzeug aussuchen und bekommen Budget, mit dem sie es zusätzlich ausstatten können. Zudem fahren wir viel im Begegnungsverkehr, bei dem sie am Abend die Aufleger tauschen, wieder zurückfahren und am nächsten Morgen zu Hause sind. Aber unsere Belegschaft wird natürlich auch älter und es ist schwierig, Nachwuchs zu finden. Wir haben aktuell 46 Auszubildende, von denen 12 Berufskraftfahrer werden wollen und die wir hoffentlich halten können. Wir spüren den Fachkräftemangel generell – umso mehr müssen

wir automatisieren und digitalisieren. Und das machen wir nicht nur, um Kosten zu sparen, sondern auch, um wettbewerbsfähig zu bleiben.

Frank Albers: *Sie haben Anfang dieses Jahres als Geschäftsführer in vierter Generation das Unternehmen übernommen. Was haben Sie sich vorgenommen, welche Schwerpunkte wollen Sie setzen?*

Hannes Voigt: Ich möchte erreichen, dass unser Unternehmen weiter Innovationstreiber bleibt. Dazu ist Digitalisierung ganz entscheidend und die führt oft zu einer Win-win-Situation: Wenn ich Kosten spare, bin ich in der Regel auch nachhaltiger. Telematik ermöglicht ebenfalls viele Verbesserungen. Damit wollen wir im nächsten Schritt die Sendungsmaße unserer Kunden erfassen, um noch besser planen und in der Software 3D-Tetris spielen zu können. Persönlich bin ich in meiner neuen Aufgabe sehr gut angekommen. Es erfüllt mich mit Stolz, jeden Morgen ins Familienunternehmen zu kommen, so wie es schon mein Vater und mein Großvater getan haben. Dort sehe ich jede Menge bekannte Gesichter: Viele der Mitarbeiter sind so lange im Unternehmen, wie ich auf der Welt bin. Mein Eintritt in die Firma hat sich angefühlt, wie nach Hause zu kommen. Und ich möchte dafür sorgen, dass unsere Kunden weiterhin die Sicherheit, Zuverlässigkeit und Innovationskraft erleben, die sie von uns kennen.

Frank Albers: *Wir sind auch ein Familienunternehmen in vierter Generation und letztlich sind wir durch unsere absolute Kundenorientierung groß geworden. Seit fast 120 Jahren stellen wir uns dem Markt, finden immer wieder Lösungen für neue Herausforderungen, werfen auch selbst Fragen auf und bringen Innovationen in den Markt, damit unsere Kunden wirtschaftlich erfolgreicher arbeiten können. Ich denke, das hat vor allem in den vergangenen Jahren sehr gut funktioniert, und wir tun alles, um diese Potenziale weiter auszubauen.* ↩



FOTOS: DANIEL REINHARDT

Was uns noch bewegt

Mehr Inspirationen, Tipps und Gedanken

Klangvoll

Diese innovative Spielesammlung besteht aus 20 Klangquadraten, die mit einem NFC-Chip versehen sind. Hält man sie an sein Smartphone, spielt die zugehörige App eine kurze Tonfolge ab. Wie bei einem Memory muss nun die dazu passende Tonfolge gefunden werden, die sich in einem anderen Quadrat verbirgt. Klang² ist unendlich erweiterbar.

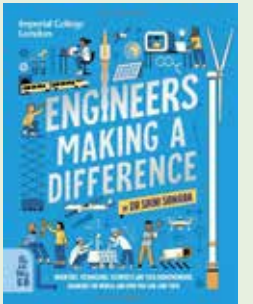
www.klang2.com



FOTOS: WWW.KLANG2.COM, WHAT ON EARTH BOOKS, GOOD IMPACT FOUNDATION, FREEPIK.COM/@TONGMAN, DEUTSCHES MUSEUM MÜNCHEN

Engineers Making a Difference

Vom Umgang mit den Auswirkungen des Klimawandels bis hin zur Entschlüsselung der Geheimnisse der Fusionsenergie – die Autorin Shini Somara stellt in diesem illustrierten Buch Erfinder, Techniker, Wissenschaftler und Technologieunternehmer vor und zeigt, wie sie mit ihrer Arbeit die Welt verändern – etwa durch den Kampf gegen Nahrungsmittelknappheit.



