



Das zukunftsorientierte
ganzheitliche und kundenzentrierte
Logistikkonzept
für Karlsruhe und die Region



Erlebniswelt Karlsruhe City?



Lieferverkehr hat einen negativen Einfluss auf die Erlebniswelt

Erlebniswelt Karlsruhe City?

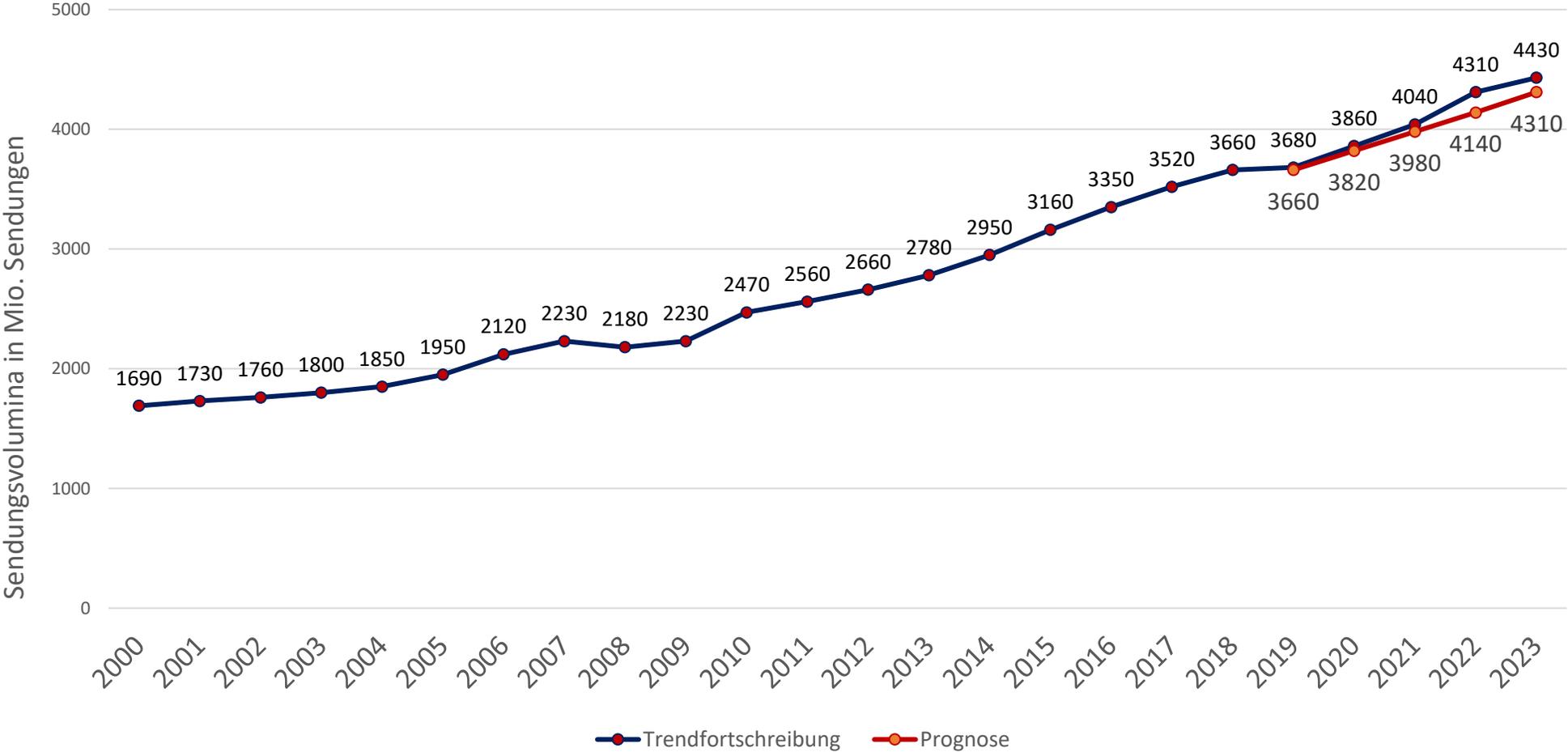
Karlsruhe:
beidseitige
Blockade der
Fahrradspuren



© Foto: MARLO

Lieferverkehr behindert andere Verkehrsteilnehmer und stellt ein Sicherheitsrisiko dar.

