



# Wachstum in Sicht

Es geht aufwärts: Lösungen für  
Kurier-, Express- und Paketdienste



# KEP-Spezial

Themenspezial  
VerkehrsRundschau 22 | 2024



Pungu x/stock.adobe.com/generiert mit KI

## Gründe, um nach vorne zu blicken

**ES GEHT IN DER KEP-BRANCHE AUFWÄRTS**, zumindest ein bisschen. So verzeichnet der deutsche Onlinehandel, eine wichtige Auftraggeber-Branche der KEP-Unternehmen, „ein leichtes Umsatzplus“ im dritten Quartal. Das zeigen die jüngst vom Bundesverband E-Commerce und Versandhandel Deutschland (BVEH) veröffentlichten Zahlen.

Demnach lag der Online-Umsatz hierzulande von Juli bis September bei 17,3 Milliarden Euro, also um 1,5 Prozent höher als im Vorjahresquartal. „Das Wachstum ist klein, aber es zeigt, dass der Erholungstrend im Onlinehandel weitergeht und wir einen Punkt erreicht haben, ab dem die Umsätze nicht weiter fallen“, freut sich Martin Groß-Albenhausen, stellvertretender Hauptgeschäftsführer des BVEH. Auffällig im Online-Markt sei dabei zweierlei: zum einen die erhebliche Bedeutung von Second-Hand-Plattformen, die zusammen mittlerweile fast ein Zehntel aller Bestellungen auf sich vereinen, erklärt Groß-Albenhausen. Zum anderen hätten prominente asiatische Anbieter inzwischen in vielen Kategorien führende Positionen eingenommen, was die Zahl der Bestellungen betreffe.

Dass die Lage für Kurier-, Express- und Paketunternehmen nach wie vor angespannt bleibt, zeigt das Interview mit Burak Kılıç, der seit März 2024 Geschäftsführer von UPS Deutschland,

Österreich und Schweiz ist (siehe S. 4). So hat sich selbst die Branchengröße UPS in diesem Jahr ein straffes Sparprogramm und eine neue Wachstumsstrategie verpasst. Eine neue Strategie 2030 hat dieser Tage auch DHL Group verkündet – mit ebenfalls ambitionierten Wachstumsplänen (siehe S. 8).

Klar sind das finanzstarke mächtige Player. Die eine oder andere Herangehensweise ist aber, meinen wir, auch für kleinere und mittlere Unternehmen interessant – Stichwort „den Unterschied machen“, wie es UPS-Geschäftsführer Kılıç formuliert. Es lohnt sich also, genau und zwischen den Zeilen lesen. Apropos: Lesenswert sind auch der E-Transporter-Vergleichstest auf Seite 10 sowie die Service- und Produkt-Neuheiten aus und für die KEP-Branche ab Seite 14.

Denn um Ihnen, liebe Leser, einen Überblick über die aktuellen Entwicklungen zu geben, schauen wir in diesem KEP-Spezial bewusst über den Tellerrand hinaus. Die gute Nachricht ist: Es gibt nach wie vor viele Ideen und Lösungen, die in der Kurier-, Express- und Paketbranche Mut machen – auch in diesen sicherlich etwas anspruchsvolleren Zeiten.

**Viel Vergnügen bei der Lektüre  
Ihre Redaktion**

# KEP-Spezial

Themenspezial  
Verkehrsrundschau 22 | 2024



UPS

4

## 4 UPS-Interview

Die neue Wachstums-Strategie von Burak Kılıç, neuer Geschäftsführer von UPS Deutschland, Österreich und Schweiz (DACH)

## 7 KEP-Nachrichten

Neues im Überblick: Nachrichten von und für Kurier-, Express- und Paketdienste

## 8 Neues Postgesetz

Auf welche Änderungen sich Anbieter von Kurier-, Express-, Paket- und Postdienstleistungen durch die Novelle einstellen müssen

## 10 E-Transporter-Vergleichstest

Strom-Vans unter sich: Der Mercedes-Benz eVito trifft im Vergleichstest auf den ID.Buzz Cargo von Volkswagen

## 14 Sortimo

Mehr Effizienz und Flexibilität dank smarterer Ausstattung und digitalem Management

## 15 GO!

Seit 40 Jahren erfolgreich: termingerecht, flexibel und zuverlässig

## 17 Schmitz Cargobull

Hohe Sicherheitsanforderungen für die Fracht erfordern speziell ausgerüstete Fahrzeuge

## 18 FUMO Solutions

Das Rundum-sorglos-Paket von FUMO im Einsatz bei Hermes Germany



Robert Kneschke/stock.adobe.com

8



Verkehrsrundschau/Jan Burgdorf

10

### Impressum:

**Verlag:** TECVIA GmbH,  
Verlag Heinrich Vogel, Corporate Publishing,  
Aschauer Straße 30, 81549 München  
Telefon: +49 (0) 89/20 30 43-12 78  
**Redaktion:** Gerhard Grünig (verantwortlich),  
Eva Hassa

**Projektkoordination:** Andrea Volz, Manuela Holsteiner  
**Layout:** Sabine Spanner  
**Titelfotos:** Romolo Tavani/stock.adobe.com (o.); unten v.l.n.r.:  
UPS, Robert Kneschke/stock.adobe.com, Jan Burgdorf/VR  
**Druck:** F&W Druck- und Mediacenter GmbH,  
Holzhauser Feld 2, 83361 Kienberg

Nachdruck, auch auszugsweise, und elektronische Verarbeitung nur mit ausdrücklicher Genehmigung der TECVIA 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.

Kündigt neue Services an: Burak Kılıç, Geschäftsführer von UPS Deutschland, Österreich und der Schweiz



## Was ist Ihre Wachstums-Strategie?

UPS-Chefin Carol Thomé hat UPS ein straffes Sparprogramm verpasst. Was das für UPS in Deutschland bedeutet und wie das Unternehmen wieder wachsen will, sagt Burak Kılıç, neuer Geschäftsführer von UPS Deutschland, Österreich und der Schweiz (DACH).

**DIE ZAHLEN VON UPS SIND IN DIESEM JAHR BISLANG ENTÄUSCHEND. ALS UPS-GESCHÄFTSFÜHRER VERANTWORTEN SIE SEIT MÄRZ DEUTSCHLAND, ÖSTERREICH UND DIE SCHWEIZ (DACH). WIE HABEN SICH IN DIESEN DREI LÄNDERN DER UPS-UMSATZ UND DAS -BETRIEBSERGEBNIS IM ERSTEN UND ZWEITEN QUARTAL ENTWICKELT?**

Zahlen der DACH-Region nennen wir nicht. Was ich sagen kann: Die DACH-Region zählt zum internationalen Geschäft von UPS. Dieses Geschäft entwickelt sich noch sehr gesund, und Deutschland ist unser größter Markt außerhalb der USA. Ohne Deutschland würden wir uns in unserem internationalen Geschäft längst nicht so gut entwickeln. Wie Sie wissen, war ich bei UPS Country-Manager in Frankreich: Ich kenne also beide Länder, und in beiden

ist es wegen der Inflation, des Fachkräftemangels und des Einkaufsdrucks beziehungsweise des Preisdrucks seitens der Auftraggeber schwierig. Im unmittelbaren Vergleich zu Frankreich ist die deutsche Wirtschaft aber noch resilient und stark. Auch die Exportzahlen von Deutschland sind noch o. k.

Die wirtschaftliche Dynamik verändert sich allerdings. Das muss ich einräumen. An diese wirtschaftliche Entwicklung müssen wir uns anpassen. Was unsere Größe und unsere Ressourcen betrifft, aber auch bezüglich unseres Services: So führen wir gerade in acht europäischen Ländern die Samstags-Zustellung für Standard-Pakete ohne zusätzliche Gebühren ein, auch in Deutschland. Dadurch werden viele Pakete schneller beim Empfänger ankommen. Und wir werden weiter investieren. So haben wir im Mai

in Kirchheim bei München ein neues Paket-Verteilzentrum mit über 300 Mitarbeitern eröffnet – das bisherige, das daneben liegt, behalten wir, um zusätzlichen Raum zu haben; und auch in unser UPS-Air-Hub am Flughafen Köln/Bonn investieren wir.

