



Die Paketlogistik erfindet sich neu

Kurier-, Express- und Paketdienste

Neue Konzepte im KEP-Markt
für mehr Nachhaltigkeit



KEP-Spezial

Themenspezial

Verkehrsrundschau 8 | 2022



Stauke/Foroia

Umbruch auf der letzten Meile

BEFLÜGELT VOM E-COMMERCE-HYPE, wächst die Paketbranche wie kaum eine andere Branche in Deutschland. Und ein Ende des Mengen-Booms ist nicht in Sicht, auch wenn die Online-Shopping-Lust der Endverbraucher im Moment ein wenig pausiert. Mittelfristig wird das Wachstum munter weitergehen. Rund 5,7 Milliarden Sendungen im Jahr 2025 erwartet der Bundesverband Paket- und Expresslogistik (BIEK). Zum Vergleich: 2021 waren es rund 4,35 Milliarden.

AUF DER LETZTEN MEILE WIRD ES JEDOCH ENG. Denn die Endverbraucher, die am liebsten ihr Paket persönlich an die Haustür, ins Büro oder in ihr Fahrzeug zu Wunschterminen zugestellt haben wollen, wünschen sich – paradoxerweise – immer mehr klimafreundliche Lösungen in der Paketlogistik. Ein Spagat, der die Unternehmen vor massive Herausforderungen stellt. Die gute Nachricht ist: Die KEP-Branche stellt sich dem Thema. Mittlerweile gibt es unzählige pfiffige Ideen, Pilotprojekte und konkret umgesetzte Lösungen, um auf der letzten Meile CO₂-Emissionen weiter zu reduzieren. Auch weil in Wissenschaft,

in der Start-up-Szene und in der KEP-Branche emsig daran geforscht wird.

JÜNGSTE IDEE, DIE SICH HIER BAHN BRICHT, ist der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV). Warum nicht zu bestimmten Zeiten, in denen Straßenbahn, Bus oder U-Bahn nahezu leer fahren, diese Vakanzen für die Paketzustellung nutzen? Ein Szenario, das aufhorchen lässt. Ein Szenario, das die Paketlogistik auf der letzten Meile revolutionieren könnte. Was da mittelfristig machbar sein könnte, wo es hakt und wie ein praktikables Miteinander in der Paketlogistik mit dem ÖPNV aussehen könnte, zeigt das KEP-Spezial (siehe Seite 4). Interessant auch: Die 21 Presse-Grossisten in Deutschland haben sich zu einem neuen Overnight-Express-Anbieter zusammengeschlossen – mit sehr interessanten Plänen (siehe Seite 6). Es bleibt im KEP-Markt spannend.

Viel Vergnügen bei der Lektüre
Ihre Redaktion

KEP-Spezial

Themenspezial

VerkehrsRundschau 8 | 2022

Silas Stein/dpa/picture-alliance



4

4 Neues Zusammenspiel in der Paketlogistik

Um Emissionen zu reduzieren, setzen KEP-Dienste vermehrt auf die Zusammenarbeit mit dem öffentlichen Nahverkehr – mit erstaunlichen Ideen

6 Presse-Grossisten streben ins Overnight-Segment

21 Presse-Grossisten haben sich zum Overnight-Express-Anbieter „Kommt Overnight“ zusammengeschlossen. Mit welcher Strategie das neue Netz jetzt punkten will

9 Interview

Niklas Tauch, CEO und Mitbegründer von Liefergrün, über die Expansionspläne des Start-ups aus Münster im europäischen Markt

11 GO! Express & Logistics

Dank des internationalen Netzwerks von GO! Express & Logistics rücken die europäischen Wirtschaftszentren immer enger zusammen

12 Seaco

Wie die Wechselbrücke für Paketdienste zum Effizienzgewinn werden kann, zeigt die Lösung des Container-Leasing-Unternehmens Seaco

lasedesignen/Fotolia



6

Liefergrün



9

Impressum:

Verlag: Springer Fachmedien München GmbH,
Verlag Heinrich Vogel, Corporate Publishing,
Aschauer Straße 30, 81549 München
Telefon: +49 (0) 89/20 30 43-2273
Redaktion: Gerhard Grünig (verantwortlich),
Eva Hassa

Projektkoordination: Andrea Volz

Layout: Lena Amberger

Titelfotos: chones/stock.adobe.com (o.); Shutter81/stock.adobe.com, tomispin/Fotolia, Liefergrün (v. l. n. r.)

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.

Ambitioniert im Nachtexpress

Vollmundig starteten die Presse-Grossisten mit ihrem neuen Unternehmen „KOMMT Overnight“ letzten September in das **Übernacht-Express-Segment**: Seitdem ist es still um den neuen Anbieter geworden. Zeit für eine erste Zwischenbilanz mit den beiden KOMMT- Geschäftsführern.

EGAL OB KIOSK, TANKSTELLE oder aber Supermarkt – 21 Presse-Grossisten beliefern deutschlandweit jede Nacht über ein ausgeklügeltes Logistiknetz 89.000 Einzelhändler mit Zeitungen und Zeitschriften – im engen Zusammenspiel mit vielen kleinen und mittleren Transport- und Speditionsbetrieben. Von Montag bis Samstag, und in abgespeckter Form selbst von Samstagnacht auf Sonntag.