Prognostizierte Entwicklung der KEP-Sendungsvolumina in Deutschland



Quelle: KEP-Studie 2019 – Analyse des Marktes in Deutschland, Bundesverband Paket- u. Expresslogistik, Köln, 2019

Der KEP Markt in Deutschland wächst weiter. Der Haupttreiber hierfür ist vor allem der Online Handel.

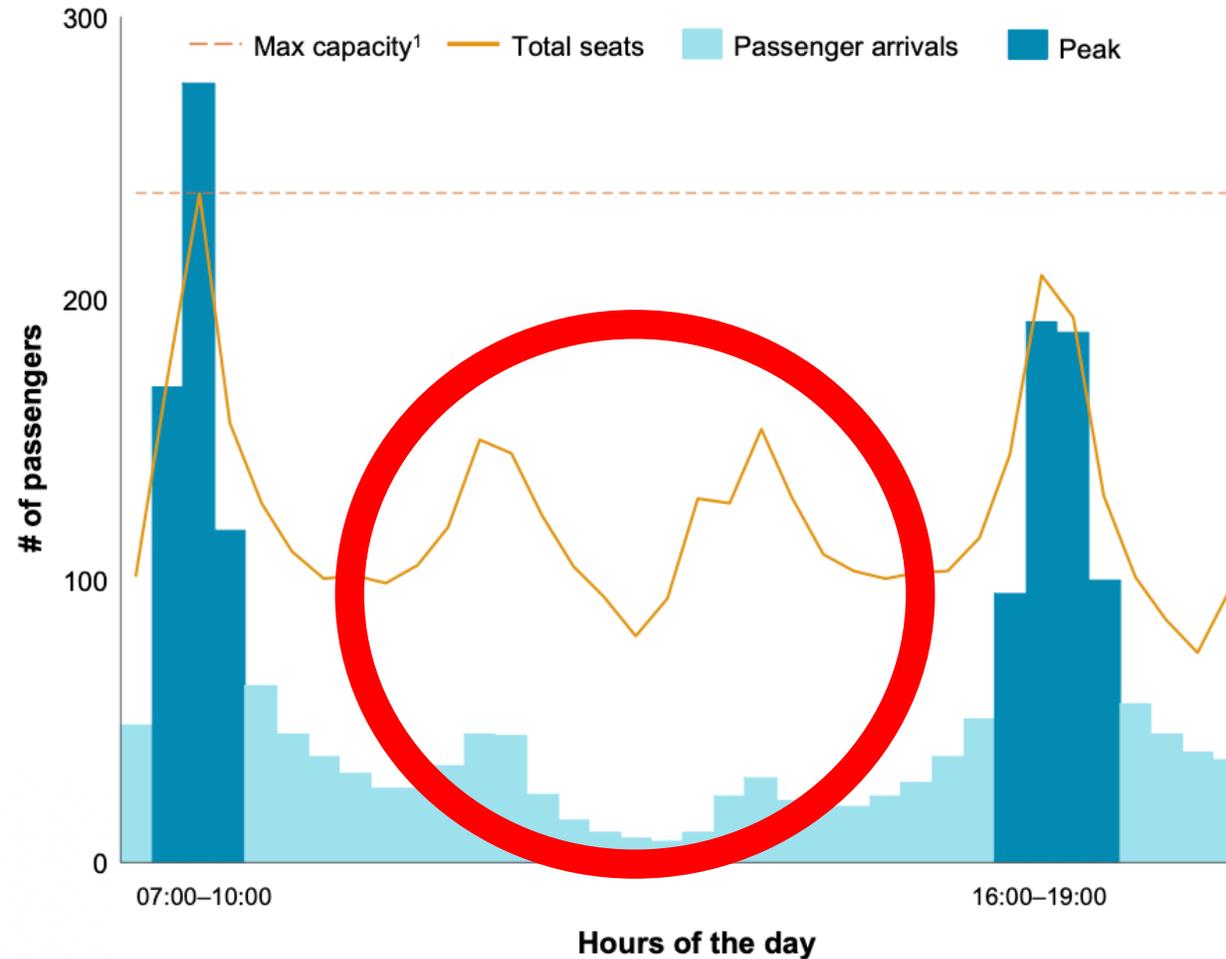
Prognose der Entwicklung in Karlsruhe



Quelle: Hochschule Offenburg, Anforderungen an die innerstädtische Paketlogistik der Bewohner von Karlsruhe, 2020

In Karlsruhe ist im Jahre 2023 mit einem Paketaufkommen von 15,9 Mio. zu rechnen. Pro Einwohner und Jahr werden somit im Schnitt 51 Pakete zugestellt.

