

INNENSTADTLOGISTIK DER KURIER-, EXPRESS- UND PAKETDIENSTE (KEP)

Innenstadtlogistik der Kurier-, Express- und Paketdienste (KEP) umfasst das Sendungsaufkommen privater (B2C) und gewerblicher (B2B) Empfänger, welches durch unternehmerische Organisation von Güterverkehrsfahrten bei Optimierung von Auslastung und Minimierung der Fahrtenanzahl in Innenstädte und verdichtete Gebiete geliefert wird.

KEP fällt auf

KEP-Unternehmen stehen besonders im Fokus, weil die Fahrzeuge wiedererkennbar sind und auffallen, wenn sie bspw. in zweiter Reihe stehen – trotz ihres geringen Anteils am gesamten Verkehrsaufkommen. Der Anteil des Güterverkehrs in den Städten beträgt zwischen 20 und 30 %, davon machen KEP-Verkehre im Schnitt 20 % aus. D. h.: Der Anteil der KEP-Verkehre in Städten beträgt ca. 6 % (s. u.: KEP ist kaum zu fassen).

Was KEP leistet

6 Mio. Kunden profitieren täglich von KEP-Unternehmen und erhalten ca. 11 Mio. Sendungen. Das Sendungsaufkommen wächst mit dem Online-Handel weiter. Rund 3,35 Mrd. Sendungen beförderten die KEP-Dienstleister 2017 bundesweit in gerade einmal gut 140.000 Fahrzeugen. 2022 werden bis zu 4,3 Mrd. Sendungen erwartet.

KEP arbeitet mit Blick auf die Zukunft

Um auch in Zukunft zuverlässig, stadtverträglich und umweltschonend liefern zu können, treibt die KEP-Branche technische und organisatorische Innovationen voran. Autonome Fahrzeuge, Digitalisierung (z. B. bei Tourenplanungen und Sendungsverfolgung) und Paketshops/Paketboxen steigern die Effizienz und vermeiden unnötige Verkehre. Fahrzeuge mit Alternativen zu fossilen Kraftstoffen schonen Umwelt und Klima. Sofort wirksam sind Mikrodepots und Lastenräder. Beim Mikrodepot-Konzept werden die Pakete kundennah zwischengelagert und mit Lastenfahrrädern ganztägig zugestellt. Im urbanen Kontext sind Lastenräder nachhaltig und effizient. Sie können direkt vor den Haustüren halten, für die Lieferung auch den Gehweg nutzen: Es gibt keine Parkplatzsuche. Besonders positiv: Lastenräder sind emissionsfrei und benötigen weniger Fläche als ein Lieferwagen. Besonders geeignet für dieses Zustellkonzept sind City- und verdichtete Mischgebiete.

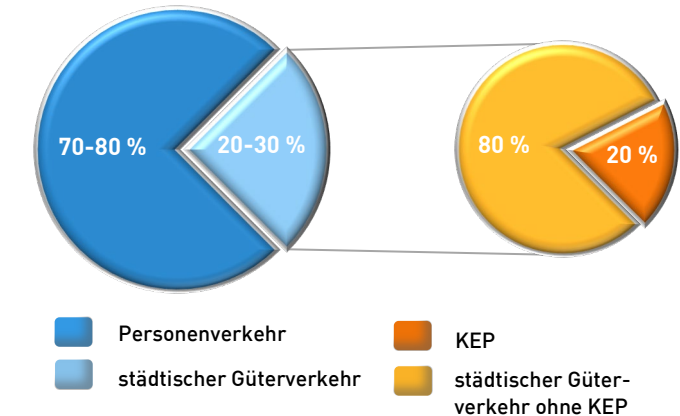
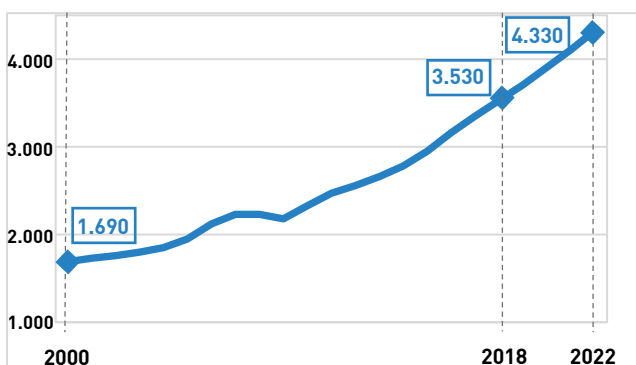


Abbildung 1: Verkehrsanteil KEP am innerstädtischen Verkehr

Quelle: eigene Darstellung nach: „Neue Wege für die städtische Logistik“, PriceWaterhouseCooper GmbH 2017; „Last-Mile-Logistics Hamburg – Innerstädtische Zustelllogistik“ Hamburg School of Business Administration im Auftrag der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation der Freien und Hansestadt Hamburg 2017. Alle Angaben gerundet.

Abbildung 2: Prognostizierte Entwicklung der gewerblichen (B2B) und privaten (B2C) KEP-Sendungsvolumina bis 2022 (in Mio. Sendungen) Quelle: KEP-Studie 2018, BIEK 2018.

Was KEP hilft

Ein Verkehrszeichen zu Ladezonen mit absolutem Haltverbot für nicht liefernde Fahrzeuge – analog zu Taxisständen – würde den Verkehrsfluss verbessern. Wichtig für mobile Mikrodepots sind Verkehrsflächen, die im öffentlichen Straßenraum rechtssicher dauerhaft zur Verfügung stehen. Dezentrale Logistikflächen sind

Gemeinbedarfsflächen für städtische Logistik der Zukunft. Kommunen sollten Logistik in ihre Stadtentwicklung und Verkehrspolitik integrieren und straßenverkehrsrechtlich unterstützen (Ladezonen freihalten, Fußgängerzonen für Lieferräder öffnen).

KEP ist kaum zu fassen

Die einfache Frage: „Wie groß ist der Anteil von KEP am Gesamtverkehr in der Stadt?“ ist kaum zu beantworten. Die Gründe dafür sind, dass die Statistik nur nach Fahrzeugarten und zulässigem Gesamtgewicht (zGG) unterscheidet – nicht nach Einsatzzweck. Im Stadtverkehr von der KEP Branche eingesetzte Fahrzeuge reichen vom Pkw bis zum 7,5-Tonner. Andere Kenngrößen wie Fahrleistung oder Verkehrsaufwand werden nicht nach Ortslage getrennt erfasst.

In die Fahrleistung gehen alle Fahrten einschließlich Autobahnfahrten mit ein – die für den Stadtverkehr nicht relevant sind.

In den Verkehrsaufwand geht das Gewicht der Transportgüter ein, aber die Güterverkehrsstatistik erfasst nur Fahrzeuge > 3,5 t Nutzlast, also nur Fahrzeuge der Klasse N1 mit mehr als 7,5 t zGG („große“ Lkw und Sattelzugmaschinen). Für KEP-Fahrten finden zu 91 % leichtere Fahrzeuge Verwendung. Die anderen 9 % werden hauptsächlich außerorts eingesetzt. Auch der Verkehrsaufwand ist daher als Bestimmungsgröße des KEP-Verkehrs in den Städten nicht geeignet.

Also zählen? Im Prinzip ja, aber die Aussagefähigkeit gilt nur für einzelne Städte. Außerdem ist die Gesamtheit des Wirtschaftsverkehrs unbekannt. Viele Fahrzeuge des Liefer- und Wirtschaftsverkehrs, z. B. im Werksverkehr, Service- und Wartungsfahrten, Baustellenverkehr oder Fahrten im Kundendienst sind als (Personen-) Wirtschaftsverkehr nicht erkennbar.

Aus den oben genannten Gründen können keine exakten Zahlen zum Anteil der Paketdienste am gesamten Wirtschaftsverkehr der Städte angegeben werden. Die Abbildung 1 nimmt die in der einschlägigen wissenschaftlichen und Fachliteratur genannten Anteile des Wirtschaftsverkehrs auf. Ausgehend von unterschiedlichen Studien zur weiteren Aufteilung des Wirtschaftsverkehrs wurde vorsichtshalber ein eher hoher Anteil des KEP-Verkehrs am innerstädtischen Wirtschaftsverkehr zur Grundlage genommen, um den Anteil des KEP-Verkehrs am gesamten Verkehrsgeschehen in den Städten abzubilden.

Verlässlich prüfen lässt sich hingegen die Gesamtzahl der KEP-Fahrzeuge. In Deutschland werden 0,14 Mio. Fahrzeuge von KEP-Dienstleistern eingesetzt. Das sind 0,3 % des gesamten Fahrzeugbestands in Deutschland (55,5 Mio. Fahrzeuge).

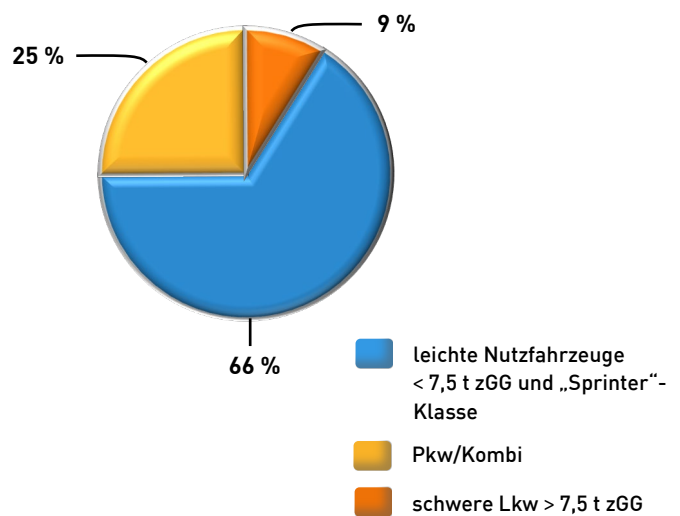


Abbildung 3: Verteilung des KEP-Fahrzeugbestands auf die Fahrzeugklassen Quelle: Kompendium „Zahlen, Daten und Fakten der KEP-Branche“, Teil 2, BIEK 2018.