

**Heute bestellt, innerhalb von 24 h geliefert!**

Mit diesem Versprechen duellieren sich unzählige Zusteller durch die verkehrsberuhigten Straßen feinstaubiger Städte. Rasend schnell auch vorbei an dem Bestreben, Personen- und Warentransporte in großen Einheiten zu bündeln, um Mensch und Umwelt zu entlasten.

War da nicht was? Aber sicher war da was: City-Logistik.

Der Begriff City-Logistik stand in den 90er Jahren für die Zentralisierung in Güterverteilzentren, um die „letzte Meile“ mit Logistikdienstleistern abzuwickeln. Es wurde viel geforscht und debattiert - allein die Praxis ging ihre eigenen Wege. Die Belastungen der Städte durch Wirtschaftsverkehr nahmen weiter zu.

Es war daher nur eine Frage der Zeit, bis das Thema erneut auftauchte. Wenngleich unter neuem Namen - Urban Logistics - sind die Probleme doch die gleichen geblieben. Zugenommen aber hat der Handlungsdruck, befeuert durch Überschreitungen von Immissionsgrenzwerten und nicht abreißende Diskussionen um Fahrverbote.

Vermehrt wird deshalb kontrovers über Sinn und Unsinn von „alles online kaufen können“ oder „same day delivery“ diskutiert, um nur zwei Beispiele zu nennen. Wieviel Verkehr wird eigentlich durch Service generiert, von dem der Kunde nicht einmal weiß, ob er ihn tatsächlich wünscht?

Leider war die Kraft dieser Diskussion bisher zu schwach, um nennenswerte Veränderungen hervorzubringen. Man kann sich des Eindrucks nicht erwehren, dass ein echter Änderungswille fehlt und innovative Entwicklungen nicht vorangetrieben werden. Lastenfahrräder werden bei der Post schon seit über 50 Jahren genutzt. Röhrensysteme erinnern an die gute alte Rohrpost und ob unsere Straßen noch neue Leitungen aufnehmen können, ist fraglich. Auch die vielen bunten Cityflitzer, gerne mit E-Antrieb, helfen nicht wirklich weiter. Und das Gerede über den Einsatz von Drohnen dürfte vor allem der medialen Aufmerksamkeit geschuldet sein.

Mal ehrlich: Logistik ist zu billig, als dass Unternehmen Effizienzverbesserungen im eigenen Interesse anstreben. Solange Marktanteil und Gewinn durch ameisenhafte und individuelle Kundenbelieferungen erzielt werden, darf man von hier keine Lösungen erwarten.

Aber wie können moderne Urban Logistic Konzepte erfolgreich und nachhaltig umgesetzt werden? Muss die Ordnungspolitik vielleicht verbindlich den Rahmen vorgeben? Nur mal als Beispiel: Der Warenverkehr in den Städten wird konzessioniert. Alle für den Standort bestimmten Paketsendungen werden in Zentrallagern vor der Stadt gesammelt. Von dort aus beliefert ein im Wettbewerb ermittelter Dienstleister die ganze Stadt - morgens, mittags, abends. Unmöglich? Die Regionalisierung des Schienenpersonennahverkehrs macht es vor: eine Region, ein Anbieter.

**City-Logistik - Droh(n)t uns der Lieferinfarkt?**



Michael Hoppstädter

Ein weites und aktuelles Diskussionsfeld, dem sich namhafte Referenten aus unterschiedlichen Blickwinkeln widmen werden! Die VSVI Rheinland-Pfalz und Saarland ist sich sicher, Ihr Interesse für dieses sehr aktuelle Thema geweckt zu haben, da es nicht nur alle Straßenbau- und Verkehrsingenieure, sondern auch besonders die Vertreter der kommunalen Verwaltungen betrifft. Wir würden uns freuen, Sie zu der hochkarätig besetzten Veranstaltung begrüßen zu dürfen.

**Anmeldung bitte bis zum 07.11.2016**

mit der beiliegenden Antwortkarte oder online unter [www.vsvi-rlpsaar.de](http://www.vsvi-rlpsaar.de). Die Teilnahme an der Veranstaltung ist kostenlos!

