



## Herausforderungen und Chancen in der Krise

### Neue Ideen für die KEP-Branche

Das Corona-Drama lässt auch die KEP-Dienste nicht kalt, teils können sie aber sogar profitieren



# KEP-Spezial

Themenspezial

VerkehrsRundschau 12 | 2020

# KEP-Spezial

Themenspezial  
Verkehrsrundschau 12 | 2020



Hermes/Willing-Holtz

## Die Systeme am Laufen halten

**DER CORONAVIRUS HÄLT ALLE IN ATEM**, auch die Anbieter von Kurier-, Express- und Paketdienstleistungen (KEP). Gleichzeitig sind sie nun besonders gefragt, denn der Onlinehandel boomt weiter – gerade in einer Zeit, in der viele Leute vielleicht nicht mehr das Haus verlassen können oder wollen. Firmen schicken ihre Mitarbeiter ins Homeoffice und auch hier müssen Unterlagen zwischen Kollegen ausgetauscht werden. Eilige Medikamentenlieferungen an Arztpraxen, Krankenhäuser und Apotheken gewinnen in der Krise ebenfalls an Brisanz. Damit die Verteilungssysteme der KEP-Dienste angesichts dieser Herausforderungen weiterhin stabil laufen, müssen sie ihre eigene Infrastruktur jetzt besonders gegen Ausfälle wappnen und Back-up-Standorte und -systeme aufbauen. Worauf dabei zu achten ist, skizzieren Experten ab Seite 4 in diesem KEP-Spezial. Schon vor der Ausbreitung des Virus erlebten Paketboxen einen Nachfrageboom, der sich nun nochmals verstärken könnte. Zunehmend zeigen auch Privatleute, Firmen und der Handel Interesse an solchen Übergabekästen für Päckchen & Co. In Hamburg können ÖPNV-

Nutzer seit März auch entlang ihrer täglichen Wege Pakete empfangen: Am S-/U-Bahnhof Barmbek enthüllten Deutsche Bahn, Hochbahn und das IT-Unternehmen ParcelLock sowie die Paketdienste Hermes und DPD die erste von 15 „Hamburg Boxen“. In einem zunächst auf ein Jahr angelegten Pilotprojekt werden die Paketstationen mit bis zu 146 Fächern an RE-, S- und U-Bahn-Haltestellen getestet. Danach entscheidet sich, ob das Modell auf andere Städte übertragen wird. Eine Übersicht zu Anbietern, Lösungen sowie weiteren Projekten von und mit Paketstationen finden Sie ab Seite 6 und auf Verkehrsrundschau Plus, dem Online-Profiportal der Verkehrsrundschau. Ein weiterer Trend, der gerade im Zustellverkehr in den Städten immer mehr an Fahrt gewinnt, ist die Elektromobilität. In der Midsize-Klasse bietet bislang nur Mercedes-Benz mit dem EVito einen vollelektrischen Transporter an. Unsere Fahrindrücke erwarten Sie ab Seite 8.

**Viel Vergnügen bei der Lektüre  
Ihre Redaktion**



Pakadoo

06



Jan Burgdorf/Verkehrsrundschau

08



GO! Express &amp; Logistics (Deutschland)

11

### 04 KEP-Dienste in der Corona-Krise

Auch die KEP-Dienstleister lässt die Coronavirus-Krise nicht kalt. Im B2C-Segment kann die Branche aber sogar profitieren. Wichtig sind jetzt Notfallpläne

### 06 Marktübersicht: Paketboxen auf einen Blick

Zunehmend interessieren sich auch Privatleute, Büros und der Handel für Paketstationen. An einem nutzeroffenen Standard feilen österreichische Forscher

### 08 Im Test: Der EVito von Mercedes-Benz

In der Midsize-Klasse kommt der einzige vollelektrische Transporter aus Stuttgart. Auf der Testrunde der Verkehrsrundschau offenbaren sich Stärken und Schwächen

### 10 Erb Transporte

Seit über 30 Jahren am Markt: Im Interview erklärt Wolfgang Erb, Geschäftsführer des Vaihinger Spezialisten für europaweite Sonderfahrten, sein Geschäftsmodell

### 11 ATV Fahrzeugtechnik

Mit einem neuen Werk in Steinheim legte der Spezialanbieter von Kastenwagen-Innenausbauten 2019 den Grundstein für weiteres Wachstum im KEP-Markt

### 11 GO! Express & Logistics

Branchenkennner Ulrich Nolte, seit 2010 Geschäftsführer der GO! Deutschland, verrät das Erfolgsrezept des inhabergeführten KEP-Dienstleisters mit Sitz in Bonn

#### Impressum:

Verlag: Springer Fachmedien München GmbH,  
Verlag Heinrich Vogel, Corporate Publishing,  
Aschauer Straße 30, 81549 München  
Telefon: +49 (0) 89/20 30 43-2387  
Redaktion: Gerhard Grünig (verantwortlich),  
Anja Kiewitt

#### Projektkoordination: Andrea Volz

Layout: Sabine Spanner

Titelfotos: GO! Express & Logistics (Deutschland) (o.), DPD,

Jan Burgdorf/Verkehrsrundschau, Lozuka (u. – v.l.n.r.)

