



Jahresbericht 2019

DGG

Linzer Straße 3
28359 Bremen
www.gvz-org.de

Bremen / Dresden März 2020

Hinweis:

Die im Jahresbericht 2019 genannten Namen, Daten und sonstigen Fakten wurden von den Autoren bestmöglich recherchiert und weitgehend mit Quellennachweisen versehen. Irrtümer, Fehlinterpretationen, Unvollständigkeit und technische Fehler sind jedoch möglich. Eine Haftung für die Richtigkeit der Angaben ist deshalb ausgeschlossen.

Alle Rechte vorbehalten.

Copyright

DGG

Alle Rechte der Veröffentlichung liegen bei der Deutschen GVZ-Gesellschaft mbH. Auszüge dürfen unter Angabe der Quelle verwendet werden.

VORWORT

Liebe Gesellschafter und Mitglieder, sehr geehrte Damen und Herren,

wie auch in den Jahren zuvor, möchten wir Ihnen mit dem vorliegenden Jahresbericht der Deutschen GVZ Gesellschaft die Möglichkeit geben, sich über die Tätigkeiten der vergangenen Monate zu informieren und sich einen Überblick über neue Entwicklungen, Herausforderungen und Projekte zu verschaffen.

Im Fokus der diesjährigen Rückschau steht u.a. die Erstellung des mittlerweile dritten europäischen GVZ-Rankings.

Im Aufgabenfeld unserer spannenden Projektstätigkeiten stehen das vom BMBF geförderte Forschungsprojekt „MARIDAL“, das Ende des Jahres 2017 an den Start ging sowie das von der Senatorin für Wirtschaft, Arbeit und Europa beauftragte Projekt „UrbanBRE - elektromobile Citylogistik in Bremen“ im Vordergrund.

Der sich anschließende Teil dieses Jahresberichtes beinhaltet den Bereich der Öffentlichkeitsarbeit. Hier informieren wir Sie über Veranstaltungen, die im Laufe des Jahres von der DGG begleitet wurden sowie über das im Sommer 2019 erschienene DVZ-Themenheft mit dem Titel „GVZ-Klassiker braucht eine Neuauflage“, das sich thematisch u.a. dem diesjährigen europäischen Ranking widmet. Ergänzt wird dieser Abschnitt auch in diesem Jahr durch einen angefügten Pressespiegel.

Zum Abschluss des Berichts finden Sie wie gewohnt einen kurzen Ausblick auf geplante Veranstaltungen und Tätigkeiten für das Jahr 2020.

Einen kurzweiligen Lesemoment wünschen wir Ihnen und verbleiben

mit herzlichen Grüßen aus Bremen

INHALTSVERZEICHNIS

DGG-INTERN	6
GVZ-STANDORTE UND DGG-MITGLIEDER/GESELLSCHAFTER	8
EUROPÄISCHES RANKING 2020	9
FORSCHUNG UND BERATUNG/PROJEKTE	10
ÖFFENTLICHKEITSARBEIT/MITGLIEDSCHAFTEN/KOOPERATIONEN	13
DVZ-Themenheft „GVZ-Klassiker braucht eine Neuauflage“:	13
DGG auf der „transport logistic“ in München:	14
Gleisanschluss-Charta:	14
Pressespiegel 2019 (Auszug)	15
Kooperationen/Mitgliedschaften:	16
„EUROPLATFORMS“ Generalversammlung am 14. November in Parma:	16
AUSBLICK 2020	18
ANHANG	19

DGG-INTERN

Zum Ende des Jahres 2019 waren in der DGG insgesamt sieben Gesellschafter sowie 15 assoziierte Mitglieder vertreten, die bundesweit insgesamt 18 Güterverkehrszentren (GVZ) sowie das Cargo Center Graz, das Logistikcenter Austria Süd (Villach/Fürnitz) als auch das Freight Village Kaluga in Russland repräsentieren.

Zum Ende des Jahres 2018 beendeten mit Mirko Strauss und Alfons Wagener zwei sehr geschätzte und langjährige Mitglieder ihre Tätigkeit im Beirat der DGG. Auch an dieser Stelle möchten wir uns noch einmal ganz herzlich für die vertrauensvolle Zusammenarbeit und das großartige Engagement der beiden Kollegen über die vielen Jahre hinweg bedanken.

Auf der Gesellschafterversammlung, die im Rahmen der „transport logistic 2019“ in München stattfand, wurden zwei neue Mitglieder in den DGG-Beirat gewählt.

