



# Nachhaltigkeit in Städten

Neue Konzepte und Produkte für mehr  
Effizienz und Ökologie auf der Last Mile



# Letzte Meile-Spezial

Themenspezial  
VerkehrsRundschau 12-13 | 2025



StockPhotoAstor/Adobe Stock.com (KI-generiert)

## Weniger CO<sub>2</sub>: Dranbleiben, bitte!

**ALS FORTSCHRITTSKOALITION** WAREN FDP, Grüne und SPD im Dezember 2021 angetreten. Doch schon nach drei Jahren war diese Ampelkoalition am Ende. Sicherlich zu Recht. Ihr großer Verdienst aber bleibt, dass die Ampel versuchte, das Thema Nachhaltigkeit anzugehen – und mit ihr die deutsche Wirtschaft.

Mittlerweile dagegen wird Nachhaltigkeit wieder zur Nebensache. Auch in der Logistik. Das zeigt der aktuelle „Index Nachhaltigkeit der Transport- und Logistikbranche Bayern“ des CNA Center for Transportation & Logistics Neuer Adler e. V. und der Logistik Initiative Bayern, der im April erneut einen Rückgang des Nachhaltigkeitsinteresses in der Branche ermittelt hat. Nachhaltigkeit verliere bei den Unternehmen an Bedeutung und werde vielfach mit wachsender Bürokratie assoziiert, heißt es seitens des CNA. Der Nachhaltigkeitsindex fragt monatlich in der bayerischen Transport- und Logistikbranche ab, welche Rolle die Nachhaltigkeit in den Unternehmen spielt und wie groß die Zahlungsbereitschaft dafür ist.

Bitter ist das. Gerade weil die Unternehmen, die Universitäten und viele Jung-Gründer in den letzten drei Jahren so viele innovative Ideen und Lösungen entwickelt haben, um

dadurch CO<sub>2</sub>-Emissionen reduzieren zu helfen. In der urbanen Logistik, auf der sogenannten Letzten Meile, entstand in dieser Zeit ein regelrechtes Biotop findiger Start-ups und neuer Anbieter. Und plötzlich soll das alles jetzt zu Ende sein?

Das Gegenteil tut not! Denn die Warenströme in die Städte und damit die Zahl der Lieferverkehre werden in den kommenden Jahren weiter steigen. So soll bis 2033 der weltweite Markt für urbane Logistik auf das Dreifache anwachsen, erwartet das Marktforschungsunternehmen Allied Market Research (siehe Seite 4). Das entspricht einem Plus von zwölf Prozent pro Jahr. Umso dringlicher gilt es, beim Thema Nachhaltigkeit dranzubleiben, Kurs zu halten. Auch in Zeiten der Wirtschaftskrise!

Es wäre schön, wenn Sie als Unternehmen mit dem vorliegenden Spezial „Letzte Meile“ der VerkehrsRundschau dafür Anregungen für Ihr Tagesgeschäft erhalten, vielleicht sogar einen kleinen Vorsprung gegenüber Ihren Wettbewerbern im Markt.

**Viel Vergnügen bei der Lektüre  
Ihre Redaktion**

# Letzte Meile

Themenspezial  
VerkehrsRundschau 12-13 | 2025



JFL Photography/stock.adobe.com

## 4 Der neue Mix in der urbanen Logistik

Welche Konzepte taugen, um die Städte verkehrlich zu entlasten – trotz steigender Warenströme in die City

## 7 News

Aktuelle Nachrichten für den Bereich Last-Mile-Delivery

## 7 Spier Fahrzeugwerk

Maßgeschneiderte Nutzfahrzeuglösungen

## 8 Der Transit Courier im Transporter-Test

Der Transit Courier von Ford: ein perfekter Kandidat für Liefertouren durch platzsensible Zonen in Städten

## 10 PTV Logistics

Optimierte Touren für die letzte Meile: So wird Logistik smart!

## 11 Sortimo International

Effizienz trifft Logistik: Sortimo – der Partner für KEP-Profis

## 12 Schmitz Cargobull

Die Stadt im Griff: Schmitz Cargobulls smarte Lösung für den Verteilerverkehr

## 13 Tiramizoo

SaaS für urbane Logistik – skalierbar und einsatzbereit



Sortimo



VerkehrsRundschau/Jan Burgdorf

### Impressum:

**Verlag:** TECVIA 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, Manuela Holsteiner

**Layout:** Dierk Naumann, Sabine Spanner

**Titelfotos:** Slowlifetrader/stock.adobe.com (groß); klein (v.l.):

Picture Alliance/Sven Simon/Frank Hoermann, Nataliia

Tymofieieva/Getty Images, VerkehrsRundschau/Jan Burgdorf

**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.



Remigiusz Góral/stock.adobe.com

# Bike, Box, Binnenschiff – der neue Mix in der urbanen Logistik?

Die Warenströme in der Stadt nehmen zu, und damit auch der Stau. Welche neuen Konzepte Entlastung bringen könnten. Welche Lösungen da Logistik- und KEP-Unternehmen bieten.

**MIT DEM SCHIFF** Waren in die Stadt bringen – dieses ganz traditionelle Transportkonzept soll in Berlin demnächst wiederbelebt werden. Die Deutsche Bin-



DHL Group

*„Wir haben mittlerweile über 32.000 elektrische Zustellfahrzeuge in Deutschland im Einsatz.“*

MARC HITSCHFELD,  
Betriebschef Post&Paket, DHL Group

nenreederei, eine Tochter der Rhenus Gruppe, plant, in Zukunft täglich mit einem Schubverband vier Berliner Häfen anzulaufen. Das schwimmende Depot soll zum Beispiel Pakete für Endkunden oder Waren für Hotels ins Stadtgebiet bringen. „Wir haben alle Werkzeuge, um diesen alten Verkehrsträger neu zu erfinden“, ist Projektleiter David Schütz überzeugt (siehe Kasten).

Das ist nur eine Idee von vielen, um das Grundproblem der urbanen Logistik zu lösen: Die Warenströme schwellen weiter an, aber der Verkehrsraum bleibt gleich. Bis 2033 wächst der weltweite Markt für urbane Logistik auf das Dreifache, prognostiziert das Marktforschungsunternehmen Allied Market Research. Das entspricht einem Plus von zwölf Prozent pro Jahr. Wenn sich in der Logistik auf der letzten Meile nichts ändert, könnte der Lieferverkehr in den Städten bis zum Ende des Jahrzehnts um 60 Prozent zunehmen, warnt das World Economic Forum (WEF) in einem aktuellen Papier. In manchen Metropolen könnten es sogar 80 Prozent mehr Fahrzeuge sein. Solche Zahlen machen deutlich, dass die urbane Logistik für die Zukunft neue Lösungen braucht.

Zumindest beim Thema Emissionen deutet sich Besserung an. Verbrennungsmotoren verschwinden zunehmend aus der innerstädtischen Logistik. „Wir haben mittlerweile über 32.000 elektrische Zustellfahrzeuge in Deutschland im Einsatz und planen, unsere gesamte Flotte zu elektrifizieren“, sagt Marc Hitschfeld, Betriebschef des deutschen Post- und Paketbereichs der DHL Group.

Das Problem des knappen Verkehrsraums löst die neue Antriebsart freilich nicht, schließlich steht auch der E-Lkw im Stau. Deshalb setzen viele Dienstleister auf Lastenräder. Sie dürfen die (noch) leereren Radwege benutzen, erzeugen keine Emissionen und dürfen sogar durch die Fußgängerzone fahren. DHL etwa setzt E-Lastenräder ein, wo es „wirtschaftlich sinnvoll“ ist, so Hitschfeld.

## Zehn Lastenräder für einen Lkw

Der offensichtliche Nachteil der Bikes ist ihre geringe Transportkapazität. Während ein StreetScooter Work XL von DHL 20 Kubikmeter Innenraumvolumen hat, kommt das neueste Cargobike des deutschen Herstellers Antric nur auf 2,2 Kubikmeter. „Um einen Lkw zu ersetzen,

brauche ich – vereinfacht gesagt – zehn Bikes mit zehn Fahrern“, sagt Arnd Bernsmann, Verkehrslogistikexperte am Fraunhofer IML in Dortmund. Ein weiterer Nachteil aus seiner Sicht: Lastenräder lassen sich nur in einem Radius von zwei Kilometern um ein Depot effizient einsetzen, was bedeutet, dass für die Abdeckung des gesamten Stadtgebiets sehr viele Depots eingerichtet werden müssen – eine erhebliche Investition. „Ich sehe die Bikes deshalb eher als Ergänzung“, so Bernsmann.

### Abwarten beim Thema CO<sub>2</sub>

Über allen alternativen Zustellkonzepten schwebt natürlich eine Frage: Wer zahlt die Mehrkosten? Zu diesem heiklen Thema möchten sich die Marktteilnehmer öffentlich nicht äußern. Doch tendenziell machen die meisten Dienstleister ähnliche Erfahrungen. „Der Kunde ist nicht bereit, auch nur einen Cent mehr für die klimaschonende Zustellung zu bezahlen“, stellt ein Insider



Stau: Das Problem des knappen Verkehrsraums löst auch der E-Lkw nicht

klar. Deshalb würden die meisten Dienstleister beim Thema CO<sub>2</sub> abwarten. Erst wenn die Emissionen in der Bilanz ausgewiesen werden müssten, könnte

sich hier etwas bewegen, so der Insider. Eine wichtige Zukunftsfrage in der urbanen Logistik von morgen hat nichts mit Fahrzeugen zu tun: „Die große Herausforderung ist die Zustellung beim Endkunden“, meint Ben Stolze, Gründer und Geschäftsführer von Urbify, Berlin. Das Unternehmen liefert unter anderem Bestellungen für Rewe, Zara und die Shop-Apotheke aus. Um das Problem „Empfänger nicht angetroffen“ zu lösen, stellen die Transportpartner von Urbify alle Sendungen zwischen 16 und 21 Uhr zu; das sorgt nach Firmenangaben für eine Zustellquote von 99 Prozent. Für Stolze ist das auch aus ökologischer Sicht die beste Lösung. „Nichts ist weniger nachhaltig als mehrere Zustellversuche.“ Angesichts der hohen Kosten für die Heimzustellung dürften in Zukunft Paketshops und Zustellboxen an Bedeutung gewinnen. „Wir werden unser Netz von 15.000 Automaten auf 30.000 Automaten bis 2030 verdoppeln“, erklärt DHL-Manager Hitschfeld. Marktkenner Stolze sieht in Zukunft vor allem Chancen für anbieterunabhängige Lösungen wie Myflexbox oder die DB Abholbox. Sogar Marktführer DHL ist für solche Lösungen offen: Die Tochtergesellschaft DeinFach hat im Februar den ersten Paketautomat installiert, in dem auch Mitbewerber Sendungen hinterlegen können.

Allerdings war das Geschäft mit anbieterunabhängigen Lockern bislang schwierig. Instabox zum Beispiel, ein schwedischer Anbieter, hatte 2022 in Hamburg, Berlin und in einigen NRW-Städten testweise Boxen installiert, ließ

## Das Binnenschiff als neue Säule der urbanen Logistik



Pakete werden in Berlin schon seit 2021 per Binnenschiff geliefert, in einem täglichen Rundlauf zwischen dem Hafen Spandau und dem Westhafen in Moabit. Die Deutsche Binnenreederei will das Konzept jetzt zusammen mit der landeseigenen Berliner Hafen- und Lagerhausgesellschaft (Behala) auf andere Güter ausweiten. „Wir stellen die Weichen für eine neue urbane Logistik, die die Straßen entlastet“, sagt David Schütz, der das Projekt bei der Deutschen Binnenreederei leitet.

Konkret: Am Berliner Westhafen soll täglich ein Schubverband eingesetzt werden, der die Stadt auf dem Wasserweg umrundet. Er besteht aus einem Schubschiff und zwei Leichtern (Ladungsbehältern), die mit palettierter Ware, Rollcontainern und kleineren Gebinden beladen werden. Stopps sind in den Häfen der Stadtteile Spandau, Mariendorf und Neukölln geplant. Von dort aus sollen die Güter dann mit E-Transportern oder aber E-Lastenrädern zum Kunden gebracht werden. Pro Rundlauf könnte der Schubverband also mehr als 40 Lkw ersetzen – wenn an den Haltepunkten neue Ware aufgenommen wird, sogar noch mehr. „Wir sind gerade dabei, mit Paketdienstleistern und Hotels zu sprechen, um das Aufkommen zu schätzen“, berichtet Schütz. Die dafür erforderlichen Investitionen für den Ringverkehr hält er für überschaubar. Lediglich hier und da sei ein neuer kleiner Kran notwendig, erwartet er. Das Projekt, das vom Senat unterstützt wird, kommt zu einem günstigen Moment. Denn die Stadt plant, alle Uferbefestigungen in und um Berlin, die teilweise schon 100 Jahre alt sind, neu zu bauen. Dabei sollen alle 1,5 Kilometer Umschlagstellen für Passagiere und Güter eingerichtet werden. Projektleiter Schütz kann sich gut vorstellen, auch diese Punkte zu nutzen. Seine Vision: In Zukunft werden fertig beladene Lastenräder in den Leichtern transportiert. Sie würden an den Umschlagpunkten dann entladen, wo ein Fahrer die Feinverteilung übernimmt. „Die Berliner Wasserstraßen geben so viel her“, begeistert er sich.

diese aber schon im Herbst 2023 wieder abbauen. Marktkenner Stolze von Urbify vermutet als Ursache die schwierigen Standortbedingungen in Deutschland. „Die wirklich attraktiven Lagen haben sich die großen Paketdienste schon vertraglich gesichert, außerdem benötigt man in Deutschland für eine fest installierte Box eine Baugenehmigung.“

Eine innovative Lösung hat das Bonner Start-up Innovative Robot Delivery erdacht: Seine Packstation ist fahrbar, und wird nach einem Tag komplett ausgetauscht. Sie bietet Platz für 200 Sendungen und benötigt nicht mehr Stellfläche als ein normaler Pkw. Hinter dem Konzept namens Smarcel steht das gleiche Team, das auch die DHL-Packstation entwickelt hat.

Bleibt die Frage: Wird es in der Stadt künftig überhaupt noch die klassische Haustürzustellung geben? DHL-Vertreter Hitschfeld betont, sie spiele weiterhin eine wichtige Rolle für die Kundenzufriedenheit. Dennoch erwarten Marktkenner, dass die Dienstleister versuchen werden, ihren Kunden die Lieferung an andere Orte schmackhafter zu machen. „Aufschläge für die Heimzustellung sind wohl nicht durchsetzbar, es wird eher dahin gehen, dass man die Lieferung an eine Packstation verbilligt“, erwartet Wissenschaftler Bernsmann.

Eine Möglichkeit, den Verkehrskollaps in der City zu verhindern, wäre mehr Ko-

operation zwischen den Marktteilnehmern. Betreiben mehrere KEP-Dienstleister gemeinsame Depots oder liefern gemeinsam aus, spart das Platz und Touren.

Tests in die Richtung gab es schon, zum Beispiel das KoMoDo-Projekt in Berlin, an dem alle KEP-Größen beteiligt waren. Anschlussprojekte stehen jedoch aus. „Gemeinsame Depots mit anderen KEP-Dienstleistern haben wir in verschiedenen Städten erprobt. Diese bieten für uns aufgrund unserer guten Infrastruktur bislang keine Vorteile“, sagt DHL-Mann Hitschfeld. Fraunhofer-Wissenschaftler Bernsmann überrascht die Zurückhaltung der KEP-Dienste bei Gemeinschaftsprojekten nicht. „Die Dienstleister wollen gegenüber dem Kunden sichtbar bleiben.“ Wenn statt dem gelben oder braunen Lieferfahrzeug nur noch ein graues der Kooperation kommt, sei das Gift für die Sichtbarkeit.

### Zustellung in der Nacht als Option

Wie kann urbane Logistik in Zukunft trotz zunehmender Verkehrsdichte funktionieren? Forscher Bernsmann sieht vor allem eine Chance: eine Verlagerung der Transporte in die Nacht. „Unsere Studien zeigen, dass die Zustellung mit dem E-Lkw außerhalb der Kernzeiten funktioniert.“ Aus seiner Sicht spricht vieles für diese Lösung: Da die Straßen leerer sind, sind die Fahr-



Urbify

„Nichts ist weniger nachhaltig als mehrere Zustellversuche.“

BEN STOLZE,  
Gründer und Geschäftsführer, Urbify

zeuge 20 bis 40 Prozent schneller unterwegs. Außerdem können die Lkw so rund um die Uhr genutzt werden, was die Kosten pro Tour senkt. Und nicht zuletzt laufen viele Logistikprozesse ohnehin schon nachts ab. Im Prinzip also gute Voraussetzungen für die urbane Nachtlogistik. „Alles, was es braucht, ist eine Kommune, die einem Test im größeren Rahmen zustimmt“, meint Bernsmann.

Constantin Gillies, freier Journalist

## „Die Produktivität ist beim Bike höher als beim Sprinter“



Pikselstock/stock.adobe.com

Wer in der Kölner Innenstadt wohnt, kennt die blauen Bikes von Vemo. Die Lastenräder liefern unter anderem für GLS Pakete aus. „Wir stellen in unseren Bereichen alle Sendungen unter 40 Kilo zu, bis hin zu Teppichen und Autoreifen“, sagt Paul Schwarzelühr, Mitgründer und Geschäftsführer der Bikelogistik-Firma. Die 35 Mitarbeiter sind ausschließlich mit dem Rad unterwegs, ergänzt durch einen einzelnen E-Sprinter für Massenstopps. Das Fahrrad sei im Güterverkehr durchaus wettbe-

werbsfähig, so Schwarzelühr. „Die Produktivität ist deutlich höher als beim Sprinter, weil die Fahrer im dichten Stadtverkehr schneller unterwegs sind und leichter Halteflächen finden.“ Dazu kämen Kostenvorteile: Ein E-Lastenrad verbraucht pro 100 Kilometer drei bis vier Kilowattstunden Strom – ein Zehntel dessen, was ein E-Sprinter benötigt. Außerdem sind Radfahrer einfacher zu finden als Führerschein-Inhaber. „Bei unserem Sprinter geben wir in der Rekrutierung mindestens das Fünffache aus.“ Als wichtigen Erfolgsfaktor in der Bike-Logistik nennt Schwarzelühr die Lage des Citydepots: Es dürfte nicht zu weit draußen und nicht zu weit drinnen liegen, so der Bike-Logistiker. „Es ist nicht leicht, in der Innenstadt eine Fläche zu finden, an die Zwölf-Tonner anliefern dürfen.“ Vemo betreibt Standorte in Köln und Bonn.

Ein großes Hindernis im Geschäft sei nach wie vor die Anfälligkeit der Fahrräder. „Auf drei oder vier Bikes im Betrieb kommt eines, das steht“, bedauert Schwarzelühr. Er rechnet aber damit, dass die Hersteller die Zuverlässigkeit verbessern. Zudem macht der jungen Bike-Logistik die unklare Regulationslage zu schaffen. „Wenn alle wüssten, wann Null-Emissionszonen kommen, würde das die Transformation beschleunigen.“

## Kommt die ZEV-Quote?

Die EU-Kommission plant strengere Vorgaben für emissionsfreie Fahrzeuge in Lkw- und Transporterflotten.

Die EU-Kommission will in Fahrzeugflotten die Zahl der Null-Emissions-Fahrzeuge (ZEV) erhöhen. Die neuen Regeln sollen ausdrücklich auch für Lkw-Fuhrparks und Kleintransporter-Flotten gelten. Der Gesetzesvorschlag wird aktuell bei der EU-Kommission ausgearbeitet und soll Ende 2025 veröffentlicht werden. Die Internationale Straßenverkehr Union warnt, dass verpflichtende Quoten für ZEV von Unternehmen verlangt werden könnten. Europaabgeordnete teilen diese Bedenken. „Verpflichtende Kaufquoten von ZEV wären ein großer Fehler“, sagt etwa der polnische EU-Abgeordnete Kosma Złotowski. Im März veröffentlichte die EU-Kommission eine Mitteilung zu ihren Plänen. Darin diskutiert sie vor allem die Vorteile



Oliver Lang/DHL Group

Für weniger CO<sub>2</sub> in der Zustellung nutzt DHL eSprinter von Mercedes-Benz

von steuerlichen Anreizen und – besonders mit Blick auf Lkw – Ermäßigungen bei der Maut, um die Zahl der ZEV in Fahrzeugflotten zu erhöhen. *kw*

### Neue Feinstaub-Studie

Nicht-Abgasemissionen (NAE), die durch Bremsen-, Reifen- und Straßenabrieb entstehen, sind mittlerweile die Hauptquelle der Feinstaubbelastung durch den Straßenverkehr. Das zeigt eine Studie von EIT Urban Mobility, Transport for London (TfL) und der Greater London Authority (GLA), die im Mai auf dem Weltverkehrsforum in Leipzig vorgestellt wurde. Die Studie hatte die Feinstaubbelastung beispielhaft in verschiedenen europäischen Städten untersucht. Um die Feinstaubbelastung im Verkehr zu verringern, schlagen die Autoren der Studie verschiedene Maßnahmen vor. Die bevorstehende Euro-7-Norm sehen sie als Fortschritt, es seien aber weitere Anstrengungen nötig, heißt es. Hintergrund: Die Euro-7-Standards werden erstmals Grenzwerte für Bremsen- und Reifenabrieb einführen – ab 2026 beziehungsweise 2028, gelten jedoch zunächst nur für in der Europäischen Union (EU) neu zugelassene Fahrzeuge. *mwi/eh*

Anzeige

## Maßgeschneiderte Nutzfahrzeuiglösungen

Gemeinsam stark: Zwei zuverlässige Partner mit einem klaren Ziel – individuelle Lösungen, die durch Qualität, Sicherheit und gelebte Nachhaltigkeit überzeugen!

**SPIER & ATV** sind zuverlässige Partner für Nutzfahrzeug Auf- und Ausbaulösungen im Segment von 3,5 bis 26 Tonnen zulässiges Gesamtgewicht. Das umfangreiche Produktportfolio umfasst Trockenfracht-, Frischdienst- und Kühlkofferaufbauten sowie Wechselkoffer, Zentralachs-, Deichsel- und Sattelanhänger.

Für die 3,5/4,25 t zGG. Transporterklasse hält SPIER 2 besondere Aufbauwand- und Aerodynamikpakete bereit, die eine signifikante Rolle für höhere Nutzlast, weniger Verbrauch und mehr Reichweite spielen. Darüber hinaus bietet das Schwesterunternehmen ATV effiziente Kastenwagen-Regal-Ausstattungen, die speziell für die Anforderungen professioneller KEP-Dienste durch SPIER entwickelt wurden. Die Kunden sind sowohl mittelständische als auch Großunternehmen im In- und Ausland.

