

Modellvorhaben Stadtlogistik NRW – Abschlussveranstaltung am 18. September 2000 in Münster

Tagungsbericht von Sigrid Klein-Vielhauer, ITAS

Die Abschlussveranstaltung zum Modellvorhaben Stadtlogistik NRW im Überblick

Das Land Nordrhein-Westfalen kann nunmehr auf Erfahrungen aus fünf Jahren Modellvorhaben Stadtlogistik in NRW zurückblicken. Das Thema Stadtlogistik umfasst dabei prinzipiell sehr unterschiedliche Aspekte und Bausteine, die den feinverteilenden Güterverkehr im Bereich der Innenstädte, in Stadtteilen und Stadtregionen für Handel, Gewerbe und Haushalte, aber auch den Personenverkehr in Ausübung des Berufs betreffen. Eine möglichst breite Palette dieser Bausteine aus dem Bereich des städtischen Güter- bzw. Wirtschaftsverkehrs sollte in dem Modellvorhaben erprobt werden. Dabei konnten einige Städte einschlägige Vorkursaktivitäten mit einbringen.

Nach der Auftaktveranstaltung in Gütersloh Ende 1995 und der Zwischenbilanz 1997 in Dortmund folgte im September 2000 die offizielle Abschlussveranstaltung des nordrhein-westfälischen Modellvorhabens zur Stadtlogistik in Münster. Hierzu hatte das Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand, Energie und Verkehr (MWMEV) zusammen mit der ausrichtenden Stadt Münster eingeladen. Die Veranstaltung richtete sich an Initiatoren, Förderer und Betreiber von Stadtlogistik sowie an Vertreter von Politik und Fachverwaltungen, Wirtschaftsförderungs- und Stadtmarketinggesellschaften, Verkehrs- und Wirtschaftsverbänden, aber auch an Verlager, Transporteure und Empfänger und die Fachwissenschaft. Der Einladung waren rund 120 Beteiligte und Interessierte überwiegend aus dem Raum Nordrhein-Westfalen gefolgt. Im Mittelpunkt der Veranstaltung standen die Präsentation der Ergebnisse des landesweiten Modellvorhabens und die Diskussion darüber, wie es in Zukunft in diesem Themenbereich weitergehen könnte, insbesondere in Nordrhein-Westfalen.

Zu Beginn des Modellvorhabens vor knapp fünf Jahren wurden aus dreißig Bewerbungen zwanzig Modellstädte ausgewählt, in denen unterschiedliche stadlogistische Aktivitäten in gemeinsamer Partnerschaft von kommunalen und privaten Akteuren umgesetzt und darüber hinaus Empfehlungen für ähnliche Aktivitäten in anderen Kommunen erarbeitet werden sollten. Ziele der Umwelt- und speziell der Stadtverträglichkeit standen dabei im Mittelpunkt. Die finanzielle Förderung durch das Land sollte einerseits eine Art Anschubfinanzierung für die Umsetzung einzelner stadlogistischer Komponenten darstellen. Sie diene andererseits der wissenschaftlichen Beratung einzelner Kommunen durch unterschiedliche verkehrswissenschaftliche Einrichtungen und der übergreifenden wissenschaftlichen Begleitforschung durch das Institut für ökologische Wirtschaftsforschung (IÖW), Berlin, und Junker und Kruse Stadtforschung, Stadtplanung, Dortmund. Von dem ursprünglich geplanten Landesmitteleinsatz von etwa 50 Millionen DM wurden bisher nur rund 10 Millionen DM bereitgestellt. Zur offiziellen Abschlussveranstaltung wurde die von den Begleitforschern erstellte und vom MWMEV herausgegebene Abschlussdokumentation vorgelegt (MWMEV 2000). Sie enthält Ausführungen zu den Konzepten, zur Umsetzung sowie Empfehlungen. In einigen Modellstädten reicht die Teilfinanzierung durch das bisherige Modellvorhaben noch bis ins Jahr 2001 hinein.