Druck: L.N. Schaffrath GmbH & Co. KG DruckMedien,  
Marktweg 42-50, 47608 Geldern

Nachdruck, auch auszugsweise, und elektronische Verarbeitung nur mit ausdrücklicher Genehmigung der Springer Fachmedien München GmbH. Für unverlangt eingesendete Manuskripte und Bilder übernimmt die Redaktion keine Haftung. Namentlich gekennzeichnete Beiträge geben die Meinung der Autoren wieder. Diese muss nicht mit der Auffassung der Redaktion übereinstimmen. Gedruckt auf chlorfrei gebleichtem Papier.



Unter Quarantäne stehende oder Corona-gefährdete Personen können über die Lozuka-Plattform im Internet regionale Waren bestellen

## Tugend aus der Not

Auch die KEP-Dienstleister lässt die **Coronavirus-Krise** nicht kalt. Speziell im B2C-Segment kann die Branche aber sogar profitieren, denn der Onlinehandel boomt weiter. Wichtig sind jetzt funktionierende Notfallpläne für den operativen Betrieb.

**HAMSTERN OHNE SCHLANGESTEHEN:** Das lokale Webkaufhaus Lozuka bietet Städten und Gemeinden während der aktuellen Coronavirus-Krise zeitlich begrenzt Hilfe bei der Versorgung von Haushalten in Quarantäne-Regionen. Dazu hat das 2016 gegründete Start-up ein Notfallkonzept erstellt: Die IT-Plattform des Marktplatzes kann binnen 24 Stunden freigeschaltet und mit den wichtigsten Lebensmitteln und Produkten des täglichen Bedarfs bestückt werden. Kurzfristig schließt das Team dann regionale Direktvermarkter und Supermärkte sowie Hilfsorganisationen und Mittagstische an. „Viele Kunden meiden momentan das öffentliche Leben und kaufen verstärkt online ein“, so die Erfahrungen bei Lozuka. Verstärkt landen demnach Konserven und nicht ver-

schreibungspflichtige Medikamente im Warenkorb. Für den Betrieb der IT-Plattform fallen bei der aktuellen Lozuka-Aktion keine Kosten an. Der örtliche Initiator muss allerdings den Lieferservice vor Ort koordinieren.

**Der Boom im Onlinehandel setzt sich fort** Prädestinierte Partner sind naturgemäß die Kurier-, Express- und Paketdienste. „Unsere Mitarbeiter sind an den Umgang mit Krisen, wie Störungen der Lieferketten, gewöhnt. Deshalb könnten sich für uns durchaus positive Effekte ergeben. Und: Unsere elementaren Wachstumstreiber sind intakt – allen voran der weltweite Boom des Onlinehandels“, sagte Frank Appel, Vorstandsvorsitzender der Deutschen Post DHL, Anfang März. Er

### Plan B für die Krise

**Eine Handreichung für seine Mitglieder** hat der BdKEP Bundesverband der Kurier-Express-Post-Dienste angesichts der aktuellen Coronavirus-Krise erstellt. Sie listet übersichtlich Checklisten, Maßnahmenvorschläge und Ansprechpartner für alle Unternehmen der Branche auf. Neben arbeitsrechtlichen Aspekten hat der Verband dabei auch den Prozessablauf im Visier. Ergänzend stellt der BdKEP ein Onlinetool zur Corona-Risikobeurteilung für KEP-Unternehmen bereit ([www.feedbackstr.com/corona-risiko](http://www.feedbackstr.com/corona-risiko)). Zudem plant der Verband am 30. März unter dem Titel „Corona – Herausforderungen für die KEP Branche II (Update)“ bereits zum zweiten Mal eine Webkonferenz zum Thema.

gibt jedoch zu: „Eine weltweite Krise wie das Coronavirus geht auch an uns nicht spurlos vorbei. Im Februar haben wir das an unseren Zahlen gesehen. Sollte sich die Lage zügig wieder normalisieren, könnten wir den Rückstand im Jahresverlauf noch aufholen.“ Aktuell gelte es vor allem, „den Geschäftsbetrieb bestmöglich aufrechtzuerhalten.“ Um dabei auch kleinere und mittelständische KEP-Unternehmen zu unterstützen,



Deutsche Post DHL

„UNSERE MITARBEITER WELTWEIT SIND AN DEN UMGANG MIT KRISEN, WIE STÖRUNGEN DER LIEFERKETTEN, GEWÖHNT.“

Frank Appel, Vorstandsvorsitzender Deutsche Post DHL

hat der Bundesverband der Kurier-Express-Postdienste (BdKEP) eine Handreichung zusammengestellt (siehe Kasten). Demnach sind die teils hoch automatisierten Sortierzentren der Branche die sensibelsten Punkte im Prozessablauf. Hier ist aufgrund der Menge der Beschäftigten auf kleinem Raum die Ansteckungsgefahr bei auftretenden Virentägern höher als etwa in der Zustellung. Müssen Sortierzentren geschlossen werden, sind zügig Backup-Standorte gefragt, in denen der Betrieb notfalls manuell fortgesetzt wird.

