



Aufbruch auf der letzten Meile

Die KEP-Branche wird kreativ



Umgenutzte Parkhäuser, Flex-Hubs, Lastenräder:
So gelangen Pakete künftig zum Empfänger

KEP-Spezial

Themenspezial

Verkehrsrundschau 16-17 | 2019

KEP-Spezial

Themenspezial

VerkehrsRundschau 16-17 | 2019



Trans-o-flex

Ist die Haustür-Paketzustellung bald Luxus?

AM WOCHENENDE ONLINE BESTELLT, Montag nach Hause geliefert. Dieser heute selbstverständliche, kostenlose Service könnte bald der Vergangenheit angehören. Laut der Analyse „Letzte Meile 2028“ der Strategieberatung Oliver Wyman wird die Haustürzustellung schon in zwei Jahren ein Luxusgut sein. Grund sind die durch die wachsende Menge an Paketen rasant steigenden Personalkosten und der gleichzeitige wettbewerbsbedingte Druck auf die Preise. Verschärft wird das Kostenproblem durch stark schwankende Paketmengen, die täglich ausgeliefert werden: Montags und dienstags ist die Paketflut besonders groß, an anderen Wochentagen werden deutlich weniger Lieferfahrzeuge gebraucht. Bisher konnten sich Preissteigerungen im Markt zwar nicht durchsetzen, weil der Wettbewerbsdruck im Bereich der letzten Meile enorm ist. Doch das könnte sich sehr bald ändern. Denn bis 2028 wird sich die Anzahl an auszuliefernden Paketen in Deutschland laut der Studie verdreifachen, von 3,5 Milliarden Paketen im Jahr 2018 auf bis zu neun Milliarden Pakete. Damit steigt auch der Bedarf an Fahrern auf bis zu 200.000. Zum Vergleich: Im vergangenen

Jahr waren es noch 90.000. Um dem sich verschärfenden Fahrermangel zu begegnen, ist laut der Wyman-Analyse eine Anhebung der Stundenlöhne von aktuell rund 15 Euro auf bis zu 30 Euro erforderlich. In der Folge werden die direkten Kosten pro Paket von 2,50 Euro auf 4,50 Euro klettern.

Auch weil nicht alle Verbraucher bereit sein werden, den höheren Preis für die Zustellung an der Haustür zu bezahlen, müssen Paketdienstleister jetzt neue Wege im Bereich der letzten Meile einschlagen. Eine Alternative kann die sogenannte Multi-Drop-Zustellung sein, bei der mehrere Pakete auf einmal an Paketautomaten oder -shops ausgeliefert werden. Auch durch eine flexiblere Depot- und Hub-Struktur können Paketdienstleister der Studie zufolge Einsparungen von bis zu 20 Prozent erzielen. Welche weiteren Möglichkeiten es gibt und wie sich die KEP-Dienstleister selbst die letzte Meile von morgen vorstellen, erfahren Sie in diesem KEP-Spezial.

Viel Vergnügen bei der Lektüre
Ihre Redaktion



Frankfoeremmann/Sven Simon/
Picture-alliance



Hermes



UPS

4 Mit Übersicht: Neue Ideen für die City-Logistik

Angesichts der wachsenden Paketflut bei gleichzeitig sinkenden Durchschnittserlösen feilen die KEP-Anbieter an ihren Zustellkonzepten

8 Wachstumstreiber Intralogistik

Deutschlandweit entstehen mehr, dafür kleinere Anlagen, die hoch automatisiert und vor allem flexibel sind

10 Im Gespräch: Gerd Seber von DPD

„Eine weitere Automatisierung der Paketzustellung wird kommen“, ist der Group Manager City Logistics & Sustainability überzeugt

12 Nachrichten

Neue Produkte und Lösungen für die KEP-Branche

13 Postcon

Deutschlands zweitgrößter Briefdienstleister will bis 2021 in der Zustellung komplett auf fossile Brennstoffe verzichten

14 Rytle

Das Joint Venture bietet ein Komplettsystem für die letzte Meile: elektrisch betriebene Cargo Bikes, autarke mobile Depots und standardisierte Transportboxen

15 Seaco

Die Hamburger präsentieren ein neues Mietmodell für Wechselbrücken, das saisonale Schwankungen in der Paketbranche berücksichtigt

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, Anett Möller

Layout: Heike Friedl

Titelfotos: GLS (o.), Picnic, Hermes, DPD (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.

Aufbruch auf der letzten Meile

Aus dem dynamischen Onlinehandel und der daraus resultierenden Paketflut ergeben sich vielfache Herausforderungen für KEP-Anbieter. Sie feilen vor allem an neuen Konzepten für die **City-Logistik**.

DER E-COMMERCE IST hierzulande angekommen: Über 90 Prozent aller Deutschen kaufen mindestens einmal pro Jahr online ein, jeder Dritte sogar mehrmals pro Woche. Statt samstags in die Innenstadt zu fahren, shoppt der Bundesbürger lieber abends gemütlich auf der Couch. Überproportional legten dabei im vergangenen Jahr die Warengruppen „Einrichtung“, „Täglicher Bedarf“ – darunter Lebensmittel – und „Unterhaltung“ zu, zeigen Zahlen des Bundesverbands

E-Commerce und Versandhandel Deutschland (bevh). Der Bruttoumsatz im E-Commerce 2018 ist demnach erneut zweistellig um 11,4 Prozent auf 65,1 Milliarden Euro gewachsen. „Dass trotz der Zuwächse die Zustellung weitgehend problemlos funktionierte, ist der Leistung der Mitarbeiter in den Logistikzentren und Zustellorganisationen zu verdanken“, betont bevh-Hauptgeschäftsführer Christoph Wenk-Fischer. Je stärker der Onlinehandel wächst, desto

größer wird aber auch das Problem mit Retouren und Verpackungsmüll. Die jüngste Zufriedenheitsstudie des Händlerbunds, der jährlich mehr als 700 mittelständische Onlinehändler befragt, ergab, dass jeder fünfte eine Retourenquote über fünf Prozent verzeichnet. Ein Grund ist für den Verband das freimütige Bestellverhalten der Kunden. Und die Konsummuster der Verbraucher werden anspruchsvoller: Sie wünschen sich eine immer schnellere, flexiblere und



E-Commerce boomt: Überproportional wuchs 2018 etwa die Warengruppe Lebensmittel

Picnic



bevh

„DASS TROTZ DER ZUWÄCHSE DIE ZUSTELLUNG PROBLEMLOS FUNKTIONIERTE, IST DIE LEISTUNG DER ZUSTELLORGANISATIONEN“

Christoph Wenk-Fischer,
Hauptgeschäftsführer, bevh

bequemere Lieferung bis an die Haustür, natürlich ohne Zusatzkosten. Die internetaffinen Millennials im Alter von 22 bis 29 Jahren präferieren darüber hinaus Liefermöglichkeiten am gleichen Tag („Same-Day“) bis hin zur gleichen Stunde („Same-Hour“).

Vom Boom im Onlinehandel profitieren zwar auch die Kurier-, Express- und Paketdienste (KEP), die für den physischen Warentransport zum Endkunden sorgen. Eine große Herausforderung für sie sind aber die Verkehrssysteme, die mit dem wachsenden Warenverkehr noch nicht mithalten können. Jährliche staubedingte Wartezeiten von 51 Stunden in München oder 44 Stunden in Berlin machen deutlich, dass die städtische Infrastruktur vielerorts schon heute überlastet ist. Die zunehmende Verstärkung dürfte das noch verschärfen: Leben zur Jahrtausendwende drei Viertel aller deutschen Bürger in Städten, werden es 2020 voraussichtlich 77,5 Prozent sein. Die UN geht bis 2050 sogar von 84,3 Prozent aus.

Städtische Infrastruktur am Limit

Auch für den Umschlag von KEP-Sendungen fehlt es an Platz in der City. Dabei ist im Vergleich zu einem Kauf im stationären Handel für einen Onlinekauf bis zu dreimal mehr Lagerfläche nötig, zeigt eine Untersuchung der Deka-Gruppe. Es sind also kreative Lösungen gefragt. Immer wieder diskutieren Experten beispielsweise eine gemeinsame Zustellung mehrerer Paketdienste. Sowohl einer konsolidierten Zustellung als auch einer gemeinsamen Nutzung von internen Daten steht bislang jedoch eine mangelnde Kooperationsbereitschaft der Dienstleister gegenüber. Sie fürchten den Verlust ihres Wettbewerbsvorteils. Dabei ließe sich mit

Löhne der Paketzusteller seit 2007 gesunken

Trotz des Booms in der Branche ist das mittlere Bruttomonatsentgelt der Paketzusteller laut einem Bericht der „Rheinischen Post“ (RP) von 2007 bis 2017 um 13 Prozent von 2859 auf 2478 Euro geschrumpft, während die Entgelte in der Gesamtwirtschaft um 23,7 Prozent gestiegen sind. Da die Statistik ausländische Subunternehmer nicht erfasst, sehe die Realität sogar „noch düsterer“ aus. Immer wieder gerät die KEP-Branche wegen Dumpinglöhnen in die Schlagzeilen. Nur zwei der fünf großen Paketdienste in Deutschland arbeiten überwiegend mit eigenen Zustellern. Ansonsten werden fast ausschließlich Subunternehmen eingesetzt, die zunehmend mit Beschäftigten aus Osteuropa arbeiten, stellt die Dienstleistungsgewerkschaft Verdi fest. In vielen Bundesländern haben jüngst Kontrollen von Zoll und Polizei zu Ermittlungen gegen diese Subunternehmen geführt. Verstöße gegen das Mindestlohn- oder das Arbeitszeitgesetz, Steuerhinterziehung wegen unzulässig im Ausland angemeldeter Fahrzeuge, Urkundenfälschung und illegales Einschleusen von Ausländern stehen im Fokus der Ermittler.

FORDERUNGEN NACH EIGNUNGSPRÜFUNGEN FÜR SUBUNTERNEHMER

Der Grund dafür sei der extreme Kostendruck, vor allem im B2C-Segment, gepaart mit einer unzureichenden Qualifikation der Zustellpartner, sagte Andreas Schumann, Vorstandsvorsitzender des Bundesverbands der Kurier-Express-Post-Dienste (BdKEP), im Interview in VR 12/2019. Dass sie mangels betriebswirtschaftlicher Kenntnisse zu schlecht verhandelt haben, realisierten die Subunternehmer oft erst dann, wenn die Erlöse nicht mehr reichen, um die Kosten zu decken. „Bewusst oder unbewusst können dann Verstöße auftreten“, so Schumann. Um Abhilfe zu schaffen, sei ein Mix aus verbindlicher Eignungsprüfung, erweiterten Haftungsregelungen und Kontrollen nötig. „Dazu gehört auch, dass die Unternehmer verstehen, was die Mehrwertsteuer ist, und der deutschen Sprache mächtig sind. Nur so können sie Gesetze verstehen und befolgen. Aktuell ist das keine Zugangsvoraussetzung, um als Unternehmer tätig werden zu können“, betont der Verbandsvertreter.

DISKUSSIONEN UM VERSCHÄRFTE NACHUNTERNEHMERHAFTUNG

Eine allgemeine Haftung des Generalunternehmers für das Tun oder Lassen seiner Nachunternehmer, wie sie Politiker seit Wochen diskutieren, lehnt er aber ab. „Wählt ein Unternehmen allerdings nicht sorgfältig seine Partner aus, dann sollte ihn die Generalunternehmerhaftung treffen“, fordert der Verbandschef. Ein positives Signal im Kampf gegen den Niedriglohnwettbewerb in der Branche kommt derzeit aus Bonn: Verdi und der Marktführer Deutsche Post DHL haben Ende März vereinbart, die rund 13.000 Beschäftigten der 46 Regionalgesellschaften, der DHL Delivery GmbH, zum 1. Juli 2019 aus dem Geltungsbereich der regionalen Tarifverträge für Spedition und Logistik in die Haustarifverträge der Deutschen Post AG überzuleiten. 2015 waren die Regionalgesellschaften gegründet worden. Die für sie geltenden Flächentarifverträge lagen zum Teil deutlich unter den Entgelten der Konzernmutter. Die ehemaligen Delivery-Beschäftigten erhalten künftig ein 13. Monatsentgelt, eine betriebliche Altersversorgung, Kündigungsschutz und eine deutlich bessere Entgeltperspektive. akw



Immer wieder gerät die KEP-Branche wegen Dumpinglöhnen in die Schlagzeilen

Frankl/Boermann / Sven Simon / picture-alliance

City-Logistik: Lösungsansätze auf einen Blick

1. UMNUTZUNG VON BESTANDSIMMOBILIEN

a) Brachliegende Gewerbeeinheiten und ausrangierte Super- und Fachmärkte

- weisen meist nicht alle erforderlichen Eigenschaften eines Logistikgebäudes auf, sind aber als Urban- und Micro-Fulfillmentcenter nutzbar

b) Parkhäuser oder Tiefgaragen

- Nutzung unausgelasteter Parkhäuser oder Tiefgaragen (etwa frühmorgens oder nachts) schafft Logistikfläche und entlastet innerstädtischen Verkehr

c) Ausgediente Industrieanlagen

- Aufgegebene Industrieanlagen, Güterbahnhöfe oder Tankstellen weisen eine gute infrastrukturelle Anbindung auf

2. INNOVATIVE NUTZUNGSKONZEPTE

a) Mehrgeschossigkeit

- bietet attraktives Kosten-Nutzen-Verhältnis (Kosten stehen höherer Flächennutzung bei bis zu 70 Meter hohen Gebäuden gegenüber) und effiziente Intralogistik ermöglicht Zeiteinsparungen; entgegen stehen strikte baurechtliche Regularien

b) Multi-Tenant-Objekte

- Mehrfachnutzung von Objekten durch verschiedene Parteien (besserer Ausgleich von Schwankungen in individuellen Lagerflächenbedarfen); entgegen steht die Notwendigkeit der Kooperationsbereitschaft der Parteien

c) Mischnutzungsobjekte als Kompromisslösung

- Verschiedene Nutzungsformen (Produktion, Logistik, Büro) in einem Objekt, wodurch Synergieeffekte entstehen; Bauweise idealerweise modular, wodurch Mehr- oder Minderbedarf flexibel skalierbar ist

d) Paketstationen

- lassen sich gebündelt beliefern und Kunde kann Abholzeitpunkt selbst bestimmen; die Haustürbelieferung wird vom Kunden jedoch vorgezogen

