

Antrag

der Abg. Elke Zimmer u. a. GRÜNE

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr

Unterstützung der Kommunen bei der Erstellung von nachhaltigen Citylogistik-Konzepten

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,

1. welchen Anteil der Lieferverkehr in den Kommunen des Landes am gesamten Verkehrsaufkommen nach ihrer Kenntnis hat;
2. auf welche Verkehrsmittel und Fahrzeugarten sich dieser Lieferverkehr nach ihrer Kenntnis zu welchen Anteilen verteilt;
3. mit welchen Maßnahmen zur Erarbeitung nachhaltiger Citylogistik-Konzepte sie die Kommunen in Baden-Württemberg unterstützt;
4. welche Beratungsempfehlungen im Bereich Energieeinsparung im Verkehr den Kommunen an die Hand gegeben werden, die eine bessere Abstimmung zwischen Angebot und Nachfrage im Güterverkehr in urbanen Gebieten erreichen wollen;
5. welche Maßnahmen sie zur Vernetzung und Kooperationsbereitschaft zwischen öffentlichen Akteuren und privaten Logistikakteuren für ein energieeffizientes städtisches Güterverkehrsmanagement und Planungsstrategien anbietet;
6. welche Unterstützungen das Land bei Investitionen in der nachhaltigen, emissionsarmen Belieferungen, Versorgungsketten und Wertstoffkreisläufen leistet;
7. welche Unternehmen ihr bekannt sind, die Alternativen zum Lieferverkehr durch Lastkraftwagen und Kleintransporter anbieten;
8. welche Konzepte ihr bekannt sind, die Alternativen zum Lieferverkehr durch Lastkraftwagen und Kleintransporter anbieten;

Eingegangen: 29.05.2018/Ausgegeben: 16.07.2018

*Drucksachen und Plenarprotokolle sind im Internet
abrufbar unter: www.landtag-bw.de/Dokumente*

Der Landtag druckt auf Recyclingpapier, ausgezeichnet mit dem Umweltzeichen „Der Blaue Engel“.

9. wie sie diese Konzepte beurteilt und das Potenzial hierfür in Baden-Württemberg einschätzt;
10. ob es bezüglich der Konzepte unterschiedliche Ansätze für Großstädte, Mittelstädte und Kleinstädte gibt.

29. 05. 2018

Zimmer, Niemann, Hentschel, Katzenstein,
Renkonen, Lede Abal, Marwein GRÜNE

Begründung

Führende europäische Logistiker, Spediteure und Handelsunternehmen haben in den vergangenen Tagen die EU-Kommission dazu aufgerufen, verschärfte CO₂-Grenzwerte für Lkw festzulegen. Die Reduktion von CO₂-Emissionen bis 2025 um 24 Prozent würde der Branche helfen, ihre Klimaziele zu erreichen und zusätzlich dafür sorgen, dass Unternehmen Kosten von jährlich bis zu 7.700 Euro pro Fahrzeug sparen.

Das Ministerium für Verkehr hat mit Schreiben vom 24. November 2017 Nr. 4-0141.5/259*1 im Einvernehmen mit dem Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau sowie dem Ministerium für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft aufgezeigt, was bei dem Themenschwerpunkt E-Lastenräder vonseiten des Landes bereits unterstützt wird. Ein wichtiger Baustein im Bereich Citylogistik.

Große Unternehmen setzen bereits jetzt schon auf E-Lastenräder, Hybrid-Lieferwagen und vollelektrisch angetriebene Kleintransporter für selbsttätige Auslieferungen und versprechen sich davon großes Potenzial zur Senkung von Kosten und CO₂-Emissionen. Doch kommt es nicht darauf an, dass jedes Logistikunternehmen, jeder Lieferdienst ein eigenes Konzept entwickelt, das er auf alle Städte anwendet, sondern vielmehr müssen die Kommunen auf Ihre Logistikunternehmen zugehen und zusammen mit ihnen passgenaue Konzeptionen für Ihren Ort schaffen – ob durch autonome Fahrzeuge oder Lastenräder etc. Ziel muss sein, eine bessere Luft zu erhalten und den emissionsbetriebenen Verkehrsfluss zu regulieren oder besser zu steuern. Intelligente Mikro-Hub-Konzepte gehören neben der Organisation von nachhaltigen, emissionsarmen Belieferungen, Versorgungsketten und Wertstoffkreisläufen immer mitgedacht.

