

Kutscher schon seit Kaisers Zeiten

Seit Generationen passt die Familie Kruse ihre Spedition an die Erfordernisse der Zeit an

Von Stefan Carl

Brunsbüttel – Der Bau des Kaiser-Wilhelm-, heute Nord-Ostsee-Kanals sorgte nicht nur dafür, dass das beschauliche Brunsbüttel wegen der vielen Kanalarbeiter ab 1897 kräftig wuchs. Der Ort wurde durch die künstliche Wasserstraße in zwei Teile geschnitten. Dem Fuhrunternehmen Kruse bescherte das den ersten Auftrag.

Die Anfänge

Wenn der heutige Seniorchef der Spedition Friedrich A. Kruse mit seinem Vierspänner unterwegs ist, empfindet er nach, wie sich sein Urgroßvater gefühlt haben dürfte. Er war es, der den Grundstock der heutigen Spedition Kruse legte. „Nach dem Kanalbau mussten zwei Ortsteile versorgt werden. Der erste Auftrag unserer Firma kam von der Kaiserlichen Post, das war der Anfang.“ Mittlerweile wird das Unternehmen von Friedrich A. Kruse *sen.* und *jun.* in vierter und fünfter Generation geleitet. War über Jahrzehnte die Koogstraße 8 die Firmenzentrale, befindet sie sich heute und schon seit vielen Jahren an der Fährstraße auf der Südsseite.

Der Ausbau

Die Zeit der Postzustellung ist längst passé. Die Spedition Kruse transportiert

heute alle möglichen Güter in sämtlichen Variationen. Einen Großteil der Aufträge erhält die Firma aus dem Chemcoastpark. „Wir haben auch Aufträge von außerhalb, fahren zum Beispiel Papierrollen und Druckerzeugnisse. Aber die chemische Industrie spielt für uns eine große Rolle“, sagt Kruse *sen.* Das war nicht immer so. „Bis 1984 hatte der Industriepark nichts zu unseren Aufträgen beigetragen. Bayer hatte zum Beispiel seinen eigenen Transportdienstleister mitgebracht.“ Es sei nicht übertrieben, zu sagen, dass es „sehr, sehr schwierig war, doch noch für Bayer direkt tätig werden zu dürfen“.

Als der Fuß in der Tür war und der Ausbau des Chemcoastparks an Fahrt aufnahm, verbesserte sich die Lage. „Unser ältester und größter Kunde am Standort ist seit 1962 Sasol.“ Die Verbindung mit dem Chemiekonzern führte etliche Jah-



Senior- und Juniorchef Kruse.

re später, 1995, dazu, dass Kruse *sen.* sein erstes vollautomatisches Hochregallager errichtete. In den Jahren 1998 und 1999 folgten zwei weitere Hochregallager. „Das war meine Idee. Sasol wollte das eigentlich gar nicht, die wollten eine Halle.“ Die Kapazität dieser Lager beziffert Kruses mit 37 000 Tonnen.

„Dort läuft die Arbeit ununterbrochen. Die Waren werden automatisch von den Lastern ins Lager hineingebacht, verarbeitet, versandfertig gemacht und in den Bestand gebucht. Alles digital“, so Kruse *jun.* „Es kommen zum Beispiel von Sasol Paletten rein, die bei uns gelagert werden. Handelt es sich um Zwischenprodukte, dann gehen sie auch wieder zurück zu Sasol, ohne dass sie mit nur einem einzigen

Familie pur

Die Spedition Kruse befindet sich seit der Gründung 1902 fest in Familienhand. „Für mich hat es nie etwas anderes gegeben“, sagt Friedrich A. Kruse *sen.* „Ich hatte das seltene Glück, schon in der ersten Klasse mit dem Lastwagen zur Schule gebracht zu werden“, sagt der 1962 geborene Fuhrunternehmer. „Ich bin schon früh selbst gefahren, und mir stellte sich nie die Frage, was anderes zu machen“, fügt er hinzu. Seinen Kindern scheint es nicht anders zu gehen. Sohn und Tochter arbeiten beide in der Spedition an führenden Positionen, ebenso die Frau des Seniorchefs, der „nach 34 Jahren nun etwas kürzer tritt“. Sein Sohn hat über die Jahre festgestellt, „dass nicht nur wir, sondern auch viele Mitarbeiter gern in dem Familienunternehmen arbeiten. Gerade erst haben wir einen Fahrer verabschiedet, der 42 Jahre bei uns war.“ Das Verhältnis zu den Beschäftigten beschreibt er als eng, wobei es angesichts von 350 Kollegen nicht so einfach sei, die Beziehungen regelmäßig zu pflegen. Kruse *sen.* duzt viele Leute, ohne dass er dies als moderne Führungsstruktur verstanden wissen wolle. „Aber natürlich kann jeder jederzeit zu mir kommen.“

Stapler angepackt werden mussten“, fügt der Seniorchef hinzu.

