



Vor dem Verwaltungsgebäude in Bremerhaven (v. l.):

Ulf Brüssel

Bruno Lukas

GEMEIN- WOHL IM FOKUS



Die Energiewende mit dem Umstieg auf alternative Antriebe und der Fahrermangel machen Flotten-Managern zu schaffen. Wie sieht der deutsche Mittelstand die Zukunft der Logistik? NFM fragt in Familienbetrieben nach. Heute bei Brüssel & Maass.

Die Brüssel & Maass Logistik GmbH ist ein in dritter Generation geführtes Speditions- und Logistikunternehmen. Ansässig an der Nordseeküste in Bremerhaven, hat sich das Unternehmen als Partner der Fischwirtschaft einen Namen gemacht und verfügt über besondere Expertise im Umgang und Transport von sensiblen und temperaturgeführten Gütern und Lebensmitteln. Die Spedition schickt täglich ihre rund 40 Lkw von MAN, Scania und DAF auf die Straße, um Supermärkte, Restaurants und den Großhandel mit frischem und tiefgekühltem Fisch zu versorgen.

Gutes Leben für alle. Dabei emittiert das Unternehmen nach Berechnungen des Chefs, Speditionskaufmann und Verkehrsfachwirt Ulf Brüssel, jedes Jahr 3500 t CO₂. Als Mittel zur Abhilfe fand er das Konzept der Gemeinwohl-Bilanz. Dabei geht es darum, die Wirtschaft zu verändern. An die Stelle der Gewinnmaximierung rückt ökologisches und sozial nachhaltiges Handeln. Begründer der Gemeinwohl-Ökonomie ist der Politologe Christian Felber aus Österreich. Er erdachte 2010 ein Wirtschaftssystem, das der Gesellschaft und Umwelt dienen soll. Im Mittelpunkt stehen das ökologische



Gleichgewicht, eine ethische Marktwirtschaft und ein gutes Leben für alle. Dabei bestimmen Vertrauen, Wertschätzung, Kooperation, Solidarität und Teilen den unternehmerischen Alltag.

Jährlich harte Fakten. Ein Instrument des Konzepts ist die Gemeinwohl-Bilanz. Sie gibt jährlich in harten Fakten Auskunft über sozial verantwortliches und umweltbewusstes Handeln, gerechte Arbeitsverhältnisse, transparente Prozesse oder Mitentscheidung. Unternehmen können ihre eigene Gemeinwohl-Bilanz erstellen und sich – wie Brüssel & Maass

– zertifizieren lassen. Alle zwei Jahre können Unternehmen diesen Prozess wiederholen und ihren Punktwert im zugehörigen Testat verbessern.

Mehr im exklusiven NFM-Interview mit dem Transportwelt-Experten Bruno Lukas (47) und Ulf Brüssel (49).

Herr Brüssel, was waren die goldenen Zeiten, was waren wirtschaftlich harte Zeiten in Ihrem Metier?

Brüssel: Ich bin seit meinem 17. Lebensjahr in der Branche. Als ich En-

de der 1980er-Jahre meine Ausbildung im elterlichen Betrieb begann, hatten Unternehmen wie unseres, die im Besitz einer der begehrten limitierten Konzessionen waren, ein richtig gutes Auskommen und konnten kaufmännisch ziemlich frei agie-

Belieferung von Schiffen. Zudem hat sich Brüssel & Maass in seinem maritimen Umfeld zu einem innovativen Dienstleister rund um die Schifffahrt entwickelt und sich auf die Belieferung von Fluss- und Seeschiffen für namhafte Schiffsausrüster spezialisiert.

Aktuell liegen besondere Herausforderungen in der Fachkräfteakquise und in der Transformation zu neuen Antrieben. In beiden Fällen hat die Firmenleitung Hilfe geholt: Ein Personalentwickler unterstützt das Familienunternehmen. Der Logistikberater Bruno Lukas ist mit seiner Firma Green Logistics Enabler (GLE) für die Fuhrparkumstellung an Bord.

Eigene Werkstatt für die Brummis aus „Fishtown“.



// ECKDATEN DER UNTERNEHMENSGESCHICHTE



ren. Manche deutsche Spedition glich damals einer Gelddruckmaschine. Dann kam die Deregulierung des Transportmarktes. 1993 setzte der Gesetzgeber die Tarifbindung im Straßengüterverkehr außer Kraft – mit den bekannten Folgen osteuropäischer Konkurrenz und Kabotage. Schwierig wurde es noch einmal während der Corona-Pandemie. Da mussten wir fünf Fahrzeuge abbauen, da weniger Touren zu fahren waren. Kosten und Erlöse glichen sich somit aus. Das hat uns über diese besondere Zeit geholfen.