In direkter Konkurrenz mit KEP-Diensten Im vergangenen September dann der Paukenschlag: Die 21 Presse-Grossisten schließen sich zum neuen Anbieter „KOMMT Overnight“ zusammen. Sie wollen ihr Logistiknetz auch für andere Kunden und Produkte öffnen, um sich als Alternative im Nachtexpress zu etablieren – und treten so in direkte Konkurrenz mit etablierten KEP-Unternehmen. Doch seit dieser Ankündigung ist es um den neuen Anbieter still geworden. Keine Informationen zu neuen Produkten, keine Werbekampagne, geschweige denn erste Zahlen – höchste Zeit für ein Gespräch mit den beiden KOMMT-Geschäftsführern Tobias Lütkemeyer und Peter Kieffer: Welche erste Zwischenbilanz ziehen sie, welche Ziele peilen sie als Unternehmen an, und was tun sie, um diese zu erreichen?

„Im Grunde war die Öffnung unseres Presse-Grossisten-Netzes nur der nächste folgerichtige Schritt“, erklärt Kieffer. „Wir versorgen ja seit vielen Jahren viele tausend Einzelhändler, in Spitzenzeiten waren das bis zu 120.000 Geschäfte. Und das jede Nacht.“ Jetzt sei die Zeit reif dafür gewesen, betont er, diese Kapazitäten auch für an-

„AM BESTEN SIND WIR SOWIESO IN DER FLÄCHE, WEIL WIR FAST JEDE MILCHKANNE BEDIENEN KÖNNEN – ZU EINEM GUTEN UND ATTRAKTIVEN PREIS.“

Peter Kieffer,
Geschäftsführer KOMMT Overnight sowie
Geschäftsführer der QTRADO Holding und
von QTRADO Logistics

dere Produkte und neue Zielgruppen zu nutzen. Im E-Commerce würden sich viele spannende Anbieter tummeln, die tolle Produkte haben und Logistik brauchen. „Und dass wir Presse-Grossisten Logistik beherrschen, zeigen wir ja seit Jahrzehnten“, sagt er selbstbewusst.

Netzöffnung schafft Kostenvorteile Mit ein Grund für den Vorstoß sei aber auch gewesen, räumt Kieffer unumwunden ein, dass durch den Wandel in der Medienbranche auch bei den Pressegroßhändlern

die Erlöse sinken. Gründe dafür seien die deutlich steigenden Kosten – bei gleichzeitig deutlichem Einbruch der Presseerzeugnisse. „KOMMT Overnight ist aber nicht der Strohalm, der uns jetzt retten soll“, betont er. „Im Gegenteil, das ist ein völlig eigenständiges Produkt. Mit unserem extrem engmaschigen, dichten Netz bieten wir eine Leistung, die im Markt einzigartig ist.“ Profitieren würden auch die Transport- und Speditionspartner, meint er, weil ihre Kapazitäten dadurch besser ausgelastet seien – das schaffe Kostenvorteile.

In welchen neuen Produktbereichen er konkret Wachstumspotenzial sieht, erklärt Kieffer so: „Wir fahren alles, was ein Mitarbeiter alleine handeln kann, also maximal Paketgrößen bis 31,5 Kilogramm. Wir fahren auch mal sperrigere Ware – aber keine, für die es ein Zwei-Mann-Handling braucht.“ Perfekt seien also beispielsweise Ersatzteile, Healthcare- und Informations- und Kommunikationstechnik-Produkte für Werkstätten und Techniker. Den Transport von Gefahrgut, sofern es sich nicht um LQ-Ware (in begrenzten Mengen verpackte gefährliche Güter – Anm. der Red.) handelt, wie etwa Feuerzeuge oder Desinfektionsmittel, oder auch von Kühlware schließt er dagegen aus. Und dafür werde KOMMT sowohl die Hersteller als auch Großhändler, Händler und Online-shop-Betreiber, die diese Produkte vertreiben, ansprechen – weniger die Endempfänger selbst. „Am besten sind wir sowieso in der Fläche, weil wir fast jede Milchkanne bedienen können – zu einem guten und attraktiven Preis.“

Ziel ist einheitliche IT-Infrastruktur-Lösung Und da im Expressmarkt Transparenz alles sei, arbeite KOMMT im Moment mit Hochdruck über die gesamte Kette an einer einheitlichen Track-and-Trace-Lösung und einem einheitlichen Proof-of-Delivery, erläutert Kieffer. „Das ist nicht trivial – wir haben heute keine einheitliche



Jede Nacht werden über das Logistiknetz der Presse-Grossisten hierzulande viele tausend Einzelhändler mit Presseprodukten beliefert – v. a. mit Zustellpartnern



Mit Peter Kieffer (l.) und Tobias Lütkemeyer (r.) steht ein erfahrenes und ehrgeiziges Duo an der Spitze des neuen Overnight-Express-Anbieters

IT-Infrastruktur. Jeder Partner hat sein eigenes historisch gewachsenes System. Mit diesem Flickenteppich wären wir nicht wettbewerbsfähig.“ „Mittlerweile können wir kundtun, wir werden das TMS-System Lbase des Anbieters Axians ITC Austria nutzen – der Vertrag wurde am 24. (!) Dezember gezeichnet. Diese Lösung implementieren wir derzeit, alle Partner werden daran gerade angeschlossen.“ Dies sei auch der Grund dafür, räumt er unumwunden ein, warum das Unternehmen nach seiner Ankündigung im September bislang eher zurückhaltend aufgetreten sei.