3. MOBILE FLÄCHENKONZEPTE

a) Mikro-Depots

- Engmaschiges Aufstellen von als Mikro-Depot dienenden Containern oder Lieferwagen (circa 15 bis 25 m²) verkürzt letzte Meile und ermöglicht teilweise Substitution von Logistikimmobilien
- Besonders im innerstädtischen Raum geeignet; entgegen steht mangelnde Rechtssicherheit (benötigen Sondernutzungsgenehmigungen)

b) Flex-Hubs

- Modularer Aufbau einfach zu verbindender Container ermöglicht bedarfsgerechte Flächenskalierung
- Sinnvollster Einsatzort sind dezentral gelegene Gewerbegebiete; entgegen stehen baurechtliche Regularien

4. INNOVATIVE ZUSTELLUNGSFORMEN

a) Nächtliche Belieferung

- Ausgeführt von elektrischen Fahrzeugen, Stadtverkehr wird so entlastet, Lärm und Abgase werden reduziert; entgegen stehen strikte Regularien

b) Lastenräder

- ermöglichen flexibleres Zustellen (etwa durch Fußgängerzonen oder verkehrsberuhigte Bereiche) und können Lieferwagen teils ersetzen

c) Autonome Drohnen und Roboter

- könnten Paketströme in die Luft verlagern oder Zusteller entlasten; Hemmnisse: Technologiekosten und regulatorische Vorgaben

akw

Quelle: NORD/LB-Studie „City-Logistik – Konzepte für die letzte Meile“



Auch GLS erprobt Mikrodepots in Kombination mit E-Bikes (Bild) und E-Vans

denen KEP-Dienstleister freie Kapazitäten ihrer Zustellflotte offenlegen, damit diese durch andere Anbieter genutzt werden können. Davon könnten vor allem die kleineren Player profitieren.

Mit 57 Prozent Marktanteil ist DHL, gemessen an der Paketmenge, nach wie vor der Branchenprimus, gefolgt von Hermes (30 Prozent). Mit deutlichem Abstand folgen DPD (sieben Prozent), UPS (drei Prozent) und GLS (ein Prozent). Analog dazu entfielen 2016 mehr als zwei Drittel aller Umsätze auf DHL, schätzt der Bundesverband der Kurier-Express-Post-Dienste (BdKEP).

KEP-Umsätze wachsen unterproportional

Für das vergangene Jahr rechnet der Bundesverband Paket und Expresslogistik (BIEK) mit einem Sendungsvolumen von 3,53 Milliarden. Bis 2022 erwarten die Experten ein Volumen von mehr als 4,3 Milliarden Sendungen. Laut der „KEP-Studie 2018“ des BIEK wuchs auch der Gesamtumsatz der Branche 2017 um 4,9 Prozent zum Vorjahr auf 19,4 Milliarden Euro. Demnach hat sich das Paketaufkommen zwischen 2000 und 2018 mehr als verdoppelt. Im gleichen Zeitraum sind die Umsätze aber nur unterproportional um rund 93 Prozent gestiegen.

Die Folge ist ein enormer Kostendruck in der Branche, die sich immer wieder auch Lohndumpingvorwürfen ausgesetzt sieht (siehe Kasten auf Seite 5). „Unsere Branche hat ein grundsätzliches Problem, weil die Zustellung zu gering bezahlt wird“, klagt Postchef Frank Appel.

Der Branchenführer Deutsche Post musste zuletzt einen Gewinneinbruch im Paketgeschäft verkraften und will nun deutliche Preiserhöhungen durchsetzen. Die individuell vereinbarten Konditionen mit Firmenkunden stiegen im Januar überdurchschnittlich an. Auch die anderen Dienste drehen bei Großversendern an der Preisschraube: Hermes hatte zum Beispiel im vergangenen Frühjahr die

Preise für Firmenkunden um 4,5 Prozent erhöht und weitere Anhebungen angekündigt. Bei DPD müssen Geschäftskunden seit Kurzem 6,5 Prozent mehr bezahlen. Dass einige Paketdienste nun auch die Haustürzustellung verteuern wollen, hält BdKEP-Vorstandsvorsitzender Andreas Schumann für einen „Irrweg“. Einerseits müssten sie im B2C-Segment die Preise verdoppeln, damit bei den Zustellern genügend ankomme. Gleichzeitig führten Preiserhöhungen dazu, dass E-Commerce-Giganten wie Amazon oder Zalando noch mehr Pakete für zwei Euro zustellen, so Schumann. „In Zeiten der

„STATT IHRE VERALTETEN PROZESSLANDSCHAFTEN ZU SCHÜTZEN, SOLLTEN DIE KEP-ANBIETER AUF EINE GEMEINSAME ZUSTELLUNG SETZEN.“

Andreas Schumann,
Vorstandsvorsitzender, BdKEP

Digitalisierung wollen die etablierten KEP-Anbieter mit solchen Vorschlägen nur ihre veralteten Prozesslandschaften schützen. Will ich die Zukunft gewinnen, muss ich aber meine Prozesse anpassen und die Effizienz steigern, bis hin zur gemeinsamen Zustellung auf der letzten Meile – das ist der Weg! Denn die Durchschnittserlöse werden weiter sinken“, sagte er im Interview in VR 12/2019.

Anbieter drehen an der Preisschraube

Der BIEK fordert darüber hinaus spezielle Haltebuchten für KEP-Dienste, die mit einem neuen Verkehrszeichen ausgewiesen sind. Denn in der Realität parken deren Zustellfahrzeuge immer wieder in zweiter Reihe und blockieren so die bereits überlasteten Straßen. Die bislang ausgewiesenen Ladezonen werden häufig falsch genutzt: Allein in Frankfurt/Main werden jährlich etwa 70.000 Verstöße geahndet, die Dunkelziffer liegt um ein

Vielfaches höher. Ein weiterer Ansatzpunkt zur Entlastung der städtischen Infrastruktur wäre die Lockerung von zeitlichen Zufahrtsbeschränkungen für die Einzelhandelsbelieferung durch Elektrofahrzeuge in den Abendstunden.

Das geht aus der Studie „City-Logistik – Konzepte für die letzte Meile“ der Norddeutschen Landesbank (Nord/LB) hervor. Sie listet alle derzeit diskutierten Ansätze übersichtlich mit Vor- und Nachteilen auf

(Seite 6). Aus heutiger Perspektive wird sich laut der Studie davon wohl nur der Trend der Elektromobilität nachhaltig auf die Zustellung der letzten Meile auswirken. Im Alltag wird man also vermehrt elektrische Zustellfahrzeuge und vereinzelt auch elektrische Lastenräder sehen. Drohnen, Roboter, Kofferraumlieferungen, Crowd-Konzepte oder paketliefernde Taxis bleiben aber vorerst Randerscheinungen. Anja Kiewitt

Das beste Paketservice für Ihr Business.