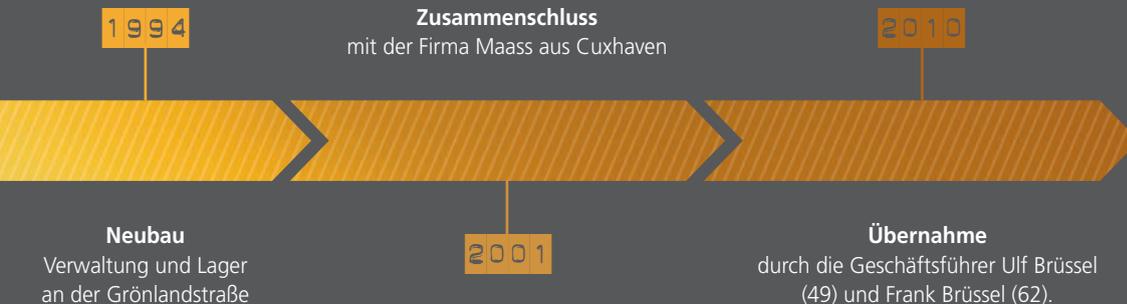
Aktuell beschäftigen alternative Antriebe die Branche: Sie vertrauen ja auf die neue Technik und wollen Ihr Unternehmen zur Null-Emissions-Spedition entwickeln – wie?

Brüssel: Schon länger wollten wir unsere Flotte auf Wasserstoff-Brennstoffzellen-Lkw umstellen und sie nach einem Pay-per-use-Modell von der Firma GP-Joule mieten. Doch dann meldete der von uns priorisierte Nutzfahrzeug-Umrüster Clean

Logistics aus Winsen (Luhe) leider Insolvenz an. Parallel hatten wir Antriebe mit verflüssigtem Erdgas (LNG) ins Auge gefasst. Testläufe mit LNG-Trucks gestalteten sich jedoch als schwierig. Letztendlich haben wir uns für den Neukauf schwerer Stromer entschieden. In der engen Wahl sind nun 40-t-Zugmaschinen von Volvo und DAF. Mit ortsansässigen Vertretungen beider Marken planen wir Testläufe mit alternativen Lkw-Antrieben.

Der Fahrbetrieb könnte auf einer Stammstrecke von Bremerhaven nach Berlin beginnen, die wir für unseren Kunden, die Deutsche See, bedienen. Um 16 Uhr startet die Tour am Fischereihafen, um 22 Uhr muss der Fahrer mit frischem und tiefgekühltem Fisch in der Hauptstadt sein. Dort soll er auch neue Fracht für den Rückweg aufnehmen, um teure und unökologische Leerfahrten zu vermeiden. Ganz schön anspruchsvolle Bedingungen. Gut, dass uns Bruno Lukas (GLE) berät.

Lukas: Zusammen haben wir erst einmal eine Bedarfsanalyse mit



Die Brüder sind Chefs von 70 Mitarbeitern. Am Standort an der Grönlandstraße befinden sich die Verwaltung, eine eigene Nutzfahrzeugwerkstatt und ein Lager mit 1000 Palettenstellplätzen. Ein Außenlager mit 1000 Palettenstellplätzen liegt am Fischkai. Am Weissenstein im Ortsteil Surheide haben das Schulungszentrum, das Wohnheim und ein Außenlager mit 3000 Palettenstellplätzen ihre Adresse. Im Ortsteil Schiffdorf betreibt Brüssel & Maass ein Außenlager mit 2500 Palettenstellplätzen.

Machbarkeitsstudie für potenziell elektrifizierbare Routen wie die von Bremerhaven nach Münster oder nach Berlin erstellt. Die anstehenden Pilottests sind der praktische Proof of Concept der Studie. Wir müssen den Faktor Zeit und vor allem die notwendige Anpassung der Logistikprozesse in den Griff bekommen.

