



Die KEP-Branche auf Hochtouren

Chancen und Risiken des Paketbooms



KEP-Spezial

Themenspezial

Verkehrsrundschau 46 | 2020



DPD

Das Virus als Brandbeschleuniger

GEHT ES IHNEN AUCH SO, dass Sie manche Begriffe so oft gehört haben, dass Sie fast schon entnervt innehalten, wenn dieser wieder auftaucht? Unter uns gesprochen: Uns nervt im Moment gerade das „Coronavirus“. Denn egal um welche Entwicklung, um welchen Trend es geht, das Coronavirus ist immer schuld oder der „Brandbeschleuniger“, wie es Experten gerne formulieren.

DER E-COMMERCE-DURCHBRUCH

Was die Erodierung des stationären Handels angeht, ist das Coronavirus aber tatsächlich Brandbeschleuniger. Denn selbst der größte Online-Verweigerer hat es in diesem Frühjahr während des Lockdowns getan: seine Einkäufe im Internet bestellt und sich nach Hause liefern lassen. Warum sich lange in die Geschäfte quälen? Online shoppen ist bequemer, vor allem wenn ein freundlicher Paketbote wie oben im Bild die Pakete zustellt.

„Das Jahr 2020 dürfte der Durchbruch des E-Commerce in Deutschland gewesen sein“, bringt es Kai Hudetz vom Institut für Handelsforschung auf den Punkt. Treiber dieser Entwicklung? Na klar – das Coronavirus.

Dieses Rad lässt sich auch nicht mehr zurückdrehen. Im Gegenteil: Der Vertrieb über alle Kanäle – Stichwort Omnichannel – geht jetzt erst richtig los: 24 Stunden, sieben Tage die Woche, zu jeder Zeit. Es ist die pure Lust. Und für die KEP-Unternehmen bedeutet das erst mal neue Mengenrekorde (siehe Seite 4).

Eine weitere gute Nachricht ist: Die Nutzfahrzeughersteller lassen die KEP-Unternehmen dabei nicht allein. Gerade im Transporter-Segment gibt es viele interessante Neuheiten – auch im Bereich der E-Mobilität –, die wertvolle Schützenhilfe leisten (siehe Seite 10).

Um Ihnen, liebe Leser, einen Überblick über die aktuellen Entwicklungen zu geben, hat die VerkehrsRundschau ein KEP-Spezial verfasst. Dabei vergessen wir nicht, über den Tellerrand hinauszuschauen, um zu zeigen, wohin die Entwicklung geht. So können Sie sich schon heute damit beschäftigen, was in zehn Jahren Standard sein wird – und im harten Alltagsgeschäft einen Vorsprung generieren.

Viel Vergnügen bei der Lektüre
Ihre Redaktion

KEP-Spezial

Themenspezial

Verkehrsrundschau 46 | 2020



Hermes Germany

04

04 Weihnachten bringt Rekordflut

Mehr denn je shoppen Privatkunden im Internet – das treibt die Paketmengen in neue Rekordhöhen. Trotzdem muss jedes Paket pünktlich ausgeliefert werden

07 Ein Jahr Paketboten-Schutz-Gesetz

Um Paketboten vor Ausbeutung zu schützen, wurde vor einem Jahr das Paketboten-Schutz-Gesetz erlassen. Zeit für eine erste Zwischenbilanz

10 Transporter-Trends und -Neuheiten

Emissionsarm, kompakt und flexibel soll ein KEP-Transporter sein – welche neuen Lösungen sich die Nutzfahrzeug-Anbieter einfallen lassen

13 Night Star Express

Die Zustellung erfolgt in der Nacht ohne Empfangsbestätigung und fallweise auch schlüssellos. Wie das funktioniert, erklärt Geschäftsführer Matthias Hohmann

14 CARGO direct

Zeitsensible Sendungen sind bei dem Sonderfahrten- und Direktkurier-Spezialist CARGO direct in guten Händen. Warum, sagt Geschäftsführer Marko Vogel

14 TROPOS MOTORS EUROPE

Die Lücke zwischen Transportern und Lastenrädern schließt der Tropos ABLE Elektrotransporter – eine Lösung für die letzte Meile in die Innenstadt

15 tiramizoo

Für jede Flottengröße die passende Lösung für die letzte Meile bietet tiramizoo: von der Collect & Deliver App über Last Mile JustGO bis zum Last Mile Master



Trendfire

07



Peugeot

10

Impressum:

Verlag: Springer Fachmedien München GmbH,
Verlag Heinrich Vogel,
Aschauer Straße 30, 81549 München
Telefon: +49 (0) 89/20 30 22 09
Redaktion: Gerhard Grünig (verantwortlich),
Eva Hassa, Gerfried Vogt-Möbs

Projektkoordination: Andrea Volz

Layout: Sabine Spanner

Titelfotos: J. Woitas/dpa/picture alliance, (u. – v.l.n.r.): A. Rath/stock.adobe.com), S.Simon/dpa/picture alliance, Peugeot

Druck: F&W Druck- und Mediacenter GmbH
Holzhauser Feld 2, 83361 Kienberg

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



Lange bevor das erste Lichtlein brennt, rüsten sich KEP-Unternehmen für das Weihnachtsgeschäft, damit am 24. Dezember wirklich jeder sein Paket hat

Pakete zu Weihnachten: Fürchtet euch nicht!

Trotz oder gerade wegen der Corona-Krise rechnen die **KEP-Unternehmen** in diesem Jahr mit dem mengenstärksten Weihnachten aller Zeiten. Doch diese Rekordmengen sind nicht nur Lust, sondern setzen die Betriebe mächtig unter Druck.

WEIHNACHTEN BEDEUTET JEDE MENGE ARBEIT für die Kurier-, Express- und Paket-Dienstleister. Zumal die Leistung der Unternehmen in den Wochen vor Weihnachten immer sehr genau beobachtet wird. Schließlich will jeder pünktlich am 24. Dezember seine Geschenke unter dem Weihnachtsbaum haben.

Auf die Nachfrage, wie die KEP-Unternehmen das Weihnachtsgeschäft 2020 erleben, zeigen sich dennoch alle zuversichtlich – zumindest die großen Paketdienste. „Wir gehen vom mengenstärksten Weihnachten aller Zeiten aus und rechnen von Oktober bis Dezember mit rund

120 Millionen Sendungen“, freut sich zum Beispiel Marco Schlüter, COO Hermes Germany (siehe Seite 30). „Damit stellen wir pro Woche rund zehn Millionen Pakete zu. In manchen Wochen wird der Spitzenwert voraussichtlich sogar bei zwölf Millionen liegen“, erläutert er.