Im grün-schwarzen Koalitionsvertrag wurde vereinbart, Citylogistikkonzepte zu stärken, die auf eine gebündelte innerstädtische Verteilung der Waren setzen. Dabei sollen umweltfreundliche und lärmreduzierte Antriebsformen zum Einsatz kommen, um die Lebensqualität in unseren Kommunen wieder zu stärken. Das Land kann den Dialog der Akteure fördern und durch „Best practice“-Modelle richtungsweisend wirken.

Stellungnahme*)

Mit Schreiben vom 10. Juli 2018 Nr. 3-3884/484 nimmt das Ministerium für Verkehr im Einvernehmen mit dem Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau zu dem Antrag wie folgt Stellung:

*Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,*

- 1. welchen Anteil der Lieferverkehr in den Kommunen des Landes am gesamten Verkehrsaufkommen nach ihrer Kenntnis hat;*
- 2. auf welche Verkehrsmittel und Fahrzeugarten sich dieser Lieferverkehr nach ihrer Kenntnis zu welchen Anteilen verteilt;*

Zu den Fragen 1 und 2 liegen der Landesregierung keine Informationen vor.

- 3. mit welchen Maßnahmen zur Erarbeitung nachhaltiger Citylogistik-Konzepte sie die Kommunen in Baden-Württemberg unterstützt;*
- 4. welche Beratungsempfehlungen im Bereich Energieeinsparung im Verkehr den Kommunen an die Hand gegeben werden, die eine bessere Abstimmung zwischen Angebot und Nachfrage im Güterverkehr in urbanen Gebieten erreichen wollen;*

Die Fragen 3 und 4 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet:

Das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau Baden-Württemberg (WM) hat die Erstellung der folgenden Studien und Untersuchungen des Kompetenzzentrums LOGWERT – einer Kooperation des Fraunhofer IAO und der Hochschule Heilbronn (siehe auch Ziff. 5) – im Zusammenhang mit nachhaltigen City-Logistik-Konzepten gefördert:

- Die Studie „Potenzialanalyse elektrischer Schwerlastverkehr im urbanen Raum“ zeigt am Beispiel der Stadt Mannheim das Elektrifizierungspotenzial des innerstädtischen Schwerlastverkehrs auf. Ein auf elektrischen LKWs basierender Schwerlastverkehr im urbanen Raum setzt voraus, dass an den Stadtgrenzen ein Logistik-Hub existiert, an dem entweder die Güter auf ein elektrisches Nutzfahrzeug umgeladen werden, oder dass Sattelzüge zum Einsatz kommen, bei denen die Zugmaschine getauscht wird. Eine Umstellung des urbanen Schwerlastverkehrs auf Elektromobilität erfordert somit die Systemperspektive: Verladebedarfe, Logistikprozesse, Hubs und Fahrzeuge müssen im Zusammenhang gedacht werden. Die Studie analysiert, inwiefern und unter welchen Bedingungen ein solches System umgesetzt werden kann und wie es ausgestaltet sein müsste. Es sollten sowohl die logistischen Prozesse, als auch die technologischen Anforderungen betrachtet werden. Neben einer generellen Analyse am Fallbeispiel Mannheim wurden auch Potenziale für andere Logistikregionen aufgezeigt.
- Das Projekt „Erhebung und Visualisierung urbaner Logistikprozesse (EVU-LOG)“ am Fraunhofer IAO hat die Schaffung einer Planungsgrundlage für die nachhaltige und stadtverträgliche Gestaltung innerstädtischer Logistik als übergeordnetes Ziel. Zu diesem Zweck wird ein IT-Tool entwickelt, welches die Erhebung, Auswertung und Visualisierung urbaner Logistikprozesse in den Städten Baden-Württembergs ermöglicht, um strategisch wichtige Standorte und Flächen mit unternehmensübergreifender Bedeutung zu identifizieren. Neben der Entwicklung des IT-Tools umfasst EVU-LOG auch dessen praktische Erprobung mit einem Partnerunternehmen aus der Logistikwirtschaft (Deutsche Post DHL Group) in der Landeshauptstadt Stuttgart.
- Die Studie „Objekt-Erkennung in der Logistik“ des Fraunhofer IAO untersucht die Identifikation, Strukturierung und Bewertung unterschiedlicher technologischer Ansätze, die darauf abzielen, Objekte zu erkennen, über eine Strecke zu