Stark.
Verlässlich.
Schnell.

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

Mehr Info auf dpd.at

der Analyse großer Datenmengen („Big Data“) aus einer dienstleisterübergreifenden Flottenauswertung die Entwicklung des Stadtverkehrs an Knotenpunkten vorhersagen („Predictive Analytics“). Auch könnten Unternehmen historische Kauf-

und Bestellvorgänge auswerten, so das künftige Konsumentenverhalten antizipieren und Güter nah am Endkunden lagern, geht aus einer Untersuchung des Londoner Immobiliendienstleisters Savills hervor. Denkbar sind auch Plattformen, auf



Hoch automatisiert: Seit April verlassen das neue Hermes-Verteilzentrum Hamburg bis zu 100.000 Sendungen pro Tag

Noch näher am Kunden

Auch die **Intralogistik** verändert sich mit den Umwälzungen in der KEP-Branche. Es entstehen mehr, dafür kleinere Verteilzentren, die hoch automatisiert und flexibel sind. Zudem erschließen Technikanbieter neue Handlungsfelder jenseits des Lagers.

300 MILLIONEN EURO steckt Hermes in sein Logistiknetz, um sich auf das weitere Wachstum im Paketmarkt vorzubereiten. Bundesweit sind neun neue Logistik-Center (LC) geplant, von denen sechs schon in Betrieb sind. Zuletzt kamen im Februar Hamburg und im März Kabelsketal zwischen Halle und Leipzig hinzu. Seit April wickeln allein in dem rund 9000 Quadratmeter großen, 55 Millionen Euro teuren LC Hamburg 200 Mitarbeiter bis zu 100.000 Sendungen pro Tag ab. In Kabelsketal sollen ab Mai ebenfalls rund 200 Personen täglich sogar das Doppelte an Paketen verarbeiten. 38 Millionen Euro flossen in diesen Standort.

Wie Hermes investieren derzeit viele KEP-Anbieter in ihre Sortier- und Verteiltechnik. „Um Kunden noch schneller beliefern zu können, werden mehr kleinere Verteilzentren in Kundennähe gebaut“, erklärt Thomas Wiesmann, Director Sales Logistic Systems beim Intralogistikanbieter Beumer. Weil der Versandhandel immer mehr Produkte anbietet, die wegen ihrer Dimensionen bislang schwer automatisch zu transportieren waren, sei auch mehr Automation

in den Anlagen erforderlich. Als Beispiel nennt Wiesmann das neue Verteilzentrum der Österreichischen Post in Wernberg in Kärnten. Täglich werden von hier aus bis zu 30.000 Pakete ausgeliefert. Herzstück der Anlage ist ein „BG Sorter“ von Beumer. Mit dem sogenannten Full-Cross-Belt-Design sind die Quergurtförderer so ausgeführt, dass sie eine maximale Gurtbreite erreichen. Bei gleicher Sortergröße steht Anwendern so mehr nutzbare Gurtfläche als bislang zur Verfügung. „Das Risiko, dass Produkte zwischen den Gurten liegen bleiben, wird dadurch reduziert“, erläutert Wiesmann.



Scannen ohne Barrieren: Der „Paketrollbehälter der Zukunft“ von Wanzl

Beumer habe auch die Kippschalen so gestaltet, dass sich kein Fördergut zwischen den Schalen verkleben kann. Das sogenannte Closed Deck schließt die Lücke dazwischen. Das soll Stillstandszeiten reduzieren und mögliche Schäden am Sorter oder an der Ware vermeiden. Die Kippschalen-Ausführung kann dabei Artikel mit einem Gewicht von bis zu 60 Kilogramm transportieren.

Bestellungen werden kleiner

Allerdings zeigen Umfragen auch, dass Bestellungen immer häufiger und kleiner werden. „Speziell in der Modebranche ist auch Fakt, dass der Zyklus für neue Produkte von Jahr zu Jahr kürzer wird. Einige Marken wechseln ja sogar jeden Monat ihre Kollektionen“, berichtet Raffaele Destro, Experte für Handelslogistik und Industry Manager beim österreichischen Intralogistikanbieter TGW Logistics Group. Nach Peak-Tagen wie einem Black Friday habe man dann entsprechend auch mit höheren Retourenmengen zu rechnen. „Um die Leistung der Verteilzentren weiter zu steigern, ist die Digitalisierung unausweichlich“, glaubt Wiesmann von

Beumer. Dazu könnten auch Innovationen wie der „Paketrollbehälter der Zukunft“ beitragen, den der Hersteller Wanzl im Oktober 2018 auf der Messe Post-Expo in Hamburg als Designstudie vorgestellt hat. „Bei vielen Paketdienstleistern wird ein Paket ungefähr 30- bis 50-mal in die Hand genommen, bis es final ausgeliefert wird. Wir haben einen Rollbehälter mit Kunststoffwänden entwickelt, durch die ein RFID-Scanning möglich ist, ohne die Ladung in die Hand nehmen zu müssen“, erklärt Markus Spengler, Geschäftsbereichsleiter Wanzl Logistics + Industry.

Anbieter erobern die City-Logistik

Weil Hersteller vermehrt auf Nachfrage fertigen und direkt an den Bestimmungsort liefern, sehen Intralogistikanbieter aber auch über ihre angestammten Geschäftsfelder hinaus im KEP-Segment neue Handlungsoptionen. „Die Digitalisierung geht weit über das Lager hinaus“, ist Christian Baur, CEO der Kuka-Tochter Swisslog Logistics Automation, überzeugt. Auf der LogiMAT 2019 präsentierte das Unternehmen erstmals das mobile Mikrodepot „QTainer“ mit automatisierten Lagersystemen für die Citylogistik. Auch Linde Material Handling befasst sich mit solchen Themen. Details verrät Markus Schmermund, Vice President Intralogistics Solutions und Projektleiter von „Smile“ in Hamburg, im Interview auf dieser Seite. *Anja Kiewitt*

„Es geht um Technologietransfer“

Markus Schmermund ist Vice President Intralogistics Solutions bei Linde Material Handling und leitet das Citylogistik-Projekt „Smile“ in Hamburg. Welche Synergien sich ergeben, erklärt er im Interview.



Markus Schmermund

WAS KANN DIE CITY-VON DER INTRALOGISTIK LERNEN?

Es geht um Technologietransfer: Jahrzehntelange Erfahrung mit Millionen von Aufträgen in Logistikzentren können einen wichtigen Beitrag leisten für die Entwicklung urbaner Steuerungssysteme. Vor allem softwaretechnisch ergeben sich für die Citylogistik große Chancen. Mit urbanen Daten lassen sich für die Intralogistik neue Geschäftsfelder generieren.

WELCHE ROLLE SPIELT DAS THEMA E-MOBILITÄT FÜR LINDE MATERIAL HANDLING?