**SIE SPRECHEN VON ANPASSUNGEN. IHRE UPS-VORSTANDSCHEFIN CAROL TOMÉ KÜNDIGTE IM JANUAR 2024 DEN ABBAU VON 12.000 STELLEN WELTWEIT AN. ZUNÄCHST EINMAL GEFRAGT: WIE VIELE STELLEN BETRAF DIES IN DER DACH-REGION, UND WIE VIEL EURO KOSTENERSPARNIS HAT DIES GEBRACHT?**

Wenn man Stellen abbaut, geht das natürlich mit Kosten-Reduktionen einher. Dieses Thema stand aber bei unserem Umbau nicht im Vordergrund. Unser vorrangiges Ziel war es vielmehr, durch

die Anpassung unserer Organisation noch näher an unsere Kunden zu rücken, um sie noch besser bedienen zu können. Zudem wollen wir dadurch unsere Entscheidungsprozesse deutlich beschleunigen, um schneller auf die Anforderungen des Marktes reagieren zu können. Das haben wir durch diesen Umbau erreicht. Unsere Organisation ist heute viel flacher und schlanker und dadurch viel agiler und stärker. Aus globaler Sicht bedeutet das zwar für UPS eine große Veränderung, und hier in Deutschland und Österreich hat das auch einige Stellen betroffen. Doch der Schritt war richtig.

#### SIE SPRECHEN VON EINIGEN STELLEN. WIE VIELE MITARBEITER HABEN SIE IN DEUTSCHLAND UND ÖSTERREICH ABGEBAUT?

Konkrete Zahlen nennen wir da nicht. Weltweit waren es 12.000. Das betraf aber vor allem Management-Positionen und Mitarbeiter in der Administration. Wir bauen jedoch nicht nur ab. Im Gegenteil! Wenn Sie unsere Job-Website besuchen, werden Sie sehen, dass wir in unserer DACH-Region derzeit viele Mitarbeiter im Bereich der Operation suchen, zum Beispiel Fahrer sowie Mitarbeiter in der Sortierung und der Beladung der Zustellfahrzeuge. Die Zahl unserer Paketzentren haben wir ja nicht reduziert; die ist gleichgeblieben.

#### WIE SAH IHRE ORGANISATION VORHER AUS, UND WAS IST HEUTE ANDERS?

Alles in allem sind unsere Strukturen in Europa jetzt sehr viel schlanker. So waren wir in Europa bislang in „Districts“ aufgeteilt, die verschiedene Länder zusammenfassen. Heute haben wir nurmehr sieben sogenannte „Cluster“ und konnten die Zwischenebene der Districts verschlanken. Für uns hat diese schlankere Organisation vor allem Vorteile bei der Gestaltung der Preise, aber auch bei der Entwicklung neuer Kundenservices. Wir entscheiden das heute selbst, wenn es der Kunde so will. Früher mussten wir dies intern auf diversen Hierarchie-Ebenen abstimmen. Durch die neue Struktur sind wir daher flexibler und können so näher am Kunden agieren.

#### IST DER UMBAU JETZT ABGESCHLOSSEN ODER BEFINDEN SIE SICH NOCH MITTEN IM PROZESS?

Als Unternehmen müssen wir lebendig bleiben und uns immer anpassen – oder

besser noch: möglichst immer Veränderungen vorweg nehmen und damit vorbereitet sein. Wir dürfen nicht stillstehen und müssen uns kontinuierlich weiterentwickeln.

#### BEI DER PRÄSENTATION DER ZAHLEN DES ZWEITEN QUARTALS SAGTE CAROL TOMÉ: „FÜR DIE ZUKUNFT ERWARTEN WIR EINE RÜCKKEHR ZU VOLUMEN- UND UMSATZWACHSTUM.“ WAS HEISST DAS FÜR DIE DACH-REGION? UM WIE VIEL PROZENT MÜSSEN SIE BEI UMSATZ UND VOLUMEN IN DIESEM JAHR UND MITTELFRISTIG WACHSEN?

Wir können keine regionalen Zahlen oder Ziele nennen. Wichtig ist, dass wir alles, was wir kontrollieren können, auch machen, um die Weichen auf Wachstum zu stellen. Dazu zählt zum Beispiel die stärkere Nutzung des Samstags als Zusatztag.

#### WAS IST DA IHRE STRATEGIE FÜR MEHR WACHSTUM?

„Wir wollen den Unterschied machen – we want to make the difference“. Das ist die Maxime, die wir bei UPS verfolgen. Darauf fokussieren wir uns. Und dafür sind wir auch bereit, Investitionen zu tätigen sowie gezielte Akquisitionen. So haben wir unlängst das Healthcare- und Pharmalogistik-Unternehmen Frigo-Trans in Fußgönheim bei Mannheim übernommen, vorausgesetzt, die Behörden stimmen zu, und im März 2023 haben wir in Gießen ein neues Healthcare-Logistikcenter eröffnet.

#### WARUM HABEN SIE FRIGO-TRANS GEKAUFT?

Da muss ich ein wenig ausholen. UPS engagiert sich seit fast zehn Jahren im Healthcare-Segment – zunächst mit nur geringem Umsatz. 2023 erzielten wir da schon einen Umsatz von umgerechnet zehn Milliarden US-Dollar weltweit. Und diesen Umsatz wollen wir in den kommenden drei Jahren auf 20 Milliarden Dollar verdoppeln und sind dafür bereit, in dieses Geschäftsfeld zu investieren. Healthcare ist ein Wachstumsmarkt, unter anderem wegen der Überalterung unserer Gesellschaft. Das macht den Markt für uns so attraktiv.

Frigo-Trans haben wir gekauft, weil das Unternehmen alle Temperaturzonen abbilden kann. Sowohl bei Lkw-Transporten als auch im Lagergeschäft. Mit UPS konnten wir das bislang nicht in diesem Ausmaß. Außerdem hat dieses Unter-

nehmen die gleiche Qualitätskultur wie wir. Wir werden also das Frigo-Trans-Netzwerk sehr schnell in unser UPS-Netzwerk in Deutschland und europaweit integrieren, damit wir auch unseren Kunden diesen Service anbieten können. Ziel ist der Aufbau eines paneuropäischen und globalen Healthcare-Netzwerkes in allen Temperaturzonen. Wobei wir heute schon in Polen, England, Frankreich und nun auch in Deutschland mit eigenen Aktivitäten präsent sind – auch über diverse Zukäufe.

#### WANN WIRD DIE MARKE FRIGO-TRANS FALLEN?

Dazu kann ich Ihnen momentan nichts sagen.

#### COYOTE LOGISTICS HAT UPS DAGEGEN VERKAUFT. WARUM?

Zum einen waren für uns die starken Schwankungen beim Umsatz in diesem Geschäftsbereich eine Herausforderung. Zum anderen will sich UPS wieder verstärkt auf seine Kernkompetenzen fokussieren. Wir wollen Kunden gegenüber den Unterschied machen. Wenn uns das nicht gelingt, geben wir diesen Geschäftsbereich auf. Wie gesagt, wir müssen Anpassungen vornehmen. Und der



Holger Ostwald

„Deutschland ist unser größter Markt außerhalb der USA.“

Burak Kılıç,  
Geschäftsführer UPS DACH

Verkauf von Coyote Logistics war eine solche Anpassungsmaßnahme.

**NOCH VOR EINIGEN JAHREN WOLLTE UPS IM SPEDITIONELLEN FRACHTGESCHÄFT ERFOLGREICH ZULEGEN – AUCH ÜBER GEZIELTE ZUKÄUFE, ETWA DES BRITISCHEN TEIL- UND KOMPLETTLADUNGSUNTERNEHMENS FREIGHTEX. IST DER VERKAUF VON COYOTE DER STILLE ABSCHIED VON IHREN AMBITIONEN IM FRACHTGESCHÄFT?** Nein, absolut nicht! Wir machen nach wie vor mit dem speditionellen Frachtgeschäft einen signifikanten Umsatz. Wir müssen uns nur auch in diesem Geschäftsbereich auf das Geschäft fokussieren, mit dem wir den Unterschied machen. So haben wir am Flughafen in Frankfurt, wo wir ein Gateway für unser europäisches Frachtnetzwerk haben, die Kapazität für den Umschlag von Flugzeugpaletten und Flugzeugcontainern um 30 Prozent erhöhen können. Das heißt, UPS ist in der Lage, Kunden One-Stop-Shopping-Lösungen aus einer Hand anzubieten. Und das werden wir auch weiterhin tun. Großes Wachstumspotenzial sehen wir aber ganz klar im B2C-Segment.

**TROTZ DER MOMENTANEN E-COMMERCE-FLAUTE?**

Für uns ist das Privatkundengeschäft sehr attraktiv! Denn das grenzüberschreitende B2C-Volumen weltweit steigt drei Mal so schnell wie das innerhalb der Länder. Und hier kommt unser globales Netzwerk zum Tragen. Wir haben außerdem Ende September damit begonnen, unseren Samstags-Service deutlich auszuweiten. Als einziger Dienstleister stellen wir B2C-Standard-Pakete in acht führenden E-Commerce-Märkten Europas nun auch samstags ohne Samstags-Zuschlag zu. In Belgien, Deutschland, Frankreich, Großbritannien, Italien, Niederlande, Polen und Spanien. Das ist wirklich ein Big Deal! (lacht). Und wir denken, dass wir durch diesen Service für sehr viele Kunden attraktiv werden. Da sind wir ein Game-changer in unserer Branche. Und möglich wird das jetzt dadurch, weil wir – wie eingangs gesagt – unsere Organisation schlanker und agiler aufgestellt haben.

**WAS PLANEN SIE DARÜBER HINAUS, UM IN DEN NÄCHSTEN MONATEN NOCH IHR MENGEN- UND UMSATZVOLUMEN IN DER DACH-REGION NACH OBEN ZU BRINGEN?**

## Paket- und Expressdienstleister UPS in Zahlen

Das US-Paket- und Expressunternehmen UPS wurde 1907 in Seattle gegründet. Nach dem Corona-Peak entwickelten sich bei UPS die Zahlen zuletzt enttäuschend. So ist der konsolidierte Umsatz des Unternehmens im ersten Quartal um 5,3 Prozent und im zweiten Quartal um 1,1 Prozent im Vergleich zum Vorjahreszeitraum gesunken. Der konsolidierte Betriebsgewinn ging im ersten Quartal sogar um 36,5 Prozent und im zweiten Quartal um 30,1 Prozent zurück. UPS-Chefin Carol Thomé legte deshalb ein straffes Sparprogramm auf, im Zuge dessen wurden 12.000 Stellen abgebaut. Gleichzeitig will UPS erfolgreich weiter wachsen, auch dank neuer Services. So hat UPS soeben einen neuen Samstags-Service ohne Samstags-Zuschlag an Privatkunden in acht Ländern Europas eingeführt. Mehr dazu im Interview mit UPS-DACH-Chef Burak Kılıç, auf diesen Seiten. Das komplette Interview lesen Sie unter [www.verkehrsrundschau.de](http://www.verkehrsrundschau.de). eh



In acht Ländern Europas: UPS stellt B2C-Pakete nun auch samstags ohne Samstagszuschlag zu

Die Samstags-Zustellung ist für uns da ein wichtiger Baustein. Zusätzlich erhoffen wir uns wieder wichtige Impulse durch das Weihnachtsgeschäft. Und last but not least wollen wir kleine und mittelständische Unternehmen in ihrem E-Commerce-Geschäft unterstützen, weil diese über kein eigenes globales Distributionsnetz verfügen. Das sind, neben dem Healthcare-Segment, die für uns wichtigsten Säulen, um in der DACH-Region weiter zu wachsen.

**SPRICH: DAS THEMA ZUKÄUFE IST FÜR UPS IN DEUTSCHLAND ERST MAL ABGESCHLOSSEN? ODER SIND SIE NACH WIE VOR AUF DER SUCHE NACH ATTRAKTIVEN UNTERNEHMEN?**

Dazu können wir nichts sagen, aber wir informieren Sie gerne, wenn es etwas zu berichten gibt.

**WELCHE ART VON UNTERNEHMEN KÖNNTEN IHNEN FÜR DIE UMSETZUNG IHRER STRATEGIE BEHILFLICH SEIN?**

Darauf gibt es keine pauschale Antwort. Zukäufe können dazu dienen, neue Fähigkeiten zu integrieren oder um zu wachsen.

**WIE VIEL EURO STEHEN FÜR ZUKÄUFE ZUR VERFÜGUNG? IMMERHIN HAT JA UPS DURCH DEN VERKAUF VON COYOTE LOGISTICS ÜBER EINE MILLIARDE US-DOLLAR EINGENOMMEN.**

Dazu können wir keine Angaben machen.

**WO WIRD UPS DACH BEIM UMSATZ IM JAHR 2024 LANDEN?**

Konkrete Zahlen dürfen wir nicht nennen. 2024 wird aber für UPS DACH nach Umsetzung der von mir genannten Maßnahmen ein erfolgreiches Jahr werden. Auch weil sich UPS Deutschland wieder als resilient erwiesen hat.

Es gibt hierzulande einiges zu beklagen. Doch die deutsche Wirtschaft ist robust, und wir als UPS sind es ebenfalls. Neue Services wie die Samstags-Zustellung im B2C-Segment und die Erweiterung unserer Flotte um 178 E-Fahrzeuge – das alles sind keine einfachen Maßnahmen. Aber unser Team ist tüchtig. Und wenn sich UPS ein Ziel setzt, wie etwa im Healthcare-Bereich, dann setzen wir das auch um.

**LETZTE FRAGE: VON WELCHEM WIRTSCHAFTLICHEN SZENARIO GEHEN SIE IM KOMMENDEN JAHR IN DER UPS-DACH-REGION AUS? WAS STIMMT SIE DA HOFFUNGSFROH, WAS DAGEGEN EHER SKEPTISCH?**

Das wirtschaftliche Umfeld bleibt schwierig und auch unberechenbar. Insgesamt bin ich aber optimistisch, was uns angeht. Wir stellen die richtigen Weichen, um erfolgreich zu sein, weil wir unsere Kunden unterstützen können, und gerade in wirtschaftlich schwierigen Zeiten kann unsere Unterstützung einen wichtigen Unterschied ausmachen.

## Die DHL-Strategie 2030

Der Logistikkonzern will 50 Prozent mehr Umsatz machen und schafft schlankere Divisionen, um Komplexität zu reduzieren.



DHL Group

Hat sich ambitionierte Wachstumsziele gesetzt: der Logistikkonzern DHL Group

**DHL GROUP** will bis zum Jahr 2030 den Umsatz im Vergleich zu 2023 um 50 Prozent steigern. Das verkündete Tobias Meyer, CEO des Logistikkonzerns, bei der Vorstellung der neuen „Strategie 2030 – Nachhaltiges Wachstum beschleunigen“ in Frankfurt/Main. 2023 erwirtschaftete DHL Group knapp 82 Milliarden Euro Umsatz. Rein rechnerisch würde dieser also bis 2030 auf über 120 Milliarden Euro steigen. „Wir wollen schneller und profitabler wachsen“, betonte Meyer. Erreichen will dies DHL Group unter anderem durch divisionale

und konzernweite Wachstumsinitiativen sowie den „Fokus auf exzellente Servicequalität in den profitablen Kerngeschäften des Logistikkonzerns“. Zukäufe anderer Firmen schloss der CEO nicht aus, diese seien aber nur sinnvoll, wenn so die geografische Abdeckung von DHL erweitert oder der Einstieg in eine zusätzliche neue Nische ermöglicht werde. Gleichzeitig kündigte DHL Group eine Umstrukturierung an. Dazu wolle man in Deutschland die zwei eigenständigen Gesellschaften „Post & Paket Deutschland“ und „E-Commerce“ schaffen. eh

## Neuer FedEx-Service

**FEDERAL EXPRESS CORPORATION** (FedEx) und Myflexbox weiten ihre Kooperation in Österreich aus. Ab sofort können Privatkunden ihre Pakete über die Paketstationen von Myflexbox auch versenden und retournieren, teilt FedEx mit. Bislang konnten sie sich darüber nur ihre Pakete liefern lassen. Für den Versand oder die Retoure müssen Privatkunden ihre Pakete mit einem FedEx-Etikett gekennzeichnet zu einer beliebigen Myflexbox bringen, dort das Etikett scannen oder einen Code eingeben, den Anweisungen auf dem Bildschirm folgen und das Paket in ein Schließfach der Paketstation legen. Geeignet sind Pakete mit bis zu 20 Kilogramm und Ursprungsland Österreich. Der Warenwert darf 1000 Euro nicht übersteigen. Ausgenommen sind Gefahrgutsendungen. eh

### Nox verpflichtet sich

Nox Germany ist mit der Unterzeichnung einer Selbstverpflichtung offiziell Unterstützer der weltweiten Nachhaltigkeitsinitiative United Nations Global Compact sowie Teil des UN-Global-Compact-Netzwerks in Deutschland. Das teilt der Nachtexpressdienst mit. Mitglieder verpflichten sich dadurch freiwillig, universelle Prinzipien der Vereinten Nationen in den Bereichen Menschenrechte, Arbeitsnormen, Umweltschutz und Korruptionsbekämpfung in ihre Geschäftstätigkeit zu integrieren und unter anderem über den Fortschritt bei der Umsetzung jährlich öffentlich zu berichten. eh

## Neues Handbuch für geräuscharme Logistik in Städten

**LEBENSWERTERE STÄDTE** durch geräuscharme Logistik – dieses Ziel verfolgt die Mobilitätsstudie „Geräuscharme Logistik“, die vom Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen gefördert wird. Das Fraunhofer IML hat dafür Nutzfahrzeuge mit alternativen Antrieben auf ihre Schallemissionen bei Anlieferprozessen an Handelsstandorten untersucht und auf dieser Basis Empfehlungen für die Verwendung der neuen Daten und

die Umsetzung geräuscharmer Logistik erarbeitet.

Das Handbuch „Geräuscharme Logistik“ liegt jetzt vor. Dadurch gibt es laut dem Fraunhofer IML nun konkrete Werte für Emissionsansätze, mit denen eine Beurteilung von geräuscharmen Anliefer Situationen ermöglicht werde. Professor Uwe Clausen, Institutsleiter am Fraunhofer IML, überreichte nun ein Exemplar an Oliver Krischer, NRW-Minister für Umwelt, Naturschutz und Verkehr. eh



Fraunhofer IML

Professor Uwe Clausen (l.) übergab ein Exemplar an NRW-Minister Oliver Krischer



DHL Group

# Was sich ab 2025 ändert

Das neue Postgesetz ist verabschiedet. Das Subunternehmerverbot ist damit zwar vom Tisch. Auf Anbieter von Postdienstleistungen kommen aber neue, teilweise verschärfte Pflichten zu.

**AM 18. JULI 2024** war es so weit: Mit der Veröffentlichung im Bundesanzeiger war das sogenannte Postrechtsmodernisierungsgesetz (PostModG) endlich rechtskräftig. Es ist die erste große Novelle des Postgesetzes seit 25 Jahren.

Das neue Postgesetz gilt für alle Anbieter, die gewerbsmäßig Postdienstleistungen erbringen. Dazu zählen die Beförderung von Briefsendungen, Paketen (nun bis 31,5 Kilogramm statt bisher 20 kg), Warensendungen sowie unter Umständen Büchern, Katalogen und Presseerzeugnissen. Der Begriff „Beförderung“ umfasst hierbei das Abholen, Sortieren, Weiterleiten und Zustellen von Sendungen an Empfänger. Auch Spezialbereiche des KEP-Sektors wie Express- und Overnight-Zustellungen, Stadtkurierdienste, Lastenradkurriere, Pharmatransporte und Servicedienstleis-

tungen (wie etwa Transport und Montage) können betroffen sein. „Da sich die Begriffsbestimmungen gegenüber dem vorherigen Gesetz nicht wesentlich verändert haben, müssen also die rund 14.000 bisher gemeldeten KEP-Unternehmen die im folgenden angeführten Anforderungen erfüllen, um weiterhin regelkonform agieren zu können“, erläutert Andreas Schumann, Vorsitzender des Bundesverbandes der Kurier-Express-Postdienste (BdKEP).

## Neues Anbieterverzeichnis

Ein zentrales Element des neuen Postgesetzes ist das digitale Anbieterverzeichnis der Bundesnetzagentur, in das sich alle Anbieter von Postdienstleistungen (KEP-Dienste – die Red.) eintragen müssen. Nur eingetragene Anbieter sind berechtigt, entsprechende Dienstleistungen anzubie-

ten oder Subunternehmen zu beauftragen. Das Antragsverfahren erfolgt digital. Bereits nach dem alten Gesetz tätige Unternehmen können ihre Tätigkeit bis zum 18. August 2026 fortsetzen, müssen indes rechtzeitig einen neuen Antrag stellen. „Der Antragsprozess sollte fünf Monate vor Ablauf der Frist gestartet werden“, rät Schumann, „um rechtzeitig fertig zu werden.“

## Vorläufige Genehmigung

„Um eine nahtlose Fortsetzung des Geschäftsbetriebs zu gewährleisten, können Unternehmen, die die Antragstellung auf Eintragung in das Anbieterverzeichnis begonnen haben, ab dem 18. September 2024 vorläufig Postdienstleistungen erbringen“, so der BdKEP-Vorsitzende. Diese vorläufige Genehmigung ermögliche es sowohl



Pakete mit einem Einzelgewicht von über 20 Kilogramm sind künftig durch zwei Personen zuzustellen

als Nachunternehmer tätig zu werden als auch eigene Nachunternehmer zu beauftragen, bis die endgültige Eintragung durch die Bundesnetzagentur erfolgt sei.

### Mehr Überprüfungspflichten

„Unternehmen, die Subunternehmer einsetzen, sind künftig verpflichtet, mindestens einmal jährlich deren Einhaltung der arbeitsrechtlichen und sonstigen gesetzlichen Vorgaben zu prüfen“, erklärt Schumann. „Diese Nachweisführung muss dokumentiert und im Falle einer Weitervergabe von Aufträgen auch auf die weiteren Subunternehmer ausgeweitet werden.“ Hinweis der Redaktion: Gemäß § 9 Absatz 5 Postgesetz wurde das Bundeswirtschaftsministerium (BMWK) dazu ermächtigt, durch eine Rechtsverordnung die Einzelheiten des Prüfungsverfahrens festzulegen, muss sich dazu aber mit dem Bundesministerium für Arbeit und Soziales (BAMM) und dem Bundesministerium der Finanzen (BMF) abstimmen.

Einen konkreten Zeitplan für die Umsetzung dieser Rechtsverordnung könne man aber aktuell noch nicht nennen, hieß es auf Anfrage gegenüber der VerkehrsRundschau. Die neue Prüfpflicht tritt in Kraft, sobald eine weitere Rechtsverordnung (diese wird noch vom Bundeswirtschafts-

ministerium erarbeitet – die Redaktion) verabschiedet wird, was frühestens Ende 2024 zu erwarten ist.

### Zustellung schwerer Sendungen

Neu ist durch das neue Postgesetz auch: Für Pakete ab zehn Kilogramm müssen nun besondere Gewichtshinweise deutlich sichtbar angebracht werden – Stichwort neue Kennzeichnungspflichten. Bei Sendungen über 20 Kilogramm ist ein zusätzliches, klar unterscheidbares Kennzeichen erforderlich. Außerdem sieht das Postgesetz vor, dass Pakete mit einem Einzelgewicht von über 20 Kilogramm grundsätzlich durch zwei Personen zuzustellen sind, es sei denn, dass ein geeignetes technisches Hilfsmittel zur Verfügung steht. Die Kriterien für die Geeignetheit des technischen Hilfsmittels sind in einer dritten Verordnung der Bundesregierung festzulegen, die der Zustimmung des Bundestages bedarf. Die Federführung für diese Rechtsverordnung hat auch hier das BMWK – das für den Arbeitsschutz zuständige BMAS wird vom BMWK bei der Erarbeitung der Verordnung beteiligt. Das Bundeswirtschaftsministerium muss diese Verordnung dann bis zum 31. Dezember 2024 an den Deutschen Bundestag übermitteln. Nach diesen Kriterien müssen die Zustellkräfte dann laut Schumann entsprechend ausgestattet, geschult und die Schulungen dokumentiert werden. *eh*



„ALLE ANBIETER VON POSTDIENSTLEISTUNGEN MÜSSEN SICH IN DAS NEUE DIGITALE ANBIETERVERZEICHNIS DER BUNDESNETZAGENTUR EINTRAGEN.“

Andreas Schumann,  
Vorsitzender Bundesverband BdKEP

# fokus GEFAHR/GUT

27. – 31.01.2025 | Göttingen

## 18. Fachkonferenz & Seminare Lithiumbatterien

### Transport, Lagerung, Brandschutz & Entsorgung von Energiespeichern

**Montag, 27. Januar 2025**

Seminare: Versand im Straßenverkehr, Verunfallte E-Fahrzeuge und defekte Batterien

**Dienstag, 28. Januar 2025**

Fachkonferenz Brandschutz

**Mittwoch, 29. Januar 2025**

Fachkonferenz Logistik & Lagerung

**Donnerstag, 30. Januar 2025**

Fachkonferenz Rücknahme, Re-Use & Recycling

**Freitag, 31. Januar 2025**

Seminare



© tostphoto/AdobeStock



Sauber, leise und wendig: Der Mercedes-Benz eVito und der VW ID.Buzz empfehlen sich besonders für urbane Lieferverkehre

# Stromer im Lieferdienst

Duell unter batterieelektrischen Transportern. Der Mercedes-Benz eVito trifft im Vergleichstest auf den stylischen ID.Buzz Cargo von Volkswagen. Welcher der beiden Elektro-Kastenwagen hat am Ende die Stummelnase vorn?

**VERGLEICHBAR ODER NICHT?** Auf den ersten Blick weniger. Zu sehr überragt der Mercedes-Benz eVito seinen Widersacher VW ID.Buzz Cargo. 428 Millimeter ist der Transport-Klassiker länger, bei Breite und Höhe geben sich eVito und VW ID.Buzz Cargo kaum etwas.

Daraus folgend gerät das Frachtabteil des Sternen-Transporters entsprechend luftiger: 2,83 Meter zu 2,23 Meter Ladelänge und 6,0 zu 3,9 Kubikmeter geht das Duell hier aus. Damit fährt der eVito klar eine Transporterklasse höher als der ID.Buzz. Oder doch nicht? Der Blick in die Preis-

listen macht zum ersten Mal stutzig. Wirkliche Schnäppchen sind klar beide nicht, aber dass die Grundversion des großen Mercedes mal eben 6650 Euro weniger kostet als die des kleineren Volkswagens, überrascht dann doch.

Hinzu kommt: Wenn ein vollelektrisches VW-Nutzfahrzeug in den Fuhrpark soll, hat man bis dato gar keine andere Chance, als zum ID.Buzz zu greifen. Der neue Transporter, den es auch als „Batterie-Electric-Vehicle“ (BEV) geben wird, wurde zwar kürzlich auf der IAA-Transportation präsentiert, lässt mit seinem

Straßendebüt aber noch auf sich warten – und eigentlich ist es bekanntermaßen fortan ein umgelabelter Ford.

## VW mit größerer Batterie

Dass der Kleine den Großen zusätzlich auf der Waage übertrumpft, ist dagegen weniger überraschend, man muss nur einen Blick auf die Batteriekapazität werfen. Der Mercedes-Benz wirft 60 nutzbare Kilowattstunden (kWh) in die Runde, der VW trägt dagegen 79 kWh nutzbare Kapazität in sich. Das spiegelt sich beim Gewicht wider, denn der ID.Buzz wiegt mit



Verkehrskundschau/Jan Burgdorf

## TECHNISCHE DATEN

	Mercedes-Benz eVito lang	VW ID.Buzz Cargo
<b>Motor</b>		
Bauart	Synchron-Elektro-Motor	Synchron-Elektro-Motor
Leistung	85 kW (115 PS)	210 kW (286 PS)
max. Drehmoment	295 Nm	560 Nm
<b>Batterien und Laden</b>		
Batterie-Typ	Lithium-Ionen	Lithium-Ionen
Kapazität netto	60 kWh	79 kWh
Ladeleistung AC	bis zu 11 kW	bis zu 11 kW
Ladeleistung DC	50 kW (optional: 80 kW)	bis zu 185 kW
<b>Maße und Gewichte</b>		
Länge x Breite x Höhe	5140 x 2244 x 1941 mm	4712 x 2212 x 1932 mm
Radstand	3200 mm	2989 mm
max. Ladevolumen	6,6 m <sup>3</sup>	3,9 m <sup>3</sup>
zul. Gesamtgewicht	3200 kg	3000 kg
Leergewicht (Testfahrzeug)	2370 kg	2460 kg
Nutzlast (Testfahrzeug)	830 kg	540 kg
Testverbrauch	23,1 kWh/100 km	19,8 kWh/100 km

2,46 Tonnen 90 Kilogramm mehr als der Mercedes-Benz. Woraus der als 3,0-Tonner deklarierte VW eher magere 540 Kilogramm Nutzlast generiert, der für 3,2 Tonnen zugelassene eVito darf hingegen 830 Kilo einladen.

Die er aber wohl vorrangig auf kürzeren Strecken im urbanen Einsatz transportieren wird. Knapp 250 Kilometer Reichweite weist der Bordcomputer bei komplett geladenem Akku aus. Beim

ID.Buzz steht dagegen bei entsprechender Fahrweise durchaus mal eine 4 vor den zwei folgenden Zahlen, auch wenn sich solche Werte auf der Strecke dann kaum einfahren lassen. Geht der Stromvorrat zur Neige, lässt sich dieser dank des bis zu 185 Kilowatt (kW) verkräfteten VW-Bordladers in akzeptabler Zeit am Schnelllader wieder ergänzen. Beim Mercedes-Benz dauert dieser Vorgang quälend länger, denn sein DC-Bordlader

kann werkseitig höchstens 50 kW verarbeiten. Und selbst wenn man 281 Euro extra in den optionalen stärkeren Lader investiert, darf man keine Stromflusswunder erwarten, denn das Teil schafft lediglich 30 kW mehr. So dockt der VW mit vollen Akkus schon wieder von der Ladesäule ab, wenn der Mercedes-Benz von diesem Zustand noch weit entfernt ist. Wer plant, seinen Strom-Van auch auf längeren Transport-Strecken einzusetzen



1



2

1. Klappe oder Flügeltüren?  
Beide Hersteller können beides liefern
2. Der eVito überragt den kürzeren ID.Buzz um 43 Zentimeter

1. Den eVito bietet Mercedes-Benz alternativ auch als größere Variante mit längerem Radstand an
2. Die berührungsempfindlichen Lenkradtasten weisen sich als fummelig
3. Das komfortable Cockpit ist übersichtlich gestaltet und wirkt hochwertig
4. Gute Transport-Gene: Die Schiebetür gibt eine große Öffnung frei



zen, dürfte mit dem ID.Buzz daher besser beraten sein. Doch Vorsicht: Dessen stylische Außenhülle unterstützt nicht unbedingt die Transportgene. Der Laderaum verjüngt sich aufgrund des schrägen Hecks im hinteren Drittel und kann maximal 1,25 Meter hoch bauende Frachtstücke aufnehmen.

Auch die Schiebetür fällt mit ihren 76 Zentimetern Breite schmal aus, umso mehr sind die Flügeltüren am Heck (260 Euro) eine gute Option, die theoretisch eine Be- und Entladung per Stapler erlauben. In solchen Fällen fällt auch die im Verhältnis hohe Ladekante von 62 Zentimetern (eVito: 55 cm) nicht weiter ins Gewicht. So fängt man im VW bei sperrigeren Frachtstücken das Zirkeln an, wo man im Mercedes-Benz das 84 Zentimeter breit bauende Seitenportal aufschwingt und einfach einlädt. Vor diesem Hintergrund wirklich schade, dass Volkswagen die jüngst nachgeschobene Modellvariante mit verlängertem Radstand bis auf Weiteres lediglich für die bestuhlten ID.Buzz-Modelle vorhält ...

### Digital oder analog?

Wechseln wir nach vorne in die Kommandozentralen, in denen beide Hersteller auf unterschiedliche Bedienphilosophien setzen. Auf der einen Seite der ID.Buzz mit seinem weitgehend digitalen Konzept inklusive eines eher minimalistischen Zen-

traldisplays hinter dem Lenkrad plus großem Touchscreen in der Mittelkonsole. Ein solcher findet sich auch im Mercedes-Benz, dafür blickt man noch auf klassische, analoge Rundinstrumente und findet deutlich mehr „echte“ Schalter vor. Die tragen dazu bei, dass man sich im eVito insgesamt schneller, weil intuitiver zurechtfindet. Nur das Lenkrad des Sternentransporters empfinden wir mit Bedienelementen überfrachtet, und deren fummelige Softtouch-Funktion macht die Sache nicht besser.

Das immerhin gelingt im VW leichter, ansonsten hat sich der Hersteller aber leider von seinem bisherigen Ruf einer kinderleichten Bedienbarkeit verabschiedet. Man kann nur hoffen, dass der ID.Buzz bald in den Genuss des überarbeiteten Bedienkonzepts des großen Pkw-Bruders ID.7 kommt, mit dem sich spürbar besser arbeiten lässt, wie berichtet wird. Und das nicht nur, weil hier die sogenannten „Slider“ für Heizung und Audiolautstärke nachts beleuchtet werden, was im ID.Buzz verständnisloserweise bisher nicht der Fall ist.

Die große Stunde des VW schlägt dafür beim Fahren. Der leer 2,46 Tonnen schwere Van liegt satt auf der Straße, gibt sich aber auch mit den 500 Kilo Testballast im Laderaum überaus agil und dreht aufgrund seines kleinen Wendekreises gefühlt auf der Stelle. Auch die Rundum-

sicht verdient aufgrund der vielen Fenster im Cockpit das Prädikat vorbildlich. So lässt sich gut beobachten, welche positive Assoziationen der stylische Volkswagen-Transporter auch knapp zwei Jahre nach seiner Erstpräsentation einfährt. Passanten verdrehen sich die Hälsen und nehmen





den ID.Buzz durch die Bank positiv wahr. Durch den sich nicht von der Masse der Transporter abhebenden Elektro-Vito blicken sie dagegen teilnahmslos hindurch. Allein das kann bei entsprechender Firmenbeschriftung schon ein Kaufgrund für den VW sein.

Im direkten Vergleich bewegt sich der Mercedes-Benz zudem behäbiger vorwärts, federt kommoder durch und beantwortet den Tritt aufs Fahrpedal längst nicht so agil wie sein niedersächsischer Kontrahent. Kein Wunder angesichts der um satte 125 kW geringeren Motorleistung als beim VW. Ausreichende Fahrleistungen bieten die 85 Kilowatt (115 PS) des Mercedes-Benz aber ebenfalls.

### Sparsamerer Volkswagen

In Sachen Stromverbrauch geht das Duell trotz der höheren Leistung zugunsten des Volkswagens aus. Der ID.Buzz ließ sich auf unserer standardisierten Testrunde 19,8 kWh/100 km schmecken und damit immerhin 3,3 kWh weniger als der Mercedes-Benz.

Erfahrungsgemäß ist der Stromverbrauch für viele Käufer allerdings ein eher sekundärer Faktor – zumindest noch und erst recht im Stadtverkehr. Kaufentscheidender dürften daher die weiteren Eigenschaften der beiden Vans sein. Will man (positiv) auffallen, gerne mal auch weitere Strecken zügig zurücklegen, und benötigt nicht unbedingt die letzte Laderaumreserve, ist man mit dem VW ID.Buzz Cargo nicht schlecht beraten. Das bessere Nutzfahrzeug allerdings ist eindeutig der Mercedes-Benz eVito, der zudem allein durch seinen deutlich günstigeren Preis viele KEP-Profis überzeugen dürfte. *jb*

### Kleinerer Akku für den VW

Zum Zeitpunkt unseres Tests noch nicht zu haben war die von Volkswagen kürzlich vorgestellte neue ID.Buzz-Modellvariante „Pure“. Die verfügt über einen kleineren 59-kW-Akku und hätte zu unserem Vergleich damit deutlich besser gepasst. Neben der Batterie hat VW beim Pure auch die Motorleistung abgespeckt auf 125 kW, die umgerechnet 170 Pferdestärken entsprechen. Laut Herstellerangabe kann der ID.Buzz Pure maximal 335 Kilometer mit einer Stromladung zurücklegen und bringt aufgrund der kleineren Batterie knapp 130 Kilogramm weniger auf die Waage. Günstiger zu haben ist die neue Einstiegsversion natürlich ebenfalls, mit einem Grundpreis ab 42.710 Euro kommt der VW aber immer noch um knapp 1150 Euro teurer als die Grundversion des Mercedes-Benz eVito.



Volkswagen

Das neue Einstiegsmodell soll dem ID.Buzz mehr Kunden bescheren



1. Minimalistisch gestaltetes Cockpit mit teils verwirrendem Bedienkonzept
2. Der Bildschirm bietet verschiedene Ansichtsmöglichkeiten
3. Fahrtrichtung und Rekupe-ration werden am rechten Lenkstockhebel gesteuert
4. Der stylische VW fällt selbst autouninteressierten Passanten positiv auf

# Effizienz auf den Punkt gebracht: Sortimo als Ihr KEP-Partner

Die KEP-Branche steht unter enormem Zeitdruck. Für Flottenmanager bedeutet das, täglich Effizienz und Flexibilität sicherzustellen. Sortimo bietet Lösungen, die auf diese Anforderungen zugeschnitten sind – von Ladungssystemen bis hin zu umfassenden Serviceleistungen. Unser Ziel: Ihre Prozesse zu vereinfachen und jede Lieferung sicher und pünktlich ans Ziel zu bringen.

## FlexRack 2.0: Flexible Raumnutzung für höchste Effizienz

In einem dynamischen Umfeld, in dem die Ladungshöhe und -größe von Sendung zu Sendung variiert, ist Flexibilität entscheidend. Das FlexRack 2.0 bietet genau das: Mit seinem Klappmechanismus und der Einhandbedienung lassen sich die Regalböden im Handumdrehen anpassen. Dadurch wird der Laderaum individuell genutzt, was Lade- und Entladezeiten verkürzt und Ihnen hilft, auch auf kurzfristige Bedarfe sofort zu reagieren.

Das integrierte ProSafe Ladungssicherungssystem sorgt dafür, dass die Ladung während der Fahrt sicher fixiert bleibt – selbst bei abrupten Bremsmanövern. Das bedeutet für Ihre Fahrer weniger Stress, eine zuverlässige Beförderung und schnelle Abwicklung. So unterstützt das FlexRack 2.0 dabei, Zustellungen noch effizienter und sicherer abzuwickeln.

## Ganzheitlicher Service für Ihre Flotte

Sortimo bietet mehr als durchdachte Fahrzeugeinrichtungen. Mit dem Fleet Management Services Programm begleiten wir Logistikunternehmen langfristig – von der ersten Beratung bis zur



FlexRack 2.0 im Einsatz: Nahtlose Integration ermöglicht eine flexible Raumnutzung



Perfekte Kombination aus Stabilität und Flexibilität – ideal für den anspruchsvollen Einsatz in der KEP-Logistik

kontinuierlichen Betreuung Ihrer Flotte. Die Kombination aus intelligenter Ausstattung und digitalem Management sorgt dafür, dass jedes Fahrzeug optimal genutzt wird.

Wir wissen, dass jede Minute zählt. Deshalb endet unser Service nicht bei der Auslieferung – wir sind Ihr Partner, um Ihre Prozesse auch in Zukunft an neue Anforderungen anzupassen.

