



Positionspapier

ÖPNV-Integration in KEP-Logistik: Potenzial für alternative Zustellung ist vorhanden

Der Bundesverband Paket und Expresslogistik e. V. (BIEK) hat eine Untersuchung der Frage beauftragt, ob und unter welchen Bedingungen das System des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) bzw. der ÖPNV-Infrastruktur einen Beitrag zu mehr Nachhaltigkeit bei der Kurier-, Express- und Paketlogistik (KEP) auf der letzten Meile leisten kann. Derzeit werden Pakete völlig unabhängig vom ÖPNV transportiert.

Notwendige Verkehre in der Stadt müssen an Gegebenheiten angepasst werden

Paketlieferverkehre gehören zu den notwendigen Verkehren in Städten. Sie spielen schon seit vielen Jahren eine wachsende Rolle für die Versorgung der Unternehmen und der Einwohnerinnen und Einwohner von Städten. So wie der öffentliche Personennahverkehr als öffentliche Aufgabe die Mobilität der Menschen sicherstellt, so verlassen sich die Wirtschaftsbeteiligten auf die tägliche Versorgung mit Gütern durch die Paketdienste. Rund 15 Mio. Sendungen werden täglich zugestellt, fast neun Mio. davon an private Haushalte.

Andererseits stellen KEP-Dienste den Verkehr in den Städten trotz ihrer großen logistischen Effizienz vor Herausforderungen. Eine wachsende Zahl von Fahrzeugen verkehrt auf den Straßen und nutzt diese mangels geeigneter Parkplätze zum Be- und Entladen auch als Halteplatz für die Zustellung. Besonders morgens und vormittags werden die Straßen stark in Anspruch genommen.

Um Belastungen zu reduzieren, setzen die KEP-Unternehmen seit einigen Jahren verstärkt Alternativen zur klassischen Paketzustellung durch Nutzfahrzeuge ein. Eine wichtige Rolle spielt dabei die Nutzung von Mikrodepots in Kombination mit Lastenrädern, die Fahrten größerer Nutzfahrzeuge ersetzen.

Im ÖPNV ist die Situation hinsichtlich der Auslastung und Effizienz vergleichbar. Anders als der Paketverkehr verfügt der ÖPNV aber über Haltestellen und teilweise eigene Infrastruktur, die ganztägig betrieben wird. In Zeiten schwächerer Nachfrage ist hier ggf. Potenzial für neue Nutzungskonzepte, wie den Pakettransport und -umschlag, gegeben.

Basierend auf den Ergebnissen der vom BIEK in Auftrag gegebenen Studie „KEP und ÖPNV – Chance für die Letzte Meile?“¹ vertreten die Paketdienste folgende Positionen zur Frage der Integration von ÖPNV in KEP-Abläufe:

1. Machbarkeit einerseits, Ordnungsrahmen andererseits

Die Politik müsste den notwendigen rechtlichen und finanziellen Rahmen schaffen, damit der Gütertransport ein zulässiges und wirtschaftlich tragfähiges Tätigkeitsfeld von ÖPNV-Betreibern werden kann.

¹ Bogdanski, R. und Cailliau C. (2022) „KEP und ÖPNV – Chance für die letzte Meile? Untersuchung zur Nutzung von öffentlichen Nahverkehrssystemen für den Pakettransport auf der letzten Meile“ (Studie im Auftrag des Bundesverbandes Paket und Expresslogistik e. V.). Berlin. <https://www.biek.de/download.html?getFile=3035>

Über Jahrzehnte hinweg haben die Gesetzgeber von Bund und Ländern die Trennung von Personen- und Güterverkehr gefördert, weil der Personenverkehr effizienter werden sollte. Es ist ein hoch spezialisiertes System entstanden, bei dem Personen- und Güterverkehr strikt getrennt sind.

So wurde z. B. die gesamte städtische Schieneninfrastruktur nach Gesichtspunkten des Personenverkehrs gebaut. Fahrzeuge (Busse, Straßenbahnen, U- und S-Bahnen) sind für den Personentransport konstruiert und teils Jahrzehnte im Einsatz. Praktisch alle Fahrzeuge und die gesamte Schieneninfrastruktur unterliegen einer Zweckbindung für den Personentransport, weil sie für diesen Zweck mit öffentlichen Mitteln subventioniert wurden. Der Pakettransport müsste erst rechtlich zugelassen werden, bevor Pakete tatsächlich im ÖPNV transportiert werden könnten.

Technisch ist es möglich, diese Trennung aufzuheben. Die erforderlichen Investitionen werden jedoch nur aufgebracht, wenn es einen dauerhaft vorhandenen politischen Willen dazu gibt.

2. Nutzung vorhandener Infrastruktur steigert Chance zu Ergänzung von Paketverkehr und ÖPNV

Der Transport von Paketen mit dem ÖPNV sollte nur im Mischbetrieb in Fahrzeugen des ÖPNV erfolgen, sodass freie Kapazitäten des Fahrzeugbestands genutzt werden können.