Die Mitarbeiter

Für die Spedition arbeiten 100 Fahrer. Insgesamt beschäftigt die Familie Kruse 350 Mitarbeiter – unter anderem in der Logistik, Disposition, in Verwaltungsbereichen und in der kleinen Vier-Mann-Werkstatt. „Ein großes Problem ist die Fahrerknappheit, die nun auch in Schleswig-Holstein angekommen ist“, sagt Kruse *sen.* In einigen boomenden Regionen würden die Frachtpreise um das Zweieinhalb- bis Dreifache über dem liegen, was Kruse verlangt. „Die wenigen Fahrer lassen sich das natürlich bezahlen, das es nicht genug von ihnen gibt.“ Auch in der Wertschöpfung der „Asphaltcowboys“ habe sich einiges geändert. „Früher durften die Fahrer nicht einmal husten und bekamen von dem einen oder anderen Lebensmittelhändler Hofverbot.“ Doch die Zeiten haben sich geändert. „Heute disponieren wir nicht mehr die Wagen, sondern die Fahrer. Wegen der Knappheit gibt es auch bei uns Tage, an denen Autos stehen – und das kostet.“ Mit eigener Ausbildung dagegen zu halten, sei nur bedingt möglich. „Allein durch den Wegfall der Wehrpflicht sind es pro Jahr 15 000 Leute weniger, die beim Bund den Lkw-Führerschein gemacht haben.“ Deshalb gehöre es heute zur Ausbildung dazu, dass die entsprechende Führerscheinklasse im jeweiligen Ausbildungsbetrieb erworben werde.

Bevor jedoch ein 40-Tonner über die Straße gelenkt werden darf, muss der Fahrer einen Autoführerschein in der Tasche haben. „Auch der wird von den Betrieben angeboten. Doch haben die Auszubildenden erst einmal die Führerscheine in der Tasche, kommt es vor, dass sie danach die Firma verlassen. Das ist eine wirklich heikle Sache für uns Speditoren“, sagt Kruse *sen.* „Hinzu kommt, dass sich die Ansprüche an das Berufsleben geändert haben. Work-Life-Balance, ein vernünftiger Lohn, nicht jedes Wochenende im Einsatz sein“, listet Kruse *jun.* auf. „Gleichzeitig steigen überall die Kosten, was wir dadurch zu spüren bekommen, dass regelmäßig versucht wird, den Frachtpreis zu drücken“, fügt er hinzu.

In der Zentrale behalten die Disponenten im Blick, welcher Fahrer sich gerade wo aufhält und versorgen ihn mit neuen Zielen, wenn er einen Auftrag abgearbeitet hat. „Es gibt ein Dispositionsprogramm, aber im Grunde legen die Kollegen sich abends schon einmal grob die Karten für den kommenden Tag. Die meisten Daten haben sie im Kopf.“

Die Fahrer hätten dem Dispositionsprogramm den markigen Namen „Stasi 4.0“ verpasst, weil nicht nur sie und ihr Wagen jederzeit aufspürbar sind. Selbst der Dieselverbrauch lässt sich von der Zentrale aus kontrollieren. „Wenn einer über 15 Minuten plötzlich 20 Prozent mehr Diesel verbraucht, dann rufen wir den Fahrer an, denn es kann durchaus sein, dass er gerade beklaut wird“, so Kruse *sen.* Dieseldiebe wären mit Pumpen unterwegs, die 100 Liter pro Minute absaugen könnten.

