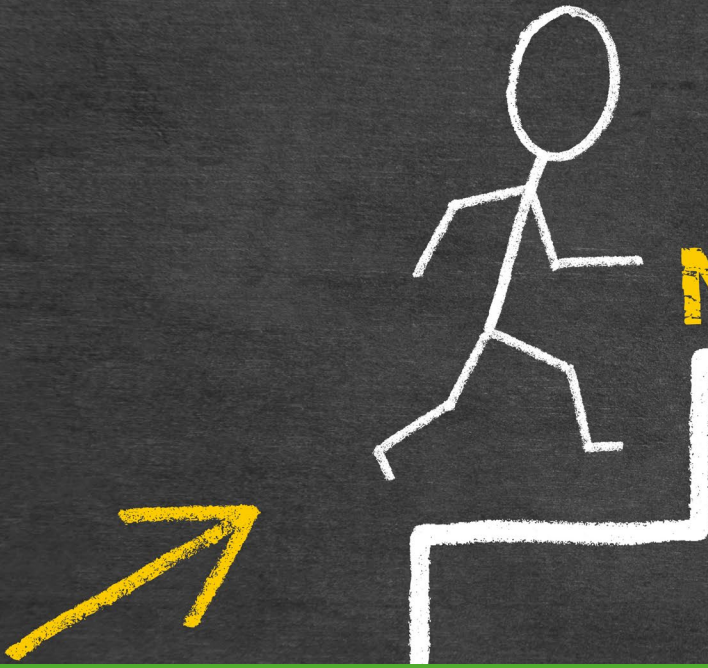


GEHEN

WEGE

NEUE



Weiter auf der Erfolgspur

Kurier-, Express- und Paketdienste

Die Treiber und Bremser des Wachstums
im Kurier, Express- und Paketmarkt



KEP-Spezial

Themenspezial

VerkehrsRundschau 22 | 2021



Die Achillesferse der schnellen Dienste

STOLZE 88 MILLIARDEN Euro Umsatz hat der Online-Handel in 2020 in Deutschland erwirtschaftet. Und ein Ende des Booms ist nicht in Sicht. So zeigen die Hochrechnungen des IFH Köln für die kommenden vier Jahre, dass sich mit jährlich durchschnittlich 8,2 Prozent Zuwachs – im besten Fall jährlich gar 11,5 Prozent – der starke Online-Wachstumstrend weiter fortsetzen wird. Sprich: auf den bisherigen Rekordumsatz von 88 Milliarden Euro (2020) kommen bis 2024 niedrig gerechnet nochmal 50 Prozent Zuwachs drauf und im stärksten Fall sogar 100 Prozent. Für die Kurier-, Express- und Paketdienste (KEP) sind solche Zahlen Fluch und Segen zugleich. Segen, weil ihnen der E-Commerce stetig neue Mengenrekorde beschert. Fluch deshalb, weil diese Mengen zugestellt werden müssen. Das Thema Fahrer­mangel ist nicht neu. Es gewinnt aktuell nur an besonderer Brisanz. Die jüngsten Entwicklungen in UK sind möglicherweise eine Blaupause für das, was auch in Deutschland drohen könnte, wenn der Fahrer­mangel hierzulande nicht gelöst wird.

Es ist nicht so, dass die KEP-Branche hier nicht untätig war. Im Gegenteil: Zum Beispiel mit Paketshops, Packstationen

und autonomen Zustelllösungen haben die Unternehmen Instrumente geschaffen, um die letzte Meile zu meistern. Doch angesichts der prognostizierten Mengenzuwächse werden diese Lösungen nicht reichen. Auch weil mit den ultraschnellen Lieferdiensten Gorillas & Co. aktuell neue Anbieter in den Markt drängen, die mit viel Investorengeld massiv wachsen und Fahrer brauchen (siehe S. 4) – vom mittelfristigen Demografiewandel ganz zu schweigen. Der Fahrer­mangel wird zur Achillesferse der schnellen Dienste, vielleicht sogar zu deren Wachstumsbremsen. Es ist fünf Minuten vor zwölf. Höchste Zeit, dass KEP-Dienste und E-Commerce-Anbieter endlich an einem Strang ziehen und Konsumenten vor Augen führen, welche logistische Höchstleistung sie für diese tagtäglich erbringen. Und dass es diese Leistung natürlich nicht zum Nulltarif gibt. Stattdessen müssen die Preise steigen. Nur so lassen sich die Entgelte bezahlen, die es braucht, um Menschen für den Beruf des Zustellfahrers zu begeistern.

Viel Vergnügen bei der Lektüre
Ihre Redaktion

KEP-Spezial

Themenspezial

Verkehrsrundschau 22 | 2021

stockpics/stock.adobe.com



4

4 Start-ups in der Logistik

Mit mächtig Investorengeld im Rücken drängen neue Player auf den KEP-Markt – was deren Wachstum treibt, was es bremst

6 Transporter-Neuheiten

Elektrisch, vernetzt und teilautonom: neue Lösungen für die KEP-Branche

10 Interview

Hermes-Deutschland-Chef Olaf Schabirosky zur Logistik-Neuorganisation seines Mutterkonzerns Otto Group, fairen Paketpreisen in Zeiten des Klimaschutzes und autonomen Zustell-Lösungen

13 DAKO

Lösungen für ein digitales und nachhaltiges Sendungsmanagement

14 Quantron

Spezialist für Nutzfahrzeuge mit Elektro- und Wasserstoffantrieb

14 Tropos Motors Europe

Zwei neue Aufbauten für Liefer- und Verteilverkehre

15 GO! Express & Logistics

Prokuristin Tina Baerecke über Vielfalt als Grundlage für Logistikleistungen

DPD



6

Hermes Germany



10

Impressum:

Verlag: Springer Fachmedien München GmbH,
Verlag Heinrich Vogel, Corporate Publishing,
Aschauer Straße 30, 81549 München
Telefon: +49 (0) 89/20 30 43-2273
Redaktion: Gerhard Grünig (verantwortlich),
Eva Hassa

Projektkoordination: Andrea Volz

Layout: Sabine Spanner

Titelfotos: Janina Dierks/stock.adobe.com (o.), Hermes,
stockpics/stock.adobe.com, Quantron AG (v.l.n.r.)

Druck: F&W DruckMediencenter GmbH,
Holzhauser Feld 2, 83361 Kienberg

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.



Mit viel Investorengeld im Rücken starten aktuell viele Start-ups im „Urban-Last-Mile-Segment“ durch – doch wer hat wirklich das Zeug zum Fliegen?

Logistik-Start-ups: Kommt jetzt das große Fressen?

Im Letzte-Meile- und E-Commerce-Segment gründeten sich in den letzten Jahren Hunderte von **Start-ups**. Inzwischen tobt der Übernahmekampf, vor allem bei den ultraschnellen Lieferdiensten Gorillas & Co. Wohin geht die Reise der neuen Player?

EIN PAAR KLICKS AUF DEM SMARTPHONE. Zehn Minuten warten. Dann klingelt es schon an der Haustür, und das Essen steht auf dem Tisch. Ganz bequem, ohne langen Autostau, ohne lästiges Warten an der Ladenkasse. Das ist das Erfolgsgeheimnis der ultraschnellen Lieferdienste wie etwa Gorillas, Flink, Picnic Delivery Hero & Co., die im Moment für mächtig Schlagzeilen sorgen.