Mit Joachim Gollnick erweitert die DGG ihre Kompetenzen im Bereich Logistikimmobilien. Seit Ende 2019 fungiert er als Projektleiter bei der ALCARO Invest GmbH. Joachim Gollnick verfügt über langjährige Erfahrung mit Projektentwicklungen und in der Investorenberatung. Vor seinem Wechsel war er 16 Jahre lang Marketing- und Vertriebsleiter bei der IPG Infrastruktur- und Projektentwicklungsgesellschaft mbH in Potsdam. Schwerpunkt seiner Tätigkeit dort war insbesondere die erfolgreiche Vermarktung der brandenburgischen Güterverkehrszentren Großbeeren, Wustermark und Freienbrink. Von 1995 bis 2002 arbeitete der gelernte Bankkaufmann und Diplom-Geograph bei der LEG Brandenburg/Landesentwicklungsgesellschaft für Städtebau, Wohnen und Verkehr.

Als Vertreter eines Industrie-GVZ erweitert Sebastian Krause das Spektrum des DGG-Beirats. Sebastian Krause absolvierte sein Master-Studium in der Fachrichtung Verkehr und Logistik. Der gebürtige Wolfsburger begann seine Karriere im Volkswagen Konzern und betreute dort unter anderem die logistische Abwicklung von Überseesendungen für die europäischen Werke des Volkswagen Konzerns. Seit November 2017 ist er Geschäftsführer der Güterverkehrszentrum Entwicklungsgesellschaft Wolfsburg und dort

neben der Entwicklung von Güterverkehrskonzepten für Wolfsburg verantwortlich für den Betrieb des Straße/Schiene-Terminals sowie des Container-Binnenhafens in Fallersleben.

Die erste Sitzung des Beirats sowie die Gesellschafterversammlung fanden am 5. Juni 2019 im Rahmen der „transport logistic“ in München statt, die zweite Beiratssitzung am 19. September 2019 im GVZ Erfurt.

Die Inhalte der einzelnen Beiratssitzungen sowie der Gesellschafterversammlung sind wie gewohnt den Protokollen zu entnehmen, die Sie direkt bei der DGG-Geschäftsführung erhalten können.

DGG

GVZ-STANDORTE UND DGG-MITGLIEDER/GESELLSCHAFTER

	GVZ	Mitglied/Gesellschafter
1	City GVZ Berlin Westhafen	
2	GVZ Augsburg	X
3	GVZ Berlin Ost Freienbrink	X
4	GVZ Berlin Süd Großbeeren	X
5	GVZ Berlin West Wustermark	X
6	GVZ Bremen	X
7	GVZ Dresden	X
8	GVZ Emsland	X
9	GVZ Erfurt	X
10	GVZ Europark Coevorden-Emlichheim	X
11	GVZ Frankfurt/Oder	X
12	GVZ Göttingen	X
13	GVZ Hannover-Lehrte	
14	GVZ Herne-Emscher	X
15	GVZ Hof	
16	GVZ Ingolstadt	
17	GVZ JadeWeserPort (Wilhelmshaven)	X
18	GVZ Kassel	X
19	GVZ Kiel	
20	GVZ Koblenz	
21	GVZ Köln	
22	GVZ Leipzig	
23	GVZ Magdeburg	
24	GVZ Nürnberg	X
25	GVZ Osnabrück	X
26	GVZ Regensburg	
27	GVZ Rheine	
28	GVZ Rostock	
29	GVZ Salzgitter	
30	GVZ Schönefelder Kreuz	X
31	GVZ Südwestsachsen	X
32	GVZ Trier	
33	GVZ Ulm	
34	GVZ Weil am Rhein	
35	GVZ Wolfsburg	X
	Partner	
	Alcaro Invest GmbH	X
	DS card + drive GmbH	X

EUROPÄISCHES RANKING 2020

Die ersten Vorbereitungen zur Erstellung des nunmehr dritten europäischen GVZ-Rankings begannen im Frühjahr 2019. In einer groß angelegten Befragung wurden abermals Fakten und Einschätzungen der GVZ-Partner per Fragebogen im gesamten europäischen Raum gesammelt, aber auch persönliche Expertengespräche vor Ort an den Standorten geführt, um erneut ein aufschlussreiches Bild der situativen Prozesse im GVZ Geschehen zu erhalten und abbilden zu können.