Umstrittener Treibstoff

Diesel ist in der Spedition nicht nur wegen der Diebstähle ein Thema. Die politische Debatte, die seit Monaten um den Treibstoff geführt wird, hält Kruse *sen.* für aus den Fugen geraten. „Die Abschaffung des Diesels wird es im Lkw-Bereich vorerst nicht geben.“ Die Alternative des verflüssigten Erdgases (LNG) hält er wegen vergleichsweise schlechter Leistungswerte nicht für das Allheilmittel. Für sinnvoller erachtet der Spediteur die Versuche bei Volvo. „Da arbeiten sie an den ersten Dieselmotoren auf LNG-Basis. Das wäre etwas, aber es ist wie immer: Gut Ding will Weile haben.“

Die Investitionen

In den vergangenen 20 Jahren hat die Familie Kruse 40 Millionen Euro in ihre Spedition investiert. „Allein in den vergangenen zehn Jahren waren es 15 Millionen Euro, die wir in den Standort gesteckt haben“, sagen Vater und Sohn Kruse. Darin seien der Fuhrpark, Flächenbewirtschaftung und die Reach-Stacker genannten großen Containerstapler noch nicht enthalten. Letztere benötigt die Spedition, um die 30 000 Container zu verladen, die pro Jahr anfallen. Ausgebaut hat Firma Kruse zudem den Bereich Verpackungen, die in Ausmaß und Kunstfertigkeit beinahe an das Schaffen Christos erinnern, der einst den Berliner Reichstag verhüllte.

Die Infrastruktur

Baustellen, wohin die Kruse-Wagen auch rollen: auf der B5 zwischen Brunsbüttel und Itzehoe; seit dem vergangenen Jahr die L138 zwischen Brunsbüttel und St. Michaelisdamm. Dann noch die vielen Baustellen auf der A7 und das Nadelöhr Hamburg, wo es in diesem Jahr wegen der maroden Südrampe des Elbtunnels noch schlimmer werden dürfte. Die alltägliche Staulast ließ sich für die Brunsbütteler Spedition mit der Fähre zwischen Brunsbüttel und Cuxhaven zumindest lindern. Kein Wunder, dass Kruse nach eigenen Angaben der größte Kunde der Ellblin Reederei gewesen ist. Doch seit einigen Monaten ist die Fährverbindung wieder eingestellt. Friedrich A. Kruse *sen.* zeigt sich aber zuversichtlich, „dass sich das noch was tut“. Der Spediteur sei schon häufiger angesprochen worden, ob er die Fähre nicht übernehmen würde. Doch Kruse winkt ab: „Auch wenn unser Ursprung mit der Überbrückung des Kanals zu tun hatte. Wir machen es nicht selbst, aber es laufen Gespräche, sodass ich mir vorstellen kann, dass es noch in diesem Jahr weitergeht.“

In der Zeit, in der die Fähre gut funktioniert hat, sei sie „ein irrer Bestandteil der Region geworden, nicht nur für Unternehmen. Das war wie eine kleine Brücke“. Dass die B5 bis Wilster-West dreispurig ausgebaut werden soll, hält der Spediteur für übertrieben. „Fünf Jahre warten wir jetzt schon auf einen vernünftigen Ausbau der B5. Mir würde es ja schon reichen, wenn die Straße zukünftig zweisepurig und ohne Wellen hergestellt würde – mit Überholzonen für Lastwagen. Ich befürchte aber, dass wir weitere fünf Jahre vor lauter Ampeln stehen werden“, so Kruse *sen.*

Mehr als Transporte

Die Spedition Kruse bietet weit mehr als nur reine Transportleistungen. Ein Standbein, das Kruse sich aufgebaut hat, ist der Bereich Logistik. Dort arbeitet das Unternehmen mit internationalen Partnern zusammen. In dem vollautomatischen Lager, in dem Mitarbeiter nur noch im Ausnahmefall eingreifen, bewerkstelligt Kruse von der Einlagerung über die Dokumentation bis hin zum Verkauf aus dem Lager heraus den Warenfluss. Im Chemietanklager können Roh-, Zwischen- und Fertigprodukte gelagert werden. Die Kapazität wird mit 22 000 Kubikmetern angegeben.