So stieg im Oktober Delivery Hero mit 235 Millionen Euro bei Gorillas ein und sicherte sich so einen Minderheitsanteil in Höhe von acht Prozent bei dem Lieferdienst. Ein echter Coup und eine Kampfansage an US-Lieferdienst-Größe Doordash, der noch vor wenigen Monaten selbst bei Gorillas einsteigen wollte. Doch der Deal platzte. Stattdessen beteiligte sich

Doordash im September mit mehreren Hundert Millionen US-Dollar an Flink, dem Erzrivalen von Gorillas. Der Kampf um die Vormachtstellung im Lieferservice-Markt ist voll entbrannt – Ende noch offen.

Endkunden mit Informationen umgarnen

„Was da gerade passiert, insbesondere dank externem Investorengeld, ist unglaublich, ohne dass das Geschäftsmodell vieler solcher Lieferdienste ja wirklich tragfähig ist“, sagt Martin Schwemmer, Senior Consultant der Fraunhofer-Arbeitsgruppe SCS des Fraunhofer IIS in Nürnberg (siehe S. 5). Er untersucht seit vielen Jahren den deutschsprachigen Logistik-Start-up-Markt und ist sich sicher: Letztlich gehe es den eingangs genannten Unternehmen insbesondere darum, sich

über solche Transaktionen einen Kundenstamm zusammenzukaufen, um möglicherweise im Hintergrund – werbefinanziert oder mit ganz anderen Partnern – den Markt zu erschließen.

Ein ergänzender Blick auf das Letzte-Meile-Segment: Fakt sei nun einmal, führt der Logistikexperte aus, dass es im E-Commerce- und Letzte-Meile-Segment extrem viele sendungsbegleitende Daten gebe. „Es geht darum, den Endkunden mit Informationen zu umgarnen, wo und wann seine bestellte Ware ausgeliefert wird.“ Denn privaten Endverbrauchern sei zwar Schnelligkeit wichtig, viel wichtiger sei ihnen aber die Transparenz. „Allein durch die schiere Paketmenge, in Deutschland sprechen wir hier von jährlich über vier Milliarden Paketen, entstehen extrem

viele Daten. Und diese treiben unendlich viele interessante neue, datengetriebene Geschäftsmodelle“, weiß der Marktkenner. Dies sei der Grund dafür, warum insbesondere im E-Commerce- und KEP-Segment – Schwemmer spricht hier vom „Urban Last-Mile-Segment“ – in den letzten Jahren so viele Start-ups entstanden sind und nach wie vor entstehen.

Wenig wirklich radikale Ideen

So dürfte es seinen Zahlen zufolge im deutschsprachigen Raum 300 bis 350 Start-ups mit einem Fokus auf Logistik geben. Davon seien rund 90 Anbieter in der sogenannten Urban Last Mile tätig, also in der Endkundenbelieferung und im KEP. „Das sind erstaunlich viele“, betont er. „Denn der Umsatz des gesamten deutschen Logistikmarkts liegt bei 285 Milliarden Euro, und davon entfallen gerade einmal 22 Milliarden Euro auf das Geschäftsfeld KEP. Sprich: Die Start-ups sind in der ‚Urban Last Mile‘ vergleichsweise stark aktiv.“

„Wirklich radikale Ideen sehe ich aber bislang noch zu wenige. Es entstehen häufig Lösungen, die es bereits gibt“, beobachtet Franz-Joseph Miller, einst Gründer und CEO von TimeMatters und Liefery, der heute als VC-Geber in Start-ups investiert und als Business Angel berät. Gleichwohl sehe er für Junggründer noch viel Potenzial: „In Sachen Start-ups stehen wir im deutschen KEP-Markt noch ganz am Anfang – natürlich auch, weil es hierzulande mit DHL und Amazon sehr starke Player gibt. Es ist schwer, in diesen Markt zu kommen.“ In den USA sei man da weiter, betont Miller. Da hätten sich Start-ups gegründet, die mittlerweile milliardenschwer



Carousel

„DIE KURIERE SIND DIE ACHILLESFERSE. DAS IST DAS GRÖSSTE PROBLEM, DAS DIE START-UPS IM URBAN LAST-MILE-SEGMENT LÖSEN MÜSSEN.“

Franz-Joseph Miller,
Start-up-Investor, Business Angel

Interview: Wie Telematik den Speditionsalltag verändert



Fraunhofer SCS des Fraunhofer IIS

Untersucht seit Jahren den Logistik-Start-up-Markt:
Martin Schwemmer, Senior Consultant der Fraunhofer-Arbeitsgruppe SCS des Fraunhofer IIS in Nürnberg

IM LETZTE-MEILE- UND E-COMMERCE-SEGMENT HABEN SICH IN DEN LETZTEN JAHREN EXTREM VIELE START-UPS GEGRÜNDET. LASSEN SICH DIESE ÜBERHAUPT KATEGORISIEREN, UND WENN JA, WIE?

Das Feld ist sehr vielschichtig: Es gibt hier Lieferdienste wie Gorillas, Flink & Co., auch in regionaler Variante wie etwa Boxbote, Firmen wie Pakadoo und Emmas Box. Zudem gibt es Start-ups, die Lösungen für solche Anbieter entwickeln, etwa automatisierte Mikro-Depots wie Noyes, Lastenräder wie Nüviel und Gleam, Drohnen wie Volocopter oder aber Analytics-Lösungen zur Routenoptimierung wie Tiramizoo oder GraphHopper und Preisportale wie Letmeship. Unabhängig davon gibt es vermehrt Internetplattformen, die sich als sogenannte Intermediäre zwischen die KEP-Unternehmen und die Endverbraucher schieben und so auf Wunsch beispielsweise den „nachhaltigsten“ KEP-Dienst für einen bestimmten Transport ermitteln. Eine Transportplattform ähnlicher Größe wie etwa von Sennder im Teil- und Komplettladungsmarkt gibt es dagegen im KEP-Markt bislang meines Wissens nicht. Seven Senders ist hier spannend weiter zu beobachten.

IN DEN LETZTEN WOCHEN HAT SICH DER ÜBERNAHMEKAMPF BEI DEN ULTRASCHNELLEN LIEFERDIENSTEN ZUGESPITZT. MANCHE FÜRCHTEN SCHON, DASS DIES DER AUFTAKT EINER GRÖßEREN KONSOLIDIERUNGSWELLE IM LETZTE-MEILE-SEGMENT IST. WIE SEHEN SIE DAS?

Fakt ist, dass sich relativ viele Anbieter, wie ich schon eingangs sagte, in diesem Segment um einen relativ kleinen Umsatzkuchen bemühen. Hinzu kommt, dass die Lösungen fallweise sehr ähnlich sind und sich nicht groß unterscheiden. Deshalb befürchte ich in der Tat eine gewisse Konsolidierung, etwa bei den Lastenradanbietern und Fahrradkurierern. Außerdem dürften es Anbieter, die ihre Lösung sehr stark auf eine bestimmte Region zugeschnitten haben, in anderen Städten schwer haben. Auch hier könnte sich die Zahl der Anbieter mittelfristig reduzieren. eh

sein, wie etwa die beiden ultraschnellen Lieferdienste „Doordash“ und „Post-Mates“ oder aber auch der Notfalllogistiker und Direktkurier „AirSpace“, der mit seinem Geschäftsmodell „Next flight out“ und „Same day Delivery“ nun auch in Europa durchstarten will.

