



---

# ***NACHHALTIGKEITSBERICHT 2012***

## ***SONDERTHEMA INNENSTADTLOGISTIK***

*Eine Untersuchung im Auftrag des Bundesverbandes Internationaler Express- und Kurierdienste e.V. (BIEK)*

---



# **Nachhaltigkeitsbericht 2012**

## **Nachhaltigkeit und Umwelteffizienz**

### **Sonderthema Innenstadtlogistik**

#### **Der Beitrag der KEP-Branche zu einer nachhaltigen Entwicklung von Innenstädten**

*Eine Untersuchung im Auftrag des  
Bundesverbandes Internationaler Express- und Kurierdienste e.V. (BIEK)*

**KE-CONSULT Kurte & Esser GbR, Köln**  
**Dr. Klaus Esser**  
**Dr. Judith Kurte**

Köln, 2012





Sehr geehrte Damen und Herren,

unsere Erde ist uns nur einmal gegeben. Für uns und vor allem für unsere Kinder und Enkel müssen wir unseren Planeten, unsere Lebensgrundlage, schützen. Die Weltbevölkerung wächst, die Wirtschaften entwickeln sich dynamisch, der Wohlstand nimmt zu. Gerade auch die Schwellen- und Entwicklungsländer treten immer stärker in diesen Prozess ein und möchten – zu Recht – an der allgemeinen wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Entwicklung partizipieren. Als Folge haben wir zunehmend mit negativen Auswirkungen auf die Umwelt zu kämpfen. Wir alle sind aufgefordert, uns dieser gewaltigen Herausforderung zu stellen.

Wirtschaftswachstum kann nach breiter Übereinstimmung in der deutschen Gesellschaft nicht allein auf die Erzielung höherer Umsätze und höherer Erträge ausgerichtet sein. Vielmehr sollte jedes Unternehmen und jede Branche darauf hinarbeiten, dass neben der Erreichung ökonomischer Ziele auch die soziale Verantwortung und die langfristige Sicherung der Umweltbedingungen beachtet werden müssen. Die im Bundesverband Internationaler Express- und Kurierdienste (BIEK) vertretenen Mitglieder (DPD, FedEx, GO!, Hermes Logistik, Sovereign Speed, TNT Express und UPS) bekennen sich ausdrücklich zu einer Unternehmenspolitik aus ökonomischer, ökologischer und sozialer Verantwortung. Mit diesem Zieldreieck umreißen sie ihre Auffassung über eine nachhaltige Unternehmenspolitik.

Der Logistikbranche und damit auch der Kurier-, Express- und Paket- (KEP) Industrie wird immer wieder der Vorwurf gemacht, Verursacher großer Umweltprobleme zu sein.

Die vorliegende Studie zeigt, dass dieser Vorwurf nicht zutrifft und die BIEK-Unternehmen ihren Beitrag für das Wirtschaftsleben in Deutschland in einer äußerst Ressourcen schonenden Weise erbringen.

So ist zum Beispiel der CO<sub>2</sub>-Ausstoß je gelieferter Sendung in den letzten zehn Jahren um rund 26 Prozent zurück gegangen. Mit diesen Erfolgen gibt sich die Branche aber nicht zufrieden, sondern setzt ganz konkrete CO<sub>2</sub>-Minderungsziele. Und diese gehen über die von der Bundesregierung erklärten Werte hinaus.

Im Zusammenhang mit nachhaltigem Wirtschaften ist immer wieder die Belieferung der Innenstädte in der Diskussion. Die Studie erläutert exemplarisch an zwei Einkaufsstraßen in Köln – der umsatzstärksten Stadt im bevölkerungsreichsten Bundesland – die Bedeutung der KEP-Dienste für funktions- und wettbewerbsfähige Innenstädte.

Fazit der Untersuchung: KEP steht für eine umweltschonende Dienstleistung, für eine Förderung des mittelständischen Einzelhandels und für lebendige Innenstädte.

  
Gunnar Uldall  
Präsident des BIEK

## INHALTSVERZEICHNIS

### **Nachhaltigkeitsbericht 2012** **Nachhaltigkeit und Umwelteffizienz**

1.	Beitrag der im Bundesverband Internationaler Express- und Kurierdienste (BIEK) vertretenen Unternehmen zu einer nachhaltigen Entwicklung	10
1.1	Ökologische Nachhaltigkeit	10
1.2	Soziale Nachhaltigkeit	17

### **Sonderthema Innenstadtlogistik** **Der Beitrag der KEP-Branche zu einer nachhaltigen Entwicklung von Innenstädten**

1.	Untersuchungsgegenstand	22
2.	Innenstadt und Handel	23
2.1	Leitbilder für die Entwicklung der Innenstädte und verkehrspolitischer Rahmen	23
2.2	Einfluss der KEP-Branche auf Erhalt und Funktionsfähigkeit der Innenstädte	26
2.2.1	Vorteile der KEP-Belieferung für den Innenstadthandel – Einschätzungen aus Sicht der Vertreter der Kommunen und des Einzelhandels	27
2.2.2	Bedeutung der KEP-Nutzung am Beispiel zweier Kölner Einkaufsstraßen	28
2.2.2.1	Venloer Straße	29
2.2.2.2	Ehrenstraße	32
2.2.3	Abschätzung der wirtschaftlichen Vorteile aus der KEP-Nutzung	35
3.	Innenstadt und Bürger: Online-Handel und Zustellkonzepte	39
	Quellenverzeichnis	43

## TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 1:	„Wie schätzen Sie die Rolle der KEP-Dienstleister für die Innenstadt ein? Bitte bewerten Sie folgende Aussagen (1 – trifft voll zu; 6 – trifft gar nicht zu)“	28
Tabelle 2:	Annahmen zu monatlichen Umsätzen und Kosten im Modellgeschäft	36
Tabelle 3:	Modell – Verbesserung der Rentabilität auf der Ehrenstraße	37
Tabelle 4:	Modell – Verbesserung der Rentabilität auf der Venloer Straße	38
Tabelle 5:	Marktanteile der Zustellkonzepte nach Regionen	40
Tabelle 6:	Fahrleistungseffekte im Pkw- und Lieferverkehr	42

## ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1:	Rückgang der Transportintensität im KEP-Markt (Fahrzeugkilometer je Sendung, Indexwerte 2000 = 100)	11
Abbildung 2:	Reduzierung der CO <sub>2</sub> -Emissionen je Sendung im KEP-Markt (Indexwerte 2000 = 100)	12
Abbildung 3:	Veränderung der Transportintensität nach „Langstrecke“ und „letzter Meile“ (Fahrzeugkilometer je Sendung, Indexwerte 2000 = 100)	13
Abbildung 4:	Durchschnittsalter der Fahrzeugflotte (2000, 2006 und 2010)	14
Abbildung 5:	Aufteilung der Fahrzeugflotte nach Emissionsklassen (2000, 2006 und 2010)	14/15
Abbildung 6:	Branchenmix Venloer Straße (September 2011)	29
Abbildung 7:	Größe der Geschäfte auf der Venloer Straße (September 2011)	30
Abbildung 8:	KEP-Nutzung Venloer Straße (September 2011)	30
Abbildung 9:	Branchenmix Ehrenstraße (September 2011)	33
Abbildung 10:	Größe der Geschäfte auf der Ehrenstraße (September 2011)	33





# **Nachhaltigkeitsbericht 2012**

## **Nachhaltigkeit und Umwelteffizienz**

*Eine Untersuchung im Auftrag des  
Bundesverbandes Internationaler Express- und Kurierdienste e.V. (BIEK)*



## 1. Beitrag der im Bundesverband Internationaler Express- und Kurierdienste (BIEK) vertretenen Unternehmen zu einer nachhaltigen Entwicklung

### Zentrale Ergebnisse:

- Transportintensität bei den BIEK-Unternehmen sinkt in den letzten 10 Jahren um rund 28%
- die CO<sub>2</sub>-Emissionen je Sendung sinken im gleichen Zeitraum um rund 26%
- die Fahrzeugflotte wird zunehmend moderner und umweltfreundlicher:
  - das Durchschnittsalter der Fahrzeugflotte sinkt von mehr als 5 auf rund 3 Jahre
  - stark umweltbelastende „Euro-0“- und „Euro-1“-Fahrzeuge aus der Fahrzeugflotte sind nahezu verbannt; mehr als zwei Drittel der Fahrzeuge auf der letzten Meile und 85% der Fahrzeuge auf der Langstrecke entsprechen inzwischen der umweltfreundlichen „Euro-4“-Norm oder besser

### 1.1 Ökologische Nachhaltigkeit

Seit Ende der 80er Jahre ist mit dem Begriff der Nachhaltigkeit die Forderung verbunden, eine Überbeanspruchung der Ressourcen im ökonomischen Geschäftsbetrieb zu vermeiden, mögliche Schäden für Menschen, Natur und Klima zu begrenzen sowie Wohlstandsspielräume für zukünftige Generationen zu erhalten. Mit dem Leitbild der nachhaltigen Mobilität sind auch im Wirtschaftsverkehr und hier im Bereich des Kurier-, Express- und Paketmarktes (KEP-Markt) Anstrengungen verbunden, die auf einen Ausgleich zwischen ökonomischer Aktivität und ökologischer Erstellung der Transport- und Logistikleistungen abzielen. Die Maßnahmen und Aktivitäten einer nachhaltigen Leistungserstellung sind vor allem auf die Ziele Energieeinsparung, Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen, Verringerung der Schadstoffemissionen und Steigerung der Verkehrssicherheit ausgerichtet. Die KEP-Industrie stellt sich unter dem Motto der „Grünen KEP-Logistik“ dem Thema und leistet ihren wichtigen Beitrag zur Realisierung der europäischen Klimaschutzziele.

Empirische Grundlage der Ausführungen zu den unternehmerischen Strategien und Maßnahmen ist zum einen eine schriftliche Befragung zum Thema Nachhaltigkeit und zum anderen die Auswertung vorliegender Quellen, Mitteilungen und Aussagen der BIEK-Unternehmen. Im BIEK vertretene Mitglieder sind DPD, FedEx, GO!, Hermes Logistik, Sovereign Speed, TNT Express, UPS. Im Rahmen der schriftlichen Erhebung von Strukturkennziffern im September 2011, die die vorangegangenen Befragungen ergänzt, sind u.a. folgende Kennziffern und Sachverhalte erhoben worden:

- Strukturkennziffern für das Jahr 2010,
- Anzahl der Sendungen,
- Anzahl der Fahrzeuge („Langstrecke“, letzte Meile),
- Fahrleistungen (Fahrzeugkilometer auf der Langstrecke und letzten Meile),
- Treibstoffverbrauch, CO<sub>2</sub>-Emissionen,
- Durchschnittsalter der Fahrzeugflotte,
- Investitionen und Maßnahmen im Bereich der Fahrzeuge, der Fahrzeugflotte, der Fahrzeugtechnologie und der Antriebstechnik.

Die Bedeutung, die die BIEK-Unternehmen den Projekten und Maßnahmen zur Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen beimessen, wird bereits an den ehrgeizigen Zielen der Unternehmen ersichtlich. FedEx verfolgt den Plan, den CO<sub>2</sub>-Ausstoß im Luftverkehr und der Fahrzeugflotte zwischen 2005 und 2020 weltweit um 20% zu reduzieren. UPS gibt für den Luftverkehr das gleiche Ziel an. TNT plant zwischen 2007 und 2020 eine Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen weltweit um 45%. Hermes hat sich eine Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen

deutschlandweit zwischen 2006 und 2020 um 50% zum Ziel gesetzt. DPD hat sich das Ziel gesetzt, bis zum Jahr 2015 die CO<sub>2</sub>-Emissionen um 12% zu reduzieren. Damit unterstützen die Unternehmen das Klimaschutzziel der Bundesregierung, die Treibhausgasemissionen bis zum Jahr 2020 um 40% (bezogen auf das Jahr 1990) zu reduzieren. Das sieht das Integrierte Energie- und Klimaprogramm (IEKP) vom August 2007 vor, fortgeschrieben im Energiekonzept der Bundesregierung von September 2010.<sup>1</sup>

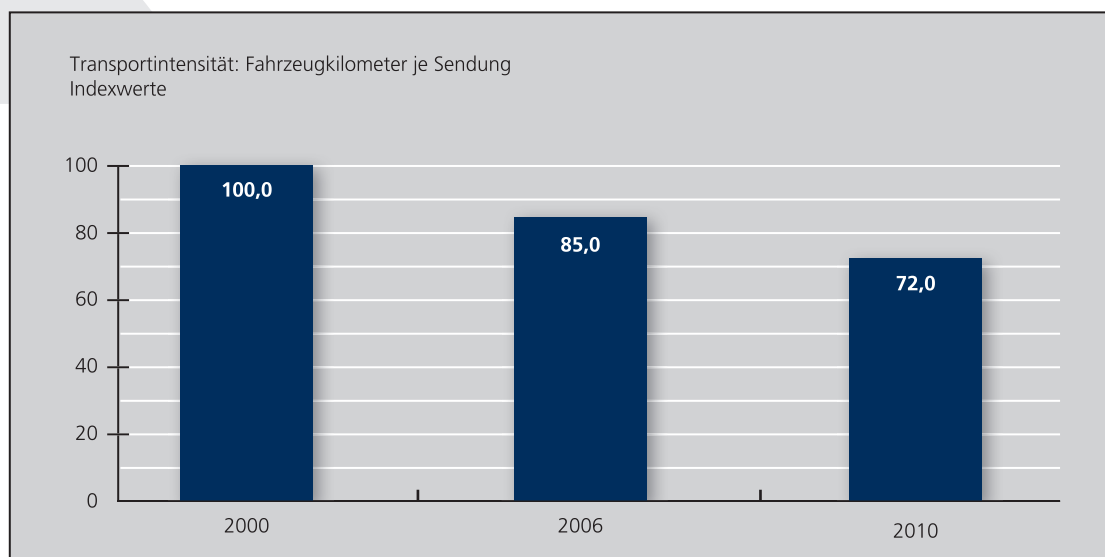
Die Auswertung macht deutlich, dass die KEP-Branche zahlreiche Anstrengungen auf sehr unterschiedlichen Feldern auch während und nach der Wirtschafts- und Finanzkrise weitergeführt, verstärkt und um neue Maßnahmen und Projekte ergänzt hat. Dabei handelt es sich um Maßnahmen zur Optimierung der Transportprozesse (z.B. Routenoptimierung mittels neuer Softwaretools), der Standortverteilung und Standortlagen (Zentral-Hub, Niederlassungen, Umschlagzentren), um Maßnahmen zur Erhöhung der Fahrzeugauslastung (Tourenplanung und -optimierung) sowie um technische Entwicklungen im Fahrzeugbereich. Der Antrieb für die Unternehmen zur Umsetzung der vielfältigen Maßnahmen liegt dabei zum einen in der sozialen und gesellschaftlichen Verantwortung, die von den KEP-Unternehmen wahrgenommen wird. Zum anderen besteht für die KEP-Unternehmen ein ökonomisches Interesse, da in einer effizienteren und damit Ressourcen schonenderen Leistungserstellung auch wirtschaftliche Vorteile für die Unternehmen liegen.

Insgesamt schlägt sich die Wirksamkeit sämtlicher Maßnahmen in den jeweiligen Unternehmen vor allem in zwei Kennziffern nieder: Transportintensität und CO<sub>2</sub>-Emissionen je Sendung.

### Entwicklung der Transportintensität

Deutlich werden die Wirkungen der durchgeführten Optimierungs- und Effizienzanstrengungen, wenn man die Transportintensität, also die erbrachten Fahrzeugkilometer je beförderter Sendung, betrachtet. Zwischen 2000 und 2010 ging die Kilometerleistung je beförderter Sendung bei den befragten Unternehmen um rund 28% zurück.

**Abbildung 1: Rückgang der Transportintensität im KEP-Markt (Fahrzeugkilometer je Sendung, Indexwerte 2000 = 100)**



Quelle: Befragung der BIEK-Unternehmen 2008, 2010 und 2011, eigene Berechnungen.

