SafeLMD LAST MILE DELIVERY

Follow -US-

Ein Interview mit

MARTIN SCHMIDT

Wir haben uns mit Martin Schmidt, Geschäftsführer der Cycle Logistics CL GmbH und der Blue Cargo Biketechnik GmbH, getroffen, um über die drängendsten Themen der Fahrradlogistikbranche zu sprechen, darunter die wichtigsten Vorteile der Fahrradlogistik und darüber, wie es noch besser werden kann, um das Wachstum sicherzustellen und berufliche Anerkennung seiner Arbeitskräfte.

Wie stehen Sie zu unserem Projekt SafeLMD mit dem Ziel die Umwelt- und Sicherheitskompetenzen von Beschäftigten in der städtischen Zustellung auf der letzten Meile mit dem Fahrrad zu verbessern?

Wenn wir über Safe Last Mile reden, dann reden wir über Sicherheit im Sinne von Gesundheit und keine Unfälle und nicht im Sinne von: Ich kann die Ware sicher Zustellen. Wenn ihr sagt, wir wollen vielleicht ein Schulungsprogramm machen und wir wollen schauen, was der Bedarf ist für die sichere letzte Meile, für das sichere Bewegen von Fahrer und Verkehr und Cargo Bike und der Ware durch den Verkehr, dann muss man das trennen von den Logistikprozessen. Verschiedene Waren haben etwas unterschiedliche Prozesse.

Martin Schmidt (Credit: Martin Schmidt)

Und dann ist da auch noch die Frage: Wie fahre ich im Verkehr, welche Radinfrastruktur finde ich vor, bin ich auf der Straße, bin ich auf dem Radweg, muss ich durch eine Fußgängerzone, muss ich vielleicht schieben, habe ich Fahrradrechte oder habe ich keine Fahrradrechte?

Beispiel Pedelecs: Cargo Bikes, das sind Pedelecs, also Fahrräder. Die darf man auf den Fahrradwegen verwenden. Es gibt sehr große Cargo Bikes, die nicht als Fahrrad wahrgenommen werden, sondern als etwas anderes, mehr als Leichtkraftfahrzeug. Daher ist es nicht verwunderlich, dass es inzwischen viele Stimmen gibt, die sagen: Wir wollen die großen Cargo Bikes, die ja rechtlich ein Fahrrad sind, nicht auf den Fahrradwegen haben, aber sie dürfen auf die Fahrradwege. Jetzt müssen wir gucken, ob dann darüber diskutiert werden muss, inwiefern das eine eigene Fahrzeugklasse ist oder nicht. Man hat eben Fahrräder und Fahrräder.

Das sind alles so Punkte, die reinspielen bei dem Thema: Wie bewege ich mich durch den

> **“Auf der anderen Seite fehlt die öffentliche Anerkennung, und das ist ein gesellschaftliches Problem. Die Menschen müssen langsam begreifen, dass sie eigentlich einen (Liefer-)Dienst buchen und sollten bereit sein, den Zustellern mehr und bessere Anerkennung zukommen zu lassen.”**

Co-funded by the Erasmus+ Programme of the European Union

ECF EUROPEAN CYCLISTS' FEDERATION

BGZ

SVEUČILIŠTE U ZAGREBU

ECQA European Certification & Qualification Association

EXELIA

Verkehr auf der letzten Meile. Das ist unabhängig davon, ob ich Essen fahre oder Pakete oder Betten oder Leergut oder was man eben alles transportieren kann. Deswegen gucken wir erstmal auf das Fahrzeug und nicht auf den Logistikprozess, der um das Fahrzeug herumgeht.

Es geht also um Kapazitäten und Gewicht. Kann man das in zwei Kategorien sammeln? Wie unterscheidet sich das?