Professionelle Auf- und Ausbaulösungen für höhere Nutzlast bei weniger Verbrauch und höherer Reichweite

Beide Unternehmen legen großen Wert auf Qualität, Nachhaltigkeit und Sicherheit. Alle Produkte und Services unterliegen einem zertifizierten Qualitäts- und Umweltmanagementsystem. Für die Sicherheit vernetzter Fahrzeuge und Datenströme wurde die Cybersicherheit

durch Konformitätsbescheinigung vom KBA offiziell bestätigt. All das gewährleistet, dass sich die Kunden auf die Zuverlässigkeit und Effizienz der Prozesse, auf Produktqualität und auf die Integrität der Fahrzeugdaten verlassen können.



Die wichtig gestaltete Front lässt den Transit Courier stämmiger auftreten, als er in Wahrheit ist

Verkehrshundschau/jan Bürgdorf

# Mini war gestern

Ist das noch ein Mini-Transporter? Denn eigentlich ist der Transit Courier in diesem Segment traditionell zu Hause. Zumindest der seit 2014 produzierte Vorgänger, den Ford vor knapp zwei Jahren durch das aktuelle Modell ablöste. Doch beim Anblick dessen massiv gestalteter Front kommen Zweifel auf, ob der kleinste Ford-Van wirklich noch ein Kleiner ist?

**WIE SO OFT HELFEN NACKTE ZAHLEN** und die beweisen, dass auch der Courier dem allgemeinen Trend zu mehr Größe folgte. Wenn auch nicht so gravierend, wie der bullige Auftritt vermuten lässt: 18 Zentimeter baut der Neue außen länger als der Alte, zudem legte er um 16 Millimeter Breite (inklusive Außenspiegel) zu. Zulasten des Handlings gehen diese Zuwächse im engen Stadtverkehr allerdings nicht. Dank seines angegebenen Wendekreises von 10,70 Metern (Vorgänger 10,50 m) wuselt auch der neue Courier flink durch die schmalsten Gassen und

zwängt sich locker in Parklücken, vor denen größere Artgenossen kapitulieren. Damit ist der in Rumänien produzierte Transporter ein perfekter Kandidat für Liefertouren durch platzsensible Zonen.

## Diesel nicht mit Automatik

Gut zum Auftritt passt das manuelle Sechsganggetriebe, dessen Schalthebel überaus leichtgängig durch die Gassen gleitet. Ein Automatikgetriebe wäre allerdings noch komfortabler sowie zeitgemäßer. Das allerdings, bleibt in Form eines 7-Gang-Doppelkupplungsgetriebes dem

125 PS starken Benzinmotor vorbehalten und steht für den einzigen Dieselmotor des Courier-Programms nicht zur Konfiguration. Der 1,5 Liter große EcoBlue-Vierzylinder bringt es auf 100 PS und ein bulliges Drehmoment von 250 Newtonmetern, die Kraftübertragung erfolgt an die Vorderräder.

Zumindest bei beladenem Frachtabteil kommt der Courier trotzdem eher gemächlich in Fahrt. Schuld ist die deutlich spürbare Anfahrschwäche, die der Vierzylinder unterhalb von 2000 Umdrehungen pro Minute aufweist und die man



1. Mit dem teildigitalen Bedienkonzept kommt man schnell zurecht
2. Den 1,5 Liter großen Dieselmotor bremst unterhalb von 2000 Touren eine Anfahrschwäche aus

angesichts des Turboladers mit variabler Turbinengeometrie nicht erwartet hätte. Um das angesprochene Leistungsloch zu umgehen, dreht man die Gänge instinktiv höher aus, als es eigentlich nötig wäre. Typisch Ford ist das knackig angestimmte Fahrwerk, das sich von der knapp 1,9 Tonnen schweren Testfuhre selbst in scharfen Kurven unbeeindruckt zeigt. Gut dazu passt die direkt abgestimmte, leichtgängige Lenkung, die den Courier zielgenau über anspruchsvolle Landstraßen dirigiert und Einparkmanöver dank elektrischer Unterstützung gleichzeitig leicht von der Hand gehen lässt.

### Digitalisierung im Innenraum

Topmodern präsentiert sich gleichfalls der Innenraum des Ford. Hinter dem Lenkrad blickt der Fahrer/die Fahrerin auf ein digitales 12-Zoll-Zentraldisplay, in dem allerdings der als aufrechter Balken dargestellte Drehzahlmesser relativ schlecht ablesbar ist. Nicht ohne Tadel bleiben auch die zahlreichen Assistenzsysteme, die der kleine Ford löblicherweise serienmäßig mitbringt: Das Gepiepse eines Tempolimitwarners nervt mittlerweile in fast jedem modernen Transporter, dass allerdings der Lichtassistent in Tunneln vergleichsweise spät

in Wallung kommt, der Abstandstempomat dafür oftmals viel zu früh und zudem unnötig heftig regelt, sollte Ford noch mal angehen. Ebenfalls der Spurbindungsassistent greift uns etwas zu abrupt ins Geschehen ein.

Nicht rekordverdächtig, aber in Ordnung ist der Testverbrauch von 6,1 Litern auf 100 Kilometer, den der Kastenwagen auf unserer gemischten Testrunde einfuhr. Dabei hatte der Courier insgesamt 400 Kilogramm Ballast als Transportaufgabe an Bord. Exakt 105 Kilo mehr wären legal noch drin gewesen, was für einen Transporter dieser Klasse ein guter Wert ist. Wer dennoch mehr Nutzlast benötigt, sollte sich mit der Nutzlasterhöhung um 175 Kilogramm beschäftigen, die sich für faire 250 Euro in den Preislisten findet. Und wenn man die grade studiert, könnte man gleich noch über die richtige Antriebsart philosophieren? Neben den Modellen mit Diesel- oder Benzinmotoren bietet Ford den Transit Courier nämlich auch als batterieelektrische Version an. Der 100 Kilowatt starke Stromer käme mit seiner 54-kWh-Batterie laut Herstellerangabe 300 Kilometer weit und wäre die sauberste Variante für den städtischen Minieinsatz. Wenn diese nur nicht bis zu 8400 Euro teurer käme. *jb*

## Technische Daten

### Motor

Vierzylinder-Dieselmotor,  
4 Ventile pro Zylinder,  
Turbolader mit variabler Geometrie,  
Steuerkette, Verdichtung: 16,4:1,  
Service: 40.000 km/2 Jahre  
Leistung: 100 PS (74 kW) bei 3500/min  
maximales Drehmoment: 250 Nm bei  
2000-2500/min

### Getriebe

manuelles Sechsgang-Schaltgetriebe,  
Frontantrieb

### Maße und Gewichte

L x B x H: 4337 x 2076 x 1827 mm,  
Radstand: 2692 mm  
maximale Ladelänge: 1802 mm,  
maximales Ladevolumen: 2,9 m<sup>3</sup>  
Höhe Heckladekante: 602 mm  
zulässiges Gesamtgewicht: 1985 kg,  
Leergewicht (Testfahrzeug): 1480 kg,  
Nutzlast: 505 kg, Anhängelast: 1100 kg

### Verbrauch Testrunde

6,1 l/100 km (inkl. 400 kg Testballast)

### Preise

Ford Transit Courier Kastenwagen 1,5 l  
EcoBlue: ab 20.800,-



Die Flügeltüren am Heck sind immer Serie, eine seitliche Schiebetür kostet beim Basismodell (Trend) hingegen 350 Euro Aufpreis

# Letzte Meile: Smarte Tourenoptimierung macht den Unterschied!

Die letzte Meile ist ein entscheidender Abschnitt des Lieferprozesses. Der finale Schritt stellt oft eine Herausforderung für die Logistik dar. Am Ende zählt die letzte Meile – und die muss sitzen!

©: PTV Logistics/istock



Ein Must-have für Ihren Erfolg ist die Optimierung des Lieferprozesses

**DIE ZUSTELLUNG AUF** der letzten Meile klingt nach einem Katzensprung – tatsächlich ist sie aber oft der aufwendigste und teuerste Teil der gesamten Lieferkette. Staus, unvorhersehbare Fahrer-ausfälle und hohe Kundenansprüche machen die Planung komplex. Die Folge: versteckte Kosten, verspätete Zustellungen und unzufriedene Empfängerinnen und Empfänger.

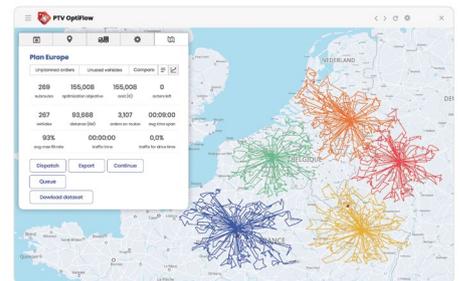
**PTV Logistics begegnet Herausforderungen mit Softwarelösungen, die eine realistische und effiziente Tourenplanung sicherstellen.**

Lösungen wie PTV OptiFlow und PTV Axylog ermöglichen eine präzise, datenbasierte Tourenplanung – inklusive Prognosen auf Basis von historischen Verkehrsdaten, Echtzeitverkehrrsdaten, dynamischer Anpassungen und direkter Kundenkommunikation. So lassen sich sowohl Personalkosten, und Kraftstoffverbrauch als auch Zustellfehler minimieren, während eine optimale Flottenauslastung garantiert ist. Besonders bei hohem Auftragsvolumen zahlt sich das aus.

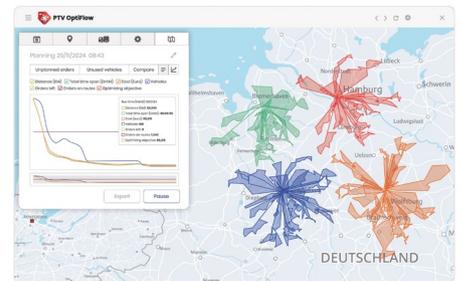
**Urbify optimiert seine Touren mit PTV Logistics**

Urbify bietet Premium-Lieferlösungen für Zustellungen am gleichen und nächsten Tag. Dabei stehen die Bedürfnisse der Kundinnen und Kunden stets an erster Stelle. Auch die Zustellung auf der letzten Meile will das Unternehmen weiter optimieren. Und das alles bei gleichzeitiger Minimierung der Umweltauswirkungen. Um dieses Ziel erreichen zu können, ist eine effiziente, kostengünstige und zuverlässige Tourenplanung erforderlich. „Das Kundenerlebnis ist der heilige Gral unseres Geschäfts“, sagt Dr. Ben Stolze, CEO von Urbify. Statt auf Preiskampf setzt das Unternehmen auf Verlässlichkeit, Flexibilität und exzellenten Service. Entscheidend dafür: eine reibungslose, exakt getaktete Tourenplanung. Genau hier kommt die Zusammenarbeit mit PTV Logistics ins Spiel.

Dank der Softwarelösungen von PTV Logistics lassen sich Touren so gestalten, dass Stoßzeiten und Engpässe umfahren und geplante Lieferzeitfenster genauso eingehalten werden. Dank transparenter Kundenkommunikation wissen Kundinnen und Kunden stets, wann ihre



Mit PTV OptiFlow werden Transport- und Lieferprozesse digitalisiert und automatisiert



Senken Sie Ihre Transportkosten und maximieren Sie die Auslastung Ihres Fuhrparks

Lieferung eintrifft. „PTV Logistics ist ein wichtiger Enabler bei der Planung unserer Lieferungen und Touren. Ihre Tools ermöglichen uns, die Empfängerinnen und Empfänger über ihre bevorstehenden Lieferungen zu informieren“, so Stolze.

**Fazit:**

Die Optimierung der Lieferung auf der letzten Meile ist nicht nur „nice to have“, sondern ein Must-have für Erfolg. Das Ziel von PTV Logistics ist es, Unternehmen bei der Reduzierung der Kosten und der Minimierung der Umweltbelastung zu unterstützen. Mit 20 Niederlassungen weltweit und mehr als 40 Jahren Erfahrung im Transport- und Logistikbereich ist das Unternehmen der ideale Partner, um Lieferketten fortschrittlich, effizient und nachhaltig zu gestalten.