Damit konnte die zwischen 2000 und 2006 eingeleitete Entwicklung fortgeschrieben und zwischen 2006 und 2010 auch während der Wirtschafts- und Finanzkrise sowie des wirtschaftlichen Aufholprozesses ein weiterer Beitrag zur Senkung der Transportintensität geleistet werden. So gelingt im KEP-Markt in gewissem Maße eine „Entkopplung“ von Sendungswachstum und Fahrleistungs-

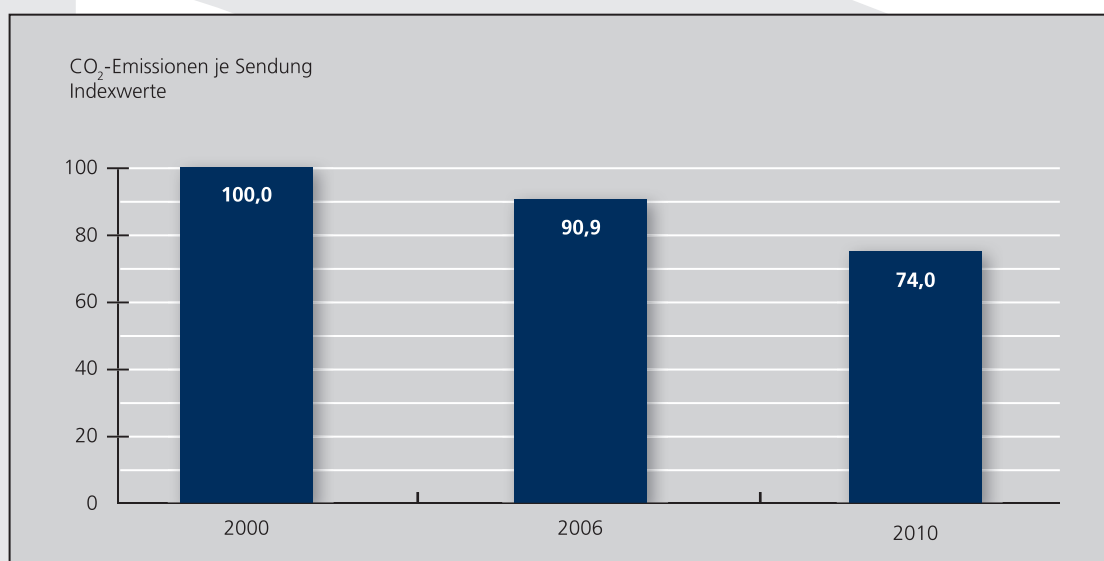
<sup>1</sup> Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie (BMWi), Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (BMU), Energiekonzept für eine umweltschonende, zuverlässige und bezahlbare Energieversorgung, Berlin, September 2010.

wachstum: das Wachstum der KEP-Sendungen im Markt konnte mit einer unterproportionalen Steigerung der Fahrzeugkilometer erbracht werden. Dies ist umso bemerkenswerter, wenn man berücksichtigt, dass im Straßengüterverkehr ein umgekehrter Trend vorliegt: hier sind in den letzten zehn Jahren die Fahrleistungen je transportierter Tonne um rund 20% gestiegen.<sup>2</sup>

### Entwicklung der CO<sub>2</sub>-Emissionen je Sendung

Ein weiterer Indikator zur Kennzeichnung der Wirksamkeit der eingeleiteten Maßnahmen zur Effizienzsteigerung und Ressourcen schonenderen Leistungserstellung sind die CO<sub>2</sub>-Emissionen je beförderter Sendung.

**Abbildung 2: Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen je Sendung im KEP-Markt (Indexwerte 2000 = 100)**



Quelle: Befragung der BIEK-Unternehmen 2008, 2010 und 2011, eigene Berechnungen.

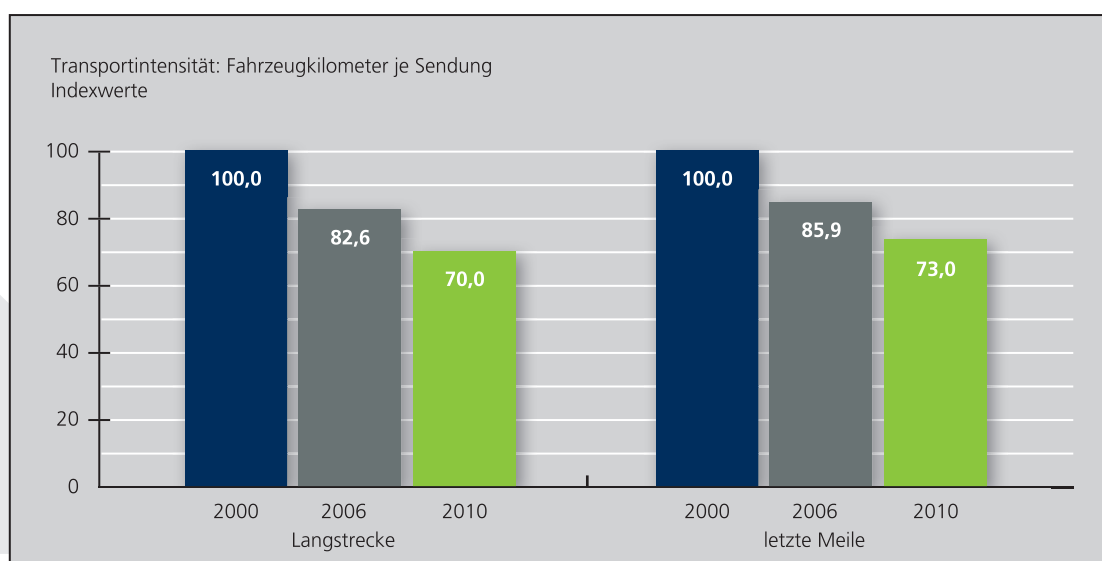
Seit dem Jahr 2000 konnte die CO<sub>2</sub>-Emissionsintensität der Sendungen bei den befragten Unternehmen um 26% gesenkt werden. Damit wird den Umwelt- und Klimaschutzzielen in der Europäischen Union Rechnung getragen. Im Dezember 2008 wurde im EU-Parlament das EU-Klimapaket verabschiedet u.a. mit der „Strategie 20/20/20, die vorsieht, die CO<sub>2</sub>-Emissionen um mindestens 20% zu senken. Der Rückgang der CO<sub>2</sub>-Emissionen je Sendung fällt im Vergleich mit dem Rückgang der Fahrleistungen je Sendung etwas niedriger aus. Auf den ersten Blick wäre eher eine gleichmäßig starke Veränderung beider Kennziffern zu erwarten. Die Ursache hierfür liegt darin, dass der Verbrauch und damit die CO<sub>2</sub>-Emissionen nicht allein von den Fahrzeugkilometern und von der Fahrzeugtechnologie abhängen, sondern auch vom Zeitbedarf, vom Verkehrszustand (Verkehrsdichte, Stauungen), von der Beladung der Fahrzeuge, von der Fahrzeuggröße, vom Fahrverhalten der Fahrer, von der Witterung, vom Straßenbelag und auch vom Stopp-Faktor im Endkundengeschäft. Dies hat auch der ADAC-Ecotest belegt. Gerade die Verkehrsdichte im Lkw-Verkehr und auch die Anzahl der Stops (vor allem in der Endkundenbelieferung u.a. durch den Internethandel) haben deutlich zugenommen. Damit ist der etwas geringere Rückgang der CO<sub>2</sub>-Emissionen je Sendung (im Vergleich zu den Fahrleistungen je Sendung) erklärbar.

Zu den Erfolgen in der Vergangenheit hat eine Reihe von Maßnahmen beigetragen. Nachfolgend sollen wesentliche Strategien und Instrumente kurz dargestellt werden.

<sup>2</sup> Vgl. Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung (Hrsg.), *Verkehr in Zahlen 2011/2012*, Berlin 2011, S.152f., 240f.

- Von Bedeutung sind Maßnahmen zur Erhöhung der **Netzwerkeffizienz** und zur **Standortoptimierung**. So werden regelmäßig Anpassungen und Optimierungen des Netzwerkes für die Verkehre auf der Langstrecke von den KEP-Unternehmen durchgeführt. Die Lage und Verteilung von Konsolidierungsknoten werden bei Änderungen von Kundenstandorten, bei Kundenverlagerungen sowie bei einem geänderten Sendungsaufkommen angepasst. Überprüft wird z.B., ob Direktverkehre oder die Nutzung von HUBs effizienter sind. Im Bereich der letzten Meile, also dem Transport zwischen regionalem Verteilzentrum und Endkunden, erfolgt eine permanente Analyse der Touren und Zustellbezirke (u.a. Auslastung, Zuschnitt Zustellbezirke, garantierte Zustellzeiten). Ein Beispiel hierfür ist der Bau eines Hermes Hubs in der Nähe des Warenlagers des Teleshoppinganbieters QVC bei Hückelhoven in 2007. Die CO<sub>2</sub>-Emissionen von Hermes für QVC-Sendungen konnten dadurch um 30% gesenkt werden. Diese Maßnahmen schlagen sich in der Transportintensität auf der Langstrecke und auf der letzten Meile in unterschiedlichem Ausmaß nieder. Die jeweiligen Effizienzsteigerungen sind nachfolgend dargestellt.

**Abbildung 3: Veränderung der Transportintensität nach „Langstrecke“ und „letzte Meile“ (Fahrzeugkilometer je Sendung, Indexwerte 2000 = 100)**



Quelle: Befragung der BIEK-Unternehmen 2008, 2010 und 2011, eigene Berechnungen.

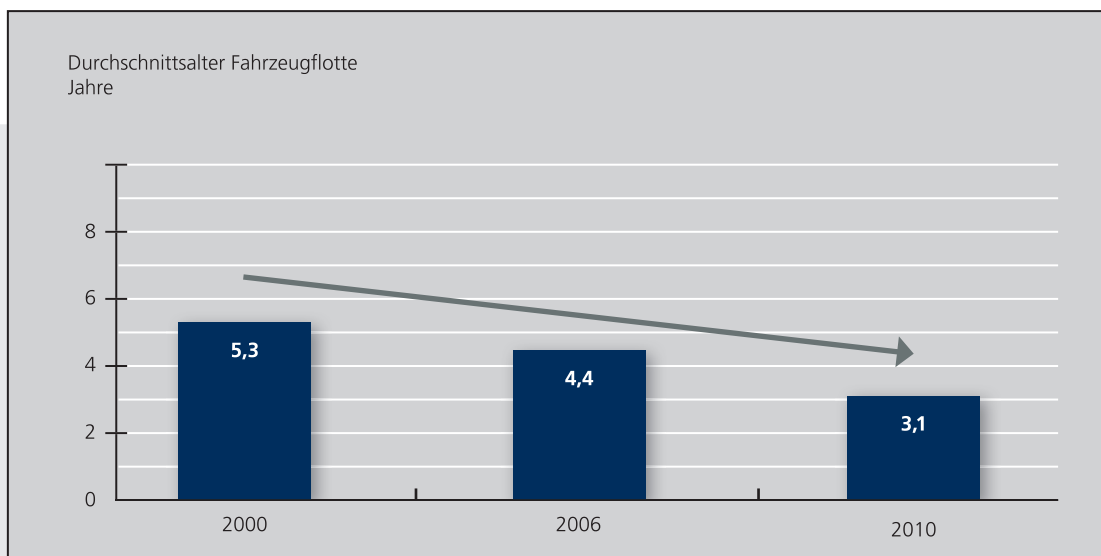
Inzwischen sind sowohl auf der Langstrecke als auch auf der letzten Meile ähnliche Erfolge in der Reduzierung der Transportintensität eingetreten. Zwischen 2000 und 2010 konnte der Fahrleistungsaufwand je beförderter Sendung auf der Langstrecke um 30% und auf der letzten Meile um 27% reduziert werden.

- Verstärkt werden Maßnahmen im Bereich des Fuhrparks ergriffen. Mit umfangreichen **Investitionen zur Erneuerung der Fahrzeugflotte**, in die **Fahrzeugtechnologie** und in **innovative Antriebstechnik** werden der Energieverbrauch gesenkt und die Emissionen von CO<sub>2</sub> sowie der übrigen Luftschadstoffe verringert.

Durch die laufenden Investitionen in die Fahrzeuge ist das Durchschnittsalter der Fahrzeugflotte deutlich gesenkt worden. Lag das durchschnittliche Alter der Fahrzeugflotte im Jahr 2000 noch bei 5,3 Jahren, so sank der Wert in 2010 auf 3,1 Jahre. Deutlich wird die moderne und junge Fahrzeugflotte der KEP-Dienstleister bei einem Vergleich mit dem durchschnittlichen Alter aller in Deutschland zugelassenen Lastkraftwagen (mit Normalaufbau). Bei diesen ist das Durchschnittsalter zwischen 2000 und 2009 hingegen von 6,9 Jahre auf 7,5 Jahre angestiegen.<sup>3</sup>

<sup>3</sup> Kraftfahrt-Bundesamt, Fahrzeugzulassungen, Bestand Fahrzeugalter 1. Januar 2009, Statistische Mitteilungen des Kraftfahrt-Bundesamtes, Mai 2009.

**Abbildung 4: Durchschnittsalter der Fahrzeugflotte (2000, 2006 und 2010)**

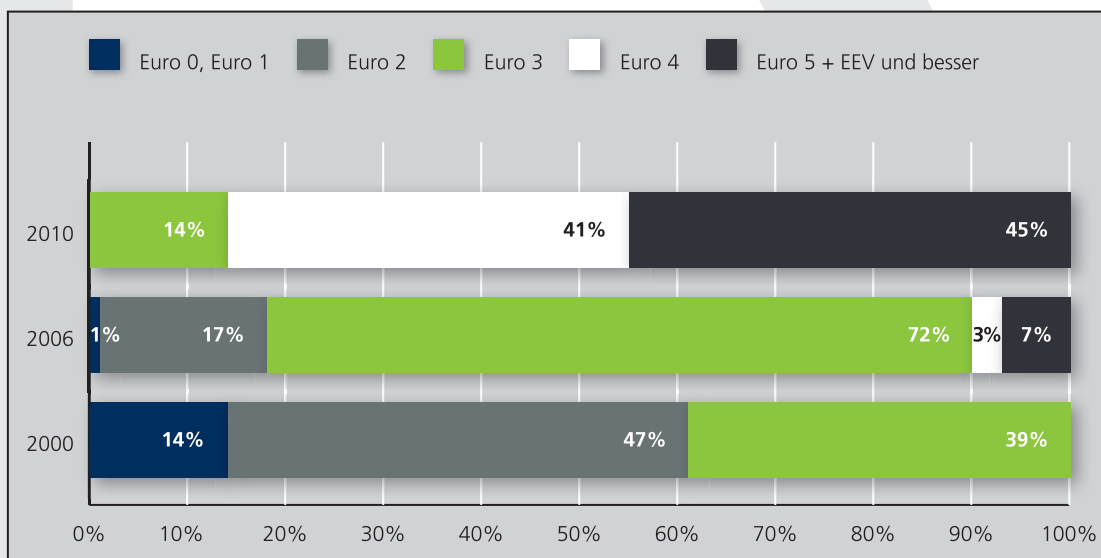


Quelle: Befragung der BIEK-Unternehmen 2008, 2010 und 2011, eigene Berechnungen.

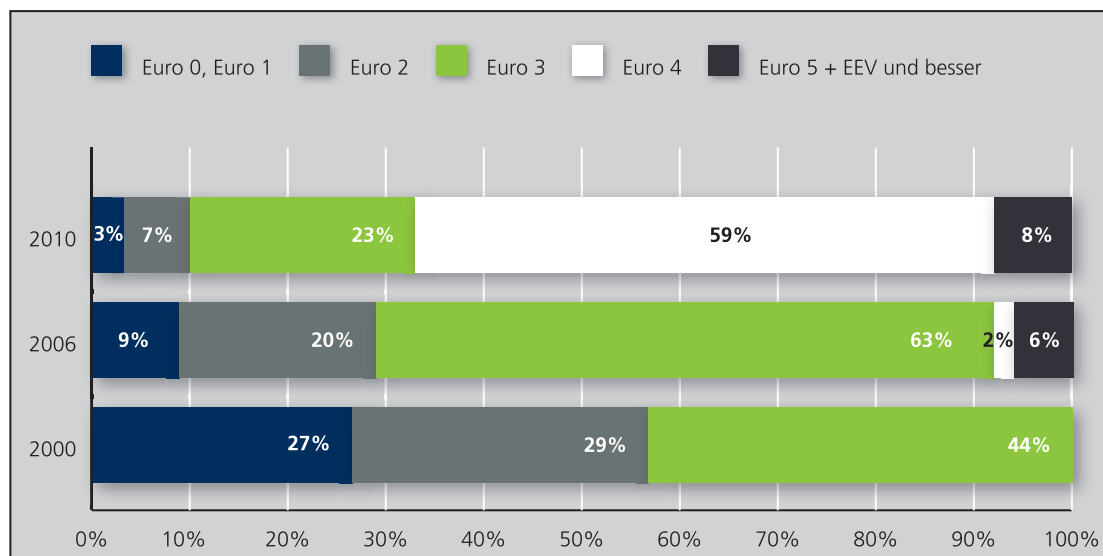
Die Verjüngung der Fahrzeugflotte macht sich auch in dem Anteil der schadstoffarmen Fahrzeugklassen am gesamten Fahrzeugbestand bemerkbar. Die nachfolgende Abbildung zeigt die Verteilung des Fuhrparks (der befragten Unternehmen) nach Emissionsklassen.