Brummende Geschäfte erwartet auch Paketdienstleister DPD in diesem Jahr. Insgesamt rechnet das Unternehmen eigenen Angaben zufolge allein im kommenden Weihnachtsgeschäft mit 20 Prozent mehr Mengen als im Vergleichszeitraum 2019. Mit bis zu 2,5 Millionen Paketen pro Tag wird DPD eigenen Aussagen zufolge in

den Wochen vor Weihnachten sogar mehr Pakete zustellen als jemals zuvor – auch das ist ein neuer Rekord. Die absolut höchste Tagesmenge erwartet DPD schon für Ende November nach dem „Black Friday“, ohne hier konkrete Zahlen zu nennen.

Um diese Mengen logistisch handeln zu können, hat DPD mächtig aufgerüstet. So wird das Unternehmen in den kommenden Wochen über 2000 zusätzliche Fahrzeuge und mehr als 4000 zusätzliche Arbeitskräfte in der Paketzustellung und in den Paketsortierzentren einsetzen. Ganz ohne Aufpreis geht das natürlich nicht. So

wird der Paketdienst aufgrund dieser Extrakosten seinen Geschäftskunden von Anfang November bis Weihnachten einen sogenannten „Peak-Zuschlag“ von 75 Cent pro Paket in Rechnung stellen.

Wettbewerb um Produktionsressourcen

Für die diesjährige Weihnachtssaison erwartet auch Paketdienstleister GLS neue Rekordmengen: „Wir rechnen mit einem Zuwachs von durchschnittlich 20 Prozent im Vergleich zum Vorjahr analog zu den letzten Monaten“, erklärt Karl Pfaff, Vorsitzender der Geschäftsführung der GLS Germany. „Und an Spitzentagen werden es noch deutlich mehr Pakete sein.“

Um die Mehrmengen meistern zu können, hat auch das Unternehmen die Kapazitäten an bestehenden Standorten erneut deutlich ausgebaut und mit dem EuropeanEcoHub einen neuen Umschlag in Betrieb genommen. Zudem wird GLS bundesweit zusätzlich 3500 Mitarbeiter in der Sortierung und Abwicklung der Pakete einsetzen und für den Pakettransport stünden 1000 zusätzliche Fahrzeuge zur Verfügung.

„Der massive Wettbewerb um Produktionsressourcen und Fahrer angesichts der extrem dynamischen Paketentwicklung führt indes zu steigenden Kosten, die wir nicht sämtlich durch Effizienzsteigerungen kompensieren können“, unterstreicht der GLS-Deutschland-Chef. „Das heißt: Ja – auch bei uns wird es kundenspezifische Preisanpassungen geben“, kündigt Pfaff Preisgespräche an.

B2C als Wachstumstreiber

Ein wesentlicher Grund dafür sei, dass durch die Corona-Pandemie die Herausforderungen für Paketdienste nochmals gestiegen seien. „Denken Sie da nicht nur an die Hygiene- und Abstandsmaßnahmen, sondern vor allem auch an die Anpassungen im Produktionsprozess, um jegliche Form von direkten Kontakten zu vermeiden“, erklärt Pfaff. Bislang habe das Unternehmen GLS auch diese Herausforderung gut gemeistert und nehme dabei seinen Versorgungsauftrag verantwortungsvoll wahr. „Dabei steht die Sicherheit unserer Kunden, Mitarbeiter und Partner weiterhin im Vordergrund – ohne dabei die Service-Qualität aus den Augen zu verlieren.“

Die Paketbranche boomt also. Das belegt auch die aktuelle Marktanalyse von KE-Consult Kurte & Esser im Auftrag des Bundesverbandes Paket und Expresslogistik (BIEK). So stieg allein im ersten Halbjahr 2020 das Sendungsvolumen der

KEP-Branche um 7,4 Prozent im Vergleich zum Vorjahreszeitraum, und die Paketsendungen legten gar um satte 8,9 Prozent zu. „Rechnerisch werden damit täglich über 800.000 Sendungen mehr als im vergangenen Jahr transportiert“, zitiert der BIEK-Vorsitzende Marten Bosselmann die Marktanalyse.

„Unsere Branche sieht sich nicht als Gewinner in der Corona-Krise. Vielmehr handelt es sich um die Fortschreibung eines seit Jahren bestehenden Trends – vor allem getrieben durch den florierenden Online-Handel“, unterstreicht er. Es habe zwar, sicherlich coronabedingt, besonders

starke Zuwächse bei den B2C-Sendungen gegeben, sagt er. Gleichzeitig seien aber die B2B-Sendungen mit minus 7,6 Prozent im Vergleich zum Vorjahr deutlich stärker zurückgegangen. Außerdem mache „das sprunghafte Wachstum der Sendungsmengen während der Corona-Pandemie deutlich“, unterstreicht Bosselmann, „wie wichtig die Paketdienste für die Bevölkerung und die Wirtschaft sind. In der Krise – allemal im Lockdown – stellen sie die Versorgung der Menschen sicher.“ Und in den kommenden Monaten wird dieses Mengenvolumen nochmals steigen: „In der Weihnachtszeit rechnen wir mit rund

Interview: Was ist die größte Herausforderung?



Marco Schlüter, Chief Operations Officer bei Hermes Germany in Hamburg

Hermes Germany

WEIHNACHTEN STEHT VOR DER TÜR. MIT WELCHEN MEHRMENGEN RECHNEN SIE FÜR HERMES?

Wir gehen vom mengenstärksten Weihnachten aller Zeiten aus und rechnen von Oktober bis Dezember mit rund 120 Millionen Sendungen. Damit stellen wir pro Woche rund zehn Millionen Pakete zu. In manchen Wochen werden wir an Spitzentagen sogar bis 2,6 Millionen Pakete zustellen, also rund doppelt so viel wie an regulären Tagen im Schnitt.

AN WELCHEN HEBELN SETZEN SIE AN, UM DIESEN MENGEN-PEAK OPERATIV HANDELN ZU KÖNNEN?

Wir haben unsere Prozesse in den letzten Jahren konsequent digitalisiert. So können wir dank ausgeklügelter Prognose-Tools die zu erwartenden Mengen weitgehend prognostizieren und können uns dadurch seit Monaten darauf vorbereiten. Unabhängig davon hat unser Unternehmen in den vergangenen Jahren 300 Millionen Euro in seine Paketinfrastruktur investiert – dadurch sind wir jetzt sehr leistungsfähig. Natürlich fahren wir da in den Paketsortieranlagen zusätzliche Schichten. Im Maximum, also in der Spitzen-Phase, fahren wir da 2,5 Schichten täglich. Zusätzlich hilft uns in der Zustellung, dass wir in ein neues dynamisches Tourenplanungs-Tool investiert haben und die Zustellfahrer mit neuen Scannern ausgerüstet wurden. Mit diesen Scannern werden die Zustellfahrer durch den gesamten Zustellprozess geführt. Sprich: Wir können Aushilfskräfte so sehr schnell anlernen – sogar in ihrer Muttersprache. Die sind nach zwei Tagen genauso produktiv wie ein langjähriger Zustellfahrer.