**Backups für Sortierzentren organisieren** Passende Standorte zu finden, dürfte aber kein einfaches Unterfangen werden. Laut Kuno Neumeier, geschäftsführender Gesellschafter der Logivest-Gruppe, zeigt sich aufgrund der Coronavirus-Krise auch im Lebensmittel- und Produktionsbereich schon der Bedarf, größere Kapazitäten aufzubauen. Dennoch rät BdKEP-Vorstandsvorsitzender Andreas Schumann: „Für den Ernstfall sollten die Firmen vorsorgen und ein Backup für wichtige Standorte organisieren, inklusive eventuell nötiger Zusatztransporte und dem Zugang zu IT-Ressourcen.“ Tore Grünert, Geschäftsführender Gesellschaf-

ter bei GTS Systems and Consulting, einem Anbieter von Tourenplanungssoftware, schlägt vor, „dass KEP-Betriebe ihre täglichen Touren konsolidieren – vielleicht sogar wettbewerberübergreifend“. Die bislang spürbaren Auswirkungen der Krise im KEP-Markt sieht BdKEP-Chef Schumann differenziert: „Im B2B-Bereich gehen die Sendungsmengen mit zunehmender Produktionseinschränkung zurück. Auch wird das Auftragsaufkommen

schwankender und weniger planbar. Beispielsweise müssen Materialien zwischen Homeoffices und Betrieben ausgetauscht werden. Der B2C-Bereich könnte auch davon profitieren, wenn sich Empfänger mehr nach Hause liefern lassen.“ Letzteres kann sogar langfristige Effekte nach sich ziehen: Lozuka beispielsweise weist darauf hin, dass die zeitlich begrenzte Aktion später auch in einen Regularbetrieb überführt werden kann. akw

Das beste Paketservice für Ihr Business.

Stark.  
Verlässlich.  
Schnell.

Über 30 Jahre Erfahrung machen uns zum leistungsfähigsten Paketdienstleister im Business-Bereich. 1.700 Logistik-ExpertInnen sorgen täglich dafür, dass Ihre Pakete schnell und sicher ans Ziel gelangen. Seien Sie immer einen Schritt voraus – mit unseren kurzen Laufzeiten im stärksten Straßennetzwerk Europas.

Mehr Info auf [dpd.at](http://dpd.at)



DHL (l.) macht es seit 2001, Amazon (r.) seit 2017. Auch bei der Belieferung von Servicetechnikern, etwa bei Würth (u. l.) und Handelskunden, wie bei MediaMarkt/Saturn (u. r.), helfen Paketboxen

„Jedoch sind ihre IT-Lösungen, Prozesse und Dienstleistungen sehr spezifisch“, ergänzt er. Auch gehe es den Wettbewerbern um ihre direkten Kundenkontakte. „Eine einheitliche Lösung wäre europaweit wünschenswert. Eine echte Normung sehen aber sowohl die Paketbox-Anbieter als auch die KEP-Dienstleister als nicht machbar an, weil die Ausgangssituation

in den einzelnen Ländern zu unterschiedlich ist. Dabei sind die Basislösungen ja bereits grenzüberschreitend im Einsatz. An der Technik würde es also nicht scheitern“, so Hafner. In Graz will man in einem ergänzenden Schritt ein Geschäftsmodell forcieren, das zumindest auch den lokalen Handel einbindet.

**Den lokalen Handel einbinden**

„Das Gewerbe zum Austausch mit Privatpersonen auch außerhalb der Ladenöffnungszeiten zu befähigen, darin sehen wir einen weiteren Nutzen von offenen Paketboxsystemen“, so der Projektleiter. Dass auch in Deutschland gemeinsam nutzbare Paketstationen Sinn machen, glaubt Andreas Schumann, Vorsitzender des BdKEP Bundesverbands der Kurier-Express-Post-Dienste. Er denkt dabei an DHL, Hermes und DPD, die zusammen 95 Prozent aller B2C-Pakete zustellen. „Die Frage ist, wie das Betreibersystem dahinter in die Logistiksysteme eingebunden wird“, so Schumann. Ein große Entwicklung sei hier die Verzahnung mit