**Abbildung 5: Aufteilung der Fahrzeugflotte nach Emissionsklassen (2000, 2006 und 2010)**

**Langstrecke**



## Letzte Meile



Quelle: Befragung der BIEK-Unternehmen 2008, 2010 und 2011, eigene Berechnungen.

Durch die fortlaufenden Investitionen in die Fahrzeugflotte wird der Anteil der schadstoffarmen Fahrzeuge ständig erhöht. Im Jahr 2010 entsprechen fünf von sechs auf der Langstrecke eingesetzten Fahrzeuge der Schadstoffnorm Euro-4 oder besser; auf der letzten Meile werden mit einem Anteil von 67% Fahrzeuge genutzt, die der Euro-4-Norm oder besser entsprechen. Der Anteil von Fahrzeugen mit Euro-0- oder Euro-1-Norm ist inzwischen auf 10% gesunken.

Die Anstrengungen und Investitionen im Bereich Fuhrparkmanagement werden weiter fortgeführt. So verfolgt GO! das Ziel, bis 2012 90% aller Fahrzeuge mit Euronorm 4 zu betreiben. Sovereign besitzt bereits ausschließlich Fahrzeuge der Euronorm 5. Auch Hermes wird alle Fahrzeuge sukzessiv auf Euronorm 5 umstellen.

Neben dem Einsatz schadstoffarmer Fahrzeuge werden auch zunehmend Fahrzeuge mit alternativen Antriebstechniken eingesetzt oder auf ihre Alltagstauglichkeit in Pilotversuchen getestet. Mehr als 200 Erdgasfahrzeuge werden bei den befragten Unternehmen im Markt bereits genutzt. TNT betreut zusammen mit seinen Subunternehmern deutschlandweit derzeit eine Flotte von 157 Fahrzeugen. Daneben werden verstärkt Elektrofahrzeuge, (Micro-)Hybrid-Fahrzeuge und Brennstoffzellenfahrzeuge getestet.

Weitere Maßnahmen im Bereich des Fuhrparkmanagements liegen z.B. in der Nutzung von Leichtlaufölen und Leichtlaufreifen sowie im Einsatz von Verbrauchs- und Fahranalysemodulen, durch die weitere Effizienzreserven erschlossen und der Kraftstoffverbrauch reduziert werden kann.

Die Anstrengungen der BIEK-Unternehmen im Bereich Fuhrparkmanagement zielen nicht alleine auf die eigenen Fahrzeuge. Durch Leasing- und Überlassungsmodelle wird gewährleistet, dass auch bei den Vertragspartnern moderne und umweltfreundliche Fahrzeuge mit schadstoffarmer Technik verstärkt zum Einsatz kommen. Hermes hat z.B. seinen Vertragspartnern zwischen 2004 und 2010 fast 1.350 Fahrzeuge überlassen.

Neben den motorisierten Fahrzeugen kommen zum Teil bei der Zustellung im Innenstadtbereich auch nicht motorisierte Fahrzeuge (z.B. Lastenfahrräder, Sackkarren) zum Einsatz.

- Derzeit werden verschiedene **Forschungs- und Entwicklungsprojekte** (zum möglichen Einsatz alternativer Antriebstechnologien bei Lkw und Zustellfahrzeugen) durchgeführt. Das Engagement der Unternehmen im Bereich der neuen Antriebstechniken wird vor allem durch die Teilnahme am Forschungsprogramm „Elektromobilität in Modellregionen“ des Bundesverkehrsministeriums dokumentiert und aufrechterhalten. Nicht zuletzt die BIEK-Unternehmen (UPS, Hermes, DPD) setzen bereits bei der Zustellung in Innenstädten verstärkt Elektrofahrzeuge seit den 90er Jahren ein. Durch



die Teilnahme am Forschungsprogramm soll einer weiteren stärkeren Marktdurchdringung der Elektrofahrzeuge Vorschub geleistet werden.

- Einen Beitrag zur Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen und damit zur Nachhaltigkeit leistet auch die **modale Verlagerung** von Verkehren. DPD verzichtet innerhalb Europas weitgehend auf den Luftverkehr und transportiert die Sendungen zu fast 100% per Lkw. Daneben unterstützt DPD mit FedEx und weiteren Partnern auch das französische Projekt Carex, bei dem Verkehre von der Luft und der Straße auf die Schiene verlagert werden sollen. Derartige Ansätze gibt es inzwischen auch in Deutschland. Es wird versucht, zeitkritische System-/Direktverkehre zwischen den Verteilzentren in Nürnberg und Hamburg bzw. Bremen über die Schiene abzuwickeln. Spezielle Expresstrassen der DB Netz für schnelle und zuverlässige Transporte, verbinden die Wirtschaftszentren mit Y-Shuttles und Direktzügen.
- Einen wichtigen Beitrag zu einer effizienteren und Ressourcen schonenden Leistungserstellung im KEP-Markt nimmt die **Schulung** der eingesetzten **Fahrer** ein. Die BIEK-Unternehmen bieten den Fahrern über die gesetzlich vorgeschriebenen Fahrertrainings Schulungen an oder machen diese zur Pflicht. Wesentliche Inhalte dieser Schulungen und des Fahrertrainings sind fahrsicherheitstechnische Aspekte (Ladungssicherung, sichere und defensive Fahrweise) sowie Anleitungen zu einer Kraftstoff sparenden Fahrweise und Hinweise zur Berücksichtigung von Umweltaspekten bereits bei der Festlegung der Routen. Untersuchungen haben gezeigt, dass mit einem auf Kraftstoffsparen ausgerichteten Fahren Kraftstoffeinsparungen bis zu 20% erzielt werden können. Diese Maßnahmen werden nicht nur für die eigenen Fahrer ergriffen. Es wird ebenso darauf geachtet, dass die Vertragspartner regelmäßige Fahrertrainings für ihr Fahrpersonal durchführen.
- Ein wichtiger Bereich der Anstrengungen zur Nachhaltigkeit und Reduzierung der Treibhausgasemissionen liegt zunehmend im **Gebäudemanagement** an den einzelnen Standorten (Zentrale, Niederlassungen, Depots). Alle Unternehmen bauen energieeffiziente Niederlassungen oder rüsten bestehende Standorte dahingehend um. FedEx, GO!, TNT und Hermes nutzen bereits regenerative Energien durch Photovoltaikanlagen auf den Dächern. Die Solaranlage von UPS in Köln hat eine Fläche von 28.000 m<sup>2</sup> und kann jährlich 943.000 Kilowattstunden Strom produzieren. Hermes integriert in die neuen Hubs Hannover und Friedewald Holzhackschnitzelanlagen, durch die Holzabfälle zur Wärmeenergieerzeugung genutzt werden können. Zudem werden von DPD und Hermes externe Energieberater herangezogen, um die Energiebilanzen weiter zu optimieren. Auch TNT nutzt die Hilfe externer Umweltgutachter im Rahmen der Ökoprofit-Initiative, an der bereits 17 TNT Niederlassungen erfolgreich teilgenommen haben. Im Zusammenhang mit dem Gebäudemanagement stehen natürlich auch das Recycling- und Müllmanagement. DPD, Hermes, TNT und UPS betreiben bereits ökologisches Abfallmanagement in ihren Standorten. TNT ist zudem bei der Wiederverwertung von Abfällen aktiv.
- Die BIEK-Unternehmen bieten den Kunden an, ihre Waren und Sendungen **klimaneutral** zu versenden. DPD stellt hierfür einen EcoCalculator im Internet zur Verfügung, mit dem die durch den Transport der Sendung verursachten CO<sub>2</sub>-Emissionen ermittelt werden können. Zudem wird DPD ab dem Juli 2012 alle Pakete in Deutschland, Frankreich, Großbritannien und den Benelux-Ländern ohne Aufpreis CO<sub>2</sub>-neutral befördern. Bei UPS können Kunden die CO<sub>2</sub>-Emissionen im Versand UPS carbon neutral<sup>®</sup> ausgleichen. TNT bietet die Möglichkeit, durch einen Preisaufschlag die Waren klimaneutral zu versenden. Die Einnahmen werden dafür genutzt, dass an anderer Stelle (durch Klimaschutzprojekte, Wiederaufforstungsprogramme) CO<sub>2</sub>-Emissionen kompensiert und eingespart werden.
- Neben diesen Maßnahmen werden weitere Aktivitäten durchgeführt. Dabei handelt es sich vor allem um die **Reduzierung des Kerosin-Verbrauchs** und **des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes im Luftverkehr**. FedEx erneuert seine Flugzeugflotte und ersetzt Frachtmaschinen des Typs MD-11 durch Boeing 777F, die 18% weniger Treibstoff benötigen und eine höhere Nutzlast bieten. UPS erzielt mit der Nutzung des Sinkanflugverfahrens CDA (Continuous Descent Approach) in Köln Einsparpotenziale im Kerosinverbrauch von bis zu 30%.



- Weitere Maßnahmen sind die **Verringerung der Verpackungsmaterialien**, der Einsatz **wieder verwendbarer oder umweltfreundlicher Materialien**, das Angebot **elektronischer Versandunterlagen und Rechnungen**, die **Reduzierung** geschäftlich veranlasster **Dienstreisen** sowie die **Ausdehnung der Umweltaktivitäten** auf die **Geschäftspartner** (z.B. im Bereich der Beschaffung). Hierzu zählen aber auch Maßnahmen im Sponsoring sowie die Unterstützung von Programmen, Projekten, Initiativen und Verbänden im Umweltbereich.

Die aufgeführten Zielsetzungen, Programme und Strategien der BIEK-Unternehmen machen deutlich, dass sie sich dem Thema der Nachhaltigkeit mit einer Vielzahl von Projekten und Maßnahmen intensiv stellen und in ihrem Bereich einen wichtigen Beitrag zu einer effizienteren und damit Ressourcen schonenderen Leistungserstellung im KEP-Markt leisten.

## 1.2 Soziale Nachhaltigkeit

Die Wahrnehmung gesellschaftlicher Verantwortung von Unternehmen (Corporate Social Responsibility – CSR) spielt eine zunehmend wichtige Rolle im laufenden Geschäft der Unternehmen in Deutschland. Die Wichtigkeit von CSR dokumentiert sich ebenso in der Bedeutung, die diesem Thema in der Politik beigemessen wird. Die Inhalte und Themen, die mit CSR verbunden werden, sind in Deutschland durch das nationale CSR-Forum und in der nationalen Strategie zur gesellschaftlichen Verantwortung von Unternehmen verankert und konkretisiert worden. Dort heißt es: <sup>4</sup>

„Unternehmen nehmen gesellschaftliche Verantwortung wahr, indem sie insbesondere:

- Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter fair behandeln, fördern und beteiligen,
- mit natürlichen Ressourcen schonend und effizient umgehen,
- darauf achten, in der Wertschöpfungskette sozial und ökologisch verantwortungsvoll zu produzieren,
- Menschenrechte und die ILO-Kernarbeitsnormen wahren und einen Beitrag leisten, sie international durchzusetzen,
- einen positiven Beitrag für das Gemeinwesen leisten,
- verstärkt in Bildung investieren,
- kulturelle Vielfalt und Toleranz innerhalb des Betriebs fördern,
- für einen fairen Wettbewerb eintreten,
- Maßnahmen zur Korruptionsprävention fördern,
- Transparenz hinsichtlich ihrer Unternehmensführung herstellen,
- Verbraucherrechte und Verbraucherinteressen achten.“

Die im BIEK organisierten Kurier-, Express- und Paketdienste sind sich ihrer Verantwortung gegenüber Umwelt und Gesellschaft bewusst. Insofern ist es neben den Maßnahmen zur ökologischen Nachhaltigkeit auch das Ziel, durch die Einhaltung gemeinsam entwickelter Leitlinien die Umsetzung sozialer Nachhaltigkeitsprinzipien in der KEP-Branche zu fördern. Diesem Anspruch werden die BIEK-Unternehmen auf verschiedenen Wegen und in unterschiedlichen Bereichen gerecht:

- Die KEP-Branche leistet durch den anhalten **Wachstumstrend bei Umsatz, Beschäftigung und Einkommen** einen nachhaltigen positiven wirtschaftlichen Beitrag für das Gemeinwesen. Die BIEK-Unternehmen tragen in 2010 durch die Beschäftigung von rund 65.000 Mitarbeitern zur Sicherung und Schaffung von Arbeitsplätzen und Einkommen bei. Daneben hängt von jedem Beschäftigten bei den BIEK-Unternehmen ein weiterer Beschäftigter außerhalb der KEP-Branche ab. Die Beschäftigung der Mitarbeiter erfolgt zu fairen Bedingungen. Die BIEK-Unternehmen zahlen Tariflöhne oder

<sup>4</sup> Bundesministerium für Arbeit und Soziales, Nationales CSR-Forum, *Gemeinsames Verständnis von Corporate Social Responsibility (CSR) in Deutschland*, Berlin, April 2009, auf: <http://www.csr-in-deutschland.de>; Bundesministerium für Arbeit und Soziales, *Nationale Strategie zur gesellschaftlichen Verantwortung von Unternehmen (Corporate Social Responsibility – CSR) – Aktionsplan CSR – der Bundesregierung*, Berlin, Oktober 2010, auf: <http://www.esf.de/portal>.

mehr. Die Vollzeitmitarbeiter arbeiten je nach Tarifgebiet 38 bis 41 Stunden pro Woche und haben mehr Urlaubstage als gesetzlich vorgeschrieben.

- Die BIEK-Unternehmen tragen durch ihre internationale Ausrichtung, die personelle Vielfältigkeit und multikulturellen Unternehmensstrukturen **zur kulturellen Vielfalt und Toleranz** innerhalb der Betriebe bei. Die BIEK-Unternehmen beschäftigen mit einem Anteil von durchschnittlich 16% fast doppelt so viele Mitbürger mit Migrationshintergrund wie andere Unternehmen mit 8,8% im Bundesdurchschnitt. Insofern wird die 2006 etablierte Charta der Vielfalt unterstützt.
- Die Unternehmen nehmen gesellschaftliche Verantwortung wahr, indem sie **Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter fair behandeln, fördern und beteiligen**. Dies wird durch die angebotenen Sozialleistungen erreicht, die von Altersteilzeit, vermögenswirksamen Leistungen und Jubiläumsregelungen über verschiedene Angebote zur betrieblichen Altersvorsorge, Sonderzahlungen und Bonusregelungen, kostenfreier Arbeitskleidung bis hin zu Essensgeld und kostenfreien Getränkeangeboten reichen. Die Attraktivität des Arbeitsplatzes bei den BIEK-Unternehmen kommt in einer überdurchschnittlich mittleren Betriebszugehörigkeit von fast zehn Jahren zum Ausdruck. Neben den Sozialleistungen hat auch die Frage der Vereinbarkeit von Familie und Beruf eine hohe Bedeutung für die Unternehmen. Dabei unterstützen die BIEK-Unternehmen die Mitarbeiter auf vielfältige Art und Weise durch ganz konkrete und praktische Maßnahmen. Dazu gehören die Vermittlung von Kinderbetreuung, das Schaffen von Platzkontingenten in Notfallbetreuungseinrichtungen, das Angebot flexibler Arbeitszeiten sowie die Einrichtung von Heimarbeitsplätzen.
- Unternehmen werden ihrer gesellschaftlichen Verantwortung gerecht, indem sie verstärkt in **Aus-, Weiter- und Fortbildung** ihrer Mitarbeiter investieren. Die BIEK-Unternehmen stehen angesichts des steigenden Mitarbeiterbedarfs vor der zentralen Aufgabe, fortlaufend qualifizierte Arbeitskräfte zu gewinnen und langfristig zu binden. Die BIEK-Unternehmen bilden daher in rund 20 verschiedenen Berufen (z.B. Bürokauffrau/-mann, Fachinformatiker/in, KEP-Kauffrau/-mann, Servicekraft für Dialogmarketing) aus. Angestrebt wird eine möglichst hohe Übernahmequote bei den Auszubildenden. Die BIEK-Unternehmen ermöglichen ihren Auszubildenden zu nahezu 100% ein festes Arbeitsverhältnis im Anschluss an eine erfolgreich beendete Lehrzeit. Neben der Ausbildung gibt es für die Beschäftigten vielfältige Angebote zur Fort- und Weiterbildung. Hierzu schaffen die BIEK-Unternehmen interne Anreize wie Maßnahmen zum lebenslangen Lernen, die den Angestellten Weiterbildungs- und Entwicklungsperspektiven bieten.
- Die Ziele **Sicherheit und Gesundheitsschutz** am Arbeitsplatz haben bei den BIEK-Unternehmen einen traditionell hohen Stellenwert und werden weit über den gesetzlich vorgeschriebenen Rahmen hinaus verfolgt. Hierzu zählen präventive Maßnahmen wie z.B. ergonomische Arbeitsplätze oder Fahrsicherheitstrainings für Außendienstmitarbeiter. Darüber hinaus fördern die BIEK-Unternehmen die Gesundheit ihrer Mitarbeiter durch Angebote wie kostenlose Schutzimpfungen, Aufklärungskampagnen zu den Themen Sucht, Ernährung und Bewegung sowie Sport- und Gesundheitskurse.