Gesucht: Partner im Vor- und Hauptlauf

„Schon in wenigen Monaten aber, voraussichtlich im Juli“, kündigt Kieffer an, „starten wir in den Pilotbetrieb mit zwei potenziellen Kunden auf einem Gebiet, das in etwa 20 Prozent der Bundesrepublik ausmacht.“ Der eine Versender komme aus dem Ersatzteil- und der andere aus dem IT-Umfeld. Unabhängig davon habe man mittlerweile Mitarbeiter eingestellt, die sich nun aktiv um den Vertrieb kümmern werden. „Es gibt genügend potenzielle Kunden“, ist sich der Geschäftsführer sicher, „die unseren Übernachtexpress-Service brauchen. Wir liefern ja überall hin: an Kfz-Werkstätten, in den Kofferraum von Pkws – in der Fläche sind wir

gut.“ Dafür suche man im Übrigen, verrät er, im Vor- und Hauptlauf noch Transportpartner.

„Wir wollen uns als Anbieter aber nicht gleich im ersten Jahr verbrennen. Wir stürzen uns da nicht Hals über Kopf in den Markt“, formuliert es Geschäftsführer Tobias Lütkemeyer. Wenn KOMMT Overnight im ersten Jahr 300.000 bis 500.000 Sendungen befördern und einen niedrigen Millionen-Euro-Umsatz im Übernacht-Expressgeschäft erwirtschaften könne, sei dies gut. In den nächsten Jahren plane man da aber deutlich ehrgeiziger: „Da streben wir jährlich mehrere Millionen Sendungen an. Und bis 2025 wollen wir jährlich einen zweistelligen Millionen-Euro-Umsatz erwirtschaften. Das muss auch so sein“, unterstreicht Lütkemeyer. Denn mit jährlich 1,7 bis zu 1,8 Milliarden Euro Umsatz sei die Presse-Grossisten-Branche nach wie vor nicht klein.

Billigstrategie wird nicht verfolgt

„Wir werden den Markt nicht durch eine Billigstrategie bearbeiten, sondern wollen uns über eine hohe Qualität und einen verlässlichen Kundenservice am Markt behaupten und neue Kunden auch so für den Nachtexpress begeistern“, zeigt sich Lütkemeyer selbstbewusst. Dafür sei die Logistik dahinter einfach zu ausgeklügelt

und die Kosten zu hoch – das Pfund, mit dem KOMMT wuchern könne, seien nun einmal über 2000 Touren jede Nacht an 89.000 Zustellpunkte. „Das können nur wir Presse-Grossisten“, betont er. „Wenn ein Kunde bei uns also um 17.30 oder 18.30 Uhr sein Produkt zum Versand aufgeben kann, das wir dann am Folgetag um sieben Uhr oder spätestens acht Uhr morgens dem Empfänger ausliefern – egal wohin in ganz Deutschland, dann ist das eben teurer als ein normales Paket. Das hat seinen Preis.“ *eh*

Daten + Fakten

Das Unternehmen KOMMT Overnight:

Hinter dem Overnight-Express-Anbieter KOMMT Overnight, Sitz in Leverkusen, stehen die 21 in Deutschland tätigen Presse-Grossisten als Gesellschafter und Partnerunternehmen. Jeder von ihnen beliefert hierzu eine feste Region. Jede Nacht – zwischen 1.30 Uhr und 7.00 Uhr – versorgt das Netz der Pressegroßhändler über die 83 eigenen Regionalhubs deutschlandweit 89.000 Einzelhändler. In der Regel arbeiten die Presse-Grossisten dafür mit kleineren Speditionsbetrieben, die jeweils drei bis vier Touren in der Nacht fahren; vereinzelt setzen sie eigene Zustellfahrzeuge und Fahrer ein.



Testet gerade einen Mischbetrieb zum Pakettransport: Das Karlsruher Institut für Technologie (KIT)

ÖPNV könnte die Paketlogistik entlasten

Mit bis zu 5,7 Milliarden Sendungen rechnen die KEP-Unternehmen in 2025. Damit dies nicht zulasten des Verkehrs und der Umwelt geht, werden derzeit interessante Lösungen mit dem ÖPNV ausgelotet. Hier ein erster Überblick.

RICHTIG VOLL SIND DIE STRASSENBAHNEN, U-Bahnen und Busse nicht zu jeder Tageszeit. Teilweise fahren sie auch fast leer durch die Gegend. Warum müssen dann Pakete mit einem extra Fahrzeug zugestellt werden? Warum lässt sich dafür nicht die Straßenbahn nutzen, die in bestimmten Zeiten so wieso teilweise leer fährt?“

„Das sind Fragen, die mich schon seit Jahren beschäftigen“, sagt Michael Frey, stellvertretender Leiter des Instituts für Fahrzeugsystemtechnik am Karlsruher Institut für Technologie (KIT). Und in der Pandemiezeit umso dringlicher, weil da die Zahl der Pakete weiter gestiegen sei. „Das belastet nun mal unsere Straßen verkehrlich und

natürlich auch unsere Umwelt.“ Und mit dem Forschungsprojekt „LogIKTram“, das im März vor einem Jahr startete und bis 2024 laufen soll, will Frey das mit seinem Forscherteam nun ändern – im Übrigen in Kooperation mit Speditionen und KEP-Dienstleistern. So entwickeln die KIT-Forscher aktuell ein Container-Fahrzeug auf

„TRIVIAL IST DAS NICHT. DIE PROZESSE DER KEP-DIENSTE MÜSSEN ZU DEN TAKTZEITEN DER PERSONENBEFÖRDERUNG DER STRASSENBAHN PASSEN.“

Michael Frey,
Stellvertretender Leiter des Instituts für
Fahrzeugsystemtechnik am KIT

drei Rädern, das sich wie ein regulärer Transporter mit Paketen be- und entladen lässt. Dieser sogenannte „eTrailer“ könnte automatisiert an einer Haltestelle am Stadtrand in die Karlsruher Straßenbahn einsteigen, erläutert Frey, entsprechend gegen Verrutschen gesichert mitfahren, und an der gewünschten Ziel-Haltestelle in Karlsruhe aussteigen.