[www.ptvlogistics.com/de](http://www.ptvlogistics.com/de)

# Effizienz auf den Punkt gebracht: Sortimo – Partner der KEP-Branche

In der KEP-Branche zählt jede Sekunde. Für Flottenmanager bedeutet das, täglich maximale Effizienz und Flexibilität zu gewährleisten.

**SORTIMO BIETET LÖSUNGEN**, die exakt auf diese Anforderungen zugeschnitten sind – vom flexiblen Ladungssicherungssystem über digitale Services bis hin zu innovativen Fahrzeugeinrichtungen.

Unser Ziel: Ihre Prozesse zu vereinfachen und jede Zustellung sicher, schnell und zuverlässig abzuwickeln.

## FlexRack 2.0: flexible Raumnutzung für maximale Effizienz

In einem dynamischen Logistikumfeld, in dem Ladungshöhe und -volumen ständig variieren, ist Anpassungsfähigkeit unerlässlich. Das FlexRack 2.0 Regalsystem bietet genau das: Mit einem praktischen Klappmechanismus und Einhandbedienung lassen sich die Regalböden in Sekundenschnelle anpassen. Dank rutschhemmender Oberfläche und optionalem Regalrand ist keine zusätzliche Ladungssicherung auf dem Regal notwendig – alles bleibt sicher an seinem Platz.

Das integrierte ProSafe Ladungssicherungssystem sorgt während der Fahrt für

festen Halt – auch bei abrupten Bremsmanövern. Darüber hinaus kann das Fachbodenmaß millimetergenau an das Fahrzeug angepasst werden, was jederzeit eine optimale Raumausnutzung gewährleistet. So werden Lade- und Entladezeiten minimiert – ein klarer Vorteil bei hohem Zustelltempo.

## Innovation durch Automatisierung: ProPartition Automatic

Ein weiteres Highlight ist die Sortimo ProPartition Automatic – eine Trennwand mit integrierter Automattür. Sie öffnet sich automatisch, sobald der Fahrer aufsteigt, und schließt sich, wenn er wieder Platz nimmt. Die Steuerung ist auf Kundenwunsch individuell anpassbar – etwa über den Gangwahlhebel, das Lösen des Sicherheitsgurts oder das Verlassen des Fahrersitzes. Pro Zustellstopp werden so rund zehn Sekunden gespart – bei 200 Stopps täglich ergibt sich ein Zeitgewinn von bis zu 30 Minuten.

Noch wichtiger: Die Tür bleibt während der Fahrt stets geschlossen. So ist jederzeit eine sichere Trennung von Fahrer- und Laderaum gewährleistet – ein essenzieller Beitrag zur Ladungssicherung und ein klarer Wettbewerbsvorteil im KEP-Markt.

## Ganzheitlicher Service für Ihre Flotte

Sortimo denkt weiter: Mit dem Fleet Management Services Programm begleiten wir Flotten ganzheitlich von der ersten Analyse bis zur langfristigen Betreuung.

Die Kombination aus intelligenten Mobilitätslösungen und digitalem Flottenmanagement sorgt dafür, dass jedes Fahrzeug bestmöglich eingesetzt wird. Denn unser Service endet nicht bei der Auslieferung. Wir bleiben Ihr Partner, um Prozesse



ProPartition Automatic – mehr Komfort, mehr Sicherheit, mehr Effizienz im Zustellprozess

dauerhaft zu optimieren und Ihre Flotte fit für den täglichen Einsatz zu machen.

## Bereit für die Herausforderungen von morgen

Mehr Sendungen, kürzere Zeitfenster, steigender Kostendruck – der KEP-Markt verlangt Lösungen, die mitwachsen. Sortimo liefert Innovationen, die helfen, schneller, sicherer und wirtschaftlicher zu arbeiten, und das Tag für Tag.

[www.mysortimo.de](http://www.mysortimo.de)



FlexRack 2.0 im Einsatz – smarte Raumnutzung für maximales Ladevolumen

©: Sortimo

## Sattelkühlkoffer S.KO CITY

# Für den städtischen Verteilerverkehr: Die schnelle und wendige Transportlösung

Mit der Lenkachse ist der S.KO CITY perfekt für den Einsatz im innerstädtischen Lebensmittel-einzelhandel gerüstet: Enge Straßen, schmale Zufahrten und beengte Ladehöfe meistert sie dank mechanischer Zwanglenkung präzise und ohne Zeitverlust.



Optimale Wirtschaftlichkeit dank Transportkältemaschine S.CU d80 ePTOready



Rutschfester Boden und Platz für 36 Rollcontainer oder 22 Paletten



Verbesserte Manövrierfähigkeit durch Lenkachse

**OB FÜR DEN** Tiefkühl- oder Frischetransport, der einachsige Sattelkühlkoffer S.KO CITY von Schmitz Cargobull ist vor allem in Ballungsräumen und Innenstädten zu Hause und bietet Platz für 36 Rollcontainer oder 22 Europaletten. Mit seinem bewährten FERROPLAST®-Aufbau kommt er hauptsächlich im Verteilerverkehr von Lebensmittel-Logistikunternehmen zum Einsatz. Die FERROPLAST®-Paneele gewährleisten beste Isolierung und sorgen mit einem k-Wert ab  $0,295 \text{ W/m}^2\text{K}$  in Serienproduktion für den wirtschaftlichen Betrieb. Die mechanische Zwanglenkung des S.KO CITY sorgt für höchste Wendigkeit auf kleinem Raum bei geringem Reifenverschleiß. Mit seinen kompakten Abmessungen von 9.000 mm Länge und einer niedrigen Gesamthöhe von innen 2.250 mm ist er sehr flexibel einsetzbar. Wie alle Schmitz-Cargobull-Fahrzeuge ist auch der S.KO CITY serienmäßig mit der Trailer Telematik TrailerConnect® ausgestattet. Mit dem dual betriebenen Schmitz-Cargobull-Kühlaggregat S.CU d80 ePTOready