Der Markt ist da, der Bedarf ist da

In der deutschen Start-up-Szene ist für Miller indes Gorillas „megaspannend“. Denn das Start-up habe in kürzester Zeit extrem viel Investorengelder eingesammelt und gebe nun dem Food-Delivery hierzulande „einen riesigen Schub“. Zumal das Wachstumspotenzial für Gorillas im deutschen Lebensmittelmarkt riesig sei, den Miller mit jährlich rund 170 Milliarden Euro Umsatzvolumen (Stand 2020 laut EHI) beziffert. Jedes Start-up fange nun mal in der Nische an, sagt er. Lieferungen in 15 Minuten seien genau das, was heute den Kundenwunsch in Städten

treffe – ein Rewe bringe das mit seinen Strukturen nicht in dieser unbedingten Kundenzentrierung hin, so Miller.

„Das zeigt, dass es derart radikale Konzepte braucht, damit man hier etwas reißen kann. Zudem, wenn man gerade zu Beginn die Kapitalkraft hat. Denn der Markt ist da, und auch der Bedarf ist da.“

Nur eines fehlt – das sind die Zusteller. „Die Kurier sind die Achillesferse. Das ist das größte Problem, das die Start-ups im Urban-Last-Mile-Segment lösen müssen. Das wird eine gewaltige Herausforderung“, weiß Miller. Über intelligente Algorithmen ließe sich zwar vieles optimieren – doch vom Himmel fallen Kurierfahrer und Zusteller nun mal nicht. Sie sind der Engpassfaktor, das berühmte Nadelöhr. „Wenn es uns nicht gelingt, junge Leute für den Beruf des KEP-Fahrers zu begeistern, bremst das den E-Commerce auf mittlere Sicht aus. Zumindest solange wir keine Delivery-Robot-Lösungen haben.“ eh



Das VanAssist-Versuchsfahrzeug arbeitet im sogenannten Rendezvous-Modus, damit entfällt die Parkplatzsuche

Wandelbare Lieferhelden

Ideen, die früher unwirtschaftlich, undurchführbar oder absurd erschienen, werden heute nicht selten ausprobiert. Manche könnten Bestand haben, an der innerstädtischen Infrastruktur rütteln, andere sang- und klanglos wieder abtreten. Aber für Kurier-, Paket- und Lieferdienste gilt: Es wird im Fahrzeug- wie im Ausstattungssektor weiterhin bunter – und zweifellos effizienter.

Das Tippen nimmt zu. Nicht nur in den ach so beliebten Wettbüros, sondern schlichtweg auch beim Einkauf. Ob Gemüse, Luxusgüter oder trendiges Schuhwerk: Bis 2025 wird erwartet, dass die Zahl der hierzulande beförderten Pakete auf jährlich rund 5,7 Milliarden anwächst – das wären 40 Prozent mehr als heute, was realistisch erscheint.

Wie soll das bewältigt werden? Innovative Lösungsansätze sind gefragt. VanAssist heißt ein DPD-Kooperationsprojekt mit Partnern aus Wissenschaft und Wirtschaft. Damit soll gleich dreierlei erreicht werden: geringerer Personaleinsatz, weniger Verkehr in Ballungsräumen bei gleichzeitiger Emissionsreduzierung. Entwickelt wurde ein autonom fahrendes Zustell-Elektrofahrzeug. Es kann vieles, dank intelligenter Navigationssoftware etwa selbstständig Haltepunkte ansteuern, und reagiert in Echtzeit auf Veränderungen im Straßenverkehr.

Arbeiterleichterung der Paketzusteller

Das VanAssist-Versuchsfahrzeug arbeitet im sogenannten Rendezvous-Modus. Damit kann das Fahrzeug die Strecke vom Depot zum Zustellgebiet autonom zurücklegen. Der Zusteller steigt erst an einem vordefinierten Treffpunkt zu. Wann immer er anschließend ein Paket zustellt, steuert das Fahrzeug automatisch den nächsten festgelegten Haltepunkt an. So wartet der Van immer an der Stelle auf den Kurier, an der dieser das nächste Paket benötigt oder aber zur nächsten Adresse mitgenommen werden möchte. Ist der geplante Haltepunkt nicht verfügbar, teilt das Fahrzeug dem Zusteller per Smartphone-App einen alternativen Treffpunkt mit. Die App-Steuerung ermöglicht, Zustellrouten flexibel anzupassen. Eine Indoor-Navigation führt den Zusteller in großen Bürokomplexen schnell zum Übergabepunkt. Die Suche nach Parkplätzen und Adressen entfällt.

VanAssist zeigt neue Prioritäten auf

Für DPD Deutschland hat das Förderprojekt VanAssist, an dem insgesamt neun Projektpartner arbeiten, entdeckt, welche Entwicklungen für autonom fahrende Zustellfahrzeuge im Arbeitsalltag fehlen. „Unsere Tests haben gezeigt, dass wir einen Leitstand benötigen, der eingreift, wenn auf der Tour Unvorhergesehenes passiert, bei dem das Fahrzeug nicht erkennt, was zu tun ist. Das kann ein verdeckter Sensor oder eine versperrte Straße sein“, sagt Gerd Seber, Group Manager City Logistics & Sustainability bei DPD Deutschland. „Zukünftig wird nicht nur relevant sein, an welche Adresse wir ein Paket bringen, sondern auch, wo wir zu diesem Paket nahe gelegene Haltepunkte identifizieren und hinterlegen können.“ Das VanAssist-Versuchsfahrzeug soll nach der Testphase auf dem Hochschulgelände nun im öffentlichen Straßenverkehr zum Einsatz kommen.



Sono Motors

Quantron

Stellantis/Citroën

Daimler AG

Sommer

1. Mit Solar-Integration: ARI 458 Kofferaufbau von ARI Motors
2. Quantron Q-Light FCEV, läuft im Elektro- oder Brennstoffzellen-Modus, bis zu 500 km weit
3. E-Berlingo, auch als Opel- und Peugeot-Pendant erhältlich
4. Ab Mitte 2022 soll der E-Citan mit 44-kWh-Batterie lossurren
5. Sichere Schiebetür: Sommer TIX

Unkonventionelle Chassisideen

Das Münchner Start-up Sono Motors hat Photovoltaik-Technologie auf dem Elektro-Leichtfahrzeug ARI 458 angebaut, das von der Leipziger Firma ARI Motors für die Beförderung auf der letzten Meile konzipiert wurde. Als „range extender“ liefern fünf Photovoltaik-Module aus chemisch gehärtetem Frontglas bis zu 450 Watt.

SICHER UND KOMFORTABEL: AUTOMATISCHE VERRIEGLUNGSSYSTEME SCHÜTZEN, LEICHTBAU IST NACH WIE VOR TRUMPF. ELEKTRISCH UND SCHNELLLADEFÄHIG WERDEN SIE ALLE, PHOTOVOLTAIK STECKT NOCH IN DEN KINDERSCHUHEN

Neue Elektrogeneration der Kompaktvans

Die Auswahl der neuen Kompakten wächst weiter. Interessant ist, dass alle davon sprechen, Reichweite sei bei KEP-Vans nie ein Thema. Dennoch bieten die Neuen fast alle CCS und Reichweiten bis an die 300 Kilometer. Brandneu sind aus dem Hause Stellantis die in zwei Längen angebotenen Drillinge E-Partner, E-Berlingo und E-Combo.

Peugeot, Citroën und Opel teilen sich die EMP2-Plattform, Basis wie auch alle technischen Daten: 50-kWh-Batterie, 100-kW-Elektromotor, 130 km/h Topspeed reicht, nach WLTP sind 278 Kilometer Reichweite möglich. Über drei Fahrmodi kann der Fahrer die Leistungsabgabe und auch

die Reichweite „vorwählen“, die Rekuperation ist zweistufig. Nissans neuer Townstar und der ab Mitte 2022 lieferbare Citan e aus Stuttgart liegen leistungsmäßig mit 90 kW gleichauf, bei ähnlicher Nutzlast.

Anspruchsvolle Alternativen

Auch beim Thema Wasserstoff tut sich etwas. Das Augsburger Unternehmen Quantron hat auf der Nufam den Q-Light FCEV präsentiert. Er wird gemeinsam mit Brennstoffzellen-Experten AE Driven Solutions angeboten und kann im Elektro- oder Brennstoffzellen-Modus gefahren werden. Die 37-kWh-Batterie bietet wie die 15-kW-Brennstoffzelle eine hohe Lebensdauer. Die Abwärme der Brenn-

Unter normalen Wetterbedingungen ergibt das 20 Extra-Kilometer, im Sommer das Doppelte. Regulär erreicht der ARI 458 je nach Akku zwischen 150 und 495 Kilometer Reichweite. Die PV-Module sitzen auf dem Dach und an den Seiten.

Andere Chassisideen hat Fahrzeugbauer Sommer an seinem Integralkofferaufbau TIX verwirklicht – eine Kombination aus seinen Erfolgsmodellen. Der TIX in Sandwichbauweise verfügt über einen großen Laderaum und eine Fahrerhauserhöhung mit direktem Durchgang in den Laderaum. Die Schiebetür im Fahrerhaus ermöglicht den sicheren Ausstieg auf der verkehrsabgewandten Seite sowie längere Regale. Im Klartext – mehr Platz, um Pakete zugriffsgerecht zu transportieren.



Nissan

Bei der E-Variante des Townstar setzt Nissan auch auf Schnellladestandards

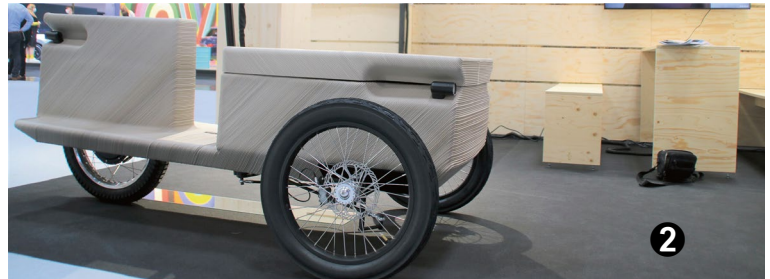


Verkehrsrundschau/Gerfried Vogt-Möbbs

Testfahrt auf dem IAA-Außengelände: Der Urban M von MUBEA lenkt präzise, bietet einfachen Akkuwechsel



1



2

1. Mehr als nur Berliner Schnauze: Citkar bietet seinen Loadster in drei Varianten an
2. Aus dem 3-D-Drucker: EOOS aus Wien fertigt sein Chassis aus Recyclingmaterial

Autoflotte/Rocco Swantusch

stoffzelle kann darüber hinaus zum Beispiel zum Heizen des Innenraumes genutzt werden, sodass zusätzlich Strom eingespart werden kann. Künftig wird außerdem die Leistung der Brennstoffzelle skalierbar sein, sodass das Fahrzeug in verschiedenen Ausführungen, wie zum Beispiel auch als 7,2-t-Variante, angeboten werden kann.

Leichtgewichte für die allerletzte Meile

Auch in der Sparte „Micromobility“ sind neue Player am Start, während sich manche schon bei Paketdiensten, andere bei großen Ketten bereits etabliert haben. Mohr und Bender aus Attendorn, per se als Autozulieferer bekannt, hatte kürzlich

auf der IAA seinen neuen Geschäftsbereich und ein fertiges Fahrzeug vorgestellt: Ein Cargobike mit vier Rädern, das fahrfertig 335 kg Zuladung bietet, soll Mitte 2022 auf den Markt kommen. Das Urban M Cargo rollt auf 16-Zöllern, besitzt ein leichtes, aber sehr stabiles GFK-Zentralmodul. Für Fahrstabilität sorgen Doppelquerlenkerachsen mit zwei Federbein-/Dämpfereinheiten und Stabilisatoren. BMZ liefert für das 25 km/h schnelle Cargobike den Antrieb, die richtige Übersetzung liefert Rohloffs Speedhub-Schaltung. Einen Namen gemacht in der Cargobike-Branche hat sich das Start-up Citkar. Im Berliner Stadtteil entstehen eigens entwickelte Lastenräder. Drei stehen zur Aus-

wahl, der Loadstar Delivery etwa besitzt Wetterschutz, ist mit einer Containerbox ausgestattet, die 640 oder 1550 Liter fasst – auch die Europalette passt da. Bis zu 200 Kilogramm Nutzlast sind zulässig. Selbst Fahrzeugbauer Humbaur hat kurzerhand ein Schwerlastrad mit der Flex-Box Dry kombiniert. Die bewährte GFK-Box fasst 1,5 Kubikmeter, Be- und Entladen ist über die Hecktür möglich. Wer will, kann das Rad mit optionalem seitlichem Rolltor ausstatten. Eine weitere Neuheit aus Gersthofen: Der Kofferaufbau mit Durchlademöglichkeit vom Anhänger in den Laderaum des Frontfahrzeuges. Damit ist der gesamte Zug nutzbar – ganz ohne Abkoppeln des Anhängers. gvo



Schwerlastrad von Humbaur mit 270 kg Nutzlast



Neu: Jetzt geht Durchladen vom Anhänger ins FlexBox-Frontfahrzeug



Sie suchen neue Mitarbeiter für Ihr Unternehmen?

logijob.de – So erreichen Sie die gesamte Logistikbranche.

Mit dem Jobportal von VerkehrsRundschau, BWVL, fokus GEFAHR/GUT und FUMO finden Sie zielgerichtet die besten Bewerber.

Jetzt hochqualifiziertes Personal sichern!



Das Jobportal von

verkehrs 
RUNDSCHAU

BWVL 
Bundesverband Wirtschaft,
Wissen und Logistik e.V.

fokus
GEFAHR/GUT

FUMO
SOLUTIONS



Will die nachhaltige Distribution in Städten forcieren:
Hermes-Deutschland-Chef Olaf Schabirosky

Hermes

„Wir brauchen faire Paketpreise“

Paketmengen-Boom, Klimaschutz und Fahrermangel – die Anforderungen an Paketdienste und ihre Zustellpartner sind hoch. Wie Olaf Schabirosky, CEO von Hermes Germany, dies lösen will und welche Rolle da autonome Fahrzeuge spielen.

