

Bericht

Auftraggeber:

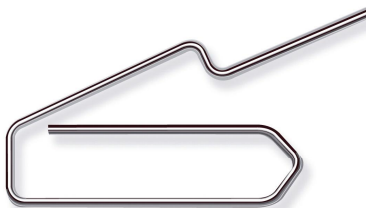


Klima- und Energiefonds
Gumpendorfer Straße 5/22
1060Wien

Workshop Smart Urban Logistics

im Rahmen der Smart Cities Week 2013

Wien, am 2. Dezember 2013
Bearbeitet von Mag. Jürgen Schrampf
Bericht Smart Cities WS Smart Urban Logistics V01.docx



ECONSULT
BERATEN PLANEN REALISIEREN

ECONSULT Betriebsberatungsgesellschaft m.b.H., Jochen Rindt-Straße 33, 1230 Wien, Austria
Telefon: +43-1-615 70 50 DW, Fax: +43-1-615 70 50 DW 33
office@econsult.at, www.econsult.at, Firmenbuch FN 85673s

Inhalt und Zielsetzung

Im Rahmen der Smart Cities Week 2013 wurde ein Begleitworkshop zum Thema „Smart Urban Logistics: Screening der Anforderungen und Handlungsfelder für effizienten Güterverkehr in Ballungszentren“ unter der Leitung von Mag. Jürgen Schrampf (ECONSULT) veranstaltet. Rund 30 TeilnehmerInnen und ExpertInnen diskutierten den aktuellen Status des städtischen Güterverkehrs und entwickelten gemeinsam neue Ideen und Lösungsansätze.

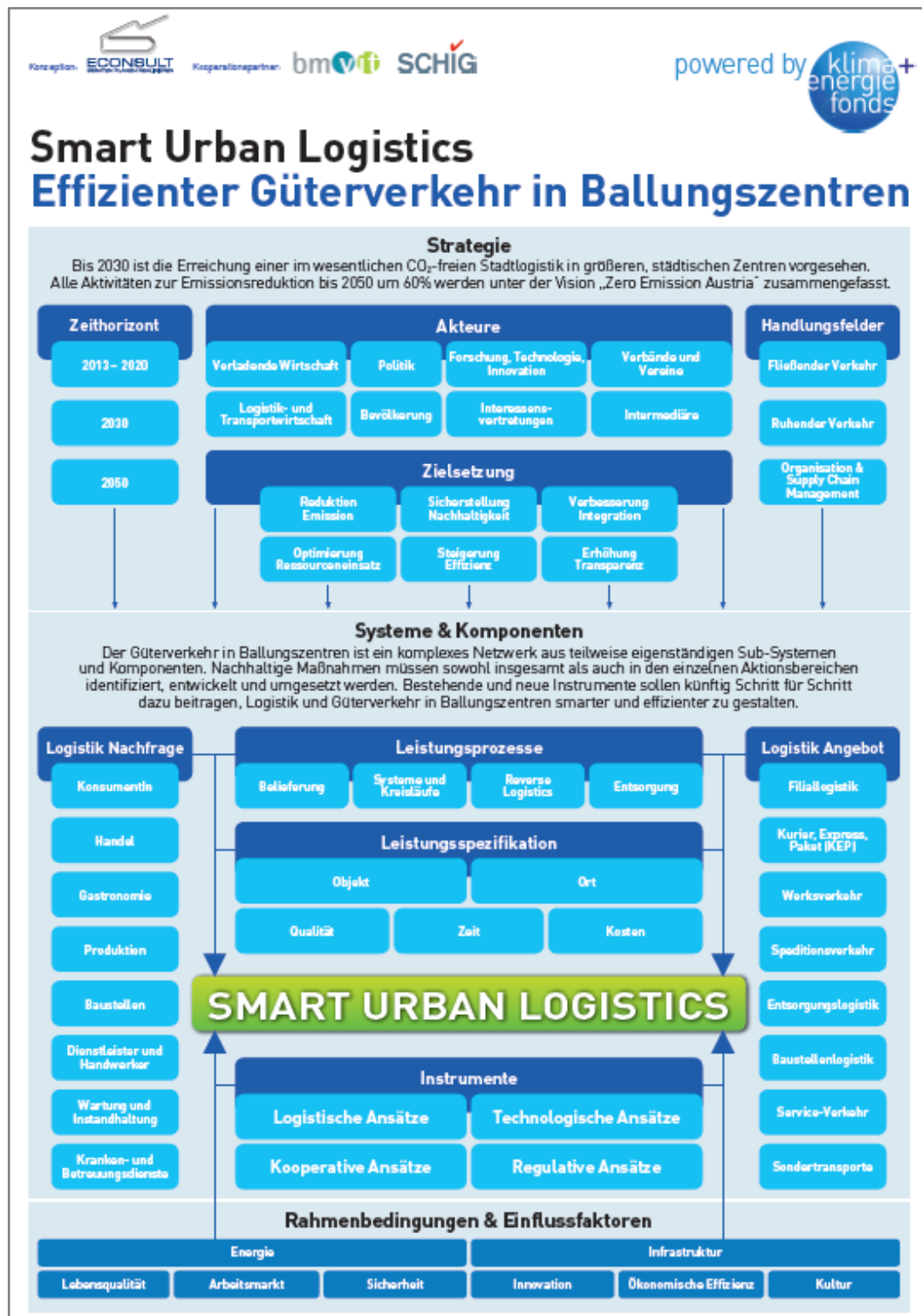
Teil 1: Impulsvorträge

Im Rahmen des ersten Impulsvortrags wurde die Initiative „Smart Urban Logistics“ des Klima- und Energiefonds vorgestellt: Die Urbanisierung und die Notwendigkeit zur Neugestaltung der urbanen Lebensräume werden voranschreiben, dafür werden auch neue und innovative Logistikkonzepte und -systeme erforderlich sein. Die politischen Zielsetzungen wurden bereits auf europäischer Ebene im Rahmen des Weissbuchs für Verkehr festgelegt: Bis 2013 ist die Erreichung einer im wesentlichen CO₂-freien Stadtlogistik in größeren, städtischen Zentren vorgesehen, bis 2050 ist seitens der EU der vollständige Verzicht auf Fahrzeuge mit konventionellem Kraftstoff im Stadtverkehr geplant. Die aktuellen und künftigen Herausforderungen für die Logistik und den Güterverkehr umfassen eine steigende Verkehrsflächenverknappung, Lieferzeit- und Lieferortbeschränkungen, Veränderungen der Sendungsstrukturen, die zunehmende Differenzierungsnotwendigkeit am Markt und ein zunehmender Kostendruck. Neue Lösungen stehen unter der Prämisse der Effizienzsteigerung und sollen einen Beitrag zum Ziel der Emissionsreduktion liefern. Im Rahmen der Initiative „Smart Urban Logistics“ wurde hierfür ein strategisches Gesamtkonzept entwickelt, das allen Akteuren als Grundlage für weiterführende Ansätze, Ideen und Projekte zur Verfügung steht (<http://www.smartcities.at/foerderung/smart-urban-logistics/>). Der weitere Aus- und Aufbau dieser Initiative ist für 2014 und 2015 vorgesehen.

Im zweiten Impulsvortrag berichtete Hr. DI Norbert Sedlacek (HerryConsult) von den Zwischenergebnissen des Projekts „GüMoS – Gütermobilität in Städten“. Eine Umfrage, die in Kooperation mit dem Österreichischen Städtebund durchgeführt wurde, liefert hier erste Erkenntnisse der Sichtweise der Städte zum Thema Güterverkehr. Städte sehen den Güterverkehr durch die Flächenwidmung, durch Handel und Gewerbe und teilweise auch durch die operativen Logistikdienstleister beeinflusst. Auch kann eine Korrelation bezüglich der Stadtgröße festgestellt werden, für große Städte ist das Thema Güterverkehr tendenziell wichtiger als für kleine. Generell erwarten Kleinstädte künftig neue Problemstellungen, die auf sie zukommen, größere Städte sehen eher eine Verstärkung bereits jetzt existierender Probleme. Als wesentliche Handlungsfelder gelten Durchfahrtsverkehr, Lärm- und Schadstoffreduktion, Management und Organisation von Ladezonen und Fußgängerzonen, die Reduktion von Leerfahrten und die Abstimmung des Güterverkehrs mit dem Personenverkehr.

Teil 2: Entwicklung von Lösungsansätzen

In zweiten Teil des Workshops wurden von den TeilnehmerInnen in Kleingruppen Ideen, Projekte, Anforderungen und Handlungsfelder zum städtischen Güterverkehr entwickelt und diskutiert. Auf Basis der Smart Urban Logistics Systemlandkarte (siehe Grafik) wurden die unterschiedlichen Ansätze abgegrenzt.



Die Workshopergebnisse wurden von den TeilnehmerInnen im Plenum präsentiert, wobei ein breiter Bogen an Lösungs- und Handlungsansätzen gespannt wurde.

Beispielhaft wurden folgende Fragestellungen und Ideen aufgeworfen:

Planung und Organisation

- **Wie sieht die ideale Güterversorgung in der Stadt aus, unter der Prämisse, es gäbe keinen Personenverkehr?** Mit einem Planmodell bzw. Planspiels unter diesemvorerst isolierten Blickwinkel, könnten neue Optimierungsansätze auch in Hinblick auf die Abstimmung zum Gesamtverkehrssystem erarbeitet werden.
- **Wie können Entsorgungslogistik und Distributionslogistik künftig besser verknüpft werden?** Abfall sollte die gleiche Logistik-Qualität wie jedes anderes Produkt haben, dazu sind ggf. neue technologische Lösungen und eine neue Kostenbetrachtung erforderlich.
- **Könnten Clearingstellen für den städtischen Güterverkehr, ähnlich dem Luftverkehr, neue Modelle sein?** Das Konzept der Slot-Buchung bzw. Zuteilung könnte auch Ansätze für die Optimierung der Stadtlogistik liefern.

Feinverteilung, Distribution, First-/Last-Mile

- **Wieviel stationäre Ware braucht der Handel in unserer virtuellen Welt?** Wenn die physische Vorhaltung von Vollsortimenten in den innerstädtischen Geschäften und Filialen nicht mehr erforderlich ist, können neue Konzepte für den Konsumenten und den Handel entwickelt werden.
- **Wie wird sich das E-Commerce Geschäft vor allem im Zukunftsfeld des Lebensmitteleinzelhandels entwickeln und welche Auswirkungen auf die Logistik werden erwartet?** Es wird verschiedene Modelle zur Belieferung von Privathaushalten geben, wobei auch hier neue Kooperationen zur Abwicklung der Logistikkette entstehen können.
- **Können die künftigen Kundenanforderungen an den Kurier-, Express- und Paketbereich (KEP) mit den aktuellen Lösungen erfüllt werden?** Ortsunabhängigkeit der Konsumenten, Lieferterminfenster und Same-Day-Deliverystellendie Branche vor neue Herausforderungen und erfordern neue Konzepte, speziell in der operativen Logistik.
- **Wie können soziale Strukturen in der Bevölkerung weiter aufgebaut bzw. zur Optimierung der Logistik genutzt werden?** Durch Nachbarschaftszusammenarbeit können beispielsweise Paketlieferungen bei einer nominierten Empfangsperson hinterlassen werden. Dadurch werden Zustellversuche, Logistik- und Transportaufwand verringert und die Verfügbarkeit für den Kunden erhöht.

Stakeholder-Prozesse

- **Wie können logistische Anforderungen und mögliche Änderungen auch im Zuge von Gewerbeverfahren berücksichtigt werden?** Einmalige Bewilligungen bei Betriebsbeginn decken oftmals nicht die sich ändernden Logistikanforderungen. Ein Screening-Prozess könnte hier unterstützen.
- **Könnte bei Neubauprojekten im Logistikbereich einestrategische Logistikprüfung, ähnlich einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP), zu einer verbesserten Zielerreichung beitragen?** Die Logistikanforderungen und die optimalen Lösungsansätze sollten hier im Vorfeld mit allen beteiligten StakeholderInnen abgestimmt werden.

Kooperationsansätze

- **Könnten neue Nutzungsmodelle für Lagerflächen auch zur Förderung von Kooperationen zwischen Transporteuren und Logistikunternehmen führen?** Transportbündelung und Fahrtenreduzierung scheitern meist an mangelnder Kooperationsbereitschaft. Ausgehend von neuen Nutzungskonzepten für Lagerflächen könnten diese Hemmnisse ggf. überwunden werden.
- **Könnten durch kooperatives Logistik-Outsourcing im Einzel- und Kleinhandel neue Optimierungsmöglichkeiten erschlossen werden?** Güterverkehrszentren mit Lager- und Kommissionierdienstleistungen speziell für den städtischen Handel im KMU-Bereich wären mögliche Ansätze.

Kommunale Logistikaufgaben

- **Wo können Städte und kommunale Verwaltungen ihre eigenen Fuhrparks nachhaltig betreiben?** Vor allem bei kommunalen Services im Logistikbereich bestehen auch für Städte direkte Handlungsmöglichkeiten. Darüber hinaus können neue Modelle der Bereitstellung von Infrastrukturen, Suprastrukturen und Equipment diskutiert werden, sowie die Möglichkeiten neuer Ausschreibungsmodelle.

Infrastruktur

- **Kann unter entsprechenden Voraussetzungen die Nutzung bestehender Schieneninfrastrukturen auch für den städtischen Güterverkehr erfolgen?** Die Möglichkeiten parallel zum Fahrgastverkehr auch schienengebundenen städtischen Güterverkehr abzuwickeln scheinen begrenzt, dennoch sind ggf. in manchen Städten und in manchen Bereichen Potenziale vorhanden.

- **Wie können in der Entwicklung künftiger Stadtlogistik-Konzepte auch visionäre Ansätze evaluiert und berücksichtigt werden?** Die Nutzung von U-Bahnen und Straßenbahnen für den Gütertransport, Transportsysteme in Form überdimensionaler Nachfolger der Rohrpost oder selbstfahrende und sich selbst steuernde Transportfahrzeuge und -geräte könnten in der Zukunft realisierbar werden.

Logistik in Spezialbereichen

- **Wie können in Spezialbereichen die künftigen Logistikanforderungen optimal erfüllt werden?** Im Kranken- und Betreuungsdienst stellt die Verteilung von bspw. verderblichen Medikamenten hohe Ansprüche an die Logistik. Transport, Transportmittel und Personaleinsatz müssen bestmöglich synchronisiert werden.
- **Könnte zusätzliches Know-how in der Gastronomie-Logistik zu neuen Lösungsansätzen führen?** Die Gastronomie mit ihren innerstädtischen Lagen und ihrer Speziallogistik ist ein wesentlicher Faktor im urbanen Güterverkehr. Trotz des großen Potenzials gibt es hier keine Daten, kaum Lösungsansätze und einen offenen Forschungsbedarf.

Fahrzeuge, Ladungsträger, Equipment

- **Welche sind die kleinsten Lagereinheiten im städtischen Handel und mit welchen Transportmitteln können diese optimal distribuiert werden?** Für Bündelungsmöglichkeiten, den Einsatz alternativer Fahrzeuge und die Optimierung von Wegen müssen umsetzungsfähige Konzepte für kleine Distributions-Einheiten erarbeitet werden.
- **Welche Fahrzeug- und Ladungsträgerkonzepte stehen für die Feinverteilung atomisierter Sendungen zur Verfügung?** First- und Last-Mile sind im Stadtgebiet die wesentliche logistische Herausforderung. Kleinfahrzeuge auf Fahrradbasis, neue Poolssysteme für Ladungsträger und ein übergeordnetes, optimiertes Tracking können künftige Lösungsansätze sein.
- **Wie kann die Cycle Logistik verstärkt in den städtischen Güterverkehr integriert werden?** Feinverteilung mit dem Fahrrad ist CO₂-frei und kurzfristig einsetzbar. Es erfordert hier auch neue, innovative Kombinationen der Transportmittel, um die Vorteile und die Flexibilität des Fahrrads nutzen zu können.

Teil 3 – Diskussion und Fazit

Im Rahmen der abschließenden Diskussion wurden nochmals einzelne Lösungsansätze aber auch Erfolgskriterien für die Umsetzung von Projekten besprochen. Ein wesentliches Hemmnis für einen stärkeren Einsatz der Städte und der kommunalen Verwaltungen sind fehlende Prozesse und mangelnde Ressourcen. Durch entsprechende Coachingangebote und externe Begleitung könnten Städte dabei unterstützt werden, sich im Thema Güterverkehr stärker zu engagieren und aktiv Projekte umzusetzen.

Städte haben oftmals augenscheinlich kein Problem mit dem Güterverkehr, jedoch mit den verursachten Emissionen. Eine aktive Rolle der Städte beim Aufbau von effizienten, urbanen Güterverkehrssystemen wird künftig sehr entscheidend sein. Wie sich diese Rolle im Einzelfall definiert ist jedoch teilweise noch unklar und wird auch stark von den jeweiligen Projekten abhängen. Know-how Aufbau bei den StakeholderInnen ist hier parallel erforderlich.

Von der Forschung, über Pilotprojekte hin zum operativen Betrieb neuer Lösungen ist vor allem die erfolgreiche Überleitung zur jeweils nächsten Phase entscheidend. Es gilt das *valley of death* im Innovationsprozess zu überbrücken, ohne jedoch das Innovationsumfeld zu sehr durch Restriktionen einzuschränken. Ein wesentlicher Punkt ist die frühzeitige Einbindung aller AkteurInnen, darum werden auch in Zukunft Organisation und Kommunikation, sowie entsprechende Stakeholder-Prozesse eine entscheidende Rolle spielen.

Abschließend wird festgehalten, dass zwar die Mobilität von Beginn an Teil des Smart City-Ansatzes war, Güterverkehr und Logistik jedoch nicht explizit adressiert wurden. Unterstützt durch Kooperations- und Netzwerkpartner wie die BVL Bundesvereinigung Logistik Österreich und den Österreichischen Städtebund konnte die Initiative Smart Urban Logistics in dieser ersten Phase erfolgreich aufgebaut werden. Der thematische Workshop im Rahmen der Smart Cities Week 2013 ist nun am Ende dieser ersten Phase ein Beleg dafür, dass die Themen Güterverkehr und Logistik als essentielle Bestandteile einer Smart City verankert sind.

Fotos vom Workshop Smart Urban Logistics:



v.l.n.r.: **DI Norbert Sedlacek** (HerryConsult), **Mag. Gerda Hartmann** (ECONSULT), **Mag. Jürgen Schrapf** (ECONSULT)