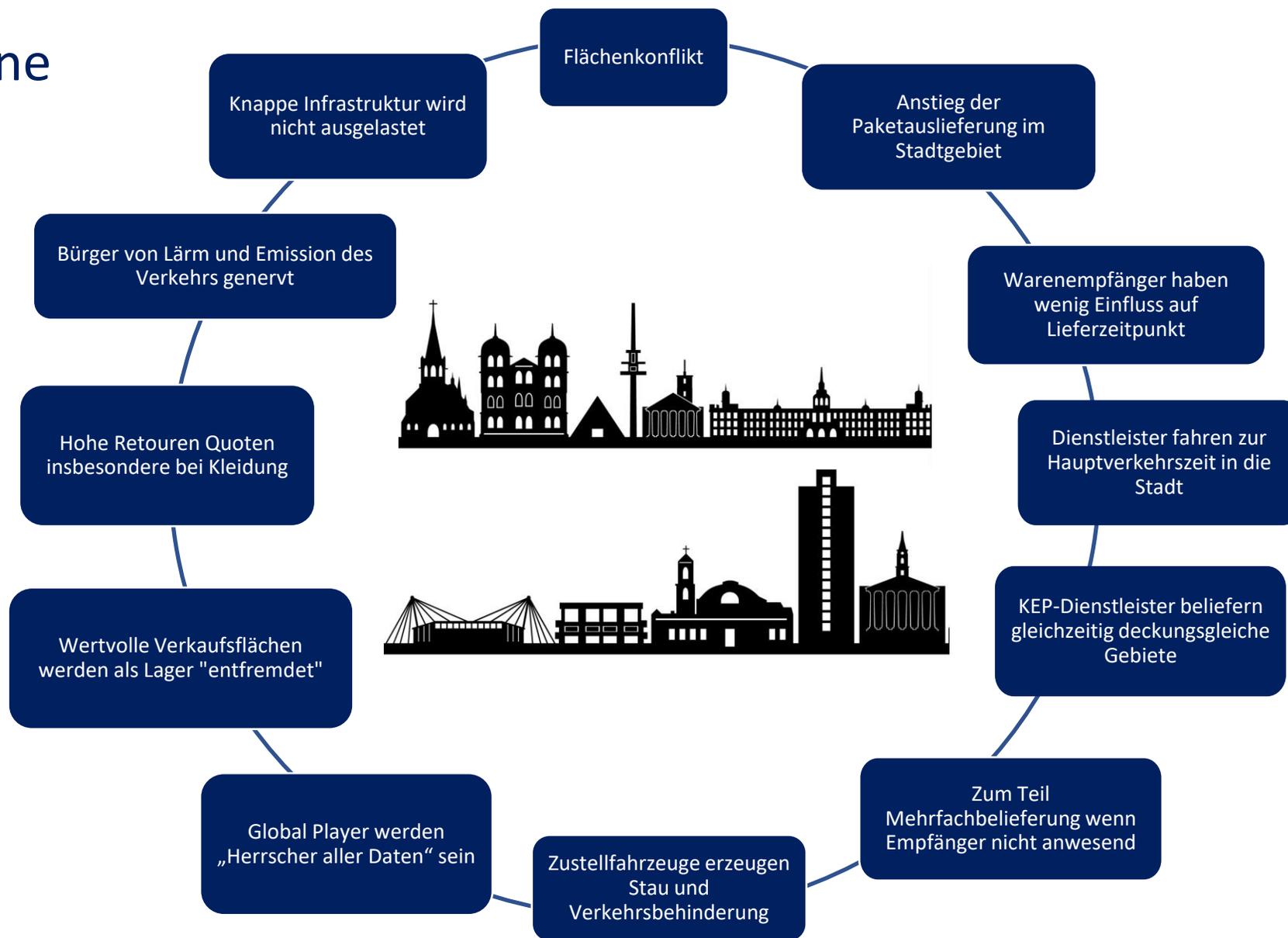
Verkehrsaufkommen in London



Quelle: Oliver Wyman, Mobility 2040, 2017

Knappe Infrastruktur wird nicht ausgenutzt.