## Für eine zukunftssichere KEP-Logistik

Die Anforderungen an KEP-Dienstleister steigen stetig – schnellere Lieferzeiten und ein höheres Sendungsaufkommen verlangen Lösungen, die sich flexibel anpassen lassen. Sortimo entwickelt Pro-

dukte, die Ihre Flotte effizienter und sicherer machen. Mit maßgeschneiderten Fahrzeugkonzepten und partnerschaftlicher Betreuung bieten wir Ihnen alles, um Ihre Prozesse nachhaltig zu optimieren, heute und in Zukunft.

Mehr Informationen zum FlexRack 2.0 finden Sie hier:





Über 1700 Kuriere und ca. 1400 Mitarbeitende liefern 365 Tage im Jahr zuverlässig, flexibel und pünktlich

## 40 Jahre GO! 40 Jahre abgeliefert!

Vor 40 Jahren gründeten acht Kurierdienste in einer Taxizentrale in Frankfurt das Unternehmen, das heute mehr als 10 Millionen Sendungen pro Jahr abliefert.

**DER GRUNDGEDANKE DER** Gründer ist derselbe, der unsere über 1700 Kuriere und ca. 1400 Mitarbeitende heute noch täglich und jede Nacht antreibt: Logistik für maximale Ansprüche.

Ob per Fahrradkurier, direkt mit dem Pkw, im Liniennetz oder per On-Board-Courier im Flugzeug – GO! liefert 365 Tage im Jahr, rund um die Uhr: pünktlich, flexibel und zuverlässig. Unsere strengen Sicherheitsmaßnahmen sorgen für unschlagbare Performancequoten:



Unsere geschulten Mitarbeitenden finden immer die passende Lösung

Mit einer Zustellquote von 99,43 Prozent und einer Schadensquote von nur 0,02 Prozent ist GO! unerreichter Spitzenreiter im KEP-Markt.

### Zu jeder Zeit. An jedem Ort. Und für jeden Bedarf.

Spezialisiert auf den Geschäftskundenbereich, finden wir unabhängig von der Unternehmensgröße individuelle Lösungen für die Anforderungen unserer Kunden. Einfach, weil wir Herausforderungen mögen. Und wenn es doch einmal nicht planmäßig läuft, agieren wir zeitnah und proaktiv. Denn: Bei GO! gibt es kein Callcenter. Jede Kundin und jeder Kunde hat seine persönlichen Ansprechpartner – mit direkter Telefondurchwahl.

### Wir mögen es kompliziert

Ob Healthcare, Hightech, Automotive, Fashion and Lifestyle oder Media and Trade. Die verschiedensten Branchen, mit denen wir zusammenarbeiten, erfordern die Vielfalt und Flexibilität un-

serer Dienstleistungen. Die Sendung geht mit speziellen Ansprüchen einher? Oder hat sogar einen hohen emotionalen Wert? Ein besonders komplizierter Fall? Wir sind dabei! Wir bringen Dokumente im Handgepäck per Linienflug. Wir übergeben Haute-Couture-Kleider backstage hinter dem Laufsteg, wir kommen aufs Feld und liefern das Ersatzteil für den Traktor. Wenn unsere Kunden nicht mehr weiterwissen, kommen wir zum Einsatz.

Unsere Mitarbeitenden sind genauso geschult für den Gefahrgutversand wie für den Versand von pharmazeutischen Erzeugnissen nach strengen EU Good Distribution Practice (GDP)-Vorgaben. Wir finden immer die passende Lösung.

**Wenn's drauf ankommt: GO!**

**GO!**  
EXPRESS & LOGISTICS



Jetzt  
2 Monate  
unverbindlich  
testen!

# Jetzt durchstarten!

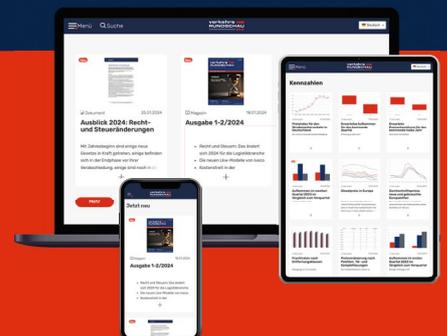


Mit VerkehrsRundschau plus, dem Profiportal für Spedition, Transport und Logistik – nutzwertig, praxisnah, lösungsorientiert.

## Das **plus** für Ihren Erfolg.

Erfahren Sie mehr unter:

[verkehrs-rundschau-plus.de](https://verkehrs-rundschau-plus.de)





© Schmitz Cargobull

Den Trockenfrachter S.BO EXPRESS gibt es in 13,52 m oder 15 m Länge sowie mit dem ergonomisch optimierten Schmitz Cargobull Rolltor

## Sicherer Transport hochwertiger Fracht im KEP-Dienst

Kurier-Express-Paket Dienste sind mit besonderen Anforderungen verbunden. Effiziente Ausstattungsvarianten sowie zahlreiche Telematikfunktionen unterstützen dabei den Transport sicherheitsrelevanter Fracht.

**DER TROCKENFRACHTER S.BO EXPRESS** mit FERROPLAST® Aufbau ist das optimale Fahrzeug, wenn an den Transport von hochwertigen Gütern im Kurier-Express-Dienst besondere hohe Anforderungen gestellt werden. Er ist in der Standard-Baulänge von 13,62 m erhältlich oder optional in 15,00 m Länge. Die 15 m-Version ist dabei um eine Palettenreihe länger als das Standardfahrzeug und bietet in Doppelstockausführung Platz für maximal 73 Euro-Paletten. Der dampfdiffusionsdichte und splitterfeste FERROPLAST® Aufbau schützt die Ware zuverlässig vor Witterungseinflüssen und minimiert das Diebstahlrisiko. Der S.BO EXPRESS ist optional auch mit dem integrierten TrailerConnect® Ladungstrackertracking-System erhältlich.

Als erster OEM bietet Schmitz Cargobull diese Lösung direkt ab Werk an. Das **Ladungstrackertracking-System** besteht aus einem Bluetooth-Empfänger, der im Trailer installiert ist. Mithilfe des Empfängers wird eine Infrastruktur geschaffen, mit der die Signale von Bluetooth-Tags\* emp-

fangen werden, die an Ladungsträgern und Ladehilfsmitteln angebracht sind. Diese Daten werden dann gesichert über die Telematikeinheit direkt an das TrailerConnect® Portal übermittelt. Im TrailerConnect® Portal können die erfassten Ladungsträger und Ladehilfsmittel eingesehen, Meldungen konfiguriert und die Daten bei Bedarf an Dritte über das TrailerConnect® Data Management Center und TrailerConnect® TourTrack weitergeleitet werden. Das System ist vollständig in TrailerConnect® integriert und sendet Alarmmeldungen, wenn geladene Waren und die angehängten Tags zurückgelassen werden.

### Das derzeit leichteste Rolltor

Ab sofort ist der S.BO EXPRESS auch mit einem neuen und **ergonomisch optimierten Rolltor** erhältlich. Das Schmitz Cargobull Rolltor mit XL-Zertifikat nach EN-12642 (Nutzlast 27 Tonnen) ist zurzeit das leichteste Rolltor auf dem Markt und sorgt für optimiertes und effizientes Handling beim Be- und Entladen. Das Heavy Duty-Heckpaket mit Heckrollen-

Rampupuffern aus Deltastahl bietet einen verstärkten Schutz des Aufbaus beim Anfahren an die Laderampe. Die hinter den Rollen gelagerten Gummipuffer nehmen die Energie auf, sodass der Aufbau besser geschützt ist. Das bietet eine große Unterstützung bei häufigem Be- und Entladen im Verteiler- oder Hub-to-Hub-Verkehr.

### Individuelles Baukastensystem

Durch das Baukastensystem ist das Fahrzeug individuell bis zu einer Innenhöhe von 3200 mm konfigurierbar und wahlweise mit eingelassenen Ladungssicherungsschienen oder eingelassenem Doppelstocksystem ausgestattet. Eine über die gesamte Länge des Aufliegers installierte LED-Innenbeleuchtung sorgt in der Standard-Ausstattung für sehr gute Lichtverhältnisse. Die ab Werk integrierte TrailerConnect® Telematik unterstützt den Transport sicherheitskritischer Waren und sorgt für eine transparente Steuerung der Fahrzeugflotte.