Elektrifizierte Stapler gibt es seit mehr als 40 Jahren. Seit zehn Jahren beschäftigt sich Linde Material Handling mit Zustelllösungen für die letzte Meile. Bei dem „Citi Truck“ handelt es sich um einen Hubwagen mit Flüsterrädern und E-Motor, der über Bordsteine klettert. Im Jahr 2011 haben wir unter dem Label „EMotion“ begonnen, unsere elektrischen Antriebssysteme aus der Gabelstaplerserienfertigung neuen Kunden anzubieten. Schon damals wurden Kleintransporter mit ausreichend Reichweite elektrifiziert. Aber wir werden selbst keine E-Autos bauen.

WIE KÖNNTEN STÄDTISCHE KEP-STANDORTE IN ZUKUNFT AUSSEHEN?

Die Umnutzung urbaner Bestandsflächen in Form von Mikrodepots könnte die Zukunft sein. Bereits 2003 hat SSI Schäfer mit dem „Tower24“ eine innovative Lösung in Dortmund präsentiert. Der estnische Anbieter Cleveron hat mittlerweile Hunderte dieser Module im Markt platziert. Kommune, Stadt und Unternehmen – sie alle werden mehr anwenderorientiert denken müssen, denn der Individualanspruch in der Gesellschaft nimmt weiter zu. Unternehmen werden das Allgemeinwohl unterstützen, indem sie beispielsweise Ladestationen auf die eigenen Gelände setzen. Zustellungen werden von Privatpersonen übernommen, so wie beim Züricher Kartoffeltaxi oder dem Berliner Kiezboten. Eine Herausforderung wird noch die Einbindung des stationären Einzelhandels sein. Diesen Hebel hat noch keiner brechen können.

WELCHE MASSNAHMEN PLANT DIE KION-GRUPPE, ZU DER LINDE MATERIAL HANDLING GEHÖRT?

Dematic hat mit „PackMyRide“ eine Lösung erarbeitet, die ein vollautomatisches Verladen von Paketen in Lieferwagen ermöglicht. Aber auch aus dem Technologiefeld des Routenzuges lassen sich innovative Lösungen für die letzte Meile ableiten. *akw*

// Leidenschaft für KEP-Fahrzeuge

SPIER Integral-Fahrzeuge



spier
FAHRZEUGWERK



ATV Regal-Systemausbau



ATV
FAHRZEUGTECHNIK

DIE UNTERNEHMEN DER SPIER GRUPPE

► www.spier.de/p45

► www.atv-fahrzeugtechnik.de/eco

„Ich hoffe auf eine Stadt, die mal mutig ist“

Seit Jahren tüftelt der KEP-Dienstleister DPD Deutschland in mehreren Projekten an den Themen City-Logistik und Nachhaltigkeit. Im Interview verrät der verantwortliche Group Manager **Gerd Seber** exklusiv die wichtigsten Erkenntnisse und die nächsten Schritte.



Gerd Seber, DPD

Was sind die wichtigsten Erkenntnisse aus Ihren City-Logistik-Projekten?

Seit zwei Jahren konzentriert sich das Innovationsmanagement bei DPD auf die „letzte Meile“. Daran sieht man, dass die City-Logistik zum Hauptkostentreiber für KEP-Unternehmen wird – und dass hier nach neuen Ideen gesucht wird. Mit Lastenrädern, Mikrohub & Co. lässt sich aber nur ein Teil unseres Paketspektrums abbilden. Der Erfolg von City-Logistik-Projekten hängt also stark vom Paketmix ab. Wir haben auch gemerkt, dass sich Lastenräder nicht für zentrale Lagen eignen, sondern eher für an die Innenstadt grenzende Gebiete, in denen sich Wohnen und Gewerbe mischen. Die Herausforderung ist, hier kleinere Flächen zu finden, die wir nutzen können. Wir favorisieren 100, 200 oder 300 Quadratmeter große Objekte, die zu einem günstigen Preis verfügbar sind. Entscheidend ist auch die verfügbare Hardware: Nicht jedes Rad eignet sich, um täglich 200 bis 300 Kilogramm zu transportieren.

Wie stehen Sie zu Kooperationen mit anderen KEP-Diensten?

Aus Projekten wie KoMoDo in Berlin haben wir gelernt, dass Kooperationen höher aufgehängt werden müssen: Die Stadt muss die Nutzung gemeinsamer Flächen fördern und im besten Fall einen Teil der Infrastruktur bereitstellen. Mit unseren Wettbewerbern Hermes und GLS entwickeln wir auch anbieterneutrale Paketkästen und -stationen mittels Parcellock als unabhängigen Dritten. Der gemeinsame Nenner all dieser Beispiele: Kooperationen auf Infrastrukturebene sind machbar. Eine konsolidierte Zustellung favorisieren wir aber nicht. Sie löst auch das Verkehrsproblem angesichts wachsender Paketmengen nicht.

Was müssen Stadtplaner ändern?

Bisher wird die Logistik häufig vergessen bei Stadtplanungsprojekten. Die zunehmende Verdichtung in den Innenstädten und der weiter wachsende E-Commerce erfordern es aber, die Lieferinfrastruktur schon bei neuen Bebauungsplänen zu berücksichtigen. Ich hoffe auf eine Stadt, die wirklich mal mutig ist bei einer Quartiersentwicklung. Ein Vorzeigebeispiel ist Skandinavien beziehungsweise allgemein Länder, die in den vergangenen Jahren nicht mehr den Fokus auf den Individualverkehr gelegt haben.

„KOOPERATIONEN AUF INFRASTRUKTUREBENE SIND MACHBAR. EINE KONSOLIDIERTE ZUSTELLUNG MIT WETTBEWERBERN LEHNEN WIR ABER AB“

Gerd Seber, Group Manager City-Logistik & Nachhaltigkeit, DPD, Aschaffenburg

Wie lässt sich die letzte Meile für KEP-Sendungen noch optimieren?

Unser Portfolio ist bereits ziemlich komplett. Entscheidend ist künftig, den Empfänger einzubinden und die Belieferung in dessen Tages-, Wochen- und Lebensabläufe zu integrieren. Damit machen wir schon gute Erfahrungen und die Akzeptanz solcher Services ist hoch. Im nächsten Schritt gilt es, die Bewegungsprofile der Empfänger in der Stadt mit den Warenströmen zu verknüpfen, indem wir unsere Paketshops beispielsweise an den ÖPNV anbinden. Es macht ja wenig Sinn, dass wir Verkehre vermeiden, wenn die Adressaten ihre Sendungen dann mit dem eigenen Pkw abholen.

Mit Dematic testen Sie die vollautomatische Paketverladung. Mit welchem Ziel?

Verringern wir manuelle Tätigkeiten im Depot, können sich die Zusteller auf ihre Kerntätigkeit konzentrieren. Die Technologie dafür ist noch nicht voll ausgereift. Was wir schon sehen, ist, dass der Platzbedarf immens ist und dass der Mensch immer noch cleverer und schneller arbeitet. In früheren Projekten mit Beladerobotern war der Abstand allerdings größer – hier passiert eine Annäherung.

In Kürze will DPD in Hamburgs Zentrum emissionsfrei zustellen. Klappt das?

In diesem Projekt verdichten wir, was wir aus anderen Projekten mit Vorserienmo-

dellen gelernt haben. Der Vorteil in Hamburg ist, dass wir ein Depot im Stadtgebiet betreiben. Anfangs ersetzen wir bis zu elf Zustellfahrzeuge durch E-Transporter. Zwar ist in dem Gebiet auch noch ein konventioneller 7,5-Tonner unterwegs, aber diesen können wir noch nicht austauschen – wir suchen noch das passende Fahrzeug. Entscheidend ist auch die Ladeinfrastruktur. Viele unserer Zustellpartner haben keinen Betriebshof. Und die öffentliche Ladeinfrastruktur ist nicht für uns reserviert. Nachts dürfen unsere Partner daher auf unserem Depotgelände ihre E-Transporter laden, wobei wir sicherlich nur für einen Teil unserer Flotte eigene Ladesäulen aufstellen können.

Was ist nötig für eine flächendeckende E-Mobilität in Städten?

E-Transporter haben zwei Nachteile: Reichweite und maximale Zuladung beschränken sich gegenseitig. Es hilft uns mittelfristig, wenn wir auch Haltezeiten zum Zwischenladen nutzen können. Sinnvoll wäre es, Ladezonen mit Ladesäulen auszustatten. Generell müssen wir Hürden wie die Verfügbarkeit der Ladeinfrastruktur abbauen, um eine flächendeckende E-Mobilität zu erreichen. Als Unternehmer will ich keine Einschränkungen, wenn ich investiere. Ein Beispiel ist auch, dass Zustellfahrzeuge immer mehr aus Fußgängerzonen verdrängt werden – eine Folge der Sicherheitsdebatte in den vergangenen Jahren.

Wie stellt sich DPD im wachsenden Online-Lebensmittelversand auf?

In Frankreich, wo wir kürzlich einen Spezialdienstleister übernommen haben, gestaltet sich der Online-Lebensmittelhandel völlig anders als hierzulande. In Deutschland bieten wir mit DPD Food einen flä-

chendeckenden Service. Hier versenden wir die Pakete, etwa Kochboxen, in unserem normalen System, ausgestattet mit einer passiven Kühlung. Wir müssen hier extrem schnell sein. Da hier besondere Auflagen und Vorgaben gelten, ist das ein sehr anspruchsvolles Geschäft.

Was sind Zukunftsthemen für DPD?

Schon heute bieten wir etwa die Alexa-Integration, um den Paketstatus per Sprachsteuerung abzufragen. Drohnen und Zustellroboter sind aber kontraproduktiv, weil sie Verkehre nicht reduzieren, sondern kleinteiliger machen. Daher eignen sich diese Technologien nicht für die Fläche, sondern eher als On-Demand-Lösung im Nischengeschäft wie bei Convenience-Produkten.

Wie sieht der Zustellerjob künftig aus?

Eine weitere Automatisierung der Paketzustellung wird kommen. Die menschliche Arbeitskraft werden wir aber auch langfristig noch brauchen – allein schon wegen der demografischen Entwicklung. Deshalb beschäftigen wir seit Kurzem auch selbst Zusteller. Mit moderner Technik können wir unsere Arbeitsplätze aber attraktiver machen. In einem Projekt mit mehreren Hochschulen und einem Automobilhersteller erproben wir beispielsweise derzeit ein autonomes Fahrzeug, das eigenständig zu einem definierten Punkt fährt, an dem der Zusteller wartet – so kann er sich auf seine Kernaufgaben konzentrieren. Dabei entfallen unnötige Anfahrts- und Arbeitswege: Im Moment verbringen unsere Zusteller nämlich den Großteil ihrer Arbeitszeit im Stau oder bei der Parkplatzsuche.

Das Gespräch führte VerkehrsRundschau-Redakteurin Anja Kiewitt

Zur Person: Gerd Seber

Gerd Seber ist bei DPD seit vielen Jahren verantwortlich für zahlreiche Themen und Projekte im Bereich Nachhaltigkeit und Innovation. Er verfügt über mehr als 20 Jahre Erfahrung in der Logistikbranche: Nach dem Studium des Wirtschaftsingenieurwesens an der Technischen Universität Berlin war er ab 1996 in verschiedenen Positionen für DHL Worldwide Express GmbH tätig, zuletzt im Bereich Industrial Engineering. Nach seinem Wechsel zu DPD Deutschland im Juli 2004 arbeitete er mit seinem Team zunächst an operativen Themen wie Prozess- und Tourenoptimierung. Seit 2006 begleitet Gerd Seber das Nachhaltigkeitsmanagement bei DPD. In der neu geschaffenen Position des Sustainable Development Managers berät er seit 2011 die Geschäftsführung zu Themen der Nachhaltigkeit. Als Group Manager City Logistics & Sustainability begleitet er aktuell zahlreiche interdisziplinäre Projekte bei DPD Deutschland. *akw*

6500 Pakete pro Stunde

Die norwegische Post nimmt im April ein neues Paketzentrum bei Stavanger in Betrieb. Es verfügt über eine automatische Sortier- und Förderlösung von VanRiet Material Handling Systems. Künftig soll ein „HC-Sorter“ des niederländischen Systemintegrators pro Stunde bis zu 6500 je bis zu 50 Kilogramm schwere Packstücke mit 2,4 Metern pro Sekunde verarbeiten. Der Sorter verfügt über vier bidirektionale Zufuhrlinien, über die sowohl der Eingangs- als auch der Ausgangsprozess erfolgt, sowie 20 Ausgänge zu den Lieferfahrzeugen. *akw*

Neue Schnittstelle

Die Multi-Carrier-Software „LetMeShip“ gibt es seit Anfang Oktober auch als API („Application Programming Interface“). Über die Online-Schnittstelle „LetMeShip Connect SOAP-API“ können Versender den Versandabwicklungsprozess direkt in vorhandene Systeme oder externe Geräte einbinden. Das System bildet neben der automatisierten Sendungsanmeldung und Frachtscheinerstellung auch Funktionen wie das Tracking und den Gefahrgutversand ab. Die Bereitstellung der API durch LetMeShip ist für Anwender kostenfrei. *akw*

Spart Zeit und Kraft

Nicht nur bei der Warenannahme und -abgabe, sondern auch im nächtlichen Begegnungsverkehr nutzt der Versanddienstleister 24 You Synergy aus Memmingen seit Kurzem das Ein-Mann-Beladesystem „Xetto“ von Hoerbiger. Die beiden Inhaber treffen sich dazu mit ihren vollgeladenen Fahrzeugen in der Mitte des Auslieferungsgebiets und verladen die Pakete von einem Fahrzeug ins andere. 250 Kilogramm kann der Xetto heben, seine Ladefläche ist 1775 x 880 Millimeter groß. Die Idee hinter 24 You Synergy: Egal, mit welchem Paketdienstleister die im Allgäu ansässigen Firmen ihre Sendung verschicken, das Unternehmen bringt die Lieferung auf den Weg. Der Vorteil aus Kundensicht: Sie erhalten nur eine Abrechnung und haben nur einen Ansprechpartner. *akw*



Im Einsatz bei 24 You Synergy: das Ein-Mann-Beladesystem „Xetto“

Sicher auf der letzten Meile

Für mehr Output der Zusteller empfiehlt der Ladesicherungs-Experte Allsafe eine intelligente Gestaltung der Laderäume.

