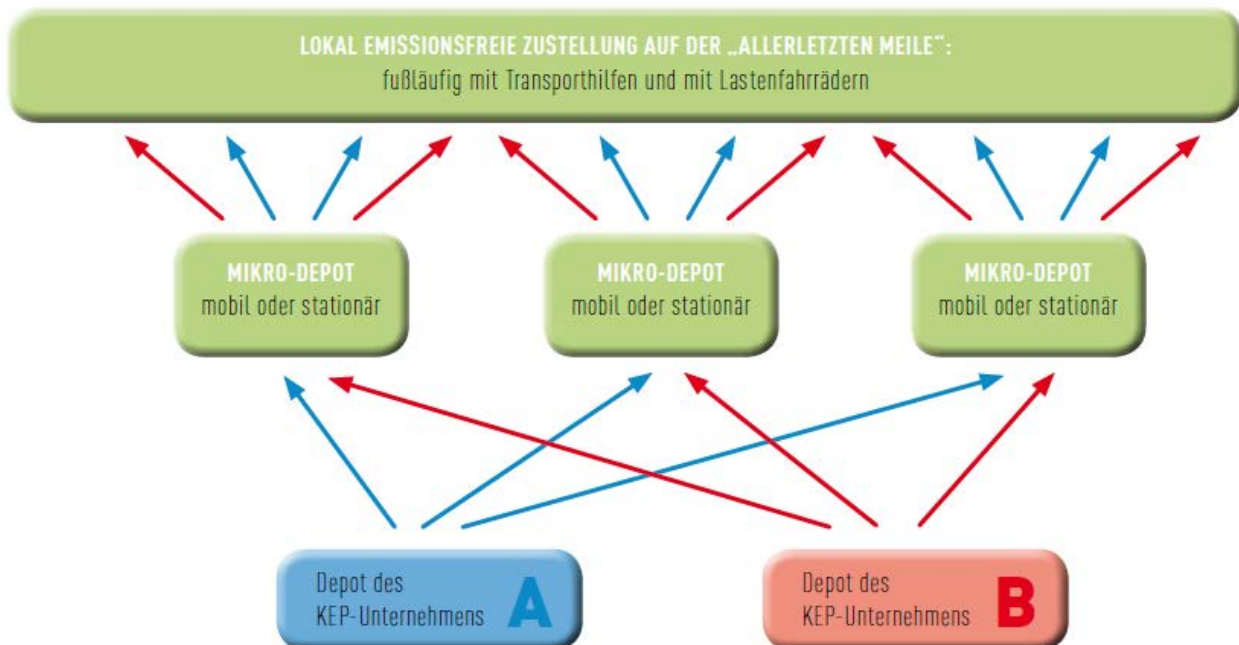


Prof. Dr.-Ing. Ralf Bogdanski
 Nuremberg Campus of Technology (NCT)
 Forschungsbereich Urbane Technologien
 mailto: ralf.bogdanski@th-nuernberg.de

Pilotprojekt
 zur Nachhaltigen Stadtlogistik durch KEP-Dienste mit dem Mikro-Depot-
 Konzept auf dem Gebiet der Stadt Nürnberg
 April 2016 bis Oktober 2017

Die Kurier-, Express- und Paket-Branche (KEP) ist in Deutschland in einem beständigen Wachstum begriffen, ein großer Teil der Logistik auf der sog. „Letzten Meile“ findet in städtischen Ballungsräumen statt. Die dadurch entstehenden Lieferverkehre konkurrieren mit den ebenfalls stark zunehmenden motorisierten Individualverkehren sowie dem öffentlichen Personennahverkehr um die Flächen des Öffentlichen Raumes und belasten die Umwelt mit Stickoxid- und Feinstaubemissionen, so auch in Nürnberg.

Mikro-Depots sind an geeigneten Orten in den Zustellbezirken von KEP-Diensten abgestellte Container oder geeignete Immobilien, welche das Bestücken von Lastenfahrrädern oder fußläufigen Transporthilfen ermöglichen. Mikro-Depots können kooperativ genutzt werden, wenn die Zustellung und Abholung von Sendungen in der Verantwortung des jeweiligen KEP-Dienstes bleibt und eine Vermischung von Sendungen im Mikro-Depot durch geeignete Maßnahmen ausgeschlossen ist. Mithilfe eines Mikro-Depots kann die eigentliche Zustellung oder Abholung auf einer „Allerletzten Meile“ mit lokal emissionsfreien Lastenfahrrädern in effizienter Art und Weise erfolgen.



