

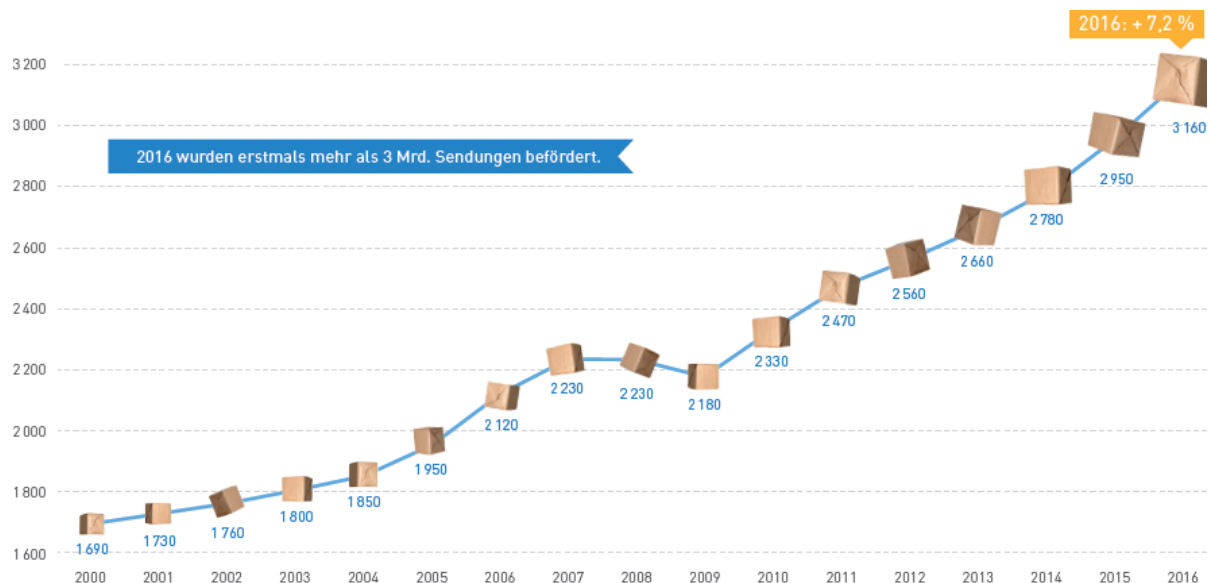
Dieselfahrverbote?

Die Folgen für Köln an einem Fallbeispiel: Kurier-, Express- und Paket-Lieferverkehre und Einzelhandel

1. Über welche Mengen reden wir?

Der Kurier-, Express- und Paketmarkt (KEP-Markt) umfasst in Deutschland 3,2 Mrd. Sendungen pro Jahr. Empfänger und Versender sind etwa zur Hälfte private Haushalte (B2C und C2C) und die andere Hälfte die Wirtschaft (B2B).

Sendungsvolumen im deutschen KEP-Markt 2000 bis 2016



KE-CONSULT, KEP-Studie 2017 (im Auftrag des Bundesverband Paket und Expresslogistik e. V. (BIEK)).

Auf Köln entfallen 45 Mio. KEP-Sendungen im Jahr, also 150.000 Sendungen pro (Zustell-)Tag. Im Stadtbezirk Innenstadt sind es 6 Mio. KEP-Sendungen pro Jahr, bzw. 20.000 Sendungen pro Werktag (IHK Köln (Hrsg.), KE-CONSULT, Die Ladezone im Blickpunkt).

Von einem Dieselfahrverbot sind unseren Schätzungen nach derzeit ein Viertel der Sendungen betroffen.

2. Braucht der Kölner Einzelhandel die KEP-Verkehre?

Die Versorgung des stationären Handels wird mehr und mehr durch KEP-Dienstleister übernommen. Dafür gibt es verschiedene Gründe:

- KEP-Dienste sorgen für eine flexible, schnelle und losgrößenunabhängige Belieferung des Handels.
- Damit kann zum einen ein breites und vielfältiges Angebot gewährleistet werden.
- Zum anderen kann die Kostenbelastung (z.B. Lagerkosten, Kosten Warenbestand, Mieten) gesenkt und damit die Wirtschaftlichkeit des Angebotes im Innenstadthandel erhöht werden.
- Darüber hinaus wird die Flexibilität im Angebot (flexible und schnelle Reaktion auf saisonale und/oder Änderungen im Angebot/ Warensortiment) unterstützt.