Die Ausführungen und Beispiele zeigen, dass die BIEK-Unternehmen ihre gesellschaftliche Verantwortung ernst nehmen und sie durch konkrete Projekte und Maßnahmen in die Tat umsetzen.





# ***Sonderthema Innenstadtlogistik***

## ***Der Beitrag der KEP-Branche zu einer nachhaltigen Entwicklung von Innenstädten***

- *Innenstadt und Handel (B2B-Segment)*
- *Innenstadt und Bürger (B2C-Segment)*

## 1. Untersuchungsgegenstand

Die KEP-Branche sorgt mit ihrem Dienstleistungsangebot dafür, dass die Innenstädte in Deutschland funktions- und wettbewerbsfähig bleiben. Im vorliegenden KEP-Sonderthema werden zunächst gesellschaftliche und verkehrspolitische Leitbilder für die Entwicklung von Innenstädten referiert. Dabei wird insbesondere der Diskussionsprozess, der mit dem Schlagwort „Reurbanisierung“ der Innenstädte verbunden ist, aufgegriffen. Beleuchtet werden vor allem die Strategien und Handlungsfelder aus Sicht der EU, des Bundes, der Länder und der Städte.

Die Rolle, die Bedeutung und der Beitrag der KEP-Dienstleister zur Stärkung und Umsetzung dieser Leitbilder werden von zwei Seiten herausgearbeitet. Die Handelsunternehmen (Shops) nehmen die KEP-Dienste in Anspruch, wodurch sie u.a. eine hohe Angebotsflexibilität und –diversität aufrechterhalten können. Die Bedeutung der KEP-Dienstleister sowie die Wirkungen und wirtschaftlichen Vorteile der KEP-Nutzung für den Innenstadthandel werden im folgenden Kapitel 2 näher untersucht. Darüber hinaus beliefern die KEP-Dienstleister zunehmend Haushalte in den Innenstädten und tragen aufgrund ihrer Optimierungs- und Konsolidierungsbemühungen zu einer Verkehrsentlastung bei, die in Kapitel 3 verdeutlicht wird.

Es wird in den folgenden beiden Kapiteln die Zustellung und die Abholung bei den Kunden „Shops“ und „private Haushalte“ untersucht. Zur sprachlichen Vereinfachung wird im Folgenden nicht mehr von Zustellung und Abholung, sondern nur noch von Belieferung gesprochen. Über die betrachteten Segmente hinaus spielen im innerstädtischen Verkehr Belieferungsvorgänge (Zustellung und Abholung) bei den Kunden „Dienstleistungsunternehmen“, „Freiberufler“, „Handwerk und Industrie“, die ebenfalls das Angebot der KEP-Dienstleister in Anspruch nehmen, eine wichtige Rolle. Durch die Bedienung aller Akteure im innerstädtischen Bereich kommt die wichtige Konsolidierungsfunktion der KEP-Dienstleister in Innenstädten („voll rein – voll raus“) vollständig zum Tragen, so dass die Fahrzeugauslastung sowohl bei der Fahrt in die Innenstadt als auch bei der Fahrt heraus hoch ist.

Die vorliegende Studie soll die nachhaltige Wirkung von KEP-Diensten auf die Innenstädte in Deutschland aufzeigen. Dazu wird ein Beispiel (Köln) ausgewählt, an dem die Vorteilhaftigkeit der KEP-Dienstleistungen für den einzelnen Innenstadthändler, den Innenstadtbewohner und die Innenstadt als Ganzes nachgewiesen wird. Die Ergebnisse für Köln, als der größten Stadt des einwohnerstärksten Bundeslandes, sind in ihrer Tendenz auf die Städte des Bundesgebietes übertragbar.

## 2. *Innenstadt und Handel*

### **Zentrale Ergebnisse:**

- Nachhaltige Stadtentwicklung in der aktuellen Diskussion:
  - Leipzig Charta“ zur nachhaltigen europäischen Stadt (2007)
  - Diskussionsprozess „Weißbuch Innenstadt“, „Reurbanisierung“ / Stärkung der Innenstädte
  - Handlungsfelder u.a. stärkere Nutzungsmischung, lebendige Innenstadt braucht attraktiven Handel, Erreichbarkeit
- Bedeutung der KEP-Dienstleister für den Innenstadthandel hoch:  
Beispiel: Köln, Ehrenstraße
  - Trendlage, Testmarkt
  - 75% der Geschäfte nehmen KEP-Dienstleistungen in Anspruch
  - Nutzung durch kleinere Geschäfte überdurchschnittlich (82%)
  - 73% erhalten täglich und 35% mehr als einmal täglich Sendungen der KEP-DL
  - KEP-Affinität der Branchen:
    - hoch: Lederwaren, Optik, Kosmetik, Schmuck
    - überdurchschnittlich: Textil, Schuhe, Hausrat, Bücher
  - KEP bewältigt Schwankungen im saisonalen Sendungsvolumen
  - KEP ermöglicht eine Optimierung des Warenbestandes und der Lagerfläche
  - KEP leistet Beitrag zur Produktivitätssteigerung im innerstädtischen Handel

### 2.1 *Leitbilder für die Entwicklung der Innenstädte und verkehrspolitischer Rahmen*

Im Mai 2007 haben die Regierungsvertreter der Mitgliedstaaten der Europäischen Union in der sog. „Leipzig Charta“ Empfehlungen zur nachhaltigen europäischen Stadtentwicklung ausgesprochen und sich gleichzeitig dazu verpflichtet, diese Grundsätze in der Folge in die nationale, regionale und lokale Stadtentwicklungspolitik zu integrieren. Schwerpunktthema hierbei war vor allem die Förderung einer integrierten Stadtentwicklung unter Beteiligung verschiedener kommunaler Politikfelder, wirtschaftlicher Akteure, Interessengruppen und der Öffentlichkeit. Die Modernisierung der Infrastrukturnetze wird als bedeutendes Mittel zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit europäischer Städte herausgestellt. Das erfolgreiche Konzept der Mischung von Wohnen, Arbeiten, Bildung, Versorgung und Freizeitgestaltung in den Stadtquartieren gilt es auch künftig zu erhalten.<sup>5</sup>

Im Nachgang der Leipzig Charta werden die Themen (Innen-)Stadtentwicklung und Stadtverkehr sowohl auf nationaler, als auch auf europäischer Ebene intensiv diskutiert. Mehrere Forschungsstudien und Untersuchungen liefern Bestandsaufnahmen, dokumentieren Entwicklungen und zeigen Handlungserfordernisse auf, die von der Verkehrs- und Stadtentwicklungspolitik aufgegriffen werden. Daraus leiten sich Trends und Leitbilder ab, die den politischen Entscheidungsträgern als Basis und Rahmen für künftige Betätigungs- und Handlungsfelder dienen:

<sup>5</sup> Vgl. Leipzig Charta zur nachhaltigen europäischen Stadt, 24. Mai 2007.

- Der Trend in den vergangenen Jahren hin zu einer „Renaissance“ der Innenstadt wird vom **Deutschen Städtetag** beobachtet.<sup>6</sup> Zur Stärkung der Innenstädte als vitale, attraktive und starke Zentren sieht sich die Politik und Verwaltung vielfältigen Herausforderungen gegenüber, denen zur nachhaltigen Entwicklung der städtischen Zentren auf mehreren Handlungsfeldern begegnet werden muss. Zu den Handlungsfeldern gehören eine stärkere Nutzungsmischung (Arbeiten, Wohnen, Handel, Dienstleistungen) in den Innenstädten, die Stärkung der Wohnfunktion in den Innenstädten, die Aufrechterhaltung eines attraktiven und wettbewerbsfähigen Innenstadthandels sowie nutzerfreundliche Verkehrskonzepte.
- Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) gibt in seinem **Weißbuch „Innenstadt“**<sup>7</sup> die Entwicklung und Erhaltung lebendiger Innenstädte und Ortszentren als Ziel seiner Stadt- und Raumentwicklungspolitik aus. Die Bedeutung der Innenstädte und Stadtteilzentren für die ökonomische, ökologische und demografische Leistungsfähigkeit der Städte und der umliegenden Regionen wird betont. Daraus ergibt sich die Notwendigkeit einer zukunftsgerichteten, gleichzeitig jedoch nachhaltigen Entwicklung der Zentren.
- Aus Sicht des **innerstädtischen Einzelhandels** kommt einer leistungsfähigen verkehrlichen Erschließung der Innenstadt im Hinblick auf die Stärkung der Zentren in ihrer Funktion als Handels- und Wirtschaftsstandort eine besonders große Bedeutung zu. Innerstädtische Handels- und Wirtschaftsstandorte begegnen veränderten Markterfordernissen (z.B. starke Konkurrenz durch Onlinehandel) und müssen Attraktivitätsverluste ausgleichen (z.B. Bedeutungsverlust großer Kaufhäuser, Verdrängung inhabergeführter Einzelhandelsgeschäfte durch Filialisten, Leerstände). Neben der Forderung, ein ökonomisch tragfähiges und vielfältiges Handelsangebot in der Innenstadt zu sichern bzw. zu stärken, sollen daher insbesondere die spezifischen Erfordernisse des Handels- und Wirtschaftsstandortes Innenstadt in der Verkehrsplanung berücksichtigt werden – gerade auch im Hinblick auf innerstädtische Lieferverkehre.<sup>8</sup>
- Die **„Stadt der kurzen Wege“** zeichnet sich durch ein räumliches Nebeneinander von Wohnen, Einkaufen, Freizeit sowie Wirtschaft und Arbeit aus. Aus Sicht der Politik gilt es, dies zu verstärken. Innerstädtische Arbeitsplätze werden als Frequenzbringer gewertet, die zur Belebung der Innenstädte beitragen. Eine Verzahnung der verschiedenen Funktionen erfolgt durch die innerstädtische Mobilität bzw. den Stadtverkehr. Der Verkehr erwächst damit zum Standortfaktor der innerstädtischen Unternehmen und Haushalte und seiner Förderung kommt in der Politik besondere Bedeutung zu.<sup>9</sup>
- Die Politik hat es sich zur Aufgabe gemacht, eine effiziente, sichere sowie sozial- und umweltverträgliche Mobilität von Menschen und Gütern in den Stadtzentren zu gewährleisten. Insbesondere im privaten Verkehr geht damit eine Förderung der Mobilitätsvielfalt einher (Ausbau des Fuß- und Radwegenetzes, zuverlässiger und bezahlbarer ÖPNV). Um die Durchsetzungsfähigkeit **innovativer Mobilitätskonzepte** wie z.B. Car Sharing oder Elektromobilität zu steigern, soll der Ausbau entsprechender Infrastrukturen im innerstädtischen Bereich vorangetrieben werden.<sup>10</sup>

<sup>6</sup> Das folgende aus: Kiepe, F., Thielen, H., *Lebendige Städte brauchen starke Zentren*, in: *der städtetag*, Heft 2/2011, S. 5-10.

<sup>7</sup> Im Oktober 2010 wurde durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) eine Initiative gestartet, um in einem öffentlichen Diskussionsprozess unter Beteiligung verschiedener innerstädtischer Akteure nach Mitteln und Wegen zu suchen, den drängenden Problemen und Herausforderungen in der Stadtentwicklung zu begegnen. Ergebnis dieses Meinungsaustauschs ist das Weißbuch „Innenstadt“. Vgl. *Weißbuch Innenstadt – Starke Zentren für unsere Städte und Gemeinden*, Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS), Berlin, Bonn, Juni 2011, S.5ff.

<sup>8</sup> Vgl. *Weißbuch Innenstadt – Starke Zentren für unsere Städte und Gemeinden*, Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS), Berlin, Bonn, Juni 2011, S. 7, 19ff.

<sup>9</sup> Vgl. *Weißbuch Innenstadt – Starke Zentren für unsere Städte und Gemeinden*, Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS), Berlin, Bonn, Juni 2011, S. 25ff, 39.

<sup>10</sup> Vgl. *Weißbuch Innenstadt – Starke Zentren für unsere Städte und Gemeinden*, Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS), Berlin, Bonn, Juni 2011, S. 38ff.



- Im Wirtschafts- und Güterverkehr wird in den kommenden Jahren ein Anstieg des Verkehrsaufkommens erwartet. Große Bedeutung in der politischen Diskussion hat daher die Effizienzsteigerung des Verkehrssystems, um die Belastungen für das Netz aus dem erwarteten Aufkommensanstieg abzumildern. Bereits im **Master- und Aktionsplan Güterverkehr und Logistik** wurde dies als Kernziel für alle Verkehrsträger bei der Gestaltung von Güterverkehr und Logistik formuliert. Ebenso findet es sich wieder in den Empfehlungen des Weißbuchs Innenstadt. Und auch in der europäischen Verkehrspolitik werden Maßnahmen zur Steigerung der Logistikeffizienz in der urbanen Mobilität gefordert. Eine verkehrsträgerübergreifende Stadtplanung,<sup>11</sup> ein verbessertes Schnittstellenmanagement im Wirtschafts- und Güterverkehr (Fern- und Nahverkehr) sowie die Entwicklung und Umsetzung intelligenter Verkehrs- und Innenstadt-Logistik-Systeme (z.B. stadtnahe Güterverkehrszentren als Sammelpunkte) werden als mögliche Ansatzpunkte zur Effizienzsteigerung gesehen.<sup>12</sup>
- Trotz dieser Entlastungsinitiativen geht man in der Politik in den kommenden Jahren von einem steigenden Verkehrsdruck auf die Innenstädte aus. Daher wird es auch zu steigenden Umweltbelastungen in den Städten (Lärm, Schadstoffe) kommen. Im **Aktionsplan Güterverkehr und Logistik des BMVBS** wird daher die Vereinbarkeit von Verkehrswachstum mit Umwelt- und Klimaschutz als Entwicklungsziel formuliert. Es wird nach Mitteln und Wegen gesucht, um die negativen Umweltwirkungen einzudämmen. Kommunale Luftreinhalte- und Lärmaktionspläne sollen diese Belastungen in der Innenstadt reduzieren. Gleichzeitig wird angeregt, künftig Lärmaktionsplanungen mit der Bebauungs- und Verkehrsentwicklungsplanung zu verzahnen. Über die Einrichtung weiterer bzw. die Ausweitung bestehender Umweltzonen soll nach Auswertung der bisherigen Erfahrungen entschieden werden. Weiterhin ist über den Einsatz von Geschwindigkeitsregelungen zur Lärminderung bzw. von Verkehrsbeschränkungen für bestimmte Fahrzeuggruppen oder zu bestimmten Zeiten zu entscheiden.<sup>13</sup> Die europäische Kommission formuliert in ihrem Weißbuch ein Umweltziel, dass die Erreichung einer im Wesentlichen CO<sub>2</sub>-freien Stadtlogistik in größeren städtischen Zentren bis 2030 vorsieht.<sup>14</sup>
- Eine stärkere Steuerung und Lenkung des Innenstadtverkehrs über ordnungspolitische Maßnahmen soll ebenso die Umweltwirkungen verbessern. Eine Überwachung und Steuerung der Warenströme in Innenstädten (z.B. über Konsolidierungszentren, Fahrzeuggrößenbeschränkungen, Zustellfenster) wird z.B. von der **Europäischen Kommission** vorgeschlagen. Gleichzeitig denkt man über eine zeitliche Verlagerung des Warenverkehrs auf die Nachtstunden nach und sieht in einer Innenstadtmaut, Straßenbenutzungsgebühren und Zufahrtsbeschränkungen für Innenstädte ein geeignetes Mittel zur Reduktion der Verkehrs- und damit Umweltbelastungen in den Innenstädten.<sup>15</sup>
- Einen entscheidenden Beitrag zur Bekämpfung urbaner Verkehrsprobleme und zur Reduzierung der Lärm- und Luftbelastung sollen Fahrzeuginnovationen und alternative Fahrzeugantriebe (Elektro-, Wasserstoff-, Hybridtechnik)<sup>16</sup> leisten. So wird gerade auch für den innerstädtischen Lieferverkehr auf eine Ausweitung der Elektromobilität gesetzt. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) verweist in seinem **Weißbuch „Innenstadt“** in diesem Zusammenhang z.B. auf seinen Förderschwerpunkt, der als Zielsetzung für das Jahr 2020 eine Zahl von einer Million Elektrofahrzeugen auf deutschen Straßen formuliert.<sup>17</sup> Gerade im innerstädtischen Verkehr werden der Elektromobilität aufgrund der kurzen Wegstrecken und der großen Breitenwirksamkeit

<sup>11</sup> Im Aktionsplan Güterverkehr und Logistik wird z.B. eine stärkere Berücksichtigung der Belange des Wirtschaftsverkehrs bei Raumordnung und Regionalplanung angeregt, vgl. BMVBS, Aktionsplan Güterverkehr und Logistik, Berlin/Bonn, Nov 2010, S. 36.