*) Der Überschreitung der Drei-Wochen-Frist wurde zugestimmt

verfolgen bzw. eine Kommunikation zwischen Objekten untereinander bzw. Objekten und Menschen herzustellen. Von besonderer Bedeutung ist die Beantwortung der Frage, welchen Reifegrad diese Technologien heute haben und welche Implikationen sich daraus für die Neugestaltung bzw. die Weiterentwicklung logistischer Liefer- und Zustellprozesse ergeben. Ein solcher Technologieüberblick ist nicht allein für Logistikunternehmen von Bedeutung, sondern nahezu für jede Branche interessant, in der Waren- und Teile bewegt und transportiert werden – sei es im Rahmen der Intralogistik oder über Standorte hinweg.

- Die Studie „Europaweites Screening aktueller City-Logistik-Konzepte“ zielt darauf ab, die bereits in Europa bestehenden Möglichkeiten für City-Logistik zu untersuchen, zu kategorisieren und hinsichtlich der Übertragbarkeit auf baden-württembergische Kommunen zu bewerten. Die unterschiedlichen stadträumlichen Voraussetzungen, die priorisierten Zielsetzungen der Stadtentwicklung, der verfügbare städtische Haushalt, das Engagement der beteiligten Stakeholder sind nur wenige der Aspekte, die bei der Bewertung der Übertragbarkeit von City-Logistik-Ansätzen auf baden-württembergische Kommunen beachtet werden müssen. Unter Beachtung dieser unterschiedlichen Kriterien werden gemeinsam mit Akteuren aus der Region die Vor- und Nachteile der identifizierten Maßnahmenbündel innovative Distributionssysteme, emissionsarme Fahrzeuge, automatisierte Zustellung, Hub-Strukturen, Flächenmanagement, Verkehrssteuerung sowie Regulierungsmaßnahmen diskutiert. Im Ergebnis zeigte sich, dass die Meinungen der in den Workshops anwesenden Akteure aus baden-württembergischen Kommunen, der Landeshauptstadt Stuttgart sowie weiteren Bereichen im Themenfeld weit auseinandergehen, was die Übertragbarkeit der identifizierten Maßnahmenbündel betrifft. Die Unterschiedlichkeit der Einzelprojekte und die stadtspezifischen Charakteristika sind die Gründe dafür, dass die Chancen und Herausforderungen der identifizierten Maßnahmenbündel nicht übergreifend bewertet werden können. Die Ergebnisse der Studie weisen somit darauf hin, dass City-Logistik-Projekte individuell auf die Bedürfnisse und Anforderungen der jeweiligen Stadt abgestimmt werden müssen. Einzelne betrachtet haben alle analysierten Projekte aus den Maßnahmenbündeln innovative Distributionssysteme, emissionsarme Fahrzeuge, automatisierte Zustellung, Hub-Strukturen, Flächenmanagement, Verkehrssteuerung sowie Regulierungsmaßnahmen ihre Stärken und Chancen, aber auch Schwächen und Herausforderungen. Wie sich diese jedoch in baden-württembergischen Kommunen ausgestalten würden, kann allgemein nicht beurteilt werden. Vielmehr bedarf es einer Vorgehensweise, in der jeweils das lokale (Liefer-)Verkehrsaufkommen sowie weitere stadträumliche Parameter die Basis für die Wahl einer konkreten City-Logistik-Lösung bilden. Ohne eine detaillierte stadträumliche Analyse kann die Eignung unterschiedlicher Ansätze kaum beurteilt werden.¹