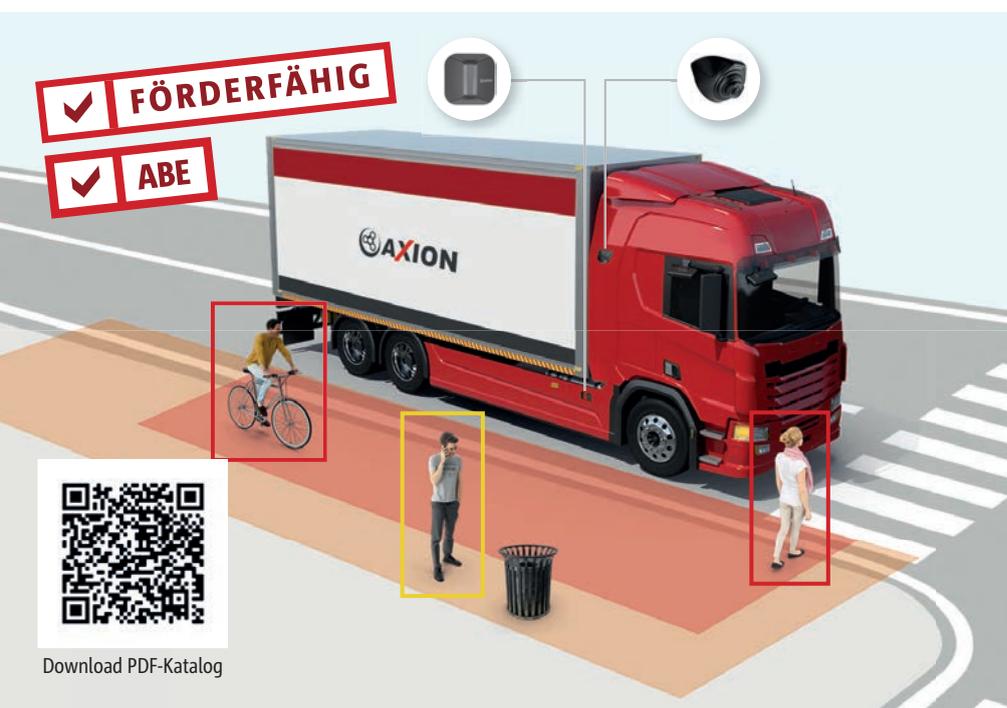
Beispiel: Der Lkw startet mit vollen Batterien ins 460 km entfernte Berlin. Die Herausforderung dabei:

Nach ca. 250 km muss der Fahrer an einer geeigneten Ladestation Strom nachladen.

Mit einem 300-kW-DC-Charger ist das notwendige Zwischenladen innerhalb einer Stunde zu bewerkstelligen. Für die Rückfahrt müssen die Batterien erneut vollgeladen werden, was wiederum Zeit beansprucht. Das alles muss sich mit den gesetzlich vorgeschriebenen Lenk- und Ruhezeiten des Fahrers decken. Zudem muss

der Verloader seinerseits bereit sein, seine logistischen Prozessabläufe den neuen Anforderungen der Elektromobilität anzupassen. Eine weitere, einfachere Pilotstrecke führt ins nur 235 km entfernte Münster. Diese wollen wir als erste angehen.

Wie lange rechnen Sie in Ihrem Unternehmen noch mit dem Einsatz des guten alten Diesel-Brummis?



Intelligente Assistenten für mehr Sicherheit

Unsere Abbiegeassistenzsysteme unterstützen den Fahrer und sorgen für mehr Sicherheit, Übersicht und Effizienz.



ICA Turn-Assist AI40
Kamerabasierter Abbiegeassistent mit künstlicher Intelligenz



ICA Turn-Assist XR45
Radarbasierter Abbiegeassistent mit 77GHz Technologie



Download PDF-Katalog

Weitere Informationen unter www.axionag.de

Bruno Lukas,
Gründer und Inhaber GLE.

Foto: GLE



// DER MÖGLICH-MACHER

Beim Lkw-Spediteur Brüssel & Maass ist der Wille für die Umstellung auf grüne Logistik stark ausgeprägt. Auch auf Verlagerseite ist das Interesse an alternativen Antrieben und emissionsfreien Logistikkonzepten da. Deshalb beauftragte Brüssel & Maass in 2022 die Logistikberatung Green Logistics Enabler (GLE) mit der Erstellung einer Bedarfsanalyse und eines Konzepts für einen emissionsfreien Fuhrpark. Kürzlich führte der Möglich-Macher, GLE-Inhaber Bruno Lukas, bei Brüssel & Maass einen Erst-Audit durch.