Im Jahr 2012 ist durch die KE-CONSULT Kurte&Esser GbR eine Erhebung beim Kölner Einzelhandel (Schwerpunkte: Ehrenstraße und Venloer Straße) durchgeführt worden.

Insbesondere die Ehrenstraße ist KEP-affin: hier lag in 2012 der KEP-Anteil bei 75%; die KEP-Intensität (Sendungen pro Woche) liegt bei 9 Sendungen je 100 qm Verkaufsfläche.

KEP-Steckbriefe Venloer- und Ehrenstraße

Zusammenfassung Venloer Straße („Bezirkszentrum mit Versorgungsfunktion“)	Zusammenfassung Ehrenstraße („Trendboulevard“)
• Heterogener Branchenmix; Schwerpunkte Gastronomie, Textil • Überwiegend Geschäfte mit kleineren Verkaufsflächen • Hoher Eigenbelieferungsanteil (56%), KEP-Anteil bei 27% • Durchschnittliche Lieferfrequenz: jeden 2. Tag; durchschnittlich 6 Sendungen pro Woche • Stark KEP-affine Branchen: Apotheken, Optiker, Reisebüros, Schuh und Lederwaren, Telekommunikation • Geringe KEP-Affinität: Gastronomie, Lebensmittel, Drogerien, Kioske, Floristik, Kauf-/Warenhäuser • KEP-Intensität: • alle Geschäfte: 0,4 Belieferungsvorgänge je 100 qm Verkaufsfläche und Woche; 0,7 Sendungen je 100 qm Verkaufsfläche und Woche • KEP-Nutzer: 1,9 Belieferungsvorgänge je 100 qm Verkaufsfläche und Woche; 3,2 Sendungen je 100 qm Verkaufsfläche und Woche	• Relativ homogener Branchenmix; Schwerpunkte gehobene Konsumartikel • Überwiegend Geschäfte mit kleineren Verkaufsflächen • Hoher KEP-Anteil (75%), geringer Speditions- und Eigenanteil (10% bzw. 15%) • Durchschnittliche Lieferfrequenz: täglich; durchschnittlich 12 Sendungen pro Woche • KEP-affine Branchen: Textil, Schuhe und Taschen, Kosmetik, Schmuck • KEP-Intensität: • alle Geschäfte: 3,7 Belieferungsvorgänge je 100 qm Verkaufsfläche und Woche; 6 Sendungen je 100 qm Verkaufsfläche und Woche • KEP-Nutzer: 5,5 Belieferungsvorgänge je 100 qm Verkaufsfläche und Woche; 9 Sendungen je 100 qm Verkaufsfläche und Woche

KE-CONSULT, Nachhaltigkeitsbericht 2012, Sonderthema Innenstadtlogistik (im Auftrag des Bundesverband Paket und Expresslogistik e. V. (BIEK)).

Eine in 2017 durchgeführte Aktualisierung der 2012er Erhebung durch KE-CONSULT im Auftrag der IHK Köln (Die Ladezonen im Blickpunkt) bestätigt die Bedeutung der KEP-Verkehre für den Kölner Einzelhandel: 45% der befragten Kölner Unternehmen geben an, von KEP-Diensten beliefert zu werden.

3. Welche Nachteile wären mit einer Beschränkung des KEP-Verkehrs verbunden?

Für ein „Kölner Modellgeschäft“ wurde analysiert, welche Nachteile sich aus dem Verzicht auf KEP-Lieferungen ergeben würden. Aus der Modellrechnung ergibt sich, dass die häufige und flexible Belieferung des Einzelhandels zu nennenswerten Kosteneinsparungen und damit zu steigenden Überschüssen führt.

