

City-Logistik – Das Münchner Modell

Univ.-Prof. Dr. Claus C. Berg, München 1999

im Auftrag des Bayerischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Infrastruktur und Technologie

Problemlage

Die Attraktivität einer Stadt wird in erheblichem Umfang von den Einkaufsmöglichkeiten im Handel, von servicefreundlichen Dienstleistungsunternehmen, einer vielseitigen Gastronomie, kulturellen Veranstaltungen und anderen Angeboten geprägt. Voraussetzung für eine reibungslose Präsentation dieses Angebots ist die Versorgung der Stadt mit Wirtschaftsgütern aller Art und ein effizientes Entsorgungsmanagement für Verpackungen und Retouren. Diese Aufgabe hat der Wirtschaftsverkehr zu bewältigen.

Der Wirtschaftsverkehr leistet damit einen beachtlichen Beitrag zur Förderung der Attraktivität einer Stadt. Seiner Akzeptanz in der Öffentlichkeit sind jedoch Grenzen gesetzt, da seine Leistungen mit lästigen Kuppelprodukten, wie Abgasen, Lärm und Staus, verbunden sind.

City-Logistik, Inbegriff von Systemen und Methoden einer Selbstorganisation von Wirtschaftspartnern zur intelligenten Gestaltung des Wirtschaftsverkehrs in Ballungsräumen, versucht, diese negativen Auswirkungen des Wirtschaftsverkehrs zu reduzieren, ohne seine positiven Leistungen einzuschränken.

Strategien dazu sind

- Verkehrsreduzierung,
- Verkehrsverlagerung und
- umweltverträglichere Gestaltung des Verkehrs.

Lösungskonzept

Ein Konzept für die Lösung verkehrlicher Probleme in Ballungsräumen bedarf der konsenten Akzeptanz

aller an der Warenverkettungskette beteiligten Transaktionspartner. Darüber hinaus kann es nur erfolgreich umgesetzt werden, wenn alle an der Warenversorgung beteiligten Partner in die Entwicklung

aktiv eingebunden werden. Das Institut für Logistik und Informationsmanagement der Universität der Bundeswehr München hat daher das Konzept einer City-Logistik entwickelt, welches die Selbstorganisation der Wirtschaftspartner als wesentliche Leitlinie zugrunde legt.

Das zentrale Lösungskonzept einer Selbstorganisation der Wirtschaftspartner ist die Bündelung der Güterströme. Die Bündelung der Güterströme führt einerseits zu Kosteneinsparungen bei den Wirtschaftspartnern und andererseits zu positiven verkehrlichen und ökologischen Effekten bei der Feinverteilung in der Stadt.

Zur Bündelung von Güterströmen bietet sich die Einbindung der Akteure in eine horizontale Kooperationsform an. Akteur einer City-Logistik kann jeder Wirtschaftspartner der Belieferungskette sein. Sowohl die verladende Industrie als auch Logistikdienstleister und Handel können im "Münchner Modell" Initiatoren und Betreiber einer Bündelung sein.

Projektstand

Das Münchner Modell einer City-Logistik offeriert jeder Gruppe der Wirtschaftspartner die Chancen einer Nutzung von Synergieeffekten durch eine Bündelung der Güterströme.

1. Meilenstein: Bildung von Herstellerkooperationen

Im Rahmen von Münchner Kreisen wurde die verladende Industrie zu branchenorientierten Distributionskooperationen angeregt. Seit 1995 wurden im Einzelnen folgende Münchner Kreise ins Leben gerufen:

- Münchner Kreis der Papier-, Büro- und Schreibwarenindustrie
- Münchner Kreis der Körperpflege- und Waschmittelindustrie
- Münchner Kreis der Hausgerätehersteller
- Münchner Kreis der Nahrungs- und Genussmittelindustrie
- Münchner Kreis der Arzneimittelindustrie
- Münchner Kreis der Pharmaindustrie
-

Als erster Münchner Kreis vereinbarte die Körperpflege- und Waschmittelindustrie im Juli 1996 eine kooperative Distribution. Bislang letzte Initialisierung einer kooperativen Distribution startete die Nahrungs- und Genussmittelindustrie; dabei wurde der gesamte Ballungsraum Südbayern in die gebündelte Auslieferung einbezogen.

2. Meilenstein: Entwicklung eines virtuellen Güterverkehrszentrums (vGVZ)

Der zweite Meilenstein ist im Rahmen der Einrichtung eines virtuellen Güterverkehrszentrums der Förderung von Speditionskooperationen gewidmet. Das Münchner Modell geht dabei von dem konzeptionellen Ansatz aus, dass Güterverkehrszentren als Knoten eines nationalen Güterverkehrsnetzes nicht notwendigerweise arrondiert sein müssen. Schließlich ist jede Speditionsniederlassung als Element eines Güterverkehrszentrums zu betrachten, wenn sie nur physisch und informationell mit anderen Elementen eines Güterverkehrszentrums vernetzt ist. Im Rahmen der physischen Vernetzung sind gegebenenfalls Shuttle- und Ringverkehre einzuführen, mittels derer die Bündelung der Sendungen innerhalb eines Ballungsraumes effizient bewältigt werden kann.

Vom Institut für Logistik und Informationsmanagement der Universität der Bundeswehr München wurde dazu ein Arbeitskreis im Jahre 1996 ins Leben gerufen, in dem die Wirtschaftlichkeit von Shuttle- und Ringverkehren anhand konkreter Daten nachgewiesen werden konnte.

3. Meilenstein: Einbindung des Handels

Als dritter Meilenstein ist der Facheinzelhandel in das Konzept einer City-Logistik für einen Ballungsraum zu integrieren.

Dazu sind

- die Bündelungsfähigkeit der Werkverkehre,
- die Bereitschaft, sich am Entsorgungsverkehr zu beteiligen,
- die Einrichtung von Lieferdiensten und
- die Einrichtung von Abhol- und Entsorgungsdiensten im Zusammenhang mit der Einrichtung von Güterumschlagpunkten (GUP)

zu thematisieren.

Im Unterschied zu Großkaufhäusern, die sich seit Jahren um eine effiziente Belieferungslogistik bemühen, bedarf es beim mittelständischen Facheinzelhandel noch einer intensiven Überzeugungsarbeit. So wurde im Münchner Modell ein diesbezüglicher Arbeitskreis Anfang 1997 ins Leben gerufen.

4. Meilenstein: Entwicklung von unterstützenden Maßnahmen der Kommune

Ein vierter Meilenstein ist die Entwicklung eines Katalogs unterstützender Maßnahmen durch die Kommune und ihre Umsetzung im Münchner Modell sind deshalb Vertreter der Referate für Arbeit und Wirtschaft und für Stadtplanung und Bauordnung regelmäßig in alle Entwicklungsschritte einbezogen.

Organisation

Das Projekt „City-Logistik München“ wurde 1994 ins Leben gerufen. Die Federführung im Projekt hat Univ.-Prof. Dr. Claus C. Berg.

Die administrative Abwicklung des Projekts erfolgte durch das Institut für Logistik und Verkehrsmanagement GmbH.

Das Projekt wird zu 50% vom Bayerischen Staat gefördert. Die weitere Finanzierung wird durch Gelder

der verladenden Industrie, Verkehrsunternehmen, Handelsunternehmen und Wirtschaftsorganisationen sichergestellt.