Alles vollkommen autonom – allerdings nur auf kurzen ausgewiesenen Routen, nicht aber auf regulären Straßen. Ein Paketzusteller könnte dort das Container-Fahrzeug dann in Empfang nehmen und die Pakete entweder per Lastenrad ausliefern oder in eine dort installierte Paketsta-

tion einzusortieren, an der die Endkunden ihre Pakete selbst abholen können.

„Trivial ist das nicht“, unterstreicht Forscher Frey. So müsse das Container-Fahrzeug leicht lenkbar sein, über entsprechende Sensorik verfügen und mit dem ÖPNV-Fahrzeug kommunizieren können. „Zudem müssen die Prozesse der KEP-Dienste zu den Taktzeiten der Personenbeförderung der Straßenbahn passen“, betont er. Ziel sei es ja, die Straßenbahn im Mischbetrieb, also sowohl für die Pakete- als auch die Personenbeförderung zu nutzen. „Zusätzliche Straßenbahn-Kapazitäten wollen wir dadurch ganz sicher nicht schaffen.“ Das lasse sich aber bis zum Jahr 2024 lösen, vor allem technisch, ist sich der KIT-Forscher sicher. Ob allerdings bis dahin auch alle rechtlichen Fragen wie etwa zum Personenbeförderungsgesetz, zur Haftung oder auch zu Änderungen an den Bahnen final geklärt seien, weiß Frey nicht.

Rechtlicher und finanzieller Rahmen nötig

Wie kann für die Zustellung von Paketen der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) genutzt werden, um Emissionen und verkehrliche Belastungen zu reduzieren? Das hat der Bundesverband Paket und Expresslogistik (BIEK) in einer Studie von Professor Ralf Bogdanski und der Autorin Cathrin Cailliau erstmals mittels eines Expertenpanels aus KEP- und ÖPNV-Unternehmen untersuchen lassen. Zentrales Ergebnis der Studie ist: „Es gibt nicht die eine Lösung für alle Herausforderungen auf der letzten Meile“, betont Marten Bosselmann, Vorsitzender des BIEK (siehe S. 8). Die Nutzung des ÖPNV könne aber ein Bestandteil der vielfältigen Maßnahmen werden. Allerdings müsste die Politik dafür zunächst den notwendigen rechtlichen und finanziellen Rahmen schaffen. Der Gütertransport müsste ein zulässiges und wirtschaftlich tragfähiges Tätigkeitsfeld von ÖPNV-Betreibern werden.

BIEK-Studie bevorzugt Mischbetrieb

Weitere Ergebnisse der vorliegenden BIEK-Studie sind: Der Transport von Paketen in ÖPNV-Fahrzeugen sollte bevorzugt im Mischbetrieb aus Personen und Gütern erfolgen. Ein exklusiver Güterbetrieb lässt sich eher nicht umsetzen. Und die Nutzung von ÖPNV zum Gütertransport im Mischbetrieb sollte in Nebenzeiten erfolgen, wenn die ÖPNV-Kapazitäten nicht ausgelastet sind – mit Vorrang der Personenbeförderung.



Frankfurt University of Applied Sciences

„GUT DIE HÄLFTE DER PAKETE LIESSE SICH IN STÄDTEN MIT DER GÜTERBAHN MITTELFRISTIG VON DER STRASSE AUF DIE STRASSENBAHN VERLAGERN.“

Kai-Oliver Schocke,
Professor für Produktionsmanagement und
Logistik Frankfurt University of Applied Sciences

Zur Umsetzung von Gütertransporten via ÖPNV im Mischbetrieb sei zunächst ein politischer Wille notwendig auf allen föderalen Ebenen in Deutschland. Die Politik müsste den notwendigen Rahmen schaffen, damit der Gütertransport ein

zulässiges Tätigkeitsfeld von ÖPNV-Betreibern werden könnte.

Für die erforderlichen Investitionen seien Förderungen notwendig. Dies beträfe etwa logistikgerechte Umbauten an ÖPNV-Verkehrsmitteln und an der Infrastruktur.

Die erfolgreiche logistische ÖPNV-Integration in die letzte Meile des Pakettransports hängt stark von der Lage der KEP-Depots, der Zustellgebiete in den ÖPNV-Netzen sowie den logistischen Eignungen der ÖPNV-Verkehrssysteme selbst ab.

Je länger die Strecke, auf der Pakete im ÖPNV transportiert werden würden, desto ökoeffizienter sei das Konzept und desto weniger fielen die zusätzlich notwendigen Umschlagprozesse ins Gewicht. Vor allem für Mittel- und Kleinstädte in größeren Ballungsräumen bietet sich laut Studie das Konzept an, denn hier werden längere Strecken als Direktverbindungen mit dem Schienennahverkehr zurückgelegt.

Eine sinnvolle Erweiterung des Konzepts seien anbieteroffene Paketstationen für zeitunkritische Paketsendungen an geeigneten Zielbahnhöfen oder aber an Haltestellen.



MACHT'S MÖGLICH

ANYCARGO HUMBAUR EASYGOING

VIELSEITIG EINSETZBAR

Egal, ob Allrounder oder Spezialist.
Mit den Humbaур FlexBoxen der
Serien Dry, Cool und Freeze
transportieren Sie alles.
Zuverlässig und effizient.