ist der S.KO CITY optimal für den innerstädtischen Lebensmittel-Verteilerverkehr ausgestattet, wo der Transport verschiedener Produkte durch häufige Be- und Entladevorgänge und Fahrten in einer belebten Stadtumgebung geprägt ist. Die dieselbetriebene Transportkältemaschine kann über den elektrischen Nebenabtrieb der Sattelzugmaschine emissionsfrei betrieben werden. Sie ist optional ab Werk für einen elektrischen Nebenabtrieb ePTO (Electric Power Take Off) und damit auch für den rein elektrischen Betrieb vorbereitet, wenn eine E-Sattelzugmaschine zum Einsatz kommt. Die S.CU d80 ePTO ready ist die ideale Lösung, um die Transformation im temperaturgeführten Güterverkehr wirtschaftlich zu gestalten, da keine zusätzliche HV-Batterie im Trailer verbaut werden muss. Sie bietet auch höchste Flexibilität im gemischten Fuhrpark, da der Auflieger mit diesem Kühlgerät flexibel und unabhängig von der Antriebsart der Zugmaschine eingesetzt werden kann. Die S.CU d80ePTO ready bietet maximale Einsatzsicherheit dank der auto-

matischen Umschaltung von Elektro- auf Dieselbetrieb. Falls keine elektrische Energie verfügbar ist, dient der integrierte Dieselgenerator somit als Back-up. Flexible Ausstattungspakete für den S.KO CITY ermöglichen es dem Transportunternehmer, den Auflieger an die jeweiligen Transport- und Logistik-Bedürfnisse anzupassen. Der optimierte Airline-Boden ist rutschfest, leicht zu reinigen und entspricht den Hygienestandards. Der Aufbau verfügt über vertikale Teleskopbalken über die gesamte Länge, die zur Ladungssicherung einfach und schnell im Airline-Boden befestigt werden. Hohe Scheuerleisten schützen den Innenraum und die LED-Innenbeleuchtung sorgt für bessere Sichtverhältnisse und Arbeitsbedingungen. Mit den dreiteiligen isolierten Schiebevorhängen im Frachtraum bleiben die Temperaturverhältnisse konstant. Eine 2,5-t-Standard-Ladebordwand rundet das Leistungsangebot ab und sorgt für mehr Zuverlässigkeit und Hebeeffizienz.



Die KI von Tiramizoo zeichnet sich aus durch Präzision und Schnelligkeit



Die internationalen Logistik-Spezialisten von Tiramizoo

Jo Teichmann, © tiramizoo

# Skalierbare Lösungen für urbane und regionale Logistik

Tiramizoo als erfahrener Anbieter von SaaS-Logistiklösungen richtet sich an Logistiker, die insbesondere im urbanen und regionalen Gebiet im Einsatz sind. Industriespezifische Anwendungen nutzen den KI-basierten Optimierungs-Algorithmus zur Planung, Optimierung und Steuerung, um Kosten zu sparen und zu digitalisieren.

„FAHRERMANGEL, KOSTENDRUCK, GESETZLICHE VORGABEN oder auch CO<sub>2</sub>-Reduktionsziele zwingen Logistiker zu automatisierten und optimalen Prozessen. Die Zeiten von manueller Tourenplanung und Papierzetteln sind endgültig vorbei; Wettbewerbsfähigkeit erfordert Digitalisierung. Unsere KI sorgt vorausschauend für optimale Abläufe und volle Transparenz. Das papierlose Auftragsmanagement, die dynamische Kapazitäts- und Tourenplanung sowie die Online-Kommunikation per Handy-App entlasten Dispatcher, Lagermitarbeiter und Fahrer“, erläutert Martin Sträß, CEO von Tiramizoo.

## Was zeichnet die KI von Tiramizoo aus?

Die Präzision der Tourenpläne und die Schnelligkeit ihrer Berechnung! Der Optimierungs-Algorithmus lernt aus kundenspezifischen Vergangenheitsdaten, kombiniert diese mit Echtzeitdaten und Prognosen, um höchsteffiziente Tourenpläne zu erstellen. Darüber hinaus er-



Martin Sträß, CEO und Managing Partner der Tiramizoo GmbH

möglicht die Tiramizoo-KI die Kalkulation von Tausenden Aufträgen in Sekunden. Von Paketlogistik über Nah- und Verteilerverkehre bis hin zu Spezialanwendungen für die Wertlogistik: Die Tiramizoo-KI ist die Antwort.

## Unternehmensporträt

Die Tiramizoo GmbH, gegr. 2010, mit ihrem Sitz in München und Töchtern in Singapur und Malaysia hat zwei Geschäftsfelder: Zum einen den Betrieb einer SaaS-Plattform, mit der Logistiker ihre Prozesse im urbanen und regionalen

Raum optimieren können, und zum anderen die Tätigkeit als 3PL, in der Tiramizoo auch das Fahrer-Management übernimmt. Die Software von Tiramizoo führt zu optimaler Kapazitätsauslastung, voller Transparenz, Automatisierung und hohem Kundenservice. Herzstück ist ein selbst entwickelter Optimierungs-Algorithmus, der in der Lage ist, Touren sinnvoll und schnell zu optimieren. Tiramizoo zählt Groß- und Einzelhändler, Werttransporteure, Speditionen oder auch KEP-Unternehmen zu seinen Kunden. Tiramizoo verfolgt die Philosophie offener Eco-Systeme und kann über Schnittstellen in ERP, WMS, TMS und Telematik-Systeme eingebunden werden.

## Kontakt

Julian Kellermann | Prokurist  
Mobil +49 173-527 1558  
E-Mail [julian.kellermann@tiramizoo.com](mailto:julian.kellermann@tiramizoo.com)  
[www.tiramizoo.com](http://www.tiramizoo.com)