www.engineers-making-a-difference.com
Erschienen bei **What on Earth Books**

App-Check



Hier kommt Hilfe, wenn zwischendurch wieder einmal zu viele schlechte Nachrichten auf einen einprasseln: Das Team von Good News sucht jeden Tag die besten guten Meldungen und wichtigsten lösungsorientierten Neuigkeiten in den deutschsprachigen Medien. Positiv, inspirierend und nach vorne blickend.

www.goodnews.eu/app

Quiz



Wissen Sie, bei welchen Wahlen 16-Jährige bundesweit bereits ihre Stimme abgeben dürfen? Und woher der Lebkuchen stammt? Im täglichen Wissensquiz auf Zeit Online sind acht (tagesaktuelle) Fragen zu beantworten und liefern sieben Tage die Woche ein Häppchen Allgemeinbildung.

www.zeit.de/spiele/quiz/index

Elektronik hautnah

Das Zeitalter der Elektronik hat unsere Gesellschaft grundlegend verändert. In der Ausstellung Elektronik zeigt das Deutsche Museum in München die Entwicklung elektronischer Technologien der letzten 100 Jahre – inklusive ihrer Auswirkungen auf Umwelt und Menschen. Jeden Tag finden kostenlose (Vor-)Führungen, Shows und Mitmachprogramme statt!

www.deutsches-museum.de





Ideen wachsen lassen

Ansorge Logistik ist bekannt als sehr moderne Spedition, die immer mit der Zeit geht. Im Frühjahr 2023 übernahm Benedikt Roßmann als Geschäftsführer das Ruder, Vorgänger Wolfgang Thoma hat unter anderem die elektrische Sattelzugmaschine Elias aus der Taufe gehoben. Wie gibt man diese Innovationskraft an die nächste Generation weiter?

Herr Thoma, nach über 38 Jahren im Unternehmen gehen Sie Ende 2024 in den Ruhestand. Wie sind Sie das Thema Nachfolge angegangen?

Wolfgang Thoma: Es war schon seit rund 15 Jahren für mich persönlich ein zentrales Thema, weil ich in verschiedenen Verbandstätigkeiten immer wieder erlebt habe, dass Unternehmen an der Nachfolgefrage gescheitert sind. Mir war wichtig, dass dies bei uns nicht passiert. Ansorge sollte in Familienhand bleiben: Mit Benedikt Roßmann, dem Enkel unseres Firmengründers, haben wir die passende Persönlichkeit gefunden. Er hat schon früh gesagt, dass er sich die Übernahme vorstellen kann, und so haben wir intensiv darauf hingearbeitet.

Welche Rolle spielt Innovation bei Ansorge?

Wolfgang Thoma: Eine sehr große: Wir stellen uns immer wieder neuen Herausforderungen, um die Zukunft des Unternehmens zu sichern.

Wir haben zum Beispiel bereits Mitte der 80er-Jahre in Richtung kombinierter Verkehr gedacht und Anfang der 90er-Jahre als Mittelständler ein vollautomatisches Hochregallager für einen der größten Nahrungsmittelkonzerne gebaut. Letzteres betreiben wir übrigens heute noch. Weiterhin haben wir 2012 als erstes Unternehmen in Deutschland den Lang-Lkw eingesetzt und 2016 den proaktiven Einstieg in die E-Mobilität gewagt – mit Elias, einer elektrischen Sattelzugmaschine, die wir gemeinsam mit Partnern entwickelt und gebaut haben. Wir waren damals früh dran, wollten aber für unsere Kunden dringend Antworten auf die CO₂-Problematik finden.

Wie kann man Innovationsgeist auf die nächste Generation übertragen?

Wolfgang Thoma: Benedikt und ich arbeiten seit fünf Jahren intensiv zusammen und da gibt es einen lebendigen Austausch zwischen der

Erfahrung des Alters, die ich repräsentiere, und der Dynamik der Jugend, für die er steht. Wir haben strategische Treffen im größeren Kreis und diese Tür-zu-Tür-Gespräche – beides ist wichtig. Wir legen aber immer großen Wert auf kurze, schnelle Informationswege und dann auch schnelle Entscheidungen. Die fließende Übergabe, bei der wir beide unsere Erfahrungen einbringen, war so beabsichtigt, und ich freue mich riesig, dass es funktioniert hat.

Benedikt Roßmann: Ich setze als neuer Geschäftsführer nicht auf Disruption, sondern auf schrittweise Innovation: Wir behalten das Gute und lassen Neues ins Unternehmen, wenn es vielversprechend ist und zu uns passt.

Was macht für Sie persönlich Innovation aus?