Ein großer Anteil der Verkehrsleistung wird durch Waren- und Güterverkehre erbracht. Erste Pilotvorhaben wurden und werden hierzu für große urbane Zentren durchgeführt. Gerade den logistischen Systemen in regionalen Räumen stehen in den nächsten Jahren große Umwälzungen bevor. Ursachen sind etwa die starken Wachstumsraten des eCommerce sowie immer individueller werdende Kundenwünsche und eine stark schwankende Nachfrage nach logistischen Leistungen. Gleichzeitig fordert die Gesellschaft eine immer höhere Ressourceneffizienz bei gleichbleibend hoher Qualität. Baden-Württemberg zeichnet sich durch seine stark differierende Siedlungs- und Landschaftsstruktur aus. Neben den großen urbanen Zentren Stuttgart, Mannheim, Karlsruhe und Freiburg verfügt das Land über einen starken ländlichen Raum, geprägt durch ein dichtes Netz von Klein- und Mittelstädten.

Diese Entwicklungen erfordern neue Logistiksysteme mit innovativen technologischen Lösungen sowie einer Vernetzung von Güter- und Informationsflüssen. Zudem sollte Logistik weitestgehend unbemerkt ablaufen. Das WM wird deshalb Verbund- und Pilotvorhaben unterstützen, bei denen der Einsatz von elektrisch betriebenen Fahrzeugen (LKW, PKW, eScooter, Lastenräder o. ä.) für die Logistik unter realistischen Bedingungen in Klein- und Mittelstädten erprobt sowie die dafür erforderliche Technik erforscht und weiterentwickelt wird. Ein weiterer An-

¹ Die Studie inklusive Dokumentation kann auf der Internetseite von Fraunhofer IAO unter folgender Adresse abgerufen werden: www.logwert.de

knüpfungspunkt ist die Verzahnung des Projektes mit örtlichen Akteuren (Kommune, Speditionen, Handel, Industrie, Dienstleistung). Eine Ausschreibung für die elektromobile Logistik in Klein- und Mittelstädten soll im 2. Halbjahr 2018 vorbereitet und veröffentlicht werden.

Im Mai 2018 hat zudem die Landesagentur e-mobil BW ein Netzwerk zur Unterstützung von Kommunen bei der Elektrifizierung und Digitalisierung gestartet. Gleichzeitig wurde eine Studie veröffentlicht, welche kommunalen Entscheidungsträgern einen praxisnahen und umfangreichen Handlungsleitfaden zur Verfügung stellt. Es werden Perspektiven und Potenziale im Bereich Elektromobilität aufgezeigt. In der Studie werden dabei unterschiedliche Fragestellungen entlang verschiedener Handlungsfelder, wie zum Beispiel Logistik, beleuchtet.²

Weitere Unterstützungsmaßnahmen sind für die zweite Jahreshälfte 2018 geplant können jedoch noch nicht konkret benannt werden.

5. welche Maßnahmen sie zur Vernetzung und Kooperationsbereitschaft zwischen öffentlichen Akteuren und privaten Logistikakteuren für ein energieeffizientes städtisches Güterverkehrsmanagement und Planungsstrategien anbietet;

Als Plattform für die Vernetzung von wirtschaftsnahen Forschungseinrichtungen, der Wirtschaft und von Kommunen hat das WM mit rund 1 Mio. Euro den Aufbau von „LOGWERT – Kompetenzzentrum für regionale Wertschöpfung und Logistik der Zukunft“ gefördert. Ziel von LOGWERT ist die Kombination der logistischen Kompetenz der Hochschule Heilbronn mit der Mobilitäts- und Stadtsystemkompetenz des Fraunhofer IAO und damit eine Stärkung der angewandten Forschung im Umfeld des Trendthemas „Zukunftsstadt“. Inhaltliche Schwerpunkte des Zentrums sind z. B. die Themen urbaner Logistikhub, elektrischer Schwerlastgüterverkehr im urbanen Raum, Pendler-Mobilität und gemeinschaftliche Ressourcennutzung in urbanen Wertschöpfungssystemen. Langfristiges Ziel ist die gemeinsame Etablierung eines offenen Systemforschungsansatzes für unterschiedliche Stadtsysteme mit weiteren Akteuren aus Industrie, Forschung, Kommunen und Gesellschaft sowie die Entwicklung neuer Konzepte für relevante Technologien, Prozesse und Wertschöpfungsmodelle. Die von LOGWERT im Auftrag des WM Baden-Württemberg veröffentlichte Studie »Logistikinnovationen BW« befasst sich vor diesem Hintergrund mit zukünftigen Handlungsfeldern und Herausforderungen für den Umgang mit Logistikinnovationen aus Sicht der verladenden Wirtschaft und von Logistikdienstleistern in Baden-Württemberg. Es wird auf empirischer Basis verdeutlicht, wie mit Hilfe von innovativen Lösungen in der Zukunft finanzielle und ökologische Ressourcen gespart, Prozesse optimiert und negative Auswirkungen auf Umwelt und Bevölkerung minimiert werden können. Die Studie soll Impulse für Logistikdienstleister und verladende Unternehmen im Rahmen einer Logistikinnovations-Strategie liefern und ein Bewusstsein für mögliche Weiterentwicklungen und auszuschöpfende Potenziale in der Logistik schaffen.

Der Austausch zwischen der öffentlichen Verwaltung und den logistiknahen Entscheidungsträgern wird aktuell auch vonseiten des Verkehrsministeriums (VM) intensiviert und in Zukunft weiter ausgebaut. Häufig stehen sich wirtschaftlich vorteilhafte und ökologisch sinnvolle Transportkonzepte nicht gegenüber, sondern ergänzen sich. Beispielsweise kann die Bündelung von Lieferfahrten sowohl die Umweltbelastung als auch den wirtschaftlichen Aufwand der Unternehmen reduzieren.

Die Eingriffsmöglichkeiten des VM in die Planungs- und Entscheidungsprozesse der privaten Logistikakteure sind aber begrenzt. Um jedoch bürokratische Hürden abzubauen und sich für eine nachhaltige Güterversorgung einzusetzen, hat das VM im Rahmen des Güterverkehrskonzepts für Baden-Württemberg diverse Vernetzungsforen ausgeschrieben. Die Vernetzungsforen haben u. a. das Ziel, den Austausch zwischen den Logistikakteuren und den diversen öffentlich Beteiligten zu verstärken. So kann auf Hindernisse aufmerksam gemacht werden, um diese anschließend konstruktiv abzubauen zu können. Auch die Bedeutung der Logistikflächen wird von kommunaler Seite häufig unterschätzt, weswegen dringend benötigte Logistikflächen innenstadtnah immer seltener verfügbar sind. Mit Hilfe der

² Der Leitfaden kann auf der Internetseite der e-mobil BW unter folgender Adresse im Bereich Service/Publicationen/Studien heruntergeladen werden: www.e-mobilBW.de

Vernetzungsforen soll deswegen u. a. auch die Wichtigkeit zentrumsnaher Logistikflächen herausgestellt werden, sodass energieeffiziente Belieferungsstrategien umgesetzt werden können.

