

Erkenntnisse des Fachaustauschs

Themen: Routenoptimierung für Wirtschaftsverkehre & Lade- und Lieferzonenmanagement

TEILNEHMENDE

Kommunale Vertreterinnen und Vertreter aus dem Förderprogramm DKV

INHALT

Vorträge mit Beispielen aus zwei Kommunen und anschließender Fachaustausch

ZIELE

Herausforderungen identifizieren und neue Lösungen finden, sich vernetzen

WEITERE WORKSHOPS UND VORTRÄGE

Konzepte für nachhaltigen Wirtschaftsverkehr – Projektworkshop der Förderrichtlinie Städtische Logistik, Kommunale Radlogistik, (Sonder-) Fahrzeuge

www.nakomo.de



Welche rechtlichen Regelungen müssen angepasst werden?

„Wir machen erste Erfahrungen im Reallabor und versuchen dann Änderungen der StVO anzustoßen.“

„Die Technik ist weiter als die Gesetzgebung.“

Herausforderungen bei vorhandenen Strukturen und rechtlichen Grundlagen

Die Umsetzung von intelligenten Lade- und Lieferzonen in Hamburg hat gezeigt, dass es eine Herausforderung darstellt, die neuen technischen Möglichkeiten in die bestehende StVO und weitere rechtliche Rahmenbedingungen einzubetten:

- Reservierungsfunktionen für Ladezonen benötigen Ausnahmegenehmigungen, da sie mit der aktuellen rechtlichen Verordnung nicht abbildbar sind.
- Bei der Nutzung der Poller ist die Frage nach der Haftung rechtlich gesehen noch offen.

Lösungen

Zwei Lösungsmöglichkeiten kommen in Betracht:

1. Sondernutzung:

Die Fläche wird Privatfläche des Bezirks. Allerdings sind dann Polizei und Ordnungsamt nicht mehr zuständig. Dadurch entstehen zusätzliche Kosten, weil ein privater Dienst die Einhaltung der Nutzungsbeschränkungen übernehmen muss.

2. Erwirken einer Ausnahmegenehmigung von der StVO:

Der Bereich bleibt im StVO-Bereich, so dass Polizei und Ordnungsamt weiterhin die Einhaltung der Vorgaben überprüfen. Die Ausnahmegenehmigung gilt immer zeitlich befristet. Hier geht die Stadt Hamburg beispielhaft voran: Erweist sich diese Lösung als praktikabel, plant die Stadt eine Änderung der StVO anzustoßen.

Herausforderungen bei Daten und Technik

Die Abfallwirtschaftsgesellschaft mbh Wuppertal (AWG) entschied sich im Bereich der Wertstoffsammlung für Sensorik-Füllstandanzeigen. Durch die Entscheidung für eine Funktechnologie und das noch verhältnismäßig neue Anwendungsfeld standen ihnen nur wenige Hersteller von entsprechenden Sensoren zur Verfügung:

- Die Hersteller sind selbst noch in der Entwicklungsphase, dafür erfolgte aber die Entwicklung für die spezifischen Anforderungen teilweise gemeinsam.
- Um auch im für Wuppertal typisch hügeligen Umfeld zuverlässig senden und empfangen zu können ist es wichtig, entsprechend starke Antennen an strategisch guten Punkten aufzustellen.
- Bei der Füllstandmessung von Papiercontainern tauchen Probleme auf, wenn Nutzerinnen und Nutzer sie nicht richtig befüllen. Also entwickelte die AWG einen eigenen Algorithmus zur Plausibilisierung der Daten. Für die Kontrolle ist es allerdings noch zu ressourcenaufwändig eigenes Personal aufzustellen und an die jeweiligen Container zu schicken.

Lösungen

Die Entscheidung für einen Hersteller von Sensoren sollte immer anhand des spezifischen Anwendungsbereichs und der typischen Gegebenheiten in der Kommune erfolgen. Für die Umsetzung in Wuppertal war entscheidend, dass die Anbieter die Ultraschallsensoren selbst herstellen und die Funktechnologie dazu passt:

- Es wurde das LoRaWan-Netzwerk genutzt. Entgegen der Erfahrungen aus anderen Kommunen, hat sich das Netzwerk bisher als zuverlässig herausgestellt.
- Die Auswahl an Sensoren zur Parkraumdetektion ist auf Grund des weiteren Anwendungsfeldes recht groß und bietet keine größeren Probleme.



Welche Rolle spielt die Nutzungsakzeptanz?

„Projekte stehen und fallen mit der Akzeptanz der KEP-Dienstleister, denn für die ist es einfach und angenehm, in zweiter Reihe zu stehen.“

„Es wird schwer die Fahrer davon zu überzeugen, auf ein digitales Routingsystem zu hören. Sie haben ja selbst jahrelange Erfahrungen.“

Herausforderungen durch Interessenskonflikte

Digitale Routingsysteme stehen in Kontrast zur jahrelangen Erfahrung der Fahrerinnen und Fahrer, die sich nicht übergangen fühlen wollen.

Im Bereich von **Lade- und Lieferzonen** treffen häufig die Interessen der Logistikdienstleister und die der Stadtverwaltung aufeinander:

- Kurier-Express-Paket (KEP)-Dienstleister benötigen meist eine schnelle, kurzfristige Abstellmöglichkeit.
- Aber die wenigen vorhandenen Ladezonen sind häufig von anderen Fahrzeugen besetzt. So parken Lieferfahrzeuge häufig in zweiter Reihe und behindern damit den Verkehrsfluss.

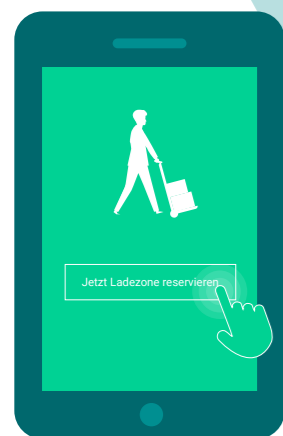
Lösungen

Entscheidend ist die offene und kontinuierliche Kommunikation mit allen Akteuren. Dies bedeutet im Falle von Wuppertal:

- Einbindung der Fahrerinnen und Fahrer, die teilweise auf jahrelange Erfahrung zurückgreifen und sich manchmal nur schwer von digitalen Instrumenten überzeugen lassen, die diese Erfahrungen ersetzen sollen.

Auch in Hamburg war es von Vorteil, die KEP-Unternehmen mit einzubinden. Bereits bei der Planung des Projektes entwickelten sie gemeinsam eine Lösung:

- So hat sich gezeigt, dass die Logistik-Dienstleister im Innenstadtbereich Standzeiten ab 30 Minuten bevorzugen um ein größeres Gebiet abdecken zu können ohne umparken zu müssen.
- Durch die Erfassung des Nutzungsverhaltens durch App und Parkraumsensorik kann bereits während der Projektlaufzeit analysiert werden, wie das Angebot angenommen und umgesetzt wird.
- Gegebenenfalls kann dann durch erneute Absprache mit den KEP-Dienstleistern nachgesteuert werden.



www.nakomo.de

Kontakt

E-Mail: nakomo-team@now-gmbh.de
Telefon: + 49 30 311 611 6 - 213