Momentane Situation



Straßen sind komplett mit LKWs und Zustellfahrzeugen überfüllt wodurch die innerstädtische Lebensqualität reduziert wird!

„Die Stadtqualität steht für uns an erster Stelle und innovative Logistik- und Lieferkonzepte können einen wichtigen Beitrag dazu leisten, Verkehrsbelastungen zu reduzieren“.

Daniel Fluhrer
Bürgermeister Stadt Karlsruhe



3 strategische Stoßrichtungen für die Stadt Karlsruhe

Citylogistik muss effizienter werden!

Citylogistik muss für die Stadt verträglicher werden!

Wir gestalten unsere Zukunft!



Stoßrichtung „Citylogistik muss effizienter werden“

- Basis für erfolgreiche Konzepte sind aussagefähige Daten und Kenntnisse der Prozesse
- Städtische Logistikkonzepte benötigen zentral gelegene Flächen zum Be- und entladen (z.B. Ladezonen und Umschlagpunkte, Parkplätze etc.)
- Umschlagsorte in Form von z. B. Mikrodepots, Cityhubs und regionale Verteilerzentren sind essenziell
- Bündelung von Logistikströmen in jeder Stufe spart Lieferverkehr
- Anreize für Bündelung von Fahrten und Umstieg auf Lastenräder sichern Kostenvorteile
- Prozess muss durch geeignete IT Werkzeuge unterstützt werden
- Aktive Steuerung des gesamten Verkehrsflusses durch neue Methoden



Stoßrichtung „Citylogistik muss für die Stadt verträglicher werden“

- Städtische Logistikkonzepte benötigen Flächen, die sich in das Stadtbild integrieren lassen
- Letzte Meile muss emissionsfrei sein
- Bündelung von Logistikströmen in jeder Stufe spart Lieferverkehr
- Einzelhändler können von der Verteilung profitieren
- Verschiebung des Verkehrs in Zeiten mit geringer Auslastung
- Lärm durch Lieferverkehr muss reduziert werden



Stoßrichtung „Wir gestalten unsere Zukunft“

- **Stadt nimmt eine Steuerungsrolle ein:**
 - Bußgeld für Parkende in 2. Reihe deutlich erhöhen
 - Definition von Infrastruktur für Entladezonen und Microhubs
 - Zeitliche Beschränkung für Lieferverkehr für die Innenstadt
- Die Neuausrichtung des Güterverkehrs kann nur in Abstimmung zwischen Kommunen und Logistik erfolgen
- Abgestimmter kommunaler Stufenplan → reduziert regionale Unsicherheiten
- Kommunen gehen mit einer Vorbildfunktion voran und bündeln ihre Bestellungen auf der letzten Meile
- Stadt besitzt Datenhoheit
- Alle am Logistikkonzept Beteiligten (Bürger, Händler, KEP-Dienstleister, Gebietskörperschaften) nehmen eine aktive Rolle im Gestaltungsprozess ein



Unsere Ziele

Lieferverkehr optimieren
Innenstadt wieder attraktiv
und lebenswert gestalten

Effiziente Auslastung

Datenhoheit der Stadt

Bündelung von Lieferströmen

Stadt mit Steuerungsrolle

Verbesserte Infrastruktur

Lautstärke verringern

Grünflächen

Letzte Meile komplett emissionsfrei

Vorteil auch für Einzelhändler

Keine Luftverschmutzung durch
motorisierte Fahrzeuge

Hohe Aufenthaltsqualität

Städtedepots außerhalb der Stadt



Unsere Ziele im Detail - 1 -

Reduzierung von Verkehr und Emissionen

Konzeption eines durchgängigen Logistikkonzepts der TRK unter Berücksichtigung unterschiedlicher Anforderungen (Oberzentrum, Mittelzentrum und Land)

