

Lastwagenlawine am Stadtrand aufhalten

Die St. Galler Firmen Emil Egger und Ruckstuhl wollen Warentransporte in die Innenstadt bündeln – und so die Zahl der Lastwagen senken.

David Gadze

Die St. Galler Innenstadt ist ein riesiger Warenumschlagplatz. Die Kundinnen und Kunden, welche die verschiedensten Dinge in den Läden kaufen und nach Hause transportieren, bilden dabei das Ende der Kette, sieht man von der späteren Entsorgung ab. Ein Glied davor ist die Anlieferung. Täglich bringen Dutzende Lastwagen Waren in die Innenstadt. Oft sind sie jedoch nur teilweise gefüllt, ja fast leer. Diese Leerfahrten belasten zum einen die Luftqualität und das Klima und zum anderen das städtische Strassennetz.

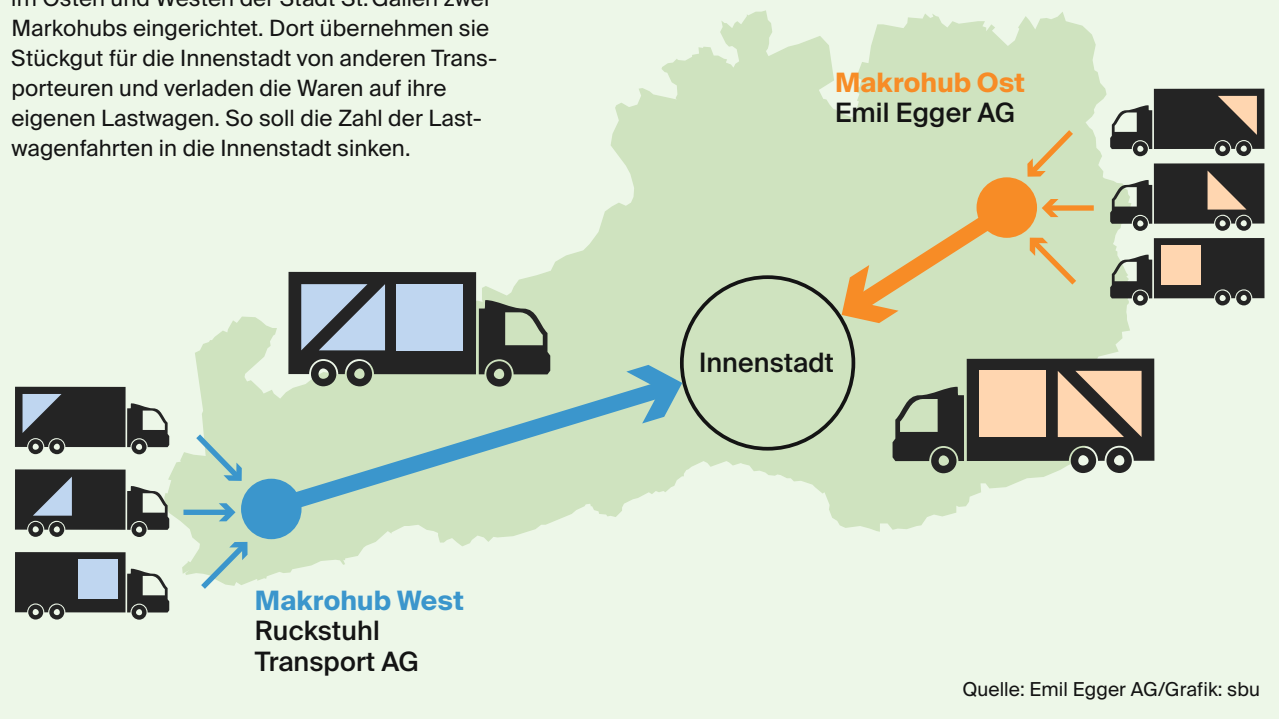
Das soll sich ändern. Seit September bieten die beiden St. Galler Transportunternehmen Emil Egger AG und Ruckstuhl Transport AG eine neue Dienstleistung an: An ihren Firmensitzen im Westen (Ruckstuhl) und Osten (Emil Egger) der Stadt haben sie zwei sogenannte Makrohubs eingerichtet. Dort können Transporteure ihre Frachten abladen. Diese liefern dann Emil Egger und Ruckstuhl mit ihren eigenen Lastwagen aus – gebündelt, sodass sie möglichst viele Waren auf einmal transportieren. So verringern sie die Zahl der Lastwagenfahrten. «Urbane Logistik Stadt St. Gallen» nennt sich das Projekt. Die neun- bis zwölfmonatige Pilotphase soll nun Erkenntnisse über die Machbarkeit liefern. Denn diese Idee ist nicht neu. Doch nun nimmt sie erstmals Fahrt auf. Ob das Projekt dann tatsächlich ans Ziel kommt, wird sich aber erst noch zeigen müssen.

Die Initianten stehen vor mehreren Herausforderungen

Um eine genügende Nachfrage zu schaffen, brauche es viel, sagt Markus Egger, Mitglied der Geschäftsleitung von Emil Egger. Viel Arbeit, viele Gespräche, aber auch Investitionen. Über Jahre bestehende Distributionsketten zu durchbrechen, sei schwierig. «Wir nutzen nun unser Netzwerk und schreiben unsere Partner an, um ihnen das Angebot schmackhaft zu machen.» Dieses richtet sich denn auch nicht an die Grossverteiler oder die Paketpost, die weiterhin mit ihren eigenen Lastwagen in die (Innen-)Stadt fahren werden. Vielmehr wolle man «traditionel-

Neues Projekt «Urbane Logistik Stadt St. Gallen»

Die beiden St. Galler Transportfirmen Emil Egger AG und Ruckstuhl Transport AG haben im Osten und Westen der Stadt St. Gallen zwei Makrohubs eingerichtet. Dort übernehmen sie Stückgut für die Innenstadt von anderen Transporteuren und verladen die Waren auf ihre eigenen Lastwagen. So soll die Zahl der Lastwagenfahrten in die Innenstadt sinken.



le Stückguttransporteure» ansprechen, die bis zu drei Paletts ausliefern, beispielsweise mit Kleidern, Schuhen, Kosmetik- oder Elektronikartikeln. Aber auch die Empfänger hätten Einfluss auf die Lieferketten. Deshalb suche man auch mit ihnen das Gespräch.

Die beiden Projektinitianten stehen dabei vor mehreren Herausforderungen. Eine davon ist, möglichst schnell möglichst viele Aufträge zu erhalten, um ihrerseits Fahrten mit halb leeren Camions zu verhindern. Eine weitere Herausforderung ist die Finanzierung. Pro abgefertigtes Palett verlangen Emil Egger und Ruckstuhl von den Anlieferern 20 Franken. Dazu sollen künftig aus dem städtischen Energiefonds als Anschubfinanzierung beziehungsweise als Entgelt für den zusätzlichen Arbeitsaufwand weitere fünf Franken pro Palett hinzukommen. «Wir sind aber bereit, in der Pilotphase einen Teil der Kosten selbst zu übernehmen und so unseren Beitrag zum Gelingen des Projekts zu leisten.»

«Wir müssen herausfinden, welche Bedürfnisse die Geschäfte haben und wie wir sie dabei am besten unterstützen können.»



Markus Egger
Mitglied der Geschäftsleitung
der Emil Egger AG

Das Preismodell sei attraktiv, ist Markus Egger überzeugt. Er spricht von einer «Win-win-Situation.» Denn bei einer Vollkostenrechnung müsse ein Transporteur mit einem Preis von 150 Franken pro Stunde für Lastwagen und Fahrer kalkulieren. Und diese Zeit müsse er mindestens einrechnen, um vom Stadtrand in die Innenstadt und zurückzugelangen, mitsamt Warenauslieferung. Kalkulationen aus anderen City-Logistik-Projekten hätten gezeigt, dass Zeit- und Kosteneinsparungen von bis zu 20 Prozent möglich seien. Nur: Das betreffende Transportunternehmen müsse von dieser Ersparnis direkt profitieren, also beispielsweise eine zusätzliche Lieferung in der Region absolvieren können. «Wenn der Fahrer einfach eine Stunde früher zurück ist oder länger Pause hat, bringt das nichts.» Es gebe weitere Argumente aus Sicht der angesprochenen Transporteure, die Fracht auf der «letzten Meile» selbst auszuliefern, etwa die Rückverfolgung der Waren vom Startpunkt bis an den

Zielort. Diesbezüglich seien Emil Egger und Ruckstuhl gefordert, eine entsprechende IT-Lösung anzubieten.

Um das Angebot noch attraktiver zu gestalten, wollen es die beiden Transportunternehmen laut Egger durch weitere Dienstleistungen ergänzen, etwa durch ein Lagerangebot für die Läden oder eine Entsorgungslogistik: Statt dass die Lastwagen nach Auslieferung der Waren leer zurückfahren, könnten sie beispielsweise Kartonverpackungen mitnehmen. «Wir müssen nun mit den Geschäften in der Innenstadt herausfinden, welche Bedürfnisse sie haben und wie wir sie dabei am besten unterstützen können.» Ein Ziel sei etwa, eine Art Fahrplan zu erstellen, nach dem die Lastwagen die Kunden in der Innenstadt beliefern. Dies würde jedoch bedeuten, dass die Anlieferungszeiten auch auf den Nachmittag ausgeweitet werden müssten. Ein weiteres Ziel ist die Feinverteilung gewisser Waren mit Cargobikes von einem Mikrohub in der Innenstadt aus, etwa von der Velostation am Hauptbahnhof. Solche Dinge müsse man innerhalb der Projektgruppe klären. Ihr gehören Stadt und Kanton St. Gallen, verschiedene Wirtschaftsverbände, die Detaillistenvereinigung Pro City und die Asgo (Areal St. Gallen West/Gossau Ost), welche die Koordination übernimmt, an.

Bis zu fünf Lastwagen weniger in der Innenstadt

Bei der Stadt St. Gallen rennen Egger und Ruckstuhl offene Türen ein. Sie hatte den Aufbau einer City-Logistik bereits vor vier Jahren im Massnahmenkatalog des Mobilitätskonzepts 2040 festgehalten und an einer Fachtagung im April 2018 angestossen. Das Projekt sei «energiepolitisch sehr sinnvoll», sagt Stadtrat Peter Jans. Deshalb sei die Stadt bereit, es zu unterstützen.

Auch Harry Künzle, Leiter von Umwelt und Energie Stadt St. Gallen, betont die Wichtigkeit des Projekts. Mit einem Lastwagen von Emil Egger oder Ruckstuhl liessen sich zwischen drei und fünf andere Lastwagenfahrten einsparen. Wenn das Projekt aber langfristig funktionieren soll, müsse es ohne Beiträge der öffentlichen Hand auskommen.

Camion Transport und die Post fahren mit Elektrolastwagen

Test Im Bereich City-Logistik sucht auch die Camion Transport AG nach neuen, umweltfreundlichen Lösungen. Seit Juni dieses Jahres fährt sie mit einem Elektrolastwagen vom Hub in Schwarzenbach, wo die Waren von der Schiene auf die Strasse kommen, nach St. Gallen und in die Region. Damit arbeite das Unternehmen, das 1996 mit zwei Partnerunternehmen die SBB-Tochter Cargo Domizil übernommen hat, auf das Ziel einer emissionsfreien Lieferkette hin, sagt Projektleiter Freddy Würzer. Für die Feinverteilung der angelieferten Waren in der Stadt St. Gallen arbeitet Camion Transport neben eigenem Fuhrpark – mit dem Velokurier Die Fliege zusammen. Der Anteil der Pakete, welche Die Fliege mit Velos oder mit Cargobikes ausliefert, sei aber noch «im tiefen einstelligen Prozentbereich».

Während einem Jahr will Camion Transport Erfahrungen sammeln mit dem Elektrolastwagen, einem von täglich fünf bis acht Camions in der Re-

gion. Die Kapazität der Batterie reicht für ungefähr 200 Kilometer. Damit kann der Lastwagen eine normale Tagetour mit ungefähr zehn bis 15 Stopps bewältigen, ehe er über Nacht wieder

aufgeladen wird. «Wir können ihn nicht unterwegs schnell mit Strom aufladen wie einen gewöhnlichen Lastwagen mit Diesel», sagt Würzer. Man prüfe nun unter anderem, wie sich Hitze oder Käl-

te auf die Leistung der Batterie auswirken. Und durch das Gewicht der Batterie verringere sich die Nutzlast. «Wir haben einen Leistungsauftrag, also muss die Wahl des Transportmittels auch operativ funktionieren.» Im nächsten Jahr wird Camion Transport ausserdem in der Schweiz einen wasserstoffbetriebenen Lastwagen testen. Es sei wahrscheinlich, dass dieser in der Region St. Gallen zum Einsatz kommen werde.

Letztlich gehe es auch um Fragen der Wirtschaftlichkeit. Für die Camion Transport AG seien diese Massnahmen aber ohnehin «ein Bekenntnis zu einer möglichst nachhaltigen Transportkette», sagt Würzer. «Aus rein betriebswirtschaftlicher und kurzfristiger Sicht rechnet sich der Einsatz nicht.»

Paketzustellung neu mit Elektrolieferwagen

Auch die Post als grösste Logistikanbieterin der Schweiz setzt für die Paketzustellung seit diesem Sommer Lieferwa-

gen mit elektrischem Antrieb ein. Elf dieser 3,5 Tonnen schweren Fahrzeuge sind in der Schweiz im Einsatz, zwei davon in der Ostschweiz. Ein Lieferwagen ist in Arbon unterwegs, ein weiterer in der Stadt St. Gallen. Damit will die Post gemäss Thomas Schifferle, Verantwortlicher regionale Kommunikation Ost, bis 2020 ihre CO₂-Effizienz um mindestens 25 Prozent steigern und längerfristig alle ihre Dienstleistungen möglichst emissionsfrei anbieten.

Gerade wegen der vielen Stop-and-gos in der Zustellung seien die Elektromotoren optimal, sagt Schifferle. Und trotz Einsätzen am Vormittag und am Nachmittag müssten sie nur selten über den Mittag an die Steckdose, um aufgeladen zu werden. Die CO₂-Einsparung beträgt bei einer jährlichen Laufleistung von 35 000 Kilometern rund 7,5 Tonnen. Schon bei der Briefzustellung kann die Post dank dem Ersatz ihrer benzinbetriebenen Töfflis durch Elektroroller schweizweit pro Jahr 4400 Tonnen CO₂ einsparen. (dag)



Seit dem Sommer liefern die Camion Transport AG und «Die Fliege» in St. Gallen Waren per Elektrolastwagen, Elektroroller oder Cargobike aus. Bild: PD