Benedikt Roßmann: Der Begriff klingt ja sehr glamourös. Dabei besteht Innovation meiner Meinung nach zu 10 Prozent aus einer Idee oder Vision und 90 Prozent sind mühsame Arbeit. Wir beschäftigen uns seit einem knappen Jahrzehnt mit Elektromobilität. Trotzdem lernen wir heute noch jeden Tag dazu. Während man an das Thema Fahrzeuge fast einen Haken machen kann, weil die Nutzfahrzeuge jetzt nach und nach in Serienreife im Markt verfügbar sind, steht nun die Ladeinfrastruktur inklusive eines passenden Energiemanagementsystems im Vordergrund. Hier Lösungen für das eigene Unternehmen zu finden – das zählt zur harten Arbeit.

Woher nehmen Sie die Inspiration für neue Wege und Chancen im Unternehmen?

Wolfgang Thoma: Wir gehen vor allem mit offenen Augen durch die Welt und pflegen den Kontakt nicht nur zur eigenen Belegschaft, sondern auch zu anderen Kollegen – etwa über unser Engagement in Verbänden und der Politik. Ein gutes Netzwerk kann hier sehr unterstützend sein. Dazu kommt Input von extern: Ich versuche, mich in regelmäßigen Abständen auch mit ganz fachfremden Dingen zu beschäftigen, um über den Tellerrand zu schauen. Das kann beispielsweise der Besuch in einem betonverarbeitenden Werk sein, aus dem wir am Ende des Tages auch Anregungen für Logistikprozesse mitnehmen. Die Krone Denkfabrik ist ebenfalls ein interessanter Ansatz – hier treffen sich Menschen aus der Branche, um Denkprozesse anzustoßen, die dann Realität werden. Außerdem gibt es natürlich Erfahrungswerte, die dabei helfen, Strömungen in

der Branche und in der Gesamtwirtschaft früh gut einzuschätzen. Und man muss schnell sein: Wenn wir auf Entwicklungen reagieren, ist es ja fast zu spät. Am besten ist, wenn man sie antizipieren kann, die richtige Strategie entwickelt und sich schon früh auf den Weg macht. Wie heißt es so schön: „Nicht der Große jagt die Kleinen, sondern der Schnelle die Langsam.“

Benedikt Roßmann: Wenn wir über Innovation sprechen, ist es ja auch so, dass das Gefühl, ganz vorne mit dabei zu sein, etwas auslöst und sich auf die Kultur des Unternehmens auswirkt. Das ist in Zeiten des Fachkräftemangels besonders relevant: Es ist attraktiv, in einer Firma zu arbeiten, die an die Zukunft denkt. Wir wollen als Unternehmen Antworten geben auf Fragen wie „Womit begeistert man Menschen heute?“ oder „Wie kann ökologischer Wandel in den Transportketten gestaltet werden?“. Das macht uns stark. Um unsere Zukunftsfähigkeit zu sichern, achten wir zudem auf eine heterogene Altersstruktur unserer Belegschaft: Unsere Mannschaft ist besetzt mit tollen Leuten in ihren Zwanzigern bis in ihre Sechziger, die alle auch unterschiedliche Ideen mitbringen. Wenn wir Führungspositionen neu besetzen wollen, haben wir eine breite Auswahl. Ein Familienunternehmer hat mal gesagt, sein Unternehmen soll „enkel-fähig“ sein. Diesen generationenübergreifenden Anspruch, der typisch für Mittelständler ist, pflegen wir auch – mit Beständigkeit und gleichzeitig steter Weiterentwicklung.

Ansorge war Pionier im Bereich Elektromobilität: Wie geht es bei diesem Thema weiter?

Wolfgang Thoma: Die Begeisterung dafür ist nach wie vor spürbar – von der Führungsebene über alle Mitarbeiter bis hin zu Partnern. Wir erleben es immer wieder, dass uns unser Engagement wettbewerbsfähig hält und wir als innovatives Unternehmen in der Mobilität gefragt sind. Die Fahrer schätzen das gute Fahrgefühl, dieses lautlose Dahingleiten mit relativ hohem Drehmoment. Wir haben jetzt sechs E-Fahrzeuge im Fuhrpark, Ende 2023 werden es elf sein. Was uns fehlt, ist eine gute Begleitung durch die Politik, vor allem die Planbarkeit der politischen Maßnahmen. Die Förderquote für E-Lkws von 80 Prozent der Mehrkosten ist toll – doch wenn auf einen Antrag aus 2022 die Auszahlung für 2026 angekündigt wird, ist das effektiv eine Reduzierung der Quote. Das ist mehr als ärgerlich, aber selbstverständlich lassen wir uns davon nicht entmutigen. ↩

PROFIL

Benedikt Roßmann hat Business Administration sowie Business Management studiert und war unter anderem als Business Development Manager bei Fiege tätig, bevor er 2018 zu **Ansorge Logistik** wechselte. Seit dem Frühjahr 2023 leitet er das Unternehmen als Geschäftsführer.

