

Alternative Lieferkonzepte beliebt

In einer Befragung der Logistikberatung BR Consulting äußerten sich KEP-Dienstleister und Verlager zu künftigen Technologien und Chancen auf der letzten Meile. Fünf Faktoren sind ausschlaggebend.



Von Friederike Hoppe

Die Coronakrise hat dem E-Commerce in Deutschland einen kräftigen Wachstumsschub beschert. Weil die Geschäfte während des Lockdowns geschlossen waren, bestellten die Menschen vermehrt online. Vor allem Waren des täglichen Bedarfs wie Lebensmittel, Tierbedarf, Medikamente oder Drogerieprodukte wurden häufiger im Internet bestellt als vor der Pandemie, resümierte der Bundesverband E-Commerce und Versandhandel Deutschland (BEVH) für das Jahr 2020.

Nach Berechnungen des Bundesverbandes Paket und Expresslogistik (BIEK) könnte das Sendungsvolumen bis 2023 jährlich um 4,7 Prozent wachsen. Das würde in vier Jahren ein Aufkommen von 4,4 Milliarden Sendungen bedeuten und die KEP-Branche und den Stückgutbereich vor neue Herausforderungen stellen. Denn auch in Zukunft scheint ein Zurück zu den Bestellmengen wie vor der Pandemie unwahrscheinlich. Die Menschen haben ihre Gewohnheiten und das Bestellverhalten angepasst. Das verändert die Stadtlogistik.

Nach einer Studie der Unternehmensberatung BR Consulting aus Bayern besteht die Gefahr, dass der Transportmarkt diesen Größen nicht mehr standhalten kann. Denn der Fahrerangel in der Branche und das erhöhte Verkehrsaufkommen könnten die Zustellung von Gütern künftig erschweren. In der Befragung unter rund 100 Logistikunternehmen und Verladern aus Deutschland und Österreich zeichnete sich kein absoluter Trend der Belieferungsstrategien ab, dennoch dominierten fünf Merkmale die Zustellung in Metropolregionen.

1. Trend zu alternativen Belieferungskonzepten

40 Prozent der befragten Logistikdienstleister gaben an, dass sie sich mit alternativen Belieferungskonzepten für Metropolregionen in Deutschland beschäftigen. Rund 33 Prozent verneinten, und 26 Prozent hatten sich bereits teilweise damit beschäftigt.

2. Großteil in Berlin und Hamburg umgesetzt

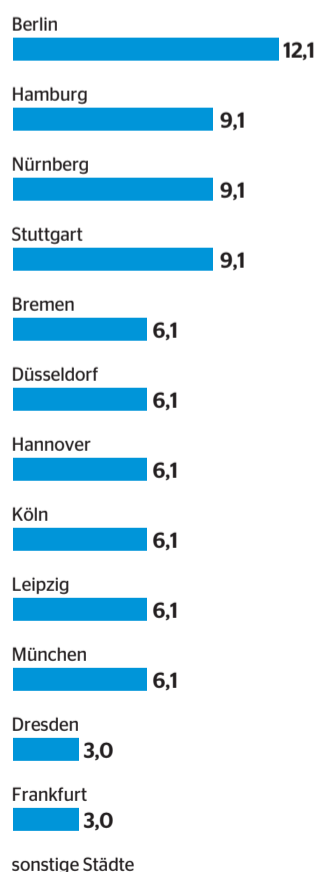
Die Frage, ob alternative Belieferungskonzepte bereits umgesetzt wurden, bejahten 53,3 Prozent der befragten KEP-Dienste und Speditionen. Berlin und Hamburg gehörten dabei zu den Städten, in denen ein Großteil der Unternehmenskonzepte erfolgreich realisiert wurde.

Ergebnisse der Befragung

Im Rahmen einer Studie der Unternehmensberatung BR Consulting wurden 106 Dienstleister und Verlager aus Deutschland und Österreich befragt, wie und in welcher Art sie alternative Belieferungskonzepte in Metropolregionen nutzen. Aus den Befragungsergebnissen ergaben sich fünf Trends.