In mehreren Ansprachen, Vorträgen, Diskussionsbeiträgen aus dem Publikum und einer Podiumsdiskussion wurde auf der Abschlussveranstaltung der generelle Erfolg des Modellvorhabens Stadtlogistik NRW herausgestellt. In der großen Menge der Erfahrungen könnten neben positiven auch negative Aspekte gemacht werden. Von den zwanzig Städten, die ursprünglich in das Modellvorhaben aufgenommen wurden, sind im Herbst 2000 noch elf operativ tätig. In neun Fällen ist es aus verschiedenen Gründen zur Einstellung des Planungsprozesses oder von umgesetzten Teilprojekten gekommen. Als genereller Hauptgrund für den Erfolg der noch laufenden Aktivitäten wurde vor allem immer wieder angeführt, dass sich für sie häufig mehrere tatkräftige Fürsprecher, sogenannte „Kümmerer“, eingesetzt haben und auch heute noch einsetzen.

Grundsätzlich wird angestrebt, dass die stadtlogistischen Aktivitäten längerfristig in sich selbst tragender Eigenregie von privaten Akteuren verfolgt werden. Die derzeit aktiven Projekte befinden sich in der Pilotphase, die Konsolidierungs- oder Normalbetriebsphase steht noch aus.

Im Herbst 2000 ist davon auszugehen, dass die elf derzeit laufenden Projekte auch in der nächsten Zukunft weitergeführt werden. Eine erneute finanzielle Förderung durch das Land NRW ist vorerst nicht zu erwarten, da zunächst ohnehin alle Positionen des Landeshaushalts 2001 auf den Prüfstand gestellt werden müssen und deutliche Einsparungen unvermeidlich sind. Unabhängig von weiteren Entscheidungen des Landes Nordrhein-Westfalen bauen von den genannten elf Kommunen derzeit sechs Kommunen, die sich zuvor schon in einem Arbeitskreis zusammengefunden hatten, in Eigeninitiative ein stadtlogistisches Netzwerk auf, an dem sich auch jeder stadtlogistisch Interessierte beteiligen kann. Das Netzwerk dient in erster Linie dem Erfahrungsaustausch der sechs Kommunen untereinander, es soll aber auch den externen Informationsaustausch fördern. Die sechs an der Netzwerkgründung beteiligten Städte bzw. Stadtregionen Aachen, Düsseldorf, Duisburg/Niederrhein, Essen, Gütersloh und Münster planen für den 1.10.2000 auch ihren ersten Internet-Auftritt unter der Adresse <http://www.netzwerk-stadtlogistik.de>.

Aus einzelnen Redebeiträgen

Dr. Berthold Tillmann, Oberbürgermeister von Münster, wies in seiner Eröffnungsrede darauf hin, dass die Stadt Münster nunmehr die Stadtlogistik als Standortfaktor und Dienstleistungsangebot, auch für den Electronic Commerce, verstehe und zu einem eigenständigen Handlungsfeld in der Verkehrs- und Stadtplanung gemacht habe. Er strich heraus, dass es bei Stadtlogistik weniger um physische Waren, als vielmehr um Dienstleistungen, Daten und deren Vernetzung gehe. Dies stelle einen qualitativen Sprung dar.

MDgt. Dr. Dieter vom Rath, Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand, Energie und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen, überbrachte die Grüße der Landesregierung

und kennzeichnete das Modellvorhaben als ein Projekt, bei dem verschiedene Ansätze und Lösungsverfahren zusammengeführt wurden. Der Ablauf des Modellvorhabens sei durch viele Erwartungen und auch viele Enttäuschungen gekennzeichnet.

Rath war auch der letzte Redebeitrag auf dieser Veranstaltung vorbehalten, in dem er die hier schon erwähnte Ablehnung einer nahtlos anschließenden Landesförderung für konkrete Stadtlogistik-Vorhaben ausführlich begründete. Eine finanzielle Förderung des geplanten Netzwerks sei grundsätzlich vorstellbar.