FÜR DIESE SPITZEN-ZEITEN BRAUCHEN SIE VOR ALLEM SEHR VIELE AUSHILFSKRÄFTE, GERADE IN DEN OPERATIVEN BEREICHEN. UND DAS SEHR SCHNELL. WIE FINDEN SIE DIESE?

Teilweise stellen wir dafür Mitarbeiter befristet ein. Insbesondere im Paketsortierbereich arbeiten wir auch sehr eng mit Zeitarbeitsfirmen zusammen. Das tun wir aber auch unterjährig, also nicht nur in Hochphasen wie in der Weihnachtszeit. Denn wir haben im Paketgeschäft immer sehr starke Mengenschwankungen – sowohl nach unten als auch nach oben. 15 bis 20 Prozent unserer Mitarbeiter kommen deshalb aus Zeitarbeitsfirmen.

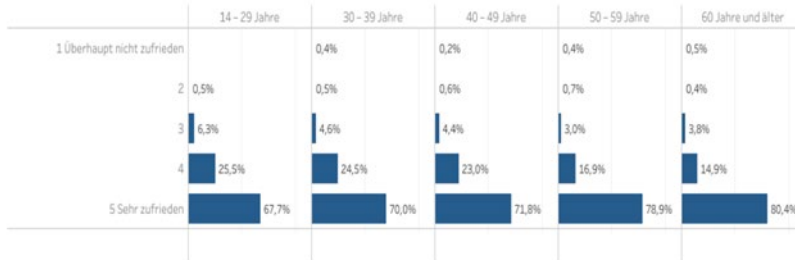
WAS IST FÜR SIE DA DIE GRÖSSTE HERAUSFORDERUNG?

Die Spitzen, die Peaks, werden immer höher und verteilen sich auf immer kürzere Zeiträume. Für uns als Logistiker wird es immer schwieriger, das zu halbwegs vernünftigen Kosten abzubilden. Wenn ich mir aus Logistik-Sicht etwas wünschen dürfte, würde ich mich freuen, wenn die Konsumenten ausgeglichener im Internet bestellen würden. Nicht nur an Tagen wie dem „Black Friday“ und „Cyber Monday“

eh

60+ ist am Zufriedensten mit der Bestellabwicklung im Onlinehandel

Warenkäufe



Frage: Wie zufrieden sind Sie mit der Bestellabwicklung?
Quelle: Käufe des 1. und 2. Quartals in 2020; Daten der Studie „Interaktiver Handel in Deutschland“ von BEYONDATA im Auftrag des bevh

www.bevh.org

bevh

Noch nie waren Kunden mit den Lieferdiensten so zufrieden wie aktuell, das zeigt der jüngste Kundenmonitor des Bundesverbandes E-Commerce und Versandhandel Deutschland (BVEH)

420 Millionen B2C-Sendungen. Das sind nochmals 60 Millionen mehr als im Vorjahreszeitraum“, erklärt er mit Verweis auf die Marktanalyse von KE-Consult. „Zu Spitzenzeiten werden an einem einzigen Tag damit rechnerisch bis zu 21 Millionen Sendungen in den Netzen der Unternehmen befördert.“ Um das zu stemmen, würden diese in der aktuellen Hochsaison insgesamt 30.000 zusätzliche Arbeitskräfte beschäftigen. „Allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern bei den Paketdiensten ein großes Dankeschön“, lobt Bosselmann. „Sie leisten seit Monaten Außerordentliches und sorgen so dafür, dass Privatpersonen wie Wirtschaft ihre Sendungen pünktlich und zuverlässig erhalten.“

Niedrige Deckungsbeiträge trotz Menge

Doch nicht allen Unternehmen spiegeln sich diese Mengenzuwächse auch in der Ertragslage wider. So sagt Andreas Schumann, Vorsitzender des Bundesverbandes Kurier-Express-Postdienste (BdKEP): „Viele KEP-Unternehmen haben zwar in der Tat in diesem Jahr und gerade jetzt in der Vorweihnachtszeit alle Hände voll zu tun, aber die Deckungsbeiträge sind sogar noch gesunken“, beschreibt er die Situation vieler kleiner und mittlerer KEP-Betriebe, die im BdKEP-Verband Mitglied sind.

Grund dafür sei: „Der Mengenboom, den unsere Branche derzeit erlebt, findet ja vor allem im Endkunden-Geschäft (B2C) statt“, erklärt Schumann. Während ein Zusteller im Geschäftskundensegment (B2B) fünf Pakete im Schnitt pro Stopp zustelle, seien es im B2C im Schnitt gerade einmal ein bis zwei Pakete. „Die Kosten sind also im B2C gleichbleibend oder höher als im

B2B und die Erlöse sogar niedriger. Denn Paketzusteller werden ja pro zugestelltem Paket bezahlt“, erklärt Schumann. Sprich: Die Zustellbetriebe verlieren guten Umsatz im B2B und gewinnen schlechten Umsatz im B2C. In der Vergangenheit hätten die Zustellbetriebe die niedrigen B2C-Margen noch mit den B2B-Erlösen kompensieren können, sagt der BdKEP-Mann. Da aber immer mehr Pakete an Privatkunden gehen, ist das heute nicht mehr möglich.

„Alles in allem sind viele mittelständische KEP-Dienste in diesem Jahr trotzdem mit einem blauen Auge davongekommen“, formuliert es Schumann. Insbesondere Direktkurier wurden in diesem Jahr verstärkt nachgefragt, weil coronabedingt fallweise Lieferketten gerissen seien. „Das sind dann wirklich eilbedürftige Transporte, und die sind dann auch finanziell besser honoriert. Das hat sicherlich etlichen Betrieben die Ertragssituation in diesem Jahr gerettet.“

Neuer Rekord bei Kundenzufriedenheit

Hoffnung machen immerhin die Aussagen von Martin Groß-Albenhausen, stellvertretender Hauptgeschäftsführer des Bundesverbandes E-Commerce und Versandhandel Deutschland (BVEH) in Berlin. „Gerade in den letzten Monaten war die Situation durch die hohen Mengenvolumina, die Endkunden online orderten, für die Lieferdienste sicher nicht immer einfach.“ Trotz dieser Herausforderungen aber sei die Kundenzufriedenheit mit der Leistung von Kurier-, Express- und Paketdiensten so gut wie noch nie. „Unser Kundenmonitor weist da absolute Rekordwerte aus“, betont Groß-Albenhausen. „Die Werte der Kunden, die besagen,

dass sie mit der Leistung der Lieferdienste voll und ganz zufrieden sind, befinden sich aktuell auf dem höchsten Stand seit unserer Datenerhebung“, (siehe Grafik oben). Der BVEH-Mann dazu: „Das zeigt, dass die Zustellpartner der Versandhandels- und E-Commerce-Anbieter einen sehr guten Job gemacht haben.“ Und die gute Nachricht ist: „Diese Zufriedenheitswerte münden auch in höhere Online-Bestellungen“, betont der stellvertretende Hauptgeschäftsführer des BVEH. „Alles das zeigt uns, dass wir wohl auch im kommenden Jahr wieder mit einem Wachstum im E-Commerce um zehn bis zwölf Prozent rechnen könnten“, sagt er. Klare Wachstumstreiber seien da ganz klar die Produktbereiche Drogerie- und Lebensmittel und jetzt vor Weihnachten natürlich das Spielartikel-Sortiment.

