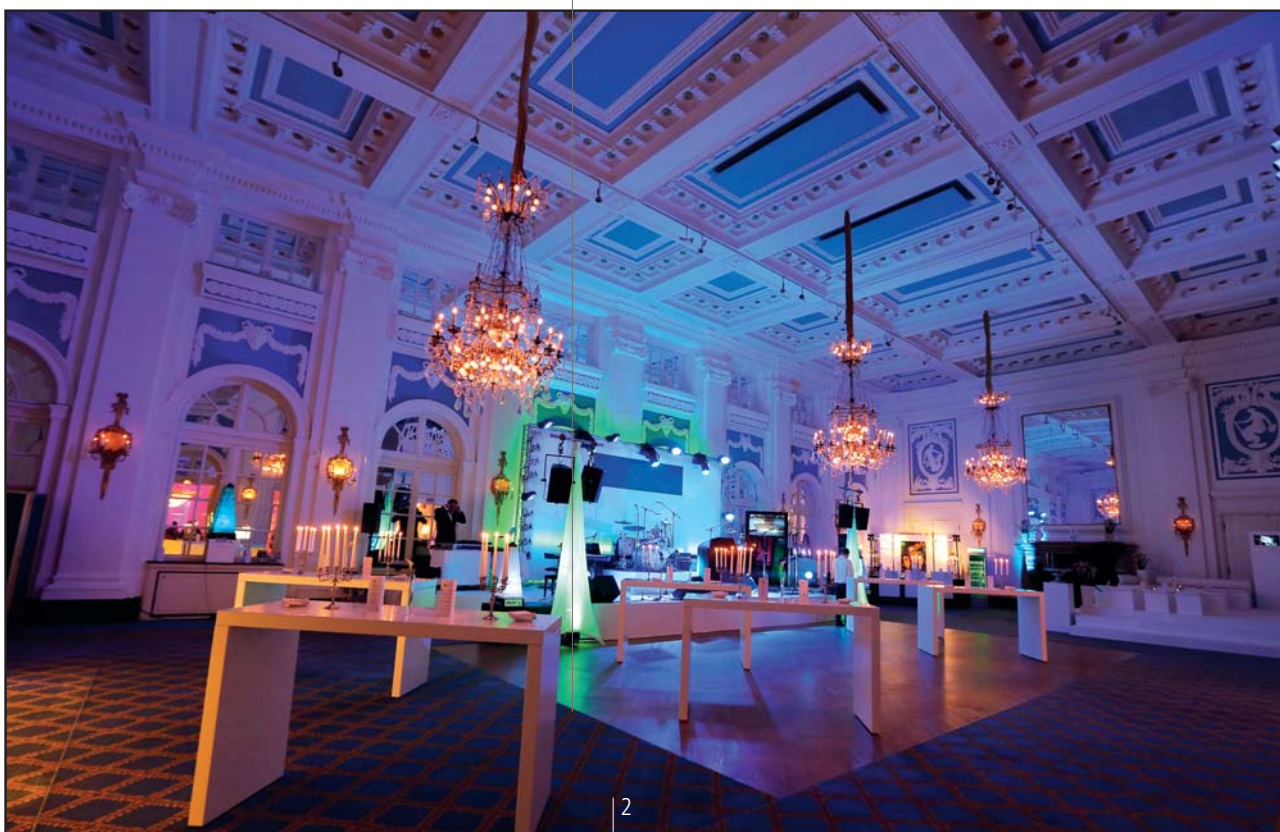


Bewegung auf engstem Raum: Wie vereinen wir künftig Logistik und Lebensqualität in unseren Großstädten?



Herzlich willkommen im Hotel Atlantic Kempinski



Liebe Mitglieder des Club of Logistics, liebe Gäste,



über die Verkehrsinfrastruktur in unseren Großstädten wird viel diskutiert, sowohl an den Stammtischen als auch in der veröffentlichten Meinung und unter Fachleuten und Politikern. Sehr oft beobachte ich dabei eine Haltung, für die ich am liebsten den Begriff Schizophrenie verwende: Die Innenstadtlogistik wird fast nur noch als Stör- und Belastungsfaktor wahrgenommen. Parallel dazu werden aber die Forderungen nach Services, die eben diesen ungeliebten Industriezweig zur Voraussetzung haben, immer lauter. Lieferungen von Gütern und Waren aller Art sollen immer kurzfristiger und bequemer erfolgen, Onlinekäufe mit unbegrenztem Rückgaberecht sollen optimal bedient werden, Lebensmittel jederzeit frisch in den Regalen liegen und Heimlieferdienste zuverlässig Getränke und Tiefkühlkost anliefern. Irgendwie scheint uns das Verständnis für einen naheliegenden Zusammenhang, dass nämlich der in zweiter Reihe stehende Lkw oder der dröhnende Motor des Möbelwagens mit unseren Ansprüchen an Bequemlichkeit und Qualität etwas zu tun hat, abhandengekommen zu sein.

Citylogistik ist somit ein Spiegelbild unserer widersprüchlichen Einstellung zum Konsum und der Industrie, die ihn ermöglicht. Die vielen Faktoren, die die Belieferung unserer Ballungszentren – zu denen nicht nur die engen Stadtzentren, sondern auch die Industrie- und Schlafgürtel um sie herum gehören – komplizieren und mit den Forderungen nach Vermeidung von Lärm und Umweltbelastung kollidieren lassen, werden in den nächsten Jahren noch rasant an Bedeutung gewinnen. Daher ist es höchste Zeit, nach nachhaltigen, ganzheitlichen Lösungsansätzen zu suchen, die die Qualität der Versorgung unserer städtischen Räume sicherstellen und gleichzeitig die damit verbundenen Belastungen minimieren.

Dies ist auch die Aufgabe, die wir uns für unseren Kongress in Hamburg, der 29. Club-Tagung, vorgenommen haben. Mitglieder und Experten aus Wissenschaft, Industrie und Politik sind eingeladen, ohne falsche Bescheidenheit sowohl visionäre Ideen als auch konkrete Lösungsvorschläge zu entwickeln. Auf diese spannende gemeinsame Arbeit freue ich mich mit Ihnen außerordentlich.

Ihr
Peter H. Voß

Die Stadt – ein Lebensraum mit wachsenden Herausforderungen

An Großstädten scheiden sich die Geister. Wo die einen verdichtete Kultur, anregende Atmosphäre und menschliche Buntheit erkennen, sehen andere den Sittenverfall, oberflächliche Schnelllebigkeit und verminderte Lebensqualität. Beide Lager scheinen sich unversöhnlich gegenüberzustehen, Menschen sind offenbar Großstädter oder Antigroßstädter. Der französische Schriftsteller und Zeichner Henrig Monnier meinte: „Man sollte die Städte auf dem Lande bauen, da ist die Luft besser.“ Der deutsche Schriftsteller Lothar Peppel konterte: „Kleinstadtmief ist das Schlimmste aller Nervengase!“ Beide Lebensräume ziehen offenbar Menschen mit bestimmten Charaktereigenschaften an. Global gesehen scheint aber die Anhängerschaft der peppelschen Sichtweise die größere Anziehungskraft zu besitzen.

Lust auf Stadtluft: Die Attraktivität der Großstädte wächst

Tatsache ist jedenfalls, dass sich Großstädte immer größerer Beliebtheit erfreuen. Weltweit wollen immer mehr Menschen in die großen Städte, wo Arbeitsmöglichkeiten, Kulturangebote und die Anbindung an die Welt hohe Attraktivität erzeugen. Insbesondere in den Schwellenländern explodiert die Zahl der Megacities, deren Einwohnermillionen gar nicht mehr exakt ermittelt werden können. Aber auch in Europa ist der Zug in die Großstadt ungebrochen, wenn auch ihre Bevölkerung nur gemächlich wächst und in den kommenden Jahrzehnten signifikant altern wird. Inzwischen lebt auch jeder dritte Deutsche in einer der über 80 Großstädte mit mehr als 100.000 Bewohnern.

Für eine steigende Zahl von Menschen überwiegen also die Vorteile des Großstadtlebens die Nachteile. Dennoch schaffen hier



ständig wachsende Ansprüche an die Lebensqualität neue Herausforderungen auf vielen Ebenen. Der moderne Städter verlangt die Quadratur des Kreises: Lärmvermeidung, saubere Luft, sauberes Wasser, Umwelt- und Klimaschutz, optimale Stromversorgung, bequeme Transportmöglichkeiten mit Pkw oder öffentlichem Nahverkehr und eine perfekte Logistik sollen reibungslos und kostengünstig miteinander vereinbar sein.

Dabei beschränkt sich der städtische Lebensraum ja nicht nur auf die Großstadt, die sich hinter den Ortsschildern ausbreitet. Die wachsende Bevölkerungsdichte in den Ballungsgebieten konzentriert sich auch auf die angrenzende Welt der Vororte und „Schlafstädte“, die wegen ihres niedrigeren Miet- und Preisniveaus in die Umgebung wuchern. Sie verlangen ebenso nach optimaler Anbindung an die Verkehrs- und Versorgungsnetze, die in der Zukunft immer weiter miteinander verzahnt werden. Dadurch entstehen Bevölkerungszentren mit Herausforderungen an die Organisationsstrukturen der Versorgung, die bisher unvorstellbar waren.



Wachsende Anforderungen ...

Wer das Stadtbild der deutschen Großstädte der 1960er- und 1970er-Jahre erlebt hat, wird um eine Erkenntnis nicht herumkommen: So gerne wir Deutsche klagen und schwarz sehen: Die Lebensqualität in unseren Metropolen hat sich seither unter dem Strich enorm erhöht. Von der Reduzierung der Belastung mit gefährlichen Abgasen über die Verminderung der Lärmbelästigung durch Einführung von Fußgänger- und verkehrsberuhigten Zonen bis hin zum Ausbau eines multimodalen Netzes von öffentlichen Verkehrsmitteln – nie zuvor stand das Wohlergehen der Stadtbewohner so stark im Mittelpunkt stadtplanerischer Aktivitäten wie heute. Nicht zuletzt ist dies dem drastisch gewachsenen Wohlstandsniveau zu verdanken, denn auch für das Stadtleben gilt: ohne Wohlstand keine Lebensqualität.

Doch mehr noch als die Bevölkerungszahl sind die Ansprüche an die Versorgungsinfrastruktur gewachsen. Sie führen nicht selten zu widersprüchlichen Entwicklungen, die sowohl die Planer als auch die Versorgungsstrukturen vor schwer zu lösende Aufgaben stellen. Die Forderung nach einem immer größeren Warenangebot kollidiert beispielsweise mit der Forderung nach Verkehrsberuhigung. So häufen sich die Klagen über den Lärm und die Straßenverstopfung durch den Lieferverkehr (insbesondere in den Morgenstunden), während gleichzeitig die Regale der (in manchen Städten spärlich gewordenen) Innenstadt-Supermärkte über die gesamte Zeitspanne der immer längeren Öffnungszeiten mit frischer Ware aufwarten sollen.

Hinzu kommt die wachsende Nutzung des Onlinehandels, der die Zahl der Lieferprozesse in die Höhe schnellen lässt. Unterschiedlichste Distributionslogistiker beliefern Geschäfte und Privatpersonen und sorgen für das von den Stadtbewohnern selbst verursachte, aber lautstark beklagte „Innenstadtchaos“, in dem der Lieferwagen in zweiter Reihe parkt, weil er nur so sein Paket fristgerecht an den Onlinekunden oder die Frischware ins Feinkostgeschäft bringt.

Eingebettet sind diese urbanen Engpässe in das übergeordnete Ziel einer nachhaltigen, umwelt- und klimaverträglichen Zivilisation. Forderungen nach Reduzierung der CO₂- und Feinstaubemissionen tragen gewissermaßen „von außen“ einschränkende Rahmenbedingungen an die logistische Stadtentwicklung heran. Ein weiterer Einflussfaktor auf die Citylogistik, der in Zukunft an Bedeutung gewinnen wird, ist die Alterung der Bevölkerung. Ältere Menschen werden zunehmend bequeme Lieferdienste nutzen, um sich mit Waren, aber auch mit Lebensmitteln zu versorgen.

Dies führt zu einer steigenden Zahl von Einzellieferungen und treibt die Transportaktivität in Innenstädten und angrenzenden Stadtteilen in die Höhe.

... erfordern intelligente Antworten

Die Antworten, die die Verantwortlichen derzeit auf diese und viele weitere Problemzonen des städtischen Lebens und Wirtschaftens geben, sind in aller Regel „kleinteilig“, das bedeutet: Es werden spezielle Lösungen für ein gerade besonders sichtbares Problem gesucht. Heraus kommen dann kurzfristige Erleichterungen, die aber die grundsätzlichen Herausforderungen des zukünftigen Stadtlebens, die infolge der sich wandelnden Lebens- und Arbeitsformen und der Entwicklung neuer Technologien stets im Fluss sind, nicht nachhaltig beantworten.

Was das Thema Transport von Menschen und Waren angeht, fordern daher die meisten Experten eine wirksame Umsetzung eines intelligenten Vernetzungskonzepts. Dies beginnt bereits bei der Wahrnehmung des betroffenen Raums: Lösungen für die Innenstädte können nicht weiter völlig losgelöst von der Situation der umliegenden Stadtteile, der Industriegebiete und der „Schlafstadtgürtel“ um die Großstädte entwickelt werden, ohne dass es zu Brüchen in den Lieferketten oder anderen Verwerfungen kommt, die das Zusammenleben im Ballungsraum erschweren.

Zum Vernetzungsgedanken gehört, dass unabhängig von der technischen Entwicklung auch die bereits heute in den Städten vorhandenen Mobilitätsangebote flexibler genutzt werden, um die Verkehrsdichte zu senken und die drangvolle Enge in den Stoßzeiten zu entzerren. Die flexible und kombinierte Nutzung sich ergänzender Verkehrsmittel (Stichwort: Intermodalität) hat sich bereits in vielen Großstädten etabliert. Hierfür stehen zahlreiche technologische Entwicklungen zur Verfügung, die bei der Umsetzung weitsichtiger Verkehrskonzepte helfen, etwa die Bereitstellung und Vernetzung von Informationen durch mobile Dienste (beispielsweise mobilitätsbezogene Apps).

Moderne Mobilitätsalternativen wie Car- und Bike-Sharing sind zwar Ausdruck des wachsenden Bewusstseins für die Umgestaltung der Transportinfrastruktur. Sie sind aber nicht einfach bequeme Heilmittel für eine brenzlige Situation. Vielmehr bringen sie wieder eigene Herausforderungen mit sich, denn sie stellen auch neue Anforderungen an die Nutzung, Ausstattung und Gestaltung des städtischen Raumes.

Urbanität muss neu gedacht werden

Die Sicherung des Lebensstandards und der Lebensqualität in unseren Großstädten erfordert mehr als nur die Integration von Technologien in vorhandene logistische Infrastrukturen. Vielmehr fordern Wissenschaftler eine innovative, ganzheitliche Betrachtungsweise des städtischen Raums und der Organisation logistischer Prozesse. Bereits in der städtischen Planungsphase müssten beispielsweise sämtliche Aspekte der Logistik mit berücksichtigt werden, so wie Logistikunternehmen beim Aufbau von Anfang an die Intralogistik in den Mittelpunkt der Planung rücken. Dies gilt aber auch über die Grenzen des Innenstadtbereichs hinaus: Im Zuge einer umfassenden Raumplanung müssen die logistischen Aspekte bei der Konzeption neuer Stadtteile und Industrie- beziehungsweise Gewerbegebiete in alle Überlegungen einbezogen werden. Ballungsgebiete sind als Versorgungseinheiten bestehend aus engerem und weiterem städtischem Raum zu begreifen.

Innovatives Denken ist also gefragt und dies muss bereits bei der Bestandsaufnahme der Ist-Situation ansetzen. Ist es beispielsweise noch zeitgemäß, die unzähligen Lieferprozesse und die alltäglichen Service-Aktivitäten in den Innenstädten parallel ablaufen zu lassen? Zeitungsausleger, Briefträger, Paketdienste, Speditionen, Heimplieferservices (beispielsweise für Tiefkühllebensmittel oder Getränke), Expresszusteller, Apothekenbelieferer, Müllabfuhr und andere Entsorgungsdienste ... das Ein und Aus unterschiedlichster Güterströme verläuft heute noch unabhängig, unregelt und parallel nebeneinander her.

Sollte es einer Gesellschaft, die bereits vor 50 Jahren Menschen zum Mond schicken konnte, nicht möglich sein, dieses Chaos zu entwirren? Technologien und Konzepte zur Bündelung und Vereinheitlichung der Lieferströme gehören zu den wichtigsten Forderungen im Rahmen einer optimierten

Innenstadtversorgung. Und auch auf diesem Gebiet sind die Gedanken frei:

- Müssen Fahrzeuge, die Briefkästen leeren, wirklich nur in eine Richtung aktiv sein oder wäre es möglich, dass sie auf dem Hinweg zentrale Verteilungspunkte beliefern?
- Könnten Reinigungsdienste, die täglich ganze Bezirke anfahren, Lieferaufgaben übernehmen?
- Können Paketdienste sich so vernetzen, dass jeweils bestimmte Stadtregionen nur von einem Lieferanten abgedeckt werden, der liefert und abholt zugleich?





- Lassen sich Großhandelshubs vermeiden, indem nach Art von Amazon die Hersteller direkt in die Logistiklager liefern, von wo aus der Versand wege- und verpackungsoptimiert gesteuert wird?
 - Können sich Geschäfte, Unternehmen, Bewohner und Organisationen einer speziellen Stadtregion auf gemeinsame Lieferanten, Handwerksbetriebe, Versorger und so weiter einigen und so die Vielfalt unterschiedlicher Verkehre reduzieren?
 - Ist die Uberisierung der Logistik eine Option?
 - Oder wird künftig – als Kulmination des erkennbaren Zwangs zu Vereinheitlichung und Kooperation – eine ganze Großstadt von einem einzigen Konzern mit Waren und Dienstleistungen versorgt?
 - Warum sollte es nicht, wie andernorts längst üblich, möglich sein, die leeren Straßen der Nacht zur Belieferung zu nutzen, beispielsweise unter Einsatz von geräuscharmen Elektrofahrzeugen und schalldichten Umschlagzellen?
- Diese willkürlich herausgegriffenen Fragen und Überlegungen zeigen, wie weit das Nachdenken zur Zukunft der City-Logistik von der gegenwärtigen Situation abweichen kann – und wie fundamental die Antworten darauf in das Gefüge der Logistikindustrie und ihres Selbstverständnisses eingreifen werden.
- Wie diese Antworten letztendlich ausfallen, welche Elemente daraus sich wirklich durchsetzen werden, muss sich erst zeigen, wenn die Praxis erste Erfahrungen mit sich bringt. Nur eines ist sicher: Mit der Einfallslosigkeit von Feinstaubsteuern und Citymautkonzepten aus der Kiste der Planwirtschaft wird eine intelligente Stadtver- und entsorgung nicht zu erzielen sein.

Erste Schritte in die Zukunft

An konkreten Ansätzen und Ideen innerhalb der Logistikindustrie und -forschung mangelt es zum Glück nicht. Unterstützt werden diese durch die rasante Entwicklung der Informations- und Telekommunikationstechnologie, die jede Art von Vernetzung und Optimierung möglich macht. Einige Beispiele für entsprechende Konzepte und Strategien zeigen auf, wohin die Reise kurz- und mittelfristig gehen könnte. Sie drehen sich vornehmlich um Möglichkeiten, die Verkehre räumlich und zeitlich zu entzerren sowie alternative Fahrzeuge oder Transportmittel einzusetzen.

Nachtbelieferung

Erste Erfahrungen mit der Auslieferung in der Nacht sammelt beispielsweise bereits die Tedi Logistik GmbH und Co. KG. Mit zwei Elektro-Lkw (und entsprechend auf Lärmvermeidung geschultem Personal) verlegte das Unternehmen Lieferprozesse auf die Nachtstunden. Zu den Vorteilen des Modells äußert sich Geschäftsführer Thomas Bolevette eindeutig: „Heute beliefert ein Tedi-Lkw acht bis zehn Filialen am Tag. In der Nachtbelieferung werden es 16 bis 20 Filialen sein.“

Gemeinschaftslager

Ein intelligentes Kooperationskonzept wird in Zusammenarbeit eines Logistikdienstleisters und der Universität Rom im römischen Altstadtviertel Tridente erprobt. Die zahlreichen kleinen Geschäfte und Läden in dem Viertel stellen eine große Herausforderung für die kleinteilige Belieferung dar. Das neue Konzept besteht darin, dass alle teilnehmenden Geschäfte ihre Waren bei einer einzigen Logistikfirma bestellen. Diese liefert die geordneten Waren nicht direkt an die Besteller, sondern in ein Nachbarschaftslager in unmittelbarer Nähe des Viertels, von wo aus dann die einzelnen Geschäfte bedient werden. So konnte die Zahl der Fahrten spürbar gesenkt werden. Als Ergebnis ließen sich mehr als 30 Prozent an Wegstrecke im Lieferverkehr einsparen.

Zentrale Logistikzentren an den Stadtgrenzen, die durch innerstädtische Umschlaglager ergänzt werden, von denen aus die Waren verteilt werden, stellen eine sinnvolle Distributionsvariante dar; allerdings nur, wenn die Stadtverwaltungen entsprechende Flächen dafür bereitstellen.

Uber-Logistik

Branchenriesen Amazon experimentiert mit einer Vielzahl alternativer Zustellkonzepte, um das steigende Paketaufkommen zu bewältigen. (Schon heute ist Amazon in Deutschland zu fast einem Drittel am Gesamtpaketvolumen beteiligt und Experten rechnen damit, dass sich dieser Anteil auf bis zu 45 Prozent

erhöhen wird.) In einigen Städten der USA testet das Unternehmen die Paketzustellung durch registrierte private Fahrer und überträgt damit das Uber-Modell auf die Logistikindustrie.

Schadstoffreduzierung

Ohne Veränderungen an der derzeitigen Struktur der Logistikdepots lassen sich Elektrofahrzeuge nur für die Citylogistik wirtschaftlich einsetzen. Verschiedene Unternehmen arbeiten in dieser Richtung, wobei die Elektrofahrzeuge in den Großstädten stationiert bleiben und die Waren in Lagern an der Stadtgrenze von großen konventionellen Lkw umgeladen werden. Der „Streetscooter“ von DHL gehört ebenfalls in diese Kategorie. Eine Alternative hierzu stellen Hybridfahrzeuge dar, die über Land konventionell unterwegs sind und in der Stadt auf elektrischen Antrieb umschalten. Lärm und Schadstoffemissionen sinken dabei erfahrungsgemäß um 10 bis 20 Prozent.

Zweirad & Co.

Fahrradkuriere und Miniroboter befinden sich in einigen Metropolen erfolgreich im KEP-Testeinsatz, in der Regel nur dort wo es besonders eng zugeht und Sackkarre, Lastenrad und eBike die schnellste Art der Anlieferung darstellen. So betreibt UPS in Hamburg Paketcontainer, von denen aus die Waren von Mitarbeitern des Unternehmens per Lastenrad an die Empfänger verteilt werden. In Nürnberg experimentiert DPD mit unterirdischen Depots, von denen aus ebenfalls batterieunterstützte Lastenräder die Pakete zustellen. Zentrale Umschlagplätze und Abholstationen (City-Hubs) dienen zunehmend dazu, die Lieferungen in die Innenstädte zu bündeln.

Hermes setzt bei einem eigenen Versuch in Hamburg auf Mini-auslieferungsroboter. Und eine ganze Reihe von Großunternehmen testen Zustell Drohnen, deren Einsatz in den Innenstädten aber wenn überhaupt wohl nur für Spezialaufträge wie medizinischen Bedarf oder dringende Werksbelieferung infrage kommen.

Autonome Systeme

Selbststeuernde Fahrzeuge und intelligente Distributionszentren werden künftig häufiger zusammenwirken, um die Effizienz der Warenzustellung zu steigern. Studien zeigen, dass sich durch autonome Transportfahrzeuge Staus und Parkraumbedarf deutlich verringern lassen. Einen autonomen Lastenroboter testet das britische Unternehmen Starship Technologies in Hamburg und Düsseldorf, wobei das Fahrzeug eigenständig auf den Gehsteigen die jeweiligen Ziele ansteuert. Die transportierte Masse liegt bei bis zu 20 Kilogramm.



In größerem Stil werden autonome Systeme wohl schon in wenigen Jahren unterwegs sein, von intelligenten Navigationsalgorithmen gesteuert, die jeweils in Abhängigkeit von Faktoren wie Verkehrsaufkommen und Ladungsgewicht die optimalen Routen ermitteln und so eine zügige und unterbrechungsarme Belieferung erlauben.

Modulare Transporteinheiten

Mittelfristig ist zu erwarten, dass sich das Konzept des Wareninternets (Physical Internet, PI) durchsetzen wird. Durch modular aufgebaute Transportmittel und Mehrwegboxen können dabei die verschiedensten Waren und Güter rasch zusammengestellt und gebündelt werden. Endgültiges Ziel dieser Idee ist ein weltweit funktionierendes offenes, auf Kooperation der beteiligten Dienstleister beruhendes Logistiknetz, das nicht mehr an bestimmte Betreiber von Hubs und Fahrzeugen gebunden ist und in dem Güter aller Art intelligent durch die entsprechenden Lieferkanäle gesteuert werden.

Im Idealfall handelt es sich dabei um vollautomatische City-Hubs. Der Warenempfänger könnte so mit seinem Smartphone

signalisieren, dass er an einem bestimmten Punkt erreichbar ist, woraufhin er automatisch alle von ihm veranlassten Bestellungen (Bücher, Drogerieartikel, Lebensmittel und so weiter) kurzfristig zugestellt bekommt.

Städtische Logistikflächen

Die schnelle Belieferung der Innenstädte erfordert Lagerflächen im Zentrum der Großstädte. In Deutschland werden solche Flächen nur sehr zögerlich zur Verfügung gestellt. Asiatische Städte, die aufgrund ihres Platzmangels schon immer innovative Ideen angetrieben haben, zeigen hier Wege auf, wie auf engem Raum Logistikflächen geschaffen werden können. In manchen Hochhäusern finden sich mehrstöckig angeordnete Lager, auch Parkhäuser und Hotels werden in die Logistikinfrastruktur einbezogen. Rampen für Lieferfahrzeuge können schnell angebaut werden. In Deutschland sind Brachflächen in den Zentren für Lagerzwecke heiß begehrt, aber nicht in Hülle und Fülle vorhanden. Um kleinteilige Logistikflächen zu erschließen, ist der Blick auf die asiatischen Städte sinnvoll.

Kooperation als wichtigste Aufgabe

Die Bewältigung der Aufgaben der Belieferung der Innenstädte ist eine Gemeinschaftsaufgabe aller Beteiligten: der Stadtplaner, Stadtverwaltungen, Logistikindustrie, Handelsunternehmen und der Endverbraucher. Als ein vielversprechendes Modell für die Umsetzung der Citylogistikkonzepte gelten Partnerschaften zwischen dem privaten und dem öffentlichen Sektor – und zwar müssen diese Kooperationen bereits in der Planungsphase städtischer Lebens- und Wirtschaftsräume beginnen. Ziel muss es dabei sein, durch Bündelung, Zusammenlegung und Kooperationen, die Zahl der Sendungen pro Stopp sowie die Stopps pro Tour insgesamt zu maximieren.

Die unterschiedlichen Partner müssen ein ganzheitliches Lösungsangebot erarbeiten, das die Interessen aller Beteiligten ins Gleichgewicht bringt: die individuellen Bedürfnisse der Bewohner, die politischen Gesichtspunkte beim Ausbau der Infrastruktur und anderer regulatorischer Aufgaben und die wirtschaftlichen Interessen und Notwendigkeiten der Logistikindustrie. Mit eigenen Konzepten und innovativen Ideen kann die Logistik Vorschläge erarbeiten und ihre Umsetzung in Praxistests evaluieren. Der Politik kommt jedoch in diesem Geflecht von Verantwortlichkeiten eine Führungsrolle zu, denn sie ist es, die die Rahmenbedingungen dafür schafft, wie unsere Städte künftig aussehen sollen. Sie muss die Willensbildungsentscheidungen der Gesellschaft aufnehmen, in der wir alle festlegen, wie wir im Lebensraum Stadt leben und wirtschaften wollen.



Kongress sucht nach der Citylogistik der Zukunft

Zu den drängendsten Zukunftsproblemen gehört die Erhaltung der Lebensqualität in unseren Städten. Von besonderer Größenordnung ist diese Herausforderung in den explodierenden Megacities in den Schwellenländern. Aber auch in den Industriestaaten verlangen grundlegende Veränderungen in der Zusammensetzung der Bevölkerung, die Forderung nach Umwelt- und Klimaschutz und die wachsende Bedeutung der Internetwirtschaft nach innovativen Lösungen für die Versorgung der Stadtbevölkerung. Obwohl es inzwischen viele Ansätze und auch bereits erste Erfahrungen auf Teilsektoren der Citylogistik gibt, steht eine ganzheitliche Strategie hierfür noch aus.

Auf der 29. Tagung des Clubs of Logistics soll ausgelotet werden, wie ein schlüssiges Citylogistikkonzept aussehen kann, das sowohl die Bedürfnisse der Bürger als auch die der Umwelt und der Logistikindustrie berücksichtigt. Insbesondere soll herausgearbeitet werden, welche Visionen und konkreten Anregungen aus der Logistik selbst heraus entwickelt und vorgestellt werden können. Und schließlich wird es darum gehen, wie die Logistiker auf die Politik zugehen könnten, um sie zu einer wirksameren und vorausschauenden Einbeziehung der logistischen Aspekte des Stadtlebens in die Planungsprozesse zu bewegen.

Am Ende der Diskussionen sollte ein klares Bild konkreter Handlungsmöglichkeiten für die Unternehmen des drittgrößten Industriezweigs Deutschlands stehen.





Hamburg lächelt: Projekt Smile als Testplattform für Citylogistikkonzepte

Effizienz und Nachhaltigkeit in der Innenstadtlogistik – dies sind die Ziele, die sich zahlreiche Unternehmen der Hansestadt Hamburg mit dem Projekt „Smart Last Mile Logistics“ (Smile) gesetzt haben. So soll Hamburg zu einer europäischen Modellmetropole in Sachen Citylogistik werden. Unter der Leitung der „Logistikinitiative Hamburg“ werden im Lauf der Zeit verschiedene Konzepte zu Testzwecken eingeführt, beispielsweise dezentrale Paketzustellungsorte (etwa an Bahnhöfen) und alternative Transportmittel wie Elektro- und Flüssiggasfahrzeuge, Fahrräder oder Paketroboter für definierte Punkt-zu-Punkt-Belieferungsrouten.

Zu den innovativen Ideen gehört auch ein System, das Paketauslieferern digital Zutritt zu Mehrfamilienhäusern verschafft: Ein Scanner an der Klingelanlage liest einen Barcode ein, wodurch sich die Tür automatisch öffnet. Die Hermes-Paketroboter und die Mikrodepots von UPS sind ebenfalls Teil des Projekts.

Smile wird von einem Netzwerk aus über 500 Unternehmen und Institutionen betrieben, die die Fülle an Projekten auf ihre Alltagstauglichkeit testen und die tragfähigen zu genehmigten Dauereinrichtungen weiterentwickeln sollen. Die Entscheidung darüber, welche sich für die Praxis eignen, fällt in zwei bis drei Jahren.

Die Kooperation von lokaler Wirtschaft, Wissenschaft und öffentlicher Hand könnte so tatsächlich Modellcharakter für viele europäische Ballungszentren bekommen.

Club of Logistics e.V.
Wißstraße 7
D-44137 Dortmund

Fon [+ 49_2 31] 22 20 70-85
www.club-of-logistics.de

Bildquelle:
© www.shutterstock.com



Stand: 02. Februar 2017