Etablierung von Reallaboren mit dem Ziel, neue Mobilitätskonzepte zu definieren und zu erproben inkl. Akzeptanzuntersuchung

Bezahlbarkeit und hoher Service-Level müssen gewährleistet sein

Es gilt dabei der Grundsatz der Nachhaltigkeit

Unsere Ziele im Detail - 2 -

Implementierung inklusive Betreiberkonzepte sind vorausgesetzt

Der notwendige Veränderungsprozess bei den Kunden muss initiiert und aktiv begleitet werden

Generierung von Fördermitteln

Öffentliche Verkehrsmittel sind ein Teil der Lösung

Berücksichtigung der wirtschaftlichen Aspekte aller Beteiligten

Einführung eines Mess-/Managementsystems zur Beurteilung aller Maßnahmen

Rahmenbedingungen

Betrachtet werden Lieferung von Gütern für Gewerbetreibende und Privatpersonen (B2B und B2C) einschließlich Retouren und Entsorgung für das Stadtgebiet Karlsruhe

Kurze Belieferungszyklen

Effizienzsteigerung in der Belieferung (Anlieferung und Retoure)

Erprobung erfolgt über Reallabor

Keine Mehrkosten für die Gewerbetreibenden

Unterschiedliche Betreiberkonzepte und Auslieferungstechnologien werden überprüft

Keine Beeinträchtigungen bei der Belieferungsqualität (z. B. Taktung)

Wissenschaftliche Analyse der zu erwartenden Warenströme und wissenschaftliche Beurteilung von zukünftigen Technologien in der Logistik

Fachkonzept

- RegioKArgo ist ein regionales Projekt, welches umfasst:
 - Stadt Karlsruhe
 - Mittelzentren wie z. B. Stadt Ettlingen, Stadt Rastatt, Stadt Bruchsal, Hagenau, Wörth, etc.
 - Ländliche Regionen der TRK-Region
- Das Projekt wird grenzüberschreitend angelegt (TRK-Region)



Fachkonzept

- Außerhalb der Städte soll es Depots (Depots zur Konsolidierung und Umschlag) geben. Diese sollen möglichst an bereits bestehenden Gleistrassen liegen (Wirtschaftlichkeit ist zu beachten).
- Alle Depots sind möglichst durch Gleistrassen miteinander verbunden.
- In die Umschlagsdepots liefern KEP-Dienstleister und andere Logistikfirmen.
- Mehrere KEP-Dienstleister können in ein Depot liefern.



Fachkonzept

- Die Belieferung der Citydepots erfolgt über Straßenbahnen (TramTrains) oder emissionsfreie LKWs.
- Die Lieferung der Warenströme hat personaleffizient zu erfolgen (Dies kommt der Personalknappheit im Transportwesen entgegen).
- Ein hoher Automatisierungsgrad im Prozess (Be- und Entladen, automatisiertes Fahren) ist erforderlich.
- Die Datenhoheit liegt beim Betreiber des Cityhubs.



Fachkonzept

- Aus den Umschlagsdepots werden sog. City-Depots beliefert. Diese liegen idealer Weise auch an Gleistrassen.
- Die City-Depots sind für die emissionsfreie Belieferung eines bestimmten Stadtgebiets per letzte Meile zuständig (Anlieferung, Abholung, Auslieferung). City-Depots können Pakete von Endkunden und Gewerbetreibenden annehmen und weiterverteilen.
- Die Citydepots erhalten nur konsolidierte Warenströme ihres zuständigen Stadtgebiets.



Fachkonzept

- KEP-Dienstleister können auch bereits konsolidierte Waren direkt an das Citydepot für das jeweilige Stadtgebiet liefern.
- Für die letzte Meile können unterschiedliche innovative Technologien eingesetzt werden z. B. Lastenräder, autonome Paketroboter, Drohnen, etc.
- Das Citydepot wird durch einen Betreiber gemanagt.
- KargoTramTrains können auch für Personenbeförderung verwendet werden (Nutzung derselben Trasse und mit 1 Fahrer).