NEUE LÖSUNGEN ZUR LADUNGSSICHERUNG auf der letzten Meile hat Allsafe im Oktober auf der Fachmesse PostExpo in Hamburg vorgestellt. In einem Elektro-Zustellfahrzeug der Marke „Colibus“ installierte der Engener Spezialist für Ladegutsicherung beispielsweise das automatisch sichernde Netz „TransSafe go“ für den losen Transport von Sendungen im Kastenwagen. Mit dem System „Lars“ zeigte Allsafe ein System zur Sicherung von Boxenstapeln und Dollytürmen, die im Ganzen geladen und dann mit einem Handgriff einzeln entladen werden können – der verbleibende Boxenstapel bleibt dabei gesichert, verspricht der Hersteller. *akw*



In einem E-Fahrzeug der Marke „Colibus“ zeigt Allsafe neue Ladungssicherungstools

Auf drei Rädern durch die Stadt

MIT DEM SATTELZUG „DXTRACTOR/AHJUMBO“ präsentiert der Schweizer Anbieter Kyburz einen neuen Prototypen für den Stadtverkehr. Zum Lenken des dreirädrigen Zugfahrzeugs DXTRACTOR reicht ein Führerschein der Motorrad-Klasse A1. Das Gespann ist 5,96 Meter lang, 96 Zentimeter breit und 1,86 Meter hoch. Es hat einen besonders niedrigen Wendekreis, betont der Hersteller. Das Fahrzeug besitzt Lithium-Batterien mit bis zu 480 Ah Kapazität und ein eingebautes Ladegerät. Eine Vollladung dauert acht Stunden. Im Stopp-and-Go-Verkehr liegt die Reichweite bei über 50 Kilometern, bei einer

Distanzfahrt sind es 100. Der 4,5 Kubikmeter fassende Auflieger AHJumbo bietet Platz für drei Europaletten. Bei 530 Kilogramm Leergewicht inklusive Batterien bietet der Zug 450 Kilogramm Nutzlast. Er kann bis zu 45 km/h schnell fahren. Um unnötigen Energieverbrauch zu vermeiden, ist der Schalensitz mit einem Kontaktschalter ausgerüstet. Hier verbirgt sich auch ein Staufach. Ein optionales Dach schützt den Fahrer gegen Wind und Wetter. Auf Anfrage bietet Kyburz auch eine Box mit Faltdach vorne sowie eine Rückfahrkamera, Lenkerhandschuhe und eine Kniedecke. *akw*

Neuer Spier-Transporter für KEP-Dienste

FÜR EINE BESSERE SICHT auf Radfahrer oder Fußgänger sollen beim neuen Zustellfahrzeug „SP45plus“ von Spier zusätzliche Glasflächen auf der Beifahrerseite sorgen. Zudem ist das Integralfahrzeug mit 3,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht in Sandwich-Bauweise nach Herstellerangaben besonders leicht. Den Einstieg vorne und den Durchgang zum Laderaum ermöglichen Schiebetüren. Die ATV-Trennwand in Aluminium-Holz-Konstruktion

ist auch mit Diebstahlsicherung erhältlich. Herzstück des Fahrzeugs ist ein ATV-Regalsystem „ECO Shelf 2.0“. Das segmentiert klappbare Ausbausystem verfügt über eine Tragkraft von 200 Kilogramm bei einer Bodenlänge von 2,50 Metern sowie über eine rutschhemmende Sicherungskante. Ein weiteres Sicherheitsfeature ist der gefederte Hecktritt unter der zweiflügeligen Hecktür, der vor Rangierunfällen schützen soll. *akw*

Postcon:

Prädikat „empfehlenswert“

Die Zufriedenheit seiner Kunden muss sich ein Unternehmen hart erarbeiten. „Immer wieder neu, mit viel Elan und Einsatz“, so **Dr. Rüdiger Gottschalk, CEO von Postcon.**

Dass die Postprofis als zweitgrößter Briefdienstleister Deutschlands in ihrem Markt genau das tun und auf dem richtigen Weg sind, beweisen regelmäßige Befragungen ihrer Geschäftskunden.

DAS JÜNGSTE „POSTCON KUNDENBAROMETER“ unterstreicht erneut: Die Gesamtzufriedenheit mit Postcon ist hoch, über alle Kundengruppen hinweg. Besonders positiv bewertet werden die günstigen Portopreise. Ebenfalls im Fokus: die Leistungen in puncto persönliche Kundenbetreuung, hohe Fachkompetenz, gute Erreichbarkeit und schnelle Reaktionszeiten. Mit dem Ergebnis, dass Postcon-Kunden „ihren“ Briefdienstleister sogar weiterempfehlen würden.

Dr. Rüdiger Gottschalk: „Die Herausforderung bleibt, uns nicht auf Erreichtem auszuruhen, sondern das bereits hohe Niveau stetig weiter zu steigern und uns selbst zu übertreffen, wenn es um ganzheitliche Lösungen und maßgeschneiderte Produkte geht.“



Postcon ist Deutschlands zweitgrößter Briefdienstleister und Spezialist für Geschäftspost

Insbesondere in Zeiten steigender Portopreise, um sich als preisattraktive Alternative zu positionieren.“

Klimaneutrale Fahrzeugflotte

Deshalb investiert Postcon nicht nur in modernste Technik und fachkompetente Mitarbeiter. Auch die Umwelt haben die Postprofis im Blick. „Elektromobilität ist DAS Zukunftsthema in den urbanen Ballungsräumen“, ist Dr. Rüdiger Gottschalk überzeugt. Schon heute sei man in der eigenen Zustellung zu 85 Prozent CO₂-neutral unterwegs, bis zum Jahr 2021 wolle man in der Briefzustellung komplett auf fossile Brennstoffe verzichten. So hat Postcon die Fahrzeugflotte um klimaneutrale Elektro-Autos erweitert. Unter dem Motto „Sie sparen Porto. Wir sparen Energie.“ sind die neuen Renault E-Kangoos jetzt im Essener Stadtgebiet unterwegs.

Je nach Zustellgebiet und -aufgabe kann der Spezialist für Geschäftspost nun entscheiden, welches Betriebsmittel aus dem Postcon-Fuhrpark-Mix das jeweils beste ist – ein klassischer Handwagen, ein ebenfalls umweltfreundliches konventionelles Fahrrad oder die neuen klimaneutralen Elektro-Gefährte.

Strom statt Diesel

„Aufgetankt“ werden sie an Ladesäulen. Klimafreundlich und lautlos überwinden die batteriebetriebenen Fahrzeuge vor allem längere Strecken in der Zustellung von Geschäftspost oder transportieren höhere Sendungsmengen. Je nach Zuladung schaffen die E-Mobile eine Reichweite bis zu 270 Kilometer. Flott geht's auch bei bis zu 130 Stundenkilometern. Weitere Informationen unter: www.postcon.de



Dr. Rüdiger Gottschalk, CEO von Postcon

Mit RYTLE die letzte Meile meistern

Umweltzonen, Verkehrschaos und der Zuwachs an E-Commerce verändern auf der sogenannten letzten Meile immer mehr Arbeitsabläufe und Prozesse. Spezialisten mit Erfahrungen und Zukunftsvisionen revolutionieren allerdings die bisherige City-Logistik.

IMMER HÄUFIGER SIEHT man sie in der Logistik: die elektrisch betriebenen Cargo Bikes der RYTLE GmbH aus Bremen. Das erst 2017 gegründete Joint Venture kreierte mit seinen Experten ein neuartiges System: autarke mobile Depots (HUB), elektrisch betriebene Cargo Bikes (RYTLE MovR25) mit Wechselfunktion für standardisierte Transportboxen (RYTLE Box) und eine passende IT-Plattform, die alle Beteiligten in Echtzeit miteinander vernetzt (IOT). Der MovR kann ohne Führerschein gefahren werden, bietet dem Fahrer optimalen Schutz und lässt sich einfach bedienen – noch dazu ist er als Pedelec 25 und Arbeitsgerät zugelassen.

Effizient und emissionsfrei

Das Herzstück – der Radnabenmotor – stammt von der Firma HEINZMANN, die, wie auch der Paketdienstleister UPS, bei der Entwicklung aktiv mitwirkte. „Rytle bietet ein überzeugendes Konzept, das in der Zentrale der Dienstleister für die letzte Meile beginnt und an der Haustür beim Kunden endet“, so Peter Mérimèche, Geschäftsführer bei dem Motorenhersteller. „Unser Aggregat kann die maximale Leistung sehr lange abrufen. Zudem verfügt es über das derzeit stärkste Drehmoment unter allen gängigen Fahrrad- bzw. Lastenrad-Motorenmodellen mit bis zu 115 NM Spitzendrehmoment. Der besondere systemische Vorteil liegt darin, dass die Kraft direkt am Rad entsteht, wo sie benötigt wird.“ Geringerer Verschleiß und kleiner Wartungsaufwand waren Punkte, die auch die RYTLE-Geschäftsführer Dr. Arne Kruse und Ingo Lübs dazu bewegen, auf HEINZMANN zu vertrauen. „Mit unserer Ausstattung ist der Fahrer schneller in der Anfahrt als mancher Pkw, fließt im bestehenden Verkehr mit, kann leicht auf den Radweg wechseln oder im Innenstadtbereich gefahrlos in Seitenstraßen abbiegen“, so Mitgründer Lübs. Internationale Paketdienstleister und Kurierdienste wie UPS, Citipost, Hermes



Die elektrisch betriebenen Cargo Bikes der RYTLE GmbH sorgen für eine schnelle und sichere Fortbewegung im Kuriernetzwerk



UPS erprobt ebenfalls die RYTLE Cargo Bikes in europäischen Städten

und andere haben bereits herkömmliche Fahrzeuge durch RYTLE Cargo Bikes ersetzt. „Mit den MovRn gelingt es uns, nicht nur energetisch neue Wege zu gehen, sondern auch unsere Zusteller zu entlasten“, freut sich Jan Fitzner, Geschäftsführer von Citipost. UPS erprobt ebenfalls RYTLE Cargo Bikes in europäischen Städten, in München wird das mobile



Die dazugehörige App vernetzt alle Beteiligten

Hub getestet. „Damit suchen wir nun nach neuen Möglichkeiten, unsere City-Logistik-Lösungen zu verfeinern, und haben nun täglich insgesamt mehr als 1500 emissionsarme Stopps in der Stadt“, erklärt Rainer Kiehl, Projekt-Manager City Logistik UPS Deutschland. Mehr Informationen zu diesem Logistik-konzept unter www.rytle.com.

KEP – Kurier Express Service oder auch Kraftvoll. Effizient. Pünktlich.

So sehen wir uns bei Seaco, wenn es um dieses Thema geht.

DASS DER KEP-MARKT weiter an Fahrt aufnimmt, wissen wir, die Logistik-Profis von Seaco (mit Sitz in der Hamburger Hafencity), nur zu gut. Unsere Kunden kommen zu 80 Prozent aus der KEP-Branche. Der KEP-Markt boomt, der Transport mit Wechselbrücken ist gefragt und eine Volumen-Steigerung von mindestens sechs Prozent in 2019 anzunehmen. Damit Ihre Ware schnell und sicher an das Ziel kommt, haben wir vorgesorgt: Unsere Wechselbrücken werden nicht nur vermietet, wir kümmern uns auch um Wartung, Reparatur und Haftung. Mit einer Flotte von 13.000 Einheiten sind wir ein Top-Vermieter für den deutschen und österreichischen Markt. Unsere Flotte ist standardisiert und besteht fast ausschließlich aus 7,45 Meter langen Stahlboxen mit Rolltor. Ebenfalls zum Standard gehören Staplertaschen, obere Eckbeschläge und Schlüsselochleisten.

Unser Anspruch: Eine starke Partnerschaft

Bei uns stehen Sie als Kunde im Fokus – wir finden Ihre individuelle Mietlösung! Unsere gemeinsamen Erfahrungswerte lassen uns gemeinsam wachsen und bringen uns schneller ans Ziel. Denn nur so sind Sie besser unterwegs. Das Rundum-Sorglos-Paket gehört bei uns schon seit einiger Zeit zum Service. So gewährleisten wir durch Kooperation mit führenden Dienstleistern im Bereich mobile Reparaturen, dass Ihre Wechselbrücken stets einsatzfähig und mit einer gültigen UVV-Prüfung operieren. Zusammen mit unserer Telematiklösung schaffen wir die Voraussetzungen, dass Ihre Flotte zu 100 Prozent rentabel und effizient unterwegs ist. Neu im Portfolio ist ein Mietmodell, welches die saisonalen Schwankungen in der Paketbranche berücksichtigt. Wir haben stets ein offenes Ohr für die Anforderungen unserer Kunden und deren Auftraggeber und suchen individuelle Lösungen, um diesen gerecht zu werden. Dieses Jahr bieten wir zum ersten Mal



Seaco vermietet seine Wechselbrücken zu 80 Prozent an Kunden aus der KEP-Branche

eine Pay-per-use-Option an. Wir zielen hier auf Langzeitlösungen und vermeiden An- und Abmietung der WABs (Wechselaufbaubridge). Das reduziert wiederum die Aus- und Abrüstungskosten. Dieses Konzept funktioniert in Verbindung mit unserer Telematiklösung. In diesem Mietmodell gibt es eine Mietrate für die aktive und eine reduzierte Mietrate für die passive Nutzung. Sobald unsere Kunden uns mitteilen, dass eine WAB derzeit geparkt wird und für einen Zeitraum von mindestens 30 Tagen steht, wird die Mietrate reduziert. Durch das Tracking-System kann dieser Zeitraum entsprechend nachgewiesen werden. Natürlich können in dieser Zeit auch bequem Wartungs- und Reparaturdienste und auch die jährliche UVV durchgeführt werden. Wir bieten Ihnen ganzheitliche Komplettlösungen an, die in jeder Lage passend sind: **KLUG. PERSÖNLICH. INNOVATIV!** Mehr Informationen unter: www.seacoglobal.de



Die Wechselbrücken werden nicht nur vermietet, Seaco kümmert sich auch um die Wartung, Reparatur und Haftung



Bis 4.6. eine
Lkw-Stellenanzeige
gratis!

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!