

## Erfolgskontrollbericht

FKZ: 45SL100701

Laufzeit des Vorhabens: 16.04.2020 - 22.07.2021

### Vorhabenbezeichnung

Machbarkeitsstudie zur Einrichtung von Mikrodepots zur Steigerung der Effizienz im innerörtlichen Warencustell- und Lieferverkehr in den Städten Bad Reichenhall, Freilassing und Laufen.

#### 1. Beitrag des Ergebnisses zu den förderpolitischen Zielen, auch zwecks Evaluierung von Förderprogrammen/-schwerpunkten/-konzepten

Für den ländlichen Bereich im Berchtesgadener Land kann in den drei Städten Laufen, Freilassing und Bad Reichenhall eine Weiterentwicklung des „klassischen“ Mikrodepots hin zu einer regionalen Stadtlogistik, die den Paketzustellprozess bündelt und den Einzelhandel in den Prozess integriert, empfohlen werden. Damit wird neben der entscheidenden Anforderung der Einzelhandelsstärkung auch der Reduzierung des Verkehrsaufkommens, der Reduzierung von Emissionen und Lärm sowie der Verbesserung der Lebensqualität im städtischen Bereich Rechnung getragen.

Eine Allgemeine Handlungsempfehlung für alle drei Städte beinhaltet die Überprüfung von Liefer- und Sperrzonen. Da unter anderem die Lieferzeiten in den Fußgängerzonen bereits begrenzt sind, können die Anforderungen „Verbesserung der Lebensqualität“ und „Reduzierung des Verkehrsaufkommens“ bereits durch eine stärkere Überprüfung und Nachverfolgung dieser optimiert werden. Auch können die Kommunen das Verkehrsaufkommen und die Stadtgestaltung besser beeinflussen, indem das Errichten von Paketstationen auf privaten Gründen und ohne Genehmigung eingeschränkt wird. Eine stärkere Reglementierung aus verkehrlicher und stadtgestalterischer Sicht ist somit absolut empfohlen.

Eine effiziente Realisierung der Güterfeinverteilung ist keine primäre Aufgabe von Kommunen, u.a. auch im Hinblick auf die stets gebotene Gleichbehandlung sämtlicher Wirtschafts- und Verkehrssparten. Gleichwohl können die Kommunen bei der Steuerung der Güterlogistik und Güterfeinverteilung eine bedeutende Rolle einnehmen, indem sie vermehrt Einfluss auf Standortentscheidungen und verkehrsrechtliche Rahmenbedingungen (z.B. Ausweisung von Fußgängerzonen, Parkraummanagement, Einrichtung von Halteverbots- und Ladezonen) ausüben. Das geförderte Vorhaben hat zu einer Sensibilisierung der drei Städte Bad Reichenhall, Freilassing und Laufen in Bezug auf die Verkehrswirksamkeit von Mikrodepots beigetragen. Nachdem Mikrodepots keine unbeträchtlichen Verkehrserzeuger sind, sollte deren Standortwahl in verkehrsplanerischer Hinsicht gründlich abgewogen werden.

#### 2. Wissenschaftlich-technische Ergebnisse des Vorhabens im Vergleich zu den ursprünglichen Zielen, erreichte Nebenergebnisse und gesammelte wesentliche Erfahrungen

Überraschend war für alle Projektbeteiligten die Erkenntnis, dass bereits eine Vielzahl von Mikrodepots in Form von Paketverteilstationen in den drei untersuchten Städten vorhanden sind. Zudem stellte sich heraus, dass sich in der Stadt Freilassing bereits ein regionaler Dienstleister mit Lagerungs-, Versand- und Weiterleitungsservice etabliert hat.

Aufgrund der Corona-Pandemie wurde von der Kommunalpolitik die Forderung erhoben, dass der örtliche Einzelhandel intensiv in die Machbarkeitsstudie einbezogen werden muss. Ansonsten hätte die Machbarkeitsstudie den falschen Anschein erweckt, dass dem Online-Versandhandel zu Lasten des Einzelhandels noch ein weiterer Anschub verliehen werden soll. Der lokale Einzelhandel profitiert bisher nur bedingt vom Online-Shopping, Mikrodepots könnten die Vorteile des stationären mit dem digitalen Handel verbinden. Für den langfristigen Erfolg wird eine landkreisweite Online-Plattform gefordert, die von einem regionalen Kümmerer betreut wird. Die Einbindung des örtlichen Einzelhandels entwickelte sich im Laufe des Projektes zu einer unerwartet großen Herausforderung, weil dieser offenbar auf den persönlichen Kundenkontakt nicht verzichten möchte und nur sehr bedingt aufgeschlossen gegenüber dem Thema „digitaler

Handel“ ist.

Entgegen der ursprünglichen Planung von zahlreichen persönlichen Gesprächen und Workshops mussten nahezu sämtliche Kontakte und Besprechungen pandemiebedingt über Telefonate bzw. Videokonferenzen abgewickelt werden. Hierdurch wurde mangels direkter persönlicher Zusammenkünfte die Herausforderung größer, „zwischen den Zeilen“ wichtige Hintergrundinformationen in Erfahrung zu bringen.

Das Einsparpotential an Treibhausgas-Emissionen bei einer Umstellung des Lieferverkehrs auf die Verwendung von Mikrodepots beträgt jährlich – für die drei relevanten und kooperationsbereiten KEP-Dienstleister [REDACTED] – rund 32.000 kg CO<sub>2</sub>-Äquivalente pro Jahr. Dies entspricht einem Anteil von 33,8% der Treibhausgas-Emissionen, die auf dem gesamten Verteilweg, inklusive des vorgelagerten Verteilwegs vom Verteilzentrum zum Mikrodepot, anfallen. Somit würde das Konzept der Mikrodepots eine klimafreundlichere und damit nachhaltigere Logistik im Berchtesgadener Land fördern.

### 3. Fortschreibung des Verwertungsplans.

#### **3a. Erfindungen/Schutzrechtsanmeldungen und erteilte Schutzrechte, die vom AN oder von am Vorhaben Beteiligten gemacht oder in Anspruch genommen wurden, sowie deren standortbezogene Verwertung (Lizenzen u.a.) und erkennbare weitere Verwertungsmöglichkeiten**

Erfindungen bzw. Schutzrechtsanmeldungen erfolgten im Rahmen der gegenständlichen Machbarkeitsstudie nicht.

#### **3b. Wirtschaftliche Erfolgsaussichten nach Auftragnehmer (mit Zeithorizont) - z.B. auch funktionale/wirtschaftliche Vorteile gegenüber Konkurrenzlösungen, Nutzen für verschiedene Anwendergruppen/ Industrien am Standort Deutschland, Umsetzungs- und Transferstrategien**

Mikrodepots für die Güterfeinverteilung sind für die bedeutenden Kurier-, Express- und Paketdienstleister umso interessanter, je weiter die betreffende Verteilregion von den Verteilzentren dieser KEP-Dienstleister entfernt ist. Denn mit zunehmender Distanz steigen auch die Zustellkosten und vergrößern damit das Potential von Effizienzsteigerungen mittels Einbeziehung regionaler Dienstleister in den Abhol- und Zustellprozess.

Die wesentlichen Akteure, welche eine Umsetzung von Mikrodepots vorantreiben und managen müssen, sind die KEP-Dienstleister. Hierzu gehören in Deutschland in erster Linie die Dienstleister [REDACTED]. Sie stellen aufgrund ihres Strebens nach Wirtschaftlichkeit den Nutzen eines Mikrodepots den entstehenden Kosten gegenüber. Hierzu gehören auch versteckte Kosten, die entstehen, wenn der Endkunde nicht mehr wissen sollte, wer das Paket zugestellt und damit den Service erbracht hat. Dieser White-Label Ansatz, welcher oftmals mit Mikrodepots in Verbindung gebracht wird, ist daher kritisch zu betrachten, wie auch die Gespräche mit den KEP-Dienstleistern gezeigt haben.

Der Dienstleister [REDACTED] errichtet derzeit in Freilassing neu einen eigenen Zustellstützpunkt, welcher in Verbindung mit einer Großannahmestelle im Jahr 2022 in Betrieb gehen wird. Bislang wickelt [REDACTED] die Paketverteilung im Landkreis Berchtesgadener Land über das [REDACTED] Verteilzentrum im ca. 85 km entfernten Kolbermoor ab.

#### **3c. Wissenschaftliche und/oder technische Erfolgsaussichten nach Auftragnehmer (mit Zeithorizont) - u.a. wie die geplanten Ergebnisse in anderer Weise (z.B. für weitere öffentliche Aufgaben, Datenbanken, Netzwerke, Transferstellen etc.) genutzt werden können. Dabei ist auch eine etwaige Zusammenarbeit mit anderen Einrichtungen, Firmen, Netzwerken, Forschungsstellen u.a. einzubeziehen**

Während der Erstellung der Machbarkeitsstudie hat sich herausgestellt, dass es bereits zahlreiche Mikrodepots in Form von Paketverteilstationen gibt. Zudem kann die Stadt Freilassing bereits mit einem regionalen Dienstleister (Firma [REDACTED]) aufwarten, welcher auf regionaler Ebene und grenzüberschreitend einen Lagerungs-, Versand- und Weiterleitungsservice anbietet.

Durch die Verlegung des bestehenden Mikrodepots der Firma [REDACTED] an einen Standort mit verkehrsgünstigerer Lage für dessen Kunden ist für die Stadt Freilassing eine starke Reduzierung der innerstädtischen Verkehrsbelastung erwarten.

Die Wirtschaftsservice Berchtesgadener Land GmbH fungiert als projektbeteiligter Netzwerker für eine etwaige regionale und überregionale Zusammenarbeit mit anderen Einrichtungen, Firmen, Netzwerken und Forschungsstellen.

### **3d. wissenschaftliche und wirtschaftliche Anschlussfähigkeit für eine mögliche notwendige nächste Phase bzw. die nächsten innovatorischen Schritte**

Die Einrichtung einer landkreisweiten Onlineplattform für den energieeffizienten und verkehrsvermeidenden Warenaustausch zwischen örtlicher Bevölkerung und örtlichem Einzelhandel bzw. Handwerk könnte die Wirtschaftlichkeit einer regionalen Stadtlogistik weiter erhöhen und eine hervorragende Datenbasis für die weitere wissenschaftliche Begleitung schaffen.

### **4. Arbeiten, die zu keiner Lösung geführt haben**

Im Rahmen der Machbarkeitsstudie haben sich abgesehen von der Problematik bezüglich der Einbringung von kommunalen Eigenmitteln (auch in Form von personeller Begleitung) zur Verbesserung der regionalen Stadtlogistik keine ungelösten Probleme aufgetan.

### **5. Präsentationsmöglichkeiten für mögliche Nutzer - z.B. Anwenderkonferenzen**

Präsentationsmöglichkeiten für mögliche Nutzer können ggf. über den Auftraggeber der Machbarkeitsstudie (Landkreis Berchtesgadener Land) angefragt und über den Auftragnehmer der Machbarkeitsstudie (Fa. Trafficon) angeboten werden.

### **6. Einhaltung der Ausgaben-/Kosten- und Zeitplanung**

Die Kostenplanung konnte sehr gut eingehalten werden, was durch die pandemiebedingte Reduzierung des Mehrwertsteuersatzes von 19 auf 16 % im Jahr 2020 zusätzlich begünstigt wurde. Aufgrund der Corona-Pandemie sowie der Kommunalwahlen in Bayern im Frühjahr 2020 wurde eine Verlängerung der Projektlaufzeit um weitere sechs Monate beantragt. Mit dieser einmaligen Verlängerung der Projektlaufzeit konnte dann ein erfolgreicher Projektabschluss herbeigeführt werden.

**Nicht änderbare Endfassung mit der Kennung 1661644-5**