

Citylogistik für Kurier

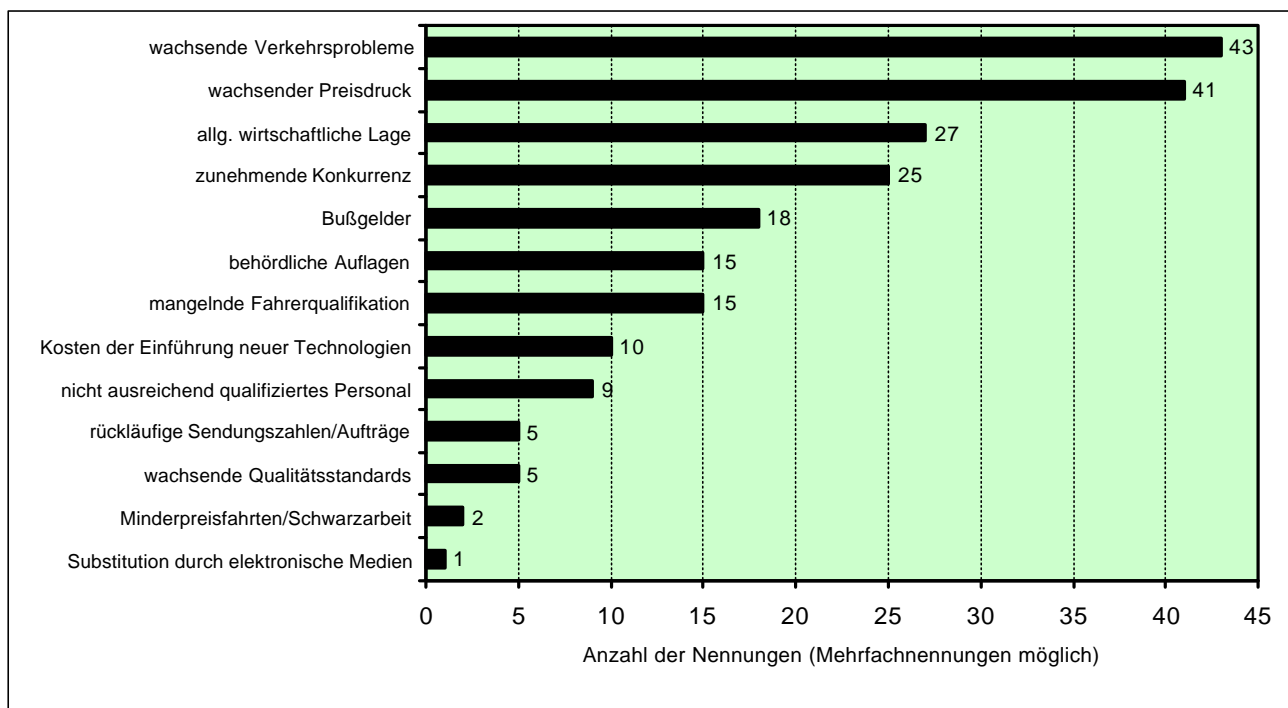
Bündelungspotential bei KEP-Diensten:

Die unter dem Begriff Citylogistik zusammengefassten Versuche, den Verkehr in den Innenstädten zu verringern, haben die KEP-Branche erfasst. Bisher waren es vor allem Speditionen, die Lieferungen bündelten, um effizienter auszuliefern und damit weniger Verkehr und geringere Kosten zu produzieren. Jetzt gibt es in Gütersloh, Nürnberg und Köln Versuche, KEP-Dienste in Stadtlogistik-Projekte einzubeziehen. Allerdings ist es umstritten, ob bei Kurierdiensten angesichts der Kundenforderungen überhaupt Bündelungspotentiale vorhanden sind. Eine Studie der Technischen Universität Hamburg-Harburg hat hierzu erstmals Fakten gesammelt.

In ihrem Projekt »Stadtlogistik - Stadtkurier in Harnburg« haben die Forscher um Professor Dieter Läßle einen regionalen Branchenüberblick geschaffen. Die vom Bundesverkehrsministerium geförderte Studie hatte drei wesentliche Teile: die Befragung von KEP-Diensten und von Kunden sowie eine Analyse der Transportstruktur von Stadtkurieren. Daraus ergaben sich Handlungs- und Gestaltungsansätze für Citylogistik-Projekte, die KEP-Dienste einbeziehen.

