

Elektromobilität, Lastenräder, Nachtlieferungen oder Kofferraumzustellung – Neue Konzepte für die Innenstadtlogistik

Immer mehr Menschen leben in Städten. Nach den Zahlen von Statista sind es europaweit derzeit bereits 75 Prozent. Hinzu kommt der anhaltende Boom des E-Commerce und die steigenden Anforderungen an die Luftqualität, die den Druck auf die urbane Logistik weiter verstärken. Allerdings steigt nicht nur die Paketflut in den Städten, sondern auch die Menge an Stückgut, da viele Einzelhändler aufgrund der starken Konkurrenz im Netz gezwungen sind, ihre Lager und Bestände ständig aufzufüllen und für den Kunden die Waren parat zu haben. Tägliche Anlieferungen von hunderten LKW verstopfen oftmals die Straßen. Auf der transport logistic 2019 steht das Thema Innenstadtlogistik daher auch im Fokus. Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer sagte bei der Eröffnung der Messe dazu:

Oton Andreas Scheuer, Bundesverkehrsminister; *wir müssen uns mit den kommunalen Spitzenverbänden etwas einfallen lassen, jeder will termingerecht sein Paket geliefert bekommen, aber es gibt schlaunere Abläufe als den LKW in zweiter und dritter Reihe zu parken. Wir fördern beispielsweise ein Drohnenprojekt in Aachen, um Pakete zu liefern. Wir wollen aber auch mit Micro-Hubs in den Stadtteilen den Verkehr besser koordinieren, das geht aber nur mit den kommunalen Verantwortlichen. Ich habe die urbane Mobilität und die urbane Logistik gestärkt im Ministerium, ich habe ein eigenes Referat dazu eingerichtet.*

Lösungsansätze für das immer größer werdende Problem gibt es zahlreiche. Auf der Messe werden viele von ihnen vorgestellt. DHL entwickelt beispielsweise gemeinsam mit den Kommunen zahlreiche nachhaltige City-Logistik-Konzepte. Zunächst geht es aber primär darum, die Zustellketten zu optimieren, so Dr. Markus Kückelhaus, der Leiter der weltweiten Forschungs- und Innovationsaktivitäten bei DHL:

Oton Dr. Markus Kückelhaus, Leiter der weltweiten Forschungs- und Innovationsaktivitäten bei DHL; *das erste Problem, das wir haben ist, dass wir Routen, die wir selbst durchführen, optimal planen, d.h. Es geht um dynamische Routenplanung, die Fahrer müssen nicht mehr darüber nachdenken, wie sie von einem Ort zum anderen kommen, das machen Systeme mit Algorithmen.*

Oton Dr. Markus Kückelhaus, Leiter der weltweiten Forschungs- und Innovationsaktivitäten bei DHL; *das bedeutet im Gegensatz zu früher, wir haben heute eine dynamische Routenplanung; es wird auf Hindernisse eingegangen wie Verkehrsstörungen oder aber dass die Planung aktualisiert wird, neue Stopps hinzukommen, dass man einfach dynamisch reagieren kann.*

Daneben geht es aber auch darum, die Fahrzeugflotte zu elektrifizieren. DHL hat in Deutschland bereits etwa 9.000 Elektrofahrzeuge im Einsatz:

Oton Dr. Markus Kückelhaus, Leiter der weltweiten Forschungs- und Innovationsaktivitäten bei DHL; *wir sind soweit, wir haben den in drei Varianten, das Interesse ist sehr groß, wir bieten das jetzt auch an Dritte an. Das Thema Weitreicheneinschränkung wird angegangen; wir forschen an neuen Technologien wie der Brennstoffzelle. Wir arbeiten derzeit daran, Fahrzeuge mit entsprechend noch höheren Reichweiten auf den Markt zu bringen.*

Es gibt aber auch neue Zustellmöglichkeiten, die in Pilotprojekten durchgeführt werden, wie unter anderem die Zusendung über den Kofferraum des eigenen Autos:

Oton Dr. Markus Kückelhaus, Leiter der weltweiten Forschungs- und Innovationsaktivitäten bei DHL; *das funktioniert so, dass der Zusteller via App öffnen kann, das ist eine Technologie aus dem Car-Sharing; die Zusteller können das Fahrzeug orten und es dann via Einmal-Code öffnen.*

Der Logistiker Hermes setzt in den nächsten Jahren vor allem weiter auf ihre Paketshops. Inzwischen hat das Unternehmen deutschlandweit rund 15.000. Dazu der COO von Hermes Deutschland, Marco Schlüter:

Oton Marco Schlüter, COO der Hermes Germany; *wir sehen uns mit unseren 15.000 Paketshops sehr gut aufgestellt und verfolgen Konzepte von der Zustellung von Zuhause zum Paketshop, dass man die Pakete sieben Tage die Woche rund um die Uhr abholen können. Es geht auch darum, dass die Kunden ihren eigenen für sie zugeschnittenen Paketshop haben. Wir haben inzwischen auch sehr viele Shops in Tankstellen und an wichtigen Straßen.*

Daneben will das Unternehmen das Mobilitätskonzept „Urban Blue“ weiter ausbauen. Bis zum Jahr 2025 soll in 80 deutschen Großstädten emissionsfrei beliefert werden und zwar mit E-Transportern:

Oton Marco Schlüter, COO der Hermes Germany; *da haben wir eine Partnerschaft mit Mercedes Benz, wo wir in den nächsten Jahren rund 1.500 Elektrolieferfahrzeuge auf die Straßen bringen wollen. Das sind der E-Vito und der E-Sprinter, die wir hier einsetzen wollen.*

Daneben gibt es aber auch Versuche, die Innenstädte mit Lastenrädern zu beliefern. Die Ergebnisse sind vielversprechend, so Schlüter:

Oton Marco Schlüter, COO der Hermes Germany; *wo wir festgestellt haben, dass ein Lastenrad in der Produktivität produktiver sein kann als ein LKW, weil der in der Innenstadt viel mit Parkplatzsuche beschäftigt ist, das fällt bei Lastenrädern weg, so sind sie eine echte Alternative zum Lieferwagen.*

Mit dabei sind auf der transport logistic auch die Preisträger des Wettbewerbs „Nachhaltige Urbane Logistik“, den das Bundesumweltministerium gemeinsam mit dem Umweltbundesamt ausgeschrieben hatte. Ebenfalls unter den

Preisträger ist das Fraunhofer-Institut für Materialfluss und Logistik IML mit einem Konzept, das die Tagesrand- und Nachtzeiten besser nutzen will, um die Innenstädte zu entlasten und zwar mit dem Logistikkonzept GeNaLog(Geräuscharme Nachtlogistik). Dazu Andreas Gade vom Fraunhofer-Institut für Materialfluss und Logistik IML:

Oton Andreas Gade, wissenschaftlicher Mitarbeiter am Fraunhofer-Institut für Materialfluss und Logistik IML; *man will aus den Hauptstoßzeiten wegkommen und der Liferlkw soll nicht mit dem Individualverkehr auf der Straße sein, um den allgemeinen Verkehr zu entzerren.*

Allerdings gibt es hier noch einige Herausforderungen zu meistern, so Gade:

Oton Andreas Gade, wissenschaftlicher Mitarbeiter am Fraunhofer-Institut für Materialfluss und Logistik IML; *die Verfügbarkeit von elektromobilen Fahrzeugen ist noch nicht ausgeprägt. Es gibt auch keine Mustergenehmigungsverfahren, es geht aber auch darum, die Fahrer entsprechend zu schulen.*

Oton Andreas Gade, wissenschaftlicher Mitarbeiter am Fraunhofer-Institut für Materialfluss und Logistik IML; *wir planen ein Gütesiegel einzuführen, außerdem wollen wir Mustergenehmigungsverfahren in den Städten vorantreiben.*