Da muss man schauen: wann macht Fahrradlogistik Sinn? Fahrradlogistik macht Sinn für kleine Sendungen, also leichte Sendungen, die an einzelne Orte geliefert werden müssen und nicht, wenn ein Kunde viele Pakete auf einmal geliefert bekommt. Auch ist es eine Frage der Erreichbarkeit des Kunden. Zum Beispiel ist die Friedrichstraße in Berlins Zentrum für Autos gesperrt. Mit dem Fahrrad kann ich durch den Fahrradweg fahren und direkt an die Haustür liefern. Als letztes sollte man gucken, was sind das für Transporte? Die letzte Meile ist kein Kuriergeschäft. Kuriersendung bedeutet, dass ich eine Sendung abhole und sie immer bei mir habe, bis sie zugestellt wird. Dann gibt es noch Expresssendungen und Paketzustellung. Das sind Sendungen mit einer Lieferzeitzusage bzw. einen planbaren Lieferversprechen. Das können auch Lieferungen am selben Tag sein. Das ist alles Letzte-Meile Geschäft.

Sobald man die logistischen Gegebenheiten und Prozesse kennt, kann man ein geeignetes Fahrzeug auswählen. Ein geeignetes Fahrzeug ist ein kleineres, schnelleres Fahrzeug, oder ein größeres Fahrzeug mit viel Ladekapazität für Volumen oder für Gewicht. Wie mache ich eine sichere Lieferung auf der letzten Meile? Ich kann ein Trainingsprogramm für ein kleineres Fahrzeug oder für ein größeres Fahrzeug haben. Habe ich zwei, drei oder vier Räder, Anhänger? Bei Anhängern und großen Fahrzeugen sprechen wir in der Regel von zweispurigen Fahrzeugen, mit zwei Rädern nebeneinander. Das sind die Kategorien, d.h. einspurige Fahrzeuge, zweispurige Fahrzeuge und Anhänger. Und für diese Fahrzeugtypen gibt es unterschiedliche Fahrerschulungen, da es für größere Fahrzeuge Besonderheiten geben kann, die sich anders bewegen lassen als kleinere Fahrzeuge.

Wenn Sie auf umweltfreundliche Zustellung auf der letzten Meile denken, welche Art von Fahrzeugen kommen Ihnen in den Sinn?

Umweltfreundliche Zustellung ist zunächst einmal unabhängig von der Größe, aber das hat etwas mit dem Fahrzeug zu tun: entweder mit oder ohne Motor. Ohne Motorist sehr umweltfreundlich und auch gesund. Die Fahrzeuge mit Motor sind bei uns Pedelecs

Es ist eine Vergütungsfrage: Ich möchte, dass meine Leute einen Lohn verdienen, der der Härte des Jobs - und dem Service - gerecht wird. Die Kunden müssen verstehen, dass der Markt verlangt, dass der Lieferservice bezahlt wird.

Fahrradkurier bei der Arbeit (Credit: Canva)

Co-funded by the Erasmus+ Programme of the European Union

mit Elektromotoren (Fahrräder mit bis zu 25 km/h und 250 Watt). Wir haben dazu auch noch drei SPedelecs. Diese Fahrzeuge fahren etwas schneller und haben – das ist wichtig für uns – einen Motor mit etwas mehr Leistung. Allerdings gelten die S-Pedelecs als Kraftfahrzeuge. Man benötigt einen Führerschein und hat keine Fahrradrechte, um z.B. auf dem Radweg zu fahren.

Glauben Sie, dass die Nachfrage nach LMD-Arbeitskräften das Angebot auf dem Arbeitsmarkt übersteigt? Wie kann der Beruf des LMD-Radfahrers attraktiver gestaltet werden?

Die Arbeitskräfte sind im Moment knapp: das hat mit der Arbeitsmarktpolitik zu tun: viele Arbeitnehmer (auch Auszubildende) gehen in andere Branchen. Wir haben einen Mindestlohn, der steigt, und die Lohnspirale insgesamt geht auch nach oben, aber es ist eine schwierige und harte Arbeit mit einem mäßigen Image. Wir müssen die Arbeit attraktiver machen. Wennder LMD-Beschäftigte statt 40 Stunden nur 35 Stunden arbeiten würde an fünf Tagen in der Woche mit sieben statt acht Stunden und dabei das gleiche Gehalt wie ein Vollzeitbeschäftigter erhielte. Um dies zu ermöglichen, müssten die Paketdienstleister und auch diejenigen, die Pakete verschicken – die Kunden – mehr bezahlen. Das Porto pro Paket müsste höher werden. Derzeit ist es in Deutschland recht niedrig. Es ist eine Vergütungsfrage: Ich möchte, dass meine Leute einen Lohn verdienen, der der Härte des Jobs – und dem Service – gerecht wird.