<sup>12</sup> Das BMVBS verweist auf eine Studie zu den verkehrlichen, ökonomischen und ökologischen Wirkungen von Güterverkehrszentren, deren Ergebnisse Ende 2010 vorliegen sollten und die dann mit Städten und Kommunen erörtert werden sollten, um den Ausbau der Güterverkehrszentren voranzutreiben. Vgl. hierzu BMVBS, Aktionsplan Güterverkehr und Logistik, Berlin, Bonn, Nov 2010, S. 36.

<sup>13</sup> Vgl. Weißbuch Innenstadt – Starke Zentren für unsere Städte und Gemeinden, Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS), Berlin, Bonn, Juni 2011, S. 45.

<sup>14</sup> Vgl. Weißbuch EU Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum, Europäische Kommission, Brüssel, März 2011, S. 10, 31.

<sup>15</sup> Vgl. Weißbuch EU Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum, Europäische Kommission, Brüssel, März 2011, S. 10ff, 31.

<sup>16</sup> Vgl. Weißbuch EU Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum, Europäische Kommission, Brüssel, März 2011, S. 10, 14f.

<sup>17</sup> Vgl. Weißbuch Innenstadt – Starke Zentren für unsere Städte und Gemeinden, Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS), Berlin, Bonn, Juni 2011, S. 42, 45.

besonders große Umsetzungschancen zugesprochen. Die europäische Kommission schließt auch die Erhebung von Straßenbenutzungsgebühren als Mittel zur Unterstützung dieser Politik nicht aus.<sup>18</sup>

Vor dem Hintergrund der aufgeführten Leitbilder, Zielvorstellungen und formulierten Handlungserfordernisse wird deutlich, dass die KEP-Industrie wichtige Beiträge zur Umsetzung und Erreichung dieser Zielsetzungen leisten kann. Zum einen werden die KEP-Dienstleister ihrer Verantwortung für ein nachhaltiges Handeln und Wirtschaften gerade in der Innenstadtlogistik durch die Optimierungs- und Konsolidierungsbemühungen,<sup>19</sup> durch den Einsatz neuer Technologien und moderner Fahrzeuge und der damit verbundenen Reduzierung der Emissionen gerecht. Einen anschaulichen Überblick über den eindrucksvollen Beitrag der Mitglieder des BIEK zeigt der Nachhaltigkeitsbericht. Zum anderen helfen sie bei der Stärkung der Innenstädte als attraktive Zentren. Durch ihr Angebot und Leistungsspektrum stärken sie den innerstädtischen (Fach-)Einzelhandel und leisten ihren Beitrag bei der Etablierung und Aufrechterhaltung eines vielfältigen und attraktiven Handelsangebotes. Insofern sind bei möglichen Behinderungen und Einschränkungen (z.B. durch Ordnungsrecht, Zugangsbeschränkungen und mangelnde Erreichbarkeit der Innenstädte, Verteuerungsstrategien) des Leistungsangebotes der KEP-Dienstleister die Folgen für den innerstädtischen Handel und damit für die Vielfalt und Attraktivität der Innenstädte zu beachten. Diese Auswirkungen könnten den Zielvorstellungen und Leitbildern einer Stärkung der Innenstadtzentren entgegenstehen.

Die Rolle und Bedeutung der KEP-Dienstleister für die Innenstädte und hier insbesondere für Handel und Gewerbe wird nachfolgend anhand zweier Standorte in Köln beispielhaft aufgezeigt und verdeutlicht.

## 2.2 Einfluss der KEP-Branche auf Erhalt und Funktionsfähigkeit der Innenstädte

Eine Stärkung der Innenstadtzentren durch einen attraktiven und vielfältigen Innenstadthandel im Sinne der zuvor aufgezeigten Leitbilder und politischen Zielvorstellungen („Renaissance der Innenstadt“) ist ohne KEP-Dienstleister nicht zu etablieren bzw. aufrechtzuerhalten.

- KEP-Dienste sorgen für eine flexible, **schnelle und losgrößenunabhängige Belieferung** des Handels und von Dienstleistungsunternehmen in Innenstädten.
- 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.
- Schließlich tragen KEP-Dienstleister durch ihre Bündelung und Konsolidierung insgesamt zu einer **Verkehrsentlastung** der Innenstädte bei.
- Zusätzliche **Verkehre** durch Shopping-Center „auf der grünen Wiese“ werden **vermieden**.

Zur Überprüfung der Wirkungszusammenhänge und der formulierten Wirkungshypothesen sind zwei Untersuchungsschritte durchgeführt worden.

- (1) Die Sicht der Kommunen und des Einzelhandels wird auf Basis einer Erhebung per E-Mail, die eigens zum Thema durchgeführt wurde, untersucht. Es wird wiedergegeben, wie ausgewählte kommunale Vertreter und Vertreter des Handels die Bedeutung, Wirkungsweisen und den Beitrag der KEP-Dienstleister zu einer nachhaltigen Entwicklung des Innenstadthandels einschätzen. Die Ergebnisse werden in Kapitel 2.2.1 ausgewiesen.

<sup>18</sup> Vgl. Weißbuch EU Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum, Europäische Kommission, Brüssel, März 2011, S. 9.

<sup>19</sup> Mit der Etablierung von Güterverkehrszentren vor den „Toren“ der Städte wird zunehmend versucht, gerade die Strategien und Erfolge der KEP-Netzwerke zur Bündelung und Konsolidierung der Sendungen auf den allgemeinen Waren- und Güterverkehr zu übertragen.

- (2) Um den Einschaltgrad und die Wirkungsweisen der KEP-Dienstleistungen empirisch zu belegen, wurde im September 2011 eine Vollerhebung auf zwei sehr unterschiedlichen Kölner Einkaufsstraßen durchgeführt. Köln bietet sich für die Untersuchung an, da Köln als größte Stadt im einwohnerstärksten Bundesland Nordrhein-Westfalen und als Einkaufsmetropole neben der eigentlichen City eine Vielzahl weiterer Stadtteilzentren bietet. Aufgrund der unterschiedlichen Funktionen von Einkaufsstraßen in verschiedenen Lagen können innerhalb der Untersuchung detaillierte Erkenntnisse zur KEP-Bedeutung gerade für den Innenstadthandel erlangt werden.

Weit über 2 Millionen Menschen leben im direkten Kölner Einzugsgebiet. Köln ist der umsatzstärkste Einzelhandelsstandort in Nordrhein-Westfalen.<sup>20</sup> Die Anziehungskraft der Shoppingmetropole Köln, mit einer starken und langen Handelstradition, strahlt bis ins benachbarte Ausland.<sup>21</sup>

Die Vorteilhaftigkeit der KEP-Dienstleistungen für den einzelnen Innenstadthändler wird am Beispiel der Stadt Köln nachgewiesen. Die Ergebnisse für Köln sind in ihrer Tendenz auf die Städte des Bundesgebietes übertragbar.

Mit der Ehrenstraße wurde eine „trendige Einkaufsmeile“ im Stadtzentrum, die „einen internationalen Ruf als Premierenort für Konzeptinnovationen des Handels“<sup>22</sup> genießt und damit neben den Berliner Hackeschen Höfen zu den führenden Testmärkten für neue Fashionkonzepte gehört,<sup>23</sup> ausgesucht.

Mit der Venloer Straße wird eine Straße in einem Kölner Stadtteilzentrum berücksichtigt, die eher der Deckung des täglichen Bedarfs dient und damit zur Qualität des Wohnortes beiträgt.

Die Untersuchung der beiden Kölner Einkaufsstraßen zeigt, dass insgesamt ein recht hoher Einschaltgrad in der Innenstadtbeflieferung festzustellen ist, wobei je nach Branchen- und Kundenstruktur unterschiedliche KEP-Intensitäten zu beobachten sind. In Kapitel 2.2.2 werden zunächst die Ergebnisse der Erhebung auf den ausgewählten Kölner Einkaufsstraßen wiedergegeben. Daran anschließend werden die Vorteile, die mit der KEP-Nutzung für den innerstädtischen Handel verbunden sind, modellhaft abgeschätzt.

### **2.2.1 Vorteile der KEP-Beflieferung für den Innenstadthandel – Einschätzungen aus Sicht der Vertreter der Kommunen und des Einzelhandels**

Um eine Einschätzung zu erhalten, welche Wirkungen die KEP-Dienstleister entfalten und in welchen Bereichen die Vorteile der KEP-Beflieferung vor allem liegen, sind im Herbst 2011 verschiedene kommunale Vertreter und Vertreter des Einzelhandels per E-Mail zu diesem Thema befragt worden. Es wurden einige Wirkungszusammenhänge und Thesen zur Bedeutung und zur Wirkung der KEP-Dienstleister auf den Innenstadthandel formuliert, zu denen die Befragten ihre Einschätzung abgeben sollten. Die folgende Tabelle gibt die Ergebnisse der Befragung wieder. Es werden das arithmetische Mittel und der meistgenannte Wert (Modus) wieder gegeben.

<sup>20</sup> JonesLangLaSalle, *Shopping im Hochfrequenzbereich: Einzelhandelsstandort Köln zieht Besucher und Investoren magisch an*, Presseinformation Juli 2010.

<sup>21</sup> Stadt Köln, *Amt für Stadtentwicklung und Statistik, Einzelhandels- und Zentrenkonzept Köln 2010, Köln September 2010, S. 13.*

<sup>22</sup> Stadt Köln, *Amt für Stadtentwicklung und Statistik, Einzelhandels- und Zentrenkonzept Köln 2010, Köln September 2010, S. 13.*

<sup>23</sup> JonesLangLaSalle, *Shopping im Hochfrequenzbereich: Einzelhandelsstandort Köln zieht Besucher und Investoren magisch an*, Presseinformation Juli 2010.

**Tabelle 1:** „Wie schätzen Sie die Rolle der KEP-Dienstleister für die Innenstadt ein? Bitte bewerten Sie folgende Aussagen (1 – trifft voll zu; 6 – trifft gar nicht zu)“

Aussage	Mittelwert	Modus
KEP sorgt für eine tägliche Belieferung des Einzelhandels	1,7	1
KEP sorgt für eine zuverlässige Belieferung des Einzelhandels in der Innenstadt	1,8	2
KEP stärkt den Wirtschaftsstandort Innenstadt	2,0	2
KEP hilft bei einer Senkung des Lagerbestandes	2,0	2
KEP sorgt für Schnelligkeit und Flexibilität im Handel	2,0	2
KEP begünstigt kleine innerstädtische Geschäfte	2,2	3
KEP begünstigt die effiziente Ausnutzung knapper Flächen in der Innenstadt	2,3	2
KEP hilft bei der Erlangung von Transparenz über die Kosten der Supply Chain	2,5	2
KEP hilft bei einer Senkung der Kosten (Logistikkosten, Lager, Mieten, ...)	2,5	2
KEP vereinfacht logistische Prozesse	2,5	2
KEP fördert die Heterogenität/Individualität in den Innenstädten	2,7	3
KEP trägt zu einer leistungsfähigen verkehrlichen Erschließung der Innenstadt bei	2,7	4
KEP trägt zur Optimierung von innerstädtischen Lieferverkehren bei	2,7	3
KEP hilft bei der Kommunikation und Kooperation mit Lieferanten und Kunden	3,0	2
KEP unterstützt die flexiblen und langen Öffnungszeiten in den Innenstädten	3,0	3
KEP begünstigt eine Ausweitung der Angebotsvielfalt im innerstädtischen Handel	3,2	2

Quelle: KE-CONSULT, Erhebung kommunale Vertreter und Vertreter des Einzelhandels 2011.

Im Vordergrund steht für die befragten Experten die tägliche und zuverlässige Belieferung des Einzelhandels. Damit verbunden sind eine Vereinfachung der logistischen Prozesse sowie die Unterstützung von Schnelligkeit und Flexibilität im Handel (z.B. Sortimentswechsel, Saisonware). Darüber hinaus ermöglicht die KEP-Belieferung eine Senkung der Lagerbestände, eine effiziente Ausnutzung knapper Innenstadtflächen und eröffnet so Kosteneinsparpotenziale. Dabei begünstigt das KEP-Angebot aus Sicht der Befragten kleine innerstädtische Geschäfte und leistet so einen Beitrag zur Vielfalt der Innenstädte und stärkt insgesamt den Wirtschaftsstandort Innenstadt. In welchem Maße die Dienstleistungen der KEP-Unternehmen vom Innenstadthandel genutzt werden und welche wirtschaftlichen Vorteile damit verbunden sind, wird im nächsten Kapitel herausgearbeitet.

### 2.2.2 Bedeutung der KEP-Nutzung am Beispiel zweier Kölner Einkaufsstraßen

Eine Befragung der Mitgliedsunternehmen des BIEK im Herbst 2011 zeigte, dass in den Innenstädten neben den privaten Haushalten vor allem der Facheinzelhandel zu den TOP3-Kunden der KEP-Dienstleister zählt. Um dieses Segment genauer differenzieren zu können, wurde im September 2011 eine Erhebung beim Handel auf den beiden Kölner Einkaufsstraßen Venloer Straße und Ehrenstraße durchgeführt. Um ein möglichst genaues und differenziertes Bild zu erhalten, wurde eine persönliche fragebogengestützte Vollerhebung durchgeführt. Die Geschäfte auf der Ehrenstraße und auf der Venloer Straße wurden besucht und mittels Kurzfragebogen wurden die folgenden Daten erhoben:

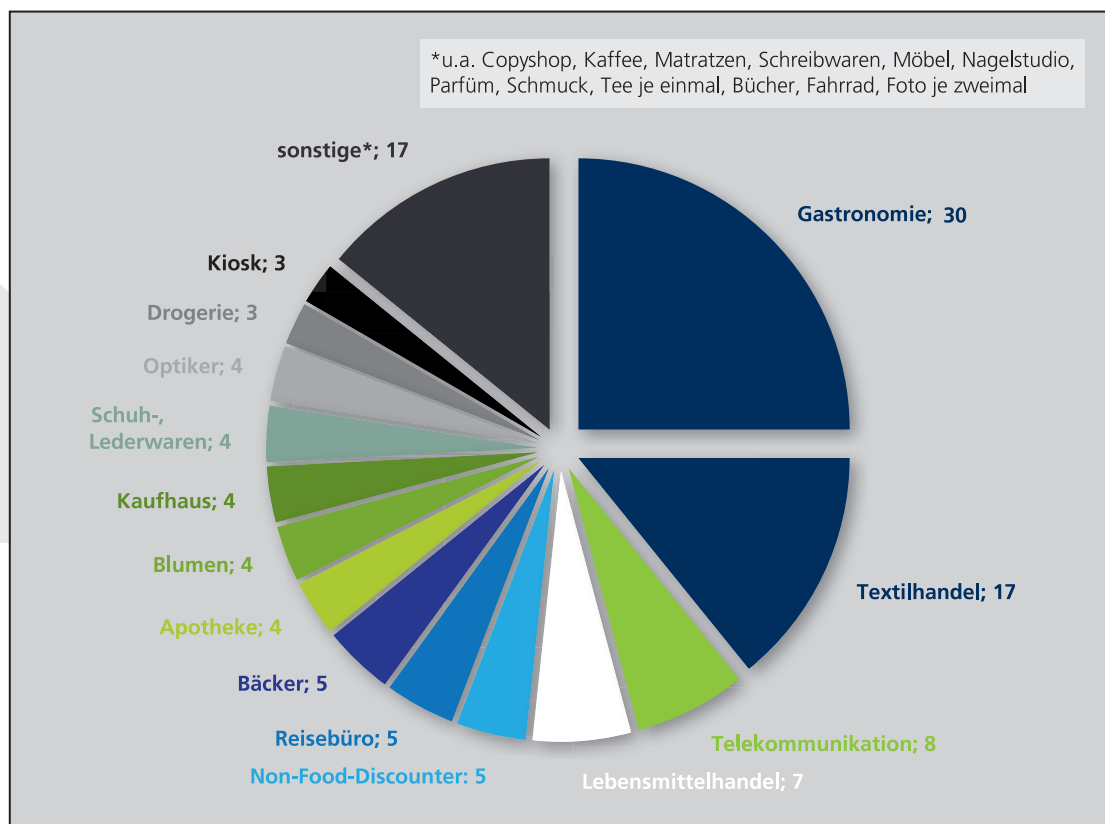
- die Branche,
- die Inanspruchnahme von KEP-Dienstleistern (Menge und Frequenz),
- die Nutzung von Speditionen (Menge und Frequenz),
- die Nutzung von Werkverkehren (Eigenbelieferung, Belieferung durch Großhändler) (Menge und Frequenz).

