

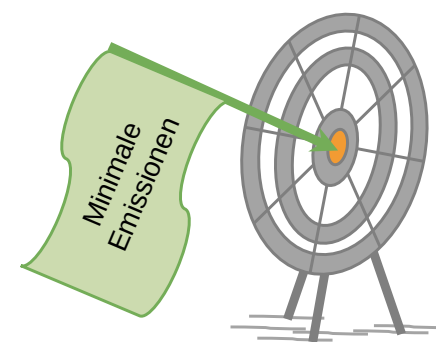
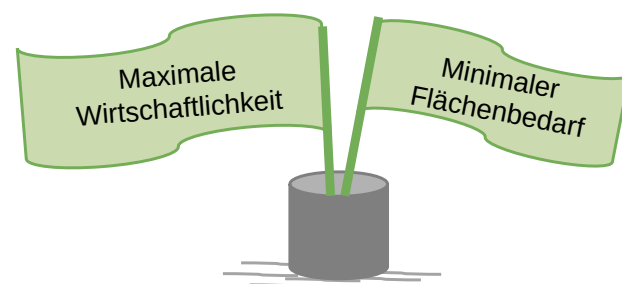
# NACHHALTIGE CITY-LOGISTIK-KONZEPTE +

## Wie können nachhaltige City-Logistik-Konzepte kooperativ geplant werden?

Im Rahmen von Logist.plus wurde eine **Methodik zur Entwicklung von City-Logistik-Konzepten** in enger Zusammenarbeit mit öffentlichen und privaten Akteuren erarbeitet. Nach Festlegung des Szenarios und der Planungsziele können durch Kombination der Systembausteine verschiedene City-Logistik-Konzepte generiert und bewertet werden. Als Informationsgrundlage wurden für jeden Systembaustein **Steckbriefe** erstellt, die Definitionen und konkrete Erfolgsfaktoren basierend auf Literaturanalysen enthalten. Die Steckbriefe sind über die Projektwebsite abrufbar.

### City-Logistik-Strategie

Vision und Festlegung der Planungsziele



### Szenariobeschreibung

Definition und Beschreibung vom geographischen Betrachtungsgebiet und relevanten Transportgütern

Niedrige Flächenverfügbarkeit

Hohe Bevölkerungsdichte

Viele Sendungen

Dicht bebaut, enge Straßen



### Konzeptentwicklung

Auswahl von Konzeptbausteinen mit Hilfe des morphologischen Kastens

	City-Ebene		Mikro-Ebene			
	Multi-user	Single-user	Multi-user	Single-user		
Umschlag / Konsolidierung	nein		Stationär	Mobil		
Transport zu urbaner Ebene	LKW	E-LKW	Schiene	Schiff		
Transport zu Mikro-Ebene	Van		E-Van			
Transport zum Warenübergabepunkt	Van	E-Van	LKW	E-LKW	Lastenrad	Zu Fuß
Restriktionen, kostenorientiert	Keine		City-Maut			
Restriktionen, emissionsorientiert	Keine		Zero-Emission-Zone			
Restriktionen, verkehrsflussorientiert	Nein	Ladezonen	Anlieferzeitfenster	Gebietsspediteure		
Warenübergabe	An Sammelpunkt					
	An Endkunde	Von Personen betrieben		Kontaktlos		
Retoure	Single-user		Multi-user			
	Nein	In Warenübergabeprozess integrieren		Ab Endkunde		
Kooperation im Umschlag	Keine Kooperation		Mit Unternehmen		Mit öffentlichen Akteuren	
			Auf Mikro-Ebene		Auf City-Ebene	
Kooperation im Transport	Keine Kooperation		Mit Unternehmen			

### MIKRO-HUB

Varianten: Mobil vs. Stationär, Multi-user vs. Single-user  
Lieferverkehrsart: KEP, hauptsächlich B2C

kleine, engmaschig verteilte Flächenarten, die ca. 20 m<sup>2</sup> groß sind und sich in einem urbanen, dichtbesiedelten Gebiet befinden. Auf diesen Flächen werden u.a. der Warenumschlag, die Zwischenlagerung sowie das Beladen der Zustellfahrzeuge ausgeführt.

#### Erfolgsfaktoren

**Produktgruppe**  
Pakete (leicht und klein), meist nur Sendungen bis zur Größenklasse M (ca. 60x30x15 cm)

**Sendungsaufkommen**  
viele Sendungen und viele Kunden; pro Mikro-Hub 120-250 Pakete pro Tag

**Bevölkerungsdichte**  
Hoch

**Flächenverfügbarkeit**  
Niedrig

**Quartierstyp**  
Kein reines Wohngebiet (baurechl. Gründe)

#### Mietpreis pro Monat

Max. 7 €/m<sup>2</sup>

**Single-User Lösung**  
Mobile Lösungen als Präferenz sofern keine öffentliche Unterstützung; Wechselbrücken ab 250 Pakete/Tag, Anhänger ab 120 Pakete/Tag

**Multi-User Lösung**  
Stationärer Hub (Immobilie) präferiert von Kommunen, neutraler Betreiber, bspw. Kommune / kommunales Unternehmen

**Verkehrliche Erschließung**  
Straßen befahrbar für LKW mit < 18t Höchstgewicht, keine Konkurrenz mit bspw. Anwohnerparken

#### Unterstützende Maßnahmen durch öffentliche Akteure

- Ausnahmegenehmigungen für Lastenräder in Fußgängerzonen / Lieferzeiträumen
- Sicherung zukünftiger Flächen in Bebauungsplänen
- Kommunale Flächenbereitstellung, bspw. Kommunale Parkhäuser
- Konsequenter Winterdienst auf Radwegen

### Shortlist mit Logistikkonzepten

### Simulation, Entscheidung für Logistikkonzept, Feinplanung und Implementierung

GEFÖRDERT VOM



PARTNERINSTITUTIONEN:



ERARBEITET DURCH:

