



## Urbane Logistik und alternative Antriebe

Wie sich die KEP-Fuhrparks verändern

Wann sich welche Zustellkonzepte eignen – mit Marktübersicht zu den neuen Transportermodellen



# KEP-Spezial

Themenspezial

VerkehrsRundschau 43 | 2019



UPS

## Am Ende entscheidet die Praxis

**MITTE OKTOBER GAB** der KEP-Dienstleister UPS bekannt, dass das Unternehmen in Deutschland weitere 33 Diesel-Zustellfahrzeuge auf Elektro- oder Hybridfahrzeuge umrüsten und so bis zu 200 Tonnen Kohlendioxid pro Jahr einsparen will. Die Umbauten sind Teil des Programms Zukunft.de, einer vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur geförderten Initiative zur Erforschung von Möglichkeiten, die Paketzustellung nachhaltiger zu gestalten. „Zehn Millionen Euro investieren wir in klimafreundliche Zustellfahrzeuge“, kündigte Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer an. Bis zu 500 Elektrotransporter sollen während des Projekts in der innerstädtischen Paketzustellung eingesetzt werden. Geplant sind auch der Ausbau der Ladeinfrastruktur und die Umstellung der Betriebsabläufe im KEP-Bereich auf die Elektromobilität.

„Unser Betrieb eignet sich gut für Elektrofahrzeugtechnologien, aber die mangelnde Verfügbarkeit von Fahrzeugen ist nach wie vor frustrierend“, erklärte Luke Wake, Direktor der Automotive Engineering & Advanced Technology Group bei UPS International. Allein in

Deutschland rollen für das KEP-Unternehmen inzwischen mehr als 80 vollelektrische Zustellfahrzeuge. Weltweit verfolgt UPS einen Ansatz der „Rollenden Labore“ und setzt rund 10.000 emissionsarme Fahrzeuge ein, um festzustellen, welche alternativen Kraftstoffe und Fahrzeuge auf verschiedenen Routen und in unterschiedlichen Arbeitszyklen am besten funktionieren. Dazu gehören nicht nur vollelektrische, sondern auch hybride elektrische, hydraulische Hybrid-, Ethanol-, Komprimiertes-Erdgas(CNG)-, Verflüssigtes-Erdgas(LNG)- und Propanantriebe.

Wann sich welcher Antrieb in der Praxis eignet, welche Voraussetzungen für den operativen Betrieb nötig sind und welche Fahrzeugmodelle mit alternativen Antrieben für Kurier-, Express- und Paketdienstleister (KEP) es überhaupt derzeit gibt, damit beschäftigt sich die vorliegende Ausgabe des KEP-Spezials, das zweimal jährlich als Sonderteil der VerkehrsRundschau erscheint.

Viel Vergnügen bei der Lektüre  
Ihre Redaktion

# KEP-Spezial

Themenspezial

Verkehrsrundschau 43 | 2019



DPD

04

## 04 Überblick: urbane Logistik im Wandel

Wie sich die Fuhrparks der KEP-Dienste verändern und für welche Szenarien sich E-Fahrzeuge, Lastenräder & Co. wirklich eignen

## 06 Im Interview: Jörg Sommer von StreetScooter

Der CEO erklärt die Strategie der Aachener E-Mobilitysparte der Deutschen Post DHL und nimmt Stellung zu Batteriebränden und Verkaufsrüchten

## 08 Marktübersicht: KEP-Transporter mit alternativen Antrieben

Teils hapert es noch an der Verfügbarkeit, doch das soll sich mittelfristig ändern: die neuesten Modelle für den KEP-Markt auf einen Blick

## 12 CARGO direct

Spezialdienstleister für zeitsensible Transporte und flexible Wünsche

## 12 OKTRUCKS

Die Iveco-Tochter vertreibt seit 2015 geprüfte Gebrauchtfahrzeuge

## 13 GO! Express & Logistics

3000 Kuriertransporter transportieren jährlich mehr als sieben Millionen Sendungen

## 15 Night Star Express

Geschäftsführer Matthias Hohmann erläutert im Interview, wie die Zustellung in der Nacht ohne Empfangsbestätigung abläuft

## 16 Postcon

Deutschlands zweitgrößter Briefdienstleister positioniert sich

## 17 Tiramizoo

Das auf Routenoptimierung für die letzte Meile spezialisierte Unternehmen stellt drei neue SaaS-Lösungen für KEP-Anbieter und Flottenbetreiber vor



Daimler

08



GO! Express & Logistics

13

### Impressum:

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

**Projektkoordination:** Andrea Volz

**Layout:** Lena Amberger, Heinke Friedl

**Titelfotos:** DPD (o.), Hermes, Trans-o-flex, Deutsche Post  
DHL (u. – v.l.n.r.)

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

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



Auf Wachstumskurs: Die Dynamik bei den KEP-Diensten ist auch bei den Neuzulassungen leichter Nutzfahrzeuge bemerkbar

## Im Einzelfall entscheiden

Für die letzte Meile in den Städten halten alternative Konzepte vermehrt Einzug in die **Fuhrparks** der KEP-Dienste. Der Großteil der Fahrzeuge im KEP-Markt hat aber noch ölbasierte Antriebe. Ein Ausblick.

**SEIT DEM JAHR** 2000 hat sich die Menge an KEP-Sendungen mehr als verdoppelt: Im vergangenen Jahr waren es über 3,5 Milliarden. Für 2023 erwartet der Bundesverband Paket und Expresslogistik (BIEK) mehr als 4,4 Milliarden Pakete. Haupttreiber des Trends sei der wachsende Online-Handel mit immer kürzeren Lieferzeiten und Serviceversprechen.

Die Dynamik bei den Paket- und Kurierdiensten macht sich auch bei den Neuzulassungen leichter Nutzfahrzeuge bis sechs Tonnen bemerkbar. Sie legten allein in den ersten sieben Monaten des Jahres um 13 Prozent auf 183.500 Einheiten zu, so der Verband der Internationalen Kraftfahrzeughersteller. 2016 verfügten noch 96 Prozent aller KEP-Fahrzeuge über Diesel- oder Benzinantrieb, geht aus dem dritten Teil des BIEK-Kompandiums „Zahlen – Daten – Fakten der KEP-Branche“ hervor. Nur rund drei Prozent waren

Elektrofahrzeuge und die übrigen Antriebsarten, etwa Gas, kamen zusammen auf ein Prozent. Dabei überstieg der Anteil der E-Fahrzeuge den bei Pkw (0,1 Prozent) und Lkw (0,2 Prozent) deutlich. Bis 2021 prophezeit der BIEK dem KEP-Markt einen weiter wachsenden Anteil der E-Fahrzeuge an der Gesamtflotte. „In den letzten zwei Jahren hat sich schon einiges getan. Allerdings sind manche Hersteller etwas langsam in der Entwicklung“, berichtet Anne Putz, die beim Paketdienstleister GLS unter anderem das Thema Nachhaltigkeit verantwortet.

**Die Entwicklung schreitet langsam voran** Einen Überblick über die derzeit verfügbaren Modelle gibt die Marktübersicht auf Seite 8. Ganz neu brachte StreetScooter Anfang Oktober die Nachfolgeversionen ihrer vollelektrischen Nutzfahrzeuge „Work“ und „Work L“ auf den Markt. Die

weiteren Pläne der Posttochter erfahren Sie im exklusiven Interview mit Technikchef Fabian Schmitt auf Seite 6. Neben der Verfügbarkeit geeigneter Modelle mit alternativen Antrieben hapert es laut Putz von GLS vielfach auch an deren Ausstattung. „Man merkt, dass die Fahr-



Für die E-Mobilität sind genügend Anschlussleistung und Netzkapazität in Depots nötig

zeuge gebaut wurden, ohne die KEP-Dienstleister einzubeziehen“, berichtet sie. So böten E-Fahrzeuge deutlich weniger Ladevolumen als ein Dieselfahrzeug, oft zehn statt der üblichen 17 Kubikmeter. „Wo ich bislang zwei konventionelle Fahrzeuge im Einsatz hatte, brauche ich drei E-Vans“, betont die Expertin. Gleichzeitig seien letztere bis zu 40.000 Euro teurer als ein klassischer Van. Hinzu komme dann noch, dass E-Transporter mit 120 Kilometer Reichweite bei Weitem nicht mit ihren Dieselpendants mithalten können, die locker 500 Kilometer schaffen. Je nach Struktur der jeweiligen Innenstadt, der Touren und der Kunden entscheide man bei GLS daher fallweise über den Einsatz alternativer Fahrzeuge. Das empfiehlt auch eine neue Handlungsempfehlung des BIEK, in der es darum geht, wie Städte KEP-Dienste bei der Etablierung emissionsarmer Zustellkonzepte un-



GLS

### „DIE PRAKTISCHE UMSETZUNG GEHT NUR HAND IN HAND MIT ALLEN BETEILIGTEN“

Anne Putz, Leiterin Marketing,  
GLS Germany

terstützen können. Demnach gibt es zahlreiche Einflussfaktoren, die sich gegenseitig beeinflussen (siehe Kasten). Den Einsatz emissionsfreier Alternativen in der Zustellung unumgänglich machen können rechtliche Rahmenbedingungen, wie drohende Innenstadtsperren – so geschehen 2016 in Konstanz und bald wohl auch in Rostock. Jedoch sei längst nicht jede Stadt kooperationswillig, wenn es um die Genehmigung von E-Bikes oder Mikro-Depots geht, berichtet Putz.

### Es gibt softe wirtschaftliche Vorteile

Doch einmal eingeführt, ergeben sich der GLS-Managerin zufolge auch softe wirtschaftliche Vorteile, wenngleich diese die höheren Kosten nicht auffangen können: „Bei 2C-Sendungen ist mit Bikes eine spätere Zustellung möglich und abends erreiche ich Privatempfänger eher als tagsüber“, bringt sie ein Beispiel. Hinzu

komme der Image-Effekt: „Der Fahrer wird ganz anders wahrgenommen als mit einem Dieselfan. Das spricht auch eine andere Fahrerklientel an, bei E-Bikes etwa Mitarbeiter von Messenger-Diensten, bei E-Vans auch Frauen, die sich vielleicht nicht mit einem großen Dieseltransporter zu fahren trauen“, ergänzt Putz.

### Verfügbarkeit und Netzkapazität wichtig

Ein Hemmnis für den flächendeckenden Einsatz von E-Fahrzeugen sind aus BIEK-Sicht neben der mangelnden Verfügbarkeit auf die KEP-Bedürfnisse zugeschnittener Modelle noch der Mangel an Infrastruktur. In den Depots der KEP-Dienste sei eine ausreichende Anschlussleistung und Netzkapazität nötig, um nachts mehrere Transporter parallel zu laden und noch den Depotbetrieb zu gewährleisten. Ergänzend sei eine öffentliche Schnellladeinfrastruktur in der Stadt etwa an Ladezonen oder an Mikro-Depots sinnvoll. Dazu müssten örtliche Stromanbieter und Verteilnetzbetreiber ein geeignetes Lastmanagement entwickeln – idealerweise unterstützt durch die örtliche Wirtschaftsförderung.

„Solche Projekte gehen nur Hand in Hand mit allen Beteiligten“, sagt dazu Putz von GLS. Als Positivbeispiel hebt sie das vor einem Jahr gestartete Bundesmodellprojekt Zukunft.de hervor. In Baden-Württemberg, Hamburg und Hessen werden hier bis Ende 2020 bis zu 500 Elektrotransporter in der innerstädtischen Paketzustellung auf der letzten Meile erprobt, samt Aufbau von Ladeinfrastruktur in betrieblichen Verteilzentren und Depots.

Neben GLS beteiligen sich die KEP-Unternehmen DPD Deutschland, Hermes Germany und UPS United Parcel Service Deutschland. Fahrzeugseitig unterstützen das Projekt Daimler und Volkswagen sowie energiewirtschaftlich Stromnetz Hamburg und EnBW. Das BMVI unterstützt das Vorhaben mit rund 9,9 Millionen Euro. Neben Mikro-Depots und Lastenrädern empfiehlt der BIEK noch weitere Konzepte, um den Verkehrsaufwand zu senken, darunter die Interaktion mit Empfängern, Routenoptimierung, Ladezonen, Arbeitsplatzbelieferung, anbieterübergreifende Paketstationen und -shops. Auch die Versender könnten dazu beitragen, indem sie etwa Verpackungen optimieren. Leerräume reduzieren heißt schließlich Ressourcen schonen, Abfall vermeiden und dabei die Kosten für alle Beteiligten senken.

Anja Kiewitt

## Auf einen Blick

### Parameter emissionsfreier Zustellung:

In manchen Städten eignen sich viele Stadtgebiete für Mikro-Depot-Konzepte, E-Vans, Lastenräder & Co., in anderen nur ein Teil. Der Bundesverband Paket und Expresslogistik (BIEK) rät zur Betrachtung im Einzelfall. Die Parameter emissionsfreier Zustellung sind demnach unter anderem:

**STADTGEOGRAFIE:** Dicht bebaute Gebiete mit engen Straßen und schmalen Fußwegen eignen sich für die Nutzung von Fahrrädern zu Lieferzwecken, während große Lieferfahrzeuge schnell in eine Nutzungskonkurrenz mit anderen Fahrzeugen geraten können.

**RADIUS:** Das Zustellgebiet sollte eng begrenzt sein. Kurze Wege vermeiden lange Leerfahrten und begrenzen die körperliche Belastung der Zusteller.

**STOPPS/DICHTE:** Ein Zustellstopp bezeichnet einen einzelnen Kundenkontakt zur Sendungsübergabe. Durchschnittlich werden zwölf Stopps pro Stunde durchgeführt. Eine Erhöhung auf 15 Stopps ist möglich. Das ergäbe eine Erreichbarkeit von etwa 120 Empfängern bei zwei Touren à vier Stunden.

**DROPFaktor:** Der Dropfaktor bezeichnet das Verhältnis von Sendungen pro Zustellstopp. Hohe Dropfaktoren treten beispielsweise bei der Zustellung an Einzelhandelsgeschäfte auf. Sie sind ungünstig für Zustellkonzepte mit Lastenrädern.

**SENDUNGSGRÖSSE:** Sehr schwere oder großvolumige Sendungen wie Autoreifen eignen sich eher für klassische Lieferfahrzeuge, während sich Lastenräder eher für kleinformatige und leichte Sendungen eignen. Hintergrund: Das Durchschnittsgewicht der Sendungen ist seit 2014 von acht Kilogramm zurückgegangen auf 7,4 Kilogramm. (Quelle: BIEK)



Hermes

Stoppdauer zwei Minuten: Lastenräder können bis vor die Haustür fahren

# „Wir schauen uns das an“

StreetScooter-CEO **Jörg Sommer** erläutert im exklusiven Interview mit der VerkehrsRundschau die Strategie der Aachener E-Mobilitysparte der Deutsche Post DHL. Auch nimmt er Stellung zu Batteriebränden und Verkaufsgerüchten.



Jörg Sommer,  
Chief Executive Officer,  
StreetScooter

StreetScooter

**Neue Anbieter elektrischer Nutzfahrzeuge drängen derzeit in den Markt. Wie positioniert sich StreetScooter?**

Mit allein 10.000 Fahrzeugen im Mutterkonzern haben wir eine sehr gute Position. Auch bei unseren externen Kunden richten wir uns an große Flottenbetreiber. Anders als mancher Wettbewerber bieten wir Gesamtpakete, die über das Fahrzeug hinaus Lösungen für Infrastruktur, Energie und Service beinhalten. Im Ausland liegt unser Fokus auf Europa, aber auch in Japan werden wir in Kürze für unseren Kunden Yamato ausliefern. Zudem planen wir ein Joint Venture mit dem chinesischen Automobilhersteller Chery, um auch in diesen Markt einzusteigen.

**Was ist dran an den Gerüchten, dass DPDHL StreetScooter verkaufen will?**

Es geht nicht um Verkauf, sondern um die Zusammenarbeit mit strategischen Partnern aus verschiedenen Bereichen. Schließlich wollen wir weiter expandieren, auch in anderen Märkten. Ein zeitlicher Druck besteht dabei nicht.

**Wegen einer fehlerhaften Verschweißung an den Batterien, die inzwischen behoben wurde, gingen unlängst einige StreetScooter in Flammen auf – es trat Flusssäure aus. Gegen welche Gefahren müssen sich Nutzer wappnen?**

Wir sprechen hier von zwei Vorfällen, die sich vor fast einem Jahr ereignet haben und bei denen wir sehr schnell gehandelt, die Brandursache ermittelt und dafür Sorge getragen haben, dass sich so etwas nicht wiederholt. E-Fahrzeuge sind genauso sicher wie Verbrenner. Unsere StreetScooter werden nach höchsten Sicherheitsstandards gebaut

**Apropos Batterien: Ist perspektivisch eine eigene Fertigung denkbar?**

Derzeit beziehen wir die Batteriezellen aus Asien. Die Batteriemodule und -packs

bauen wir hier in Deutschland eigenständig auf. Das ist eine eigene Fertigung. Zum Thema Zelle schauen wir uns auf internationaler Ebene die Partnerschaft genau an.

**Sie haben ein zweites Werk in Düren eröffnet, obwohl Ihre Produktionskapazität noch nicht ausgelastet ist. Warum?**

Mit unserem neuen Werk in Düren bereiten wir uns auf weiteres Wachstum und höhere Stückzahlen vor. Dank der beiden Standorte können wir auch unsere Strategie der Flexibilisierung besser verfolgen.

„FÜR DEN H2 PANEL VAN HABEN WIR SCHON SEHR VIELE ANFRAGEN. WANN DER EXTERNE VERKAUF STARTET, STEHT ABER NOCH NICHT FEST.“

Jörg Sommer,  
CEO, StreetScooter

Schließlich setzen wir in puncto Netzkonzept, Ergonomie oder Laderaumgröße auf eine kundenindividuelle Fertigung, wollen dafür aber keine größeren Adaptionen an unseren Fertigungslinien.

**Derzeit entwickeln Sie mit Ford den ersten serienmäßigen 4,25-Tonnen-Wasserstofftransporter mit bis zu 500 Kilometern Reichweite. Wann soll der „H2 Panel Van“ über deutsche Straßen rollen?** Ende kommenden Jahres werden wir die ersten Fahrzeuge für die DHL-Express-Sparte fertig haben. Sie hat mit im Schnitt 250 bis 300 Kilometern pro Tag und Fahrzeug deutlich mehr Laufleistung als der klassische Paketbereich, aber ebenfalls den Anspruch, emissionsfrei in Städte zu fahren.

**Sie werben mit marktfähigen Preisen. Was kostet denn ein H2 Panel Van?**

Noch gibt es keine offiziellen Drittkundenpreise. Wenn wir marktfähig sagen, meinen wir aber stets die Total Cost of Ownership (TCO). Zusammen mit einer Förderung werden diese Lebenszykluskosten beim H2 Panel Van vergleichbar mit einem Verbrenner sein.

**Warum ist ein Verkauf – anders als beim Pakettransporter StreetScooter WORK XL – an Dritte vorerst nicht geplant?**

In der Vergangenheit haben wir sehr gute Erfahrungen damit gemacht, neue Fahrzeuge erst einmal in limitierter

Form intern zu erproben. Das heißt nicht, dass die Fahrzeuge technologisch noch nicht ausgereift sind. Es geht vielmehr darum, dass sie die Kundenbedürfnisse erfüllen.

Für den (H2) Panel Van haben wir schon sehr viele Anfragen. Wann der externe Verkauf startet, steht aber noch nicht fest. Ein Thema ist noch der Aufbau von Standorten und Infrastruktur, hier müssen wir sehr genau planen.

**Der H2 Panel Van bietet mit über zehn Kubikmetern Ladevolumen Platz für rund 100 Expresspakete. Für welche Einsätze eignet er sich damit noch?**

Unser Work XL bietet noch mehr Volumen und für bis zu 200 Kilometer Laufleistung am Tag reicht ein rein batterieelektrisches Fahrzeug aus. Bei einer deutlich höheren Reichweite ist der Brennstoffzellen-Range-Extender wie im H2 Panel Van interessanter. Das hängt immer vom Anwendungsfall ab.

**Die Fahrzeuge lassen sich schon mit dem Führerschein der Klasse B fahren. Was sind weitere Vorteile?**

Diese Ausnahmegenehmigung gilt generell für alle E-Fahrzeuge bis 4,25 Tonnen. Der Grund ist, dass sie schon allein über die Batterie ein höheres Grundgewicht haben. Ein Vorteil des Range Extenders ist neben der vergrößerten Reichweite, dass sich damit ausgerüstete Transporter in fünf bis acht Minuten nachtanken lassen, und zwar infrastrukturunabhängig auch im Stand. Dagegen müssen klassische E-Fahrzeuge an einem Ladepunkt über Nacht geladen werden.

**Wie unterscheiden sich die Betriebskosten von Verbrenner- und E-Fahrzeugen?**

Grundsätzlich sind E-Fahrzeuge effizienter als Verbrenner. Zudem sind sie deutlich wartungsärmer und bieten so eine bessere Verfügbarkeit, zeigen unsere Erfahrungen bei der Deutschen Post. Sogar der Bremsenverschleiß sinkt gegenüber verbrennungsmotorischen Transportern. So amortisieren sich E-Fahrzeuge trotz leicht höherer Anschaffungskosten zügig in den ersten Betriebsjahren. Wie schnell genau, hängt vom Modell ab.

**Wie gestaltet sich die Wartung eines Brennstoffzellenfahrzeugs und was ist in puncto Ladeinfrastruktur wichtig?**

Vereinfacht gesagt, handelt es sich um ein E-Fahrzeug mit Hochdrucktanksystem und Brennstoffzellensystem, das extrem wartungsarm ist. In Sachen Ladeinfrastruktur zählt Deutschland zu den Vorreitern: Bis Ende des Jahres soll es hierzulande 200 öffentliche Wasserstoff-tankstellen geben. Zusätzlich haben Unternehmen die Möglichkeit, eine eigene Tankinfrastruktur zu schaffen.

**Wie lässt sich das Lademanagement bei klassischen E-Fahrzeugen verbessern?**

Bei der Deutschen Post stellen wir über ein ausgeklügeltes Lademanagement-System sicher, dass an den Standorten die E-Fahrzeuge nacheinander geladen werden und die Netzanschlussleistung dabei nicht überschritten wird. Die Fahrzeuge melden sich dabei selbst, sobald sie ans Ladenetz angesteckt sind.