## 2.2.2.1 Venloer Straße

Die Venloer Straße in Köln ist keine City-Einkaufslage. Sie liegt im Stadtteil Ehrenfeld und ist im Einzelhandels- und Zentrenkonzept Köln 2010 als „Bezirkszentrum mit Versorgungsfunktion für den Stadtbezirk Ehrenfeld“ eingestuft.<sup>24</sup> Auf der Venloer Straße sind etwa 166 Versorgungsbetriebe (Einzelhandel, Dienstleistungen, Gastgewerbe und soziale Infrastruktur) auf 34.500 qm (Stand 2010) angesiedelt. Von denen sind etwa drei Viertel (120 Betriebe) in der Erhebung enthalten. Die Erhebung wurde persönlich auf dem Teilstück zwischen Innere Kanalstraße und Ehrenfeldgürtel (1.000 m) auf Basis eines standardisierten Fragebogens durchgeführt.

Auf der Venloer Straße findet sich ein breites Angebot unterschiedlicher Branchen. Am häufigsten vertreten sind die Gastronomie und der Textilhandel.

Abbildung 6: Branchenmix Venloer Straße (September 2011)

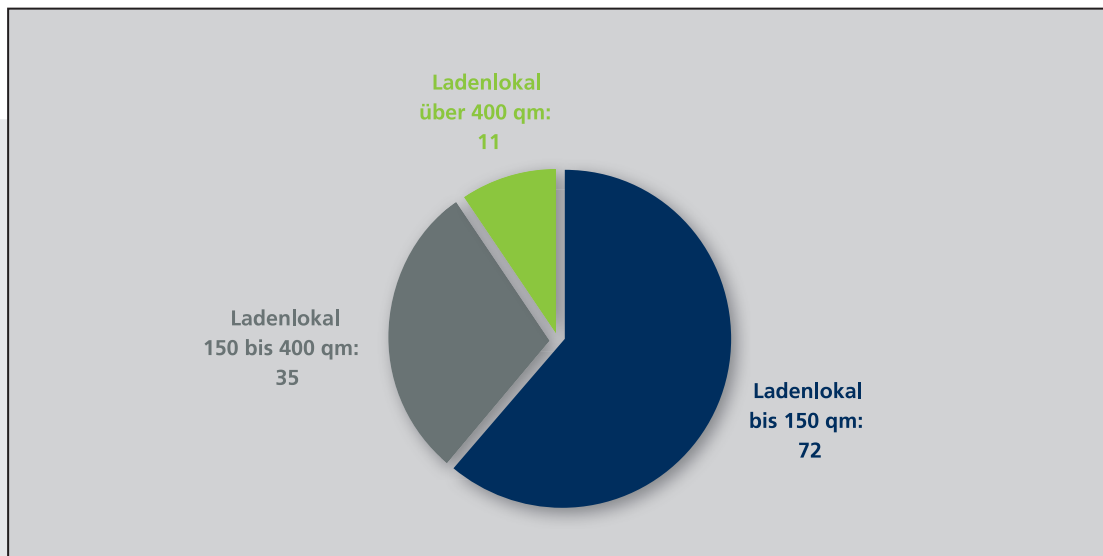


Quelle: Einzelhandelserhebung KE-CONSULT, September 2011.

Auf der Venloer Straße dominieren Geschäfte mit kleineren Verkaufsflächen (bis 150 qm). Größere Ladenlokale (ab 400 qm) sind bei den erfassten Geschäften mit 11 Stück eher weniger vertreten.

<sup>24</sup> Stadt Köln, Amt für Stadtentwicklung und Statistik, Einzelhandels- und Zentrenkonzept Köln 2010, Köln September 2010, darin: Teil B : 4. Stadtbezirk Ehrenfeld (Bezirk 4).

**Abbildung 7: Größe der Geschäfte auf der Venloer Straße (September 2011)**

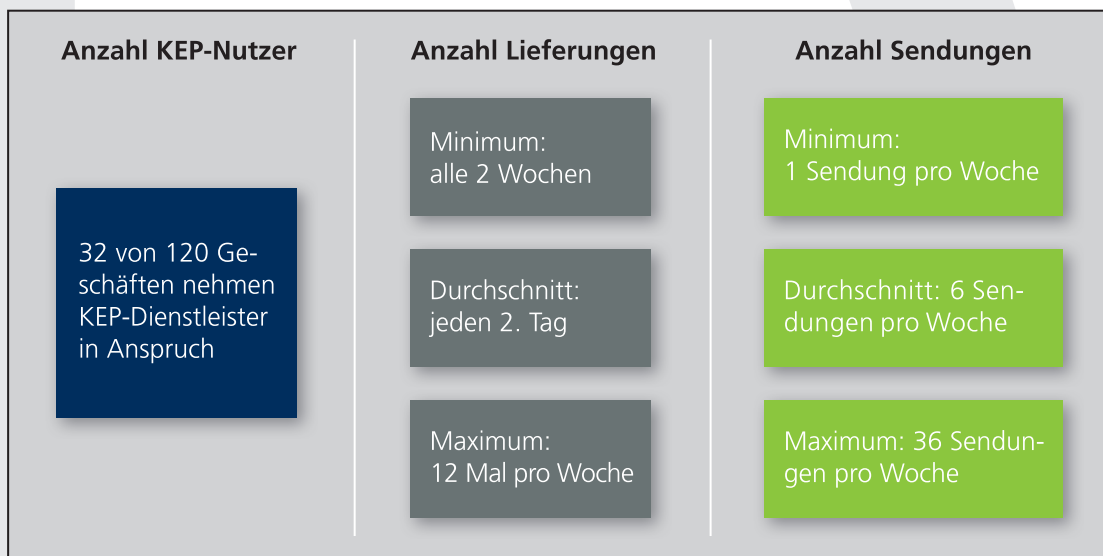


Quelle: Einzelhandelserhebung KE-CONSULT, September 2011.

Die Belieferung der Geschäfte auf der Venloer Straße ist sehr unterschiedlich. 56% der Geschäfte beziehen ihre Waren per Eigenlieferung (selbst und/ oder über den Großhändler). 20% der Geschäfte werden durch Speditionen beliefert. 27% der erfassten Geschäfte werden durch KEP-Dienstleister beliefert. Bei diesen schwankt die Anzahl der Lieferungen pro Woche zwischen einem und zwölf Mal und liegt im Mittel bei 3,3 Mal pro Woche. Oder anders formuliert: mehr als jedes vierte Geschäft auf der Venloer Straße wird von den KEP-Dienstleistern beliefert und das im Schnitt jeden zweiten Tag.

Je Lieferung wird in den einzelnen Geschäften eine sehr unterschiedliche Anzahl von Sendungen zugestellt. Hier liegt die Schwankungsbreite zwischen einer Sendung und zehn Sendungen. Die Belieferung unterliegt dabei saisonalen Schwankungen. Insgesamt wurde in der durch die Befragung erfassten Woche ein Volumen von rund 180 Sendungen angeliefert; das entspricht einem Durchschnitt von etwa 6 Sendungen bei jenen Geschäften, die von KEP-Dienstleistern beliefert werden.

**Abbildung 8: KEP-Nutzung Venloer Straße (September 2011)**



Quelle: Einzelhandelserhebung KE-CONSULT, September 2011.



Eine Betrachtung der einzelnen Branchen auf der Venloer Str. zeigt:

- In besonderem Maße werden die KEP-Dienste von Apotheken und von Optikern (8 Betriebe) genutzt. Drei Viertel der Betriebe in diesen Branchen beziehen zum Teil zweimal am Tag Sendungen durch KEP-Dienstleister.
- Ebenfalls genutzt werden die KEP-Dienste von Geschäften aus dem Bereich Schuhe, Lederwaren. Nahezu alle Geschäfte beziehen zumindest einmal pro Woche Lieferungen über KEP-Dienstleister.
- Die Hälfte der Geschäfte für Telekommunikation nimmt das Angebot der KEP-Unternehmen in Anspruch. Dabei werden diese fast täglich von den KEP-Dienstleistern beliefert.
- Im Textilhandel nutzen mehrere Geschäfte die KEP-Dienste. Eines davon nutzt das KEP-Angebot mit 5 Lieferungen und 20 Sendungen pro Woche überdurchschnittlich stark.
- Reisebüros werden relativ häufig durch KEP-Dienstleister beliefert. Jedes der auf der Venloer Straße ansässigen Reisebüros wird nahezu täglich beliefert.
- Die Kaufhäuser nehmen KEP-Dienstleistungen kaum in Anspruch. Sie werden vor allem von Expeditionen beliefert.
- Die Gastronomie nimmt für die eigene Warenbeschaffung keine KEP-Dienstleister in Anspruch. Hier wird ausschließlich die Eigenbelieferung bzw. die Lieferung über den Großhändler genutzt.
- Ähnliches gilt für den Lebensmittelhandel, für Drogeriemärkte, für Bäckereien, für Kioske, Blumen- und Geschäfte und Photoshops. Mit wenigen Ausnahmen (Convenience Lebensmittel/Delikatessen) wird hier in der erfassten Woche nur die Eigen-/Großhandelsbelieferung genutzt.
- Daneben kommt der Branchenmix und die Vielfalt der belieferten Geschäfte darin zum Ausdruck, dass auch der Schlüsseldienst, das Nagelstudio, das Kaffeefach- und Teegeschäft, der Schreibwarenladen, die Buchhandlung und eines der beiden Fahrradgeschäfte KEP-Dienstleistungen in Anspruch nehmen.

Insgesamt konnten in der durchgeführten Erhebung bei etwa drei Viertel der Betriebe auf der Venloer Straße rund 200 Sendungen pro Woche bei etwa 100 Belieferungsvorgängen erfasst werden. Bezieht man dies auf die Verkaufsfläche (drei Viertel der Verkaufsfläche auf der Venloer Straße von 35.000 qm)<sup>25</sup>, so erhält man die folgenden Kennziffern zur KEP-Intensität:

- Je 100 qm Betriebs-/Verkaufs-/Servicefläche werden wöchentlich, bezogen auf alle Geschäfte auf der Venloer Straße, 0,42 KEP-Liefervorgänge ausgelöst. Nur bei den Geschäften mit KEP-Nutzung ergeben sich rechnerisch 1,9 Belieferungsvorgänge je 100 qm und Woche.
- Je 100 qm Betriebs-/Verkaufs-/Servicefläche werden wöchentlich, bezogen auf alle Geschäfte auf der Venloer Straße, 0,73 Sendungen zugestellt. Nur bei den Geschäften mit KEP-Nutzung ergeben sich rechnerisch 3,2 Sendungen je 100 qm und Woche.

<sup>25</sup> Stadt Köln, Amt für Stadtentwicklung und Statistik, Einzelhandels- und Zentrenkonzept Köln 2010, Köln September 2010, darin: Teil B : 4. Stadtbezirk Ehrenfeld (Bezirk 4), S. 482.

### **Zusammenfassung Venloer Straße („Bezirkszentrum mit Versorgungsfunktion“)**

- 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

### **2.2.2.2 Ehrenstraße**

Die neben der Venloer Straße zweite untersuchte Einkaufsstraße war die Ehrenstraße in Citylage. Diese liegt in der Kölner Innenstadt und gilt laut Einzelhandels- und Zentrenkonzept Köln 2010 als „Trendboulevard für neueste Einzelhandelstrends und alternative Konsumangebote mit Niveau“. <sup>26</sup> Die Ehrenstraße wird verschiedentlich neben dem Scheunenviertel in Berlin mit dem Hackeschen Markt als wohl einzige Trendlage im Westen von Deutschland bezeichnet. <sup>27</sup> Als wichtige Anbieter finden sich dort nationale und internationale Trendlabels (u.a. COS, H&M, Diesel, Replay, Levi's, GAS, Fred Perry, Crocs, American Apparel). <sup>28</sup>

Auch auf der Ehrenstraße wurde eine persönliche Erhebung per Fragebogen auf der gesamten Länge zwischen Hohenzollernring und Breite Straße (auf 400 m) durchgeführt. Von den dort ansässigen 87 Betrieben auf 12.500 qm Verkaufsfläche (Stand 2010) <sup>29</sup> wurden 71, also mehr als 80%, erfasst.

Entsprechend der Positionierung der Ehrenstraße im Einzelhandels- und Zentrenkonzept Köln als „Laufsteg der Konsum- und Markentrends – Veedel der Innovationen“ stellt sich die Auffächerung der Branchen dar.

<sup>26</sup> Stadt Köln, Amt für Stadtentwicklung und Statistik, Einzelhandels- und Zentrenkonzept Köln 2010, Köln September 2010, darin: Teil B : 1. Stadtbezirk Innenstadt (Bezirk 1), S. 165.

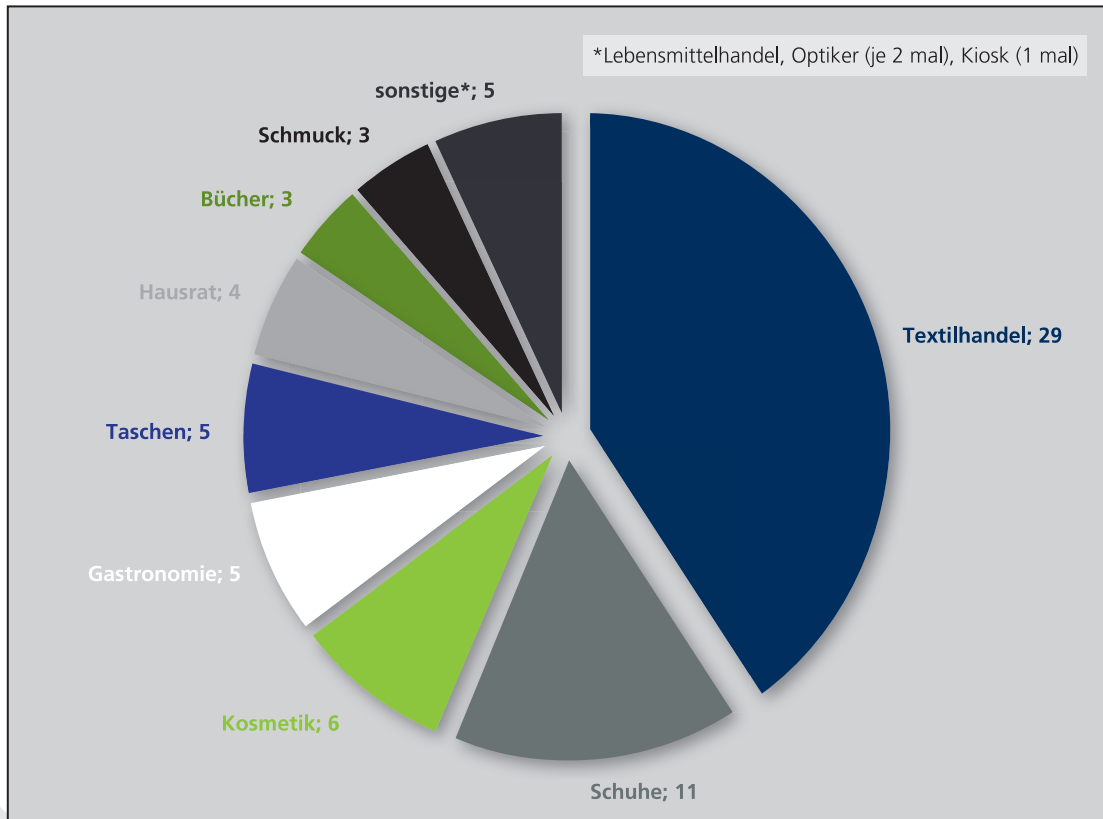
<sup>27</sup> CB Richard Ellis GmbH, Einzelhandelsreport Köln, Köln, Juni 2009, S. 25.

<sup>28</sup> CB Richard Ellis GmbH, Einzelhandelsreport Köln, Köln, Juni 2009, S. 28.