Humbaur GmbH • Mercedesring 1 • 86368 Gersthofen humbaur.com

Es sollten standardisierte Wechselbehälter zum Einsatz kommen, um den Aufwand bei der Zulassung von logistikgerechten Umbauten der ÖPNV-Verkehrsmittel zur Ladungssicherung zu senken. Zudem müsste man die Wechselbehälter auf alle marktgängigen Lastenradmodelle und die Anlagentechnik in KEP-Depots anpassen.

Keine bloßen Lippenbekenntnisse

Ob und wie eine reine Güter-Straßenbahn Innenstädte verkehrlich entlasten kann? Diese Fragestellung untersucht Kai-Oliver Schocke, Professor für Produktionsmanagement und Logistik von der Frankfurt University of Applied Sciences, schon seit vier Jahren. Er hat mittlerweile dazu diverse Pilotprojekte aufgelegt. Zunächst in 2018/2019 bei einem Praxistest in Zusammenarbeit mit Paketdienst Hermes und der Verkehrsgesellschaft Frankfurt/Main (VGF), seit 2020 auch mit Daten von DPD in Raunheim, Deutsche Post DHL sowie UPS in Fechenheim. Gefördert werden die Projekte vom Land Hessen.

Zielsetzung war es jeweils, erläutert Schocke, die Pakete – in Europaletten-großen Containern – aus den Paketzentren in den Randlagen von Frankfurt/Mains via Straßenbahn in die Stadt zu befördern. An den jeweiligen Haltestellen werden die jeweiligen Container entladen und die Pakete dann den Endkunden mit Lastenrädern ausgeliefert. Dafür arbeite man in der zweiten Projektphase, erläutert Schocke, mit einem digitalen Zwilling, um in der Simulation zu testen, wie rentabel die Güter-Straßenbahn-Konzepte sind.

Das Team rund um Schocke untersuchte dabei zum einen die Pakete-Beförderung in der reinen Güterbahn, zum andern im Misch-Betrieb. Im Gegensatz zu KIT-Forscher Michael Frey und Professor Ralf Bogdanski, Autor der BIEK-Studie, setzt Schocke klar auf die Güterbahn. „Im Misch-Betrieb ist das Ganze nicht darstellbar“, betont er. „Aus unserer Sicht braucht

Interview: „Die Politik muss das auch wollen“



Marten Bosselmann, Vorsitzender des Bundesverband Paket und Expresslogistik (BIEK) in Berlin

BIEK

PÜNKTLICH ZUM 40-JÄHRIGEN JUBILÄUM DES BUNDESVERBANDES PAKET- UND EXPRESSLOGISTIK (BIEK) ERSCHEINT IHRE NEUE STUDIE, DIE U. A. PROFESSOR RALF BOGDANSKI ZUM THEMA ÖPNV IN DER PAKETLOGISTIK ERSTELLT HAT. WARUM UNTERSUCHEN SIE DAS THEMA GERADE JETZT?

Die technischen Voraussetzungen könnten erfüllt werden. Die Politik muss das aber auch wollen und den notwendigen rechtlichen und finanziellen Rahmen schaffen. Zunächst müsste der Pakettransport überhaupt erst rechtlich zugelassen werden, bevor Pakete tatsächlich im ÖPNV transportiert werden könnten. Aktuell ist der gemischte Transport von Fahrgästen und Gütern noch gar nicht zugelassen.

Zudem müsste für den Paketumschlag ein barrierefreier Zugang zu Straßen-, Regional- und S-Bahnen sowie den Bussen geschaffen werden, um nur ein Beispiel zu nennen. Auch muss geklärt werden, wie die entsprechenden Paketbehälter sicher im ÖPNV befördert werden können. Und für all das muss die Politik gewillt sein zu investieren, den Rechtsrahmen für einen solchen Mischbetrieb entsprechend anzupassen, aber auch Haftungsfragen zu regeln. Die Politik hat aber ernsthaftes Interesse, wie ich aus Gesprächen mit dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) weiß. Viel hängt natürlich von den Städten und Kommunen ab – aber auch dort werden wir das Thema platzieren.

WIE GUT LASSEN SICH ÜBERHAUPT DIE IN DER PAKETLOGISTIK ERFORDERLICHEN PRODUKTIONS-PROZESSE MIT DEN TAKT-ZEITEN DES ÖPNV ZUSAMMENBRINGEN?

Trivial ist das nicht, da die Paketzusteller verstärkt in frühen Peak-Zeiten von sieben bis neun Uhr tätig sind, wie die Berufstätigen im ÖPNV auch. Aber gerade Lastenräder, mit denen sich der Transport im ÖPNV gut kombinieren lässt, werden über den Tag verteilt immer wieder be- und entladen. So gesehen lässt sich der ÖPNV entsprechend dann in Frequenz-schwächeren Zeiten gut für die Paketlogistik nutzen. Laut Professor Ralf Bogdanski ist das also machbar und klappt. Das Schöne ist, den ÖPNV gibt es schon. Die KEP-Dienste würden also an eine bestehende Struktur andocken. Wir müssten somit keine neue Struktur schaffen – das ist sehr ressourcenschonend. eh

es zur Be- und Entladung des Pakete-Containers sowie dessen Begleitung in der Straßenbahn einen Handling-Mitarbeiter.“ Das liege an den Taktzeiten der Straßenbahn. „Da muss man schnell sein. Automatische Behälter können die notwendigen