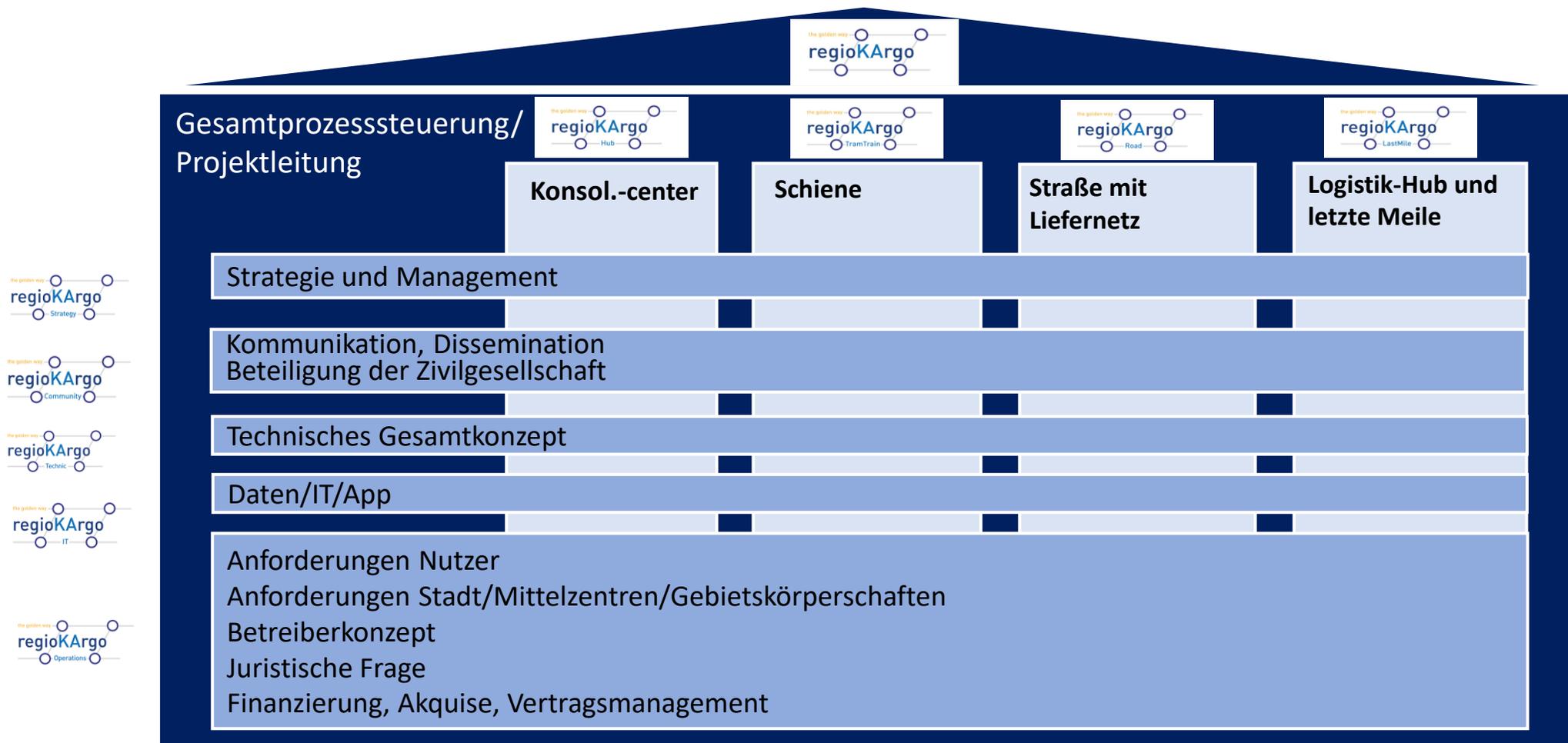
Fachkonzept

- Bei Mittelzentren können ggf. Citydepots und Umschlagsdepots zusammenfallen – ebenso in Randgebieten der Stadt (z. B. Bergdörfer, Waldstadt)
- IT-technisch werden alle Daten des Systems an einer zentralen Stelle verwertet. Zielsetzung: Open Source
- Prinzipiell sind unterschiedliche Zielfunktionen zur Lenkung der Warenströme denkbar: möglichst preisgünstig, möglichst ökologisch