Eva Hassa



„DAS SPRUNGHAFTE WACHSTUM DER SENDUNGMENGEN WÄHREND DER CORONA-PANDEMIE ZEIGT, WIE WICHTIG DIE PAKETDIENSTE FÜR DIE BEVÖLKERUNG UND DIE WIRTSCHAFT SIND.“

Martin Bosselmann, Vorsitzender Bundesverband Paket und Expresslogistik (BIEK)



Alle gemeinsam gegen schwarze Schafe

Das **Paketboten-Schutz-Gesetz** von Arbeitsminister Hubertus Heil, das vor einem Jahr in Kraft trat, soll Paketboten in Subunternehmen besser vor Ausbeutung bewahren. Was hat das Gesetz bislang bewirkt?

„DIE MENSCHEN, DIE PAKETE SCHLEPPEN, die haben unseren Respekt verdient. Aber auch sozialen Schutz und anständige Löhne“, twitterte am 22. November 2019 Bundesarbeitsminister Hubertus Heil. „Unser Paketboten-Schutz-Gesetz tritt zum 1. Dezember 2020 in Kraft und macht Schluss mit unzustellbaren Arbeitsbedingungen“, kündigte Heil in seinem Tweet an.

Verdi ist positiv gestimmt

Mit diesem Gesetz werden Versandunternehmen (Speditionen sind davon ausgenommen) verpflichtet, Sozialbeiträge nachzuzahlen, wenn Subunternehmen

diese Zahlungen versäumen. Sprich: Wer einen Auftrag zum Paketversand annimmt und an einen Nachunternehmer weiter vergibt, haftet für die abzuführenden Sozialversicherungsbeiträge. Bezahlte der Subunternehmer die Beiträge nicht selbst, muss der Hauptunternehmer, also etwa der Paketdienst, dafür einstehen und die Zahlung übernehmen.

„Wir sind positiv gestimmt. Das Paketboten-Schutz-Gesetz wirkt“, zeigt sich Stefan Thyroke überzeugt. Er ist Bundesfachgruppenleiter Spedition, Logistik und KEP in der Verdi-Bundesverwaltung und betont: „Nach einem Jahr Bilanz Paketboten-Schutz-Gesetz können wir aus Verdi-Sicht

Verdi



„ES IST GUT, DASS DAS PAKETBOTEN-SCHUTZ-GESETZ EINGEFÜHRT WURDE UND SEINE WIRKUNG ENTFALTET.“

Stefan Thyroke,
Bundesfachgruppenleiter Spedition, Logistik
und KEP in der Verdi-Bundesverwaltung

sagen: Es ist gut, dass dieses Gesetz eingeführt wurde und seine Wirkung entfaltet.“ „Das belegen auch die in diesem Jahr erfolgten Schwerpunktkontrollen der Finanzkontrolle Schwarzarbeit und des Zolls“, betont der Verdi-Gewerkschafter. Denn das Gesetz wirke allein, weil die Haftungsfrage damit neu geregelt worden sei. Sprich: Auch der Paketdienst als Auftraggeber kann aufgrund des Gesetzes nun haftbar gemacht werden, wenn sein Subunternehmer die Sozialversicherungsbeiträge für seine Mitarbeiter nicht ordnungsgemäß abführt – in der Vergangenheit war dies nicht möglich gewesen. „Positive Nachricht ist auch, dass Paketdienste verstärkt auf eigene Fahrer und Fahrzeuge setzen und weniger an Subun-

ternehmer fremdvergeben“, stellt Thyroke fest und stützt sich da auf Arbeitnehmer- und Betriebsräte-Umfragen unter seinen Mitgliedern anlässlich des einjährigen „Geburtstags“ des Paketboten-Schutz-Gesetzes. „Außerdem achten Paketdienste heute sehr viel mehr auf Qualität – sowohl bei der Auswahl ihrer Subunternehmer als auch bei deren Transportdurchführung“, lobt der Verdi-Mann. So müssen Subunternehmer nun per Gesetz eine Unbedenklichkeitsbescheinigung der Sozialversicherungsträger vorweisen, damit sie überhaupt einen Vertrag mit einem Paketdienst schließen können. Und diese Bescheinigung erhalten sie zum Beispiel nur, wenn sie nicht überschuldet sind, sprich die Sozialversiche-

rungsbeiträge für ihre Mitarbeiter auch bezahlen können.

BdKEP: Gesetz ist nur ein Papiertiger

„Mit dieser Regelung hat der Gesetzgeber die Exkulpationsschwelle für die Auftraggeber lächerlich niedrig angesetzt“, kritisiert dagegen Andreas Schumann, Vorsitzender des Bundesverbands Kurier-Express-Postdienste (BdKEP), der kleinere und mittlere KEP-Unternehmen vertritt. Denn letztlich stellen Krankenversicherungen und Berufsgenossenschaften eine solche Unbedenklichkeitsbescheinigung jedem Subunternehmer regelmäßig dann aus, argumentiert der BdKEP-Vorsitzende, wenn die eingesetzten Subunternehmen Sozialbeiträge immer ordnungsgemäß abgeführt haben. „Dadurch ist das ganze Gesetz wenig sinnvoll“, resümiert Schumann. Und was ist seine Bilanz nach einem Jahr Paketboten-Schutz-Gesetz? „Letztlich ist das Ganze nur ein Papiertiger“, beklagt er, „ohne viel Wirkung in der Praxis.“

Interview: Warum greift das Gesetz für Sie zu kurz?



Andreas Schumann, Vorsitzender des Bundesverbands Kurier-Express-Postdienste (BdKEP) in Berlin

AM 1. DEZEMBER FEIERT DAS PAKETBOTEN-SCHUTZ-GESETZ SEINEN ERSTEN GEBURTSTAG. SIE SIND VORSITZENDER DES BUNDESVERBANDES BdKEP, IN DEM VOR ALLEM KLEINE UND MITTLERE KEP-UNTERNEHMEN TÄTIG SIND. WELCHE BILANZ ZIEHEN SIE NACH EINEM JAHR PAKETBOTEN-SCHUTZ-GESETZ?

Das Paketboten-Schutz-Gesetz war politisch gewollt. Letztlich ist das Ganze nur ein Papiertiger ohne viel Wirkung in der Praxis.

WARUM GREIFT IHNEN DAS GESETZ ZU KURZ?

Der Auftraggeber beziehungsweise der Paketdienst muss von seinem Subunternehmer nur eine Unbedenklichkeitsbescheinigung einfordern, dann ist er von der Nachunternehmerhaftung frei, also davon exkulpiert.

Eine solche Bescheinigung stellen aber Krankenversicherungen und Berufsgenossenschaften regelmäßig dann aus, wenn die eingesetzten Subunternehmen Sozialbeiträge immer ordnungsgemäß abgeführt haben. Der Gesetzgeber hat die Exkulpationsschwelle für die Auftraggeber also lächerlich niedrig angesetzt, und dadurch ist das ganze Gesetz wenig sinnvoll.

WELCHE PUNKTE VERMISSEN SIE KONKRET IM PAKETBOTEN-SCHUTZ-GESETZ? WAS FORDERN SIE VOM GESETZGEBER?

Das Paketboten-Schutz-Gesetz muss den Nachweis der persönlichen, finanziellen und auch fachlichen Leistungsfähigkeit der Nachunternehmer zur Pflicht machen. Sprich: Wie Güterkraftverkehrsunternehmer ab 3,5 Tonnen zulässigem GG sollten auch KEP-Zusteller über diese Eignungen verfügen. Dann hätte man eine Mindestqualifikation im Markt, das aber war politisch nicht gewollt.“

GIBT ES NICHT ZUMINDEST EINEN PUNKT, DEN SIE IN DEM GESETZ BEGRÜßEN?

Positiv ist aus meiner Sicht nur, dass mit diesem Gesetz eine gewisse Öffentlichkeit geschaffen worden ist. Und dies erhöht vielleicht den Druck auf die Paketdienste, ordentlich mit ihren Subunternehmern umzugehen.

BIEK: Prüfsiegel für Subunternehmer

Das der KEP-Branche auch unabhängig von der Einführung des Gesetzes die Sicherstellung transparenter Arbeitsbedingungen bei Vertragspartnern wichtig ist, zeigen die Worte von Marten Bosselmann, Vorsitzender des Bundesverbands Paket- und Expresslogistik (BIEK), in dem insbesondere die großen Kurier-, Express- und Paketdienste Mitglied sind. So habe der BIEK, führt Bosselmann aus, bereits während des Gesetzgebungsverfahrens mit seinen Mitgliedsunternehmen und der unabhängigen Präqualifizierungsstelle Zertifizierung Bau (ZertBau) ein Prüfsiegel für die Paketbranche erarbeitet. Vertragspartner, die im Auftrag der großen Paketdienste agieren, können nach Absolvieren dieses Programms ihre fachliche Eignung nachweisen und so rechtssicher belegen, dass sie die gesetzlichen und von den Paketdiensten vorausgesetzten hohen Sozial- und Arbeitsstandards erfüllen.

Zumal faire und gute Arbeitsbedingungen schon immer das Ziel der BIEK-Mitgliedsunternehmen DPD, General Overnight (GO!), GLS, Hermes und UPS gewesen seien. „Wir sind im engen Schulterschluss mit dem Bundesarbeitsministerium und den zuständigen Kontrollbehörden. Die Einhaltung gesetzlicher Vorgaben ist für unsere Mitgliedsunternehmen eine Selbstverständlichkeit. Wir tolerieren keine Verstöße gegen Rechtsnormen“, betont der BIEK-Vorsitzende.

Tom Weiler/dpa/picture-alliance



Der „Vater“ des Paketboten-Schutz-Gesetzes: Bundesarbeitsminister Hubertus Heil – hier im Gespräch mit einem DHL-Zustellfahrer

„Mit der Einführung des Prüfsiegels gehen wir sogar noch einen Schritt weiter, als es das Gesetz fordert“, erklärt Bosselmann. Da das Präqualifizierungsprogramm erst im August 2020 gestartet ist, sei eine abschließende Evaluation derzeit noch nicht möglich. Marten Bosselmann sei mit Blick auf die aktuelle Anzahl der bereits präqualifizierten Unternehmen sehr positiv gestimmt. Die eingehenden Anträge stiegen kontinuierlich.

GLS: Kosten im sechsstelligen Bereich

„Die Zusammenarbeit mit den Subunternehmern war und ist – unabhängig vom Paketbotenschutzgesetz – sehr gut“, unterstreicht auch Karl Pfaff, Vorsitzender der Geschäftsführung von GLS Germany in Neuenstein. Im Zuge der Einführung des Paketboten-Schutz-Gesetzes sei unter Beteiligung von GLS im Rahmen des BIEK zusätzlich die Möglichkeit der Präqualifikation durch eine unabhängige Stelle geschaffen worden, quasi ein „Qualitätssiegel“ für Paket-Transportunternehmen, erklärt Pfaff. Der administrative Aufwand in der Zusammenarbeit mit den Transportpartnern habe sich gleichwohl durch das neue Paketboten-Schutz-Gesetz „erheblich intensiviert“, so der GLS-Deutschland-Chef und verweist dabei insbesondere auf den Prozess für die Einholung der sogenannten Unbedenklichkeitsbescheinigungen seitens der Transportpartner. Der Paketdienstleister habe diesbezüglich entsprechende IT-Instrumente zur Nachhaltung geschaffen, die Mitarbeiter geschult und investiere in die Administration der entsprechenden Unterlagen. Unterm Strich sind GLS Germany laut Pfaff damit Kosten im sechsstelligen Bereich entstan-

den. Die Komplexität in der Administration und der Prüfungsaufwand werden zum Teil auch dadurch erhöht, dass die verschiedenen Krankenkassen uneinheitliche Bescheinigungen ausstellen. Bleibt nur eine Frage offen: Wird GLS aufgrund der Auflagen des Paketboten-Schutz-Gesetzes nun verstärkt selbst auf

eigene Fahrzeuge und Fahrer setzen? Im Gegenteil: „GLS ist weiterhin von der Zusammenarbeit mit selbstständigen, regionalen Transportpartnern überzeugt“, unterstreicht GLS-Deutschland-Chef Pfaff. „Dies hat sich durch das Paketboten-Schutz-Gesetz nicht geändert.“

Eva Hassa



MACHT'S MÖGLICH

HUMBAUR FEIERT

1000000 ANHÄNGER

Wir machen's möglich

1 000 000 gebaute Anhänger.
 Wenn das kein Grund zum Feiern ist. Aber wie hat eigentlich alles begonnen? Entdecken Sie jetzt die Humbaур Geschichte und spannende Fakten rund um unsere Jubiläumsanhänger.