In Großstädten präsent

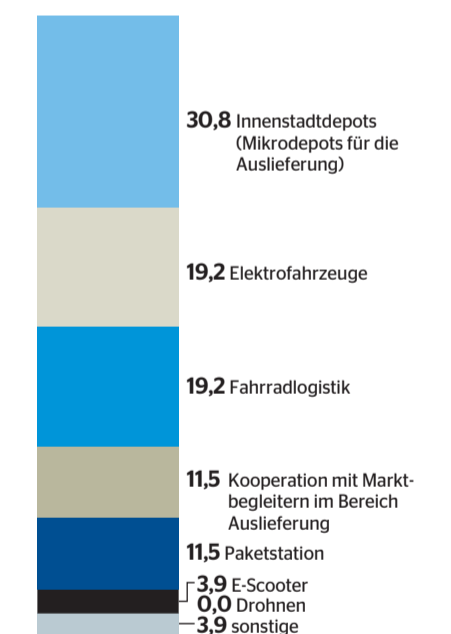
„In welchen Städten/Regionen wurden alternative Belieferungskonzepte bereits erfolgreich umgesetzt bzw. konzipiert?“ Anteil in Prozent



Quelle: BR Consulting, Studie 2020/21 „Befierungsstrategien in Metropolregionen“ / Grafik: DVZ

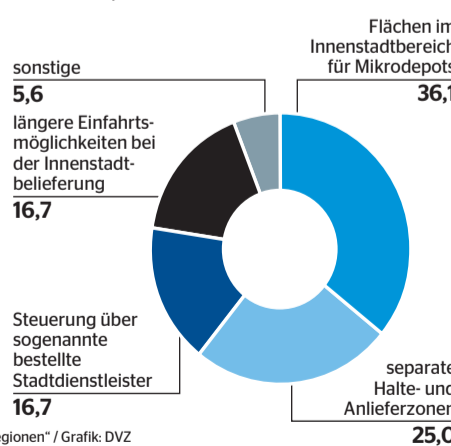
Mikrodepots haben Potenzial

„Welche Themen/Techniken wurden dabei umgesetzt?“, Anteil in Prozent



Die Politik kann helfen

„Was könnte Ihrer Meinung nach für eine positive Entwicklung aus der Sicht der Städte und Kommunen unternommen werden?“ Anteil in Prozent



3. Innenstadtdepots überwiegen

Neue Ansätze wie Mikrodepots in der Innenstadt machten ein Drittel der Belieferungsstrategien aus. Dem folgten Elektrofahrzeuge und die Auslieferung mit dem Fahrrad, das rund 19 Prozent der befragten Unternehmen nutzten.

4. IT-Vernetzung relevant

Aus Sicht der befragten Unternehmen waren IT-Vernetzung, die regionale Nähe in der Zustellregion und ein vertretbares Abrechnungsmodell Voraussetzungen für eine Kooperation mit Marktbegleitern.

5. Unterstützung der Städte mit Mikrodepots

Rund 36 Prozent der befragten Unternehmen hielten Flächen in Innenstädten für Mikrodepots für notwendig. 25 Prozent sprachen sich für separate Halte- und Anlieferzonen aus. Auch die Steuerung über bestellte Stadtdienstleister und längere Einfahrtsmöglichkeiten bei der Innenstadtbeflieferung könnten aus Sicht der Unternehmen zur positiven Entwicklung von Städten und Kommunen beitragen. Unter den Verladern wurden Unternehmen aus den Branchen Automotive, Chemie, Bau, Konsumgüter, metallverarbeitende Unternehmen sowie Unternehmen aus der Forst- und Landwirtschaft befragt. Zwei Drittel (66,7 Prozent) gaben an, dass alternative Belieferungsstrategien für Metropolregionen bei der Vergabe an Logistikdienstleister eine mittelwichtige Rolle spielen. Paketstationen und Innenstadtdepots machten jeweils ein Drittel ihrer Belieferungsstrategien mit Logistikdienstleistern aus. Dennoch konnte sich über die Hälfte der Verlager nicht vorstellen, die Belieferung in Metropolregionen künftig selbst zu organisieren, da sie ihr Aufkommen als zu gering einschätzten.

Handelsunternehmen mit hohem Sendungsvolumen und einer Priorität auf Kundenzufriedenheit könnten ihre Wettbewerbsposition positiv beeinflussen, so die Autoren der Studie, wenn diese einen Zustellservice in ihr Unternehmen integrierten. So könnten mehr Pakete pro Fahrzeug transportiert werden und die Kosten für die eigene Zustellung sinken.

Welche Lösungen sich künftig in der Citylogistik etablieren könnten, das diskutieren Experten am 25. März auf dem vierten Forum der Reihe Zukunftslabor Mobilität. Anmeldungen sind möglich unter: www.the-klu.org/landingpages/forum-zukunftslabor-mobilitaet

Unterstützt von



Sponsoren



in Kooperation mit



Die Serie Metropolitan Logistic der DVZ stellt Trends und Entwicklungen vor, die künftig die Versorgungskonzepte der Ballungsräume verändern werden. www.metropolitanlogistic.de