Auf dem Weg zum emissionsfreien Kühltransport



„Die Kunden stellen immer höhere Anforderungen an den Transport ihrer Produkte.“

Dolf Hubertus, Fuhrparkleiter bei Nabuurs

Bei schnelllebigem Konsumgütern werden die Anforderungen an Nachhaltigkeit und Qualität immer strenger. Die **Nabuurs-Gruppe** reagiert darauf unter anderem mit der Ökologisierung ihrer Flotte von Aufliegern und Kühlaufliegern. Bis 2030 wird das Unternehmen in der Lage sein, alle seine Kunden in Nullemissionszonen zu bedienen. Langfristige Partnerschaften mit Auftraggebern und Lieferanten spielen dabei eine wichtige Rolle.

Nabuurs ist für Unternehmen aus der Lebensmittelindustrie tätig, darunter große Marken von Fast Moving Consumer Goods (FMCG), die den niederländischen Einzelhandel beliefern, sowie mehrere bekannte Brauereien und Fabriken rund um die Gemeinde Land van Cuijk. Diese Kunden stellen immer höhere Anforderungen an den Transport ihrer Produkte, die unter besonderen Voraussetzungen befördert werden müssen. Die Schokoladenprodukte von Mars etwa erfordern eine Transporttemperatur von mindestens 15 bis maximal 20 Grad. Abweichende Temperaturen können sich negativ auf die Qualität der Schokolade auswirken. „Deshalb haben wir unseren Fuhrpark vor einigen Jahren um temperaturfeste, isolierte Auflieger von Krone erweitert“, sagt Dolf Hubertus, Fuhrparkleiter bei Nabuurs. „So bleiben die Produkte frisch, ohne aktiv gekühlt werden zu müssen. Neben den Mehrkosten bedeutet ein Kühlmotor auch einen höheren CO₂-Ausstoß, was sich nicht mit unserem Nachhaltigkeitsanspruch vereinbaren lässt.“

Auf dem Weg zur Nullemission

Um den ökologischen Fußabdruck des Unternehmens zu verkleinern, arbeiten die

FOTOS: NABUURS

Mitarbeiter von Nabuurs seit Jahren daran, Abläufe und Organisation nachhaltiger zu gestalten. So eröffnete das Unternehmen im Frühjahr dieses Jahres ein zukunftssicheres Distributionszentrum und einen Hauptsitz in Haps. Das Gebäude wurde mit nachhaltigen Materialien gebaut und hat die Breeam-Zertifizierung „sehr gut“ erhalten. „Auch unsere Flotte wird grüner. Bereits vor mehr als zehn Jahren haben wir den ersten Elektro-Lkw intensiv getestet. Heute fahren wir vier Elektro-Lkws und in den nächsten zwei Jahren sollen 23 weitere hinzukommen. Bis 2030 werden wir alle unsere Kunden in den Innenstädten emissionsfrei bedienen können“, berichtet Hubertus nicht ohne Stolz.

Gemeinsam mit Kunden nachhaltig werden

Als Alternative zu den üblichen fossilen Brennstoffen setzt Nabuurs nicht nur auf E-Lkws, sondern ebenfalls auf HVO (Hydrotreated Vegetable Oil). Langfristig könnte auch Wasserstoff hinzukommen. „Es wird wohl ein Mix aus alternativen Brennstoffen und Antrieben werden“, so Hubertus. „Damit reagieren wir auf den Klimawandel. Außerdem arbeiten wir bereits

an der Umsetzung der europäischen CSRD-Gesetzgebung – der Richtlinie über die Nachhaltigkeitsberichterstattung von Unternehmen. Das ist nicht nur für uns wichtig, sondern auch im Interesse unserer Kunden, die ihre Lieferkette, zu der wir gehören, ebenfalls nachhaltiger gestalten müssen. Gemeinsam mit ihnen erarbeiten wir nachhaltige Transportlösungen. Einer unserer Kunden, der zu den größten Bierbrauern der Welt gehört, ermöglicht uns den Einsatz von Elektrofahrzeugen. Aufgrund seiner eigenen Nachhaltigkeitsstrategie ist er bereit, die Preisdifferenz zwischen einem Diesel- und einem E-Lkw zu zahlen. Nur wenn man zusammenarbeitet, kommt man weiter.“