Taktzeiten unseres Erachtens nicht erreichen.“ Als Konkurrenz empfindet Schocke die beiden Forschungsprojekte von Frey und Professor Bogdanski nicht. Im Gegenteil: „Alles, was die ökologische Pakete-Beförderung unterstützt, ist hilfreich.“

Und damit es nicht bei bloßen Lippenbekenntnissen bleibt, prüft Schocke nicht nur die Logistik, sondern sein Frankfurter Kollege Rechts-Professor Domenik H. Wendt auch den rechtlichen Rahmen und eventuell notwendige Veränderungen für Letzte-Meile-Lösungen im ÖPNV. Schon in diesem Jahr werde die Studie erscheinen, kündigt er an. Das Thema Pakete in Güterbahn schreitet also voran: „Gut die Hälfte der Pakete“, ist sich Schocke sicher, „ließen sich so in Städten mittelfristig von der Straße auf die Straßenbahn verlagern.“ eh



Im Gegensatz zum BIEK setzt Professor Kai Schocke klar auf die reine Güterbahn

tomaspin/foolita

Expansion nach Europa

Die letzte Meile ist, verglichen mit anderen Transportstrecken, verhältnismäßig leicht zu dekarbonisieren. Das Start-up Liefergrün bietet ausschließlich CO₂-neutrale Transporte an und will sich von Münster aus in ganz Europa ausbreiten.

Herr Tauch, Liefergrün will mit drei Millionen Euro in Europa expandieren. Was planen Sie genau?

Das ist richtig! Dank der Unterstützung von Investoren wie Speedinvest und Norrskan VC steht uns der nächste große Schritt in unserem ehrgeizigen Wachstumsplan bevor. Mit dem Geld wollen wir zunächst unser Team stark erweitern und damit die Expansion in große Märkte wie London, Paris und Madrid ins Rollen bringen. Wie Mathias Ockenfels von Speedinvest anmerkt, stehen auch diese Metropolen vor ähnlichen Herausforderungen – die zunehmend überfüllten Städte und die dadurch resultierende Lieferflut.

Wie weit kommt man dabei mit drei Millionen Euro?

Drei Millionen Euro sind ein guter Anfang. Sie legen den Grundstein, um weitere Meilensteine zu erreichen. Wir arbeiten sehr datenorientiert und haben uns klare Ziele für die Finanzierungsrunde gesetzt, um die nächsten Schritte in Gang zu setzen. Unter anderem, in den nächsten drei Monaten nach Wien und bis Ende des Jahres nach London zu expandieren. Trotzdem brauchen wir aber langfristig mehr Kapital, um unsere Vision zu verwirklichen.

Niklas Tauch, CEO und Mitbegründer von Liefergrün



Liefergrün GmbH

In welchen deutschen Städten sind Sie bereits aktiv?

Zustellungen unserer Liefergrün-Kuriere gibt es mittlerweile in über 30 Städten. Darunter in 17 der 20 größten Städte Deutschlands, einschließlich des Ruhrgebiets und der Metropolregion Rheinland. Insgesamt können wir mehr als 17 Millionen Einwohner beliefern – Tendenz steigend.

Wie läuft die Zustellung einer Lieferung bei Liefergrün genau ab?

Im Wesentlichen liefern wir Pakete für den E-Commerce in deutschen Metropolregionen aus. Um ein wenig mehr ins Detail zu gehen: Ob Elektronik, Medikamente, Mode oder Kochboxen – die Pakete werden vom Lager des Händlers abgeholt und anschließend in unsere Umschlaglager eingespeist. In der Zwischenzeit wird bereits mit der Tourenplanung begonnen und anhand der Größe der Pakete das passende Fahrzeug

berechnet. Nach Ankunft der Pakete in der Stadt, dort, wo 70 Prozent aller Emissionen in der Paketlogistik entstehen, wird mit emissionsfreien Fahrzeugen wie Fahrrädern, Elektro-Lastenrädern oder E-Fahrzeugen ausgeliefert. Die Endkunden können die Zustellung ihrer Bestellungen bereits zum nächsten Tag in zweistündigen Lieferzeitfenstern buchen und den Lieferstatus dank GPS-Tracking live verfolgen.

Sie sind noch recht jung am Markt und planen schon eine Europa-Expansion. Hat sich der deutsche Markt als zu schwierig herausgestellt?

Ganz im Gegenteil. Der deutsche Markt ist der größte und für uns einer der wichtigsten Märkte in Europa. Das deutsche Beispiel hat uns gezeigt, wie viel Potenzial in diesem Konzept steckt. Deshalb ist jetzt genau der richtige Zeitpunkt, den Paketmarkt nicht nur national, sondern von Anfang an europäisch zu sehen. ff

Über Liefergrün

Das Start-up aus Münster ist seit Dezember 2020 auf dem Markt aktiv und bietet grüne Last-Mile-Lösungen an. Mittlerweile zählt das Unternehmen Marken wie Adidas, Dyson oder Every zu seinen Kunden. Durch die Lieferung mit Lastenrädern oder E-Vans will Liefergrün eigenen Angaben zufolge pro Sendung im Schnitt 420 Gramm CO₂ vermeiden.



Sie suchen neue Mitarbeiter für Ihr Unternehmen?

logijob.de – So erreichen Sie die gesamte Logistikbranche.
Mit dem Jobportal von VerkehrsRundschau, BWVL, fokus GEFAHR/GUT und FUMO finden Sie
zielgerichtet die besten Bewerber.

Jetzt hochqualifiziertes Personal sichern!