Humbaур GmbH
 Mercedesring 1 • 86368 Gersthofen

Jetzt mitfeiern auf
1million.humbaур.com



Peugeot spricht beim neuen E-Boxer von Reichweiten bis zu 350 Kilometer. Vier Längen stehen zur Auswahl, maximal 1890 Kilogramm Nutzlast

Da ist noch Luft nach oben

Emissionsarm, kompakt, flexibel – diese Eigenschaften sollten **Fahrzeuge der KEP-Branche** mitbringen. Um längere Touren zu meistern, schiebt sich auch die Nutzlast weiter in den Fokus. Neue Lösungen, auch Übergrößen, sind schon marktreif.

ENG SIND SIE, unsere Innenstädte, voller Baustellen, Barrieren und Absperrungen. Trotz Rückspiegel, Warneinrichtungen und willkommenen Assistenzsystemen erhalten Lieferfahrzeuge schnell Blech-

lessuren, im besten Fall Kratzer und Kriegsbemalung. Pkw-ähnliche Wendekreise sparen Zeit beim Parken, kurze Radstände jedoch nerven höchstens Fahrer wie Dispo, wenn Touren aus Platz-

mangel geteilt oder abgeändert werden müssen. Freilich wird wegen Corona seit Frühjahr 2020 noch mehr online bestellt, daher wird es auf der Ladefläche noch enger, die Zeit für Lade- und Entladevor-



Der Renault Master Z.E. ist auch als neue 3,5-t-Variante erhältlich



Gut im Blick hat der Renault-Fahrer die digital angezeigte Reichweite des neuen Master Z.E.33

Der Innenspiegel im Peugeot Boxer zeigt Werte wie Ladezustand, Reichweite und Gang



Der 5-Tonnen-Transit bietet 15,1-m³-Ladevolumen im Heck

170 PS leistet der EcoBlue-Diesel von Ford, wahlweise mit 6- oder 10-Ganggetriebe

gänge noch knapper. Mehr Ladevolumen und vor allem mehr Nutzlast wünschen sich die Kunden. Dazu gehören nicht nur KEP-Dienstleister, sondern auch Baugewerbe, Behörden sowie Personen- und Krankentransporte.

Ford mit neuer Transit-Variante

Ford will mit einer neuen Fünf-Tonner-Variante des Transit den europäischen Transportermarkt für leichte Nutzfahrzeuge seit Herbst aufmischen. Der Transit-Neuling mit EcoBlue-Turbodiesel ist gerade als „Jumbo“-Kastenwagen mit H4-Hochdach gefragt, bis zu 2500 Kilogramm Nutzlast und 15,1 Kubikmeter Ladevolumen prädestinieren ihn laut Hersteller für KEP-Einsätze. 170 PS und 390 Newtonmeter sollen bestmögliche Traktion bieten, verstärkte Karosserie-Seitenteile beim Transport schwererer Ladung für die nötige Robustheit sorgen. Die ebene Ladefläche mit einer Tiefe von 4,2 Metern, zahlreiche Verzurrpunkte sowie die integrierte Trittstufe im hinte-

OB ELEKTRO- ODER VERBRENNERVERSION, DAS LADEVOLUMEN UND DIE NUTZLAST BLEIBEN BEI PEUGEOTS BOXER-VARIANTEN IDENTISCH. DAS ERLEICHTERT AUCH DIE QUAL DER WAHL

ren Stoßfänger erleichtern, so der Hersteller, die Mitnahme sperriger Gegenstände. Wer es maßgeschneidert wünscht, kann vom umfassenden QVM-Programm (Qualified Vehicle Modifier) des Herstellers profitieren.

Mehrwert ohne Übergewicht

Das Thema Gewicht hat im Lastenheft grundsätzlich Priorität, gerade bei der Entwicklung von Elektro-Versionen bereits ausgereifter Dieselvans. Peugeots neuer E-Boxer rollt im italienischen Werk Cal di Sangro vom Band und wird durch das Kooperationsunternehmen Bedeo elektrifiziert. Ein wichtiges Indiz

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

für den PSA-Konzern, den konventionellen Boxerlöwen gerade jetzt durch eine Stromversion zu unterstützen: die „Rekordkundernernte“ im Bereich der leichten Nutzfahrzeuge. Sie beschränkte 2019 beachtliche 274.000 verkaufte Einheiten. Allein der Diesel-Boxer wurde in seiner aktuellen Modellvariante laut Hersteller seit 2014 über 400.000 Mal gebaut. Von den vier angebotenen Längen, basierend auf drei Radständen (3 m, 3,45 m und 4,04 m), sind die beiden kurzen E-Vans nur mit 37-kWh-Batterien bestückt, damit schaffen sie nach WLTP rund 200 Kilometer. Sinnvollerweise muss, wer längere Touren am Stück unterwegs ist, sich für eine längere Version entscheiden. Der 90-kW-Antriebsstrang sorgt für 110 km/h. Zum Laden ist der E-Boxer kompatibel mit Steckdosen Typ 2 (zum Laden in Modus 2/3 bei Wechselstrom), auch als Kombination CCS 4 (DC-Schnelllade-Modus 4). Die Serienausstattung beinhaltet ein Bordladegerät für einphasiges (7 kW) und dreiphasiges (22 kW) Laden.

Auch Renault hat nachgebessert.

Eine Tonne Nutzlast bei 3,1 Tonnen Gesamtgewicht – so präsentierte sich der Renault Master Z.E. bisher. Zu Recht wurde in Frankreich mit einer 3,5-Tonnen-Variante nachgebessert. Das verbessert die Zuladung beim Plattformfahrzeug auf bis zu 1,74 Tonnen. Der Kastenwagen kann nun legal 490 Kilo mehr transportieren. Auch der überarbeitete Renault Trucks Master Z.E. bleibt vollelektrisch in sechs Ausführungen von 8 bis 13 Kubikmeter Ladevolumen erhältlich. Für KEP-Unternehmen stehen vier



Daimler AG

Als Mid-Size-Van kann der von Kerstner umgebaute E-Vito bei Kochboxanbieter HelloFresh seine Vorteile ausspielen. Er nutzt seine Akkus auch für die Aktivkühlung der Frischware im Laderaum

Kastenwagentypen zur Verfügung, in zwei Varianten wird der Strom-Van als Plattformfahrzeug (bis 22 Kubikmeter) gefertigt. Auch er kann durch Rekuperation beim Bremsen kinetische Energie zurückgewinnen. Um zusätzlichen Energieverbrauch zu reduzieren, kann der Eco Mode aktiviert werden – allerdings wird damit auch die Motorleistung reduziert, die Beschleunigung verlangsamt und die Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h auf 80 km/h limitiert. Bei Bedarf kann das Fahrzeug im Winter vorgewärmt, im Sommer vorgekühlt werden.

