

Mehr zum Thema ...

Digitale und On-Demand-Lösungen

Grüne Fraktion Berlin-Neukölln:
Digitales Routing von Kraftfahrzeugen durch Fahrradstraßen unterbinden

Antrag auf berlin.de/ba-neukoelln-gruenlink.de/1zda (24.3.2021)

Grüne Liste Erlangen:
Einführung einer Echtzeit-Mitfahr-App

Antrag auf gl-erlangen.de-gruenlink.de/1yen (3.2.2021)

Gies, Jürgen / Langer, Victoria:
Mit On-Demand-Angeboten ÖPNV-Bedarfsverkehre modernisieren. Werkstattbericht zu Chancen und Herausforderungen

Berlin 2021, 55 Seiten, PDF auf difu.de-gruenlink.de/1y64

Wilde, Mathias:
Auswertung von kommunalen Mängelmeldern. Teil 1: Die Misere des Fußverkehrs; Teil 2: Es bleibt holprig – Fahrradfahren in der Stadt

In: AKP 6/2019 und 2/2020, zwei und drei Seiten, PDFs auf akp-redaktion.de-gruenlink.de/2051, gruenlink.de/205m

Mobilität in Pandemiezeiten

Grüne Fraktion Magdeburg:
Zusätzliche Fahrten für mehr Abstand im ÖPNV

Antrag auf gruene-fraktion-magdeburg.de-gruenlink.de/1yzd (8.2.2021)

Verkehrsclub Deutschland:
Klimaschutzpotenziale von Videokonferenzen und Homeoffice

Februar 2021, Factsheet und Befragungsergebnisse auf vcd.org-gruenlink.de/1z15

Kommunen aus Hessen gestalten Logistik

Hier liefert der Imker die Shiitake-Pilze

Betrieben im ländlichen Raum fehlen oft bezahlbare Transportlösungen, hier brauchen nachhaltige regionale Wirtschaft und Nahversorgung kreative Antworten. Auch die Kommunen sind gefragt: Sonst übernehmen Online-Anbieter dort das Geschäft, wo die lokale Logistik schwächelt – und die Region ist außen vor.

> Sabine Jennert und Anja Sylvester

Distanz misst sich in der Praxis oftmals nicht in Kilometern und Meilen, sondern in Erreichbarkeit. Globale Lieferketten bringen die Güter in jeden Winkel der Welt, während regionale Produkte es mitunter nicht von einem Ort zum nächsten schaffen. Und damit sind wir schon mittendrin im Dilemma der Logistik im ländlichen Raum. Die Wege sind weit und ein effizientes Bündeln der Lieferungen ist schwierig – das sorgt für hohe Transportkosten pro Stück.

Hier ein typisches Problem zwischen regionalen Erzeuger*innen und potenzieller Kundschaft: Im hessischen Lohr baut der Gärtnereibetrieb eines Behindertenwerks Shiitake-Pilze an, die die Gastronomie im Umland nur zu gerne auf die Teller bringen würde. Die frischen Pilze sind jedoch eine Just-in-time-Delikatesse, die sich nicht lange lagern lässt. Die empfindliche Ware muss täglich frisch in kleinem Umfang ausgeliefert werden. Solche geringen Gütermengen sind für Logistikdienstleister auf dem Land meist unrentabel.

Deshalb liefern Betriebe oftmals kurzerhand selbst. Das ist pragmatisch – wirtschaftlich meistens nicht. Wer liefert, braucht ein Fahrzeug, zahlt Treibstoff und investiert wertvolle Arbeitszeit. Spätestens wenn die Transportkosten den Warenwert übersteigen, droht das Geschäft oder gleich das ganze Ge-

schäftsmodell zu scheitern – an der Logistik. Der Hotelier kauft die Pilze doch im Großhandel und der regionale Produzent geht leer aus.

Die Betriebe selbst sind logistische Einzelkämpfer. Jeder für sich kann das Problem nicht lösen. Macht die Kommune hingegen Logistik zu ihrer Zukunftsaufgabe, kann sie viel gestalten. Denn in der Region ist alles vorhanden, was es braucht. In Hessen werden aktuell zwei verwandte Lösungen erprobt, die auf den örtlichen Ressourcen aufbauen.

Ladeflächen-Sharing im Spessart

Im nördlichen Main-Kinzig-Kreis stellt der Verein „Spessart regional“ finanziert aus LEADER-Mitteln eine Mitnahmelogistik auf die Beine: Alle Anbieter im regionalen Wirtschaftsverkehr – liefernde Produzent*innen, Handwerksbetriebe, Pflegedienste – koordinieren ihre Fahrten und verknüpfen ihre freien Ladeflächen zu einer effizienten, kostensparenden Logistik. Wenn jeder nur seine Ware fährt, ist die Auslastung gering. Zwei Drittel der Betriebe gibt sie mit etwa 60 Prozent an, während sie zudem regelmäßig komplett leere Hin- oder Rückfahrten verzeichnen.

Diese Kapazitäten klug zu verknüpfen, wird im Spessart erprobt. Aktuell passiert das noch analog über Absprachen,



Kein Kinderspiel, aber sehr viel Potenzial: Kombinierte Lieferverkehre sind ein hochaktuelles Thema in der Logistik

Foto: Harald Meyer-Kirk / Pixabay

künftig wird das flexibel und in Echtzeit per App möglich sein. Decken sich die Strecken zweier Lieferrouten, nimmt etwa der Imker die Pilze mit. Oder die Dachdeckerin die frisch gedruckten Prospekte. Die Transportkosten werden geteilt.

Wo viele Wege zusammenlaufen, werden Lagerräume eingerichtet, sogenannte Mikro-Hubs. Dafür wird nicht neu gebaut: Bestehendes wird zum Zwischenlager, sei es im Dorfladen oder in der Druckerei, die über freie Räume verfügt. Von dort lassen sich mehrere Lieferungen zusammenfassen, was die Leistung des Logistiksystems zusätzlich erhöht.

Fahrstunden und Fahrzeuge eingespart, Emissionen verringert

Von den zuvor über die Woche angefallenen 39 Fahrtstunden ließen sich durch die Kombination von Routen 15 einsparen. Die gefahrene Strecke hat sich fast halbiert – um 870 Kilometer – und für das gleiche Liefervolumen war nur noch ein Drittel der Fahrzeuge notwendig. Der CO₂-Ausstoß verringerte sich um rund 63 Prozent.

Was geht mit der Regionalbahn in Waldhessen?

Nur wenige Kilometer weiter nördlichsten der Regionalverband „Gutes aus

Waldhessen“ und der Verkehrsanbieter Cantus in einer vom Bundesverkehrsministerium geförderten Machbarkeitsstudie, wie sich die Regionalbahn einbinden lässt. Zwischen Pendel- und Freizeitverkehr finden sich hier freie Kapazitäten, die man gewinnbringend für die Lieferkette nutzen könnte. Dabei gibt es einige Hürden beim Kleinguttransport zu überwinden: die Sicherung der Ladung, die Nutzungsrechte an den Bahnhöfen oder der barrierefreie Zugang zu den Gleisen für die Zulieferung von Rollcontainern.

Kombibus und andere Vorbilder

Was in Waldhessen gerade auf die Schiene gebracht wird, verkehrt in der Uckermark seit 2012 erfolgreich auf der Straße als sogenannter Kombibus. Das Thema ist hochaktuell. Von Italien bis Japan sind kombinierte Verkehre in der Entwicklung. Die Mitnahmelogistik im Personenverkehr kann über weite Strecken Gebiete verbinden, Zugänge zu Märkten eröffnen – und für Bus und Bahn Beiträge erwirtschaften, die das ÖPNV-Angebot in der Fläche stabilisieren helfen.

Auch hierzulande sind Gütertransporte im öffentlichen Personenverkehr auf Straße und Schiene keine historische Neuheit. Es ist an der Zeit, sie unter

Rückgriff auf die digitalen Tools der Gegenwart zu reaktivieren.

Die Kommunen haben es in der Hand

Entscheidend ist jedoch, welchen Weg die Kommunen wählen. Es braucht ihre Initiative, um die Akteur*innen zusammenzubringen, Bewusstsein und Vertrauen zu schaffen. Für diese Netzwerkarbeit sind klare Zuständigkeiten in der Verwaltung nötig. So würde Logistik zum wichtigen Baustein der Wirtschaftsförderung und zu einem echten Standortvorteil. Der Gütertransport ist elementare Voraussetzung des Wirtschaftens. Und ist erst die Erreichbarkeit zwischen Produzenten, Dienstleistern und Kunden hergestellt, bleibt die Wertschöpfung in der Region.

> Sabine Jennert betreut im Verein „Spessart regional“ Modell- und Kooperationsvorhaben. jennert@spessartregional.de

> Anja Sylvester ist Geschäftsführerin der LaLoG LandLogistik GmbH; das Unternehmen arbeitet mit Fokus auf Logistik-Lösungen für den ländlichen Raum sowie die Stadt-Land-Verbindung und ist Partner der beiden dargestellten Projekte. anja.sylvester@landlogistik.eu