\* Von Schmitz Cargobull auf Sicherheit und Systemeignung geprüfte und freigegebene Bluetooth-Tags.

# FUMO Solutions: Rechtssichere Transportlogistik braucht konsequente Compliance



Wer heute als Verkehrsleiter in einem Transportunternehmen Verantwortung trägt, sieht sich mit einer fast nicht mehr überschaubaren Anzahl an EU-Verordnungen, Bundesgesetzen sowie auch dem Risikoeinstufungsverfahren nach VO EU 2016/403 konfrontiert.

**UM IN DIESEM PARAGRAFENDSCHUNDEL** die Übersicht zu behalten und das eigene Unternehmen weitgehendst rechtssicher zu etablieren, kommen die Verantwortlichen kaum noch an einem umfassenden Compliance Konzept vorbei. FUMO Solutions bietet dazu ein komplettes Rundum-sorglos-Paket, das beispielsweise bei der Hermes Germany GmbH mit großem Erfolg eingesetzt wird. Ein Status-quo-Bericht. Die Liste der Gesetze und Verordnungen, die den Rechtsrahmen für Transportunternehmen abstecken, ist lang und wird Jahr für Jahr länger. Neben dem Güterkraftverkehrsgesetz (GüKG), den Bestimmungen der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) oder dem Mindestlohngesetz (MiLoG) gibt es beispielsweise seit 2016 das Risikoeinstufungsverfahren nach Verordnung (EU) 2016/403, das viele in seiner gesamten Ausprägung

noch gar nicht kennen. Die Verordnung (EU) 2016/403 regelt das Risikoeinstufungsverfahren im Straßenverkehr für Unternehmen, die gewerblichen Güter- oder Personentransport betreiben. Das Verfahren dient dazu, Transportunternehmen anhand ihrer Verstöße gegen Verkehrs- und Sicherheitsvorschriften zu bewerten. Auf Grundlage von Verstößen wie etwa Lenk- und Ruhezeiten, fahrzeugtechnischen Mängeln oder Überladung wird ein Risiko-Score erstellt. Unternehmen mit einer hohen Verstoß-Quote gelten als risikobehafteter und werden häufiger kontrolliert. Ziel ist es, die Verkehrssicherheit zu erhöhen und faire Wettbewerbsbedingungen zu schaffen, indem unsichere Unternehmen stärker überwacht werden. Die Einstufung erfolgt in Risikogruppen, wobei schwere Verstöße die Zuverlässigkeit des Verkehrsleiters in-



Dokumentenerfassung durch den FUMO Scanner

frage stellen und zur Aberkennung von Lizenzen und weiteren rechtlichen Konsequenzen führen können. Unternehmen mit eigenem Fuhrpark benötigen zwingend Transparenz in ihren Abläufen und einen echten „Kümmerer“, der sich im rechtlichen Dschungel zu-

rechtfindet und sich der geschilderten Anforderungen von A-Z annimmt. Darüber hinaus sollten alle Mitarbeiter entsprechend geschult sein, empfiehlt FUMO Geschäftsführer Florian Janz.

Damit wird nicht nur die Rechtssicherheit im Unternehmen gewährleistet, sondern auch das Risiko von Sanktionen minimiert. Ein Compliance-System, wie etwa unsere FUMO Plattform, bestehend aus den FUMO Modulen „Monitor“, „Cockpit“, „Auditor“, „Scanner“ und „E-Learning“, zeigt dem Verkehrsleiter sowie der Geschäftsleitung in Echtzeit den rechtsrelevanten Unternehmensstatus an. Darüber hinaus sollte stets ein „Verkehrsleiter in Reserve“ zur Verfügung stehen, um im „Worst Case“ Engpässe zu vermeiden.

### FUMO-Compliance-System bei der Hermes Germany GmbH

Hermes ist einer der größten Paket- und Logistik-Dienstleister Deutschlands. Dennis Caldwell, Future Energy & Transport Manager, und Bernadett Henkel, Manager Transport & Purchasing bei Hermes, unterstützen den Verkehrsleiter des Paketdienstleisters, Sven Klimpel, bei den vielfältigen Aufgaben, die ihm obliegen, um einen sicheren Verkehrsbetrieb zu gewährleisten. Die FUMO Module werden zentral überwacht und sorgen in der gesamten Transportlogistik für Transparenz. An den einzelnen Standorten wird das FUMO Mehrmandantensystem von einem Mitarbeitenden in der Disposition regional verantwortet. „Wir setzen seit 2023, neben dem FUMO

Compliant Carrier Audit, sämtliche FUMO Module inklusive des FUMO Scanners und der E-Learning Plattform für die relevanten Unterweisungen des Personals ein. Wir haben bisher durch die Bank sehr gute Erfahrungen mit den Lösungen gemacht“, fasst Bernadett Henkel die Zusammenarbeit mit FUMO zusammen. „Derzeit sind alle „eigenen Fahrer“, die die sogenannten lizenzpflichtigen Transporte an den Standorten durchführen und Fahrzeuge über 3,5 Tonnen bewegen, Teil des neuen Compliance-Konzeptes, aktuell also etwa 150 Fahrer und die dazugehörigen Fahrzeuge der Hermes-Flotte. „Uns überzeugt vor allem der deutlich reduzierte Arbeitsaufwand für die Dokumentation“, so Bernadett Henkel.

Vor allem das FUMO E-Learning-Konzept sowie die Erleichterungen der Dokumentenerfassung durch den FUMO Scanner haben die Arbeitstage von Bernadett Henkel und Dennis Caldwell spürbar entspannter gemacht. „Da die Fahrer nun selbstständig entscheiden können, wann und wo sie ihre Pflichtunterweisungen durchführen, die auch in mehreren Sprachversionen zur Verfügung stehen, sparen wir uns sehr viel Aufwand und auch Kosten im Vergleich zu den bisherigen Präsenzschulungen“, freut sich Bernadett Henkel. Das Scannen der Führerscheine, Fahrerkarten, ADR-Karten etc. vermeidet zudem die klassischen Fehler, die zuvor beim manuellen Erfassen der Daten regelmäßig vorkamen.



© Hermes Germany GmbH

Bernadett Henkel, Manager Transport & Purchasing bei Hermes Germany GmbH

Im FUMO E-Learning-Paket sind auch schon Hermes-spezifische Schulungsmodule umgesetzt, die FUMO individuell nach den Vorgaben des Kunden erstellt und ins Kundensystem integriert hat. So wurden bei Hermes beispielsweise der Umgang mit dem sogenannten „Hofticker“, Unterweisungen für die Nutzung von Assistenzsystemen oder speziell für die KEP-Branche ausgelegte Ladungssicherungs-Schulungen umgesetzt.

Die Erfahrungen der beiden Logistik-Manager mit FUMO sind so gut, dass man zwischenzeitlich auch die Partner-Speditionen anhand von geprüften FUMO Profilen in das Compliance-System integriert hat und somit die Pflichtdokumente wie EU-Lizenz, Versicherungsnachweis etc. ebenfalls mit FUMO verwaltet. Bernadett Henkel ist überzeugt: „Auch das FUMO Compliant Carrier Audit hat uns positiv überrascht. Vor dem Hintergrund der vielfältigen gesetzlichen Vorgaben stellt das FUMO Compliant Carrier Audit für uns als einen der führenden KEP-Dienstleister Deutschlands eine ideale Ergänzung zu klassischen Überprüfungen dar.“

**Fazit:** FUMO Solutions bietet die passende Compliance-Lösung für Transportunternehmen, die sich angesichts der unzähligen Verordnungen und Gesetze und nicht zuletzt im Hinblick auf das Risikoeinstufungsverfahren rechtlich absichern wollen.



© Hermes Germany GmbH

Hermes Niederlassung Friedewald

# Das Profiportal für Spedition, Transport & Logistik

[verkehrs-rundschau-plus.de](https://verkehrs-rundschau-plus.de)

## Wussten Sie schon?

Als Abonnent:in der VerkehrsRundschau können Sie sich kostenlos registrieren.