**Ansprechpartner**

1. Vorsitzender der VSVI Rheinland-Pfalz und Saarland e.V.  
 Michael Hoppstädter  
 Landesbetrieb für Straßenbau  
 Peter-Neuber-Allee 1  
 66538 Neunkirchen  
 Tel.: 06821 / 100 - 200  
 Fax: 06821 / 100 - 203

E-Mail: [verkehrspolitik@svi-rlpsaar.de](mailto:verkehrspolitik@svi-rlpsaar.de)

**Veranstaltungsort**

Kurfürstliches Schloss Mainz  
 Forstersaal ([www.ccmainz.de](http://www.ccmainz.de))

**Anfahrt**

Richtung Mainz-Innenstadt folgen; Parkplätze „Rheinufer“ und „Schloß“. Mit den Buslinien 6, 6A und 9 vom Mainzer Hauptbahnhof. Haltestelle „Landtag“

**Verantwortlich für den Inhalt**

Vereinigung der Straßenbau- und Verkehrsingenieure Rheinland-Pfalz und Saarland e.V.  
 Arbeitskreis Verkehrspolitik / September 2016

Die Veranstaltung wird von der FGVSVI mitveranstaltet und unterstützt durch:



ADAC Mittelrhein e.V.  
 ADAC Pfalz e.V.  
 ADAC Saarland e.V.



**VSVI  
 FGVSVI**



**24. VSVI - Verkehrssymposium**

**City-Logistik -  
 Droh(n)t uns der Lieferinfarkt?**



Quelle: PTV Group, Karlsruhe; Foto: ©Mark Hindley

**Freitag / 18 - 11 - 2016 / 9.30 UHR  
 MAINZ / Kurfürstliches Schloss**

[www.verkehrssymposium.de](http://www.verkehrssymposium.de)

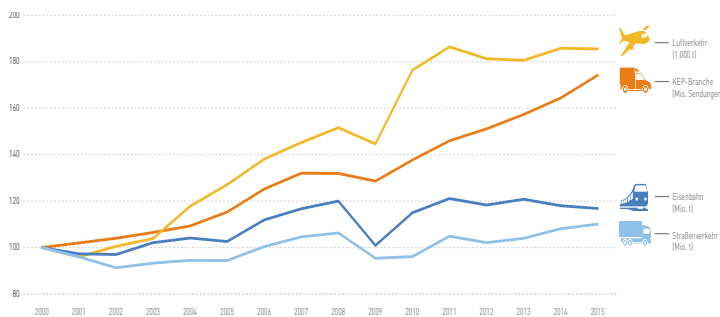
**City-Logistik - Droh(n)t uns der Lieferinfarkt?**

Rund 50 Prozent der Weltbevölkerung leben in Großstädten und deren unmittelbarem Umfeld. Wachsende Personen- und Warenströme stellen die Infrastruktur vor immer neue Herausforderungen. Die Möglichkeiten, diese Infrastruktur zu erweitern und auszubauen sind beschränkt; sie hinken seit jeher den stetig wachsenden Erfordernissen hinterher.

Darüber hinaus erfährt der Handel seit der massenhaften Entwicklung des Online-Geschäfts einen deutlichen Wandel. Aber das betrifft nicht nur den Handel alleine. Was bedeutet diese Entwicklung für den Wirtschafts- und Warenverkehr? Wenn alle Güter zukünftig nach Hause geliefert werden – werden die Städte dann nicht unter der Armada von Kleinlastern zusammenbrechen? Was wird die Logistik-Zukunft bringen? So liest man z.B. immer wieder von Drohnen, die Lieferdienste ausführen. Droht uns zukünftig auch noch der Stau in der Luft?

Das Thema „City Logistik“ ist per se nicht neu. Schon in den 90er Jahren wurden hierzu Konzepte entwickelt und umgesetzt. So entstanden beispielsweise Güterverteilzentren als Umschlagplätze, um die großen LKW aus den Städten heraus zu halten. Aber durch die modernen Handelsstrukturen entsteht eine neue Situation, der Rechnung getragen werden muss. Und – worüber man in den 90er Jahren überhaupt noch nicht sprach – die Umweltbelastung in den Städten hat ein besorgniserregendes Ausmaß angenommen. Die Kommunen reagieren mit Umweltzonen und Fahrverboten. Welche Steuerungsmöglichkeiten haben Kommunen noch? Welche Auswirkungen haben diese Restriktionen auf Handel und Wirtschaft – wenn die Logistikkette auf einmal nicht mehr uneingeschränkt funktioniert?

Intelligente Konzepte sind gefragt, um die Koordination von Verkehr und Logistik effizienter und effektiver zu gestalten. Neben wirtschaftlichen Zielen sind besonders auch Umweltaspekte Treiber zukunftsgerichteter Entwicklungen.



Vergleich des KEP-Marktes (Kurier-Express-Paketdienste) mit dem Transportmarkt 2000 bis 2015  
(Transportaufkommen: 2000 = 100) | Quelle: KEP-Studie 2016 – Analyse des Marktes in Deutschland

**09:30 Uhr Begrüßung**

1. Vorsitzender Dipl.-Ing. Michael Hoppstädter / Direktor des Landesbetriebes für Straßenbau / Neunkirchen

**09:45 Uhr Grußworte**

Vertreter der Landesregierungen von Rheinland-Pfalz und des Saarlandes sowie der Stadt Mainz

**10:15 Uhr Smarte City-Logistik - eine Bestandsaufnahme**

Prof. Dr. rer. pol. Joachim Schmidt / Fachbereich Dienstleistungen und Consulting an der Hochschule Ludwigshafen

**10:45 Uhr Best Practice - Bericht aus Amsterdam**

Bert Roozendaal / Roozworks Communicatie / Utrecht

**11:15 Uhr Kaffeepause****11:45 Uhr Zukunftsszenario - der Paketdienst von morgen**

Prof. Dr. Wolfgang Stölzle / Lehrstuhl für Logistikmanagement / Universität Sankt Gallen

**12:15 Uhr Blickpunkt Kommunen - Chancen und Grenzen**

Dr.-Ing. Wulf-Holger Arndt / Deutsches Institut für Urbanistik / Berlin

**12:45 Uhr 24/7 - Wem zum Vorteil?**

Carina Kontio / Redakteurin Handelsblatt GmbH / Düsseldorf



**Moderation:**

Thorsten Link

**Im Anschluss laden wir Sie zu Wein und Imbiss ein.**



**Prof. Dr. rer. pol. Joachim Schmidt**

City Logistik - die ständige Suche nach der noch effizienteren Belieferungsform? Oder gibt es noch andere Aspekte, die die Weiterentwicklung der urbanen Warentransporte vorantreiben? Wer diese Frage beantworten will, muss sich zunächst mit den Logistikkonzepten der Handelsunternehmen beschäftigen.



**Bert Roozendaal**

In Amsterdam sind seit 2012 Cargohopper im Einsatz. Damit ist eine emissionsfreie Stadtdistribution längst nicht mehr nur ein „Living Lab“ sondern Realität. Oder doch nicht ganz? Wir stehen bereit für die Zukunft, müssen aber leider auf die Politik warten.



**Prof. Dr. Wolfgang Stölzle**

Wie sich Verkehr in 30+ Jahren entwickelt, ist bereits heute eine zentrale Herausforderung. Am Beispiel der Schweiz lässt sich zeigen, wie auf systematischem Weg gezielte Impulse für eine zukunftsfähige Mobilität – auch in urbanen Räumen – gesetzt werden können.



**Dr.-Ing. Wulf-Holger Arndt**

Die Belastungen durch Lärm und Schadstoffe, die der Straßengüterverkehr im urbanen Raum verursacht, nehmen zu. Zusätzlich entstehen auf der „letzten Meile“ Verkehrsprobleme in den Zentren. Kommunale Lösungsmöglichkeiten bestehen, wenn diese in übergeordnete Verkehrs- und Stadtkonzepte integriert werden.



**Carina Kontio**

Bücher, Turnschuhe, Lebensmittel: Bequemes Online-Shopping ist für uns inzwischen eine Selbstverständlichkeit. Doch der E-Commerce und seine Exzesse zeigen Nebenwirkungen. Ein Wahnsinn, der gerade in Zeiten des Klimawandels weitreichende Folgen hat. Folgen, an denen der moderne Konsument nicht frei von Schuld ist.