*Das Gespräch führte Anja Kiewitt*

### Zur Person: Jörg Sommer

Jörg Sommer ist seit April 2019 Vorstandsvorsitzender (CEO) der Aacheener StreetScooter GmbH, die seit 2014 eine 100-prozentige Tochter der DPDHL Group ist, seit 2017 ihre Elektro-Nutzfahrzeuge auch an Drittkunden vertreibt und 2018 einen zweiten Produktionsstandort in Düren eröffnete. Sommer verfügt über eine zehnjährige internationale Berufserfahrung im Bereich Elektromobilität. Unter anderem war der Manager Chef der Elektromobilitäts-Sparte von Volkswagen (VW) weltweit, und verantwortlich für die Geschäfte in diesem Segment von VW, Audi und anderen Konzernmarken in den USA, Europa und China. Vor seiner Zeit bei VW war er „Brand Director, Upper and Electric Vehicles“ bei der Renault Group. Davor arbeitete er in verschiedenen Managementpositionen bei Daimler. Sommer studierte Maschinenbau und Betriebswirtschaftslehre an der Technischen Universität Berlin und machte seinen MBA am MIT (Massachusetts Institute of Technology) in den USA.



Surrt durchs 9. Arrondissement der französischen Hauptstadt: Der MAN eTGE – Zwillingbruder des VW eCrafter – kommt auf über 120 km Reichweite

# Allzeit problemlos – und legal bis vor die Haustür

Das Angebot an geeigneten Fahrzeugen muss mit dem Wachstum von Online-Handel und innerstädtischem Lieferverkehr mithalten. Entsprechend nimmt die Auswahl an Transportern mit alternativen Antrieben zu. Zu den Platzhirschen im Van-Bereich haben sich Neulinge gesellt.

## KEP-Fahrzeuge (3,5-Tonner) mit alternativen Antrieben

- Citroën Berlingo
- Citroën Jumpy
- Citroën Jumper
- Dacia Dokker
- Fiat Fiorino
- Fiat Doblò Cargo
- Fiat Scudo
- Fiat Ducato CNG
- Fiat Ducato electric
- Ford Transit PHEV
- I See e-Vivaro
- I See e-Movano
- Iveco Daily NP
- Iveco Daily electric
- Maxus EV 80
- Mercedes-Benz eCitan
- Mercedes-Benz eVito
- Mercedes-Benz eSprinter
- MAN eTGE
- Nissan eNV 200
- Opel eVivaro
- Opel eMovano
- Orten ET 35 EF
- Orten ET 35 M
- Peugeot Partner
- Peugeot Expert
- Peugeot Boxer
- Renault Kangoo Z.E.
- Renault Master Z.E.
- Streetscooter L/XL
- Toyota Proace
- Volkswagen Transporter
- Volkswagen eCrafter

Sollte 2020 für die KEP-Branche hinsichtlich alternativer Antriebskonzepte tatsächlich zum Wahljahr werden? Zurzeit sprechen alle Zeichen dafür. Die etablierten Hersteller haben die letzten Jahre dazu verwendet, ihre leichten Nutzfahrzeuge einerseits entsprechend gesetzmäßig vorgeschriebenem Euro 6d-Temp nachzurüsten, dabei aber alternative Antriebe aus der Warteposition geholt und zahlreiche serienreife Fahrzeugkonzepte präsentiert.

So etwa der VW-Konzern, der den Zwilling des eCrafter, den MAN TGE, seit Spätsommer mitten in Paris im Kunden-



einsatz hat. Für den internationalen Expressdienstleister DHL Express befördert der eTGE auf der ersten und letzten Meile Pakete im 9. Bezirk der französischen Hauptstadt. Der Elektrotransporter ist im Fuhrpark des Standorts DistriGreen von DHL Express France integriert. Seine Nutzlast beträgt 950 kg, bei einem Ladevolumen von 10,7 m<sup>3</sup>. Die permanentmagneterregte Synchronmaschine im Motorraum leistet 100 kW. Im Einsatz in der Stadt oder unter stadähnlichen Bedingungen kommt der eTGE auf eine realistische Reichweite zwischen 120 und 140 km – auch wenn nach dem neuen Pkw-orientierten Prüfzyklus „WLTP“ lediglich 114 km ausgewiesen werden.

**Kälte fürs frische Gemüse**

Mercedes-Benz hatte für seine Platzhirsche Sprinter und Vito zur Digitalisierung, Elektrifizierung und Nachhaltigkeit ein völlig anderes Case-Study-Szenario gewählt. Gemeinsam mit dem Aufbauhersteller Kerstner wurde auf Basis des eVito der „Polarfuchs“, ein perfektes eGrocery-

Fahrzeug für den urbanen Raum, entwickelt. Es verfügt über einen elektrischen Antrieb und eine elektrisch betriebene Kühlanlage, sodass Lebensmittel lokal emissionsfrei ausgeliefert werden können. Clever: Die Kühlanlage wurde an das Fahrzeugbordnetz angeschlossen, wodurch sich der Bedarf an Zusatzbatterien minimieren lässt. Im September stellte der „Polarfuchs“ in einem vierwöchigen Pilotprojekt mit dem Kochbox-Anbieter HelloFresh in Belgien seine Alltagstaug-

lichkeit unter Beweis. Der eVito konnte die Temperaturen im Laderaum (Frischdienst) trotz bis zu 50 Belieferungen pro Tour zuverlässig halten und erfüllte damit erfolgreich den Einsatzzweck. „Das Konzept für die lokal emissionsfreie Lieferung von temperatursensiblen Produkten soll zukünftig auch auf andere Branchen und Baureihen erweitert werden“ – schreibt die Daimlerpresse zurecht. Was letztendlich aber nichts grundlegend Neues ist – auch nicht für Renault. Deren kleinstes



In Italien ein Renner: Fiat bietet seinen neuen Ducato als Alternative auch CNG-tauglich an



Der Große mit der Raute: Als Master ZE steht der überarbeitete Elektrovan seit Herbst bereit



**DER RICHTIGE WAB  
ZUR RICHTIGEN ZEIT  
AM RICHTIGEN STANDORT**

Als eines der führenden Container-Leasing-Unternehmen der Welt, bietet Seaco eine moderne Flotte von 13.000 Wechselbrücken (WAB)

Unsere Produkte und Dienstleistungen umfassen:

- Flexible Mietdauer und Finanzierungslösungen
- Stahlkoffer mit Rolltor, neu und gebraucht
- Mobile Wartungen und Reparaturen
- Deutschlandweites Depot- und Werkstättenetz
- Transparenz durch Telematiklösungen
- Alle ausgelieferten Einheiten mit gültiger UJV



ASCHAFFENBURG • BABENHAUSEN • BAMBERG • BERLIN • BREMEN • DORTMUND • DRESDEN • FRÖNDENBERG • HALDENLEBEN • HOHENKIRCHEN • KREMS • MAGDEBURG • OBERTRAUBLING • PASSAU • PHILIPPSTHAL • RIESA • SITTEISEN • SOJAU • UNTERFÖHRING



Nutzfahrzeug, der Cityvan Kangoo Z.E., bevölkert bereits seit 2017 auch deutsche Straßen. Seit Herbst gibt es den rein elektrischen Master Z.E. im frischen Look. Von den Schwestermodellen mit Verbrennungsmotor übernimmt er die modifizierte Front und das neu gestaltete Interieur mit vielen Komfortdetails. Dank Lithium-Ionen-Batterie mit einer Kapazität von 33 kWh und einem Elektromotor mit 57 kW/76 PS sollen Reichweiten über 190 Kilometer möglich sein.

#### K.-o.-Kriterium Batterie

Kann man die zentrale Funktion der Batterie bei BEV-Fahrzeugen der KEP-Branche entschärfen oder beeinflussen? Batteriekapazität und vor allem die Ladeinfrastruktur, um den Stromspeicher „just-in-time“ zu befüllen, sind grundlegende Kriterien im Liefergeschäft. Interessant hierzu ist der Ansatz von Ford:

Ford bietet seinen bewährten Transit der achten Generation als mild Hybrid sowie als PHEV-Variante an – hier arbeitet ein Benzinmotor als Range Extender



Ford

Dem neuen PHEV-Transit wurde der Stromspeicher aus den SUV-/Pkw-Modellen eExplorer bzw. eKuga eingesetzt. Knappe 60 km kommt der E-Antrieb

damit, dann schaltet sich im Standardmodus ein bewährter Ein-Liter-Benzinmotor zu – allerdings als reine „Befüllstation“. Damit vergrößert sich die Reichweite auf



DHL

Arbeitstier: Der Work XL-Streetscooter punktet mit 20 m<sup>3</sup> Ladevolumen, 1150 kg Zuladung



Daimler AG

Der vollelektrische Sprinter wurde im schwedischen Arjeplog einem Härte-test unterzogen



I See

Motor und Batterie der I See-Fahrzeuge erhalten eine Herstellergarantie von sieben Jahren

#### Aktuelle KEP-Fahrzeuge (3,5-Tonner) mit Euro 6d-(Temp)-Diesel

- |                          |                          |
|--------------------------|--------------------------|
| - Citroën Berlingo       | - Nissan NV 200          |
| - Citroën Jumpy          | - Nissan NP 300          |
| - Citroën Jumper         | - Nissan NV 400          |
| - Dacia Dokker           | - Opel Combo             |
| - Fiat Fiorino           | - Opel Vivaro            |
| - Fiat Doblò Cargo       | - Opel Movano            |
| - Fiat Scudo             | - Peugeot Partner        |
| - Fiat Ducato            | - Peugeot Expert         |
| - Ford Transit Connect   | - Peugeot Boxer          |
| - Ford Transit/Tourneo   | - Renault Kangoo         |
| - Hyundai H1             | - Renault Trafic         |
| - Hyundai H 350          | - Renault Master         |
| - Iveco Daily (3,5 t)    | - Škoda Roomster         |
| - Mercedes-Benz Citan    | - Toyota Proace          |
| - Mercedes-Benz Vito     | - Volkswagen Caddy       |
| - Mercedes-Benz Sprinter | - Volkswagen Transporter |
| - MANTGE                 | - Volkswagen Crafter     |

bis zu 500 km. Andere Wege geht der französische PSA-Konzern: Das ab dem kommenden Jahr angebotene Variantentrio Opel Vivaro, Peugeot Expert und Citroën Jumpy wird mit zwei Akkugrößen (50 und 75 kWh) geliefert und soll damit Reichweiten von 200 bzw. 300 Kilometer (gemäß WLTP) erreichen.

Diese rein elektrischen Versionen der Kompaktvans werden im nordfranzösischen Werk Hordain montiert – ausgestattet mit neuen Asynchronmotoren, die im Werk Trémery bei Metz vom Band laufen. Auch der Opel Combo soll als Elektrovan verfügbar sein, aber erst 2021. Aus dem PSA-Standort Valenciennes kommen aber nicht nur Citroën Jumpy und Peugeot Expert, sondern seit 2016 auch ein Toyota: Gemeinsam mit dem PSA-Konzern soll daher ab nächstem Jahr auch der Toyota Proace 2020 als BEV-Version gebaut werden. Badge engineer-

**KEP-Spezialauf-/ausbauer**

<b>Bott</b>	<a href="http://www.bott.de">www.bott.de</a>
<b>Humbaur</b>	<a href="http://www.humbaur.com">www.humbaur.com</a>
<b>Junge</b>	<a href="http://www.jf.eu">www.jf.eu</a>
<b>Kerstner</b>	<a href="http://www.kerstner.de">www.kerstner.de</a>
<b>Krone</b>	<a href="http://www.krone-trailer.com">www.krone-trailer.com</a>
<b>Lamar</b>	<a href="http://www.lamar.com.pl">www.lamar.com.pl</a>
<b>Saxas</b>	<a href="http://www.saxas.biz">www.saxas.biz</a>
<b>Smartbox</b>	<a href="http://www.smartboxbv.com">www.smartboxbv.com</a>
<b>Sommer</b>	<a href="http://www.sommer-online.de">www.sommer-online.de</a>
<b>Sortimo</b>	<a href="http://mysortimo.de">mysortimo.de</a>
<b>Spier</b>	<a href="http://www.spier.de">www.spier.de</a>

Anbieter Regal-/Innenausbausysteme mit Ladungssicherung

ing hat sich ja auch im italienischen Altessa bestens bewährt, wo im Fiat-Werk Sevel eineiige Zwillinge entstehen – Fiat Ducato und Citroën Jumper laufen dort vom gleichen Produktionsband.

**Auf Gas folgt elektrisch**

Im Spätsommer zeigte Fiat Professional in Turin erstmals den fertigen Ducato electric – zusammen mit dem Erdgasbetriebenen Ducato 140 Natural Power. Der dort eingebaute Drei-Liter-Methanmotor leistet 101 kW (136 PS) bei 2730 Umdrehungen pro Minute, entwickelt 350 Newtonmeter bei 1500 Umdrehungen pro Minute, was laut Fiat die Führungsrolle des Herstellers bei der Entwicklung dieser alternativen Fahrzeuge unterstreicht. Der Ducato 140 Natural Power ist Teil einer kompletten Serie von methangetriebenen Nutzfahrzeugen, die von Personenwagen bis hin zum Fiorino und dem Doblò reicht – in Italien sind CNG-Fahrzeuge weit verbreitet. Der Ducato electric hingegen basiert auf einer detaillierten, einjährigen Studie über die kundenspezifischen Einsatzzwecke der Fahrzeuge. Auch hier sollen modulare Batteriegrößen für verschiedene

Reichweiten sorgen. Damit sind 220 respektive 360 Kilometer (NEFZ-Zyklus) möglich, ebenso verschiedene Ladekonfigurationen. Kombiniert werden Geschwindigkeitsbegrenzung auf 100 km/h zur Optimierung des Energieverbrauchs, maximale Leistung von 90 kW und maximales Drehmoment von 280 Newtonmetern. Geplant sind Ladevolumina bis 17 m<sup>3</sup> sowie Zuladungen bis 1950 kg. Nissan setzt beim eNV 200 auf neue Batterietechnologie: Mit 40 kWh Batteriekapazität verspricht der Hersteller, mit einer einzigen Ladung bis zu 275 km (ebenfalls nach NEFZ) im Stadtverkehr zu fahren – das sind rund 60 Prozent mehr als mit der letzten Batteriegeneration. Zum Erreichen dieser Reichweite müssen B-Modus und ECO-Modus kombiniert werden.

**Neue Mitbewerber**

Orten, Maske, I See: Drei Neue wollen auf dem KEP-Markt mitmischen. Während Hersteller Orten für seine beiden mit Kastenaufbau ausgestatteten Fahrzeuge mit kurzen Ladezeiten (vier Stunden) und patentierter (EFA-S) Elektrifizierung wirbt, punktet der Maxus EV 80 mit seinem Preis. Rund 100 Fahrzeuge des chinesischen Herstellers sind bereits bei uns unterwegs. Unter dem Firmennamen I See haben sich drei Akteure zusammengefunden, die über Erfahrung in den Bereichen Elektromobilität, Produktion und Vertrieb verfügen: Der hessische Hersteller fertigt auf Opel-Basis eigene Elektrofahrzeuge, die durch ausgewählte Opel-Händler verkauft und gewartet werden. *Gerfried Vogt-Möbs, freier Journalist*



Maske

Frisches Gesicht aus Fernost: der Maxus EV 80, als Miet-/Kauffahrzeug bei Maske angeboten



Humbaur

Spezialaufbauer wie Humbaur können auf Wunsch auch den Streetscooter umrüsten



Orten

Neuer Mitbewerber im KEP-Markt: Orten ET 35 EF mit 110 kW und 650 Nm Drehmoment



VW

Darf nicht fehlen: die künftige, batterieelektrische VW Transporter-Version mit 82 kW/112 PS



Nissan

Bei uns im Dauertest: Der Nissan eNV wurde jetzt mit verbesserten Batterien ausgestattet



Hyundai

Hyundais H 350 kann dank fertigem Antrieb der erste KEP-Van mit Brennstoffzelle werden



Hyundai

Fuel in der Flasche: So könnte 2020 der Antrieb des H350 Fuel Cell Concept angeordnet sein

# Wer nicht liefert, ist geliefert!

Sie geben Ihren Kunden ein Lieferversprechen? Die CARGO direct GmbH hält es für Sie ein!