Verbrauch und Reichweite. Anhand eines Fragenkatalogs erfassten Lukas und Ulf Brüssel zunächst den Bestand. Im Fokus standen die Logistikprozesse: Für welche Kunden wird welche Fracht auf welchen Relationen transportiert? Wie sind die Systemzeiten? Welche Fahrzeuge werden eingesetzt und welche technischen Anforderungen haben sie? Der Kraftstoffverbrauch und die Reichweiten spielen bei der Bestandsanalyse eine große Rolle.



Brüssel: So kurz wie möglich und marktverträglich – geschätzt fünf bis sechs Jahre. Der Planet und die Wissenschaft sagen uns, dass wir vor 30 Jahren hätten aufhören müssen, Diesel zu verbrennen.

Wenn es nach mir ginge, hätten wir schon vor drei Jahren begonnen, einen Fuhrpark aus Brennstoffzellen-Trucks aufzubauen, um die CO₂-Emissionen auf Null zu setzen. Doch es scheiterte bislang an der mangelnden Tank- und Ladeinfrastruktur für H₂ und Strom. In dieser Hinsicht wünsche ich mir mehr Unterstützung von der Politik. Bei der Mobilitätswende brauchen wir Transportunternehmer Planungssicherheit und Verständnis für die begrenzten Möglichkeiten unserer Branche bei der finanziellen Beteiligung an staatlich geförderten Fahrzeugbeschaffungen. Beim Förderprogramm „Klimaschonende Nutzfahrzeuge und Infrastruktur (KsNI)“ liegt das Verhältnis Staat/Unternehmen bei 80:20 an den Mehrkosten eines Lkw mit alternativem Antrieb.

Lukas: Das heißt, 20 Prozent des Mehrpreises im Vergleich zum Dieselfahrzeug muss der Unternehmer tragen. Dieser zunächst gering erscheinende Anteil ist bei Weitem nicht von jedem Antragsteller leistbar. Zudem gibt es immer wieder auch Absagen auf Förderanträge. Ein Grund: Die CO₂-Tonnage wird nicht in jedem Anwendungsfall in dem Maß eingespart, wie es sich der Fördermittelgeber vorstellt.

Stichwort gezogene Einheiten:
Worauf kommt es in der Fisch- und Lebensmitteldistribution bei



Brüssel & Maass
nutzt ausschließlich
Trailer von Schmitz
Cargobull.

Anhängern, Aufliegern und Aufbauten an?

Brüssel: Wir nutzen ausschließlich Auflieger von Schmitz Cargobull. Typisch sind Bitemp-Kühlkoffer mit Kühlaggregate entweder von Carrier oder von Thermo King. Eine Trennwand teilt den Laderaum in zwei Zonen, um Tiefkühl- und Frischware auf einem Auflieger befördern zu können. Theoretisch kann man auf diese Weise auch den Bereich vorne wärmen und hinten kühlen. Bei der Wahl der Multi-temp-Kühlmaschinen ist ein enges Wartungs- und Servicenetz ein wichtiges Kriterium.

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

Brüssel: Da wir gemietete Lager- und Bürogebäude nutzen, haben wir keinen direkten Einfluss auf die Installation von Solaranlagen oder sonstiger nachhaltiger Gebäudetechnik. Der Strompreis wird für uns gewiss stark an Bedeutung gewinnen, wenn es um die Berech-



Lukas: Perspektivisch hat es durchaus Sinn, für das Laden der Traktionsbatterien am Depot, möglichst viel Strom selbst zu produzieren. Beispielsweise mit einer eigenen Photovoltaikanlage auf dem Dach der Lagerhalle.

Das hilft, weniger abhängig von externen Stromanbietern zu werden und über einen Strommix die Energiekosten der Elektromobilität niedrig zu halten und so betriebswirtschaftliche Planungssicherheit zu erlangen.

nung der Transportkosten geht – insbesondere aus regenerativer Erzeugung. Grundsätzlich muss da-

her allen Beteiligten klar sein, dass wir in Zukunft den Erhalt der Umwelt einpreisen müssen.

Hightech hält Einzug ins Fahrerhaus: Welche Zukunftstechnik halten Sie für nützlich?

Fotos: tp

TE THERMO KING

A D V A N C E R™
A X L E P O W E R
POWERED BY THE ROAD



Rückgewinnung von Energie

AxlePower von Thermo King ist ein Energierückgewinnungssystem für den Betrieb Ihrer Kältemaschine mit nachhaltiger Energie. Das System nimmt die Energie auf und speichert sie, die durch den normalen Betrieb Ihrer Zugmaschine erzeugt wird und gibt Ihnen eine Leistungsreserve für den elektrischen Betrieb Ihrer Kältemaschine.

AxlePower wurde von Thermo King in Zusammenarbeit mit BPW entwickelt und ist eine flexible und nachhaltige Lösung für eine umweltfreundlichere Zukunft – und eine niedrigere Kraftstoffrechnung.



ERFAHREN SIE MEHR ÜBER DIE ZUKUNFT DER NACHHALTIGEN KÜHLUNG AUF www.TKadvancer.com

Emissionsfrei bis 2035. Schritt zwei war die Definition des Nachhaltigkeitsziels. Brüssel & Maass hat sich im Rahmen des Projekts verpflichtet, bis 2035 die Flotte auf emissionsfreie Lkw umzustellen. Auf Basis dieser Zieldefinition erstellte GLE eine Bedarfsanalyse für die Flotte, die Tank- und Ladeinfrastruktur sowie die Anpassung der Logistikprozesse.

Referenzstrecke nach Berlin. Im dritten Schritt erarbeiteten GLE und Brüssel & Maass ein Zero-Emission-Konzept. Es sieht drei Ebenen vor:

1. Nahverkehr Bremerhaven mit Elektro-Lkw
2. Regionalverkehr im Rundlauf in Nord-/Ostdeutschland
3. bundesweite Linienverkehre

In den letztgenannten Kategorien wird derzeit die Umsetzbarkeit mit Wasserstoff- oder Elektro-Lkw geprüft. Als Pilot-Referenzstrecke für große Distanzen wählten die Partner die Relation Bremerhaven–Berlin aus.

Stromer im Test. Derzeit laufen die Vorbereitungen für einen Lkw-Test mit einer Elektro-Sattelzugmaschine in Verbindung mit mobiler Ladeinfrastruktur. Das Konzept sieht einen Nachtladevorgang am Depot vor sowie Pausen zum DC-Zwischenladen alle 200 bis 300 km.

Verlader muss mitwirken. „Wichtig ist, dass die Logistikprozesse aus der Diesel-Welt nicht eins zu eins auf alternative Antriebe übertragen werden können“, so Lukas. „Deshalb setzen wir voraus, dass Spediteure und ihre Verlader bereit sind, bei der Anpassung der Logistikprozesse mitzuwirken.“



Bitemp-Kühlkoffer mit Trennwand. Die Kühlanlage von Thermo King wurde ab Werk bei Schmitz Cargobull eingebaut.

Brüssel: Wir kaufen bei Neufahrzeugen das komplette Sicherheitspaket mit Abbiegeassistenten und elektronischem Außenspiegel mit. Alles in Abstimmung mit dem Betriebsrat. Zur Sicherheits-Grundausrüstung darf sich jeder Fahrer sein Stammfahrzeug auf eigene Kosten nach eigenem Geschmack ausstatten.

Zuverlässige Fahrer sind knapp: Brüssel & Maass hat eine Lösung gefunden und – für ein Transportunternehmen in dieser Größe unüblich – einen Personalentwickler eingestellt. Wie sind seine Erfolge?

Brüssel: Der Personalprofi hat das Ziel erreicht, die Rentenabgänge auszugleichen. Für jährlich durchschnittlich zwei Fahrer im Ruhestand konnte er Ersatz durch nachrückende Auszubildende – männlich wie weiblich – schaffen. Ausbildung bleibt eine Daueraufgabe, denn wir können nur etwa jeden vierten jungen Menschen nach der Lehre als Berufskraftfahrer im Betrieb halten. Zu den Aufgaben des Personalers gehört auch die Kontrolle der Lenk-

und Ruhezeiten, die Organisation der Modulschulungen, aber auch Hilfe der Angestellten bei der Wohnungssuche.

Viele Mittelständler plagt die Sorge um eine Unternehmensnachfolge – wie lösen sie den Generationenwechsel?

Brüssel: Eine familieninterne Nachfolge steht in Aussicht. Die vierte Generation ist an der Branche interessiert – so viel möchte ich verraten.

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

Brüssel: Wir setzen statt Wachstum um jeden Preis auf die an anderer Stelle beschriebene Gemeinwohl-Ökonomie. Wachstum wird in Zukunft nicht mehr entscheidend für den Fortbestand eines Transportunternehmens sein. Unsere Branche treiben gerade andere Fragen um, wie: Mit welchem Fahrzeugtyp fahre ich künftig vom Hof? Wo kann ich Strom tanken?