Nicht zuletzt war uns dabei wichtig, auch die Frage zu klären, welchen Anforderungen ein „GVZ 4.0“ als Logistikstandort gerecht werden muss und mit welchen Mitteln es zukünftige Herausforderungen (wie z.B. Fachkräftemangel, „Urban Logistics“ oder Digitalisierung) zu bewältigen hat.

Die Arbeiten zum Ranking wurden in diesem Jahr erstmals durch den europäischen GVZ-Verband „EUROPLATFORMS“ als Projektpartner unterstützt. Die Auswertungsphase der Datenerhebung erfolgte, nach einem etwas verzögerten Fragebogenrücklauf in den Sommermonaten, im Herbst 2019 und ist mittlerweile abgeschlossen. Der darauf aufbauende Ergebnisbericht kann von allen Mitgliedern bei der Geschäftsführung erhalten werden.

FORSCHUNG UND BERATUNG/PROJEKTE

Bereits im Dezember 2017 starteten die Arbeiten zum dem vom BMBF geförderten Verbundprojekt **„MARIDAL“** (Maritimes Regionalnetzwerk für Integratives Digitales Arbeiten und Lernen). Inhaltliche Schwerpunkte dieses Projektes sind u.a. die Identifizierung von Kompetenzbedarfen in digitalisierten Arbeitsfeldern der Hafenwirtschaft und der maritimen Logistik.



Im März fand in Bremen ein Projekt-Workshop statt, auf dem die Ergebnisse der zu diesem Thema durchgeführten Unternehmensbefragung vorgestellt wurden. Auch auf der „transport logistic“ in München präsentierte sich das Projekt auf dem Gemeinschaftsstand der DGG. Hier bot sich die Möglichkeit, eine Vielzahl an Fachgesprächen mit Interessierten zu führen und neue Kontakte für einen verstärkten Ausbau des MARIDAL-Netzwerkes zu knüpfen. Im September folgte eine Diskussionsveranstaltung mit dem Titel „MARIDAL meets Hinterland“ im GVZ Erfurt.

Zur Fragestellung „Hilft die Digitalisierung bei der Bekämpfung des Fachkräftemangels in der Logistik?“ fand am 6. November in Bremen ein weiterer Workshop des Projekts „MARIDAL“ statt. Dieser begann mit zwei thematisch zugeschnittenen, spannenden Vorträgen, die u.a. darauf abzielten, zu verdeutlichen, wie und in welcher Form die Digitalisierung das Lernen und Arbeiten in der Logistik verändert. Im Anschluss folgte eine lebhafte Diskussion, an der sich viele der Teilnehmer anschlossen, was wieder den gewünschten MARIDAL-Netzwerkcharakter bereicherte.

Wesentliches Ziel von MARIDAL aus Sicht der DGG ist es, eine Internet-basierte Plattform aufzubauen und zu etablieren, auf der Lern- und Qualifikationsinhalte für die GVZ-Unternehmen (Fokus Beschäftigte) zur Verfügung gestellt werden.

Die endgültigen Forschungsergebnisse dieses Projektes sollen den Nutzern über eine zentrale Kommunikations- und



Wissensplattform zur Verfügung gestellt werden. Abgeschlossen sein werden die Projektaktivitäten voraussichtlich Ende 2021.



Das im Feb. 2019 gestartete Forschungsprojekt **„Urban-BRE“**, beauftragt durch die Bremer Senatorin für Wirtschaft, Arbeit und Europa, gehört ebenfalls zu den Aufgabenschwerpunkten der DGG in diesem Jahr. Das Projekt, das sich mit der elektromobilen City-Logistik in Bremen befasst und eine energieeffiziente, klima- und umweltfreundliche Versorgung der Bremer Innenstadt zum Ziel hat, befindet sich mittlerweile in der prototypischen Praxisphase.

So werden von einem Micro Hub aus, an einem Umweltladepunkt in der Bremer Innenstadt, vom Projektpartner „Rytle“ mittels elektromobiler Lastenräder Pakete übernommen und an Kunden in der Innenstadt ausgeliefert. Innerhalb dieser Pilotphase werden derzeit Sendungen des Projektpartners Hellmann Worldwide Logistics übernommen und ausgeliefert. Gespräche mit potenziellen, weiteren Unternehmen (aus dem GVZ Bremen) werden geführt, um bereits in Kürze eine Bündelung dieser Sendungen für den Transport in die Innenstadt vorzunehmen (die Vorkommissionierung findet im GVZ Bremen statt) und dann ab dem Micro Hub „auf der letzten Meile“ verteilen zu können.

Die positive Resonanz auf dieses Projekt ist längst, auch über die Grenzen Bremens hinaus, groß, denn es verdeutlicht der Öffentlichkeit die Machbarkeit und die ökologischen Effekte einer zukunftsorientierten und zukunfts wirksamen Elektromobilität.

Es wird davon ausgegangen, dass eine Reduzierung der Verkehrsbelastung – vor allem eine Reduzierung der Stopps - im Ballungsraum der Bremer Innenstadt zu verzeichnen sein wird, ebenso eine Abnahme von Lärm und Emissionen. Insbesondere die Emissionsreduzierungen sollen in einer der nächsten Projektphasen berechnet werden.

DGG

ÖFFENTLICHKEITSARBEIT/MITGLIEDSCHAFTEN/KOOPERATIONEN

DVZ-Themenheft „GVZ-Klassiker braucht eine Neuauflage“:

Es hat uns sehr gefreut, dass uns unser Medienpartner, die Deutsche Verkehrs-Zeitung (DVZ), nach dem Erscheinen des Themenheftes „GVZ-Drehscheibe“ im Sommer 2018 (anlässlich des 25-jährigen Jubiläums der DGG) nunmehr bereits zum zweiten Mal die Möglichkeit bot, unsere aktuellen Projekte und Tätigkeiten in der Öffentlichkeit darzustellen. Darüber hinaus wurde ein weiteres Mal den bundesweiten Standorten die Möglichkeit gegeben, sich werbewirksam und informativ in der Zeitschrift der Öffentlichkeit zu präsentieren, was, zu unserer Freude, regen Zuspruch gefunden hat. Viele unserer Mitglieder haben eine Anzeige in dieser Ausgabe geschaltet oder ihren Standort in einem Artikel gut platziert dargestellt.

Thematisch wurden in der Ausgabe „GVZ-Klassiker braucht eine Neuauflage“, die im Juli 2019 erschien, u.a. folgende Aspekte aufgegriffen:

- Entwicklung der Berliner GVZ
- „Neue Seidenstraße“
- GVZ-Ranking 2020
- Der Standort Augsburg in Zusammenhang mit dem Umsetzungskonzept und der Bedarfsanalyse zum Servicepark Intermodal (SPIM)

DGG auf der „transport logistic“ in München:

Vom 4. bis zum 7. Juni fand in München turnusmäßig wieder einmal die Leitmesse der Logistik statt. Wie auch bereits in den Vorjahren, nahm die DGG auf dem Gemeinschaftsstand Berlin-Brandenburg an der „transport logistic“ teil. Der Gemeinschaftsstand empfahl sich wieder einmal als wichtiger Treffpunkt für unsere Mitglieder, nicht zuletzt aber auch für Interessierte des MARIDAL-Projektes und Netzwerker.



Gleisanschluss-Charta:

Die DGG ist einer von insgesamt 35 Verbänden, die die vom VDV initiierte Gleisanschluss-Charta unterzeichnet haben. Die offizielle Übergabe an Herrn PSSt Ferlemann erfolgte am 25.06.2019 im BMVI. In einem weiteren Schritt soll der Kreis der Charta-Unterstützer vergrößert werden. Von dem Zeitpunkt an haben auch Unternehmen und Institutionen die Möglichkeit, die Charta öffentlich zu unterstützen. Konkret wird von Seiten des VDV angestrebt, mehrere Hundert weitere Unterstützer gewinnen zu können, um so die Aufmerksamkeit in Politik, Öffentlichkeit und Wirtschaft noch näher in den Fokus zu bringen.

Detaillierte Informationen sind unter folgendem Link zu finden:

<https://www.vdv.de/gleisanschluss-charta--unterstuetzer-werden.aspx>

Pressespiegel 2019 (Auszug)

- „Realisierung 2021“ in: SUT, Nr. 01/2019, S. 124, Sankt Augustin
- „Krause und Gollnick in DGG-Beirat gewählt“ in: Deutsche Verkehrs Zeitung (DVZ), Online-Ausgabe vom 14. Juni 2019, Hamburg
- „GVZ-Klassiker braucht eine Neuauflage“, DVZ-Themenheft Nr.3, Juli 2019, Hamburg
- „Pakete in die Innenstadt per E-Lastenrad“ in: Weser Kurier vom 24.09.2019, Bremen

DGG

Kooperationen/Mitgliedschaften:

„EUROPLATFORMS“ Generalversammlung am 14. November in Parma:

Die jährliche Generalversammlung des europäischen GVZ-Dachverbandes fand am 14. November in Parma statt. Hier wurde Frau Isabel Velasco Ortiz als neue Präsidentin des Dachverbandes gewählt. Sie löst damit den bisherigen Präsidenten Pablo Hoya ab, der sich zukünftig, außerhalb der „EUROPLATFORMS“, einem anderen Aufgabenbereich widmen wird. Weitere Punkte der Versammlung waren der aktuelle Sachstand der laufenden EUROPLATFORMS-Projektbeteiligungen sowie die Präsentation eines Updates der wirtschaftlichen Situation des Dachverbandes.



Aktuelle Netzwerkaktivitäten der DGG:

<p>Bremische Hafenvertretung</p>	
<p>Europlatforms</p>	
<p>German Partnership for Sustainable Mobility (GPSM) Initiative</p>	
<p>Studiengesellschaft für den Kombinierten Verkehr e.V.</p>	
<p>Verband Deutscher Verkehrsunternehmen</p>	


AUSBLICK 2020

Folgendes ist für das Jahr 2020 u.a. in Planung, Umsetzung bzw. Fortführung:

- Herausgabe des Berichtes zum 3. Europäischen GVZ-Ranking und begleitende (Fach)Pressearbeit
- Fortführung und weitere Intensivierung des BMBF Projektes „MARIDAL“
- Fortführung des Projektes „Urban-BRE“ mit dem Ziel weitere Logistikpartner in das System zu integrieren
- Fortführung der Mitarbeit in der Initiative „Gleisanschluss-Charta“
- Weitere Positionierung der DGG zum Themenkreis „Alternative Antriebe und Kraftstoffe“ (z.B. hinsichtlich „E-Fuels“)




ANHANG



Flächenangebot wird zum Problem
 Der Siegeszug des E-Commerce trifft auf fehlende Nutzflächen in den GVZ. Neue Konzepte müssen her, damit Deutschlands GVZ weiterhin europäische Spitze bleiben.

№ 3 / JULI 2019
WWW.DVZ.DE

GVZ-Klassiker braucht eine Neuauflage





Informationstag zum MegaHub Lehrte am 20. November in Hannover

Realisierung 2021

Lange hat es gedauert, aber nun sieht es auf dem 20 Kilometer östlich von Hannover liegenden Gelände des alten Rangierbahnhofs Lehrte so aus, als würde es wohl konkret werden – die moderne Bahn-/Lkw-Schnellumschlaganlage „MegaHub“.

Abschlussdiskussion aller Referenten zum Ende der Veranstaltung (v.l.n.r.): Dr. Bernd Seidel (ConTrack), Clemens Bochynek (SGKV), Uwe Mendritzki (Lineas), Hans Pieper (DUSS), Dirk Baerbock (Hellmann) und Henning Harkebusch (Kombiverkehr)

Bild: Andryszak

Die Diskussionen zu einer solchen Anlage haben schon deutlich vor der Jahrtausendwende begonnen, landeten dann auf Eis und wurden 2005 neu belebt, bis 2014 die ersten Vorarbeiten anliefen und Mitte Mai 2018 der offizielle Baustart folgte. Ein passender Augenblick also, schon jetzt die zukünftige Entwicklung des Kombinierten Verkehrs (KV) in Norddeutschland im Zusammenhang mit der Realisierung des MegaHubs in den Fokus zu nehmen.

So erging in Kooperation mit dem Logistikportal Niedersachsen und dem niedersächsischen Wirtschaftsministerium eine Einladung an alle Dienstleister der Transportlogistik, Unternehmen der verladenden Wirtschaft, Politik, Verwaltung und Verbände, deren Wirken einen Nutzen im MegaHub finden könnten, zu einer ganztägigen Veranstaltung Ende November in Hannover. „Ich freue mich sehr über den guten Zuspruch dieser Veranstaltung“, begrüßte Dr.-Ing. Bernd Seidel in Funktion des Programmkoordinators der einladenden Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft (DVWG) Niedersachsen-Bremen e.V. die rund 120 Teilnehmer.

„Niedersachsen ist Logistikland und bekennt sich auch dazu!“, stellte Hans-Peter Wyderka für das Niedersächsische Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr gleich als erster Redner in den Raum. Von daher gelte es die intermodale Verknüpfung von Verkehrsträgern – neben dem Ausbau der Verkehrsinfrastruktur – auch zukünftig im Fokus der niedersächsischen Verkehrspolitik zu halten. So bilde die Leistungsfähigkeit und Verknüpfung der KV-Standorte die Grundlage für eine infrastrukturelle, technologische sowie dienstleistungsbezogene Weiterentwicklung im Lande. Und dazu seien nun einmal leistungsfähige Umschlaganlagen als auch Güterverkehrszentren (GVZ) erforderlich, die dem KV optimale Bedingungen geben. Zudem versuche man seitens des Landes Teil der „Neuen Seidenstraße“ zu werden. „Erste Kontakte mit interessierten Chinesen hat es dazu schon gegeben.“

Die versammelten Fachleute über aktuelle Bau- und Planungsinformationen aufzuklären oblag Hans Pieper, seines Zeichens Geschäftsführer des MegaHub-Terminalbetreibers Deutsche Umschlaggesellschaft Schiene-Straße (DUSS) mbH (Gesellschaft 75% DB Netz AG, 12,5% DB AG ML, 12,5% Kombiverkehr/24 Terminal-Standorte). Zuversichtlich sieht er den Beginn des Einsatzes der wohl modernsten Umschlaganlage für den Kombinierten Verkehr in Deutschland im vierten Quartal 2019 mit dem Schiene-Straße-Umschlag. Ab Ende 2020/Anfang 2021 soll dann der erste Teil Schiene-Schiene-Umschlag folgen und in der ersten Hälfte 2021 der Gesamtbetrieb starten. Alles mit dem erklärten Ziel, den Umschlag von Ladeeinheiten wie Seecontainer (aber auch Tanks,

Flats, Sattelaufleger) zwischen Zügen und zwischen Straße und Bahn weit schneller, leiser und ökonomischer als bisher üblich zu gestalten und damit einen Beitrag zur Stärkung der Schiene und zum Klimaschutz zu liefern. „Wir schlagen einzelne Ladeeinheiten einfach von Schiene zu Schiene um, statt einzelne Waggons oder Waggongruppen zu rangieren.“

Der auf rund 170 Mio. Euro Baukosten veranschlagte MegaHub wird letztlich aus sechs schwungefahrfähigen zuglangen (720 m Ladung, 20 m Zug) Gleisen, einer Kranbahn mit bis zu sechs Portalkränen, einer vollautomatischen Sortieranlage mit bis zu zwölf fahrerlosen Transportfahrzeugen im Batteriebetrieb, umfangreichen Parkflächen für Lkw, Terminalgebäude und eine Wartungshalle bestehen. „Wie bieten damit effiziente Möglichkeiten für die flächendeckende Entwicklung des KV in Niedersachsen und den angrenzenden Regionen an.“ Der MegaHub soll auch die Aufgaben des innerstädtischen Containerbahnhofs Hannover-Linden übernehmen, der dann geschlossen werden soll.

Gedanken für neue Impulse zum KV in Verbindung mit dem MegaHub zu präsentieren war Aufgabe von Stefan Schröder (LogisticNetwork Consultants mbH) zum Thema „Neue Seidenstraßen“-Projekte, Thomas Nobel (Deutsche GVZ Gesellschaft mbH, Bremen) zu Güterverkehrszentren (GVZ) als primäre Standorte der KV-Vernetzung und Dr. Bernd Seidel für die ConTrack Consulting-Gesellschaft für Schienenbahnen mbH zum sekundären KV als neue Chance für die Erschließung der Fläche. Und um das Informationsangebot noch zu vervollständigen stellten die großen Transportunternehmen Hellmann (überwiegend Straße) und LINEAS (Schiene) ihre Nutzungsgedanken vor. Einig zeigten sich beide Nutzer mit dem Anspruch einer guten Vernetzung mit KV-Anlagen in Niedersachsen und einer unbedingten Integration in die Netze der Operateure einhergehend mit einer hohen Anzahl von Punkt-Punkt-Verbindungen. Ebenso wichtig wie eine nationale Anbindung sei allerdings auch eine solche zu internationalen Destinationen. Und ganz besonders bedürfe es neben Handlingkosten, die das übliche Maß nicht überschreiten, auch einer Verbindung zu Zukunftsmärkten wie der „Neuen Seidenstraße“. Zum Ende der Veranstaltung stellten sich alle Referenten dem Plenum zu einer Abschlussdiskussion, bei der vereinbart wurde, dass Mitte Februar 2019 ein erstes Abstimmungsgespräch zwischen der DUSS, DB Netz sowie interessierten Operateuren wie KV-Dienstleistern stattfinden soll. Ziel dabei soll die Bestimmung der Interessen der beteiligten Parteien und eine Abstimmung des weiteren Vorgehens sein. Alle waren der Meinung, dass nur ein kooperativer Ansatz dazu führen würde, eine Vernetzung der Angebote über mehrere Anbieter hinweg sicherzustellen.

Peter Andryszak

24.9.2019

Pakete in die Innenstadt per E-Lastenrad - Wirtschaft in Bremen: Aktuelle Nachrichten - WESER-KURIER

Für die „letzte Meile“ in Bremen

Pakete in die Innenstadt per E-Lastenrad

Von Florian Schwiegershausen - 23.09.2019 -

Ein neues Projekt in Bremen soll den Lkw-Lieferverkehr minimieren. Ganze Paletten lassen sich per Lastenrad transportieren. Die Initiatoren hoffen auf zusätzliche Kunden.



Ab jetzt liefert Marc Logemann vom Bremer Radkurier in der Innenstadt Pakete per E-Lastenrad aus. Sein Gefährt stammt von der Bremer Firma Rytle. Bis Ende 2020 wollen die Teilnehmer an diesem Projekt Erfahrungen sammeln. (FLS)

Marc Logemann vom Bremer Radkurier ist neuerdings bequemer unterwegs als normalerweise. Denn seit zwei Wochen liefert er in der Bremer Innenstadt Pakete mit einem besonderen Lastenrad aus, das von einem Elektromotor unterstützt wird: „Das geht so leicht, dass ich damit problemlos von der Innenstadt nach Blumenthal fahren könnte“, sagte Logemann bei der Vorstellung am Montagmittag.

An diesem Projekt, das die Wirtschaftssenatorin mit 230 000 Euro fördert, sind das Logistikunternehmen Hellmann beteiligt, die Entwicklungsgesellschaft des Güterverkehrszentrums (GVZ) sowie die Deutsche GVZ-Gesellschaft und das Unternehmen Rytle. Die Bremer Firma stellt diese E-Lastenräder her und arbeitet bereits in Städten wie Hamburg, München und Oldenburg mit den großen bekannten Paketdienstleistern zusammen. Langfristig soll auf diese Weise der Lkw-Lieferverkehr in der Bremer Innenstadt minimiert werden. Marco Schulte von Hellmann Logistics, die im GVZ sitzen, erläutert: „Jeden Morgen fährt ein Lkw, der zuvor die Pakete bei verschiedenen Dienstleistern abgeholt hat, in die Innenstadt an den Sammelpunkt.“ Der steht am Jacobikirchhof zwischen der Martinstraße und der Obernstraße auf Höhe des Angarikirchhofs.

Mehr Unternehmen sollen sich am Projekt beteiligen

Derzeit sind es Pakete für vier Firmenkunden, die ausgeliefert werden. „Wir hoffen und sind uns sicher, dass sich noch mehr Unternehmen an dem Projekt beteiligen werden“, sagt Ralph Sandstedt von der GVZ-Entwicklungsgesellschaft. Das sei auch so gewollt. Denn wenn die Projektphase Ende 2020 auslaufe, solle es sich von selbst tragen. Marco Schulte von Hellmann Logistics nannte für einen weiteren möglichen Projektteilnehmer als Beispiel den Paketdienstleister DPD, der gleich nebenan von Hellmann im GVZ sitzt. Nun ist die Situation so: An jedem Morgen um 8 Uhr fährt der Lkw von Hellmann die Pakete zum Umladepunkt. Hier ist Platz für bis zu neun Europaletten. Auch der Laderaum des Lastenrads ist so lang und breit, dass eine Europalette reinpassen würde. Das unterscheidet das Projekt von denen in anderen Städten, die ebenso die Auslieferung auf der letzten Meile per E-Rad versuchen.

Die morgendliche Beladung mit den Paketen ist laut Schulte nur der erste Schritt: „Im zweiten Schritt liefert der Lkw die Paletten, auf dem die Pakete geladen sind und stellt sie in den Container. Der dritte Schritt wäre dann, dass jeden Morgen der Lkw kommt und den Container mit den vorkonfektionierten Paketen ablädt.“ Dann wären die Pakete also schon bei Hellmann zurechtsortiert.

Von der möglichen Distanz her seien die Fahrten zu schaffen: Da Bremen vergleichsweise flach ist, würden die Akkus ausreichen, um zwischen 50 und 60 Kilometern zurückzulegen. „Danach werden die Akkus dem Rad entnommen und

24.9.2019

Pakete in die Innenstadt per E-Lastenrad - Wirtschaft in Bremen: Aktuelle Nachrichten - WESER-KURIER

aufgeladen", erklärt Kristian Schopka vom Bremer E-Lastenradhersteller Rytle. „In Städten wie Stuttgart oder Tübingen, wo es wesentlich hügeliger ist, reichen die Akkus für bis zu 30 Kilometer.“ Etwa 15 000 Euro kostet ein solches E-Gefährt.

Idee schon bekannt

Die Idee, in Bremen Pakete auf der letzten Meile mit einem Lastenrad zu transportieren, ist nicht neu. Bereits vor zwei Jahren hatte sich der Verein „Bremen kommt“ mit solchen Plänen beschäftigt. Dort entwickeln Multiplikatoren der Stadt Ideen, die Bremen voranbringen sollen. Das Konzept von damals sah vor, dass Pakete bei der Bremer Straßenbahn AG am Flughafendamm gesammelt werden und von dort mit einem Bus per Anhänger an einen Sammelpunkt in der Innenstadt transportiert werden. Von dort sollten die Kuriere per Lastenrad die Pakete zu ihrem Empfänger bringen. Hans-Georg Tschupke, Leiter der Abteilung Industrie und Innovation bei der Wirtschaftssenatorin, sagte dazu: „Das war das erste Projekt, und das hier ist das Nachfolgeprojekt.“ Offiziell nennt es sich nun „Urban-BRE – elektromobile Citylogistik in Bremen“.

Der Paketdienstleister Hermes hatte bereits seit dem Sommer 2018 ein Jahr lang die Paketzustellung per Lastenrad in Berlin getestet. Während Urban-BRE derzeit nur Firmenkunden beliefert, die in Geschäftskontakt zu Hellmann Logistics stehen, lieferte Hermes die Pakete auch an Privatkunden aus. Mit im Boot waren auch die Mitbewerber DHL, DPD und andere Paketdienstleister. Was sich laut einem Hermes-Sprecher positiv herausstellte: „Die Lastenräder finden überall in den Straßen Platz.“ Dagegen muss ein herkömmliches Lieferfahrzeug erst einen Platz zum Halten finden. Und der Projektversuch brachte nach Angaben von Hermes einen Nebeneffekt mit sich: „Um die Lastenräder zu fahren, konnten wir dafür Studierende und auch Rentner gewinnen, die sich im Nebenjob damit Geld verdienen wollten.“ Dagegen werde es im herkömmlichen Transport immer schwieriger, ausreichend Mitarbeiter zu finden, die als Paketboten arbeiten.

Doch bei allen positiven Erfahrungen gibt es auch eine Kehrseite. Was Hermes bei dem Projektversuch dann auch feststellen musste: Die Lastenräder sind verglichen mit den üblichen Paketautos mit Verbrennungsmotor wartungsintensiver, sodass alle zwei bis vier Wochen der Mechaniker ranmusste, um etwas zu reparieren. Aber darum ging es eben auch in diesem Test. Dem Unternehmen sei klar: „Für die letzte Meile ist diese Art der Paketauslieferung die Zukunft – gerade in Zeiten, in denen in immer mehr Städten über eine autofreie Innenstadt nachgedacht wird.“ Die Paketdienstleister stünden dabei vor der Herausforderung, dass sich viele Kommunen bereits Gedanken über diese letzte Meile machten, jede Kommune aber eben anders plane. Die Paketdienstleister könnten wesentlich schneller an die Umsetzung gehen, wenn es seitens der Städte eine standardisierte Planung geben würde.

Laut Hermes wurden die Lastenräder aber durchweg positiv aufgenommen. Diese Erfahrung hat ebenso der Bremer Radkurier Marc Logemann in der kurzen Zeit gemacht, in der er mit seinem Gefährt in der Hansestadt unterwegs war: „Die anderen Radfahrer haben bisher alle freundlich Platz gemacht und reagierten freundlich, wenn ich an ihnen vorbeigefahren bin.“