Zudem werden auf kommunaler Seite vereinzelt Arbeitskreise eingeführt, an denen sowohl die ansässigen Logistikakteure als auch Vertreterinnen und Vertreter der Öffentlichen Hand beteiligt sind. Das VM begrüßt und beteiligt sich partiell an derartige Gremien, um ein städteübergreifendes, nachhaltiges Güterverkehrsmanagement zu unterstützen.

6. welche Unterstützungen das Land bei Investitionen in der nachhaltigen, emissionsarmen Belieferungen, Versorgungsketten und Wertstoffkreisläufen leistet;

Mit dem BW-e-Gutschein wird die Neuanschaffung von batterieelektrischen PKW, vierrädigen (Leicht-)Kraftfahrzeugen und leichten Nutzfahrzeugen bis 3,5 t gefördert (EG-Fahrzeugklassen L6e und L7e, M1 und N1). Gegenstand der Zuwendung sind Unterhaltungs- sowie Ladeinfrastrukturkosten in Höhe von 5.000 Euro in Gebieten mit NO₂-Grenzwertüberschreitung und 3.000 Euro in anderen Gebieten von Baden-Württemberg. Zu den Antragsberechtigten gehören u. a. Gewerbetreibende mit Lieferverkehren, Kommunen und Landkreise.

Unternehmen in Baden-Württemberg werden bei der Neuanschaffung von Elektro- oder Hybrid-LKW (EG-Fzg.- Klasse N2 und N3) oder der Umrüstung der bestehenden Flotte durch das Land mit 50 Prozent der Mehr- bzw. Umrüstungskosten unterstützt (maximal 100.000 Euro pro Elektro-LKW und 60.000 Euro für ein Hybrid-LKW).

Außerdem werden neue Elektrolastenräder der EG-Fahrzeugklassen L1e bis L5e sowie Elektrolastenrädern mit einer Höchstgeschwindigkeit von bis zu 25 Stundenkilometern für den Waren-, Material- oder Personentransport mit 30 Prozent der zuwendungsfähigen Beschaffungskosten bis maximal 3.000 Euro gefördert. Antragsberechtigt sind Unternehmen, Körperschaften des privaten Rechts, gemeinnützige Organisationen und Kommunen, welche Elektrolastenräder für den gewerblichen, gemeinnützigen, gemeinschaftlichen oder kommunalen Einsatz in Baden-Württemberg nutzen.

Des Weiteren können kleine und mittlere Unternehmen bei der L-Bank über das Förderangebot „Ressourceneffizienzfinanzierung“ zinsverbilligte Förderdarlehen für betriebliche Investitionen zum allgemeinen Umweltschutz u. a. in die Elektromobilität erhalten.

7. welche Unternehmen ihr bekannt sind, die Alternativen zum Lieferverkehr durch Lastkraftwagen und Kleintransporter anbieten;

8. welche Konzepte ihr bekannt sind, die Alternativen zum Lieferverkehr durch Lastkraftwagen und Kleintransporter anbieten;

Die Fragen 7 und 8 werden gemeinsam beantwortet:

Neben der Umstellung der Fahrzeuge auf nachhaltige Antriebe bieten zwischenzeitlich einige Unternehmen weitere Alternativen für den Lieferverkehr an. Den größten Anteil bilden dabei für die Zustellung auf der letzten Meile die E-Lastenfahräder.

Aufgrund des immer weiter steigenden Online-Handels sowie der kleinteiligen Sendungen haben insbesondere Unternehmen aus der KEP-Branche (Kurier-Express-Paket) die ersten Alternativen eingesetzt. Weiter sind alle Unternehmenszweige denkbar, die auf Basis der vorhandenen Reichweite sowie Ladekapazität die entsprechenden Alternativen nutzen können. Als Beispiele können hier Einzelhandel, Gastronomie aber auch unternehmensinterner Werkverkehr genannt werden.

