

## Forumsanlass zum Thema „City Logistik“

29. Juni 2016, Auditorium IBM Schweiz, Zürich Altstetten

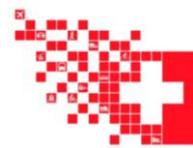
### Logistik hält die Stadt am Leben

Die Stadt als aktuelle Siedlungsform ist historisch entstanden und heute geprägt von Bevölkerungswachstum und Bauverdichtung. Für den Verkehr und besonders für die Versorgung mit Gütern müssen Transportarterien genügen, die vor langer Zeit angelegt worden waren. Neue Geschäftsmodelle und die Kombination von ICT und physischem Transport können Auswege aus dem Dilemma weisen. Die Akteure müssen aber noch eine gemeinsame Angehensweise finden.

In der Stadt konzentrieren und überlagern sich Verkehrsströme der internationalen, nationalen, regionalen und lokalen Netze auf engstem Raum. Das gelte besonders auch für den Güterverkehr, sagte Hans Werder in seiner Begrüssung. Die Informations- und Kommunikationstechnik und die Mobilität stünden in einer immer engeren Beziehung, betonte **Thomas Landolt, Vorsitzender der Geschäftsleitung der IBM Schweiz**, in dessen Auditorium in Zürich Altstetten die Dialog-Plattform Zukunft Mobilität zu Gast war. **Professor Matthias Finger**, der die Veranstaltung moderierte, wies einleitend darauf hin, dass es bei Smart Mobility (für den Personenverkehr) wie bei der City Logistik (für den Warentransport) um ganz grosse langfristige Trends gehe, die eine weit voraus blickende Planung erfordern. Möglichen Zukunftskonzepten für die City Logistik waren die Referate des Nachmittags gewidmet, für die höchst kompetente Fachleute gewonnen werden konnten.

### Die Stadt wächst, der Raum bleibt gleich

Güterverkehr sei für eine grosse Stadt in zweierlei Hinsicht bedeutsam, sagte die Zürcher **Stadtpräsidentin Corine Mauch**: Einerseits für die Geschäfte in der Stadt, andererseits für die Versorgung der Bevölkerung. Die Stadt Zürich verzeichnete in den letzten Jahren ein starkes Bevölkerungswachstum, das noch weiter anhalten soll. Für 2030 ist eine Einwohnerzahl von 500'000 Personen prognostiziert, das sind fast 100'000 mehr als heute. In der Stadt muss und soll verdichtet gebaut werden, Ziel ist ferner eine gute Durchmischung von Arbeits- und Wohnplätzen. Durch neue Einkaufsgewohnheiten wie den Versandhandel nimmt der Lieferverkehr noch mehr zu als durch die Bevölkerungszunahme allein. Da der Raum nicht wachsen kann, muss die Nutzung der Verkehrsflächen neu organisiert werden. „Verkehr ist ein hoch emotionales Thema“, sagte Corine Mauch. Das spannende Projekt „Zukunft Urbane Mobilität“ (ZuM), das die Stadt Zürich mit 50 Partnern 2010 bis 2012 durchführte, habe wichtige Erkenntnisse gebracht. In der praktischen Umsetzung habe sich jedoch gezeigt, dass die Vision „unter heutigen Rahmenbedingungen nicht durchsetzbar sei“, bedauert Corine Mauch. Vorgesehen war die Schaffung eines Umschlagterminals am Stadtrand, von dem aus die Belieferung des Zentrums mit gemeinsam genutzten Fahrzeugen sichergestellt würde. Ein Standort für ein Umschlagzentrum war allerdings nicht zu finden, und viele Akteure des Transportgeschäfts zeigten sich gegenüber einem Systemwechsel ablehnend. Mit einem Forschungsprojekt der Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften (ZHAW) wird gegenwärtig nach neuen Lösungswegen gesucht. Nach wie vor sei die Bündelung des Lieferverkehrs das Ziel, von einem sogenannten Mikro-Hub aus sollen Elektrofahrzeuge und Velos das Zentrum erschliessen. Verbessert werden müsse ausserdem das Netz der Umschlagflächen in der Stadt, für die heute zu viel und oft ungeeignete Plätze auf öffentlichem Grund benützt werden.