Monatliche Umsätze und Kosten im Kölner Modellgeschäft

	mit KEP-Nutzung	ohne KEP-Nutzung
Wareneinsatz	25.000 €	25.000 €
Wareneingang pro Woche: ein Viertel des monatlichen Wareneinsatzes	einmal pro Woche die Hälfte; übriger Wareneingang werktätlich	einmal pro Woche
Warenbestand: Mindestbestand von 25.000 €	28.646 €	31.250 €
Durchschnittlicher Warenbestand	27.009 €	28.125 €
Kapitalbindungskosten (bei 5% Zinsen)	175 €	182 €
Mieten (85% fest; 15% in Abhängigkeit vom maximalen Warenbestand)	10.000 €	10.136 €
Transportkosten	224 €	112 €
Weitere Kosten: Personal, Betrieb, Invest, ... (90% fest; 10% in Abhängigkeit vom maximalen Warenbestand)	12.000 €	12.109 €
Umsatz	50.000 €	50.000 €
Überschuss	2.601 €	2.460 €

KE-CONSULT, Nachhaltigkeitsbericht 2012, Sonderthema Innenstadtlogistik (im Auftrag des Bundesverband Paket und Expresslogistik e. V. (BIEK)).

Im zugrundeliegenden Modellgeschäft steigen die Kosten und der Überschuss sinkt um etwa 5%. Restriktionen in den Lieferbedingungen können also – vor allem in Anbetracht der starken Konkurrenz des Online-Handels - durchaus existenzgefährdend sein.

4. Welche Alternativen gibt es?

Alternativen sehen wir vor allem in der organisatorischen Abwicklung des KEP-Verkehrs. Zu denken ist hier an neue Konzepte wie Mikrodepots und an eine Entzerrung der Lieferzeiten. Damit einhergehen sollte und wird natürlich eine Veränderung der Fahrzeugflotte (kurzfristig: Cargobikes; langfristig: E-Lieferfahrzeuge). Aus der kürzlich veröffentlichten Ladezonenstudie ist außerdem bekannt, dass erhebliche Verkehrsprobleme und damit auch Umweltbelastungen dadurch entstehen, dass keine geeigneten Anliefermöglichkeiten (Stichwort: Ladezonen) bestehen, oder dass diese sehr häufig zweckentfremdet werden. An dieser Stelle gibt es durchaus Maßnahmen (Reservierungs-/ Kontrollmechanismen), die schon kurzfristig zur Entlastung beitragen können

Köln, 28.02.2018

Dr. Judith Kurte, Geschäftsführerin

KE-CONSULT bietet seit 2001 Unternehmen, Interessenvertretungen und öffentlichen Auftraggebern fundierte Beratung und Untersuchungen zu wirtschaftlichen und verkehrlichen Fragestellungen an. Inhaltliche Schwerpunkte der Arbeit sind der Market Research, die konkrete Analyse von Marktstrukturen und -entwicklungen und Trends, die Analyse und Bewertung von Geschäftskonzepten und –prozessen. Thematisch werden Mobilitätskonzepte und –strategien, Marktstudien für den Logistik- und den KEP-Markt (Antriebskonzepte, innovative Zustellkonzepte, E-Bikes), der E-Commerce, das Themenfeld der Elektromobilität und neuer Fahrzeug-, Verkehrs und Systemtechnologien, Fragestellungen des Personenverkehrs, die Umsetzung von Betriebs- bzw. Betreiberkonzepten, Innovationsforschung und -bewertung, Akzeptanz- und Auswirkungsanalysen für neue Logistiklösungen und -angebote, regionale Strukturentwicklungen, Standortbewertungen und Entwicklungskonzepte, Wirtschaftlichkeitsrechnungen, Evaluierungen und Auswirkungsanalysen (u.a. verkehrliche Wirkungen, Beschäftigungs- und Einkommenseffekte), Nutzen und Kosten des Verkehrs und wirtschaftliche Produktivitäts- und Standortwirkungen abgedeckt. Für Köln sind in diesem Jahr Untersuchungen zu den Ladezonen und zur Pendlermobilität abgeschlossen worden.