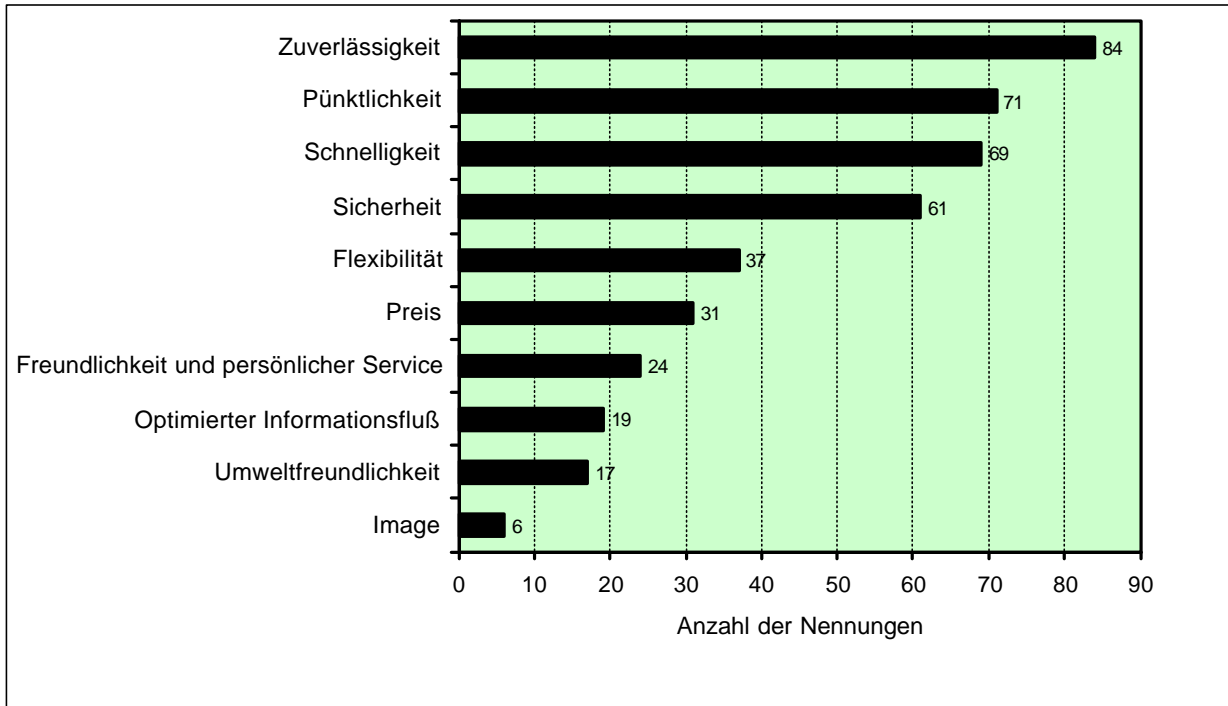
Die erste Befragung richtete sich an die KEP-Firmen selbst. 120 Unternehmen in Hamburg erhielten eine Fragebogen. 56 haben ihn beantwortet. Danach sehen sich 80 Prozent der Stadtkurier vor allem von wachsenden Verkehrsproblemen bedroht. Ihr größtes Verkehrsproblem ist das Parken und Halten. Zwar existieren für den Lieferverkehr extra gekennzeichnete Haltezonen. Diese seien jedoch meistens von anderen Fahrzeugen blockiert. KEP-Dienste müssten daher in zweiter Reihe parken, auch wenn das den Verkehrsfluss behindere. Und die Ordnungspolitik entschärft diese Situation nicht. Die Polizei lässt nicht abschleppen, sondern sie verteilt »nur« Knöllchen. Das nehmen die KEP-Dienste hin.

Problemhäufigkeiten für Kurier



Die zweite Befragung bestand aus Telefoninterviews mit 100 KEP-Kunden in den Stadtteilen Hamburg-Altona und Alsterdorf. Sie ergab, dass Kurierkunden durchaus umweltbewusste Transporte bevorzugen würden, wie etwa den vermehrten Einsatz von Bikern oder Walkern. Sie sind aber nicht bereit, dafür mehr zu zahlen als für den herkömmlichen Transport. Die Kunden gaben an, dass nicht alle Sendungen zeitlich eng terminiert werden müssen. Demnach bestehen aus ihrer Sicht Bündelungspotentiale.

Kriterien der KEP-Kunden



Für die Analyse der Transportstruktur und -verflechtung standen den Forschern rund 22.000 Auftragsdaten aus einer Woche zur Verfügung. Sie stammten von weniger als einem halben Dutzend ausgewählter Dienste. Die durchschnittliche Luftlinienentfernung vom Versender zum Empfänger einer Kuriersendung beträgt danach fünf Kilometer. Mehr als ein Viertel aller Stadtkuriersendungen werden weniger als zwei Kilometer weit transportiert. Mit 6,5 Kilometern legen Pkw-Kuriere durchschnittlich doppelt so lange Strecken zurück wie Fahrradkuriere mit 3,1 Kilometern.

Die Analyse hat gezeigt, dass sich die wichtigsten Kunden- und Transportbeziehungen auf wenige Stadtteile konzentrieren. Das sind vor allem Stadtteile, in denen Fahrradkuriere eingesetzt werden. Dazu gehören Gebiete der inneren Stadt, die direkt an die Binnen- und Außenalster grenzen, und die Stadtteile Eimsbüttel, Altona, Altstadt, Ottensen, Bahrenfeld sowie Hammerbrook. Der Hamburger Süden ist nur von geringer Bedeutung.

Die aufgrund der Analyse erstellten Modellrechnungen haben ergeben, dass bei bis zu 40 Prozent der Stadtkuriersendungen Bündelungspotentiale existieren. Die Optimierungs-Chancen sind in den einzelnen Stadtteilen sehr unterschiedlich. Sie steigen, wenn nicht nur innerhalb einer Firma optimiert wird, sondern wenn Unternehmen kooperieren. Die Autoren der Studie gehen davon aus, dass mit Hilfe von Stadtteildepots oder auch mobiler Depots Transporte gebündelt werden können. Die größten Potentiale sehen sie dafür in der inneren Stadt. Bei der Kooperation von Kurieren könnte eine unternehmensübergreifende Auftragsvermittlung unnötige Transporte vermeiden. Die Stadtkuriere sollten nicht nur untereinander, sondern auch mit bundesweit und international arbeitenden Express- und Paketdiensten kooperieren. So könne das Leistungsangebot verbessert werden, beispielsweise durch neue, zeitlich festgelegte Angebote zu besonderen Tarifen, durch Zustelldienste oder durch die Übernahme postalischer Dienste. *Jürgen Glaser*

Näheres unter glaser@tu-harburg.de