E-Vito als Kühlfahrzeug

Die für die Kühlung benötigte Energie geht bei E-Vans bislang zulasten der Zu-

ladungsfähigkeit und auf Kosten der Reichweite. Zur Optimierung hat Mercedes-Benz Vans eine passende Lösung parat: den E-Vito mit Kühlausbau der Firma Kerstner. Sieben dieser Fahrzeuge wurden nun vom belgischen Kochboxanbieter HelloFresh übernommen. Die technische Konzeption des Fahrzeugs basiert auf der Idee, die im E-Vito vorhandene elektrische Energie auch für die aktive Kühlung zu nutzen. Dazu ist die Kerstner-Kühlanlage C106EA an das Fahrzeug-Bordnetz angebunden, wodurch die als Energiequelle notwendige Zusatzbatterie minimiert werden kann. Im Ergebnis stehen dem Kühlfahrzeug drei Betriebsmodi zur Verfügung: die Standkühlung über das Stromnetz, die Hochvolt-Fahrzeuggatterie während der Fahrt und die Pufferbatterie während der Zustellung der Ware oder bei Pausen.

Bewährt: E-Canter als Verteilerfahrzeug

36 neue Elektro-Canter produziert der Nutzfahrzeugbauer Fuso aktuell für die Bahn-Tochter DB Schenker im Werk Tramagal, Portugal. Bei verschiedenen Aufbauherstellern erhalten die vollelektrischen Leicht-Lkw Kofferaufbau mit Ladebordwand. Hierzulande erfolgt der Aufbau auch bei Spier in Steinheim. Mit 129 kW und bis zu 3,2 Tonnen Nutzlast sollen sie künftig im Verteilerverkehr von Oslo, Kopenhagen, Madrid, Salzburg, Wien, Hamburg, Rom und Mailand rollen. Per Schnelllader sind ihre Akkus laut Hersteller in 1,5 Stunden nachgeladen.

Gerfried Vogt-Möbs



Fuso

E-Canter bei DB Schenker: 100 Kilometer Reichweite reichen für den Innenstadt-Verteilerverkehr

Nachtexpress vom Spezialisten



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



Night Star Express

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?

Matthias Hohmann: Zu unseren Kunden zählen namhafte Hersteller aus den Bereichen Automotive, Agrartechnik und Baumaschinen. Die benötigten 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 Umschlagbetrieben 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.

Wie kommen Sie in die abgeschlossenen Gebäude bei Ihren Kunden?

Matthias Hohmann: Wir haben von jedem Ablageort anonymisierte Schlüssel, die die Fahrerin oder der Fahrer mit sich führt. 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?

Matthias Hohmann: 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 Innovationsentwick-

ler in diesem Bereich zu sein. Wir haben einige Kunden, die bereits einen Teil ihrer Technikerfahrzeuge auf die schlüssellose Zustellung umgestellt haben.

Wohin kann man mit Night Star Express versenden, und welche Sendungen sind möglich?

Matthias Hohmann: Wir haben so gut wie keine Einschränkungen beim Versand. Wir transportieren Auto- und Lkw-Scheiben, Baggerschaufeln und andere Dinge, die sich nicht gut verpacken lassen. Auch bei den Abmessungen sind wir völlig flexibel. Unsere Standardmaße sind schon großzügig berechnet, alles darüber hinaus kann individuell vereinbart werden.

Durch unser europaweites Netz sind wir in der Lage, deutschlandweit und in die meisten Nachbarländer in der darauffolgenden Nacht zuzustellen. In anderen Ländern erhalten die Empfänger die Waren am Tag B in der Tagzustellung. Flexibler und schneller können Sie Güter eigentlich nicht verschicken.

Mehr Informationen unter:
www.night-star-express.de



Night Star Express

Bei uns ist Ihre Sendung immer in besten Händen!

Zwei Fragen an Marko Vogel, dem Geschäftsführer von CARGO direct.

Wo sehen Sie die größte Herausforderung im Transportmarkt?

Marko Vogel: Das große Lohngefälle in Europa und die einfache Verlagerung des Arbeitsplatzes. In einigen Ländern verdienen Lehrer rund 600 Euro, Kraftfahrer in Deutschland selten unter 1700 Euro (mit FS B!). Da werden deutsche Rasthöfe schon mal zur zweiten Heimat. Dazu Digitalisierung, die Fluch und Segen zugleich ist. Reine Frachtenvermittler picken Rosinen und vermitteln den Verladern Tiefstpreise ohne Liefersicherheit. Diese sollen dann die „richtigen“ Transportunternehmen darstellen und müssen nicht selten ihre Preise rechtfertigen. Das sind dann die Zitronen.



Marko Vogel, Geschäftsführer von CARGO direct

Wo finden Sie sich wieder?

Marko Vogel: Wir möchten faire Preise bei hoher Liefersicherheit bieten. Im PROFEX Couriersystem finden unsere Partner Transportlösungen jeweils in ihrer Region, so wie unsere CARGO direct es in Kassel & Göttingen macht: Sozialversicherungspflichtige Mitarbeiter und ein eigener Fuhrpark mit allen Fahrzeugklassen ermöglichen es, im Zweifel



CARGO direct

CARGO direct bietet maßgeschneiderte Lösungskonzepte und ein Full-Service-Leistungsspektrum in den Bereichen Direkt- und Sonderfahrten (just-in-time)

Frachtraum auch einmal zu „reservieren“. Eine eigene webbasierte Software mit Kundenanbindung und alle gängigen Medien sorgen für eine direkte, schnelle und transparente Kommunikation. So können wir Rosinen und Zitronen gut verdauen und sind ein verlässlicher Partner für Logistiklösungen.

Weitere Informationen unter:

www.zeitsensibel.de

Überzeugt auf der letzten Meile

Der Tropos ABLE Elektrotransporter hat sich in der Praxis bewährt.



LIEFERY

Neue Möglichkeiten in der Logistik

AUF DER „LETZTEN MEILE“ wird viel entwickelt und erprobt, um Städte in Bezug auf Lärmbelastung, Verkehrsaufkommen und Emissionen zu entlasten. Eine Lücke zwischen Transportern und Lastenrädern

schließt nun TROPOS MOTORS EUROPE mit seinen kompakten elektrischen Nutzfahrzeugen. Das Konzept hat sich bereits in der Praxis bewährt. Liefery, Same-Day-und-Next-Day-Spezialist, hat die Tropos ABLE in einem siebenmonatigen Pilotprojekt in Berlin erfolgreich getestet. Mit zwei Tropos ABLE wurden insgesamt 140 klassische Touren ersetzt und 4,2 Tonnen CO₂ eingespart.

