



Gütertransporte im Bahnhofsviertel der Stadt Luxemburg in 2014

Gütertransporte im Bahnhofsviertel der Stadt Luxemburg in 2014

In 2014 hat der durchschnittliche Autofahrer mehr als 31 Stunden im Jahr in Staus innerhalb der Stadt Luxemburg verbracht. Dieses Problem ist besonders kritisch zu Stoßzeiten in der Hauptstadt, wenn sowohl Arbeitnehmer als auch Lieferanten mit Fahrzeugen unterwegs sind. Das Bahnhofsviertel in Luxemburg ist bekannt für Verkehrsstockungen durch die Auslastung der Fahrspuren einerseits als auch durch die Notwendigkeit einer Belieferung der Einzelhändler innerhalb dieser Zone. Das Stadtviertel ist sehr gut durch einen ÖPNV versorgt, mit einem Bahnhof und der Anbindung an das städtische Busnetz. Gleichzeitig bietet es eine hohe Zahl an Aktivitäten durch Büros, Hotels, Restaurants und Läden, die zahlreiche Lieferungen benötigen.

Dieses Dokument beinhaltet Informationen, die im Rahmen einer Studie erarbeitet wurden.

Umfang der Studie: ein Fokus auf das Bahnhofsviertel

Der Umfang der Studie umfaßt die Avenue de la Gare, einen Teil der Avenue de la Liberté, die Straßenzüge Jean Origer, Fort Bourbon, Fort Elisabeth und Dicks, den Place de Paris, einen Teil des Boulevard de la Petrusse und den oberen Teil der Rue de Strasbourg. Um die 20 Lieferzonen für mehr als 220 Händler befinden sich in diesem Bereich.

Methodologie

Die Umfragen wurden durchgeführt von 20 Mitarbeitern des LIST (Luxembourg Institute of Science and Technology), jeweils am Dienstag, den 16. September und am Freitag, den 3. Oktober zwischen 7.00 und 15.00 Uhr. Von 248 erfaßten Anlieferungen wurden 81 Lieferanten befragt; von 220 Händlern wurden 91 der verteilten Fragebögen wieder zurückgegeben.



Warenlieferungen: vorrangig Pakete

Die Mehrzahl der angelieferten Güter befindet sich in Paketen (66%). Briefsendungen, Fässer, Wäschesäcke und Rollcontainer machen 21% der Lieferungen aus. Die restlichen 13% verteilen sich auf Lieferpaletten.

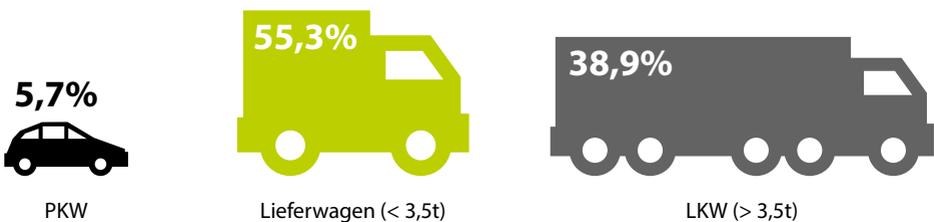
Die Lieferanten: mehrheitlich luxemburgische Fahrzeuge



Die Mehrzahl der erfaßten Fahrzeuge waren in Luxemburg angemeldet (89%). Die anderen Fahrzeuge kamen aus Frankreich (5%), Belgien (3%) und Deutschland (3%) und waren zumeist größer dimensioniert als die in Luxemburg angemeldeten Fahrzeuge. Hinsichtlich der Ankunftszeiten wurden keine Unterschiede beobachtet.

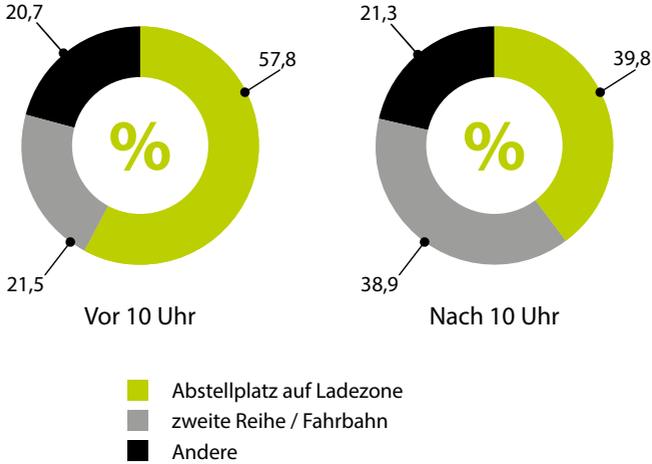
Die Fahrer/Lieferanten erklärten Freitags häufiger, für wichtige Transportunternehmen (mit durchschnittlich 46 Fahrzeugen) zu arbeiten als Dienstags (durchschnittlich 13 Fahrzeuge). Ebenfalls berichteten die Fahrer vor 10.00 Uhr häufiger, für große Transportunternehmen zu arbeiten (mit durchschnittlich 53 Fahrzeugen) als nach 10.00 Uhr (mit durchschnittlich 34 Fahrzeugen).

Die Fahrzeuge: Vorteil bei kleineren Wagen



Mehr als die Hälfte der Lieferungen erfolgten über normale Lieferwagen (Sprinter, Kleinbus), die handlicher und einfacher zu parken sind als LKW (Auflieger o. Ä.). Nichtsdestotrotz machten die letzteren mehr als ein Drittel der erfaßten Lieferungen aus. Ihre Zahl ist so hoch wie die der Lieferwagen vor 10.00 Uhr. Im Ausland zugelassene Fahrzeuge lieferten durchweg mit Hebebühne (52%). Diese Fahrzeuge werden zweifelsohne anderen Schwerlastfahrzeugen vorgezogen wie z.B. Sattelzügen, da sie besser an den Stadtverkehr angepaßt sind und an leichtere Lieferwagen durch ihre höhere Rentabilität bei mittleren und größeren Entfernungen.

Abstellplatz: illegal, wenn die Ladezone zur Parkzone wird



Die Hälfte der Lieferanten parkte in Lieferzonen. Dennoch sind die Lieferanten häufig gezwungen, ihre Fahrzeuge in zweiter Reihe, in Durchfahrten oder an Bushaltestellen abzustellen. Vor 10.00 Uhr verdoppelt sich die Zahl der Fahrzeuge in zweiter Reihe (von 22% auf 39%), was zur Stockung des Verkehrsflusses während Stoßzeiten beiträgt. Diese Aussage bestätigt sich durch die Parkregulierung für die mehrheitliche Anzahl der Lieferzonen im Bahnhofsviertel, die ab 10.00 Uhr erlaubt, reguläre Fahrzeuge in Ladezonen zu parken.

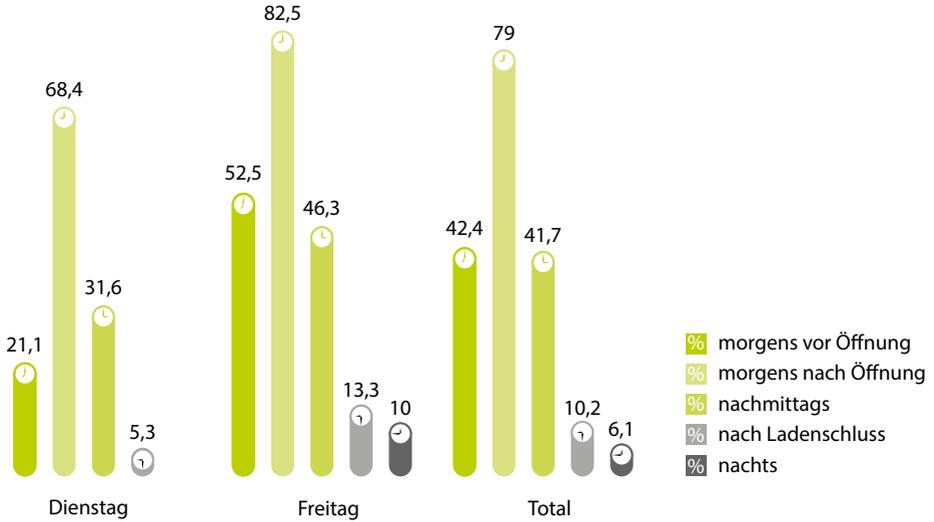


Ich bin immer mindestens eine halbe Stunde vor der Öffnungszeit des Ladens dort, nur um sicher zu sein, daß ich pünktlich bin."

Ein Lieferant



Tag und Stunde: Konzentration auf den Morgen



Die Mehrheit der Händler erhält ihre Lieferungen am Morgen nach der Öffnung (79%). Händler, die Freitags befragt wurden, erklärten doppelt so häufig, ihre Waren am Morgen nach der Öffnung zu erhalten (53%) als jene, die Dienstags befragt wurden (21%). Einer der Gründe könnte sich auf die Art der Leistung beziehen: der Horeca-Sektor (Hotel/Restaurant/Café) wird generell vor der Ladenöffnungszeit beliefert.

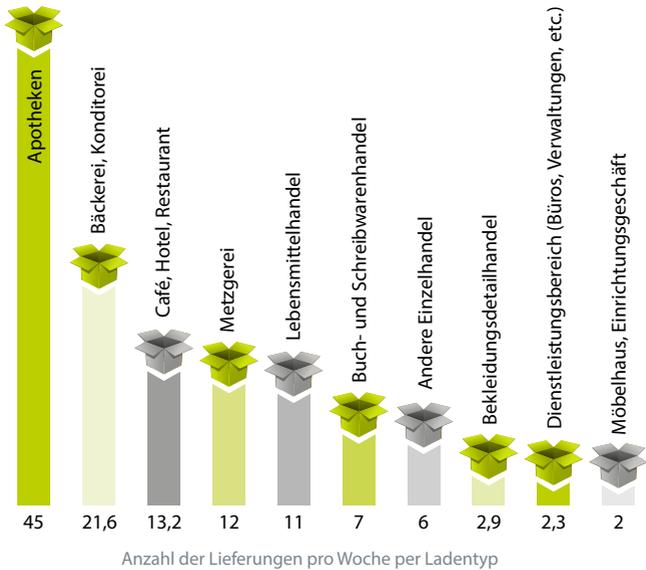
Es gibt keine signifikanten Unterschiede hinsichtlich spezieller Liefertage oder der Lieferfrequenz.

Dauer: kürzere Lieferungen am Morgen



Die durchschnittliche Lieferzeit am Morgen beträgt 18 Minuten. Die Hälfte der Lieferzeiten ist sehr kurz (weniger als 11 Minuten). Durchschnittlich beträgt die Lieferzeit 18 Minuten und ist nach 10.00 Uhr doppelt so schnell (12 Minuten) wie vor 10.00 Uhr (24 Minuten).

Lieferfrequenz: gleichwertig mit den französischen Nachbarn



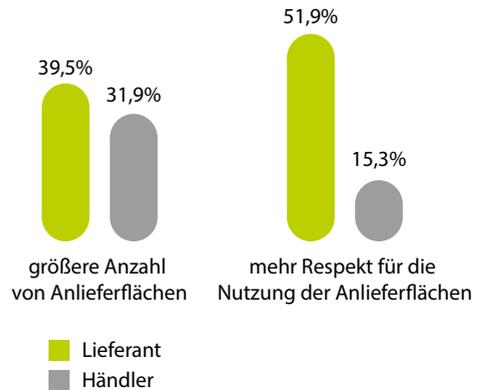
Obwohl durchweg nur wenige Händler befragt wurden, befindet sich die Anzahl der Bewegungen pro Woche und per Ladentyp etwa auf dem gleichen Mittel wie für Händler in Frankreich (cf. Richtlinien für die Bewirtschaftung von Lieferflächen des Certu).

Zwei Drittel der befragten Händler erklärten, daß sie zwischen Montag und Freitag regelmäßig beliefert werden.

Die Anlieferflächen als zentrales Problem

Auf die Frage, wie ihre Arbeitsbedingungen verbessert werden könnten, antwortete die Mehrzahl der Lieferanten, daß sie sich eine größere Anzahl von Anlieferflächen wünschten (40%) und weniger illegales Abstellen von Privatfahrzeugen auf den Anlieferflächen (52%).

Die Händler teilten die Sorgen der Lieferanten und dem Wunsch nach mehr Anlieferflächen (32%) und nach mehr Respekt für die Nutzung der Anlieferflächen (15%).



Verbesserungsmöglichkeiten

Lieferungen auf den Tag verteilen, bzw. auf die Nacht

Händler werden vorrangig morgens beliefert. Eine Lieferung am frühen Nachmittag sollte erwogen werden, oder nach Ladenschluß am Abend wenn Verkehr und Anliefererrhythmus weniger dicht sind. Dies würde eine bessere Ausnutzung der Fahrspuren und der Fahrzeuge ermöglichen. Vorsicht: auch wenn Spätanlieferungen zahlreiche Vorteile bieten, so benötigen sie doch einen Umgang mit Lärmfaktoren.

Die Beschilderung von Lieferzonen verbessern

Die Beschilderung sollte vereinfacht werden, um eine größere Klarheit zu schaffen. Das Foto illustriert Verständnisprobleme, welche die Autofahrer haben könnten, da sich die Beschilderung teilweise sehr komplex gestaltet.

Harmonisierung der Regelung für Lieferzonen

Anlieferzeiten und die vertikale Beschilderung der Lieferzonen sind innerhalb des Stadtviertels nicht einheitlich gestaltet. Ein kohärentes Netz von Lieferzonen könnte den Respekt für die Nutzung dieser Zonen erhöhen.

Diese Verbesserungsvorschläge müssen Ziel von Bemühungen aller beteiligten Parteien werden, um zu einer der Stadt Luxemburg angepaßten Lösungsfindung zu gelangen.



Die Befragung wurde im Rahmen des Lamilo-Projektes vom LIST durchgeführt:
www.lamiloproject.eu

Kontakt :
Luxembourg Institute of Science and Technology
5, avenue des Hauts-Fourneaux
L-4362 Esch/Alzette
tpt-log@list.lu



Der gesamte Bericht ist zu finden:
LIST.lu/en/project/lamilo/



© Luxembourg Institute of Science and Technology