Infrastruktur und Fahrzeuge des ÖPNV sind vorhanden und ganztägig im Einsatz. Freie Kapazitäten für einen ergänzenden regelmäßigen Gütertransport sind nicht auf der (Schienen-) Infrastruktur vorhanden, dafür aber in den bereits vorhandenen ÖPNV-Fahrzeugen, die im Tagesverlauf unterschiedlich stark ausgelastet sind.

Im KEP-Bereich sind die Fahrzeuge weitestgehend ausgelastet. Für zukünftige Sendungszuwächse müssen zusätzliche Fahrzeuge angeschafft werden, soweit nicht der Einsatz größerer Einheiten oder alternativer Distributionswege eine Alternative bieten. Daher ist es eine Option, zukünftige Zunahmen beim Sendungsvolumen mit ÖPNV-Fahrzeugen zu transportieren.

Das ÖPNV-Angebot ist auf die Bewältigung von Spitzenbelastungen ausgelegt. Daher bestehen systematisch Zeiträume mit untergenutzten Kapazitäten (Nebenzeiten), die für den Pakettransport im Mischbetrieb bestehender Fahrzeuge (Personen- und Gütertransport) aktiviert werden könnten.

3. Standardisierung notwendig

Standardisierte Wechselbehälter sind eine notwendige Bedingung für den Pakettransport im ÖPNV.

Die zusätzlichen Umschlagspunkte auf unterschiedliche Verkehrsmittel verlangen, dass der damit verbundene Aufwand minimiert wird. Die Transportbehälter müssen daher zur Depottechnik (Beladung der Fahrzeuge), den Fahrzeugen des Nahverkehrs, der Infrastruktur des Nahverkehrs (Bahnhöfe) und den Fahrzeugen der allerletzten Meile (bspw.



Lastenfahrräder) passen. Standardisierung erlaubt nahtlose Übergänge in der Transportkette, um Wechselbehälter direkt aus dem Verkehrsmittel des ÖPNV an z. B. ein Lastenrad zu übergeben. Eine derartige Kompatibilität ist derzeit noch nicht gegeben.

4. ÖPNV-Nutzung für KEP-Verkehr erhöht Chancen, in Städten alternative Zustellkonzepte zu etablieren

Die Integration des ÖPNV in die KEP-Verkehre kann die Umsetzung von alternativen Zustellkonzepten auch in kleineren Städten in Ballungsräumen ermöglichen, wenn diese über den Schienenverkehr erschlossen sind.

Im Zuge der Nutzung von ÖPNV-Fahrzeugen für den Pakettransport können geeignete Bahnhöfe von S- und Regionalbahnen als Mikrodepot-Standorte dienen, um in kleineren Zentren in Ballungsgebieten Sendungen mit Lastenrädern zuzustellen. Analog zu Mobilitätsstationen für den Personenverkehr können hier geeignete Infrastrukturen für Güterverkehr entstehen.

Paketstationen erlauben es, die Fahrten von klassischen Transportern bei der Zustellung zu verringern, indem konsolidiert eine Paketstation anstelle einer Vielzahl von Haustüradressen angefahren wird. Daher sollten nach Möglichkeit anbieteroffene Paketstationen an Haltestellen und Bahnhöfen, zu denen Pakete mit ÖPNV-Fahrzeugen befördert werden, errichtet werden. Die Zustellung an Paketstationen kann auch in Neben- oder Abendzeiten erfolgen. Damit wird auch die Straßeninfrastruktur entlastet. Allerdings eignen sich zeitkritische Sendungen für diese Art der Zustellung nicht.

Die Integration von ÖPNV in die KEP-Logistik könnte darüber hinaus neue Organisationsformen der Vertragspartnerschaft erlauben, die es örtlichen Unternehmen ermöglichen, in der Güterzustellung tätig zu werden. Denkbar wäre, niederschwellig Unternehmen auf örtlicher Ebene einzusetzen, da sie erheblich geringere Anforderungen an die benötigten Transportmittel (Lastenräder statt klassischer Transporter) erfüllen müssten.

5. ÖPNV bietet Chancen, Lieferfahrten auf der „vorletzten“ Meile zu verringern, indem Fahrzeuge zu rollenden Mikrodepots werden

Die vorletzte Meile kann durch bestehende Fahrtangebote des Schienen-ÖPNV ersetzt werden.

Da nicht alle Zustellgebiete in direkter Nachbarschaft zu den Depots liegen, gibt es Anfahrtswege hin zu den Zustellgebieten (die sog. „vorletzte“ Meile). Der ÖPNV-Transport könnte diese Anfahrtswege ersetzen, indem die Fahrzeuge des ÖPNV sozusagen als rollende Mikrodepots eingesetzt werden. Auf diese Weise könnten emissionsarme Konzepte, wie die Zustellung mit dem Lastenrad, noch breitere Anwendung finden.