

PositionsPAPIER

City-Logistik

Handelsverband Bayern e.V.
Brienner Straße 45
80333 München

Dipl.-Geogr. Simone Streller
Telefon 089 55118-116
Fax 089 55118-114
E-Mail streller@hv-bayern.de
Internet www.hv-bayern.de

Stand 07/2018

In der Diskussion um städtische Verkehrsprobleme gerät der Wirtschaftsverkehr zunehmend ins Zentrum der Kritik. Ihm werden überproportionale Lärm- und Schadstoffbelastungen sowie Störungen des Verkehrsflusses und der Verkehrssicherheit angelastet. Im Zusammenhang mit der Einführung von Umweltzonen wird in vielen Städten die Einführung der City-Logistik als Beitrag zur Lösung der innerstädtischen Wirtschaftsverkehrsprobleme diskutiert. Grundgedanke der City-Logistik ist es, durch die Bündelung von Warenanlieferungen in die Innenstadt die gleiche Transportleistung bei verminderter Verkehrsleistung zu erzielen.

Warenanlieferung im Einzelhandel

Der Einzelhandel ist an allen Standorten und insbesondere in den Innenstädten auf eine gut funktionierende Warenanlieferung angewiesen. Mit Spediteuren, Werkverkehren, Post und privaten Paketdiensten existiert im Handel ein gut organisiertes Belieferungsnetz, das bis heute ohne größere Probleme funktioniert.

Insgesamt schwächen die zunehmenden Verkehrsprobleme in den Städten jedoch den Einzelhandelsstandort (Innen-)stadt gegenüber den peripheren Standorten. Sowohl für die Kunden als auch die Lieferanten des Einzelhandels sind die Standorte an der Peripherie heute i.d.R. leichter zu erreichen als in den Innenstädten.

Wegen des hohen Zeitaufwandes und zunehmender Restriktionen werden Innenstadtfahrten für Spediteure und andere Transportunternehmen zudem immer unbeliebter.

Abhängig von den örtlichen Gegebenheiten kann City-Logistik grundsätzlich einen Beitrag zur Entlastung des Stadtverkehrs und damit zur Stärkung des Standortes Innenstadt leisten. Durch die Bündelung und Koordination der Warenanlieferungen der verschiedenen Einzelhandelsunternehmen einer Stadt kann eine bessere Auslastung der Fahrzeuge erreicht werden. Dadurch reduziert sich die Anzahl der notwendigen Fahrten und damit auch die Lärm- und Schadstoffbelastung durch Lieferfahrzeuge.

Voraussetzungen für eine funktionierende City-Logistik

City-Logistik funktioniert nur dann, wenn sie von möglichst vielen Unternehmen an einem Standort mitgetragen wird. Im Wesentlichen sind hier die ortsansässigen Speditionsbetriebe gefragt. Nur wenn es gelingt, diese zu einer Kooperation zu bewegen, können die mit der City-Logistik erhofften Bündelungseffekte realisiert werden. Die Kooperationsbereitschaft hängt in entscheidendem Maß davon ab, welche wirtschaftlichen Vorteile sich für das einzelne Unternehmen ergeben.

Neben dem notwendigen Abgleich unternehmerischer Abläufe und der Erarbeitung vertraglicher Grundlagen müssen Kooperationsängste überwunden und räumliche sowie personelle Voraussetzungen für eine gemeinsame Belieferung geschaffen werden.

Der in der Regel notwendige zusätzliche Warenumsatz wirkt sich zunächst kostensteigernd aus. Durch den Bündelungseffekt und die daraus resultierenden Einsparungen personeller und sachlicher Art müssen die zusätzlichen Kosten gedeckt werden. Ein City-Logistik-Projekt, das nicht zumindest langfristig einen wirtschaftlichen Nutzen verspricht, ist von vornherein zum Scheitern verurteilt.

Auch die Empfänger der Waren sind in die Entwicklung eines solchen Konzepts einzubeziehen. Durch die Bündelung der Lieferströme kann es zu veränderten Belieferungsrhythmen kommen, die sich direkt auf das Tagesgeschäft des jeweiligen Einzelhandelsunternehmens auswirken können. Eine erfolgversprechende Umsetzung erfordert, dass die Belange der Empfänger ausreichend berücksichtigt werden und für diese keine Kostensteigerungen mit der Umorganisation verbunden sind.

Mit Vorbehalt sind City-Logistik-Projekte zu sehen, die von den Behörden "diktiert" werden. Unbestritten ist, dass Städte und Kommunen viel zum Gelingen einer City-Logistik beitragen können. Das Vorhalten von Ladezonen, die Freigabe von Busspuren für bestimmte Güterverkehre, Anpassung der Belieferungszeiten an die örtlichen Notwendigkeiten, sind nur einige Beispiele für den Handlungsspielraum der Städte. Wichtig hierbei ist die enge Zusammenarbeit aller Akteure. Administrative Bestrebungen dürfen den privatwirtschaftlichen Aktivitäten nicht entgegenstehen.

Generell darf der Beitrag der City-Logistik zur Entlastung des Stadtverkehrs nicht überbewertet werden. Große Filialisten des Einzelhandels verfügen in der Regel über gut funktionierende und optimierte Logistiksysteme. Auch die Belieferungsstrukturen des Großhandels sind weitestgehend optimal gestaltet. Werkverkehre und Anlieferungen über sonstige Dienstleister wie Paket- und Kurierdienste oder die Post sind also nur schwer in City-Logistik-Projekte zu integrieren. Alle bisherigen City-Logistik-Projekte beziehen nur einen Bruchteil des gesamten Wirtschaftsverkehrs ein.

City-Logistik - ein ausbaufähiges Modell

Interessanter wird die City-Logistik für den Handel dann, wenn über die reine Belieferung hinaus z.B. Überlegungen zur Entsorgungslogistik und zur gemeinsamen Organisation des Zustellservices mit aufgenommen werden. Aus unserer Sicht wäre es sinnvoll, Konzepte zu entwickeln, die es ermöglichen, dass City-Logistik-Dienstleister neben der Belieferung auch die Entsorgung organisieren und übernehmen.

So kann die Erweiterung der City-Logistik um einen gemeinsam organisierten Zustelldienst für viele Einzelhandelsunternehmen einen besonderen Anreiz darstellen. Derzeit werden die zumeist nicht kostendeckenden Zustelldienste individuell durchgeführt. Wenn es gelingt, den Zustellservice durch gemeinsame Abwicklung zu optimieren, würde sich dies nicht nur positiv auf die Kostensituation in diesem Bereich auswirken. Als positiven Nebeneffekt können die Unternehmen den Zustellservice als Marketinginstrument und somit zur Kundenbindung nutzen.