Jan Scheutzwow/Verkehrsrundschau

„GEMEINSAM NUTZBARE PAKETSTATIONEN MACHEN SINN, WENN DAS BETREIBERSYSTEM IN DIE LOGISTIKSYSTEME EINGEBUNDEN WIRD.“

Andreas Schumann, BdKEP

**Marktübersicht**

**ANBIETER VON PAKETSTATIONEN**

Eine umfangreiche Marktübersicht mit allen derzeit erhältlichen Paketstationen und den jeweiligen Anbietern hat der BdKEP Bundesverband der Kurier-Express-Post-Dienste zusammengestellt. Einen Ausschnitt daraus, konzentriert auf Systeme für den deutschen Markt sowie den gewerblichen Einsatz, finden Sie in VR plus, dem digitalen Angebot für Verkehrsrundschau-Abonnenten. akw

[www.verkehrsrundschau.de/plus/paketstationen](http://www.verkehrsrundschau.de/plus/paketstationen)

den Bestellprozessen auf den Plattformen der Onlinehändler, eine weitere die Anbindung des lokalen Handels. „Einigt man sich, in Paketboxen Dritter zuzustellen, bleibt noch zu klären, wie Zusteller von Subunternehmern in den verschiedenen Systemen unterwiesen werden sollen“, betont der Verbandschef. akw

# Eine Idee, viele Gesichter

Einige KEP-Dienstleister betreiben schon seit Jahren **Paketstationen**. Zunehmend interessieren sich nun auch Privatleute, Büros und der Handel für solche Boxen. An einem nutzeroffenen Standard forschen jetzt österreichische Wissenschaftler.

**BEIM NACHBARN IM FÜNFTEN STOCK** klingeln, zum Kiosk drei Straßen weiter laufen oder zur Postfiliale fahren: Wer beim Besuch des Paketboten nicht zu Hause war, muss oft Umwege in Kauf nehmen, um an seine Sendung zu kommen. Viele Online-Shopper wünschen sich deshalb alternative Zustellwege.

An erster Stelle kommt dabei für 59 Prozent eine persönliche Paketbox infrage, geht aus einer Umfrage im Auftrag des Digitalverbands Bitkom unter 1024 deutschen Online-Käufern hervor. Schon heute lassen sich demnach 13 Prozent ihre Sendungen an eine Packstation liefern. Um künftig unnötige Zustellversuche und Abholfahrten zu reduzieren, fordert die CSU in München jetzt sogar eine Paketboxpflicht für Neubauten. CSU-OB-Kandidatin Kristina Frank sagte dazu im Januar gegenüber der Zeitung „Münchner

Merkur“: „Wir brauchen im urbanen Raum neue Konzepte, um die Warenströme sinnvoll zu lenken – aber auch weiterhin den Einzelhandel vor Ort.“ Auch die Stadt Graz in Österreich prüft bereits, Paketboxen zur Auflage bei Projektvergaben von neuen Wohnimmobilien zu machen, ähnlich wie vorgeschriebene Parkplätze und Ladestationen für E-Autos.

**Bauaufgabe bei neuen Wohnprojekten**

Zudem will die Alpenmetropole im Rahmen ihrer Smart-City-Projekte Paketboxen an ÖPNV-Knoten und Verkehrsdrehkreuzen aufstellen, um den Zustell- und Abholverkehr zu verringern. Bereits seit 2017 feilen Forscher der TU Graz im Projekt SoWAS („Skalierbares offenes Waren-Austausch-System“) dazu an einem nutzeroffenen Paket- und Wa-

renübergabesystem. „Ziel sind kooperativ offene Lösungen und nicht fünf Paketboxen von fünf verschiedenen Anbietern nebeneinander“, erklärt Projektleiter Professor Norbert Hafner vom Institut für Technische Logistik der TU Graz.

Getestet wird bis Ende 2020 zunächst eine Paketstation auf dem TU-Campus Neue Technik, betrieben vom Partner A1, die – anders als derzeitige Systeme – anbieterunabhängig von allen KEP-Diensten, Gewerbetreibenden und Privatpersonen genutzt werden kann. Direkt angebunden sind bisher allerdings nur die Paketzusteller DPD und GLS.

Nach anfänglicher Ablehnung hat sich auch die Österreichische Post inzwischen prinzipiell zur Nutzung offener Paketboxen bereit erklärt. „Generell ist die Kooperationsbereitschaft unter den KEP-Dienstleistern gegeben“, erklärt Hafner.



## RUNDUM. SORGLOS. UNTERWEGS

Als eines der führenden Container-Leasing-Unternehmen der Welt, bietet Seaco eine moderne Flotte von 13000 Wechselbrücken (WAB)

**ALLES AUS EINER HAND**  
**GANZHEITLICHE KOMPLETTLÖSUNG** für Ihren Fuhrpark  
**RUNDUM SORGLOS** bei Reparatur, Wartung, Telematik & UVV  
**GERINGER AUFWAND** bei Administration und Technik  
**ENTLASTUNG** des Fuhrparkmanagers  
**DEUTSCHLANDWEITE** Depots in Autobahnnähe



- ASCHAFFENBURG • BABENHAUSEN • BAMBERG • BERLIN • DORTMUND • DRESDEN • FRÖNDENBERG • HALDENLEBEN • HOHEINKIRCHEN • KREMS • MAGDEBURG • OBERTRAUBLING • PASSAU • PHILIPPSTHAL • RIESA • SITTENSEN • SOLTAU • UNTERFÖHRING



Jan Burgdorf/VerkehrsRundschau

Die angegebene Reichweite von 150 bis 184 Kilometern schafften wir bei unseren Testfahrten nicht

# Klassenvorreiter

In der Klasse der Midsize-Vans bietet bislang nur Mercedes-Benz mit dem EVito einen **vollelektrischen Transporter** an. Der 3,2 Tonner muss sich auf der Elektro-Testrunde der VerkehrsRundschau beweisen.

AM MERCEDES-BENZ VITO führt kein Weg vorbei. Zumindest wenn man in der Klasse der mittelgroßen Transporter nach einem Fahrzeug mit vollelektrischem Antrieb sucht. Solange die angekündigten Stromer mancher Konkurrenten weiter auf sich warten lassen, bietet hier nämlich nur Daimler Entsprechendes an. Für die Stuttgarter ist es nach dem 2011 eingeführten, aber weitgehend erfolglosen Vito E-Cell sogar bereits der zweite Versuch, mit einem E-Kastenwagen in dieser Klasse Fuß zu fassen. Nummer zwei soll nun deutlich mehr Erfolg haben, sprich Käufer finden. Die müssen allerdings weiterhin ein umfangreiches Umweltengagement mitbringen: 44.990 Euro werden für den Stromer

in der langen Ausführung als Kastenwagen mindestens fällig. Selbst nach Abzug der 4000 Euro hohen Förderung kostet der Stromer immer noch über 13.000 Euro mehr als ein vergleichbares Modell mit Diesel-Verbrenner. Den (lokal) emissionsfreien Vortrieb erledigt im EVito ein Asynchron-Elektromotor mit 85 kW Leistung. Oder eben auch nicht, wenn man möglichst viel Reichweite generieren will. Dann empfiehlt sich der E+-Modus, der sich per Taster im Armaturenräger aktivieren lässt und in dem die Motorleistung auf 70 Kilowatt gedrosselt wird. Die genügen aber ebenfalls, den EVito ausreichend spritzig durch den Stadtverkehr zu lenken – trotz der 700 Kilo Testballast im sechs

Technische Daten
<b>Motor</b>
Asynchron-Elektromotor, maximale Leistung: 85 kW bei 11.500/min; Dauerleistung 70 kW, maximales Drehmoment: 295 Nm
<b>Kraftübertragung, Akku, Verbrauch</b>
Übersetzungsverhältnis: 1:13; Frontantrieb, unterflur montierte Lithium-Ionen-Akkus, nutzbare Batteriekapazität: 35 kWh; Leistung Bordlader: 7,4 kW (AC) Verbrauch Testrunde (größtenteils innerstädtisch): 35,86 kWh

Kubikmeter fassenden Laderaum. Was bei vielen Fahrern hingegen für Verdross sorgen dürfte: Bei kalten Temperaturen hat der Dreh am Heizungsregler nicht unbedingt erlösende Wärme zur Folge. Im E+-Programm beschränkt die Elektronik die Heiz- oder Klimaleistung nämlich auf ein Minimum, eben zugunsten der Reichweite. Wer friert, dem bleibt nichts übrig als mit ‚E‘ den nächst weniger strengen Fahrmodus zu wählen. Das hat neben mehr Wärme aus den Lüftungsdüsen zusätzlich zur Folge, dass der auf 3,02 Tonnen ausgeladene Testwagen spürbar spontaner auf Gaspedalbefehle reagiert, allerdings fällt sogleich die Reichweitenanzeige um 17 Kilometer nach unten. Wahlmöglichkeiten bietet der Daimler auch bei der Rekuperationsstärke, also wie viel Strom beim Rollen und Bremsen zurück in die unterflur montierten 41-kWh-Akkus gespeist wird. Gleich aus vier Modi kann der Fahrer wählen, anwählbar über die Schaltpaddel am Lenkrad, die im Verbrennermodell für manuelle Schalteintriebe beim 9-G-Tronic-Automatikgetriebe zuständig sind. Das Angebot reicht vom nahezu widerstandsfreien Rollen bis zur verbindlichen Verzögerung, bei der der EVito nicht ohne Grund lieber seine Bremslichter aufleuchten lässt. Versierte Fahrer nutzen im Stadtverkehr schon bald nur noch die Schaltpaddel und benötigen die Betriebsbremse nur noch im Notfall. Ob sich allerdings jeder gestresste Kurierfahrer dahingehend motivieren lässt, wagen wir zu bezweifeln. Ansonsten gelten für den eVito die gleichen Tugenden, die für jeden E-Van gelten: Er bewegt sich flüsterleise und



Jan Burgdorf/VerkehrsRundschau

Rekuperationsmodi über Schaltpaddel wählbar



Jan Burgdorf/VerkehrsRundschau

Der Drehzahlmesser wich im EVito einer Energieanzeige

komfortabel durch den Stadtverkehr, lässt sich butterweich anfahren und beschleunigt ruckfrei auf das serienmäßige Höchsttempo von 80 km/h (optional gewährt Daimler auch Tempo 100 oder 120). Erfreuen wird Nutzer die brauchbare Zuladung, das für 3,2 Tonnen zugelassene Testfahrzeug darf gute 880 Kilogramm einladen. Strom ein- beziehungsweise nachzuladen, kann dagegen zur fummeligen Angelegenheit werden. Den Anschluss platzierte Mercedes-Benz nämlich leider auf die linke Fahrzeugseite hinter der Fahrertür. Für die meisten Ladesäulen eine unglückliche Lösung, weil der Weg weit ausfällt und man das Kabel mitunter sogar unter dem Fahrzeug hindurch führen muss. Zusätzlich ragt das Kabel bei öffentlichen Ladesäulen in den Verkehrsraum. Die Anschlüsse, wie beim größeren Bruder

‚ESprinter‘ in die Front zu verlegen, wäre die bessere Lösung. Wie oft das Stromkabel angeschlossen werden muss, hängt wie immer auch von der Fahrweise ab. Wir beschieden uns auf der genormten, größtenteils durch urbane Gebiete führende VR-Elektro-Testrunde mit dem E+-Modus und einer zurückhaltenden Fahrweise. Zudem verzichteten wir trotz lediglich sieben Grad Celsius am Testtag auf den Einsatz der Heizung. Trotzdem pendelt sich der Stromverbrauch auf vergleichsweise hohem Niveau ein: 35,86 Kilowattstunden ließ sich der Mercedes schmecken, ein Wert, den selbst größere E-Transporter der 3,5-Tonnenklasse mit Hochdach auf dieser Strecke unterboten. Hier sollte Daimler noch mal Hand anlegen, schließlich wird der EVito nicht ewig der Einzige seiner Klasse sein. *bj*



Jan Burgdorf/VerkehrsRundschau

Suboptimal: Stromanschluss links hinter der Tür



Jan Burgdorf/VerkehrsRundschau

Sechs Kubikmeter Frachtvolumen, die Hecktüren haben nur eine labbrige 90-Grad-Arretierung

## „Hinfahren, hinschauen, hinhören“ Erb Transporte ist näher am Kunden

Erb Transporte in Vaihingen ist seit 30 Jahren Spezialist für europaweite Sonderfahrten. Wir sprachen mit Geschäftsführer Wolfgang Erb über sein Geschäftsmodell.

**Herr Erb, letztes Jahr feierte Ihr Unternehmen 30-jähriges Jubiläum. Wie lautet Ihr Erfolgsrezept?**

**Wolfgang Erb:** Es ist eigentlich alles ganz einfach: Wir sehen uns als freundlichen und engagierten Dienstleister. Für uns ist der Kunde König. Durch den ständigen und intensiven Kontakt sind wir ganz nah dran an den Wünschen und Bedürfnissen. Da wir nahezu ausschließlich Kunden aus dem Automotive-Sektor betreuen, lässt sich so eine beachtliche Branchen-Expertise aufbauen. Hier gilt es dann, Entwicklungen frühzeitig zu erkennen und im eigenen Portfolio entsprechend aufzugreifen. Wenn es ein Rezept gibt, lautet es also: Hinfahren, hinschauen, hinhören!

**Der Sonderfahrtenmarkt gilt als gesättigt. Welche Auswirkungen hat dies auf Ihre Produktstrategie?**

**Wolfgang Erb:** Wie auch im operativen Geschäft sind hier schnelle Reaktion und permanentes Am-Ball-Bleiben gefragt. Zum Beispiel im Gefahrgutsektor. Hier verzeichnen wir seit geraumer Zeit eine sprunghafte Zunahme an Batterie-Transporten. Diese erfordern ebenso wie unsere Pharma- oder Thermo-Kühltransporte ein sehr spezielles Handling. Wir bieten darüber hinaus geschlossene Fahrzeugtransporte, OBC- und Air-Charter-Lösungen an. Genauso wie Transporte in Drittländer wie die Ukraine, Türkei oder Russland. Zudem steigt die Nachfrage nach Sonderfahrten mit größeren Fahr-



Erb Transporte

zeugen bis hin zum Sattelzug deutlich an. Mit unserer firmeneigenen Fahrzeugflotte sind wir hierfür bestens gerüstet. Es geht also längst nicht mehr nur um den reinen Transport von A nach B. Kunden erwarten Sonderkompetenzen entlang der gesamten zeitkritischen Logistikkette.

**Mehr Informationen unter:**  
[www.erb-transporte.de](http://www.erb-transporte.de)

## ATV Fahrzeugtechnik – Lieferant der Lieferanten

ATV Fahrzeugtechnik ist Lieferant der größten und namhaftesten Paketdienstleister der Welt.

