

Wie das Paket zum Kunden kommt

Wirtschaft: Ein Besuch im Sortierzentrum von ID Logistics in Kleinostheim – Seit einem Jahr in Betrieb, Hoch-Zeit an Weihnachten

Von unserer Redakteurin
EVA-MARIA LILL

KLEINOSTHEIM. Es wird Zeit. Gabelstapler rumpeln, rasche Schritte federn auf dem Boden. Arbeiterhände greifen in große Kartons, ziehen kleinere Pakete heraus. Piep, Aufkleber werden geschnitten. Rattern, knattern, Zurufe. Ein Blick auf das Display am Unterarm des Arbeiters. Code »A404« auf dem Paket-Aufkleber. Verstanden. Rauf mit dem Paket auf das Förderband »A«, runter damit bei der Ausschleusungsstelle 404. Rein in den Lastwagen. Weiter zur Lieferstation – und dann zum Kunden, nicht nur zu denen rund um Kleinostheim. Endpunkt der Päckchenreise vom

Klick auf den »Bestell«-Knopf bis zur Haustür.

Ein Weg, von dem der Paketkunde im besten Fall wenig mitbekommt. Einer, der bisweilen wenig transparent scheint. Wie genau kommt denn nun die Waschmaschine, das Buch, die DVD zu mir nach Hause? Vom Warenlager über das Verteilzentrum bis zur Post?



Detlef Kurzbuch.
Foto: ID Logistics

Seit Oktober 2021 betreibt der französische Konzern ID Logistics ein 41.000 Quadratmeter großes Sortier- und Verteilzentrum in Kleinostheim. Vier Hallen hat das Unternehmen auf dem 140.000 Quadratmeter-Areal des ehemaligen Sägewerks Hamberger im Industriegebiet zwischen A45, B8 und Bahnlinie gemietet.

Umschlagplatz

Es ist ein Zentrum der »mittleren Meile« und versteht sich als Umschlagplatz. Pakete werden also aus bundes- oder europaweiten Warenlagern per Lkw angeliefert, in Kleinostheim sortiert und dann per Lkw an die »letzte Meile«, also die Lieferstation gebracht – und von da aus zum Besteller. ID Logistics ist ein sogenannter Kontraktlogistiker und organisiert demnach vertraglich geregelt die Logistik eines großen Internethändlers (E-Commerce, siehe »Hintergrund«). Also die »Güterströme« und die Verteilung der Pakete.

»Sehr zufrieden« zeigt sich Detlef Kurzbuch mit der Entwicklung des Standorts. Kurzbuch ist Mitglied des Board of Directors von ID Logistics und für die Geschäftsentwicklung von ID Logistics Germany zuständig. Er war von November 2021 bis April 2022 vor Ort, um die Inbetriebnahme zu begleiten. »Der Standort läuft gut.« Es gebe keine große Mitarbeiterfluktuation und keine hohen Krankenstände, sagt er.

Wenige Handgriffe

Natürlich sei die Arbeit bei einem Logistikunternehmen oft auf wenige Handgriffe reduziert. Aber ID Logistics gebe sich Mühe, die Umgebung für die Mitarbeiter so angenehm und wertschätzend wie



Händisch sortiert, werden die Pakete im Anschluss über Förderbänder zu verschiedenen Endpunkten gebracht.

Foto: ID Logistics

Hintergrund: ID Logistics und die Logistikbranche

Die ID Logistics Gruppe mit Hauptsitz in Frankreich ist ein internationaler Kontraktlogistikdienstleister. Also ein Dienstleister, der im Auftrag eines anderen Unternehmens dessen Logistik übernimmt. Welches Unternehmen es im Fall des Zentrums in Kleinostheim ist, darf nicht genannt werden; es ist aber ein international tätiges E-Commerce-Unternehmen. Der weltweite Umsatz von ID Logistics liegt nach eigenen Angaben bei rund 1,9 Milliarden Euro im Jahr 2021.

Das 2001 gegründete Unternehmen betreibt weltweit aktuell über 360

Standorte in 17 Ländern und beschäftigt dort rund 28.000 Mitarbeiter, davon 3.600 in Deutschland, heißt es im Unternehmensprofil.

Robin Otto, Geschäftsführer des Unternehmens in Deutschland, hob Anfang des Jahres gegenüber unserer Redaktion hervor, dass die Logistik im Jahr 2021 die drittgrößte Branche in Deutschland mit einem Umsatzvolumen von etwa 293 Milliarden Euro gewesen sei. Gerade in Zeiten der Pandemie habe sie zu großen Teilen die Versorgung der Bevölkerung gestemmt. Zu der Logistikbranche zählen nicht nur Verteil-

und Sortierzentren. Sondern auch Spediteure, die Waren von einem Ort zum anderen bringen, etwa Logwin (Aschaffenburg.) IDS Logistik (Stückgut, Kleinostheim), Kissel (Mainaschaff), Schuck (Stockstadt) und Setzer (Großheubach). Größter Kontraktlogistiker in der Region dürfte Teamlog sein, die unter anderem im Bayernhafen angesiedelt sind. Von Bedeutung sind auch Zentral- und Zwischenlager. Beispiele: das Lidl-Zentrallager in Alzenau-Süd und der Hub von DPD in Aschaffenburg-Nilkheim. Ebenso zählen Paketzusteller zur Branche, darunter DPD und DHL. (eml)

möglich zu gestalten; »den Menschen zu sehen«, wie Kurzbuch sagt. Anlässlich des ersten Geburtstags des Unternehmens in der Kommune hat Kurzbuch uns durch die Hallen geführt – in Vertretung des verhinderten Standortleiters Luca Zappata. Und uns erklärt, wie die Arbeit dort abläuft.