Das Jobportal von

verkehrs 
RUNDSCHAU

BWVL 
Bundesverband Wirtschaft,
Waren und Logistik e.V.

fokus
GEFAHR/GUT

FUMO
SOLUTIONS



Zukunftssicher mit starkem Netzwerk

Eine Sendung von Paris nach Warschau über Nacht? Kein Problem! Im internationalen Netzwerk von GO! Express & Logistics rücken die europäischen Wirtschaftszentren immer enger zusammen. Dazu tragen Investitionen in Linien- und Kapazitätsausbau nachhaltig bei.

WIE IM GESCHÄFTSLEBEN geht auch bei GO! Express & Logistics nichts ohne ein starkes Netzwerk. Und das Beste: Das kommt allen am Logistikprozess Beteiligten zugute. Nicht nur in Deutschland, sondern in ganz Europa. „Mit eigenen Landesgesellschaften und festen Kooperationspartnern sind wir zukunftsfähig aufgestellt für wachsende Sendungsmengen und außergewöhnliche Dienstleistungen“, betont Ulrich Nolte, Geschäftsführer der GO! Deutschland. So verfüge GO! über ein Netz, das mit über 300 Linien die Landesgesellschaften in Deutschland, Dänemark, Luxemburg, Österreich, Polen, der Schweiz, der Slowakei und Tschechien im Nachtsprung miteinander verbinde. Die übrigen europäischen Anrainerstaaten sind über feste Kooperationspartner an das GO! Netzwerk angebunden. Damit sind Zustellungen in den wichtigsten Wirtschaftszentren Europas bereits am nächsten Tag möglich und insgesamt stabile Lieferketten für den zentraleuropäischen Raum sichergestellt.

Internationalisierung im Fokus

GO! baut sein zentraleuropäisches Netzwerk seit 2016 kontinuierlich aus. Bereits im vergangenen Jahr hat vor allem die



Ulrich Nolte,
Geschäftsführer
der GO!
Deutschland

Landesgesellschaft Polen ihr Netzwerk deutlich erweitert. Durch die Ausweitung der Serviceoptionen um die Stationen Krakau, Kattowitz und Danzig 2021 und 2022 können Sendungen aus ganz Europa in alle Metropol- und Wirtschaftsregionen Polens am nächsten Tag, bis zum Ende des Geschäftstages, zugestellt werden. Gebietsvergrößerungen rund um Kattowitz und Danzig ermöglichen noch mehr taggleiche Transporte innerhalb Polens. Über Grenzen hinweg gehen die Leistungen von GO! Slowakei, die mit dem Ausbau des Ungarn-Services seit dem 1. April auch die wichtigen Industriestandorte Győr und Mosonmagyaróvár am nächsten Tag bedient.

Deutschland: neue HUBs und mehr Linien

Auch in Deutschland optimiert GO! Express & Logistics Kapazitäten und Netzwerk kontinuierlich, um den steigenden Sendungsmengen und Kundenansprüchen gerecht zu werden. Transportierte GO! 2020 mehr als 8 Millionen Sendungen, waren es 2021 schon mehr als 9,2 Millionen. 2021 investierte GO! verstärkt in den Ausbau ihrer Kapazitäten vor allem an wichtigen deutschen Wirtschaftsstandorten und setzt dies 2022 fort. So werden weitere Direkt- und Kettenverkehre bestehende Regio-HUBs entlasten. Neue Regio-HUBs in Hamburg und zukünftig auch in Ulm tragen zu einer höheren Leistungsfähigkeit und gleichzeitig zur Verringerung von Emissionen bei. Zur Entlastung des Zentral-HUBs in Niederaula und einzelner Regio-HUBs plant GO! aktuell ein weiteres HUB in Limburg mit einer Sortierkapazität von 10.500 Packstücken pro Stunde. Damit ist GO! auch für weiteres Sendungswachstum gerüstet und kann so zu einer sicheren Versorgung beitragen.

Weitere Informationen:

www.general-overnight.com

Transparenz tanken:

So wird die Wechselbrücke zum Effizienzgewinn

Transparenz ist die große Schwester von Effizienz. Deshalb setzen KEP-Unternehmen beim Einsatz von Wechselbrücken zunehmend auf Telematik. Wer seine Box vernetzt, kann sie nicht nur besser lokalisieren. Über die digitale Steuerung der Ladungsträger lässt sich die Auslastung um bis zu 20 Prozent erhöhen.

BEIM TRAILER SCHON lange als Steuerinstrument für effizientes Tourenmanagement im Einsatz, rüsten Unternehmen Telematiklösungen jetzt bei mobilem Transportequipment mit Hochdruck nach. „Wir können es uns nicht leisten, Zeit mit der Suche nach unseren Wechselbrücken zu verschwenden und dringend benötigten Laderaum ungenutzt zu lassen“, sagt Christoph Kersting, Geschäftsführer der Kersting Transport GmbH aus Witten. Von den über 100 Stahlboxen, die der KEP-Dienstleister bei der Seaco International Leasing angemietet hat, sind daher nahezu alle Boxen mit Telematikeinheiten ausgerüstet.

Jede Wechselbrücke mit Telematik

Der Boom im E-Commerce beschert den KEP-Dienstleistern nicht nur ein außergewöhnliches Mengenwachstum, sondern auch eine hundertprozentige Auslastung. Die Folge: Wechselbrücken für den Transport von Paketen zwischen den Depots sind Mangelware. Und aufgrund der globalen Stahlknappheit auch ein Problem für die produzierende Industrie. Bis zu fünf Monate müssen Kunden mittlerweile bei marktbekannten Herstellern auf eine neue Wechselbrücke warten. Hinzu kommt wachsender wirtschaftlicher Druck: Hohe Kraftstoffpreise lassen die Betriebskosten explodieren und erfordern den optimalen Einsatz der WAB.