DIE FLEXIBLE LOGISTIK und Belieferung wird immer mehr zu einem wichtigen Marketinginstrument für Industrie und Handel. Jeder Auftrag gleicht einem Lieferversprechen. Wer dieses bei seinen Kunden nicht einlöst, ist schnell raus aus dem Spiel.

Setzen Sie auf uns – nicht auf Risiko!

Besser Sie gehen deshalb kein Risiko ein. CARGO direct ist seit Jahren auf zeitsensibel Transporte spezialisiert. Mit eigenem Fuhrpark können wir immer kurzfristig den richtigen Frachtraum reservieren. Auch auf Besonderheiten, wie zum Beispiel Kranverladungen, sind wir eingestellt. Ebenso auf kurzfristige



Änderungen im geplanten Transportablauf. Unser deutschsprachiges Fachpersonal bewältigt Anforderungen vor Ort.

Flexible Wünsche Ihrer Kunden? Mit uns können Sie punkten!

Ihre Ware ist fertig produziert, aber Ihr Kunde möchte noch nicht beliefert werden? Eine kurzfristige Lagerung mit anschließender termingerechter Zustellung könnte helfen?

Wir machen es möglich. An unserem Lager-Standort in Kassel bieten wir alle Möglichkeiten, um klassische Lagerung mit unseren Sonderkompetenzen bei Just-in-time-Transporten zu kombinieren. Von der termingerechten Ein- und

Auslagerung größerer Mengen ebenso wie die Ad-hoc-Zustellung von eingelagerten Ersatzteilen.

Mehr Informationen

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



Lager und Transport perfekt vernetzt

## OK TRUCKS – Top-Fahrzeuge aus 2. Hand

OK TRUCKS, als volle IVECO-Tochter, wurde 2015 ins Leben gerufen. Ziel war es, eine Marke aufzubauen, die ausschließlich auf den Vertrieb und die Vermarktung von IVECO-geprüften Gebrauchtfahrzeugen spezialisiert ist.

IVECO, ALS FAHRZEUGPARTNER für zahlreiche Transport- und KEP-Unternehmen, versorgt OK TRUCKS kontinuierlich mit erstklassigen Fahrzeugen aus zweiter Hand. Diese stehen anschließend, zertifiziert von Iveco und optional mit umfassenden original Iveco Service- und Garantieleistungen ausgestattet, unseren Kunden aus dem KEP-Bereich erneut zur Verfügung.

Alle Fahrzeuge werden umfangreich geprüft und klassifiziert. Um den Anforderungen der Kunden bestmöglich zu entsprechen, werden die Fahrzeuge abhängig von Alter, Laufleistung und den erforderlichen Wiederaufbereitungsmaßnahmen in drei verschiedene Kategorien eingeteilt –



OK TRUCKS bietet ein umfassendes Angebot an zuverlässigen gebrauchten Nutzfahrzeugen

Premium, Comfort und Basic. Je nach Bedarf und Budget unterstützt unser professionelles Verkaufsteam bei der Auswahl des am besten geeigneten Fahrzeugs für das jeweilige Einsatzgebiet. Neben einer großen Auswahl an Motorisierungen und Ausstattungsvarianten sind auch diverse Auf- und Ausbauten im Portfolio

sowie alle gängigen Services und Zusatzpakete (Garantie-, Finanzierungs- und Mobilitätsleistungen).

So bietet OK TRUCKS ein umfangreiches Angebot qualitativ hochwertiger Nutzfahrzeuge aus zweiter Hand und garantiert ausgezeichnete Sicherheit und Leistung mit dem OK TRUCKS-Zertifikat.



GO! Express & Logistics bietet für jede Versandanforderung die passende Lösung

GO! Express & Logistics

GO! Express & Logistics:

# Alles außer\_gewöhnlich

GO! Express & Logistics ist Europas größter konzernunabhängiger Anbieter von Express- und Kurierdienstleistungen.

**MIT EINEM WELTWEIT** operierenden Partner-Netzwerk sorgt das Unternehmen dafür, die besonderen Anforderungen seiner Kunden auf höchstem Leistungsniveau zu realisieren – an 365 Tagen im Jahr, 7 Tage die Woche und 24 Stunden am Tag.

### Logistik für besondere Ansprüche

Langjährige Erfahrung, große Kundennähe, ein leistungsstarkes Netzwerk und nicht zuletzt das außerordentliche Engagement seiner Mitarbeiter und Kurierere zeichnen den Logistikspezialisten aus. Mit einem hohen Maß an Eigenständigkeit und großem Handlungsspielraum sind die einzelnen Stationen in der Lage, flexibel auf die lokalen Gegebenheiten vor Ort und die individuellen Bedarfe der Kunden einzugehen. Vom Standard-Ser-vice Overnight-Express bis hin zu maßge-

schneiderten Logistiklösungen, die mit zahlreichen Zusatzleistungen ausgestattet werden können, gibt es für jede Versandanforderung die passende Lösung. Bei Bedarf werden ausgefeilte Logistikkonzepte erstellt, die sich in die Wertschöpfungskette der Kunden einfügen. Dadurch wird GO! auch speziellen Branchenanforderungen gerecht, wie sie zum Beispiel der pharmazeutische Bereich mit sich bringt. Diese Flexibilität macht das Logistikunternehmen außergewöhnlich. GO! versteht sich als Premium-Dienstleister und ist qualitätsführend auf dem KEP-Markt, was in höchsten Performance-Raten und niedrigsten Schadenquoten zum Ausdruck kommt. Das Qualitätsversprechen gegenüber den mehr als 77.000 Kunden ist für jeden einzelnen Mitarbeiter täglicher Ansporn in der Arbeit.

### Leistungsstarkes Netzwerk

Das Bindeglied aller Stationen und das Herzstück des GO! Systems ist das zentrale Sortierzentrum im hessischen Niederaula, das im letzten Jahr mit einer Investitionssumme in zweistelliger Millionenhöhe aufwendig erweitert wurde. Die Hauptumschlagbasis ist Sammel- und Knotenpunkt aller Sendungen, die nicht über die regionalen oder internationalen Umschlagzentren abgewickelt werden. Neben dem Zentral-HUB sind Regio-HUBs in Hannover, Köln/Bonn, Frankfurt, Gera, Heilbronn und Linz/Österreich in das System eingebunden. 1400 Mitarbeiter und 3000 Kurierere sorgen für einen reibungslosen Transport der jährlich mehr als sieben Millionen Sendungen.

### Nachhaltige Lösungen im Fokus

GO! engagiert sich für eine ausgewogene Balance zwischen ökonomischem Geschäftsbetrieb und ökologischem Wirtschaften. Mit diesem Anspruch arbeitet das Unternehmen stetig daran, das Verkehrsaufkommen und den Schadstoffausstoß für den Transport der Sendungen so gering wie möglich zu halten. Dabei spielen insbesondere die Modernisierung der Flotte, der Einsatz von urbanen Lastenrädern in Großstädten und Ballungszentren sowie Tests alternativ betriebener Fahrzeuge eine wichtige Rolle.