Ziel des Pilotprojektes in Nürnberg war der Nachweis der Praxistauglichkeit des Konzeptes und der Erreichung der ökologischen, ökonomischen und sozialen Ziele der beteiligten KEP-Unternehmen und der Stadt Nürnberg. Im Versuchsaufbau sollte daher eine auf der „Letzten Meile“ emissionsfreie Ver- und Entsorgung von Einzelhandel, Gewerbetreibenden und Privatpersonen mit Paketen realisiert werden,

bei gleichbleibender logistischer Servicequalität. Insbesondere bei in Zukunft drohenden Einfahrverboten für Dieselfahrzeugen in deutsche Innenstädte wurde damit ein wichtiger Beitrag zur Sicherung der Geschäftsgrundlagen von Einzelhandel und Gewerbe sowie einer logistischen Grundversorgung von Privatpersonen mit Waren geleistet. Das Pilotprojekt wurde von der Technischen Hochschule Nürnberg geleitet und in Kooperation mit den KEP-Unternehmen DPD und GLS sowie dem CNA Neuer Adler e.V. realisiert, finanziert und unterstützt wurde es vom Bayerischen Staatsministerium des Inneren, für Bau und Verkehr, der Stadt Nürnberg und der IHK Nürnberg für Mittelfranken. Bereits vor dem offiziellen Projektende wurde der Pilotbetrieb erfolgreich in einen dauerhaften Geschäftsbetrieb überführt, mit fortlaufender Ausweitung der Zustellgebiete.

Das Teilgebiet „Innenstadt“ wird von GLS bedient, insbesondere innerhalb der Fußgängerzone. Hier ist die nachhaltige Sicherstellung der Geschäftsgrundlagen und der Wettbewerbsfähigkeit des nicht filialisierten Einzelhandels im Fokus. Dabei war die Sicherheit der Fußgänger zu gewährleisten, weiterhin wurden die Emissionsreduzierung der Luftschadstoffe und die ökonomische Nachhaltigkeit des Konzeptes erforscht. Als Mikro-Depot dient ein geeignetes ehemaliges Ladengeschäft in einer Randlage der Fußgängerzone (als sogenannte „B-Lage“ für den Einzelhandel nicht mehr attraktiv genug).

Das Teilgebiet „Südstadt“ wird von DPD bedient, ein Stadtgebiet mit hoher Einwohnerdichte und hohem Verkehrsaufkommen. Hier sind die Versorgung von Privatpersonen mit Paketen, eine Emissionsreduzierung der Luftschadstoffe und eine Reduzierung der verkehrlichen Belastung im Fokus. Weiterhin wurde die ökonomische Nachhaltigkeit des Konzeptes erforscht. Als Mikro-Depot dient hier das Kellergeschoss einer Gewerbeimmobilie („Nürbanum“), erreichbar über einen Lastenaufzug.

Die Stadt Nürnberg unterstützte das Projekt bei der Standortsuche für Mikro-Depots und mit den erforderlichen Genehmigungen für den Einsatz der Lastenfahrräder im Stadtgebiet. Die TH Nürnberg konnte anhand umfangreicher Datenerhebungen eine systematische stadtgeografische Vorauswahl geeigneter Zustellgebiete vornehmen und durch anschließende Zeitreihenanalysen der Sendungsstrukturen in diesen Gebieten die Wirtschaftlichkeit des Konzeptes nachweisen.

Dies hat sich in umfangreichen Fahrversuchen auch bestätigt, so dass ein operativer Feldtest bereits im Dezember 2016 aufgenommen wurde und der offizielle Pilotbetrieb am 16.03.2017 in beiden Teilgebieten begann.

Der Ersetzungsgrad konventioneller Zustellfahrzeuge durch Lastenfahrräder beträgt in den umgestellten Gebieten seither nahezu 1:1.



Presstetermin am 16.03.2017: Wirtschaftsreferent Dr. Fraas, Innenminister Hermann, Bürgermeister Vogel

Eingesetzt werden in den derzeitigen Zustellgebieten acht Lastenfahrräder mit einem Ladevolumen von 1,5m³ und 150-200kg Zuladung (ca. 100-110 Sendungen), welche sieben konventionelle Zustellfahrzeuge ersetzen. Dies spart 65kg Stickoxide, 8kg Feinstaub und 56t Treibhausgase jährlich ein, ein wichtiger Beitrag zum Luftreinhalteplan und zu den Klimaschutzzielen der Stadt Nürnberg. Weitere Vorteile des Konzeptes sind der geringere Verkehrsflächenbedarf der Lastenräder (z.B. kein Parken in zweiter Reihe), der Entfall von Lärmemissionen und ein hohe sozioökonomische Akzeptanz seitens der Bevölkerung. Täglich werden in allen Zustellgebieten ca. 800-900 Sendungen lokal emissionsfrei ausgeliefert.

Ein kritischer Erfolgsfaktor des Konzeptes ist die Verfügbarkeit geeigneter Mikro-Depot-Standorte im Stadtgebiet. Das Projekt in Nürnberg setzt auf stationäre Mikro-Depots, die keine Stellfläche im Öffentlichen Raum beanspruchen und unter dem Gebot der Wirtschaftlichkeit in geeigneten Bestandsimmobilien implementiert werden konnten. Es war (und ist) es nicht einfach, in den strukturell geeigneten Zustellgebieten logistisch geeignete Objekte zu akzeptablen Kosten zu finden. Daher werden künftig bei einer Ausweitung des Konzeptes auch mobile Mikro-Depots untersucht werden müssen (Container, wie sie z.B. von UPS in Hamburg bereits eingesetzt werden, was derzeit jedoch im Öffentlichen Raum nicht dauerhaft rechtssicher ist und negative stadtplanerische Implikationen beinhaltet kann), weiterhin aber auch die logistische Nutzung von Tiefgaragen und Parkhäusern.