<sup>29</sup> Stadt Köln, Amt für Stadtentwicklung und Statistik, Einzelhandels- und Zentrenkonzept Köln 2010, Köln September 2010, darin: Teil B : 1. Stadtbezirk Innenstadt (Bezirk 1), S. 165



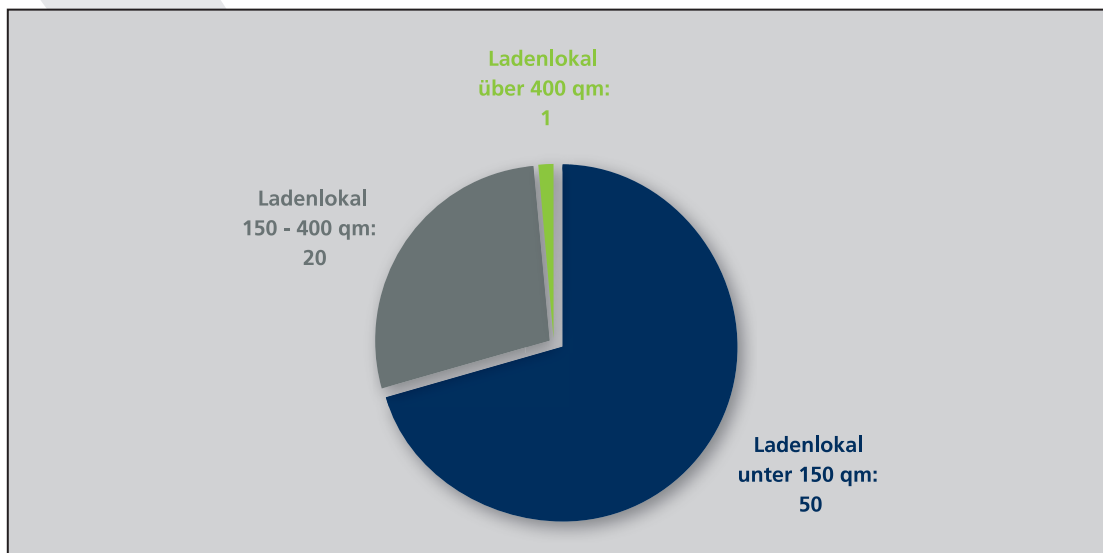
**Abbildung 9: Branchenmix Ehrenstraße (September 2011)**



Quelle: Einzelhandelserhebung KE-CONSULT, September 2011.

Auf der Ehrenstraße dominieren die Geschäfte mit kleineren Verkaufsflächen (bis 150 qm). Es gibt nur ein Ladenlokal mit einer Verkaufsfläche über 400 qm.

**Abbildung 10: Größe der Geschäfte auf der Ehrenstraße (September 2011)**



Quelle: Einzelhandelserhebung KE-CONSULT, September 2011.

Die Betriebe der Ehrenstraße nutzen die KEP-Dienstleistungen sehr intensiv. 75% der Betriebe nehmen die KEP-Dienstleistungen in Anspruch. Damit liegt der Anteil auf der Innenstadt-Einkaufsstraße, verglichen mit der Geschäftsstraße, im Stadtteil etwa dreimal so hoch. Kaum genutzt werden speditionelle Belieferungen (10% der Betriebe) und Eigen- bzw. Großhandelsbelieferung (15% der Betriebe).

Die Anzahl der Belieferungsvorgänge der KEP-Dienstleister je Geschäft und Woche schwankt zwischen 1 und 20; im Schnitt liegt sie bei 7. Insgesamt werden pro Woche auf der Ehrenstraße knapp 380 Belieferungsvorgänge (und damit verglichen mit der Venloer Straße knapp viermal so viel) durch KEP-Dienstleister durchgeführt.

Die Anzahl der Sendungen pro Woche liegt zwischen 1 und 50, im Schnitt bei 11,5. Insgesamt werden pro Woche 420 bis 790 Sendungen durch KEP-Dienstleister zugestellt. Damit ergibt sich auch hier für die Einkaufsstraße in der Innenstadt ein etwa vierfach höheres Sendungsvolumen verglichen mit der Einkaufsstraße im Stadtteilzentrum (Venloer Straße). Bemerkenswert ist hier, dass von den Händlern erhebliche saisonale Schwankungen angegeben werden. In Zeiten des Sortimentswechsels und/oder des Verkaufs von Saisonware liegt die Sendungsfrequenz fast doppelt so hoch wie in schwächeren Zeiten.

Die Erhebung auf der Ehrenstraße bestätigt die Ergebnisse der Venloer Straße hinsichtlich der Gastronomie und des Lebensmitteleinzelhandels. Hier ist der Einschaltgrad der KEP-Dienstleister nahezu null. Stattdessen wird hier auf die Eigen- bzw. Großhändlerbelieferung gesetzt.

Bezieht man die Nutzung der KEP-Dienstleister auf die Verkaufsflächen auf der Ehrenstraße, so ergibt sich, im Vergleich zur Venloer Straße, eine wesentlich höhere KEP-Intensität:

- Je 100 qm Betriebs-/Verkaufs-/Servicefläche werden wöchentlich, bezogen auf alle Geschäfte auf der Ehrenstraße, 3,7 KEP-Liefervorgänge ausgelöst. Nur bei den Geschäften mit KEP-Nutzung ergeben sich rechnerisch 5,5 Belieferungsvorgänge je 100 qm und Woche.
- Je 100 qm Betriebs-/Verkaufs-/Servicefläche werden wöchentlich, bezogen auf alle Geschäfte auf der Ehrenstraße, (je nach Saison) 4,1 bis 7,8 Sendungen (im Mittel 6 Sendungen) zugestellt. Nur bei den Geschäften mit KEP-Nutzung ergeben sich rechnerisch (je nach Saison) 6,1 bis 11,6 Sendungen (im Mittel 9 Sendungen) je 100 qm und Woche.

#### **Zusammenfassung Ehrenstraße („Trendboulevard“)**

- 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

### 2.2.3 Abschätzung der wirtschaftlichen Vorteile aus der KEP-Nutzung

Die Erhebung auf den beiden Kölner Einkaufsstraßen macht deutlich, dass KEP-Dienstleistungen ihre Vorteilhaftigkeit vor allem bei hochwertigen und individuellen Konsumgütern entfalten. Eine sehr geringe Rolle spielen sie in den Bereichen der Gastronomie und des Lebensmittelhandels. Die wirtschaftlichen Wirkungen der KEP-Nutzung entfalten sich auf verschiedenen Ebenen. Folgende Effekte sind mit der Belieferung durch KEP-Dienste verbunden:

- kleinteilige schnelle Lieferungen,
- flexible Anpassung an (saisonale) Schwankungen,
- Verringerung der Lagerfläche,
- Verringerung der Mieten und der Betriebskosten,
- Verringerung des Lagerbestandes,
- Verringerung der Kapitalkosten,
- Steigerung der Transportkosten.

Um die Vorteile, die die Betreiber der Innenstadtgeschäfte aus dem Angebot der KEP-Dienstleister ziehen, in ihren Größenordnungen abzuschätzen, wird eine Beispielsrechnung mit einem „Modellgeschäft“ durchgeführt. Für dieses Modellgeschäft werden folgende relevante Parameter und Kostenkomponenten definiert:

- Miete,
- Personalkosten,
- Betriebskosten,
- Kapitalkosten,
- Transportkosten (KEP, Spedition, Eigenbelieferung),
- Wareneingang,
- Gewinnspanne.

Für das Modellgeschäft wird analysiert, welche Unterschiede sich zwischen einem Status-Quo-Szenario („mit KEP-Nutzung“) und einem Szenario, in dem auf die Inanspruchnahme von KEP-Diensten verzichtet wird („ohne KEP-Nutzung“), ergeben und welchen Einfluss dies auf die Rentabilität der Geschäfte entfaltet. Die Parameter werden, soweit möglich mit originären Daten, der Ehrenstraße und der Venloer Straße belegt. Darüber hinaus werden, wo dies nicht möglich ist, Durchschnittswerte aus der amtlichen Statistik und Daten des Einzelhandels- und Zentrenkonzepts Köln herangezogen.

**Tabelle 2: Annahmen zu monatlichen Umsätzen und Kosten im Modellgeschäft**

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

Quelle: Statistisches Bundesamt; Unternehmen, Beschäftigte, Umsatz und weitere betriebs- und volkswirtschaftliche Kennzahlen im Handel, Wiesbaden 2011; Stadt Köln, Amt für Stadtentwicklung und Statistik, Einzelhandels- und Zentrenkonzept Köln 2010, Köln September 2010; Einzelhandelserhebung KE-CONSULT, September 2011, eigene Berechnungen.

Das Modellgeschäft erhöht im Szenario „mit KEP-Nutzung“ den Überschuss, verglichen mit dem Szenario „ohne KEP-Nutzung“, um rund 140 €. Dies entspricht einer Verbesserung der Rentabilität um mehr als 5%. In der Ehrenstraße nutzen 75 % der Geschäfte die KEP-Dienstleistungen im Mittel 7 Mal pro Woche. Im Schnitt liegt der Umsatz je Geschäft in der Ehrenstraße bei 58.000 € im Monat. Legt man die Daten des Modellgeschäfts auf den Geschäftsbesatz und die KEP-Belieferungsintensität auf der Ehrenstraße, so ergibt sich eine Verbesserung der Rentabilität infolge der KEP-Nutzung auf der Ehrenstraße. Die folgende Tabelle zeigt die modellhafte Berechnung.

**Tabelle 3: Modell – Verbesserung der Rentabilität auf der Ehrenstraße**

	Strukturdaten Ehrenstraße		
<b>Anzahl Geschäfte gesamt</b>	87		
<b>davon KEP-affin</b>	65		
<b>KEP-Intensität</b>	1,17		
<b>Umsatz pro Geschäft pro Jahr</b>	695.000 €		
<b>Umsatz gesamt pro Jahr</b>	60,5 Mio. €		
	KEP-affine Geschäfte	Nicht-KEP-affine Geschäfte	
<b>Anzahl</b>	65	22	
<b>Umsatz gesamt pro Jahr</b>	45,375 Mio. €	15,125 Mio. €	
	Mit KEP-Nutzung	Ohne KEP-Nutzung	Unabhängig von der KEP-Nutzung
<b>Gewinnquote</b>	5,2%	4,9%	4,9%
<b>Gewinn</b>	2,36 Mio. €	2,23 Mio. €	0,74 Mio. €
	Mit KEP-Nutzung		Ohne KEP-Nutzung
<b>Gewinn</b>	3,10 Mio. €		2,97 Mio. €
<b>Abweichung</b>	130.000 €		
<b>Prozentuale Abweichung</b>	4,3%		

Quelle: Statistisches Bundesamt; Unternehmen, Beschäftigte, Umsatz und weitere betriebs- und volkswirtschaftliche Kennzahlen im Handel, Wiesbaden 2011; Stadt Köln, Amt für Stadtentwicklung und Statistik, Einzelhandels- und Zentrenkonzept Köln 2010, Köln September 2010; Einzelhandelserhebung KE-CONSULT, September 2011, eigene Berechnungen.

Während für die nicht KEP-affinen Geschäfte die Nutzung von KEP-Diensten keinen Einfluss auf die Gewinnsituation hat, können die KEP-affinen Geschäfte ihre Rentabilität um 0,3%-Punkte (von 4,9% auf 5,2%) verbessern. Im Szenario „mit KEP-Nutzung“ liegt der Gewinn, der auf der Ehrenstraße erzielt wird, bei 3,1 Mio. € (= 2,36 Mio. € + 0,74 Mio. €). Im Szenario „ohne KEP-Nutzung“ liegt der Gewinn mit 2,97 Mio. € (= 2,23 Mio. € + 0,74 Mio. €) um 130.000 € niedriger. Durch die Nutzung der KEP-Dienstleistungen kann somit der Gewinn um 4,3% gesteigert werden.

Die Geschäfte im Stadtteilzentrum Ehrenfeld auf der Venloer Straße sind im Schnitt weitaus weniger KEP-affin. Dies zeigt sich sowohl an dem deutlich geringeren Anteil der KEP-nutzenden Geschäfte als auch an einer geringen KEP-Belieferungsintensität. Entsprechend ist der Einfluss der KEP-Dienstleistungen auf die Rentabilität mit 1,5% immer noch spürbar, aber verglichen mit der Citylage Ehrenstraße eher gering.

**Tabelle 4: Modell – Verbesserung der Rentabilität auf der Venloer Straße**

	Strukturdaten Venloer Straße		
<b>Anzahl Geschäfte gesamt</b>	120		
<b>davon KEP-affin</b>	32		
<b>KEP-Intensität</b>	0,5		
<b>Umsatz pro Geschäft pro Jahr</b>	695.000 €		
<b>Umsatz gesamt pro Jahr</b>	83,4 Mio. €		
	KEP-affine Geschäfte	Nicht-KEP-affine Geschäfte	
<b>Anzahl</b>	32	88	
<b>Umsatz gesamt pro Jahr</b>	22,518 Mio. €	60,882 Mio. €	
	Mit KEP-Nutzung	Ohne KEP-Nutzung	Unabhängig von der KEP-Nutzung
<b>Gewinnquote</b>	5,2%	4,9%	4,9%
<b>Gewinn</b>	1,17 Mio. €	1,11 Mio. €	3,0 Mio. €
	Mit KEP-Nutzung		Ohne KEP-Nutzung
<b>Gewinn</b>	4,17 Mio. €		4,11 Mio. €
<b>Abweichung</b>	60.000 €		
<b>Prozentuale Abweichung</b>	1,5%		

Quelle: Statistisches Bundesamt; Unternehmen, Beschäftigte, Umsatz und weitere betriebs- und volkswirtschaftliche Kennzahlen im Handel, Wiesbaden 2011; Stadt Köln, Amt für Stadtentwicklung und Statistik, Einzelhandels- und Zentrenkonzept Köln 2010, Köln September 2010; Einzelhandelserhebung KE-CONSULT, September 2011, eigene Berechnungen.

Legt man die ermittelten Rentabilitätswirkungen auf den gesamten Kölner City-Umsatz von etwa 25 Mrd. € jährlich (die Ehrenstraße macht etwa 3% des Cityumsatzes aus<sup>30</sup>), so läge der KEP-Anteil am Gewinn in der Kölner City zwischen 20 und 55 Mio. € pro Jahr. Damit ist ein bedeutender Anteil des City-Gewinns auf die Vorteile der KEP-Belieferung zurückzuführen.

Mit diesen Berechnungen wird deutlich, dass die KEP-Dienstleister voll und ganz im Sinne der politischen Leitbilder einer Stärkung der innerstädtischen Zentren u.a. durch einen attraktiven, wettbewerbsfähigen und vielfältigen Innenstadthandel einen wichtigen Beitrag leisten. Gerade in den Einkaufsstraßen der Innenstädte wird das Angebot der KEP-Dienstleister vom Facheinzelhandel intensiv genutzt. Damit verbunden sind für den Handel in den Innenstädten wirtschaftliche Vorteile, infolge einer Erhöhung der Flächenproduktivität bzw. geringerer Kosten u.a. bei Kapitalbindung, Lagerhaltung und Mieten. Diese wirtschaftlichen Vorteile erhöhen die Rentabilität und stärken die Eigenkapitalbasis vieler Facheinzelhändler in den Innenstädten.

<sup>30</sup> Stadt Köln, Amt für Stadtentwicklung und Statistik, Einzelhandels- und Zentrenkonzept Köln 2010, Köln September 2010, darin: Teil B : 1. Stadtbezirk Innenstadt (Bezirk 1), S. 165.

### 3. *Innenstadt und Bürger: Online-Handel und Zustellkonzepte*

#### **Zentrale Ergebnisse:**

- KEP bedient die Convenience-Ansprüche der Bürger
- KEP wird den Zustellpräferenzen der Bürger gerecht, Zustellpräferenz Innenstadt Köln:
  - 60% Abholstellen / Paketshops
  - 30% Hauszustellung
  - 10% Paketboxen
- Eigenlogistik vs. KEP: Fahrleistungsbilanz in Kölner Innenstadt im Straßenverkehr positiv:
  - MIV Rückgang um 2,5 Mio. Fz.-km
  - Lieferverkehr +0,2 Mio. Fz.-km
  - Im Saldo: CO<sub>2</sub>-Entlastungseffekte von rechnerisch 200 t jährlich (Kölner Innenstadt)

Die Erhaltung und Stärkung der Innenstädte als Wohnstandort ist ein zentrales Anliegen der Kommunen. Innenstadtbewohner sind Kunden des stationären Handels, aber auch Nutzer des Online-Handels. Damit rückt die Zustellung bzw. Belieferung der Waren und Produkte an die Bewohner bzw. privaten Haushalte in den Städten verstärkt in das Blickfeld. Dahinter steht die Frage, welche Angebote und Zustellkonzepte von den privaten Haushalten erwartet, gewünscht und genutzt werden und welche verkehrlichen Auswirkungen hieraus resultieren. Intelligente, flexible, auf die Kundenwünsche zugeschnittene und nachhaltige Zustellkonzepte und Belieferungsangebote der KEP-Dienstleister leisten einen Beitrag zur Stärkung der Innenstadt als Wohn-, Handels- und Arbeitsort und damit zur Nutzungsmischung.

Die Zustellung und Belieferung der Endkunden durch die KEP-Dienstleister vor allem in den Innenstädten ist in den vergangenen Jahren mit unterschiedlichen Entwicklungen in Wirtschaft und Gesellschaft konfrontiert worden.

- Es besteht ein Trend zu einer zunehmenden Erwerbstätigkeit der einzelnen Haushaltsmitglieder. So führt die wachsende Erwerbsbeteiligung dazu, dass bestellte Waren tagsüber nur schlecht zugestellt werden können. In vielen Fällen werden aus beruflichen Gründen keine Haushaltsmitglieder vor Ort angetroffen, die die Waren in Empfang nehmen können.
- Die Anzahl der Single-Haushalte, insbesondere in den Städten und Ballungsräumen, hat in den vergangenen Jahren stetig zugenommen. Folge ist eine schlechtere Erreichbarkeit der Haushalte bei Zustellung der bestellten Waren.
- Ein weiterer zu beobachtender Trend liegt in der Anonymisierung der Gesellschaft. Die Nachbarschaft hat verglichen zu früheren Jahren eine abnehmende Bedeutung. Die Bereitschaft, z.B. in Miethäusern Pakete und Sendungen für den Nachbarn in Empfang zu nehmen, ist gering.

Neben diesen Entwicklungen in Wirtschaft und Gesellschaft sehen sich die KEP-Logistikdienstleister vielfältigen Anforderungen des Endkunden an die Zustelllogistik und die Belieferung gegenüber. Sie liegen vor allem in der Schnelligkeit und der Zuverlässigkeit der Belieferung. Die Wünsche und Anforderungen sind bei den einzelnen privaten Haushalten so unterschiedlich und voneinander abweichend wie die bestellten Waren und Produkte. Die Ansprüche konnten in einer Befragung von Haushalten in Köln und im Umland konkret erhoben werden.<sup>31</sup> Als besonders wichtig wurden von den über 1.000 Haushalten, die sich beteiligt haben, genannt:

<sup>31</sup> KE-CONSULT, Haushaltsbefragung in Köln und Umland.

- Schnelle, zuverlässige und preisgünstige Anlieferung,
- Anlieferung zu einem bestimmten Termin (z.B. Auslieferung in den frühen Abendstunden: 18.00 – 20.00 Uhr) oder in einem engen zugesicherten Zeitfenster (z.B. Belieferung innerhalb eines 2-h-Zeitfensters),
- Auslieferung am Tag der Bestellung (same-day-delivery) bei Bestelleingang am Vormittag erwünscht,
- Sammelanlieferung bei zeitgleicher Bestellung von Waren in unterschiedlichen Online-Shops,
- flexible Anpassung der Zustellung an die Wünsche des Kunden (u.a. Auswahl der Zustell- bzw. Lieferadresse: z.B. zu Hause, am Arbeitsplatz),
- einfache Retourenabwicklung,
- Auswahl und Vereinfachung der Bezahlung (Bezahlung an der Haustür, Inkasso des Zustellers),
- effizientes Beschwerdemanagement (Kontaktaufnahme über Internet, Einrichtung einer Beschwerdestelle, Anlaufstelle für den Zustellvorgang betreffende Fragen),
- Abfrage des Sendungsstatus und Sendungsverfolgung.

Folge der sehr unterschiedlichen Ansprüche der Endkunden (und der Anforderungen von Händlern) an die Zustellung ist, dass sich am Markt unterschiedliche Zustellkonzepte durchsetzen, die von den jeweiligen Anspruchsgruppen in unterschiedlichem Maße angeboten und genutzt werden. Die angebotenen Zustellkonzepte lassen sich unterteilen in das Konzept der dezentralen Übergabestellen (personalisierte und automatisierte Pick-up-Stellen) und von Boxensystemen <sup>32</sup> sowie der Hauszustellung.

Für den Ballungsraum Köln sind empirische Erkenntnisse zur Akzeptanz und Nutzung der Zustellkonzepte im Rahmen einer umfangreichen Haushaltsbefragung gewonnen worden. Die folgende Tabelle gibt die ermittelten Marktanteile für die Zustellkonzepte in der Kölner City, in den übrigen Kölner Stadtteilen (ohne City) und im Kölner Umland wieder.

**Tabelle 5: Marktanteile der Zustellkonzepte nach Regionen**

	Pick-up-Stelle	Hauszustellung	Paketbox
<b>City</b>	60%	30%	10%
<b>Köln Stadtbezirke (ohne City)</b>	35%	60%	5%
<b>Umland</b>	25%	70%	5%

Quelle: KE-CONSULT, Haushaltsbefragung in Köln und Umland.

Während in der Kölner City die Marktanteile der Pick-up-Stellen (60%) und die Hauszustellung (30%) dominieren, bleibt in den Stadtbezirken Kölns (ohne City) und im Umland die Hauszustellung mit 60% bzw. 70% Marktanteil die wichtigste Zustellform. Den geringsten Marktanteil hat sowohl in Köln als auch im Umland die Paketbox.

<sup>32</sup> Diese Boxen sind eine Art abgewandelter Briefkasten, um Lieferungen dort einlagern zu können. Die Boxen können an verschiedenen Orten installiert werden, z.B. am eigenen Haus, zentral in Wohnanlagen, aber auch beim Arbeitgeber.



Die KEP-Dienstleister werden den Convenience-Ansprüchen der Bürger, die eine einfache und zeitnahe Belieferung mit einem hohen Maß an Flexibilität wünschen, mit ihren vielfältigen Angeboten gerecht. So haben die BLEK-Unternehmen mit mehr als 18.000 Paketshops/-annahmestellen ein dichtes Netz an Pick-up-Stellen in Deutschland. Mit rund zwei Dritteln findet sich ein Großteil der Shops in den Innenstädten der Kommunen, so dass dem Zustellwunsch der Innenstadtbevölkerung Rechnung getragen wird.

Durch die zunehmende Bedeutung des Online-Handels werden erhebliche Strukturveränderungen ausgelöst. Folge ist, dass sich die Logistikstrukturen und -prozesse, aber auch der private Einkaufsverkehr erheblich wandeln werden. Die Eigenlogistik der privaten Haushalte wird zum Teil ersetzt durch die Logistik der KEP-Dienstleister mit ihren Vorteilen der Konsolidierung und effizienten Abwicklung der Lieferverkehre gerade in den Innenstädten. Mit der wachsenden Bedeutung des Online-Handels, der neuen Zustellkonzepte und vor allem aus der Substitution der Eigenlogistik (Warenbeschaffung durch die privaten Haushalte) mit der Belieferung durch die KEP-Dienstleister sind gerade in den Innenstädten verkehrliche Wirkungen verbunden.

Der Umfang der durch den Online-Handel und der damit verbundenen Belieferung der privaten Haushalte durch KEP-Dienstleister eingesparten Wege und Fahrleistungen im Pkw-Verkehr ergibt sich aus dem Vergleich mit den Wegen und Fahrleistungen, die beim Kauf im stationären Handel einschließlich der Eigenlogistik der privaten Haushalte anfallen würden. Das Ausmaß dieses Einspareffekts im privaten Einkaufsverkehr ist von zahlreichen Einflussgrößen abhängig. Hierzu zählen vor allem:

- Umfang der Käufe im Online-Handel und Belieferung durch KEP-Dienstleister,
- Einkaufsverhalten und Bildung von Wegekettten (Einzelkauf, Kaufverbund, Fahrtzweckverbund) der privaten Haushalte,
- Anzahl der zusätzlichen Informations-, Abholwegen (z.B. Abholung an Pick-up-Stellen) und Retouren,
- Modal Split und Wegelängen im Einkaufsverkehr,
- Bündelung und Konsolidierung der Belieferung durch KEP-Dienstleister,
- Anzahl Fahrten der KEP-Dienstleister.

Die Größenordnungen und Ausmaße dieser Einflussgrößen und Effekte sind im Rahmen der breiten Haushaltsbefragung in Köln detailliert empirisch abgeschätzt und quantitativ berechnet worden. Ergebnis dieser Berechnungen ist, dass es infolge der Belieferung der Waren durch KEP-Dienstleister einerseits zu Einsparungen bei den Einkaufsfahrten (Beschaffung der Waren im stationären Handel) im Pkw-Verkehr kommt; andererseits steht demgegenüber eine Zunahme der Fahrten durch zusätzliche Informations- und Abholwege (z.B. bei Pick-up-Stellen) und ein Anstieg der Retouren.

- Im privaten Einkaufsverkehr (mit Ziel Innenstadt) werden 4,3 Mio. Wege (über alle Verkehrsträger) eingespart. Dem stehen gut 1,9 Mio. zusätzliche Informations-, Retouren- und Abholwege gegenüber. Im Saldo beträgt die Weegersparnis etwa 2,4 Mio. Wege.
- Unter Berücksichtigung des von den privaten Haushalten gewählten Verkehrsmittels (Modal split) ergeben sich die Weegersparnisse im Pkw-Verkehr und im ÖPNV. Insgesamt liegt der Rückgang der Wegeanzahl im Pkw-Verkehr für die Innenstadt Kölns bei etwa 1,2 Mio. Fahrten.
- Der Ersatz der Eigenlogistik der privaten Haushalte durch die Zustellung über die KEP-Dienstleister führt zu einem Zuwachs der Fahrten im Lieferverkehr. Dieser Zuwachs ist mit jährlich lediglich etwas mehr als 6.000 Zustellfahrten in der Innenstadt Kölns aufgrund der Bündelung und Konsolidierungsstrategien der KEP-Dienstleister wesentlich niedriger, so dass insgesamt eine deutliche Entlastung im Straßenverkehr für die Innenstadt resultiert.
- Der Fahrtenrückgang im Pkw-Verkehr führt zu einer werktäglichen Entlastung im Straßenverkehr.

Durchschnittlich liegt der Einspareffekt für die Innenstadt im Pkw-Verkehr bei rund 4.000 Fahrten je Werktag. Um die Größenordnung zu verdeutlichen: bezogen auf werktäglich etwas mehr als 220.000 Berufseinpender nach Köln, die zu etwa 50% den Pkw nutzen <sup>33</sup>, ergäbe sich ein rechnerischer Entlastungseffekt von rund 4% der Pendlerfahrten.

- Berücksichtigt man die durchschnittlichen Wegelängen und Besetzungsgrade im Pkw-Verkehr, so ergeben sich die Fahrleistungseffekte. Im Pkw-Verkehr resultiert aus den eingesparten Fahrten eine Ersparnis bei den Fahrleistungen für die Innenstadt Kölns von 2,5 Mio. Fahrzeugkilometern. Dem steht ein Zuwachs von knapp 0,2 Mio. Fahrzeugkilometern im Lieferverkehr der KEP-Dienstleister gegenüber. Im Saldo entlastet die Belieferung der privaten Haushalte und damit der Ersatz der Eigenlogistik der privaten Haushalte durch die Zustellung der KEP-Dienstleister die Kölner Innenstadt um rund 2,3 Mio. Fahrzeugkilometer im Jahr.

**Tabelle 6: Fahrleistungseffekte im Pkw- und Lieferverkehr**

	Pkw-Verkehr (Mio. Fz.-km)	KEP-Lieferverkehr (Mio. Fz.-km)
<b>Kölner Innenstadt</b>	-2,5	+0,2
<b>Köln Stadtgebiet (ohne Innenstadt)</b>	-6,2	+1,5
<b>Umland</b>	-4,6	+1,4
<b>Gesamt</b>	-13,3	+3,1

Quelle: KE-CONSULT.

- Legt man für den Pkw-Verkehr und für den Lieferverkehr die durchschnittlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen je Fahrzeugkilometer (96 g/Fz.-km im Pkw-Verkehr <sup>34</sup> und 209 g/Fz.-km für Lieferwagen < 3,5 t zGG im Innerortsverkehr <sup>35</sup>) zugrunde, so ergibt sich durch den Fahrleistungsrückgang für das Beispiel Innenstadt Köln rechnerisch eine CO<sub>2</sub>-Ersparnis von rund 200 t jährlich.

Köln, den 20.03.2012

  
Dr. Judith Kurte

  
Dr. Klaus Esser

<sup>33</sup> Industrie- und Handelskammer zu Köln (IHK), Wirtschaftsregion Köln 2011, Statistischer Überblick, Köln 2011, S. 7; Stadt Köln, Stadt in Zahlen, Köln 2008, S. 100f.

<sup>34</sup> Umweltbundesamt, Daten zum Verkehr, Ausgabe 2009, Berlin 2009, S. 30f.

<sup>35</sup> Ifeu, Institut für Energie- und Umweltforschung Heidelberg GmbH, Heidelberg 2011.

## Quellenverzeichnis

Bundesministerium für Arbeit und Soziales, Nationale Strategie zur gesellschaftlichen Verantwortung von Unternehmen (Corporate Social Responsibility – CSR) –Aktionsplan CSR – der Bundesregierung, Berlin, Oktober 2010, auf: <http://www.esf.de/portal>.

Bundesministerium für Arbeit und Soziales, Nationales CSR-Forum, Gemeinsames Verständnis von Corporate Social Responsibility (CSR) in Deutschland, Berlin, April 2009, auf: <http://www.csr-in-deutschland.de>.

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS), Aktionsplan Güterverkehr und Logistik, Berlin/Bonn, Nov 2010.

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS), Weißbuch Innenstadt – Starke Zentren für unsere Städte und Gemeinden, Berlin, Bonn, Juni 2011.

Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung (Hrsg.), Verkehr in Zahlen 2011/2012, Berlin 2011.

Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie (BMWi), Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (BMU), Energiekonzept für eine umweltschonende, zuverlässige und bezahlbare Energieversorgung, Berlin, September 2010.

CB Richard Ellis GmbH, Einzelhandelsreport Köln, Köln, Juni 2009.

Europäische Kommission, Weißbuch EU Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum, Brüssel, März 2011.

Ifeu, Institut für Energie- und Umweltforschung Heidelberg GmbH, Heidelberg 2011.

Industrie- und Handelskammer zu Köln (IHK), Wirtschaftsregion Köln 2011, Statistischer Überblick, Köln 2011.

JonesLangLaSalle, Shopping im Hochfrequenzbereich: Einzelhandelsstandort Köln zieht Besucher und Investoren magisch an, Presseinformation Juli 2010.

KE-CONSULT Kurte&Esser GbR, Befragung der BIEK-Unternehmen 2008, Köln 2008.

KE-CONSULT Kurte&Esser GbR, Befragung der BIEK-Unternehmen 2010, Köln 2010.

KE-CONSULT Kurte&Esser GbR, Befragung der BIEK-Unternehmen 2011, Köln 2011.

KE-CONSULT Kurte&Esser GbR, Befragung kommunale Vertreter und Vertreter des Einzelhandels 2011, Köln 2011.

KE-CONSULT Kurte&Esser GbR, Einzelhandelserhebung, September, Köln 2011.

Kiepe, F., Thielen, H., Lebendige Städte brauchen starke Zentren, in: der städtetag, Heft 2/2011, S. 5-10.

Kraftfahrt-Bundesamt, Fahrzeugzulassungen, Bestand Fahrzeugalter 1. Januar 2009, Statistische Mitteilungen des Kraftfahrt-Bundesamtes, Mai 2009.

Leipzig Charta zur nachhaltigen europäischen Stadt, 24. Mai 2007.

Stadt Köln, Amt für Stadtentwicklung und Statistik, Einzelhandels- und Zentrenkonzept Köln 2010, Köln September 2010.

Stadt Köln, Stadt in Zahlen, Köln 2008.

Statistisches Bundesamt; Unternehmen, Beschäftigte, Umsatz und weitere betriebs- und volkswirtschaftliche Kennzahlen im Handel, Wiesbaden 2011.

Umweltbundesamt, Daten zum Verkehr, Ausgabe 2009, Berlin 2009.



Gedruckt auf chlorfrei gebleichtem Papier  
mit FSC-Zertifizierung.



---

## **Kontakt**

### **BIEK e.V.**

*Dorotheenstraße 33*

*10117 Berlin*

*Telefon 030/20 61 78-6*

*Telefax 030/20 61 78-88*

*www.biek.de · e-mail [info@biek.de](mailto:info@biek.de)*

---