Weitere Informationen unter:

[www.general-overnight.com](http://www.general-overnight.com)

## Zahlen/Daten/Fakten

- Gründung: 1984
- Beschäftigte: 1400 Mitarbeiter, 3000 Kurierere
- Stationen in Europa: über 100 GO! Stationen
- Europa und weltweit: Partnernetzwerk
- Sendungsvolumen  
Overnight-Sendungen: > 7,0 Millionen in 2018
- Umsatz: > 320 Millionen Euro
- Kunden: > 77.000
- HUB/Regio-HUB: 1 Zentral-HUB, Niederaula; 6 Regio-HUBs in Hannover, Bonn, Heilbronn, Gera, Frankfurt am Main und Linz/Österreich
- extraspäte Cut-off-Zeiten: z. B. im Zentral-HUB standardmäßig bis Mitternacht

# KOSTENLOS WERKTÄGLICH INFORMATIV

verkehrs   
RUNDSCHAU

Jetzt anmelden unter [www.verkehrsrundschau.de/newsletter](http://www.verkehrsrundschau.de/newsletter)

Jetzt Newsletter  
gratis bestellen!

[www.verkehrsrundschau.de/newsletter](http://www.verkehrsrundschau.de/newsletter)

Newsletter  
3. Juli 2018

verkehrs   
RUNDSCHAU

Aktuelle News für Spedition, Transport und Logistik

Hallo Herr Homburger,

wie viel Zeit vergeudet ein Lkw eigentlich an der Rampe? Die VerkehrsRundschau geht dieser Frage genauer nach und erhebt die entsprechenden Benchmarks - zu Wartezeiten, aber auch zu Lohnkostensätzen für Lkw-Fahrer pro Tag und mehr. Wo die Daten zu finden sind und welchen Beitrag diese zur Marktorientierung leisten können, lesen Sie in unserem heutigen Newsletter.

## NEWS



### UMWELTAUSSCHUSS IM BUNDESRAT EMPFIEHLT MAUT FÜR FAHRZEUGE AB 3,5 TONNEN

Nach Ansicht des Gremiums sollten die Mautentnahmen nicht ausschließlich für den Straßenausbau, sondern auch für eine Finanzierung der Verlagerung von Transporten auf die Schiene verwendet werden.

Night Star Express

# Nachtexpress vom Spezialisten

Ein Kurzinterview mit Matthias Hohmann, Geschäftsführer von Night Star Express.

**MATTHIAS HOHMANN IST** Geschäftsführer des erfolgreichen Logistikunternehmens „Night Star Express“. Die Zustellung erfolgt in der Nacht ohne Empfangsbestätigung. Die Kunden erwarten Zuverlässigkeit und Ehrlichkeit, sagt Hohmann – und genau darin liegt die Stärke seines Unternehmens.

## Wie läuft eine Lieferung bei Night Star Express ab?

Zu unseren Kunden zählen namhafte Hersteller aus den Bereichen Automotive, Agrartechnik und Baumaschinen. Die benötigen natürlich einen schnellen und zuverlässigen Service – und den erhalten sie von uns. Wir holen die Sendungen am späten Nachmittag oder am frühen Abend ab.

Je nach Standort ist auch eine spätere Abholung möglich. In unseren Umschlagsbetrieben werden sie auf die einzelnen Touren umverteilt, in die jeweilige Region und dann direkt zum Empfänger gebracht. Mit jedem Kunden vereinbaren wir einen Ablageort. Das kann die Werkstatt sein oder auch ein von uns installiertes Depot.



Night Star Express

Matthias Hohmann, Geschäftsführer von Night Star Express

## Wie kommen Sie in die abgeschlossenen Gebäude bei Ihren Kunden?

Wir haben von jedem Ablageort anonymisierte Schlüssel, die die Fahrerin oder der

Fahrer mit sich führen. Wir liefern aber auch direkt in Technikerfahrzeuge. Das ist für die Techniker eine riesige Zeitersparnis. Sie müssen morgens nicht mehr in die Werkstatt fahren, gegebenenfalls noch auf die Lieferung von Teilen warten, sondern können direkt losfahren zum Kunden.

## Geben die Techniker Ihnen ihre Autoschlüssel?

Im Moment stellen wir noch viel mit Schlüsseln zu. Die schlüssellose Lieferung ist ein wachsender Markt, an dessen Weiterentwicklung wir uns aktiv beteiligen. Wir sind stolz, Partner der größten Innovationsentwickler zu sein, die Fahrzeuge mit der Technik zur schlüssellosen Lieferung ausstatten. Wir haben mehrere gemeinsame Kunden, die bereits einen Teil ihrer Technikerfahrzeuge auf die schlüssellose Zustellung umgestellt haben.

## Was bewegt Night Star Express aktuell? Welche Themen beschäftigen Sie 2019?

Wir treiben zum Beispiel die Digitalisierung in unserem Unternehmen aktiv voran, um für unsere Kunden up to date zu sein und um Abfahrtszeiten, Abläufe und Zustellungen immer weiter optimieren zu können. Auch für unsere Fahrerinnen und Fahrer werden immer wieder Vorgänge vereinfacht, um für sie eine Arbeitserleichterung zu erreichen. So können zum Beispiel Streckenverläufe, vereinbarte Depotplätze oder Nachrichten über Straßensperrungen oder Staus direkt auf dem Hand-Scanner nachgelesen werden.

Auch in den Bereichen Sendungsverfolgung und Retouren-Management bauen wir unsere speziell programmierten Onlineservices weiter aus. Mit wenigen Klicks können unsere Kunden ihren Auftrag eingeben, Empfängerdaten bearbeiten und Retouren beauftragen.



Night Star Express

Night Star Express ist Spezialist für zeitkritische Nachtexpress-Lösungen, quittungslos in der Nacht

# Alternative Briefdienstleister werden immer beliebter

Der deutsche Briefmarkt zeigte sich im Jahr 2018 leicht rückläufig. Das belegt der Jahresbericht der Bundesnetzagentur. Gewinner sind hingegen private Briefdienstleister wie Postcon: Entgegen der allgemeinen Marktentwicklung sieht die Bundesnetzagentur eine Steigerung bei Umsatz und Marktanteil für den alternativen Briefmarkt.



Postcon ist Deutschlands zweitgrößter Briefdienstleister und Spezialist für Geschäftspost

**MIT NUR EINEM** Schritt viel Geld sparen? Das geht. Geschäftskunden können dazu den Briefdienstleister wechseln. Und das tun sie auch, wie die Zahlen der Bundesnetzagentur belegen. Entgegen dem Markttrend rechnet die Behörde für die Wettbewerber der Deutsche-Post-Gruppe mit einem Umsatzwachstum von 1,3 Milliarden Euro im Jahr 2017 auf 1,4 Milliarden Euro im Jahr 2018. Die Sendungsmengen stiegen von 2,6 auf 2,8 Milliarden, während die Deutsche Post beim Volumen verloren hat – getrieben durch steigende Preise bei zugleich weniger Service im Wettbewerbsvergleich.

Damit erreicht der alternative Briefmarkt aus Sicht der Regulierungsbehörde im Jahr 2018 einen Marktanteil von 15,8 Prozent. Der alternative Briefmarkt ist also

trotz bundesweit rückläufiger Mengen gut aufgestellt und Briefdienstleister wie Postcon für immer mehr Kunden eine echte Alternative.

## Wettbewerb stärken

Diesen Wettbewerb will das Bundeswirtschaftsministerium mit einer Reform des Postgesetzes stärken, Konkurrenten der marktbeherrschenden Post sollen deutlich bessere Möglichkeiten bekommen. „Das belebt das Geschäft, und davon profitieren letztendlich die Kunden“, so heißt es seitens Postcon. Unter dem neuen Eigentümer – der stark wachsenden Beteiligungsgesellschaft Quantum Capital Partners – wollen die Post-Profis weiter wachsen. Die Erfolgsformel bleibt: günstiges Porto plus gute Leistungen, Brief für Brief.

Denn der zweitgrößte Briefdienstleister Deutschlands positioniert sich mit der günstigen und zuverlässigen Zustellung vom Geschäfts- und Behördenbrief über Infopost-Sendungen bis hin zu werbewirksamen Mailings.

Kunden, die ihre Post mit Postcon versenden, schätzen vor allem die niedrigen Portopreise und berichten von Einsparungen von 20 Prozent und mehr. Wie viel sich im Einzelfall sparen lässt, hängt allerdings von den Volumina und Laufzeiten ab. So gewährt die Post für Profis bei zeitunkritischen Sendungen attraktive Extra-Rabatte.

## Leistungsfähige Briefzustellung

Dass der Briefdienstleister sein Handwerk versteht, beweisen mehr als eine Milliarde zugestellter Sendungen pro Jahr, vom Geschäftsbrief über Kataloge und Mailings bis zur briefkastenfähigen Warensendung. Geschäftskunden, Druckdienstleister und der öffentliche Sektor profitieren von hoher Beratungskompetenz, ganzheitlichen Lösungen und maßgeschneiderten, preisattraktiven Produkten aus einer Hand.

In Deutschland erreicht Postcon mit Dritten bundesweit jeden Haushalt: mit zehn Sortierzentren, etwa 1.200 eigenen Zustellern im Rheinland und Ruhrgebiet, knapp 900 Zustellern über die 100-prozentige Tochtergesellschaft PIN Mail in Berlin sowie unter anderem rund 120 Zustellpartnern. Insgesamt beschäftigt Postcon rund 3.500 Mitarbeiter, über Beteiligungen rund 1.800 weitere Mitarbeiter. Weitere Informationen unter:

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



## Routenoptimierung

# tiramizoo spart bis zu 30 Prozent auf letzter Meile

Die auf Routenoptimierung für die letzte Meile spezialisierte tiramizoo GmbH präsentiert drei neue SaaS-Lösungen für KEP-Anbieter und Flottenbetreiber. Mit der nutzungsabhängig berechneten Software können die Zustellkosten sowie der CO<sub>2</sub>-Ausstoß im innerstädtischen Bereich um bis zu 30 Prozent gesenkt werden.

**ALS PIONIER FÜR** Same Day Delivery verfügt tiramizoo über mehr als zehn Jahre praktische Erfahrung in der taggleichen Anlieferung von Waren in der urbanen Logistik. Auf dieser Basis hat das Münchener Unternehmen einen eigenen Algorithmus entwickelt, der speziell auf der letzten Meile ein großes Einsparpotenzial ermöglicht.

Mit seinen Lösungen richtet sich tiramizoo in erster Linie an Flottenbetreiber mit Nutzfahrzeugen, die im Stadtgebiet eingesetzt werden. Darunter fallen vor allem auch die klassischen KEP-Dienstleister.

**Neue Softwarelösungen für die Citylogistik** Mit den drei neuen Softwarelösungen Route Optimizer, Delivery Manager und Last Mile Master deckt das Unternehmen unterschiedliche Anforderungen ab: Mit

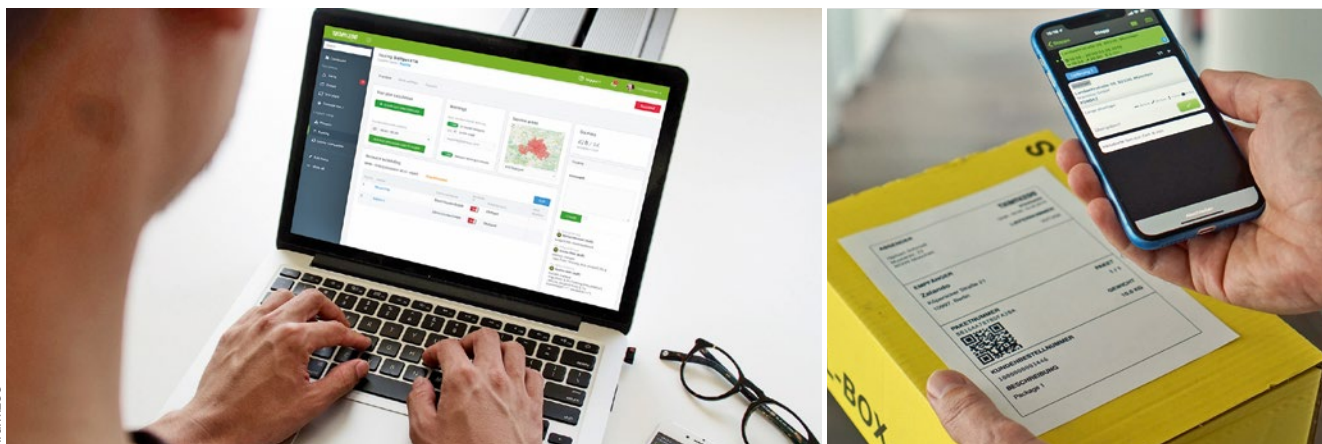
dem Route Optimizer kann der für die Last Mile entwickelte Algorithmus schnell und einfach genutzt werden. Dabei muss der Nutzer die Empfängerdaten lediglich per API-Schnittstelle oder csv-Upload an tiramizoo übermitteln. Dort wird die optimierte Route errechnet und anschließend einsatzbereit an den Kunden zurückgesendet. Für den Fall, dass eine fixe Flotte optimiert werden soll, kann das tiramizoo Capacity Management hinzugebucht werden: Hier beginnt die logistische Optimierung bereits bei der Auftragsannahme.

Die Lösung Delivery Manager beinhaltet eine komplette SaaS-Lösung, mit der die Kunden ihre Flotten und Routen selbst aussteuern und dabei viele Features nutzen können. So ist hier zum Beispiel die tiramizoo Fahrer-App enthalten oder die

Anbindung an einen Online-Shop. Damit ermöglicht der Delivery Manager die Digitalisierung der lokalen Auslieferungsprozesse und eine große Transparenz inklusive der aktuellen Bestell- und Lieferstatus sowie der Zustellnachweise. Speziell im eCommerce kann dadurch eine starke Kundenbindung erreicht werden. Diese SaaS-Lösung ist sehr leicht zu implementieren und zu administrieren.

Die dritte Neuheit ist der Last Mile Master, der die komplette tiramizoo suite beinhaltet. Diese SaaS-Lösung ermöglicht eine vollumfängliche, selbstständige Nutzung der tiramizoo-Plattform. Der „Control Tower“ bietet den Überblick über alle Funktionen und ermöglicht das optimale Aussteuern aller Lieferungen bis ins Detail.

Mehr Informationen: [www.tiramizoo.com](http://www.tiramizoo.com)



Mit den drei neuen Softwarelösungen Route Optimizer, Delivery Manager und Last Mile Master bietet tiramizoo auch KEP-Dienstleistern verschiedene SaaS-Angebote für die unterschiedlichen Anforderungen der Citylogistik



## Gehen Sie neue Wege bei der Mitarbeitersuche



Schnell und gezielt  
Fahrer und Fachkräfte für  
Ihr Unternehmen finden



Große Reichweite in  
der Branche durch  
den TRUCKER



Stellenanzeige sofort und  
unkompliziert mithilfe von  
Textbausteinen erstellen



Belohnen Sie den Empfehler  
mit einer Prämie für die Ver-  
mittlung eines qualifizierten  
Mitarbeiters



Inserate werden  
automatisch in  
12 Sprachen übersetzt



Profitieren Sie ab einer  
Anzeigenlaufzeit von 90  
Tagen von Schaltungen auf  
google ads und facebook



**Vielzahl an Bewerbungen  
durch Empfehlungs-  
marketing**

*Jetzt inserieren!*