

Der Online-Handel boomt: Die Auswirkungen auf Verkehr und Städte

26.11.18 | Autor / Redakteur: Dr. Judith Kurte* / Benjamin Kirchbeck



Zur Bewältigung des boomenden Online-Handels werden zukünftig verstärkt eher kleine Fahrzeuge, wie der derzeit von DHL eingesetzte StreetScooter oder Lastenräder, eingesetzt. (Bild: StreetScooter)

Seit 2005 hat sich der Online-Handel nahezu verzehnfacht. Damit wächst er so stark wie kein anderer Wirtschaftsbereich in Deutschland. Folge ist eine Verschiebung der Lieferbeziehungen vor allem auf der letzten Meile.

Während im klassischen Einzelhandel der Kunde die letzte Meile übernimmt, wird dies je nach Lieferkonzept im Online-Handel durch KEP-Dienstleister (Hauszustellung) vollständig oder bei der Abholung an pick-up-points durch den KEP-Dienstleister und den Endkunden jeweils zum Teil übernommen.

Die sich aus dem Wachstum des Online-Handels, den damit einhergehenden steigenden Versandmengen und den veränderten Lieferbeziehungen ergebenden Folgen für Verkehr und Städte hat das BBSR in einer Studie „Verkehrlich-städtebauliche Auswirkungen des Online-Handels“ durch das Netzwerk Verkehr in Städten ([KE-CONSULT](#) Kurte&Esser GbR, Prognos AG, Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung) untersuchen lassen. [Die Szenarien-Ergebnisse wurden im September 2018 vorgestellt und sind als Studie abrufbar.](#)

Die Online-Handels-Lieferungen werden sich bis zum Jahr 2030 verdoppeln. Die Folgen sind für verschiedene Szenarien untersucht worden: Im Szenario Business as usual (BAU) wird die vergangene Entwicklung in die Zukunft übertragen; das Szenario Schnelligkeit berücksichtigt die Kundenanprüche an eine schnelle Zustellung (same day bzw. sogar same-hour); im Szenario Schnelligkeit und Innovation werden technische Fortschritte bei der Zustellung berücksichtigt (Drohnen, Roboter, autonomes fahren).

In allen Szenarien verdoppelt sich das Sendungsaufkommen bis 2030 in etwa. Je nach betrachtetem Szenario liegt die Anzahl der B2C-Sendungen im Jahr 2030 zwischen 2,6 Mrd. und 3,0 Mrd. Vor allem die sogenannten FMCG-Sendungen (Fast-Moving-

Consumer-Goods oder auch „Küche und Bad“) werden steigen.



Entwicklung Sendungsvolumen des Online-Handels. (Bild: (BBSR))

Mit dem Anstieg des Online-Handels aber auch mit sich verändernden Kundenwünschen ist eine Verschärfung der verkehrlichen Probleme und Ansprüche verbunden:

Die Anzahl der Liefervorgänge in Wohngebieten wird weiter ansteigen. Die Hauszustellung wird weiterhin dominieren, so dass der Verkehr flächendeckend zunehmen wird.

- Die Ansprüche der Kunden (schnell, termingenau, individuell, flexibel) werden die verkehrliche Situation verschärfen.
- Der Einsatz von Elektrofahrzeugen wird ansteigen. Damit sinken trotz steigendem Sendungsaufkommens die Emissionen da die Abmessungen dieser Fahrzeuge ähnlich wie konventionelle Fahrzeuge sein werden, werden Nutzungskonflikte und Unfallrisiken in Wohngebieten aber auch in Einzelhandelslagen steigen.

	Entwicklung Fahrleistung B2C-KEP	Anteil elektrischer Fahrzeuge	Anteil nicht motorisierter Fahrzeuge	Emissionen zgl. heute
BAU	+ 70-80%	75%	3%	- 60-70%
Schnelligkeit	+ 90-100%	80%	5%	- 70-80%
Schnelligkeit plus Innovation	+ 100-110%	90%	3%	- 80-90%

Lieferverkehrsszenarien: Emissionen 2030. (Bild: BBSR)

Helfen werden eher kleine Fahrzeuge, wie der derzeit von DHL eingesetzte StreetScooter oder auch die von Hermes und anderen eingesetzten Lastenräder. Eine möglichst verkehrs- und umweltverträgliche Entwicklung des Lieferverkehrs kann kommunal unterstützt

werden. Es bietet sich ein push- und pull-Mix aus verschiedenen Bestandteilen an: Förderung der City-Logistik, Restriktionen gegenüber großen Fahrzeugen und/oder Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren, Vorrang für kleine und/oder E-Fahrzeuge, Förderung von Pick-up-Points an zentralen Punkten, Umwidmung von kommunalen Freiflächen für Mikrohub, Einbeziehung der Liefererfordernisse in die Stadtentwicklungsplanung. Auf die Beratung von Kommunen in diesem Feld hat sich das Netzwerk Verkehr in Städten spezialisiert (Kontakt über die Autorin).

*Dr. Judith Kurte ist promovierte Volkswirtin und diplomierte Wirtschaftsinformatikerin mit 25 Jahren Berufserfahrung. Ihre Hauptforschungsfelder sind empirische Mobilitätsforschung, Logistik- und KEP-Markt, außerdem die Analyse und Bewertung von Nutzenwirkungen im Bereich Mobilität und Verkehr sowie die ökonomische Auswirkungs- und Potenzialanalyse insgesamt.

Copyright ©2018- Vogel Communications Group

Dieser Beitrag ist urheberrechtlich geschützt. Sie wollen ihn für Ihre Zwecke verwenden? Infos finden Sie unter www.mycontentfactory.de.

	Entwicklung Fahrleistung B2C-KEP	Anteil elektrischer Fahrzeuge	Anteil nicht motorisierter Fahrzeuge	Emissionen ggü. heute
BAU	+ 70-80%	75%	3%	- 60-70%
Schnelligkeit	+ 90-100%	80%	5%	- 70-80%
Schnelligkeit plus Innovation	+ 100-110%	90%	3%	- 80-90%

Lieferverkehrsszenarien: Emissionen 2030. (BBSR)



Zur Bewältigung des boomenden Online-Handels werden zukünftig verstärkt eher kleine Fahrzeuge, wie der derzeit von DHL eingesetzte StreetScooter oder Lastenräder, eingesetzt. (StreetScooter)



Zur Bewältigung des boomenden Online-Handels werden zukünftig verstärkt eher kleine Fahrzeuge, wie der derzeit von DHL eingesetzte StreetScooter oder Lastenräder, eingesetzt. (StreetScooter)