## Kooperation – Schlüssel für City Logistik

Dass ein Systemwechsel bei der City Logistik nur sehr schwer zu erreichen ist, erklärte auch **Alain Gut, Director Public Sector bei IBM Schweiz**. Die meisten Versuche seien bisher misslungen, als positive Ausnahme erwähnte er die französische Stadt Lyon. Die Ursache für das Scheitern ortet Alain Gut vor allem darin, dass die Beteiligten nicht wirklich zusammenarbeiten wollen. Unter anderem müssten die Daten geteilt werden, damit ein intelligentes Gesamtsystem entstehe. Daten stünden für die Logistik immer mehr zur Verfügung, bald werde jeder Lastwagen Hunderte von Informationen liefern, die ausgewertet werden können. Für die City Logistik brauche es „Geschäftsmodelle, an die wir heute noch gar nicht denken“, sagte Gut. Ohne Kooperation gehe es nicht. Das Vorgehen via eine öffentlich-private Partnerschaft (PPP) sei nicht einfach, man müsse deshalb rechtzeitig beginnen. Im verkehrsgeplagten alten Rom sei der Warentransport von den Behörden ausschliesslich nachts erlaubt worden, sagte Alain Gut – für Logistiker von heute eine bestechende Lösung.

## Idee ist gut – wer bezahlt die Mehrkosten

Selbst kleine und mittlere Städte haben Verkehrsprobleme, wenn auch in geringerem Ausmass, wie **Reto Dubach, Regierungspräsident und Verkehrs- und Baudirektor des Kantons Schaffhausen**, einräumte. Auch in seiner Stadt gebe es Diskussionen, weil sich der Lieferverkehr, die Velos, die Fussgänger und die Anwohner in den verkehrsfreien Innenstadt-Zonen in die Quere kommen. In Schaffhausen, berichtete Reto Dubach, habe ein privater Transportunternehmer bereits einen Versuch mit einem Umschlagzentrum und gebündelter Belieferung der Stadtadressen unternommen. Das Vorhaben scheiterte an der Finanzierung: „Die Idee ist gut; aber wer bezahlt?“ Der zusätzliche Umschlag in einem Zentrum vor der Stadt bedeute zusätzlich Arbeitskosten. Die Ladenbesitzer in der Stadt, bereits durch die massive Konkurrenz durch den Einkaufsverkehr über die nahe Landesgrenze in der Klemme, können keine neuen Kosten tragen. Die Grossverteiler auf der anderen Seite operieren mit ihren eigenen Transportsystemen, die sie selber kontrollieren können. Praktikabel wäre eine neue City Logistik nur mit öffentlicher Unterstützung durch Vorschriften und Finanzierung.

In der Diskussion wurde die Frage thematisiert, welche Anreize es brauche, um einen Systemwechsel der City Logistik herbeizuführen. Für eine verordnete Lösung fehlen die gesetzlichen Grundlagen, für ein freiwilliges Vorgehen fehlt es an Geschäftsmodellen, die zu neuen Wegen motivieren, weil sie sich rentieren würden. Erwähnt wurden namentlich Uber und Airbnb, die mit völlig unkonventionellen Mitteln Daten und Transporte verknüpfen und Zusatznutzen erzeugen. Technische Neuheiten wie Robotik, autonome Fahrzeuge und die Sharing Economy müssten von der Politik viel schneller aufgenommen werden, auch beispielsweise in der Raumplanung, hiess es.

## Weit voraus an neue Modelle denken

Die Drohne für den Pakettransport sei nicht das Ziel der Post, sagte **Dieter Bambauer, Leiter PostLogistics bei der Schweizerischen Post**. Das Hightech-Gerät machte letztes Jahr Schlagzeilen und es soll auch demnächst eingesetzt werden, die Post werde aber nicht Tausende von Drohnen losschicken. Drohnen, selbstfahrende Postautos und Zustellroboter würden von der Post im Blick auf langfristige Entwicklungen erprobt. „Das zeigt, dass wir auch neue Wege denken“, sagte Dieter Bambauer – und man lerne daraus etwas für die Zukunft. Die Post frage sich ständig, ob das heutige Geschäftsmodell auch morgen noch tauglich sei und was verändert werden müsste. Die Konkurrenz für die Post seien nicht andere Zustelldienste, sondern die grossen Versandhändler wie Amazon, die den Inhalt des Pakets verkaufen und nicht nur die Beförderung. Bei der Verarbeitung von Briefen und

Paketen sei die Post heute konkurrenzfähig, weil alle Abläufe industriell optimiert sind. Das unterirdische System Cargo Sous Terrain sei zwar interessant, ergebe aber nur einen Sinn, wenn die anschliessende Feinverteilung in den Innenstädten klappe, meinte Dieter Bambauer.