Die Kunden müssen verstehen, dass der Markt verlangt, dass der Lieferservice bezahlt wird: Die Kunden bestellen online und der Lieferservice muss auch machbar sein. Warum habe ich Schwierigkeiten, Mitarbeiter zu finden? Ich muss Leute finden, die diesen Beruf mögen. Sie mögen es, draußen in der Stadt zu sein, sie mögen es, frei zu sein und trotzdem jemanden zu haben, der hinter ihnen steht und ihnen hilft, mit Schwierigkeiten fertig zu werden, die während der Arbeit auftreten. Sie sind selbstständig und verantwortungsbewusst und sorgen dafür, dass sie genügend Pakete rechtzeitig ausliefern, und sind daher vertrauenswürdig.

Auf der anderen Seite fehlt die öffentliche Anerkennung, und das ist ein gesellschaftliches Problem. Die Menschen müssen langsam begreifen, dass sie eigentlich einen (Liefer-)Dienst buchen und sollten bereit sein, den Zustellern mehr und bessere Anerkennung zukommen zu lassen. Das schwierige Image der Fahrradkuriere resultiert aus den aktuellen Bedingungen: Viele Zusteller sind nicht Deutsch und haben oft Sprachprobleme. Andere erledigen ihren Job nicht bis ins letzte Detail genau, weil es sich um eine wirklich harte Arbeit handelt, die aufgrund der Markpreise für den Paketversand zudem nur recht niedrig entlohnt werden kann.

Welche Art von Fähigkeiten und Kompetenzen in der Zustellung sind heute besonders gefragt?

Was die Ausbildung angeht: Das ist ein Beruf, den man ohne weiteres lernen kann. Es ist nicht schwer, wenn man ein paar Grundkenntnisse hat:

- vernünftig mit dem Kunden umgehen und vernünftig kommunizieren können. Verstehen, was der Kunde sehen könnte und was er nicht sieht,
- was zu tun ist, wenn das Paket nicht an ihn, sondern z.B. an den Nachbarn geliefert werden kann,
- wie man mit Waren umgeht,
- wie man unfallfrei fährt,
- wie man zuverlässig ausliefert (z.B. mit der richtigen App auf dem Handy),
- wie man sich in der Stadt orientiert,
- Sprachkenntnisse sind sehr wichtig: kommunikativ sein, - Sorgfalt im Umgang mit den Waren,
- sich sicher durch den Verkehr bewegen können,
- zuverlässig sein und selbstständig arbeiten können, da ich mit dem Paket betraut bin und auch dafür hafte,
- technisch mit den Fahrzeugen vertraut sein, z.B. einen Platten

Co-funded by the Erasmus+ Programme of the European Union

reparieren oder eine Schraube anziehen können.

Das sind die Anforderungen, wenn ich wirklich Last-Mile-Delivery machen will, aber das sind vorwiegend Zustellfähigkeiten und weniger reine Fahrerfähigkeiten.

Gibt es ein ausreichendes Schulungsangebot für die sicherheitsrelevanten Fertigkeiten der grünen LMD?

Eine Schulung innerhalb einer Woche ist ausreichend. Man könnte die Grundlagen mit Präsentationen erklären und dann üben. Man muss Verkehrserziehung machen, z.B. wenn jemand aus dem Ausland kommt und in Deutschland keine Fahrradprüfung gemacht hat, die in der Grundschule üblich ist. Man muss wissen, wie man ein Lastenfahrrad fährt und belädt. Das könnte man mit einem Online-System machen, wie bei der Theorieprüfung für den Führerschein.

Vielen Dank für Ihre Zeit, Martin

Fahrradkurier bei der Arbeit (Credit: iStock-1399874778)

Co-funded by the Erasmus+ Programme of the European Union