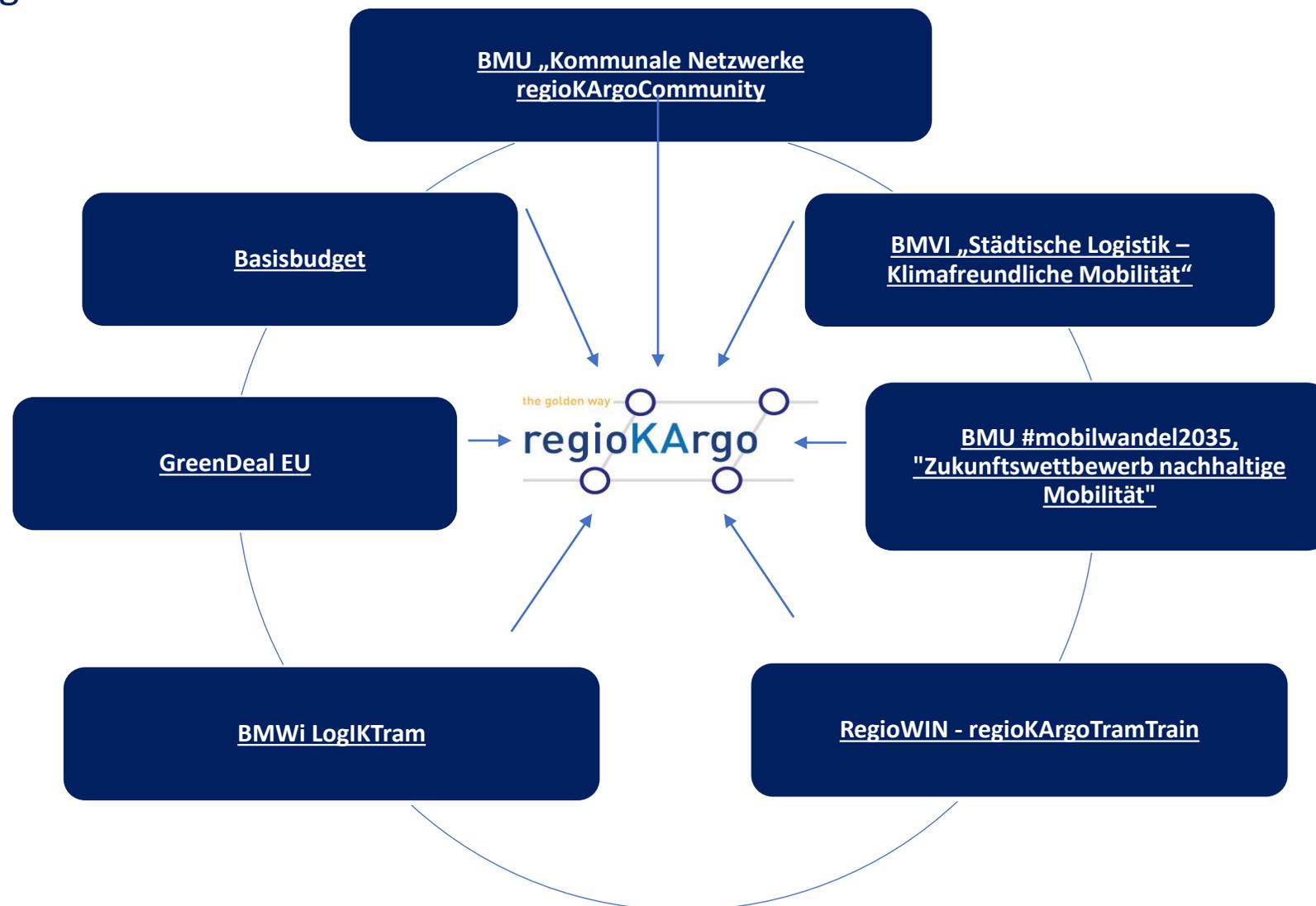
Dachmarke und Einzelprojekte

Unterschiedliche Teilprojekte zahlen auf die Gesamtinitiative regioKArgo ein.



Aktuelle Ausschreibungen

Für die Umsetzung der Initiative regioKArgo existieren unterschiedliche Finanzierungsmöglichkeiten.



Ansprechpartner zu regioKArgo Gesamtinitiative



Tel. +49 176 577 323 92



Waldemar.Epple@ae-network.de