**TRANSPORTER-AUSBAUTEN AUS DEM** nordrhein-westfälischen Steinheim bringen weltweit ihren Anteil an den täglichen Millionen Paketen zu ihren Empfängern. Das Unternehmen ATV Fahrzeugtechnik ist „Lieferant der Lieferanten“ und Produzent von Kastenwagen-Innenausbauten für die KEP-Branche. Die Kunden von ATV sind die größten und namhaftesten Paketdienstleister der Welt.

ATV kann als etablierter Partner dieser großen Paketdienstleister sowie Spezialanbieter von individuellen Ausbauten in der Transporter-Klasse auf eine jahrzehntelange Erfahrung zurückgreifen. Die langlebigen und flexiblen Systeme wurden durch verschiedene Prüfinstitute und Fahrzeughersteller zertifiziert und sind zum Beispiel über Einrechnungsgeschäfte erhältlich. Die Systeme nehmen es sowohl mit kleinen als auch mit großen Paketen auf und bringen die Sendungen dank praxiserprobter und mehrfach getesteter Ladungssiche-



Spier GmbH &amp; Co. Fahrzeugwerk KG

rung sicher zum Kunden. Ihr gemeinsames Kennzeichen: Sie sind wirtschaftlich, flexibel, funktional, effizient und zertifiziert. Bei durchschnittlichem Sendungswachstum der Paketdienstleister von 4,9 Prozent im Jahr 2018 (Quelle: KEP-Studie 2019; Bundesverband Paket und Expresslogistik) in Deutschland kann die KEP-Branche

positiv in die Zukunft blicken. Mit einer neuen Fertigungsstraße und einem neuen Werk legte ATV im Jahr 2019 den Grundstein für weitere Millionen Paketauslieferungen durch seine Kunden. Damit kann ATV auch in Zukunft auf Marktanforderungen und Kundenbedürfnisse reagieren. **Mehr unter:** [www.kep-ausbau.de](http://www.kep-ausbau.de)

# Qualitätsführer in der Branche

Ulrich Nolte, Geschäftsführer der GO! Deutschland, spricht über das Erfolgsrezept. Auch 2019 hat sich GO! souverän die Qualitätsführerschaft in der KEP-Branche gesichert und zeigt: Anspruchsvolle Kundenwünsche brauchen keinen großen Anbieter, sondern außer\_gewöhnliche Lösungen.



GO! Express &amp; Logistics

Ulrich Nolte, Geschäftsführer GO! Deutschland

**Herr Nolte, die KEP-Branche wächst. GO! wächst deutlich stärker als der Durchschnitt und ist außerdem Qualitätsführer. Wie haben Sie das erreicht?**

**Ulrich Nolte:** Seit 35 Jahren als inhabergeführter KEP-Dienstleister auf dem Markt, haben wir uns bei GO! ein einzigartiges Know-how erarbeitet. Wir sind breit aufgestellt in unseren Services, zugleich bieten wir maßgeschneiderte Branchenlösungen. Wir investieren fortlaufend in Infrastruktur, Produkte und Leistungsangebote.

Wir halten die richtige Balance zwischen größtmöglicher Standardisierung für sichere und flexible Prozesse und passgenauen Lösungen für besondere Anforderungen. So können wir neben Branchenlösungen auch besondere Versandinhalte mit teils strikten Auflagen handeln. Geringste Verlust- und Schadensquoten bei einer überdurchschnittlich hohen Zustellquote machen uns zum Qualitätsführer im KEP-Markt.

**Wie können sich inhabergeführte Logistikunternehmen in der KEP-Branche behaupten?**

**Ulrich Nolte:** Gegenüber Generalisten haben wir den bereits genannten Vorteil der Spezialisierung und auch der Flexibilität. Durch unser Expertenwissen können

wir den immer filigraneren Güterströmen gerecht werden und selbst aufwendige logistische Leistungen in kurzer Zeit erfüllen. Kunden, die besondere, folglich beratungsintensive Logistikdienstleistungen benötigen, brauchen direkte und qualifizierte Ansprechpartner. Ausgesprochene Branchenkenner, die mit den Vorgängen vertraut sind, die Herausforderungen direkt erkennen und darüber hinaus zeitnah umsetzen. Diese Kundennähe können die Call-Center der Generalisten ihren Kunden in keiner Form bieten.

**Was schätzen die Kunden besonders an GO!?**

**Ulrich Nolte:** Unsere Kunden sind auch unsere Partner, mit denen wir gemeinsam Lösungen entwickeln. Dadurch erzielen wir zusammen einen messbaren Mehrwert und echte Wettbewerbsvorteile. Durch die enge Kooperation gewinnen wir einen größeren Einblick in Kundenprozesse, können diese stärker durchdringen und in bedarfsgerechte Logistikkösungen übersetzen.