### **Grossverteiler haben fortlaufend optimiert**

Optimistischer wird Cargo Sous Terrain von **Leo Ebnetter** eingeschätzt. Der **Leiter der Direktion Logistik bei Coop** kennt die Probleme, 1200 Ladengeschäfte zu beliefern, die zu 80 Prozent in städtischen Agglomerationen liegen. Übertriebene Randbedingungen erschweren dies heute massiv. Die Lastwagen dürfen bei den Geschäften morgens nicht vor 7 Uhr entladen werden. „Könnten wir um 6 Uhr liefern, wären die Lastwagen schon wieder aus der Stadt raus, wenn die Verkehrsspitze einsetzt“, erklärte Leo Ebnetter. Cargo Sous Terrain könnte die Waren nahe zur Stadt bringen. In Genf, dessen Zentrum für den Warenverkehr extrem schwer zu erreichen ist, hat Coop 2013 den Kombiverkehr oberirdisch bereits eingeführt: Die ständig verstopfte Autobahn am Genferseeufer wird vermieden, indem die Waren per Bahn nach Genf gebracht werden. Dort übernehmen Camions die Wechselbehälter und absolvieren ihre Liefertouren ausschliesslich innerhalb der Stadt. Ein gleiches System wird jetzt auch für Basel geplant. Wie alle Grossverteiler hat Coop die Auslieferungen auf ganz wenige Logistikzentren konzentriert, somit kann der gleiche Lastwagen alle Produkte für die Sortimente der Läden transportieren, was Fahrten spart. Für die City Logistik werden zunehmend Elektrofahrzeuge eingesetzt, nach guten Erfahrungen habe man wieder sechs dieser Modelle bestellt. An die Politik äusserte Leo Ebnetter den Wunsch, dass die Bedürfnisse des Güterverkehrs bei der städtischen Verkehrsplanung jeweils einbezogen würden.

### **Zeitfaktor bei künftigen Kostenmodellen einbeziehen**

Was Cargo Sous Terrain angeht, steht **Nils Planzer, CEO der Planzer Transport AG**, auf der Seite der Skeptiker. „Es bringt keinen Mehrwert für die City Logistik“, sagte er. Auch die grossen Bahnprojekte durch die Alpen seien zwar gut und wichtig, doch die grössten Probleme bestünden nicht auf den Strecken, sondern in der Fläche, in den Zentren, das sollte man nicht aus den Augen lassen. Planzer befördert vor allem Stückgut auf Paletten, das Durchschnittsgewicht liegt bei 400 Kilogramm. Umladevorgänge sind deshalb nicht einfach, „und mit dem Velo können Sie das auch nicht in die City bringen“. Auch Planzer kombiniert Schiene und Strasse, indem täglich 40 Bahnwagen nach Zürich geschickt und die Ware dort auf 80 Lastwagen umgeladen wird. Die Verkehrsüberlastung sei vorwiegend den Personautos zuzuschreiben, von denen sehr viele mehr unterwegs sind (55x mehr als Lastwagen). Die Abläufe seien bei allen Transporteuren heute ausgereift. Für die Zukunft sei jedoch zu überlegen, ob die Tageszeit nicht als knappes Gut in ein Kostenmodell einzubeziehen wäre. „Die Zeit sollte ihren Preis haben“, sagt Nils Planzer, der für ein umfassendes Mobility Pricing eintritt.

### **Leidensdruck noch nicht gross genug**

Die Veranstaltung von AVENIER MOBILITE zeigte eindrücklich, dass für die City Logistik noch keine festen und bewährten Zukunftskonzepte bestehen. Es gibt viele Beteiligte mit unterschiedlichsten Bedürfnissen. Anwohner ärgern sich, wenn Lieferwagen auf dem Trottoir den Weg versperren und rufen nach der Polizei. Ladenbesitzer reklamieren, wenn vor ihrem Schaufenster gebaut wird. Transporteure verweisen darauf, dass ihnen kein Platz für ihre Arbeit gewährt wird. Die Strassen dienen nicht nur der Belieferung der Stadt, sondern auch dem Personenverkehr, den Baustellenfahrzeugen und den kommunalen Fahrzeugen. Dann kommen Lösungsvorschläge ins Spiel wie der vermehrte Einbezug von Daten und Telekommunikation, die Einführung von komplett neuen

Geschäftsmodellen abseits der heute etablierten Wege bis hin zu Robotern, selbstfahrenden Autos und unterirdischen Versorgungstunnels. Die grosse Zahl der verschiedenen Interessen wird eine komplexe Zusammenarbeit über viele Fachgrenzen hinaus erfordern und auch die Politik einbeziehen müssen, die notgedrungen stets der Technik hinterher eilt. Für einschneidende Massnahmen scheint der Leidensdruck noch nicht gross genug zu sein.