Testen und erfahren

Um die Transporte nachhaltiger zu gestalten, prüft man bei Nabuurs alles, was aktuell an neuen Technologien auf dem Markt erhältlich ist. Die Gruppe testet diese selbst, um aus erster Hand zu erfahren, was sie zu bieten haben. Hubertus beschreibt die Strategie so: „Wir gehen davon aus, dass das Angebot an nachhaltigen Fahrzeugen in den kommenden Jahren deutlich zunehmen wird. So wie es Fahrzeuge mit Dieselmotor in allen →

Dolf Hubertus ist seit über zehn Jahren Flottenmanager bei Nabuurs. Unter seiner Leitung arbeitet das Unternehmen hart daran, seinen Fuhrpark nachhaltiger zu gestalten.



möglichen Modellen und Ausführungen gibt, wird das in wenigen Jahren auch bei Elektro-Lkws der Fall sein. Bei denen ist die Auswahl derzeit noch begrenzt. Wenn das Angebot steigt, werden wir voraussichtlich irgendwann nur noch Elektrofahrzeuge kaufen. Auch Krone arbeitet aktiv an entsprechenden Fahrzeugen und Technologien. Wir schauen uns momentan gemeinsam mit Robert Assink von Krone die eCool-Liner-Auflieger mit Batteriepaket an. Die Bremsenergie, die hier durch Rekuperation beim Fahren zurückgewonnen wird, wird zur Kühlung genutzt. Das könnte für uns interessant sein, um die Energieeffizienz weiter zu steigern.“

Digitale Temperaturregelung

Bei schnelllebigem Konsumgütern hat die Temperierung in den letzten Jahren immer mehr an Bedeutung gewonnen und auch die Kunden von Nabuurs stellen hier hohe Ansprüche. Um die Temperaturregelung zu steuern, nutzt das Unternehmen die Krone-Telematik, die es ermöglicht, die Temperatur in den Kühlfahrzeugen remote zu überwachen und Berichte zu



erstellen. Im Jahr 2019 kaufte Freight Frame, eine 100-prozentige Tochtergesellschaft von Nabuurs, die ersten Auflieger mit Krone Telematics. Sie werden auf Strecken von den Beneluxländern nach Skandinavien und ins Baltikum eingesetzt und sind mit intelligenter Telematik ausgestattet. Die Planungsabteilung von Nabuurs kann den Auflieger und die Ladung über die Onlineumgebung von Krone in Echtzeit aus der Ferne verfolgen und bei Bedarf bestimmte Kriterien anpassen. „Die Digitalisierung ist für uns extrem wichtig geworden. Die Telematik von Krone passt dazu“, so Hubertus.

Automatische Verriegelung

Neben einer Niederlassung in den Niederlanden hat Freight Frame auch einen Standort im finnischen Tampere. Dort werden die Transporte nach Finnland vollständig abgewickelt. In der Regel gehen die Anhänger ohne Begleitung auf die Fähre. Anschließend werden sie von finnischen Fahrern an ihren Bestimmungsort gebracht. „Wir nutzen die Krone-Telematik in Kombination mit einem ferngesteuerten Öffnungs- und Schließsystem. Nach dem Beladen der Auflieger mit oft hochwertigen Waren werden die Türen mit einem elektronischen Schloss versehen. Wenn die Auflieger an ihrem Ziel angekommen sind, kann unsere Planungsabteilung die Türen aus der Ferne entriegeln. Das funktioniert sehr gut. Mit einem Lieferanten wie Krone können wir unseren Kunden sichere, qualitativ hochwertige und nachhaltige Transporte ermöglichen.“

+ PROFIL

Der Familienbetrieb **Nabuurs** aus dem niederländischen Haps war ursprünglich ein Geflügeltransportunternehmen. Seit seiner Gründung im Jahr 1928 hat sich Nabuurs zu einem Anbieter kompletter **Supply-Chain-Lösungen** für schnelllebiges Konsumgüter entwickelt. Zu den Kernaktivitäten gehören Transport und Distribution, Lagerhaltung und Co-Packing. Mit 20 Niederlassungen, 350 Sattelzugmaschinen, 1.000 Mitarbeitern und einem Jahresumsatz von rund 120 Millionen Euro gehört die Nabuurs-Gruppe zu den 25 größten Logistikdienstleistern in den Niederlanden. Das Hauptaugenmerk liegt dabei auf Kostenkontrolle, Service, Qualität und Nachhaltigkeit. Momentan hat Nabuurs vier Elektro-Lkws im Einsatz, 2024 kommen zwölf hinzu und 2025 werden weitere elf in die Flotte aufgenommen.

REKORDRENNEN FÜR DEN ELEKTRISCHEN TRAILER

Die Rennstrecke am Nürburgring ist legendär – hier misst sich das Automobil-„Who's who“. Der eTrailer von Krone und Trailer Dynamics bekam die Chance, auf dieser Strecke zu zeigen, wie viel Kraft in ihm steckt. Das Fahrzeug ging leise, sauber und rasant bei Rennen der Serie Goodyear FIA European Truck Racing Championship 2023 zur „Mission Record Run“ an den Start, nach dem italienischen Misano und dem polnischen Posen auch in Nürburg. Abdullah Jaber, Geschäftsführer von Trailer Dynamics, saß selbst am Steuer, drückte kräftig aufs Gas und holte Bestzeiten. Das gesamte Team lernte noch mehr über das Fahrzeug und darüber, wie es sich unter außergewöhnlichen Bedingungen bewährt – Erkenntnisse, die in die Weiterentwicklung des eTrailers einfließen werden.



FOTO: KRONE



Ideen wachsen lassen

Simone Lode, Geschäftsführerin von HHLA Next, begleitet Geschäftsmodelle in der Logistikwelt von der ersten Idee bis zum Weg in die Eigenständigkeit. Dabei verbindet sie „Asset Heavy“ mit modernen digitalen Tools und Methoden.

Die Büros von HHLA Next in der Hamburger Speicherstadt sind auffallend grün, viele Wände hier sind dicht mit Pflanzen bedeckt: „Bei uns bekommen innovative Ideen für die Logistikwelt den Raum, um zu wachsen“, erklärt Geschäftsführerin Simone Lode. Das Unternehmen ist die „Venture Building und Investment“-Einheit der Hamburger Hafen und Logistik Aktiengesellschaft (HHLA). „Wir investieren in innovative Unternehmen oder entwickeln Ideen zu unabhängigen Geschäftsmodellen, gründen sie aus und begleiten sie über den gesamten Prozess bis in die Eigenständigkeit.“ Nach nicht einmal zwei Jahren blickt HHLA Next schon auf sechs Portfoliounternehmen, in die es investiert hat. Hinzu kommen vier Eigenentwicklungen, die derzeit vorangetrieben werden.

Neues entdecken und erfolgreich machen

Simone Lode ist eine Ideenbeschleunigerin: „Mich treibt an, Neues zu entdecken und es erfolgreich zu machen“, sagt sie. HHLA ist einer der führenden europäischen Logistiker und arbeitet schwerpunktmäßig in den Bereichen Hafenumschlag, Hinterlandtransport und Containerservices. Der seit Jahrhunderten gewachsene Betrieb, der sich zum Konzern entwickelt hat, überzeugt mit Branchenkompetenz, Industriewissen, Zugang zu Kunden und Markt-Know-how. „Wir wollen diese Stärken zusammenbringen mit der Flexibilität von Start-ups, mit ihrer Agilität und durchaus auch Aggressivität im Kundenanfang“, berichtet Lode. HHLA entschied sich, mit HHLA Next ein eigenes

Unternehmen für die Kooperation mit Start-ups zu gründen. „Ich bezeichne es liebevoll als eine ‚Bandscheibenfunktion‘, die wir da einnehmen: Wir sprechen die Sprache eines etablierten Unternehmens und verstehen auch gut, wie eine ganz junge Firma funktioniert.“

Bei ihrem früheren Arbeitgeber Deutsche Post Adress, einem Joint Venture von Bertelsmann und der Deutschen Post, lernte Lode Postverteilzentren kennen, durfte Logistikkluft schnuppern und bekam Einblicke ins Supply-Chain-Management. Gleichzeitig war das Geschäftsmodell des Unternehmens stark digital und datengetrieben: „So habe ich viele Aspekte von Logistik in einem Konzern kennenlernen dürfen.“ Sie wollte ihre Digitalkompetenz verstärkt einsetzen, um Wege zu finden, wie Daten effizienter genutzt und Prozesse optimiert werden können. „In Zeiten von Multikrisen, wie wir sie in den vergangenen Jahren erlebt haben, hat jeder am eigenen Leib erfahren, dass Logistik eine der wichtigsten Branchen ist. Wenn es da hakt, kann es jeden von uns treffen.“ Lode will ein Stück dazu beitragen, dass die Logistik leistungsfähig bleibt und immer wieder neue Herausforderungen meistert.