Cleveres Format – kompakt und groß

„Das Besondere an unseren emissionsfreien Elektronutzfahrzeugen sind ihre kompakten Maße in Kombination mit der größten Ladefläche ihrer Klasse. Damit können sie zwei Europaletten und eine Gerätebox auf der Pritsche mitnehmen, die Kofferaufbauten fassen zwischen 3,5 m³ und 4,5 m³. Mit einer Breite von nur 1,40 Metern und einem kleinen Wenderadius erreicht der Tropos ABLE die unterschiedlichsten Einsatzorte besser



TROPOS MOTORS EUROPE

Kompakte Maße, größte Ladefläche seiner Klasse

und verkehrstechnisch blockadefreier als vergleichbare Modelle mit breiteren Abmessungen“, sagt Markus Schrick, Geschäftsführer von TROPOS MOTORS EUROPE.

Das Topmodell von Tropos, der ABLE XT, kann je nach Bedarf mit einem oder zwei Lithium-Ionen-Packs ausgestattet werden und damit Strecken von bis zu 260 Kilometern zurücklegen. Über eine Databox lässt sich das Fahrzeug an Software-Plattformen anbinden.

Weitere Informationen unter:

www.tropos-motors.de

Skalierbare Lösungen für die letzte Meile

Ein Algorithmus für alle Fälle

tiramizoo als erfahrener Anbieter von SaaS-Logistiklösungen für die letzte Meile richtet sich an Zusteller, die vor allem im Stadtgebiet im Einsatz sind. Interessant für die KEP-Dienstleister sind dabei je nach Größe der Flotte drei Anwendungen: von der Collect & Deliver App über Last Mile JustGo bis zum Last Mile Master.



Warenlogistik vom Cargobike bis zum Nutzfahrzeug: Komplexe Transportaufgaben auf der letzten Meile lassen sich unkompliziert lösen mit dem Algorithmus von tiramizoo

„**WIE GROSS AUCH** immer das Unternehmen ist: Die Zeiten von Walkie-Talkies und Papierzetteln sind auf jeden Fall vorbei. Unsere Produkte optimieren von einfach bis komplex die Prozesse unserer Kunden und sorgen für Transparenz. Das papierlose Auftragsmanagement, die dynamische Kapazitäts- und Routenplanung und die schnelle Kommunikation per Mobiltelefon-App entlasten dabei den Auftraggeber bzw. Dispatcher und die Fahrer von Anfang an“, erläutert Martin Sträß, CEO von tiramizoo.

Mit der **TIRAMIZOO LAST MILE COLLECT & DELIVER APP** etwa plant ein einzelner Fahrer oder Handwerksbetrieb die bestmöglichen Routen für die täglich anstehenden Lieferungen bzw. Monteureinsätze. Das Handling ist unkompliziert, die App ist ausgelegt für bis zu sieben Aufträge pro

Tour und kann jederzeit downgeloadet werden.

Mit **TIRAMIZOO LAST MILE JUSTGO** lassen sich dann schon bis zu 250 Aufträge und zehn Fahrzeuge rein webbasiert über alle Aufträge und Fahrzeuge hinweg optimieren. Ein Dispatcher weist zentral den Fahrern die Routen zu und bekommt fortlaufend Statusmeldungen über eine mobile Fahrer-App. Die Anwendung erfordert keine Installation und wird per PayPal oder Kreditkarte bezahlt – ideal für kleine bis mittelständische KEP.

Der **TIRAMIZOO LAST MILE MASTER** schließlich ist die beste Lösung für komplexe Fälle. tiramizoo passt ihn individuell für Händler wie Zalando oder große KEP an, die mit einer großen Flotte oder vielen Subunternehmern von mehreren Standorten



Martin Sträß ist CEO von tiramizoo, dem Technologie- und Plattformanbieter für urbane Logistik

aus eine Vielzahl an Zustellungen national und international abwickeln. Bei der Integration der Schnittstelle steht ein kompetentes Team von tiramizoo zur Seite, das tiefes Branchenwissen besitzt und die Sprache der Kunden spricht.

Allen drei Anwendungen ist gemein, dass sie – insbesondere bei hohem Auftragsvolumen und engen Zeitvorgaben – die Touren so effizient berechnen, dass sie nachweisbar zu erheblichen CO₂-Einsparungen führen. Damit hilft tiramizoo seinen Kunden, die ambitionierten Nachhaltigkeitsziele zu erreichen, die sie sich gesetzt haben. Dafür ist tiramizoo mit dem Europäischen Transportpreis für Nachhaltigkeit 2020 für Umweltschutz, Ressourcenschonung und soziale Verantwortung in der Sonderkategorie KEP-Dienste ausgezeichnet worden.

Mehr Informationen:

www.tiramizoo.com

Unternehmensporträt

Die tiramizoo GmbH, gegründet 2010, ist ein führender Technologie- und Plattformanbieter für urbane Logistik. Das Unternehmen zielt mit Software-as-a-Service-Lösungen auf die klassische Güter- und Paketlogistik. Zudem optimieren seine Produkte Personenströme und adressieren Unternehmen ebenso wie Kommunen und den öffentlichen Nahverkehr. tiramizoo zählt marktführende internationale Handelsketten für Consumer Electronics, Fashion und Sport zu seinen Kunden. Lösungen von tiramizoo eignen sich für die Einbindung in Enterprise-Resource-Planning- oder Transport-Management-Systeme. tiramizoo hat Büros in Deutschland, Polen, Österreich, Singapur und Malaysia; Firmensitz ist München.



© kamornat - stock.adobe.com

Erhöhen Sie mit dem FUMO® Profile Ihre Sichtbarkeit – im Web und bei Ihren Kunden.

Exklusiv für SCHUNCK-Kunden gibt es das Rundum-Sorglos-Paket.

Mehr Infos unter www.fumo-solutions.com/schunck

Das FUMO® Profile ist eine öffentlich zugängliche Informationsseite über eine Spedition, mit der Sie sich im Web präsentieren können.

Außerdem können Sie im Profile Ihre Dokumente sowie die von FUMO® geprüften Zertifikate, Genehmigungen und Versicherungsnachweise bereitstellen.

Entscheiden Sie sich jetzt für ein FUMO® Profile mit dem Einstiegstarif FUMO® Carrier. Der Tarif wird von der Firma SCHUNCK gesponsert. Sparen Sie mit SCHUNCK 50 % auf Ihren Tarif.

Worauf warten Sie? Jetzt registrieren unter:
fumo-solutions.com/register

Starten Sie mit
SCHUNCK und FUMO® durch!

Eine Kooperation von



FUMO
SOLUTIONS