**Mit welchen Logistikkösungen kann GO! besonders punkten?**

**Ulrich Nolte:** Wir bieten Nonstop-Leistung und das über unser gesamtes Spektrum hinweg. 365 Tage im Jahr – in diesem

Jahr sogar 366 Tage. Mit der GO! Hochverfügbarkeits-Logistik sorgen wir dafür, dass Waren und Ersatzteile rund um die Uhr verfügbar sind. Für unsere Kunden bedeutet dies, dass wir ihnen im Fall einer Notversorgung teure Ausfallzeiten und Wege ersparen. Das heißt – wir verschaffen wertvolle Wettbewerbsvorteile.

**Welche Ziele haben Sie sich für 2020 gesetzt?**

**Ulrich Nolte:** In den Wachstumsbranchen Pharmaindustrie, Medizintechnik, High-tech und Hochverfügbarkeits-Logistik streben wir, auch in 2020, ein steigendes Sendungsvolumen an. 2020 stehen außerdem mehrere Investitionen auf unserer Agenda. Fest geplant sind weitere Prozessoptimierungen, ein bedarfsgerechter, routenoptimierter Ausbau des Liniennetzes. Darüber hinaus treiben wir die Digitalisierung in der Netzwerkorganisation an. **Mehr unter:** [www.general-overnight.com](http://www.general-overnight.com)

**Ulrich Nolte, Geschäftsführer der GO! Deutschland**

Ulrich Nolte ist seit 2010 Geschäftsführer der GO! Express & Logistics (Deutschland) GmbH. Der Diplom-Kaufmann ist bereits seit 1994 in der KEP-Branche tätig und hat dabei verschiedene Führungsaufgaben und -positionen bei den Unternehmen DPD und DHL Express Vertriebs GmbH & Co. oHG sowie der GLS Gruppe bekleidet.



GO! Express &amp; Logistics

# Zeigen Sie wie ausgezeichnet Sie sind!



© Evgeny Karandaev

**Exklusiv für  
SCHUNCK-Kunden:  
Das Rundum-Sorglos-Paket  
für nur 29,- Euro statt 49,-  
Euro monatlich**

## FUMO®: Das Rundum-Sorglos-Paket für rechtssichere Transportlogistik

Digitale Visitenkarte – Wissenspool – SCHUNCK approved Siegel – Hotline  
Das Compliance-Management-System FUMO® bietet Ihnen die vollumfängliche Lösung für Ihre rechtssichere Transportlogistik entlang der Wertschöpfungskette.

### Das Rundum-Sorglos-Paket umfasst:

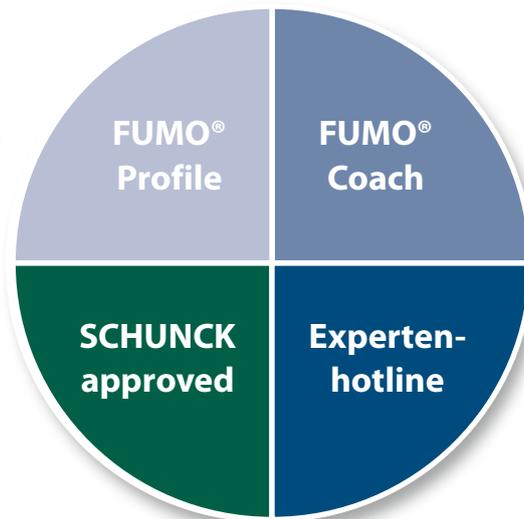
#### FUMO® Profile

Die digitale Visitenkarte Ihres Unternehmens mit durch FUMO® auf Plausibilität geprüften Nachweisen und Lizenzen für den gewerblichen Güterkraftverkehr. Profitieren Sie von unserer Branchenlösung und dem Netzwerkgedanken.

#### SCHUNCK approved – Ausgezeichnet versichert

Ein Qualitätssiegel, welches Ihnen adäquaten Versicherungsschutz attestiert. Als SCHUNCK-Kunde erhalten Sie diese Auszeichnung automatisch.

**Jetzt zum exklusiven  
SCHUNCK-Vorteilspreis buchen  
und 40 Prozent sparen!**  
[www.fumo-solutions.com/schunck](http://www.fumo-solutions.com/schunck)



#### FUMO® Coach

Ein digitaler Wissenspool, spezialisiert auf die Fuhrparkhalter- und Verloaderhaftung inkl. der dazugehörigen Gesetze und Gesetzestexte sowie konkreten Handlungsempfehlungen und dazugehörigen passenden Formularen. Ständig aktualisiert und vom FUMO® Expertenrat abgesegnet.

#### Expertenhotline

Ihre Hotline rund um Versicherungsfragen, Risk-Management sowie zur Fuhrparkhalter- und Verloaderhaftung.

**Starten Sie mit  
SCHUNCK und FUMO® durch!**

Eine Kooperation von



**SCHUNCK – Mehr als nur versichert**

**FUMO**  
SOLUTIONS