

Regionales Logistikkonzept Köln

1. Öffentlichkeitsbeteiligung am 15. Oktober 2013



Anmerkung:

Die in der Veranstaltung gezeigten Folien, sind entsprechend gekennzeichnet. Sie wurden zum besseren Verständnis durch Folien ergänzt, welche die Erläuterungen aus dem mündlichen Vortrag wiedergeben und die Quellen der Prognoseberechnungen erläutern.



**Arbeitsgemeinschaft
TCI Röhling / PTV / AVISTRA**

Dr. Wolfgang Röhling / Dr. Volker Waßmuth

Einführung

- Das Projekt „Regionale Logistikkonzept Köln“ wird von der Arbeitsgemeinschaft TCI / PTV / AVISTRA seit ca. einem Jahr in enger Zusammenarbeit mit der Stadt Köln bearbeitet. Zwischenergebnisse wurden in verschiedenen Gremien – Logistikforum, Wirtschaftsausschuss, Öffentlichkeitsbeteiligung – präsentiert. Die zum Teil sehr komplexen Ergebnisse wurden dabei in unterschiedlichen Darstellungen und mehr oder weniger zusammengefasst aufbereitet. Die dahinter liegenden Ergebnisse und Aussagen sind aber gleich. In einem laufenden Projekt ist es selbstverständlich, dass bei Fortschritt der Arbeiten Einzelheiten korrigiert oder etwas verändert dargestellt werden.
- Die vorliegende Materialiensammlung soll einen genaueren Überblick über die Ergebnisse geben. Dabei werden die Präsentationsfolien, die in der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung gezeigt wurden, gesondert gekennzeichnet.
- Die Kommentierung der Materialien wurde hier eingefügt, da die Präsentationen ohne den dazugehörigen Vortrag oder ergänzende Erläuterungen nicht immer selbsterläuternd sind.
- Es ist zu betonen, **dass das Logistikkonzept kein detailliertes Verkehrskonzept darstellt.** Gleichwohl spielen die Güterverkehrsstrukturen im Untersuchungsraum eine wichtige Rolle. Hierfür werden bestehende Datensätze aus unterschiedlichen Grundlagen genutzt, die – auch in anderen Projekten - harmonisiert und zu einem konsistenten Datensatz zusammengefügt wurden. Insofern basieren viele Daten auf eigenen Berechnungen aus unterschiedlichen Datenquellen. Diese Datenbasis bietet eine Aussage über die Verkehrsnachfragestrukturen in Köln, die es so bisher nicht gab. Insofern sind die aufbereiteten Verkehrsdaten sehr gut für die Erarbeitung eines Regionalen Logistikkonzepts Köln geeignet. Allerdings können und wollen diese Daten dementsprechend nicht dem Genauigkeitsanspruch einer Verkehrsentwicklungsplanung dienen. Auch das ist bei den Darstellungen von aggregierten Verkehrszahlen zu beachten.

Bedeutung der Logistik generell

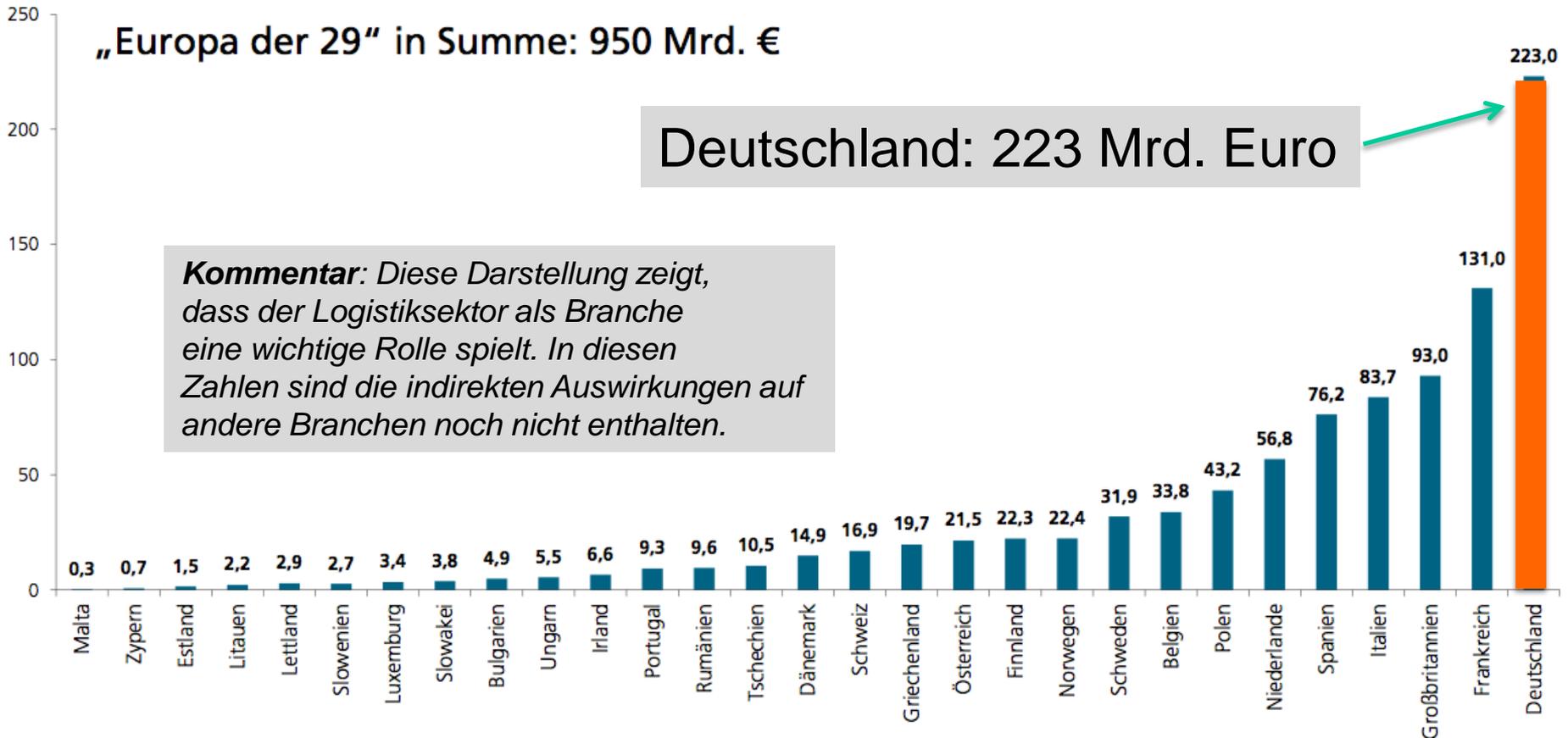
Gezeigt in der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung

Logistikmarktgrößen in Europa 2011

„Europa der 29“ in Summe: 950 Mrd. €

Deutschland: 223 Mrd. Euro

***Kommentar:** Diese Darstellung zeigt, dass der Logistiksektor als Branche eine wichtige Rolle spielt. In diesen Zahlen sind die indirekten Auswirkungen auf andere Branchen noch nicht enthalten.*



Quelle: Top 100, Chr. Kille, M. Schwemmer, Fraunhofer Institut Nürnberg, SCS, 2012

© SCS

Region und Untersuchungsraum

- Der Untersuchungsraum betrifft alle in der nachfolgenden Darstellung aufgeführten Kreisregionen und Städte. Köln stellt dabei den Fokus dar. Insofern wird der überregionale Charakter der Logistikaktivitäten hiermit eingefangen.
- Bei der Betrachtung der Verkehrsströme wird aber darüber noch hinausgegangen. Für Straße, Bahn und Binnenschiff liegen Verkehrsverflechtungen zugrunde, die letztlich den Güterverkehr in Europa abbilden. Die Stadt Köln und die Region sind in feinere Verkehrszellen eingeteilt zwischen denen die Verkehrsströme für das Analysejahr 2010 und das Prognosejahr 2030 geschätzt sind, so dass auf dem zugrunde liegenden Straßennetz Bandbreiten für Verkehrsbelastungen angegeben werden können. Auch für die Schiene und Wasserstraße liegen Schätzungen für Verkehrsbelastungen vor, die im Detaillierungsgrad für die Aufgabenstellung und Belange des Regionalen Logistikkonzepts ausgelegt sind, nicht aber den Genauigkeitsgrad haben, der im Rahmen eines detaillierten Verkehrskonzepts benötigt wird. Es ist ausreichend, die generellen Entwicklungstendenzen der Güterverkehre und Bandbreiten der Verkehrsnachfrage bezogen auf den Untersuchungsraum darzustellen.
- Die wichtigen überregionalen Entwicklungen und gesetzten Infrastrukturmaßnahmen außerhalb der dargestellten Region werden beachtet und fließen in die Ergebnisse ein. So können wichtige Quell- und Zielpunkte der Güterverkehre außerhalb der Region - wie z.B. die ZARA-Häfen (Zeebrügge, Antwerpen, Rotterdam, Amsterdam) noch betrachtet sowie Transitverkehre durch die Region lokalisiert werden.

Regionale Betrachtung

Gezeigt in der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung

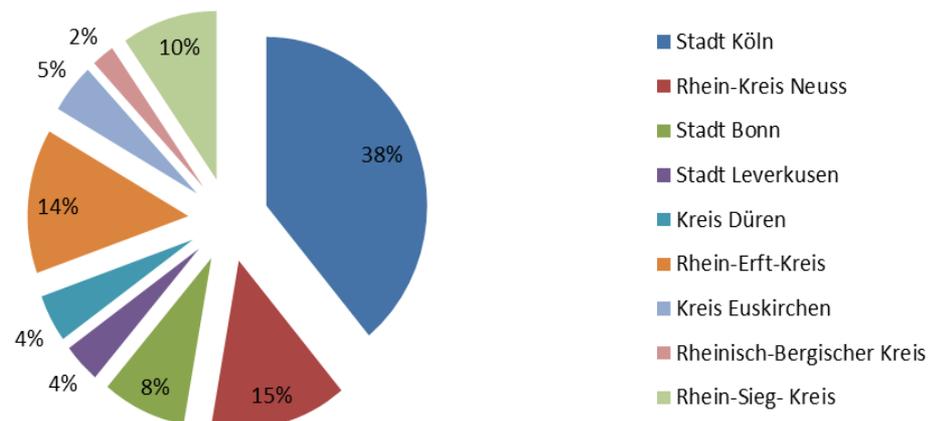


© Stadt Köln

Bedeutung der Logistik in der Region Köln

Gezeigt in der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung

Anteile der Kreise und Städte an den Beschäftigten "Verkehr und Lagerei" der Region 2010



Statistik 2010:

Beschäftigte „Verkehr und Lagerei“

Region Köln: rd. 72.000

Stadt Köln: rd. 27.000

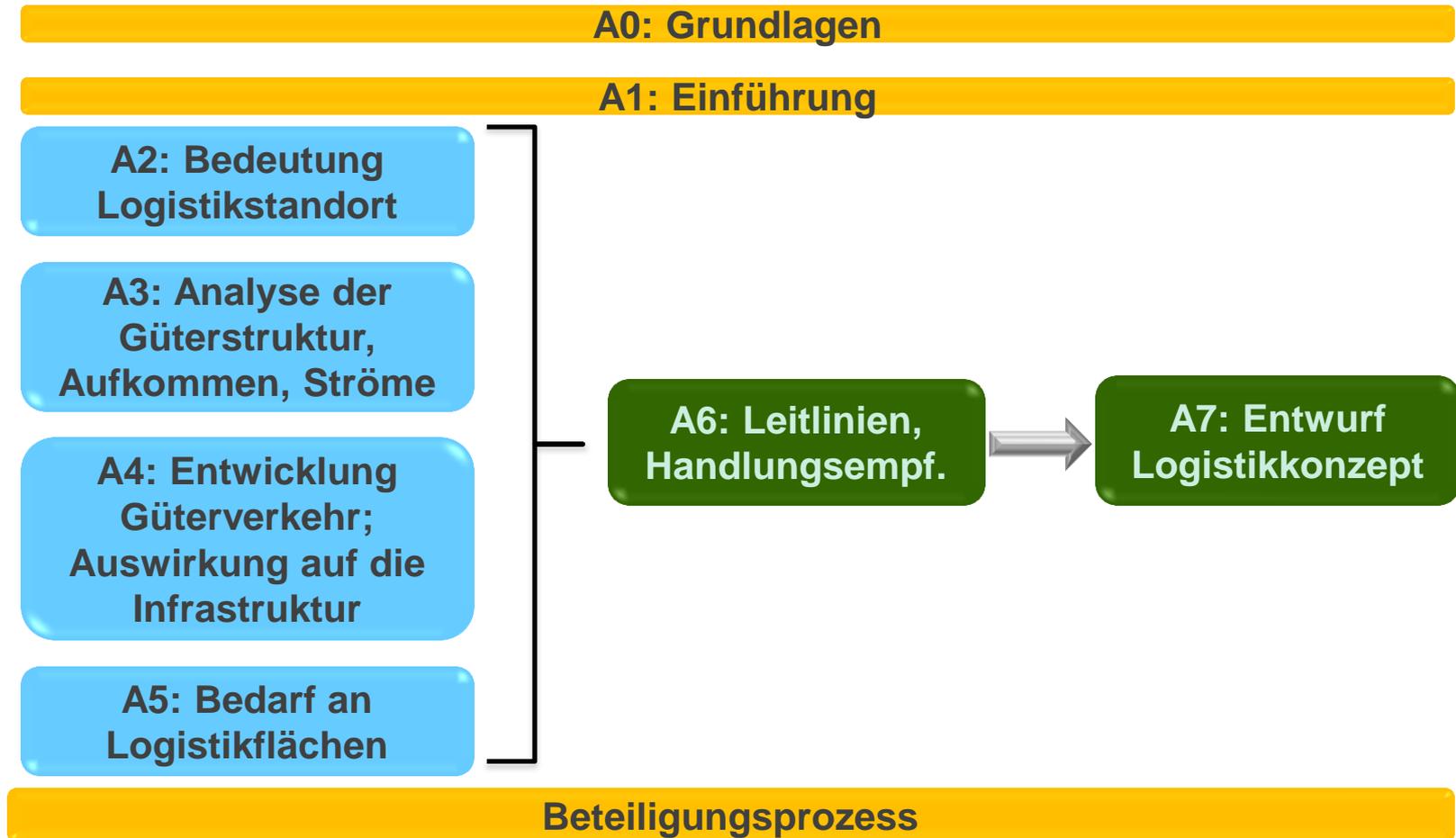
- das sind rd. 38%

Quelle: Bundesagentur für Arbeit:
Beschäftigung am Arbeitsort, Dez. 2010

Kommentar: In anderen Präsentationen wurden auch grobe Schätzungen für die indirekten Beschäftigungswirkungen der Logistikbranche dargestellt. Da das aber keine dokumentierten statistischen Zahlen sind, wurde hier auf nachlesbares statistisches Material zurückgegriffen. Damit soll die Bedeutung der Logistikbranche für die Region Köln gezeigt werden. Die unterschiedlichen Darstellungen in anderen Präsentationen haben keine Auswirkung auf die Ergebnisse des Logistikkonzepts Köln.

Vorgehensweise

Gezeigt in der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung



Handlungsspielräume Stadt Köln und Region

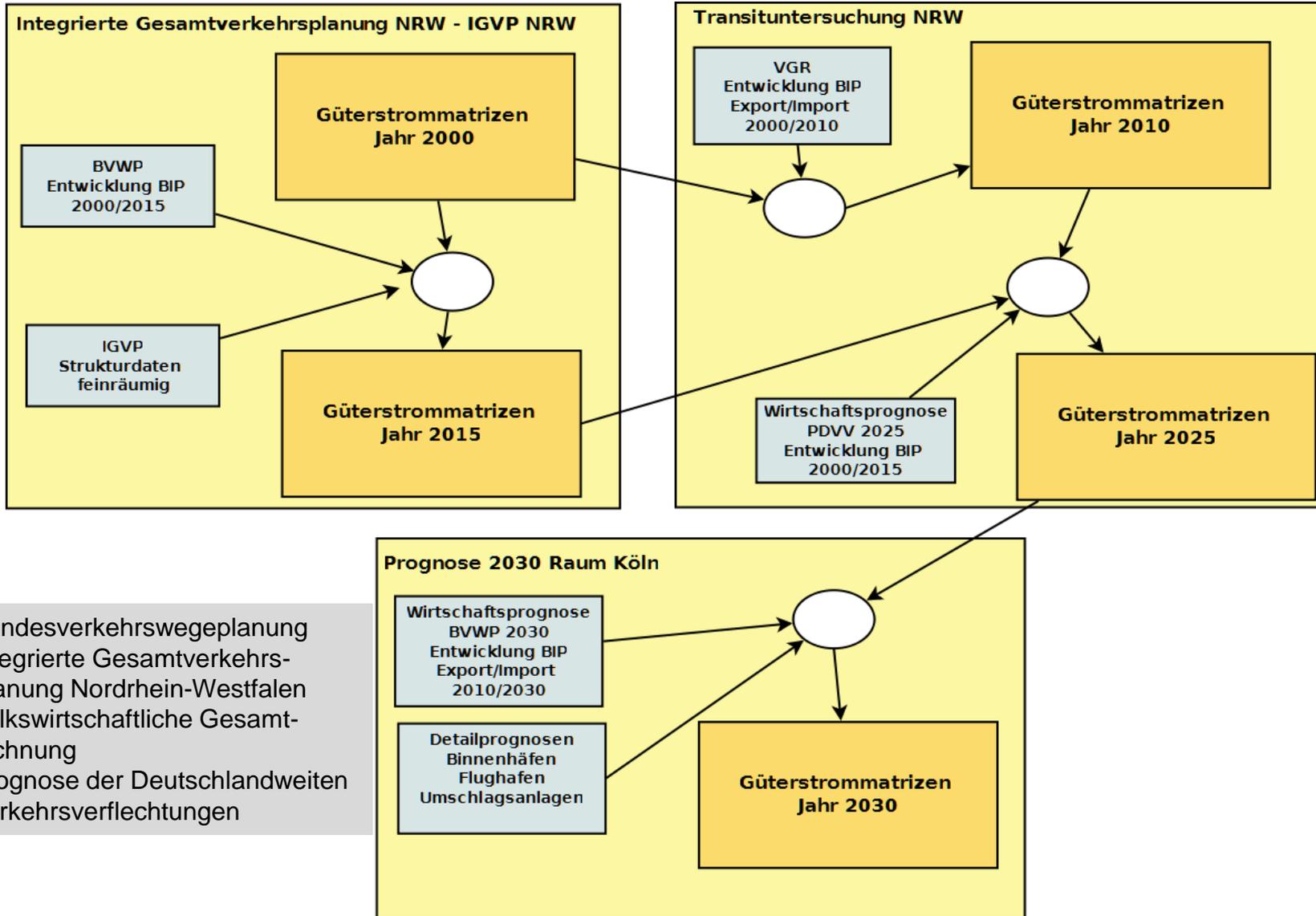
Gezeigt in der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung



Datenquellen für die Verkehrsanalyse und Prognose

- Im Rahmen der Arbeiten zum Regionalen Logistikkonzept Köln können keine eigenständigen und unabhängigen Neuberechnungen für die Güterverkehrsnachfrage für den Analysezeitpunkt 2010 und den Prognosezeitpunkt 2030 durchgeführt werden. Dies ist für die Fragestellungen im Rahmen der Logistikkonzeptes auch nicht notwendig, da es dafür zahlreiche grundlegende Daten und Untersuchungen gibt, die aber zu einem konsistenten und einheitlichen Gesamtbild zusammengeführt, aktualisiert und harmonisiert werden müssen. Dies ist die Hauptaufgabe bei der Ermittlung der Verkehrsmengendaten im Rahmen des Regionalen Logistikkonzepts Köln. Als Basiszeitpunkt wird 2010 gewählt, da für alle Verkehrsträger keine aktuelleren Verkehrsdaten vorhanden sind.
- Die Quellenangabe „eigene Berechnungen“ deuten darauf hin, dass viele Werte harmonisierte Werte darstellen, die u.a. durch die Arbeitsgemeinschaft in früheren Projekten erarbeitet wurden.
- Die Verkehrsnachfragestrukturen basieren dabei im Wesentlichen auf folgenden Datenquellen, die in den entsprechenden Arbeitsberichten nochmals differenziert angegeben werden:
 - Integrierte Gesamtverkehrsplanung für Nordrhein-Westfalen (IGVP-NRW), in der für alle Verkehrsträger die Güterströme getrennt nach 10 Gutarten (NST/R) zwischen r.d 4000 Verkehrszellen abgebildet sind. Für die Stadt Köln werden 80 Verkehrszellen betrachtet. Es werden alle Verkehrsträger – einschließlich Luftfracht – betrachtet.
 - Aktualisierung der IGVP-Daten auf das Basisjahr 2010 und das Prognosejahr 2025/2030
 - Daten der Bundesverkehrswegeplanung 2003 mit Aktualisierung der Prognose auf das Jahr 2025
 - Veröffentlichte Ergebnisse der Bundesverkehrswegeplanung 2015 mit Prognosehorizont 2030
 - Für die Verkehrsnachfrage im kombinierten Verkehr in den Kölner Häfen und der Region: Marktanalyse für die Kölner Häfen im Auftrag der HGK AG, PLANCO 2012

Methodik der Grundlagenprognosen



BVWP: Bundesverkehrswegeplanung
 IGVP: Integrierte Gesamtverkehrs-
 Planung Nordrhein-Westfalen
 VGR: Volkswirtschaftliche Gesamt-
 rechnung
 PDVV: Prognose der Deutschlandweiten
 Verkehrsverflechtungen

Rahmenbedingungen

BIP Wachstum		2010- 2030
		in % p.a.
Welt		2,25
Europa		1,38
Deutschland		1,14
NRW		1,06
Köln		1,3
Außenhandel Deutschland		
Exporte		3,6
Importe		4
Außenhandel NRW		
Exporte		3,3
Importe		3,7

Bevölkerung	2010 (Mio.)	2030 (Mio.)	2010-2030 (in % p.a.)
Deutschland	81,8	79,7	-0,1
NRW	17,8	17,2	-0,2
Köln	1,02	1,05	0,2
Erwerbspersonen			
Deutschland	41,6	39,8	-0,2
NRW	8,7	7,6	-0,7
Köln	0,53	0,55	0,2

Quellen:

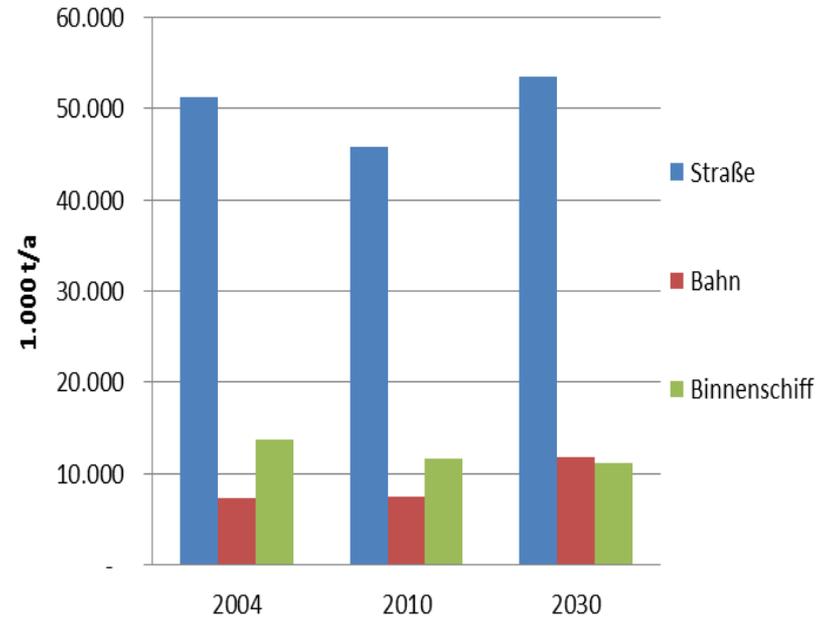
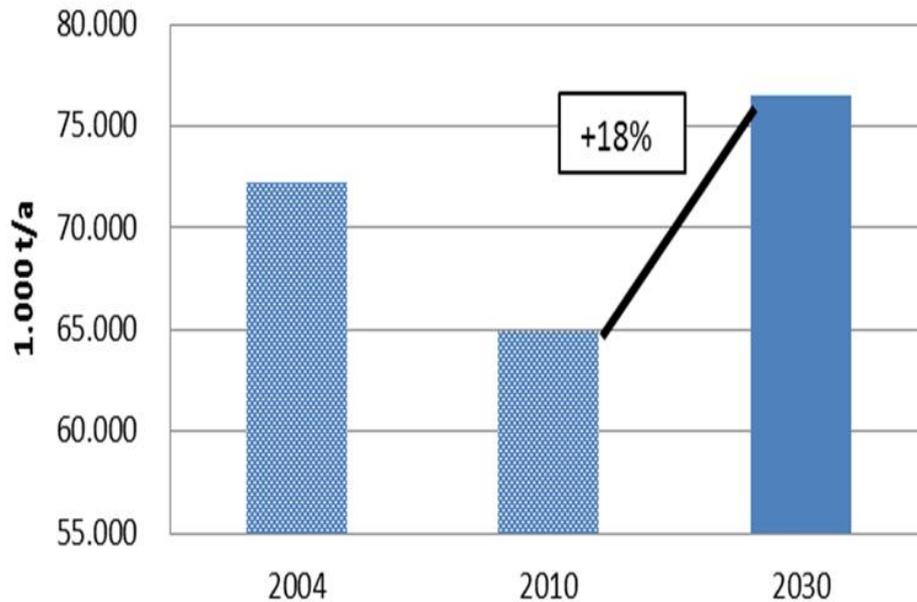
- Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Hrsg.): Sozio-ökonomische und verkehrspolitische Rahmenbedingungen der Verkehrsprognose im Rahmen der „Verkehrsverflechtungsprognose 2030 sowie Netzumlegungen auf die Verkehrsträger“; 2013; Berlin.
- Institut für Wirtschaftsforschung Halle (2006): Regionalisierte Wirtschafts- und Außenhandelsprognose für die Verkehrsprognose 2025; Halle.
- Information und Technik Nordrhein-Westfalen (IT.NRW), Geschäftsbereich Statistik (Hrsg.) (2012): Modellrechnungen zur Entwicklung der Privathaushalte und Erwerbspersonen in Nordrhein-Westfalen; Düsseldorf
- Amt für Stadtentwicklung und Statistik der Stadt Köln (2013): Bevölkerungsprognose 2040; Köln

Datenquellen für die Verkehrsanalyse und Prognose

- Das Güterverkehrsaufkommen der Kölner Häfen wird gemäß Prognose um 4% steigen, obwohl der wasserseitige konventionelle Umschlag rein vom Tonnage-Aufkommen (= Gewicht) her um 3% zurückgeht. Das liegt hauptsächlich am Güterstruktureffekt, d.h. dem absoluten und relativen Rückgang der "schweren" Massengüter hin zu einer verstärkten Bedeutung der relativ "leichteren", aber voluminösen und hochwertigen Güter, die in der Regel mit Containern bzw. Ladeeinheiten für den kombinierten Verkehr transportiert werden. Deshalb nimmt das Güterverkehrsaufkommen in den Kölner Häfen, in denen auch zwischen Bahn und LKW umgeschlagen wird, insgesamt um rd. 4% zu. In dieser Gesamtbetrachtung sind die Ladungen des kombinierten Verkehrs enthalten, die in TEU (Twenty Foot Equivalent Unit = Standardcontainer) gemessen werden und gemäß PLANCO-Gutachten (aus 2012) in den Kölner Häfen bis 2030 um rd. 216% anwachsen werden. Dieser enorme Zuwachs resultiert aus der prognostizierten Zunahme der maritimen Container des Seehafen-Hinterlandverkehrs sowie aus der Zunahme der kontinentalen Behälterumschläge.

Wachstum Güterverkehr in der Stadt Köln

Gezeigt in der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung



Quelle: eigene Berechnungen

Güterverkehrsaufkommen Stadt Köln: Steigerung 2010 – 2030

Schienengüterverkehr: +58%

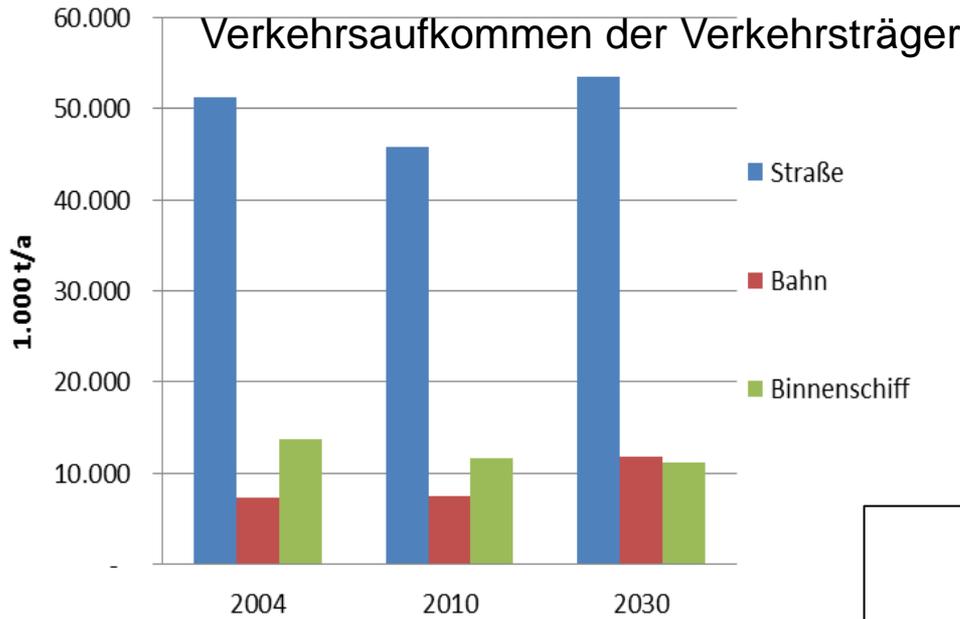
Straßengüterverkehr: +17

Aufkommen Kölner Häfen: +4%

Aufkommen „Kombinierter Verkehr“ Kölner Häfen (in TEU): + 216% (*Planco 2012*)

Güterverkehrsentwicklung Stadt Köln

Verkehrsaufkommen der Verkehrsträger

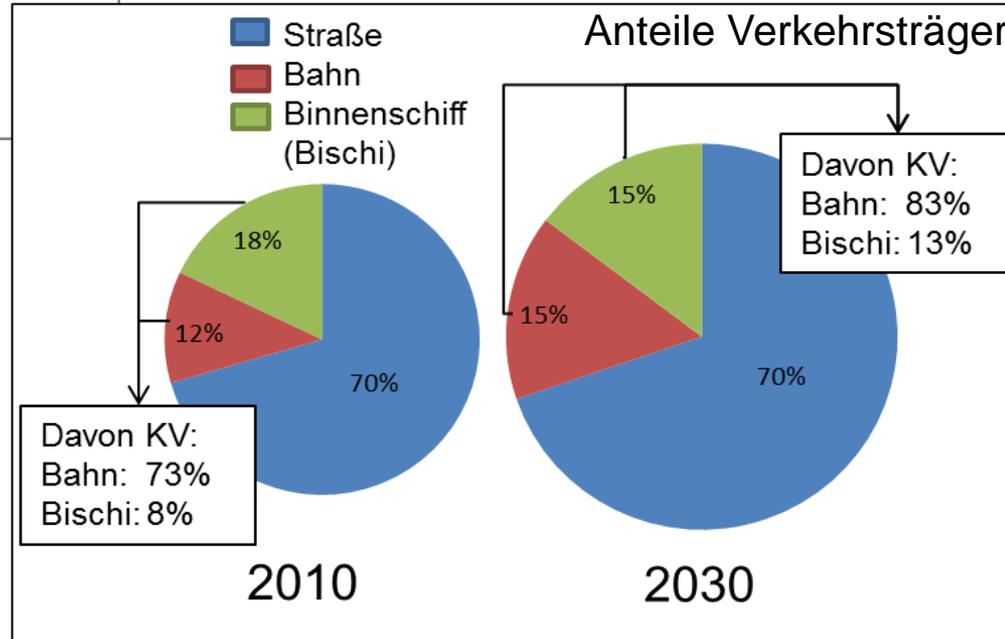


Güterverkehrsaufkommen Stadt Köln nach Verkehrsträgern

- Größte Steigerungsraten 2010-2030: Schienengüterverkehr (+58%), Straßengüterverkehr (+17%)

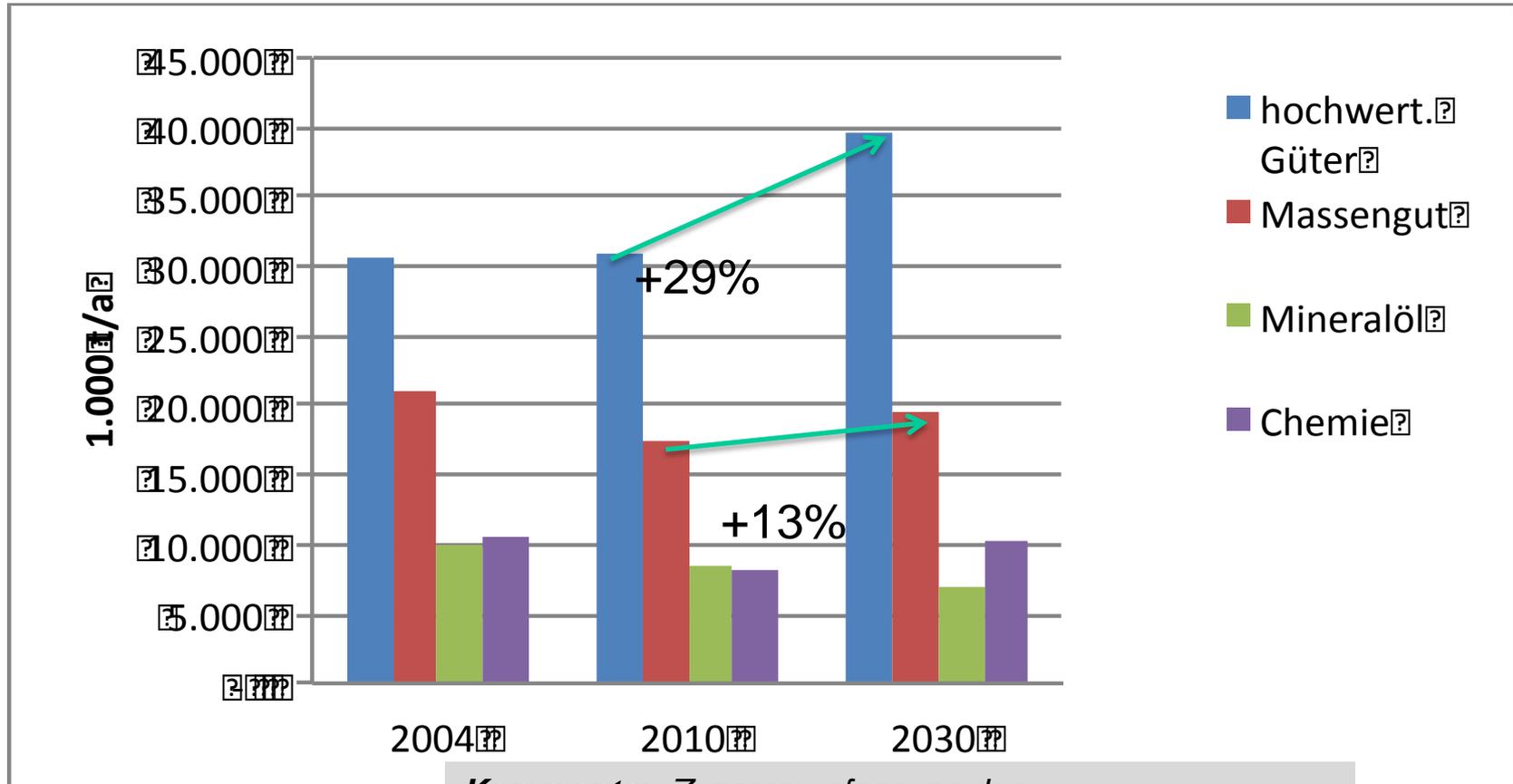
Quelle: eigene Berechnungen

Anteile Verkehrsträger



Güterstruktur Stadt Köln: Logistische Klassen

Gezeigt in der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung



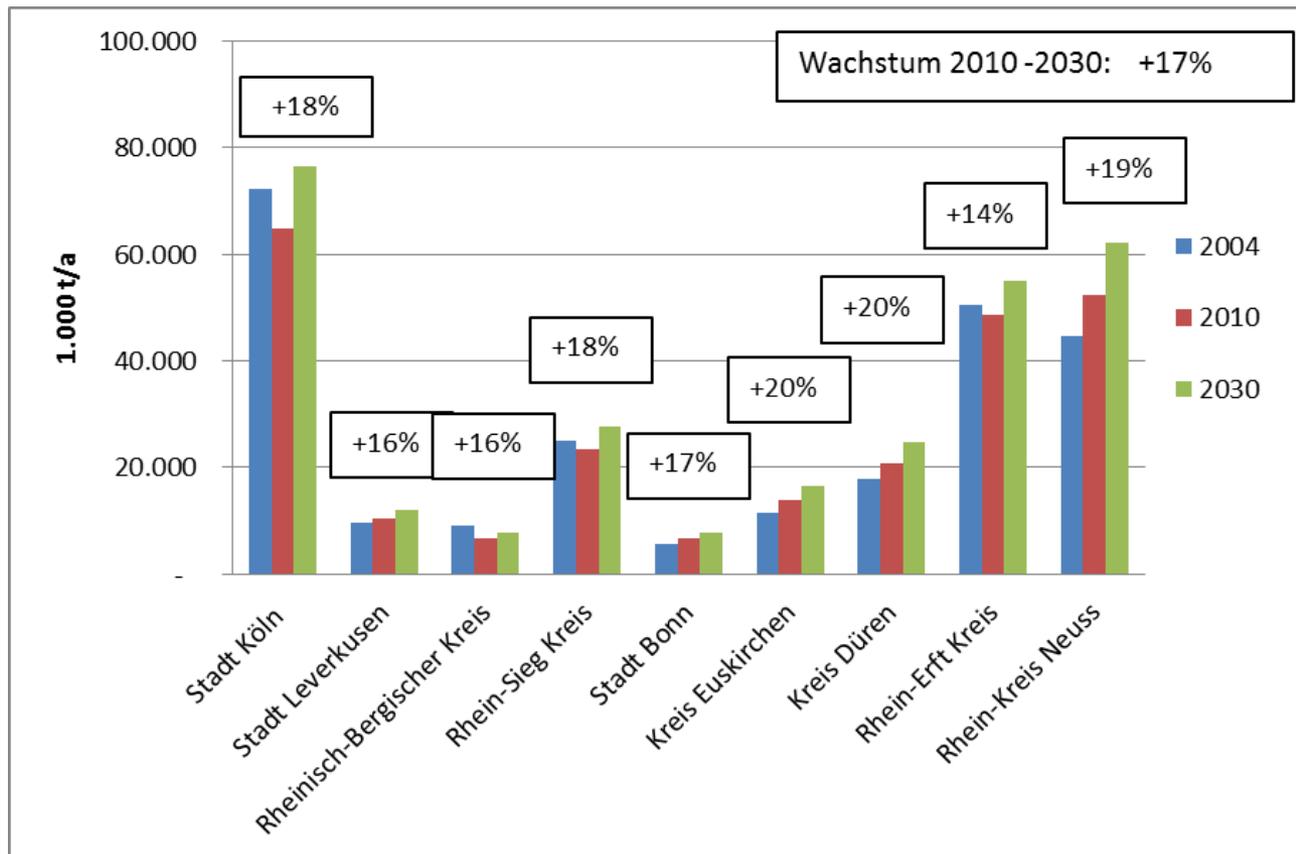
Quelle: eigene Berechnungen

Kommentar: Zusammenfassung der unterschiedlichen Gutarten zu Güteraggregaten, die logistisch ähnlich behandelt werden. Hochwertige Güter sind vorwiegend Speditionsgüter und Stückgüter.

Güterverkehrsentwicklung Region

Güterverkehrsaufkommen Untersuchungsraum Region Köln (Summe aus Versand, Empfang, Binnenverkehr)

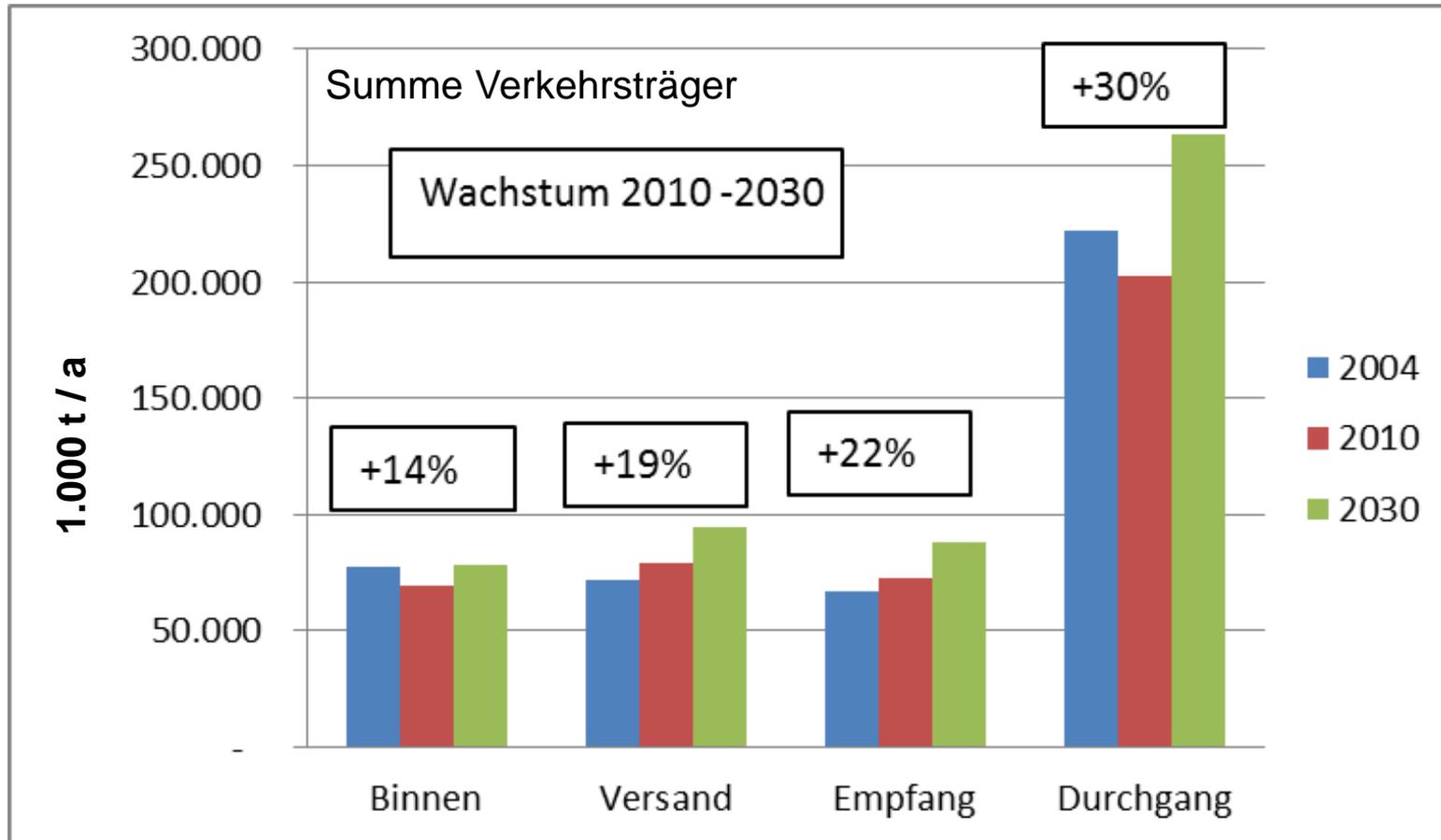
- Analoge Entwicklung Untersuchungsraum
- Köln macht über ¼ des Gesamtaufkommens der Region aus;
zusammen mit dem Rhein-Kreis Neuss ca. 50% des Aufkommens der Region



Quelle: eigene Berechnungen

Hauptverkehrsbeziehungen der Region Köln

Gezeigt in der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung

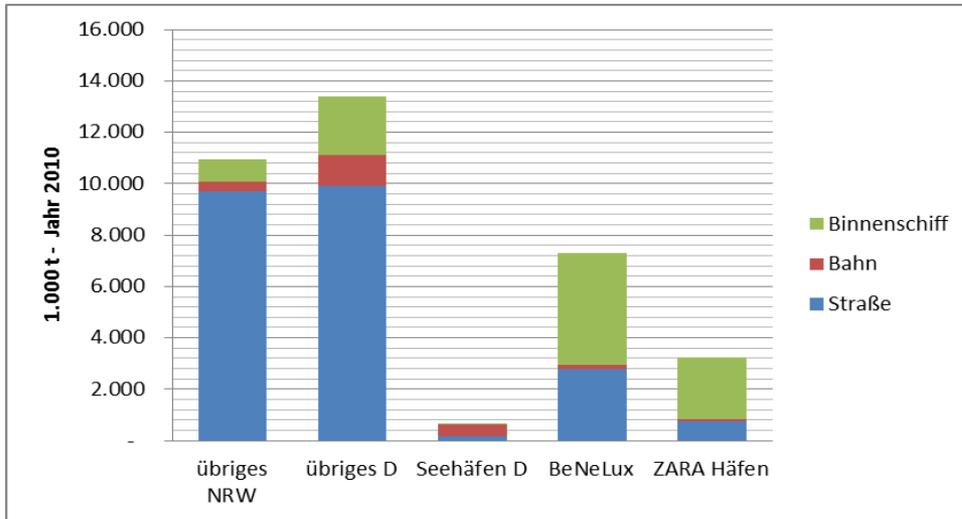


Quelle: eigene Berechnungen

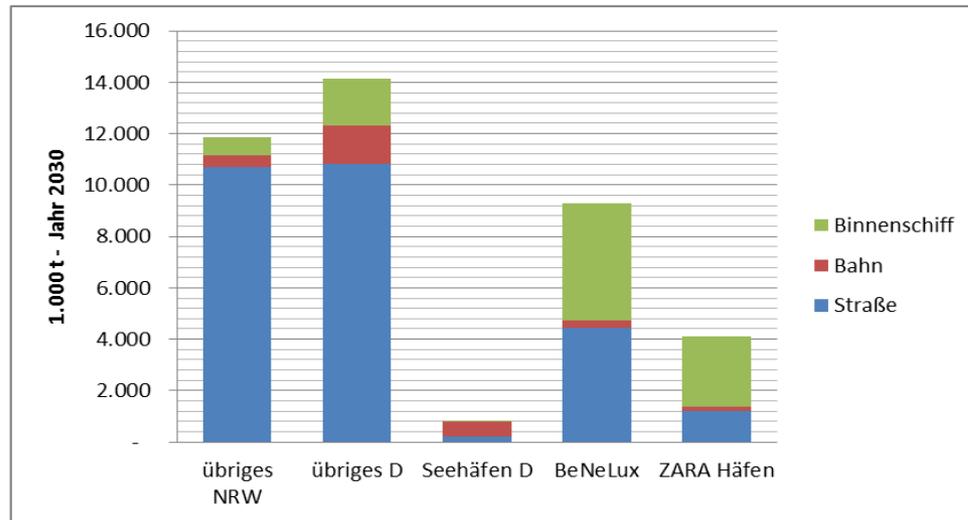
Kommentar: An dieser Abbildung wird deutlich, dass der Transitverkehr, der zwar die Infrastruktur in der Region Köln nutzt, aber nicht Quelle oder Ziel in der Region hat, eine wichtige Rolle spielt und deutlich steigen wird.

Güterverkehrsverflechtungen der Stadt Köln

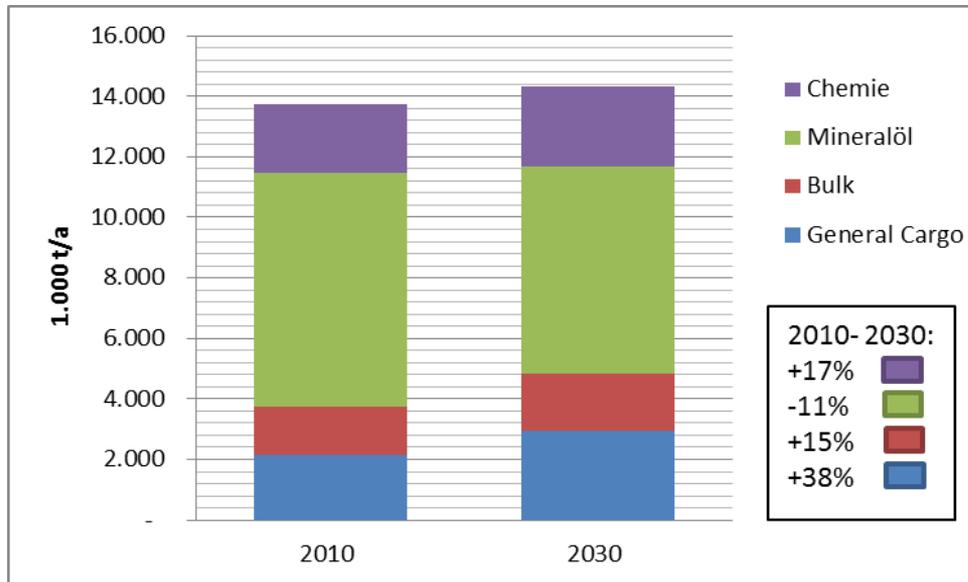
Summe Versand und Empfang nach Regionen und Verkehrsträger



- Differenzierte Bedeutung der Verkehrsträger nach Relationen außerhalb des Untersuchungsraumes:
 - Straße: NRW / D ~ 80%
 - Bahn: Seehäfen D ~ 70%
 - Binnenschiff : ZARA Häfen ~ 65%

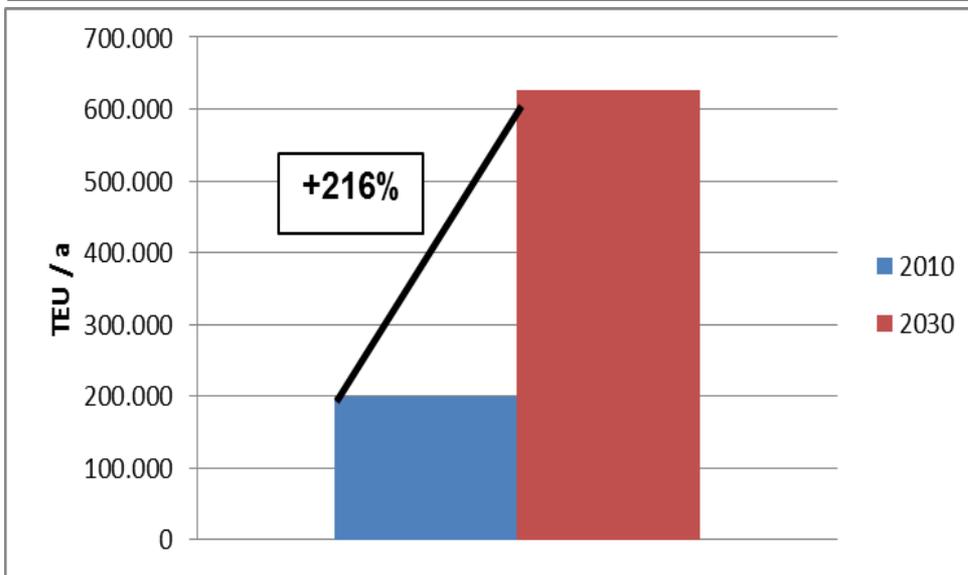


Binnenhäfen / kombinierter Verkehr Stadt Köln



Aufkommen in den Kölner Häfen (Bahn/Binnenschiff) nach logistischen Klassen:

- Wachstum Tonnage : 4%
- Aber:
- Starkes Wachstum der höherwertigen Güter – kombinierter Verkehr
- Rückgang Mineralölprodukte – überproportional hoher Anteil (ca. 50%)



Aufkommen kombinierter Verkehr der Kölner Häfen (Bahn/Binnenschiff) in TEU (nach Planco 2012):

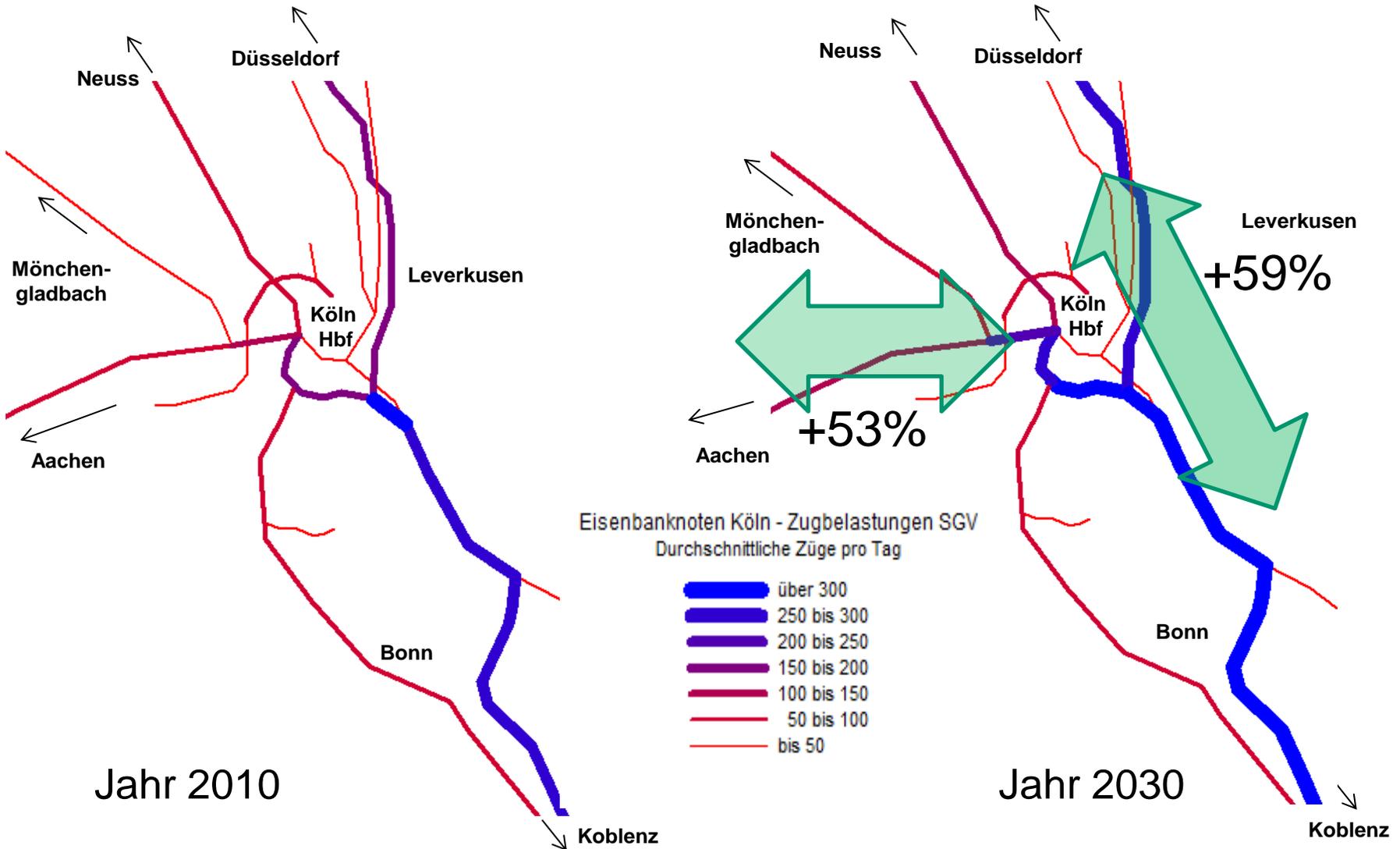
- Mehr als Verdreifachung
- Insgesamt ca. 11 Mio. Tonnen Aufkommen im kombinierten Verkehr der Stadt Köln im Jahr 2030 - Häfen und trockene Standorte (kontinental/ Seehafenhinterland)

Infrastruktur Prognose

- Die Prognosen für die Güterverkehre sind auf Basis der aktuellen Bundesverkehrswegeplanung aufbereitet.
- Damit werden auch Infrastrukturausbauten als realisiert angenommen, die der Prognose zugrunde liegen.
- Wichtige Ausbaumaßnahmen wie Kapazitätserweiterungen auf dem Kölner Autobahnring für die Straße, die Betuwe-Linie und der Eiserne Rhein sowie Ausbau der Oberrheinstrecke und Alpenquerungen für die Schiene sind realisiert.
- Köln liegt im unmittelbaren Einzugsbereich des Europäischen Schienengüterverkehrsnetzes, Korridor 1 (Rotterdam-Genua) und Korridor 8 (Rotterdam- Bremerhaven – Warschau). Damit sind weitere Transitverkehre auf den Schienenstrecken des Kölner Raums zu erwarten.

Zugbelastungen im Raum Köln

Gezeigt in der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung



Quelle: Zugzahlen 2010 DB Netz AG, 2030 eigene Berechnungen

Kölner Häfen - Umschlagsprognose

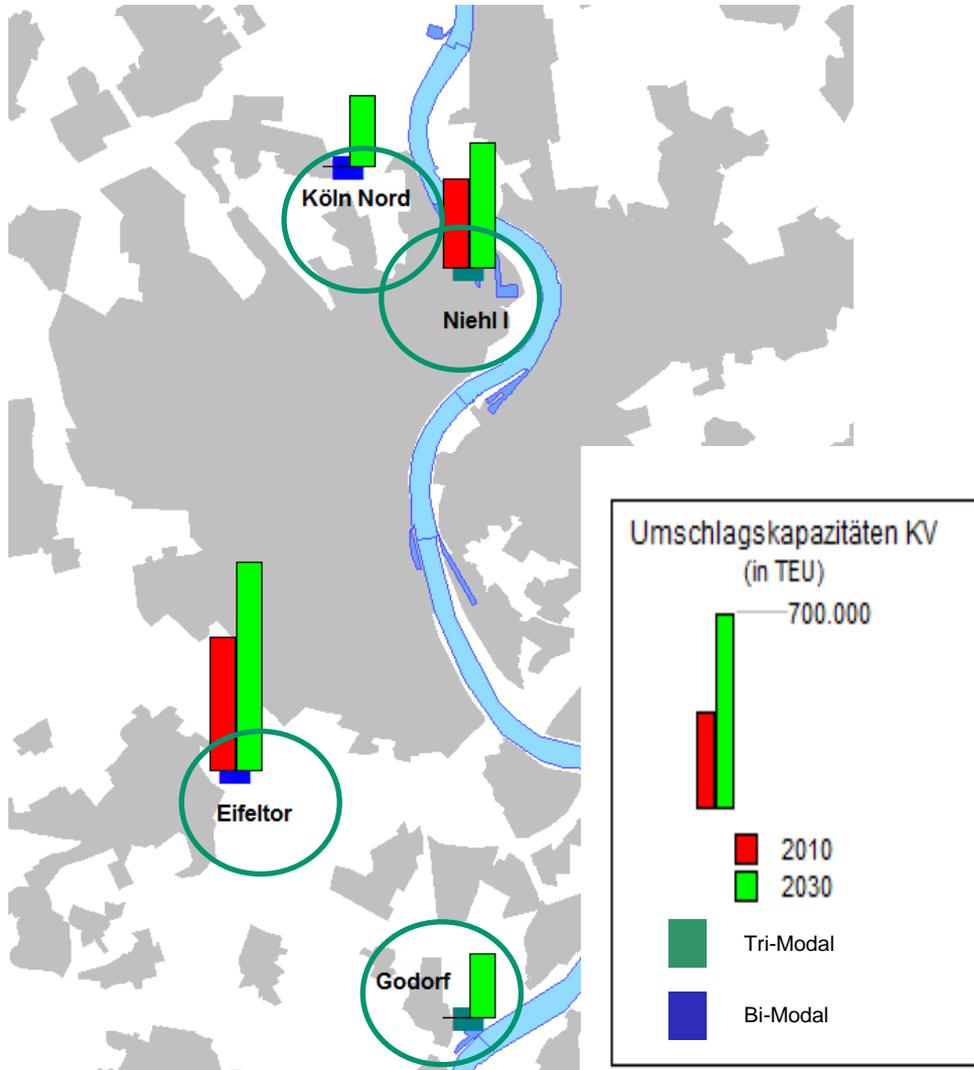
- Die Werte für die Umschlagsprognosen und Schätzung der Umschlagskapazitäten sind aus dem PLANCO Gutachten 2012 entnommen. Die Zahlen sind mit den aufbereiteten und aktualisierten Verkehrsströmen, die dieser Untersuchung zum Regionalen Logistikkonzept Köln zugrunde liegen, abgeglichen und als plausibel qualifiziert worden.
- Bestandteil der Untersuchung ist es, das für das Jahr 2030 prognostizierte Güterverkehrsaufkommen der vorhandenen, geplanten, beschlossenen oder im Bau befindlichen logistik-relevanten Infrastruktur gegenüberzustellen, um eine Aussage über die Kapazitäten zur Abwicklung der Güterverkehre in Köln und der Region zu erhalten. Laut Ratsbeschluss ist für den Godorfer Hafen ein Bebauungsplan-Verfahren einzuleiten und der Hafenausbau durch die Verwaltung planerisch zu sichern. Aus diesem Grund wird im Bezug auf die Güterströme und Güterverkehrsaufkommender Hafen Godorf für den Prognosezeitraum 2030 als ausgebaut unterstellt. Der Bedarf für den Hafenausbau wurde in der Vergangenheit bereits durch mehrere Gutachten festgestellt und ist nicht detaillierter Untersuchungsbestandteil des Regionalen Logistikkonzepts Köln.
- **Eine wichtige Aussage für das Logistikkonzept ist:** In Zukunft ist mit einer deutlichen Zunahme des kombinierten Verkehrs im Raum Köln zu rechnen. Die Hafenstandorte spielen bei der Abwicklung dieser Verkehre eine wichtige Rolle. Um die Standortvorteile von Köln und Region zu sichern, sind entsprechende Umschlagskapazitäten zu schaffen.
- Ob wirklich der Standort Godorf für Erweiterungen geeignet ist oder ein andere Standort bessere Bedingungen liefert, muss aus einer Verkehrsuntersuchung abgeleitet werden. Dazu müssen die Verkehrsströme feinräumig aufbereite werden und die je nach Ausbaustandort anders laufenden Verkehrsströme im Netz – Straße, Binnenschiff, Schiene - prognostiziert und die unterschiedlichen Auswirkungen auf festgelegte Zielwerte untersucht werden. An der grundsätzlichen Aussage, dass ohne die geplanten Ausbauten im Godorfer Hafen in Köln und der Region Umschlagskapazitäten für den Kombinierten Verkehr fehlen, ändert dies nichts.

Kölner Häfen - Umschlagsprognose

- Bei der Betrachtung werden auch die Umschlagskapazitäten in der Region einbezogen – siehe nachfolgende Abbildung.
- Der Hafen Köln-Deutz ist hier nicht aufgeführt, da dort kein kombinierter Verkehr mit dem Binnenschiff bzw. der Schiene stattfindet. Zudem ist die Zukunft des Hafens stark in der Diskussion, so dass hier vorsichtig mit diesem Hafenstandort im Rahmen des Logistikkonzepts argumentiert werden muss.
- In den bisherigen Abbildungen war die Umschlagskapazität von Köln-Nord mit 250.000 TEU für 2030 angegeben. Tatsächlich sind das Ladeeinheiten, so dass der tatsächliche Wert der Umschlagskapazität 390.000 TEU sein muss.

Entwicklung Binnenhäfen in der Stadt Köln

Gezeigt in der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung



Umschlagsanlagen KV in der Stadt Köln: Sind die Kapazitäten / Planungen ausreichend? Umrechnung Umschläge in TEU

- Jahr 2030*:
Aufkommen KV ca. 1,6 Mio. TEU
(kontinental und Seehafenhinterland)
- Kapazitäten KV- Umschlag** ca. 1,72 Mio. TEU

KV-Terminal	Kapazitäten 2030, In TEU
Köln-Eifeltor	700.000
Köln Nord	390.000
Niehl I	420.000
Godorf	210.000
	1,72 Mio.

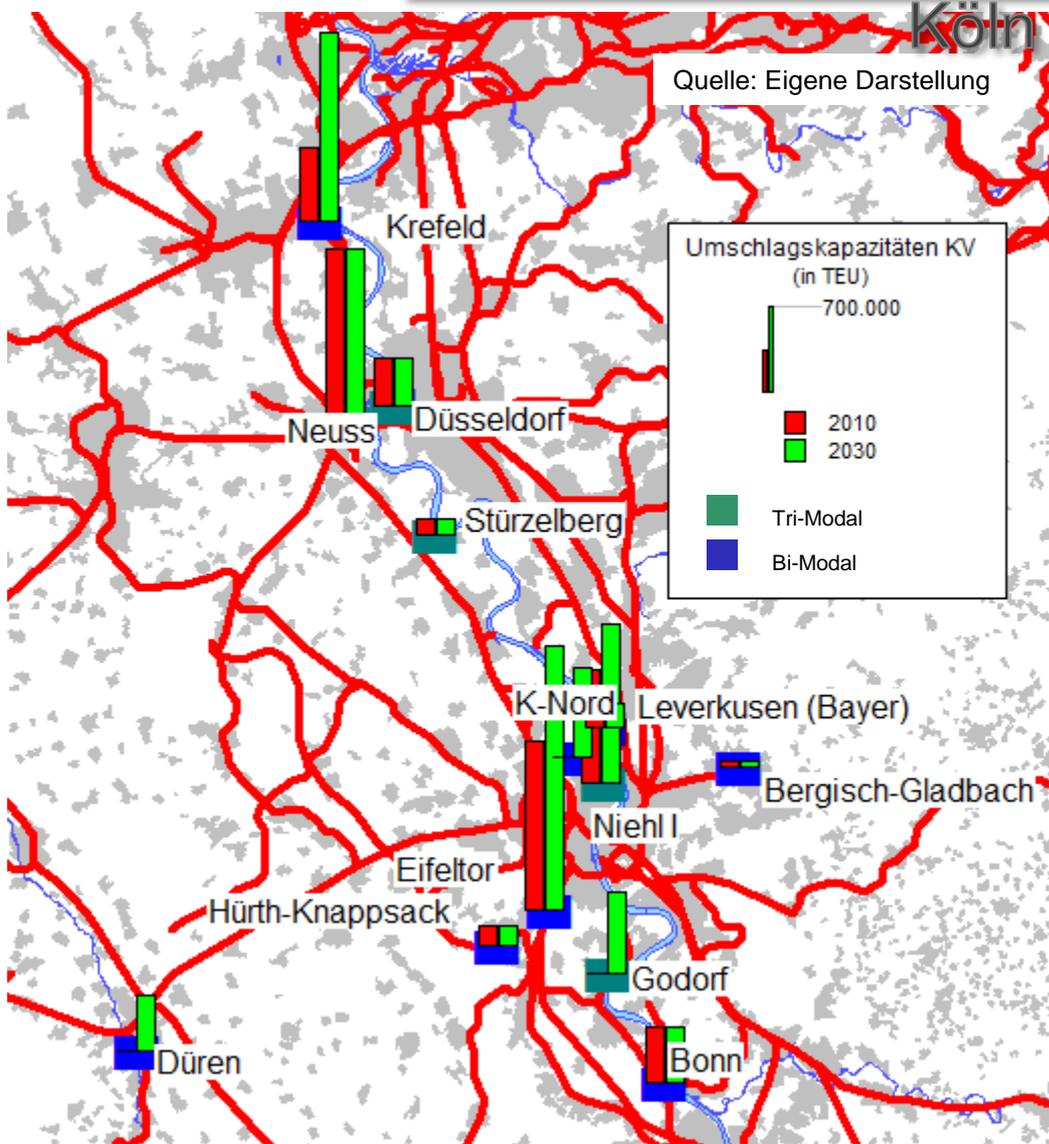
Quelle:

* eigene Berechnungen

** Planco 2012: Marktanalyse für die Kölner Häfen

TEU : Twenty Foot Equivalent Unit
KV: kombinierter Ladungsverkehr

Umschlagskapazitäten in der Region



Umschlagskapazitäten KV Region:

- Jahr 2030:
Aufkommen KV Logistikregion
Köln*:
Ca. 3,2 Mio. TEU
(kontinental/Seehafehinterland)

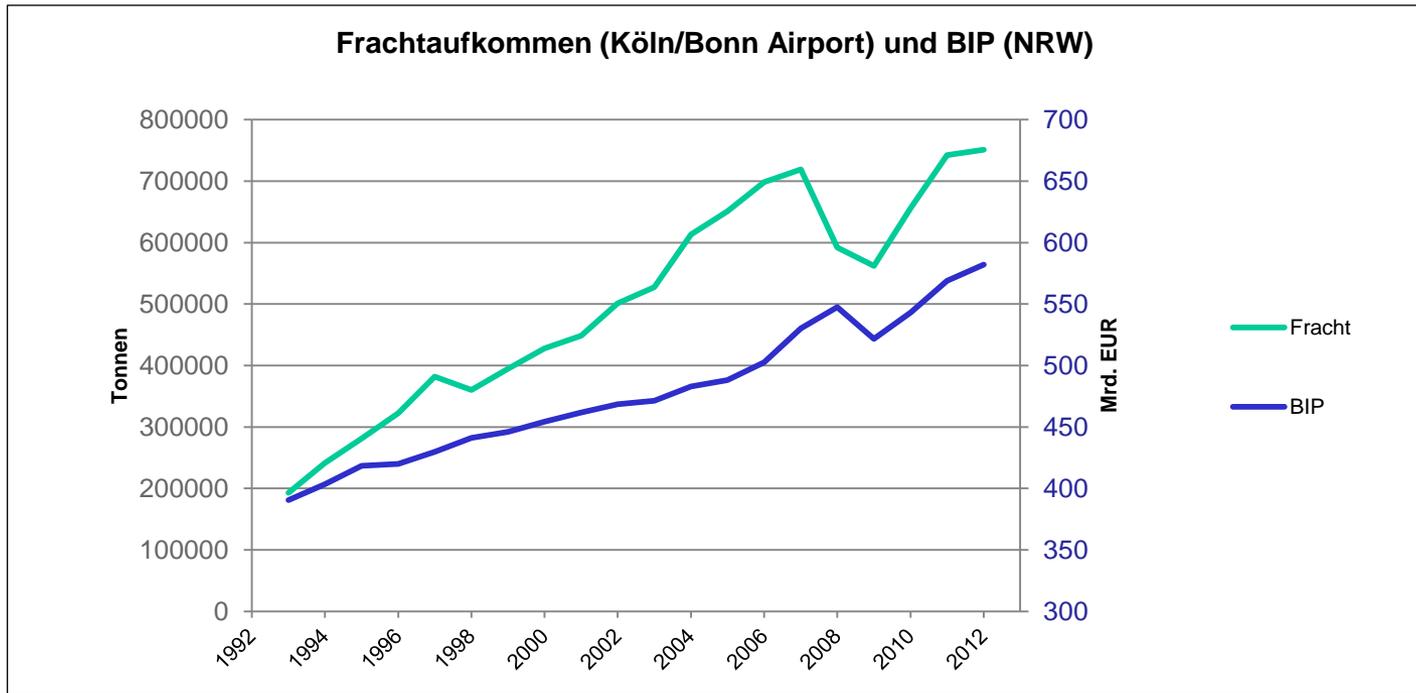
KV-Terminal	Kapazitäten 2030, In TEU
Stadt Köln	1.720.000
Bonn	150.000
Düren	150.000
Stürzelberg	45.000
Neuss	460.000
Düsseldorf	130.000
Krefeld	500.000
	rd. 3,16 Mio.

Quellen:

* eigene Berechnungen

** Planco 2012: Marktanalyse für die Kölner Häfen **gistikkonzept Köln: 1. Öffentlichkeitsbeteiligung 15.10.13**

Flughafen Köln/Bonn

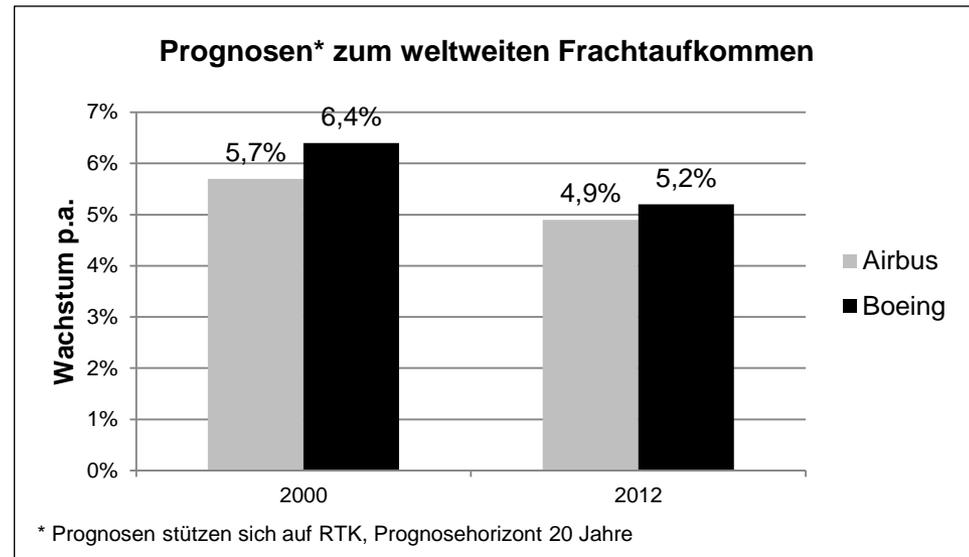


- Bruttoinlandsprodukt (NRW) und das Frachtaufkommen vom Flughafen Köln/Bonn verhalten sich in ihrer Entwicklung nahezu identisch
- Ereignisse wie Finanzkrise (2008), Einführung einer verschärften Nachtflugregelung (1997) sowie der Weggang von TNT (1998) sind klar zu erkennen

Entwicklung Luftfracht Flughäfen

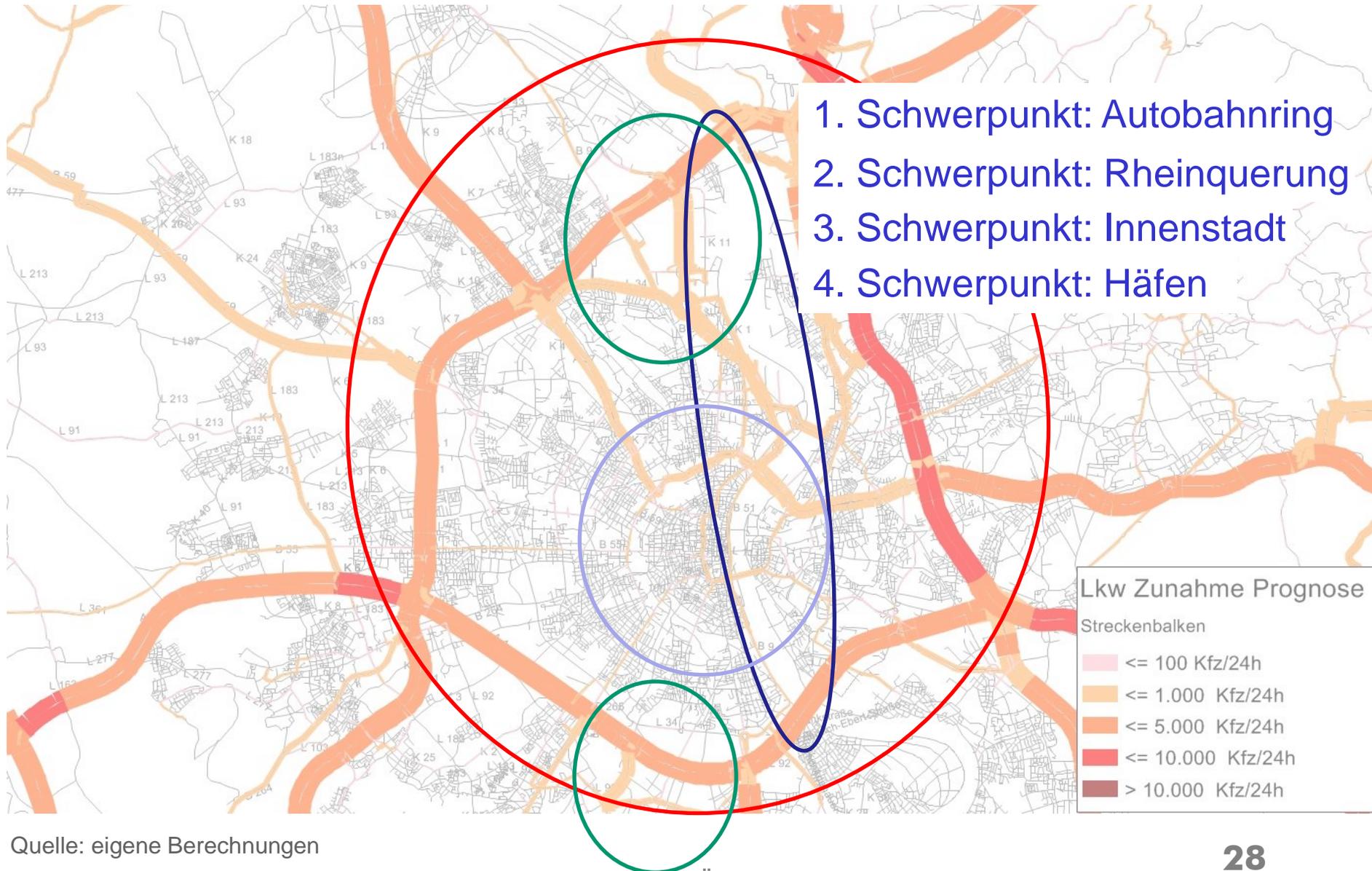
Gezeigt in der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung

- Durchschnittliches Wachstum (1993-2012) des Frachtaufkommens auf dem Flughafen Köln/Bonn: **6,5% pro Jahr**
- Prognosen von Airbus und Boeing decken sich mit dem tatsächlichen Wachstum am Flughafen Köln/Bonn
- Prognosen im Jahr 2012 fallen geringer aus als im Vergleich zu 2000
- Ausblick: in den nächsten 10 Jahren durchschnittlich **5,4% pro Jahr** bzw. Faktor 2-3 bis 2050



Straßenverkehr

Gezeigt in der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung



Quelle: eigene Berechnungen

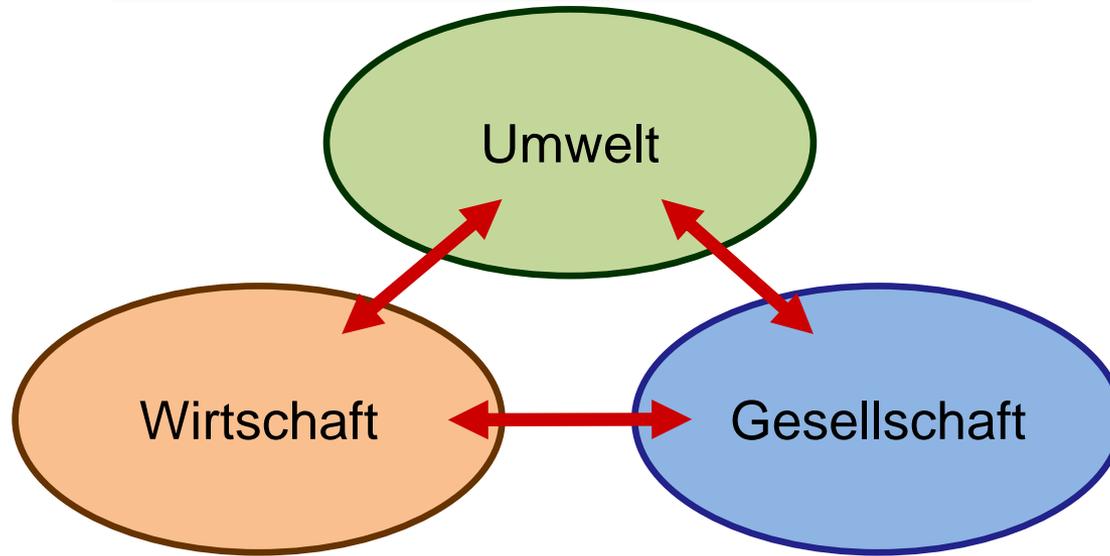
Zur Maßnahmenbetrachtung

- Die Untersuchung der Güterverkehrsnachfrage zeigt, dass in Zukunft ein deutlich größeres Transportvolumen bewältigt werden muss und dass sich die Güterstrukturen und damit die Anforderungen an die Logistikbranche ändern.
- Zur Bewältigung dieser Transporte und gleichzeitig zur Sicherung der Standortqualität der Region Köln sind – auch im Rahmen eines Beteiligungsprozesses - Maßnahmenpakete entwickelt worden, deren Wirkungen untersucht werden.
- Zur Wirkungsanalyse ist ein Zielsystem erarbeitet worden, an dessen Zielindikatoren die Wirkungen gemessen und Zielkonflikte aufgezeigt werden können. Damit ist sichergestellt, dass es keine einseitige Wirkungsermittlung gibt, sondern dass die Belange von Umwelt, Wirtschaft und Gesellschaft gleichermaßen berücksichtigt werden.
- Als Beispiel wird eine Maßnahme zur Verkehrsvermeidung dargestellt: Paket-Abholboxen. In einem Pilotversuch in Köln konnte nachgewiesen werden, dass Wege mit Kfz eingespart werden konnten und ein positiver Umweltbeitrag geleistet wurde.
- Die Spiegelung der Maßnahmenwirkungen an einem Zielsystem, das die Bereiche Wirtschaft, Gesellschaft und Umwelt abdeckt, sowie das Aufzeigen von Zielkonflikten ist für die Stadt Köln ein innovativer Ansatz. Hiermit soll eine Entscheidungsgrundlage für die geeigneten Maßnahmenbündel für die Erhaltung und Verbesserung der regionalen Logistikbranche geschaffen werden.

Maßnahmen

Alle folgenden Folien wurden in der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung gezeigt

Worum geht es?



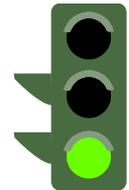
Bauen:

Infrastruktur Straße, Schiene, Umschlagplätze



Betreiben:

Verkehrssteuerung, Liefer- und Verteilzentren

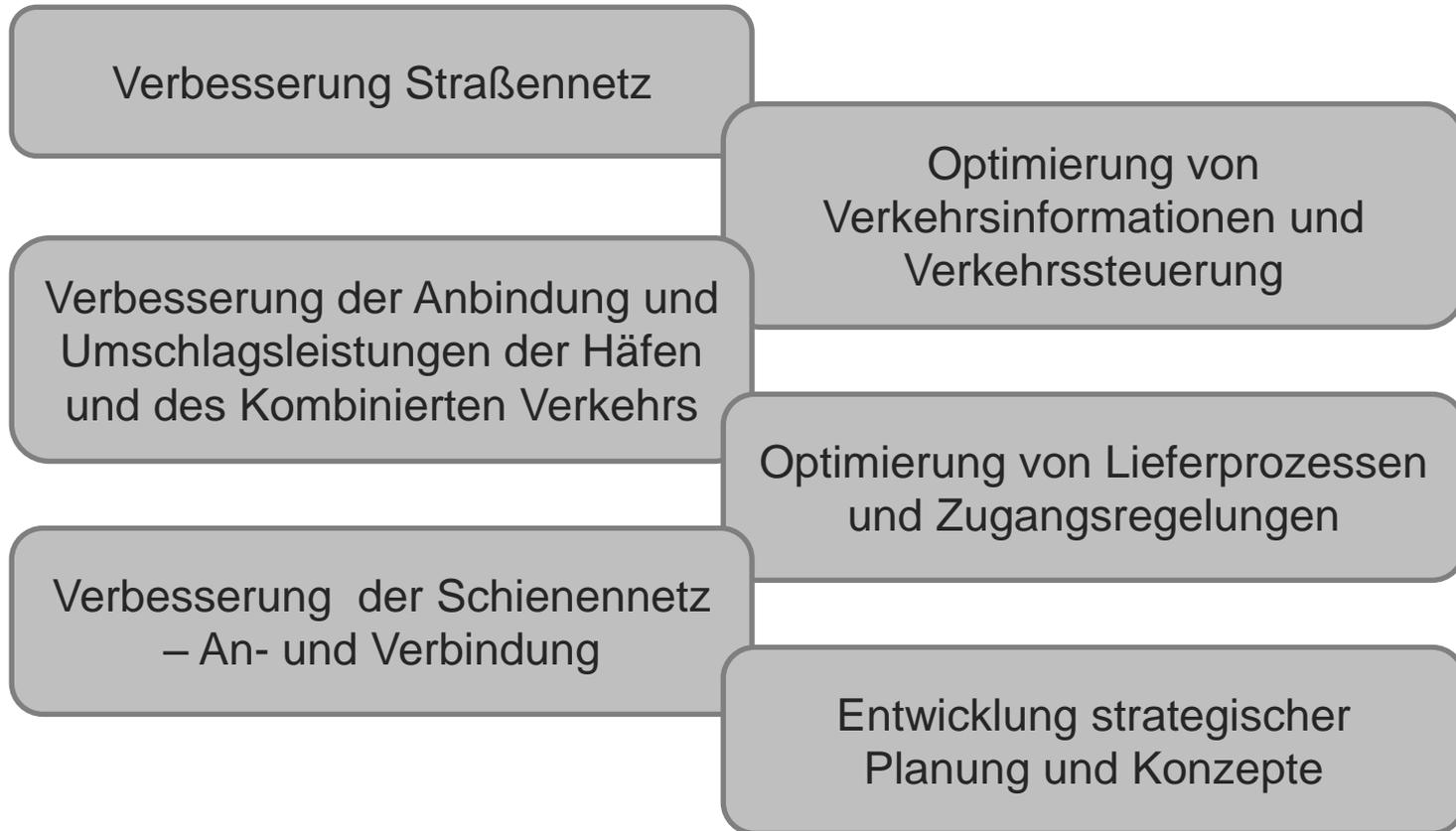


Planen:

Führungskonzept, Kooperationen, Marketing



Abgeleitete Maßnahmenpakete



Maßnahmenpaket 1

Verbesserung Straßennetz

Infrastruktur im Fernstraßennetz

Kommunale Straßen



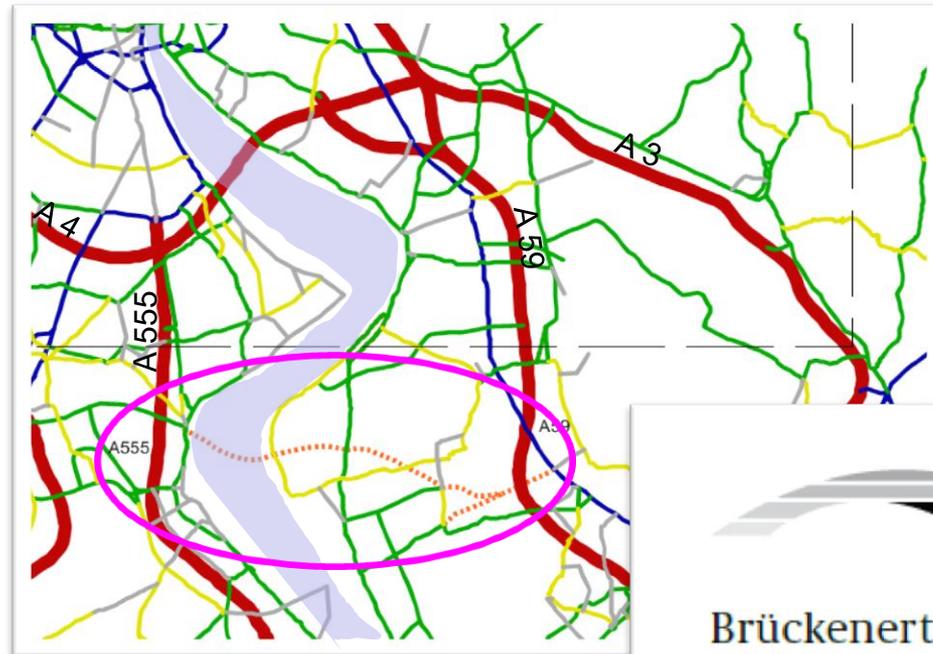
Verkehrsfreigabe
1.1.2001 -
31.12.2012

Voraussichtliche
Verkehrsfreigabe
2013

Vordringlicher
Bedarf ¹⁾



Quelle: BVWP



Quelle: eigene Darstellung



Maßnahmenpaket 2

Verbesserung der Anbindung und Umschlagsleistungen der Häfen und des Kombinierten Verkehrs

Häfen, Intermodale Knoten

Flughafen



Quelle: Lufthansa



Quelle: hgk.de



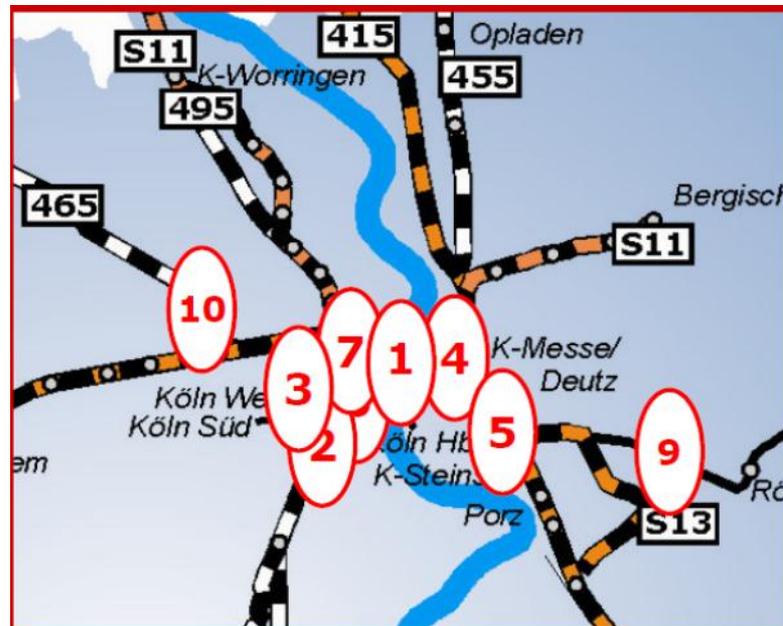
Quelle: dapd

Maßnahmenpaket 3

Verbesserung der Schienennetzan- und -verbindung

Anpassung Schieneninfrastruktur

Quelle: Nahverkehr-Rheinland.de



Quelle: NVR/ DB Netz AG

Maßnahmenpaket 4

Optimierung von Verkehrsinformationen und Verkehrssteuerung

Erfassung & Bereitstellung verlässlicher Verkehrsinformationen

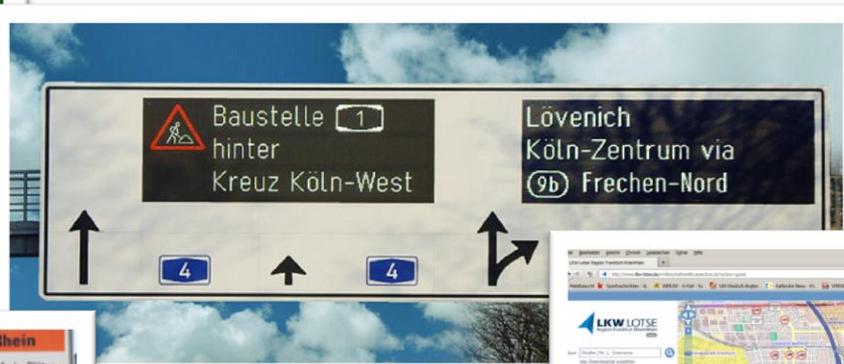
Verkehrssteuerung Schienenverkehr

Verkehrssteuerung Straßenverkehr

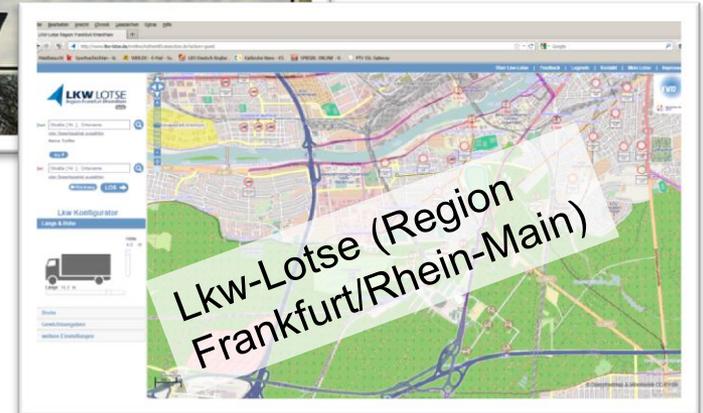


Quelle: stadt-koeln.de

Quelle: stadt-koeln.de



Quelle: wikipedia.de



Quelle: lkw-lotse.de

Maßnahmenpaket 5

Optimierung von Lieferprozessen und Zugangsregelungen

Überarbeitung Zugangsregelungen

Innovation bei der Anlieferung



Quelle: UPS



Quelle: DAIMLER AG

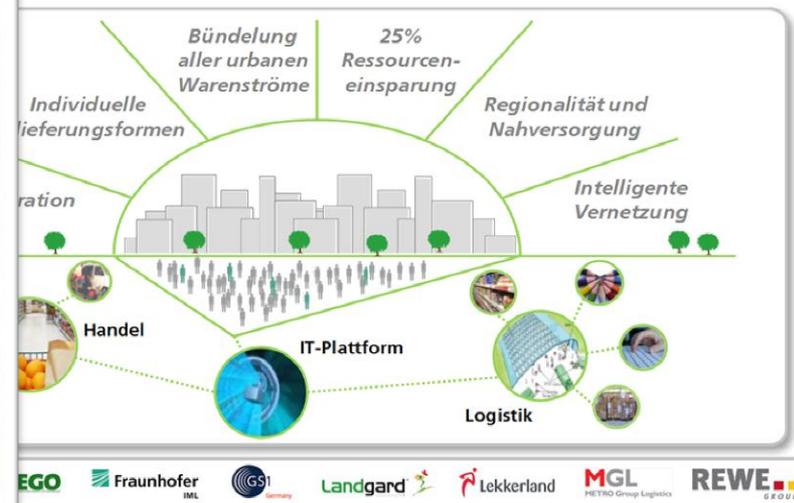
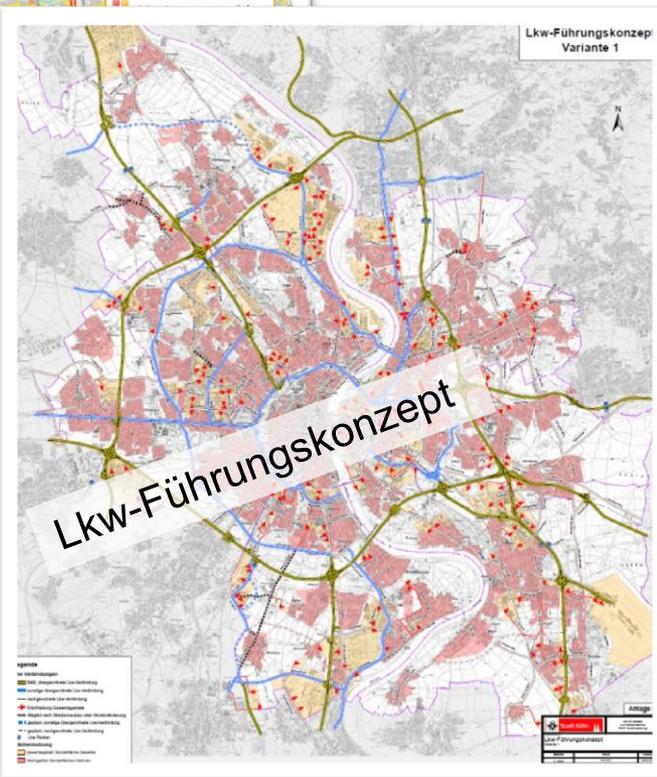
Quelle: google.de

Maßnahmenpaket 6

Entwicklung strategischer Planung und Konzepte

Planungskonzepte

Kooperations- und Beteiligungskonzepte



Quelle: <http://www.urbanretaillogistics.de>

Quelle: Stadt Köln

Regionales Logistikkonzept Köln: 1. Öffentlichkeitsbeteiligung 15.10.13

Ein Beispiel...

Optimierung von Lieferprozessen und Zugangsregelung

Ausbau zentraler Packstationen – private Nutzung



Vermeidung unnötiger Lieferfahrten durch zentrale Packstationen zur wohnungsnahen Abholung



- Vermeidung unnötiger Fahrten
- Reduzierung Emissionen
- Geringe Kosten
- Flexibilität der Abholung
- Verringerung Verkehrsstörung



- Keine Haustürbelieferung
- Stadt kann nur Anreize schaffen

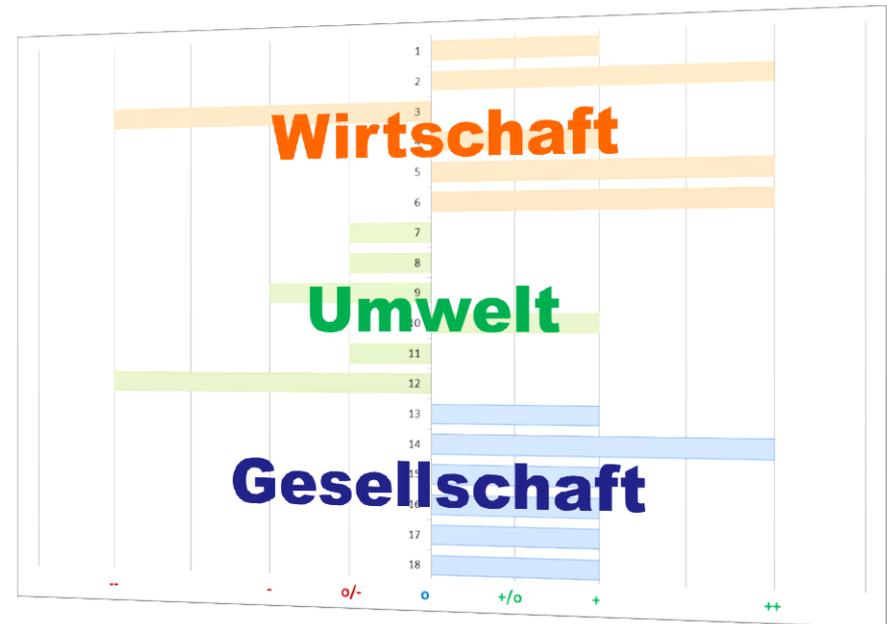


Ein Pilotprojekt in Köln im Jahr 2006 mit 29 Packstationen zeigt ein Einsparungspotenzial von ca. 35.000 Fahrzeugkilometer pro Jahr*

* Quelle: KE-Consult 2006

Maßnahmendossier

- a) Allgemeine Beschreibung
- b) Zugeordnete Vorhaben
- c) Handelnde Akteure
- d) Grober Finanzbedarf
- e) Zeithorizont
- f) Vor- und Nachteile
- g) Praxisbeispiele
- h) Bewertung



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