Im Schnitt, so Kurzbuch, wandern 240.000 Pakete am Tag durch das Zentrum im Kleinostheimer Gewerbegebiet, zu Spitzenzeiten bis zu 300.000. Spitzenzeiten bis zum Weihnachten oder die »Black Weeks«, die gerade erst allerorts mit Rabatten gelockt hat. Es geht also darum, einen großen Materialfluss in kurzer Zeit zu managen.

Vier Stunden soll ein Paket maximal in Kleinostheim verbringen, um das rechtzeitige Ankommen beim Kunden zu ermöglichen. Da muss jeder Handgriff sitzen. Vom Takten der ankommenden Lkw über das Zuweisen an eine der Ankunftsschleusen, übers Ausla-

den zum Sortieren bis hin zum erneuten Verladen.

Bis zu 800 Mitarbeiter

Das Zentrum in Kleinostheim kann in der Theorie bis zu 800 Menschen im Drei-Schicht-Betrieb beschäftigen. Aktuell arbeiten 120 Festangestellte dort und bis zu 500 Mitarbeiter, die am Personaldienstleister-Markt angeworben werden. Die meisten von ihnen kommen nach Angaben von

ID Logistics aus dem näheren Umkreis und aus Richtung Darmstadt. Davon profitieren dann auch jene Kommunen, in denen die Beschäftigten leben – einen Teil der abgeführten Einkommensteuer bleibt nämlich am Wohnort. Die Kommune Kleinostheim bekommt außerdem Gewerbesteuer. Kleinostheims Bürgermeister Dennis Neßwald (FW) sieht eine »gut organisierte, strukturierte, verlässliche Logistik« für Unternehmen



Auf 41.000 Quadratmetern ist vor rund einem Jahr das Sortier- und Verteilzentrum von ID Logistics in Kleinostheim entstanden.

Archivfoto: Stefan Gregor

und Kommunen als »unverzichtbar – gerade im Hinblick auf die Gewährleistung der Versorgungssicherheit vor Ort.«

Wie viele Arbeiter tatsächlich Tag um Tag in den Hallen anwesend sind, wird vom Paketaufkommen bestimmt. Kurzbuch erläutert: »Am Freitag werden hier vor allem große Pakete umgeladen – die Kunden bestellen große Waren so, dass sie am Wochenende eintreffen, wenn sie auch Zuhause sind.« Montags hingegen fluteten laut Kurzbuch vor allem kleinere Artikel über die Bänder, die in der freien Zeit am Wochenende bestellt wurden. »Auf den ersten Blick mag die Logistikbranche trivial wirken«, die Arbeiten einfach, sagt Kurzbuch. »Doch es ist ein riesiges, minutiös aufeinander abgestimmtes System mit Arbeitsschritten und Handgriffen.«

Was ist »MHG9«?

Die Pakete kommen – nach Größe sortiert – in einer der Hallen an. Dort werden die Aufkleber kontrolliert, die eine genaue Codierung zeigen, die den Weg des Pakets bestimmt. Das Verteilzentrum in Kleinostheim hat etwa die Kennung »MHG9«. Sie werden gemäß der Aufkleber per Hand sortiert und je nach Zielort landen die Pakete auf einem anderen Förderband und an einer anderen Endstelle, von der aus sie an einer der Ausgangsschleusen auf einen Lkw verladen werden.

Nicht komplett zu vermeiden ist bei einer derart hohen Betriebsamkeit ein gewisser Lkw-Verkehr. Kurzbuch erläutert, dass die mit der Gemeinde Kleinostheim vereinbarten 24 Lkw-Bewegungen pro Stunde am Tag und 16 pro Stunde in der Nacht noch nicht erreicht worden seien. Dies liege vor allem daran, dass das Unternehmen die Transporte »verdichtet und optimiere«. Also eben Laster erst losschicke, wenn diese möglichst dicht bepackt sind, um Verkehrsbewegung zu minimieren.

Lastwagen-Belastung

Im Schnitt fahren laut Kurzbuch etwa 100 Lastwagen am Tag nach Kleinostheim, um dort ent- oder beladen zu werden. Ebenfalls zu Gute käme die nahe Autobahnauffahrt. Kein Problem sei außerdem die Parkplatzsituation, wie auch Bürgermeister Dennis Neßwald bei einer Nachfrage vergangenes Frühjahr bestätigte.

In Bezug auf eine Verringerung des Lkw-Durchgangsverkehrs vom und zum Industriegebiet Nord sei laut Rathauschef außerdem eine detaillierte Beschilderung angefragt worden. Die Gemeinde hätte jedoch die Rückmeldung der Autobahn GmbH des Bundes erhalten, dass eine Beschilderung zu einer bestimmten Firma nicht möglich sei. ID Logistics gibt mittlerweile auch Flyer in fünf Sprachen an die Fahrer aus, um den Verkehr zu minimieren. »Letztendlich ist die Gemeindeverwaltung im engen und ständigen Austausch mit dem Pächter, um die Nutzung innerörtlicher Straßen möglichst vollständig zu vermeiden«, sagt Neßwald.