DAS WEIHNACHTSGESCHÄFT 2020 BESCHERTE IHREM UNTERNEHMEN IM VERGANGENEN JAHR HIERZULANDE NEUE MENGEN- UND UMSATZREKORDE. WERDEN SIE DIESES JAHR ÜBER ODER UNTER DIESEN ZAHLEN LIEGEN?

Wir rechnen auch in diesem Jahr mit Rekordmengen in der Weihnachtszeit, konkret mit 137 Millionen Sendungen im vierten Quartal. Das wären noch mal neun Prozent mehr als im vierten Quartal 2020.

ZUSTELLFAHRER SIND INDES MOMENTAN KNAPP. IN UK SIND SIE AKTUELL SOGAR SO KNAPP, DASS DIE REGALE IM SUPERMARKT LEER BLEIBEN UND FALLWEISE DER SPRIT AUSGEHT. VOR WELCHE HERAUSFORDERUNGEN STELLT SIE DAS JETZT?

Für UK kann ich an dieser Stelle nicht sprechen. In Deutschland ist die Personalsituation vor allem auf der letzten Meile im Bereich der Zustellung seit Jahren heraus-

fordernd. Im Zuge der Pandemie gab es aber eine interessante Entwicklung. Lockdownbedingt lagen ja einige Branchen völlig danieder, aus denen wir jede Menge zusätzliche Fahrer rekrutieren konnten. Vor allem aus dem Taxigewerbe, aber auch aus der Gastronomie und Hotellerie. Wir haben deutlichen Zulauf bekommen. Außerdem sehen wir, dass in der Pandemie die Anerkennung und Wertschätzung unseren Zustellern gegenüber deutlich gestiegen ist. Auch das kommt uns zugute.

SPRICH: VOM VIEL ZITIERTEN FAHRERMANGEL SPÜRT HERMES NICHTS?

Wir sind gut für die beginnende Peak-Phase gewappnet. Im Jahresmittel beschäftigen wir ja zwischen 10.000 und 11.000 Zusteller; jetzt in der Hochphase werden es rund 15.000 Zusteller sein. Das Weih-

nachtsgeschäft wird also wieder angespannt und herausfordernd. Wir werden es aber auch in diesem Jahr hinbekommen, wie im vergangenen Jahr auch. Alle Geschenke werden pünktlich unter dem Weihnachtsbaum liegen (lacht).

DIE NEUE BUNDESREGIERUNG WILL DEN GESETZLICHEN MINDESTLOHN NUN AUF ZWÖLF EURO PRO STUNDE ANHEBEN. IST DIES DAS RICHTIGE SIGNAL, DEN FAHRERMANGEL ZU BEHEBEN, DER UNS SCHON IN WENIGEN JAHREN MASSIV TREFFEN WIRD?

Faire Arbeitsbedingungen und die soziale Absicherung der Zusteller sind für uns eine absolute Grundvoraussetzung. Dies muss sich nicht zuletzt in der Entlohnung widerspiegeln. Gleichwohl steigen mit der geplanten Erhöhung des Mindestlohns die Ausgaben der Logistiker weiter stark an. Einsparpotenziale sind kaum vorhanden,

Vita

Olaf Schabirosky, CEO Hermes Germany

Olaf Schabirosky ist studierter Wirtschaftsingenieur und seit 1994 in diversen leitenden Positionen für die Otto Group tätig, unter anderem bei der Gründung des Joint-Venture-Unternehmens Blue Yonder. Seit 2018 ist er CEO von Hermes Germany, Logistik-Tochter der Otto Group.

weil der Paketmarkt in Deutschland äußerst wettbewerbs- und preisintensiv ist. Hinzu kommen stetig steigende Kosten, etwa bei Energie und Transport. Eine einmalige deutliche Anhebung des Mindestlohns wird deshalb zwangsläufig auf eine direkte Anpassung unserer Preisstruktur gegenüber Auftraggebern und Endkunden hinauslaufen müssen. Eine stufenweise Anhebung würde helfen, eine solche Anpassung zumindest abzufedern.

WIE WILL SICH HERMES IN ZUKUNFT FAHRER-RESOURCEN SICHERN? WERDEN SIE NUN VERSTÄRKT IN EIGENE FAHRZEUGE UND FAHRER INVESTIEREN?

Das Paketgeschäft zeichnet sich über das Jahr hinweg durch hohe Mengenschwankungen aus – dafür braucht es eine gewisse Flexibilität, die uns die Zusammenarbeit mit Servicepartnern in der Zustellung ermöglicht. Zudem setzen wir den Kurs der Digitalisierung auf der letzten Meile kontinuierlich fort, um Effizienzen zu heben und gleichzeitig die Zusteller in ihrem herausfordernden Arbeitsalltag bestmöglich zu unterstützen.

IHR AUFSICHTSRATSVORSITZENDER KAY SCHIEBUR, VORSTAND SERVICE DER OTTO GROUP, HAT SOEBEN EINE NEUORGANISATION DER LOGISTIK ANGEKÜNDIGT UND WILL DAFÜR AUCH MEHRERE 100 MILLIONEN EURO INVESTIEREN. WAS SOLL SICH DA KONKRET IN DER LOGISTIK VERÄNDERN, UND WAS BEDEUTET DAS FÜR HERMES GERMANY?

Eine dreistellige Millionensumme davon soll in die Neuorganisation der Logistik der Online-Plattform Otto und des Spielzeughändlers MyToys fließen – das betrifft vor allem die Fulfillment-Logistik der beiden Händler. Mehr kann ich dazu nicht sagen, da ich diesen Bereich nicht verantworte. Ich verantworte die Paketdistribution der Hermes Germany und auf diese wird die Neuorganisation der Logistik keine allzu großen Auswirkungen haben. Natürlich wird sich dadurch etwas im Transportnetz ändern. Aber das erleben wir derzeit fast jeden Tag bei den verschiedensten Auftrag-

gebern, weil der E-Commerce stark wächst. Wir müssen deshalb fast monatlich unser Transportnetz immer wieder anpassen, weil neue Auftraggeber mit neuen Einschleuspunkten oder mit veränderten Fulfillment-Centern aufgeschaltet werden.

TROTZDEM GEFRAGT: WAS ÄNDERT SICH DURCH DIE NEUORGANISATION DER LOGISTIK FÜR IHRE TRANSPORTPARTNER KONKRET, DIE ZUM BEISPIEL FESTE LINIEN- UND WECHSELBRÜCKEN-VERKEHRE IM AUFTRAG VON HERMES FAHREN?

So weit sind wir mit unseren Planungen noch nicht. Wenn dies der Fall ist, sprechen wir dazu auch mit unseren Transportpartnern. Zunächst ist es die Aufgabe der genannten Unternehmen der Otto Group, ihre Fulfillment-Center und Logistikprozesse neu zu sortieren.

WICHTIGES ZIEL DER LOGISTIK-NEUORGANISATION SOLL AUCH SEIN, DASS HERMES DIE NEXT-DAY-BELIEFERUNG AUCH UNTER BERÜCKSICHTIGUNG SPÄTER BESTELLVORGÄNGE VORANTREIBEN WILL. WAS ÄNDERT SICH IN IHREM NETZ KONKRET, UND WELCHE NEUEN ANFORDERUNGEN KOMMEN DAMIT AUF IHRE TRANSPORT- UND ZUSTELLPARTNER ZU?