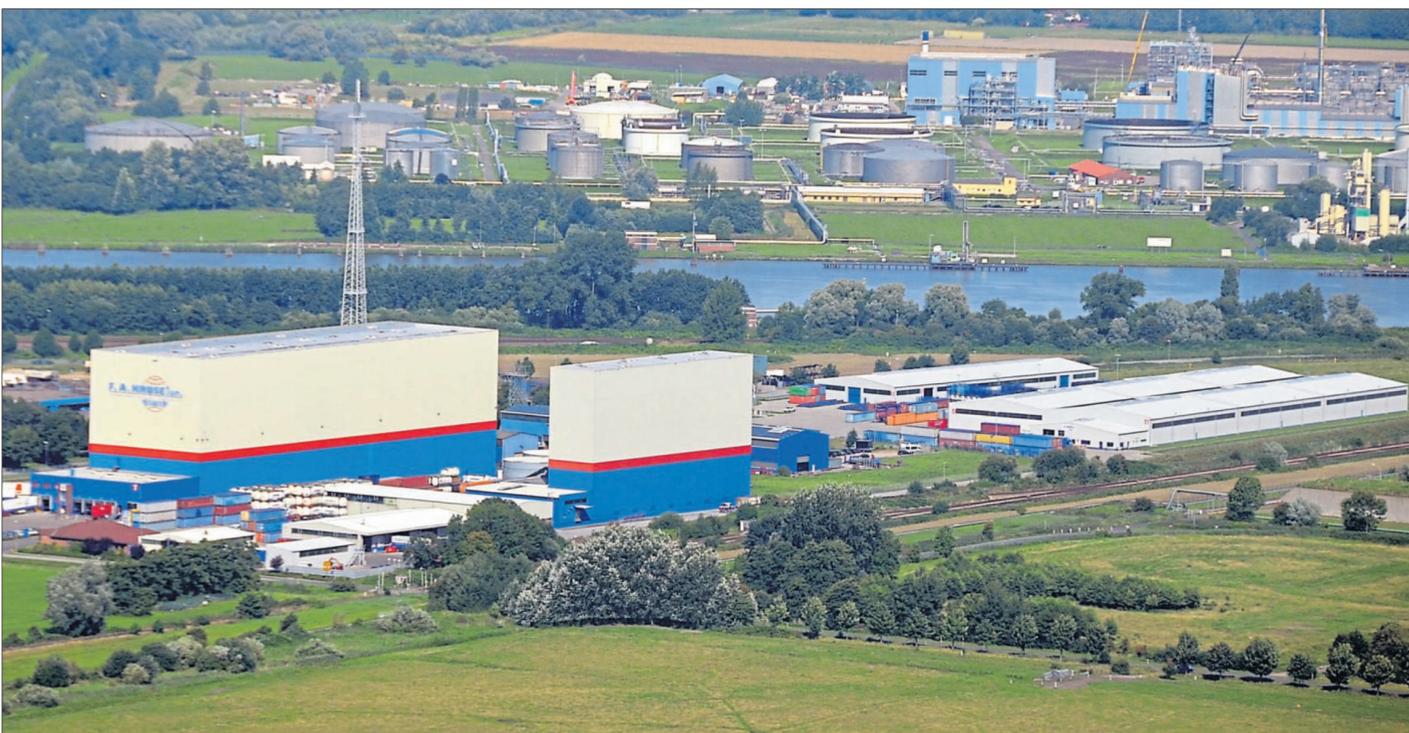
Im Bereich Industrieservice geht es darum, Produkte in unterschiedlichste Gebinde abzufüllen oder zu verpacken. Die Tochterfirma Energy Services und Logistics kümmert sich schwerpunktmäßig um Komplet- und Teilverpackungen von Komponenten aller Größen zum Schutz vor Wind und Wetter, aber auch vor Emissionen. Dazu zählt das „Einhausen“ von Gerüsten in der Industrie mit fest verschweißter, schwerentflammbarer Folie.



Impressionen aus dem Fotoalbum der Spedition Kruse (von oben nach unten): Moderne Lastwagen und ihre historischen Vorläufer und das vollautomatische Hochregallager.

Teil 4 unserer Serie zum Chemcoastpark

Vor etwas mehr als 40 Jahren ist in Brunsbüttel der Grundstein für ein Industriegebiet auf beiden Seiten der Elbe gelegt worden. Heute ist es das größte zusammenhängende Industriegebiet des Landes. Wir stellen in loser Reihenfolge vor, welche Unternehmen dort ihren Geschäften nachgehen.



Das Herz der Industrie