Die Post liefert seit jeher einen Großteil der Briefsendungen zu Fuß oder per Fahrrad aus. Es gibt inzwischen Anbieter die sich auf die Lieferung per Fahrrad spezialisiert haben. Neben den bereits recht verbreiteten Fahrradkurieren gibt es Anbieter

für Lieferdienste per E-Lastenräder in verschiedenen Städten in Baden-Württemberg. Verschiedene Einzelhandelsbetriebe liefern Waren eigenständig oder in Kooperation mit Partnern auf der Basis von Lastenfahrrädern aus. Darüber hinaus gibt es Lastenradverleih- und -sharingmodelle die auch im Bereich von Lieferungen eingesetzt werden können.

Weiter werden in einigen Städten automatisierte Zustellungen mittels Roboter oder Drohne getestet. Neben der Zustellung über die Straßeninfrastruktur sind auch Lieferungen über den Wasserweg in der Pilotierung (Amsterdam, Paris) oder es gibt Planungen für einen unterirdischen Warentransport (bspw. das Projekt Cargo Sous Terrain in der Schweiz). Ein Transport per Güterseilbahn ist derzeit noch nicht in der Pilotierung und wird vorrangig im Bereich der Personenbeförderung eingesetzt.

Die Unternehmen sind dabei breit gefächert und bieten Alternativen für eine große Bandbreite an Branchen und Zielgruppen an.

In einem vom WM geförderten und sehr erfolgreichen Verbundforschungsprojekt wurde beispielsweise von der Universität Ulm gemeinsam mit drei KMUs ein allradgetriebener Zweiradantrieb (Leichtkraftrad) entwickelt. Basierend darauf soll im Verbundforschungsprojekt „Zero Emission Cargo Bike for smart Cities“ mit rund 1 Mio. Euro Förderung durch das WM ein smartes, also vernetztes und digitalisiertes, rein elektrisches und damit emissionsfreies Lastenradkonzept (mind. L1E-Klasse) für Städte entwickelt, aufgebaut und in neuen Geschäftsmodellen in den Anwendungsfeldern Sharing, Lieferdienste, Betriebshöfe, Werksverkehre und Paketzusteller/Kuriere demonstriert und erprobt werden. Hierzu wird neben einer vernetzten und kommunikationsfähigen Steuerung auch eine effiziente, schnellladefähige Batterie für Zweiräder entwickelt und in einem neuartigen Lastenradkonzept umgesetzt. Projektpartner sollen das DLR FK in Stuttgart und die Universität Ulm sein. Weiter sollen die Industriepartner aus dem Verbundforschungsprojekt sowie ggf. weitere Partner eingebunden werden.

9. wie sie diese Konzepte beurteilt und das Potenzial hierfür in Baden-Württemberg einschätzt;

Gemäß RadSTRATEGIE Baden-Württemberg sollen fünf Prozent der Liefervorgänge der City-Logistik in Großstädten bis 2020 mit Fahrrädern/Lastenrädern abgewickelt werden.

10. ob es bezüglich der Konzepte unterschiedliche Ansätze für Großstädte, Mittelstädte und Kleinstädte gibt.

Je nach Zustellverfahren sind andere Rahmenbedingungen notwendig und beeinflussen einen wirtschaftlichen Einsatz der Instrumente. Parameter liefern dabei die Reichweite des jeweiligen Zustellinstruments und damit verbunden die Anzahl der Übergabe-Stopps von Sendungen sowie die Größe des Zustellgebiets. Des Weiteren sind die geographische Lage sowie die vorhandene Straßeninfrastruktur entscheidend. Allgemeine Aussagen zu den unterschiedlichen Stadtgrößen sind nicht möglich.

Hermann
Minister für Verkehr