Durch den Ausbau unserer Infrastruktur sind wir da schon sehr weit. Als Hermes Germany haben wir, wie Sie wissen, in den letzten Jahren sieben Logistikcenter für insgesamt 300 Millionen Euro gebaut und 50 Millionen Euro in die Digitalisierung investiert. Nun sind wir dabei, unsere Center wie etwa in Graben, Berlin und Leipzig zu ertüchtigen beziehungsweise neue Depot-Standorte zu errichten – immer mit dem Ziel, so noch näher an unsere Auf-

traggeber heranzurücken. Unsere Cut-off-Zeiten liegen daher schon heute häufig bei 18 Uhr, 20 Uhr und 22 Uhr. Wir haben sogar ein ultraschnelles Netz aufgesetzt, in das Kunden bis um 24 Uhr einschleusen können, und wir liefern die Ware dann zu 90 Prozent am Folgetag aus. Im Standardpaket-Segment liefern wir so schon 92 Prozent aller Sendungen am nächsten Tag (E+1) aus und 96 Prozent im Eilpaket.

SIE PLANEN DIE ERRICHTUNG WEITERER DEPOTS. WO STEHT DAS AN?

Aktuell suchen wir Standorte im Raum Dresden und Köln. In beiden Regionen haben wir viel Auftragsvolumen, das wir dort gerne mit kurzen Vorlaufzeiten und späten Cut-off-Zeiten einschleusen möchten. Unser Plan ist, dass wir in 2023 mit diesen neuen Standorten ans Netz gehen.

SEIT JUNI TESTEN SIE MIT FORD DEN EINSATZ SELBSTFAHRENDER TRANSPORTER FÜR DIE LETZE MEILE. WIE GUT TAUGEN SOLCHE AUTONOMEN FAHRZEUGE FÜR DIE GEWERBLICHE ZUSTELLUNG?

Das Pilotprojekt, von dem Sie sprechen, hat unsere Schwester in UK aufgesetzt. So viel kann ich sagen, hier sind wir uns mit allen einig: Autonome und teilautonome Fahrzeuge werden in der KEP-Branche in Zukunft eine große Rolle spielen. Hermes testete schon vor drei, vier Jahren hierzulande autonome Paketroboter. Das hat gut funktioniert, ließ sich aber vom System nicht gut skalieren. Zeitgleich konnte man hier nur eine Sendung zustellen – viel zu wenig. Wir forschen und entwickeln das weiter und können uns vorstellen, dass mit-

Sucht aktuell im Raum Dresden und Köln nach Standorten für neue Paketzentren: Hermes Germany





Gemeinsames Forschungsprojekt in London: Ford und Hermes stellen Pakete autonom zu

telfristig autonome Einheiten Paketsendungen auf einer Tour zustellen können. Aktuell liegt unser Schwerpunkt aber weniger auf autonomem Fahren, sondern eher auf Nachhaltigkeit – Thema E-Mobilität. So stellen wir in Berlin 300.000 Privatkunden Pakete durchgängig emissionsfrei mit E-Vans und E-Lastenrädern zu – vom Paketdepot über das Microhub bis zur Haustür. Und bis 2025 streben wir dies, das ist das Ziel, für die 80 größten deutschen Städte sukzessive an.

LASSEN SICH SOLCHE CO₂-NEUTRALEN LÖSUNGEN NOCH MIT DEN HEUTIGEN PAKETPREISEN ABBILDEN? ODER ABER HEBEN SIE IHRE PAKETPREISE JETZT AN?

E-Mobilität ist für uns ein Investment. Es ist eines, das sich für uns immer besser darstellt, je weiter wir es ausrollen. Wir sind in den Verhandlungen mit den Herstellern so weit, dass sich die Total-Cost-of-Ownership- (TCO-)Kosten eines E-Transporters den TCO-Kosten eines Diesel-Transporters stark annähern. Es macht keinen großen Unterschied mehr. E-Fahrzeuge haben zum Beispiel in der Wartung und im Betrieb ihre Vorteile. Die E-Ladeinfrastruktur bleibt indes noch die große Herausforderung; viele Standorte sind nach wie vor nicht darauf ausgerichtet, dass dort 40 Ladesäulen schnell errichtet werden können. Um aber auf Ihre Frage zu antworten: Nein, ich denke nicht, dass wegen der E-Mobilität unsere Paketpreise steigen, wenn, dann nur minimal. Denn wir müssen diesen Weg jetzt gehen, ob mit oder ohne die finanzielle Beteiligung unserer Kunden. Wir wollen die Distribution nachhaltig gestalten. Das ist unser Anspruch als Hermes Germany.

DAS SAGT SICH LEICHT, WENN IHRE ZUSTELLPARTNER LETZTLICH DIE INVESTITIONEN FÜR DIE E-FAHRZEUGE TRAGEN MÜSSEN.

Das ist so. Wir handeln für unsere Zustellpartner aber über große Fahrzeug-Kontingente mit den Herstellern gute Konditionen aus. Insofern beteiligen wir uns an ihren Investitionen, weil diese ja auch in unserem Interesse sind. Außerdem gibt es etliche Möglichkeiten, wie wir es dem Zustellpartner honorieren, wenn er in E-Transporter investiert. Eine denkbare Option ist zum Beispiel ein längerfristiger Vertrag. Das aber handeln wir immer individuell mit jedem Zustellpartner aus.

ZURÜCK ZUM THEMA AUTONOME ZUSTELLFahrzeuge: WELCHE Szenarien gibt es, die sich aus Ihrer Sicht mittelfristig realisieren lassen?

Konkrete Szenarien gibt es noch nicht, aber erste Ideen. Eine Idee könnte sein, dass in einem Zustell-Van mehrere Paketroboter die Pakete bis zur Haustür fahren. Alternativ

könnte ein autonomer Paketkasten Pakete zustellen. Was dabei wichtig ist: Damit sich solche Lösungen betriebswirtschaftlich darstellen lassen, brauchen die ein Fassungsvermögen für 50 bis 100 Pakete. Sonst ist das nicht produktiv.

WIE OFFEN IST DIE DEUTSCHE POLITIK FÜR SOLCHE LÖSUNGEN?

Mein Eindruck ist, dass die deutsche Politik hier ordentlich Gas geben will, auch die Kommunen. Wir erwarten hier eine hohe Kooperationsbereitschaft.

WERDEN ZUSTELLFahrER DAMIT OBSOLET?

Nein, Fahrer werden natürlich nicht obsolet. Autonom fahrende Fahrzeuge können angesichts der weiter steigenden Paketmengen eine sinnvolle Ergänzung sein, um Zusteller zu entlasten und dem Fahrermangel zu begegnen. Gleichzeitig werden sie zu einer Entlastung des Netzes insgesamt beitragen. Vor diesem Hinter-

Hermes Gruppe

Rekordjahr für die Hermes Gruppe

Versandhandelsunternehmen Otto Group, Hamburg, ist Mutterkonzern des Paketdienstleisters Hermes Gruppe. Im Geschäftsjahr 2020 steigerte die Otto Group, insbesondere dank des E-Commerce-Booms, ihren weltweiten Umsatz auf 15,6 Milliarden Euro. Von diesem Mengenwachstum dank E-Commerce profitierte auch die Hermes Gruppe. So beförderte der Paketdienstleister erstmals insgesamt über eine Milliarde Pakete; Umsatzzahlen für 2020 werden nicht genannt. Im August 2020 übernahm Finanzinvestor Advent Advent einen Anteil von 25 Prozent an Hermes Deutschland und 75 Prozent an der britischen Einheit von Hermes. (eh)



Beförderte im Geschäftsjahr 2020 erstmals über eine Milliarde Pakete: die Hermes Gruppe

grund macht es Sinn, perspektivisch auf solche selbstfahrenden Einheiten zu setzen. Ich kann mir durchaus vorstellen, dass fahrerlose Fahrzeuge spätestens im Jahr 2030 unterwegs sein werden.