Eigenentwicklung spart bis zu 14 Prozent CO₂

„Die Branche steht nicht vor großen Umbrüchen, sondern sie ist mittendrin“, ist Lode überzeugt. Für sie sind Digitalisierung und der Wunsch nach mehr Nachhaltigkeit die wichtigsten Einflussgrößen. „Für uns als HHLA Next sind demnach digitale Geschäftsmodelle interessant, die großen Wert auf Nachhaltigkeit legen.“ Ein Beispiel dafür ist die →

+ SIMONE LODE

Als Expertin auf den Gebieten Strategie, Innovation und M&A begann Diplom-Ökonomin **Simone Lode** ihre Karriere bei der Deutschen Post Adress GmbH & Co. KG, einem Gemeinschaftsunternehmen von Deutsche Post und Bertelsmann. Innerhalb von nur fünf Jahren stieg sie dort zum Mitglied der Geschäftsleitung auf. Nach weiteren fünf Jahren beim Bremer Energieversorger swb wechselte sie 2021 zu **HHLA**.

Eigenentwicklung Heyport, mit der Hafenanläufe synchronisiert und besser koordiniert werden sollen. Bisher läuft es so: Wenn ein Schiff in den Hafen einfahren möchte, meldet es seinem Terminal Informationen wie Ankunftszeit oder Zahl der geladenen Container oft noch per Telefon, auch E-Mail oder Fax kommen zum Einsatz. „Solche Medienbrüche bremsen die Effizienz stark aus und können schnell zu Unstimmigkeiten zwischen den beteiligten Parteien führen“, so Lode.

Hoch entwickelte Häfen wie der in Hamburg haben das Problem gelöst, indem sie eigenständige Unternehmen die Koordination übernehmen lassen. „Aber längst nicht alle Häfen arbeiten schon digital.“ Heyport ist nun eine Plattform, auf der alle Beteiligten sehen, wann wieder ein Platz am Kai für das nächste Schiff frei ist. „Ein schöner Nebeneffekt ist, dass der Reeder weiß, dass er gar nicht mit vollem Tempo aus Rotterdam nach Hamburg fahren muss. Wir haben errechnet, dass durch die Nutzung von Heyport durchschnittlich bis zu 14 Prozent CO₂ eingespart werden könnten.“

Elektrifizierung spielt im Hamburger Hafen laut Lode ebenfalls eine große Rolle. Der HHLA-Containerterminal Altenwerder ist weltweit die erste klimaneutral zertifizierte Anlage ihrer Art. Hier wurde früh auf elektrifizierte Lager- und Bahnkräne gesetzt und es fahren Automatic Guided Vehicles. HHLA Next hat auch in Fernride investiert: Das Start-up, das eine Partnerschaft mit Krone pflegt, will Lkw-Fahrer mit autonomen Technologien unterstützen und dadurch eine automatisierte, nachhaltige Logistik ermöglichen. „Ein perfekter Match für uns, weil wir so gleich mehrere Probleme lösen“, erklärt Simone Lode. „Es kann dem Fahrermanager entgegenwirken, die Dekarbonisierung von Schwerlasttransporten vorantreiben und die Effizienz unserer Terminals erhöhen.“

Weiterhin beschäftigt sich HHLA Next derzeit mit einer Ladeinfrastruktur für E-Trucks im Hafbereich – in Kombination mit einer Plattform, die den Ladestatus im Lkw mit der Information verbindet, wo sich die nächste Ladesäule befindet, die dann direkt gebucht werden kann.



Simone Lode schätzt die angenehme Atmosphäre in den Büroräumen, die Kommunikation und Wohlbefinden bei den Mitarbeitern fördert.

Konzernweiter Innovationsprozess

HHLA Next verfolgt drei Ansätze: Erstens beobachtet das Unternehmen die Entwicklung von mehr als 2.000 weltweit agierenden Start-ups und prüft, wo noch Potenzial für eigene Entwicklungen liegt. Oder es investiert in vielversprechende junge Unternehmen. Der zweite Ansatz lautet: Netzwerke! „Wir gehen raus und reden mit Menschen in Start-ups und anderen innovativen Unternehmen, um Wissen auszutauschen und über Problemstellungen im operativen Business zu sprechen – für die wir dann gegebenenfalls Lösungen suchen können.“ Drittens kooperiert HHLA Next natürlich auch mit HHLA: Es wurde ein konzernweiter Innovationsmanagementprozess aufgesetzt. Er sieht vor, dass Mitarbeiter aus allen Bereichen Ideen für Geschäftsmodelle vorschlagen können, die extern skalierbar sind. Wird ein Vorschlag als aussichtsreich eingeschätzt, bekommt der Kopf dahinter ein Budget zur Verfügung gestellt und darf acht Wochen lang 20 Prozent seiner Arbeitszeit für die Ausarbeitung der Idee nutzen.

Eines der Herzensthemen von Simone Lode ist eine gute Personalentwicklung. „Sie können ein tolles Produkt haben, aber es funktioniert nur, wenn die Leute, die das Gesicht des Unternehmens sind, überzeugen. Team- und Organisationsentwicklung gehören zu den wichtigsten Erfolgsfaktoren.“ Simone Lode hat vor einigen Jahren eine Coachingausbildung absolviert, um ihre Führungsverantwortung gut auszufüllen. „Ich schaue auf jede einzelne Person im Unternehmen, möchte Stärken erkennen und fördern. Ich glaube, dass es sehr wirksam ist, das zu unterstützen, was eine Person richtig gut kann, und ihre Leidenschaften herauszukitzeln, um Exzellenz auszuspielen.“

Lode gefällt an ihrer Tätigkeit auch, dass sie „immer am Puls der Zeit“ arbeiten kann, was Trends und Technologien betrifft: „Das stillt meinen Wissensdurst.“ Sie schätzt die große Handlungsfreiheit, die HHLA Next genießt: „Wir dürfen selbst entscheiden, in welche Ansätze wir investieren, und übernehmen dann auch die operative Verantwortung dafür. Diese Chance bekommt man nicht oft. Sie ermöglicht, dass man vieles positiv verändern kann – und das finde ich sehr reizvoll.“ Einen Job in der Logistik empfiehlt sie allen, die „Veränderungen vorantreiben wollen“. Es gebe so viel zu gestalten, und das könne Menschen, die Veränderung mögen, nur motivieren. „Wenn man dann noch ein Faible hat für ein Geschäft, das ‚Asset Heavy‘ ist – es funktioniert halt nur mit Maschinen – und in dem gleichzeitig viel Intelligenz steckt, ist es genau das Richtige.“

FOTOS: HHLA NEXT



Eine Kolumne von Bernard Krone

Der Treibstoff für Veränderung



Wir sind in dieser DENKFABRIK der Frage nachgegangen, was Elektromobilität ausmacht, wie sie sich entwickelt – und auch, wie sie sich anfühlt. Denn unternehmerische Entscheidungen sind geprägt von Fakten wie Budgets, Auftragszahlen und natürlich Kundenanforderungen. Selbstverständlich fließen aber immer auch persönliche Erfahrungen und Eindrücke mit ein. Für mich ist das Thema Alternative Antriebe derzeit vor allem mit einem Gefühl von Aufbruch verbunden. Wurde lange darüber diskutiert, welche Konzepte sich durchsetzen würden, ist jetzt klar, dass alle – von Wasserstoff über E-Fuels bis Elektromobilität – ihren Platz finden werden. Es geht also in die konkrete Umsetzung, und das setzt ganz neue Energien frei.

Innovationen sind immer Treibstoff für Veränderung. Und gleichzeitig ist Veränderung Treibstoff für Innovationen: Gerade wenn wir als

Branche vor so komplexen Herausforderungen stehen wie derzeit, sind neue Ideen und Lösungen gefragt.

Für mich ist das Thema Alternative Antriebe derzeit vor allem mit einem Gefühl von Aufbruch verbunden.

Die wiederum machen den Aufbruch möglich – vorankommen, weiterdenken, neu handeln. Wir denken gemeinsam mit Ihnen, unseren Kunden, weiter: Welche Lösungen sehen Sie für den Transport der Zukunft? [↪](#)

FOTOS: ISTOCK/SHARAMAND, KRONE



 **KRONE**