Eine Lösung des Problems liegt darin, vorhandenes Equipment besser auszulasten. Das wirkt sich auch auf die technischen Anforderungen von Wechselbehältern aus. „Wir haben große Paketdienste als Kunden, für die mittlerweile jede Wechselbrücke,

die wir bereitstellen, ausschließlich mit Telematik vom Hof geht“, sagt Stephan Richter, Direktor Nationale Vermietung bei Seaco International Leasing. Mehr als 13.000 Einheiten hat das Hamburger Unternehmen in Deutschland und Öster-

reich im Markt. Die Nachfrage nach Telematiklösungen steige bei Seaco seit drei Jahren kontinuierlich, berichtet Richter. Wer seine Wechselbrücken nicht mit GPS-Sendern ausgestattet hat, dem falle es nicht nur schwer, den aktuellen Stand-





Seaco

ort seines Equipments zu bestimmen. Auch die zeitnahe Bedarfsplanung sei im Grunde nicht zu machen.

Ohne Bewegungsortung keine Digitalisierung

„Ohne Bewegungsortung ist keine Digitalisierung der Kernabläufe in Logistikunternehmen möglich“, sagt Stefan Heimerl, Vorstand der MECOMO AG. Dies gelte für Trailer und Wechselbrücken gleichermaßen, nur, dass die GPS-Ortung von Trailern in den vergangenen Jahren schneller vorangeschritten sei. Der Anbieter von Telemat-

iklösungen für „nicht stromversorgte Logistikobjekte“ sieht den Container zunehmend als intelligenten Baustein der digitalen Informations- und Prozesskette. „Die Logistiker wollen das Tourenmanagement weiter optimieren und durch Sensoren auch den Ladezustand der Wechselbrücke digital erfassen“, so Heimerl.

Ungeahnte Möglichkeiten dank KI

„In international vernetzten, modularen Supply-Chain-Prozessen wird es immer wichtiger, zu wissen, wo sich die Ware befindet und noch viel wichtiger, in welchem

Abläufe automatisieren und optimieren: Telematikdaten von Seaco-Wechselbrücken lassen sich problemlos im eigenen Transport-Management-System (TMS) nutzen

Zustand sie wann ankommt“, sagt Jens Zeller, Geschäftsführer von Idem Telematics. „Um in diesen Transportprozessen Sicherheit und Effizienz zu gewährleisten, ist eine Online-Überwachung der einzelnen Transportbehältnisse und Transportpartner unverzichtbar.“ Damit meint Zeller auch die durchgehende Kontrolle über Verkehrsträger, Ladevorgänge und Transportmittel hinweg: „Mit dem Wissen, wo sich die Ware befindet, können operative Entscheidungen besser getroffen werden.“

Bis zu 15 Prozent weniger Kosten

Und wie rechnet sich Telematik für Wechselbrückenflotten? „Im ersten Jahr der Einführung können bei größeren Wechselbrückenflotten 10-15 Prozent der Kosten reduziert werden, weil zum Beispiel der Bestand besser genutzt und dadurch weniger Wechselbrücken angeschafft werden müssen“, schätzt Heimerl. Mittelfristig lägen die größten Optimierungspotenziale in der Verbindung des Telematikportals mit den Backendsystemen des Logistikers wie beispielsweise TMS- und ERP-Systemen. Dadurch werden das Tourmonitoring, automatische Rechnungsauslösung und viele andere digitale Workflows möglich. Auch Idem Telematics beziffert den Effizienzgewinn mit durchschnittlich 15 Prozent, dank Echtzeitinformation ließe sich die Auslastung sogar um 20 Prozent erhöhen.

Bei Seaco International Leasing macht man Kunden den Zugang zu Lösungen, mit denen die Box in den digitalen Workflow von Transportprozessen integriert werden kann und damit schlauer wird, so einfach wie möglich. So liegt der Mehrpreis für eine Wechselbrücke, die mit einem solargetriebenen GPS-Sender ausgestattet ist, im Cent-Bereich. Auch die Nachrüstung sei jederzeit möglich.

Weitere Informationen:

www.seacoglobal.de



Seaco ist einer der weltweit führenden Container-Leasing-Unternehmen. Der Bereich Wechselbrücken unterhält eine Flotte von 15.000 Einheiten und ist ein Top-Vermieter für den deutschen und österreichischen Markt

Mit Networking-
Vorabend



SYMPOSIUM AM 18. MAI 2022 IN ESSEN

SAUBERE LOGISTIK

GESETZLICHE ANFORDERUNGEN, FÖRDERUNGEN, PRAXISLÖSUNGEN

Themenschwerpunkte

- Gesetzliche Rahmenbedingungen / CO₂-Maut
- KOMBIert CO₂-reduziert: Welche Pläne gibt es für den Kombinierten Verkehr?
- eTrucks in der Praxis: Pläne und Förderungen
- Konzepte für den Verteilerverkehr
- Potenziale im Fahrzeugbau und -einsatz
- Telematik in der Transportkette
- Nachhaltigkeit durch Lang-Lkw-Konzepte
- Elektrifizierter Kühltransport

Mehr Informationen und Anmeldung unter:
www.verkehrsrundschau.de/sauberelogistik

Zeit zum Networking:
Gemeinsames Abendessen
am Vorabend, den 17. Mai 2022

Mit freundlicher Unterstützung von:



The Trailer Company.