IN WELCHEN BEREICHEN LIEGEN ÜBERHAUPT FÜR SIE DIE GRÖSSTEN WACHSTUMSPOTENZIALE FÜR HERMES GERMANY IM PAKETGESCHÄFT?

Ganz klar im Endkundengeschäft (B2C). Wir sehen hier noch sehr viel Wachstumspotenzial im Zusammenspiel mit den Top-1000-E-Commerce-Unternehmen in Deutschland. Wir erwarten zwar in den nächsten Jahren nicht mehr das sprunghafte Wachstum im B2C, wie wir es in den letzten zwei Jahren pandemiebedingt erlebt haben. Aber B2C wächst, im Gegensatz zum B2B, das ja tendenziell eher schrumpft.

MIT WELCHEM MENGEN- UND UMSATZPLUS PLANEN SIE FÜR HERMES GERMANY IN 2022?

In 2020 beförderten wir insgesamt rund 440 Millionen Paketsendungen (2019: 380 Millionen). In 2021 werden wir wohl auf knapp 500 Millionen Paketsendungen kommen. Wir sind in den letzten zwei Jahren also jeweils um 15 Prozent beim Mengen- und Umsatzvolumen gewachsen. Für

2022 planen wir mit einem kleineren, aber deutlich profitableren Wachstum als in der Pandemiephase 2020 und 2021. Bitte haben Sie Verständnis, dass ich an dieser Stelle noch nicht zu sehr ins Detail gehe.

SIE WOLLEN PROFITABLER WERDEN. AN WELCHEM HEBEL SETZEN SIE DAFÜR AN?

Natürlich werden und müssen wir unsere Preise anpassen – gerade vor dem Hintergrund unserer Investitionen in mehr Nachhaltigkeit, Digitalisierung und Personal. Wie wir die Preise anpassen, besprechen wir mit jedem Kunden separat. Das erfolgt nicht nach dem Gießkannenprinzip. Klar ist, im Zuge einer sprunghaften Erhöhung des Mindestlohns wird ein Großteil der zusätzlichen Einnahmen dafür eingesetzt, die Löhne weiterzuentwickeln.

WERDEN SIE DIESE HÖHEREN PREISE AN IHRE ZUSTELL- UND TRANSPORTPARTNER ENTSPRECHEND DURCHREICHEN?

Ja, auf jeden Fall. Meine Devise ist: Was vorne im Paket reinkommt, kann ich auch hinten in unsere Zusteller wieder investieren und ihnen so ihren harten Job entlohnen. Dafür brauchen wir faire Paketpreise. *eh*



Hermes

„ICH KANN MIR DURCHAUS VORSTELLEN, DASS FAHRERLOSE FAHRZEUGE SPÄTESTENS IM JAHR 2030 UNTERWEGS SEIN WERDEN.“

Olaf Schabirosky,
CEO Hermes Germany

Anzeige

Sendungs- und Paketlogistik auf der digitalen Überholspur

Die DAKO GmbH entwickelt Lösungen für digitales und nachhaltiges Sendungsmanagement.

DAS SENDUNGSVOLUMEN DES Kurier-, Express- und Paketmarkts (KEP) ist im Jahr 2020 um ca. 10,9 Prozent angewachsen. Neben diesem rasanten Anstieg der Paketanzahl haben KEP-Dienstleister auch mit höherem Kostendruck zu kämpfen. Denn Zustellungen an Privatkunden sind mit vielen Stopps verbunden, bei denen jeweils nur wenige Sendungen abgegeben werden. Zusätzlicher Effektivierungsdruck entsteht durch die Kundenerwartung, flexibel Zustellzeitpunkte und Orte zu bestimmen. DAKO bietet mit der hauseigenen innovativen SaaS-Plattformlösung ein digital



DAKO

Die Softwarelösungen von DAKO optimieren Transport- und Zustellprozess

durchgängiges System für die Erfassung, die Verteilung und das Management von Logistikaufträgen, Sendungen und Paketen. Die smarte Tourenplanung versorgt Disponenten mit optimalen Routen und Echtzeitinformationen über den Standort aller Fahrzeuge sowie den Status des Auslieferprozesses bis zur Bestätigung der Zustellung per App. Die lückenlose Doku-

mentation ermöglicht detailliertes Reporting und schnelle Anpassungen an neue Anforderungen des Markts. Alles aus einer Hand und mit der Möglichkeit individueller Schnittstellen. Die Zukunft der Paketlogistik ist für DAKO längst angebrochen.

Weitere Informationen:
www.hybrilog.de

Wir elektrifizieren Ihre Fahrzeugflotte

Die Quantron AG ist Spezialist für Nutzfahrzeuge mit Elektro- und Wasserstoffantrieb von 3,49 bis 44 Tonnen.

EGAL OB LKW, Busse oder Transporter: Die Quantron AG ist der Ansprechpartner, wenn es um batterie- und wasserstoffbetriebene Mobilität geht. Namhafte Unternehmen, wie beispielsweise IKEA Österreich, setzen auf ihrem Weg in eine emissionsfreie Zukunft bereits auf die Elektrotransporter von QUANTRON. Durch den Umstieg ist es möglich, innerhalb eines Jahres rund 117.000 emissionsfreie Lieferungen durchzuführen und so mehr als 300 Tonnen CO₂-Ausstoß zu vermeiden.

EUROPAWEIT EINZIGARTIGER FCEV TRANSPORTER Brandneu ist der Q-Light FCEV: Der Wasserstoff-Brennstoffzellen-Transporter im Bereich 3,49 bis 4,2 Tonnen ist europaweit einzigartig und ergänzt das Portfolio der Quantron AG perfekt.

Das Fahrzeug ist durch seine zahlreichen Aufbauvarianten nicht nur vielfältig einsetzbar, sondern ist dank des Wasserstoff-



Der neue Q-Light FCEV von QUANTRON

antriebs die Zukunft in Bezug auf Langstreckeneinsätze.

FÖRDERUNG VON 80 PROZENT DER UMRÜSTKOSTEN
Das Bundesverkehrsministerium unterstützt den Umstieg auf emissionsfreie Nutzfahrzeuge mit 80 Prozent der Mehrkosten gegenüber herkömmlichen



CO₂-Ersparnis durch Elektrofahrzeuge

Dieselfahrzeugen. Die Quantron AG bietet umfassende Beratungsangebote zu Fördermöglichkeiten und individuellen Gesamtkonzepten inklusive der passenden Ladeinfrastruktur sowie Miet-, Finanzierungs- und Leasingangebote.

Weitere Informationen:
www.quantron.net

Quantron AG

Aufbauten für Liefer- und Verteilverkehre

E-Mobilität für alle Einsatzzwecke: Tropos Motors Europe stellt zwei neue Aufbauten vor.

NEBEN EINEM PLANENROLLO präsentiert der Elektronutzfahrzeughersteller dabei auch eine echte Marktneuheit: einen Aufbau mit dreiteiligen Schiebetüren. Beide Aufbauten sind speziell für City-Logistik und KEP-Verkehre konzipiert, eignen sich aber auch für andere Einsatzzwecke, etwa in der Intralogistik oder dem Gebäudemanagement.

Das stark gestiegene Verkehrsaufkommen in Städten stellt gerade Lieferdienste vor große Herausforderungen. Ob Paket-, Einzelhandels- oder Lebensmittellieferung – neben Lastenrädern sorgt der Einsatz von kompakten E-Transportern in der Citylogistik nicht nur für eine Reduzierung des Lärm- und Schadstoffaufkommens, sondern auch für weniger Verkehrsblockaden, leichteres Parken und schnellere Zustellungen. Tropos ABLE können mit ihren 1,40 Metern Breite problemlos in zweiter Reihe halten und schmale Wege befahren. Durch ihren kurzen Radstand und einen Wen-



Die Kofferaufbauten mit Planenrollo und Schiebetüren wurden speziell für die letzte Meile entwickelt

deradius von nur 3,96 Metern eignen sie sich zudem optimal für die Beladung an dezentralen Umschlagplätzen, den sogenannten „Micro Hubs“. Bei Reichweiten von bis zu 260 Kilometern können Liefertouren flexibel geplant werden. Mit einem Transportvolumen von bis zu 5 m³ positioniert sich der elektrische Tropos ABLE zwischen schweren Cargobikes und den großen Transportern.

Die neuen Kofferaufbauten mit Planenrollo und Schiebetüren wurden gemeinsam

mit Kunden speziell für die letzte Meile entwickelt. Eine echte Marktneuheit präsentiert Tropos mit der Schiebetür-Lösung: Durch die dreiteilige Konstruktion der Türen lassen sich diese von beiden Seiten öffnen und auf ein Drittel der Fläche zusammenschieben, was den Zugang zu Paketen und Transportbehältern noch einmal deutlich vereinfacht.

Weitere Informationen:
www.tropos-motors.de

An der Tagesordnung: Vielfalt

2020 stieg laut der BIEK-KEP-Studie das Sendungsvolumen um zehn Prozent auf 4,05 Milliarden Sendungen: Der Trend hält weiter an, der KEP-Markt boomt. Mit dem anhaltenden Zuwachs ist allerdings auch die Zunahme unterschiedlichster Logistikanforderungen verbunden. Tina Baerecke, Prokuristin der GO! Express & Logistics Deutschland GmbH, erklärt, warum Vielfalt eine wichtige Grundlage für qualitativ hochwertige Logistikleistungen ist.

Was meinen Sie mit Vielfalt?

Tina Baerecke: Vielfalt ist, wenn auch vorrangig mit anderem Hintergrund, aktuell ein wichtiges gesellschaftliches Thema. Der Diskurs darüber zeigt: Vielfalt ist eine Bereicherung. Und aus unserer Sicht ein wichtiger Motor für Erfolg. Bei unseren Beschäftigten spiegelt sich die Vielfalt unserer Gesellschaft im Kleinen wider. Diese Vielseitigkeit – sei es eine grundlegende Logistikausbildung, Know-how aus anderen Branchen oder Lebenserfahrung – trifft über Landesgrenzen und Standorte hinweg aufeinander und ergänzt sich gegenseitig. Jeder kann seine Stärken einbringen und trägt damit zum gemeinsamen Erfolg bei – bei GO! übrigens eine Maxime, die wir seit vielen Jahren in unserem Leitbild verankert haben.



Tina Baerecke, Bereichsleitung Qualitäts- und Prozessmanagement, Bereichsleitung Marketing und Prokuristin der GO! Express & Logistics Deutschland GmbH

Wo liegt hiernach der Unterschied zwischen GO! und den anderen KEP-Dienstleistern?

Tina Baerecke: GO! steht auch für maßgeschneiderte Logistikleistungen – da ist Vielfalt Programm. Um für jede Herausforderung eine passende Lösung zu finden, braucht es ganz verschiedene Kompetenzen. Je vielfältiger wir personell aufgestellt sind, desto besser und schneller

können wir hier reagieren – im Ergebnis ein entscheidender Faktor für zufriedene Kunden.

Kundenzufriedenheit durch Vielfalt. Wie kann man sich das vorstellen?

Tina Baerecke: In mehrerlei Hinsicht: GO! bietet ein breites Angebot an individualisierbaren Logistikdienstleistungen. Das bedeutet, dass sich der Grad der

Standardisierung unserer Logistikprozesse an der Integrationsfähigkeit in die jeweiligen Kundenprozesse orientiert. Anders formuliert: Wir produzieren ein vielfältiges Angebot, indem wir unsere Logistiklösungen auf den jeweiligen Kundenbedarf zuschneiden.

Doch auch die Vielfalt im Unternehmen selbst wird zum wichtigen Faktor: Bei GO! arbeiten Menschen jeder Altersgruppe, Herkunft und jeden Geschlechts eng zusammen. Dabei bringt jeder seine persönliche Expertise und auch seine eigenen Ideen mit ein. Uns alle verbinden dabei die Leidenschaft für Logistik und der Ehrgeiz, auch außergewöhnliche Anforderungen zu realisieren. Somit wirkt Vielfalt als wichtiger Pfund für höchste Kundenzufriedenheit.

Der Faktor Mensch ist demnach für das Unternehmen GO! ein wichtiger Grundstein. Welche Rolle spielt dann die Digitalisierung?

Tina Baerecke: Eine nicht unerhebliche. Die Digitalisierung unterstützt die Arbeit unserer Mitarbeiter, Fahrer und Kurierere. Und sie dient auch verbesserten Prozessen. Eine Optimierung beispielsweise unserer Linienplanung, die Mitführung relevanter Sendungsinformationen über den Transportprozess hinweg, wäre ohne Digitalisierung nicht denkbar. Es ist wie so oft die Mischung, die es ausmacht: bei uns der Mix aus persönlichem Service und digitalem Angebot.

Weitere Informationen:
www.general-overnight.com

**VOR ORT & DIGITAL:
HYBRIDE VERANSTALTUNG!**



15. FACHKONFERENZ UND SEMINARE IN GÖTTINGEN

LITHIUMBATTERIEN

TRANSPORT. LAGERUNG. ENTSORGUNG

24. Januar 2022: ■ Seminare „Lithiumbatterien im Landverkehr (Einsteiger/Fortgeschrittene)“
■ Seminar „Entsorgung von Lithiumbatterien“
■ Seminar „Brandschutztechnische Grundlagen zu Lithiumbatterien“
25. Januar 2022: ■ Seminare „Lithiumbatterien im See- und Luftverkehr“
■ 1. Fachkonferenztag „Brandschutz“
26. Januar 2022: ■ 2. Fachkonferenztag „Transport & Lagerung“
27. Januar 2022: ■ 3. Fachkonferenztag „Rücknahme & Entsorgung“

[www.fokus-gefahr-gut.de/
libatkonferenz2022](http://www.fokus-gefahr-gut.de/libatkonferenz2022)

Mit freundlicher Unterstützung von:

