



Die Initiative „Smart Urban Logistics“ soll dem städtischen Güterverkehr den Weg aus der Sackgasse weisen.

STADTLOGISTIK

Alles wird smart – auch die Logistik?

Konzepte zur **Verbesserung der Stadtlogistik** sind an sich **nichts Neues**. Bereits in den 80er-Jahren wurden unter den Schlagwörtern „**City Logistik**“ Versuche unternommen, den **städtischen Güterverkehr zu optimieren**. Mit „**Smart Urban Logistics**“ wurde nun eine **neue Initiative** gestartet, die einen **breiteren Ansatz** als bisherige Konzepte verfolgt. EIN FACHBEITRAG VON JÜRGEN SCHRAMPF*

„**B**is 2030 ist die Erreichung einer im wesentlichen CO₂-freien Stadtlogistik in größeren, städtischen Zentren angestrebt“, so lautet die recht unspezifische Proklamation im Weißbuch der EU. Das Thema an sich ist keineswegs neu, trotzdem brandaktuell. Nur ein neuer Hype? Abwarten oder mitgestalten? Diese Fragen stellen sich offenbar Verlager, Logistiker und die Politik gleichermaßen.

Agieren oder reagieren?

Eine Klärung, was unter „größeren, städtischen Zentren“ zu verstehen ist, bleibt im Weißbuch offen, gibt aber auch individuelle Freiheit zur Gestaltung. Städtischer Güterverkehr ist natürlich vorrangig als lokale bzw. regionale Aufgabenstellung zu

sehen, eine durch die EU vorgegebene Lösung wird man also kurz- bis mittelfristig vergeblich erwarten. Es wird an den einzelnen Nationalstaaten bzw. deren Ländern, Gemeinden und Städten liegen, hier geeignete Ansätze und Lösungen zu finden und diese voranzutreiben. Österreich ist auf diesem Gebiet nicht unbedingt ein Vorreiter; vielleicht auch, weil unsere Städte und Ballungszentren verkehrstechnisch vergleichsweise gut funktionieren. Doch wie groß muss der Leidensdruck werden? Soll man jetzt agieren oder doch erst später irgendwann reagieren? Und die wesentliche Frage: Wer beginnt?

City Logistik. Unvermeidbar taucht hier auch der Begriff City Logistik auf. Darunter werden die meist sehr eindimensionalen

Ansätze der 80er- und 90er-Jahre zur Transportbündelung über Konsolidierungszentren oder Hubs verstanden. Mangels Kooperationsbereitschaft und Wirtschaftlichkeit sind viele dieser Modelle gescheitert, weshalb der Begriff City Logistik auch nicht unbedingt positiv besetzt ist. Nur in wenigen Städten Europas haben sich derartige Lösungen nachhaltig etablieren können, meist jedoch nur durch begleitende, restriktive Maßnahmen seitens der öffentlichen Hand wie z. B. Zufahrtsbeschränkungen.

Smart Urban Logistics

Unter neuen Vorzeichen wird nun der Versuch unternommen, aus dieser thematischen Sackgasse umzukehren und einen breiteren Ansatz zu verfolgen. In der aktuellen Diskussion werden Rahmenbedingun-

gen und Modelle unter den Titel „Smart Urban Logistics“ gestellt. Es handelt sich dabei um eine Initiative des Klima- und Energiefonds in Kooperation mit dem bmvit. Das Wort Smart wird nicht überraschend auch hier vereinnahmt – doch geht es weniger um den Titel als um den Inhalt. In einem kooperativen Prozess wurde vorab ein strategisches Gesamtkonzept als Grundlage erarbeitet. Strategien, Systeme, Komponenten, Rahmenbedingungen und Einflussfaktoren im urbanen Güterverkehr wurden in einer Systemlandkarte erfasst. Die Idee war es, eine neutrale Diskussionsgrundlage für die teils sehr unterschiedlichen Akteure zu erstellen.

Keine Einheitslösung. Nicht überraschend wurde das städtische Logistiksystem als wesentlich komplexer erkannt, als dass es eine Einheitslösung hierfür geben könnte. Viele Puzzesteine müssen am Ende ein großes Ganzes ergeben. Umfeldspezifische Rahmenbedingungen beeinflussen sehr unterschiedlich die Möglichkeiten – was in Stadt A funktioniert, muss nicht zwangsläufig auf Stadt B übertragbar sein. Best Practice-Lösungen gibt es nicht von der Stange, sie müssen im neuen Umfeld auch erneut auf ihre Umsetzbarkeit geprüft werden. Die Handlungsfelder sind vielfältig und umfassen logistische, kooperative, technologische sowie regulative Ansätze – der richtige, situative Mix wird hier entscheidend sein.

Divergierende Interessen

Insgesamt wird nun ein breiteres Aktions- und Handlungsfeld adressiert. Neben Transportunternehmen, KEP-Dienstleistern und dem Handel sind auch städtische Produktionsstandorte, Baustellen, Serviceverkehre, die Entsorgungslogistik, die Städte selbst und natürlich der Konsument im Gesamtsystem berücksichtigt und können bzw. sollen einen Beitrag zur Zielerreichung leisten. Wesentlicher Handlungsgrundsatz ist hierbei die Effizienz – dort, wo Logistik nicht effizient betrieben wird, hat sie langfristig auch keine Marktposition. Wettbewerb

und Kooperationen tragen gleichermaßen dazu bei, Systeme effizienter zu gestalten. Wie weit auch Möglichkeiten für verstärkte horizontale Kooperationen bestehen, wird sich erst zeigen müssen. Die Frage nach

vorsichtig eingesetzt werden. Es ist darauf zu achten, dass nicht neue bürokratische Strukturen und Prozesse die zuvor gewonnenen Potenziale wieder egalalisieren. Aktuell wird eher versucht, die Akteure der Wirt-



J. Schrampf

den Zielsetzungen ist hierbei essenziell, sind diese doch bei unterschiedlichen Akteuren oft ebenso unterschiedlich ausgeprägt. Die Abstimmung dieser Zielsetzungen ist als erste Phase zugleich auch die schwierigste, denn die Umsetzung selbst kann meist sehr schnell erfolgen, manchmal über Nacht.

Motivation statt Restriktion. Wesentliche Rahmenparameter für die Zukunft im städtischen Güterverkehr sind sich verändernde Kundenanforderungen, der wachsende B2C-Bereich und knapper werdende Infrastrukturen – sowohl im Fließverkehr als auch bezüglich Zufahrts- und Haltemöglichkeiten. Gleichzeitig differenzieren sich die Logistikunternehmen durch Value Added Services, Produkt- und Prozessinnovationen und eine hohe Dynamik in der Erfüllung von Kundenanforderungen. Die öffentliche Hand agiert in diesem Bereich noch vergleichsweise zurückhaltend, betrachtet man andere Länder und deren Städte. In gewissen Situationen können regulative Eingriffe und Lenkungsmechanismen erforderlich sein, um Gesamteffizienz und übergeordnete Zielsetzungen durchsetzen zu können. Derartige Maßnahmen können aber auch schnell einen gegenteiligen Effekt erzielen und müssen entsprechend

schaft zu neuen innovativen Konzepten zu motivieren, anstatt durch Restriktionen einzuschränken – Ausnahmen bestätigen natürlich auch hier die Regel.

Der Anfang ist gemacht

Die österreichische Logistik- und Transportwirtschaft zeigt aber zunehmend Interesse und Engagement in diesem Thema. Die Bundesvereinigung Logistik Österreich arbeitet derzeit am „Grünbuch für nachhaltige Logistik in Smart Cities“ und die Initiative „Smart Urban Logistics“ wird von Logistikexpertinnen namhafter Unternehmen unterstützt. Verlager und Transportwirtschaft beteiligen sich aktiv an der effizienteren Gestaltung der Systeme: Fahrzeugtechnologien werden getestet, neue IKT-Systeme implementiert, Pilotprojekte gemeinsam mit Kunden initiiert. Dies alles sind erste Schritte auf einem voraussichtlich längeren Weg – aber auch dieser beginnt mit dem ersten Schritt. Letztendlich müssen sich aber vor allem auch die Kunden, sowohl gewerbliche als private, ihrer entscheidenden Rolle als Auslöser von Transport- und Logistikdienstleistungen bewusst werden – hier liegt oftmals der größte Stellhebel. *

► www.klimafonds.gv.at

* Zum Autor

Mag. Jürgen Schrampf ist seit 1997 Berater bei Econsult und leitet dort den Bereich Public Projects. Sein Fokus liegt auf den Themen Eisenbahngüterverkehr, Nachhaltige Logistik und kooperative Projekte. Für das Thema „Städtischer Güterverkehr“ ist er österreichischer Vertreter im EU-Projekt Bestfact und unterstützt aktuell den Klima- und Energiefonds bei der Initiative „Smart Urban Logistics“.

► www.econsult.at