

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

Die Innenstadtlogistik der Kurier-, Express- und Paketdienste (KEP) umfasst das Sendungsaufkommen privater (B2C) und gewerblicher (B2B) Empfängerinnen und Empfänger, das durch unternehmerische Organisation von Güterverkehrsfahrten in Innenstädte und verdichtete Gebiete geliefert wird. Dabei wird die Auslastung optimiert und die Anzahl der Fahrten minimiert.

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 Wirtschaftsverkehrs in den Städten beträgt zwischen 16 und 20 %, davon machen KEP-Verkehre im Schnitt 5 bis 7 % aus. D. h.: Der Anteil der KEP-Verkehre am Gesamtverkehr in Städten beträgt ca. 1 % (s. u.: KEP ist kaum zu fassen).

Was KEP leistet

9 Mio. Empfängerinnen und Empfänger profitieren täglich von KEP-Unternehmen und erhalten ca. 15 Mio. Sendungen pro Tag. Das Sendungsaufkommen wächst mit dem Online-Handel weiter. Rund 4,5 Mrd. Sendungen befördern die KEP-Dienstleister jährlich bundesweit in gerade einmal 170.000 Fahrzeugen¹. 2025 werden bis zu 5,7 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

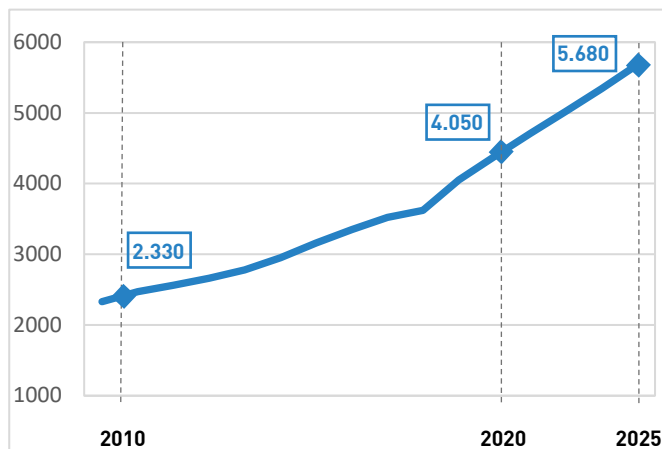


Abbildung 2: Prognostizierte Entwicklung der gewerblichen (B2B) und privaten (B2C) KEP-Sendungsvolumina bis 2025 (in Mio. Sendungen)

Quelle: BIEK, KEP-Studie 2021, Berlin, Köln 2021.

¹ eigene Berechnung

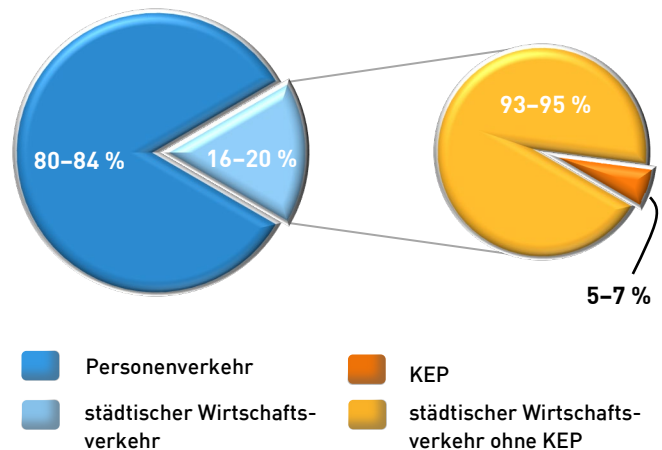


Abbildung 1: Verkehrsanteil KEP am innerstädtischen Verkehr

Quelle: eigene Darstellung nach: Schäfer, P. K. et al., ZUKUNFT.de: Zustellverkehre kundenorientiert, nachhaltig, flexibel und transparent durch Emissionsfreiheit. Frankfurt/M., 2021.

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 Lastenrädern ganztägig zugestellt. Im urbanen Kontext sind Lastenräder nachhaltig und effizient. Sie können direkt vor den Haustüren halten und Wege benutzen, die Kraftfahrzeugen nicht zur Verfügung stehen. Weil sie kleiner als Transporter sind, entfällt i. d. R. die Parkplatzsuche. Besonders positiv: Lastenräder sind emissionsfrei und benötigen weniger Fläche als ein Lieferwagen. Besonders geeignet für dieses Zustellkonzept sind City- und verdichtete Mischgebiete.

Was KEP hilft

Ein Verkehrszeichen zu Ladezonen mit absolutem Haltverbot für nicht gewerblich liefernde Fahrzeuge – analog zu Taxiständen – 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 freigehalten, Fußgängerzonen für Lastenräder 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 N2 und hier typischerweise nur Fahrzeuge 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.

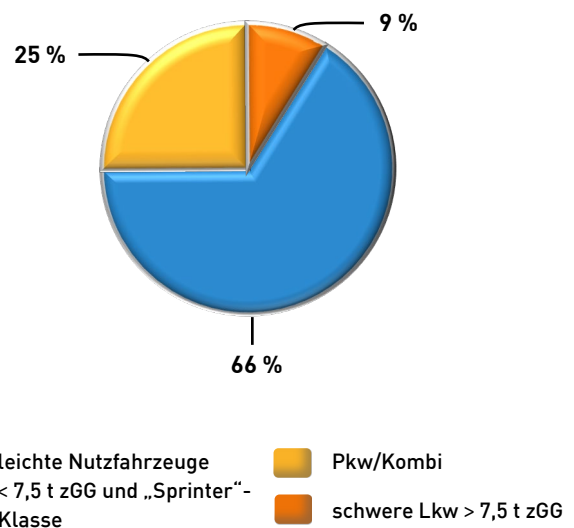


Abbildung 3: Verteilung des KEP-Fahrzeugbestands auf die Fahrzeugklassen

Quelle: Kompendium „Zahlen, Daten und Fakten der KEP-Branche“, Teil 2, BIEK 2018.