Christian Schneider und *Heike Flämig* als Vertreter der beiden mit der Begleitforschung beauftragten Institutionen berichteten über Ziele, Ablauf und Ergebnisse ihrer Aufgaben. Bereits vom Grundansatz her sei es ihnen darauf angekommen, eine möglichst intensive Beteiligung sowohl von der privatwirtschaftlichen als auch von der öffentlichen Seite zu erreichen. Ein Hauptergebnis der Arbeiten sei, dass der stadtlogistische Handlungsrahmen in räumlicher, in sachlicher und in konzeptioneller Hinsicht erweitert wurde. Von der Innensicht – traditionell ist von Citylogistik die Rede – habe sich die Stadtlogistik auf den größeren städtischen Raum und darüber hinaus ausgedehnt. Die Stadtlogistik umfasse nun auch haushaltsbezogene Dienstleistungen. Und schließlich werde die Stadtlogistik zunehmend in Stadtplanung, Verkehrsplanung und Wirtschaftsförderung aufgenommen.

Es zeige sich, dass in den meisten Städten – in zehn – der Einstieg in die Stadtlogistik über Speditions Kooperationen gewählt wurde. In derzeit noch aktiven Speditions Kooperationen seien bis zu zehn Spediteure eingebunden, das durchschnittliche monatliche Sendungsgewicht betrage beispielsweise in Düsseldorf bis zu 100 t und in Köln (Köln-Entlaster) bis zu 600 t pro Monat. In fünf von diesen zehn Städten komme zur Belieferung des Gewerbes der Heimzustellservice hinzu, zum Beispiel in Essen für zwei große Kaufhäuser. Insgesamt ließen sich nur geringe (Kosten-)Einsparungen nachweisen. Die bundesweit hohe Erwartungshaltung sei nur bedingt erfüllt worden. Das Wichtigste sei, dass sich in vielen Orten die Stadtlogistik erstmals sichtbar etabliert hat.

Die Konzeptionierung für die einzelnen kommunalen Teilvorhaben habe teilweise bis zu drei und mehr Jahre in Anspruch genommen, nach einem Jahr sei die Einführungsphase häufig noch nicht abgeschlossen, die Konsolidierungsphase habe bisher kaum begonnen. Auch aus den derzeit ruhenden Projekten ließen sich Erkenntnisse gewinnen. Generell sei es schwierig gewesen, alle potenziellen Akteure in die Stadtlogistik einzubeziehen. Diesbezüglich habe man beispielsweise in Düsseldorf auf das Stadtmarketing gesetzt. Optimierungsmaßnahmen zwischen Unternehmen und in Unternehmen sollten immer stadtplanerisch flankiert werden. Stadtlogistik könne man nicht von oben verordnen.

Im Hinblick auf die Stadtlogistik wurde auch auf die mögliche Bedeutung des regionalen Schienennetzes und des regionalen Schienenverkehrs hingewiesen. Es wurde unter anderem auch der Wunsch geäußert, dass die stadtlogistischen Einrichtungen in Nordrhein-Westfalen auch von Akteuren außerhalb der Region genutzt werden. Auch wenn in Dingen der Stadtlogistik der Euphorie von Mitte der 90er Jahre deutliche Ernüchterung gefolgt sei, sei nicht zuletzt angesichts des voraussichtlich weiter wachsenden Wirtschaftsverkehrs unverändert ein stadtlogistischer Handlungsbedarf zu konstatieren.

Carsten Hansen, Referatsleiter Verkehr, Deutscher Städte- und Gemeindebund, Berlin, behandelte das Thema Stadtlogistik im Spannungsfeld von Ökonomie bzw. Wirtschaft (gemeint sind die wirtschaftlichen Aktivitäten privater Unternehmen) und Urbanität. Er wies darauf hin, dass das Modellvorhaben eher bescheidene Ergebnisse erbracht habe. Seiner Einschätzung nach habe das Modellvorhaben Stadtlogistik NRW bisher kaum zu dauerhaften Stadtlogistik-Projekten geführt. Das Modellvorhaben habe hierfür aber die Grundlagen geschaffen und die Bedingungen für einen erfolgreichen Einsatz der Stadtlogistik formuliert. Es zeige sich, dass kleinere und mittlere Städte für stadtlogistische Aktivitäten weniger geeignet sind. Stadtlogistik sei kein Wert an sich und daher ungeeignet, aus Prestige Gründen eingeführt zu werden. Vielmehr habe Stadtlogistik der Bereitstellung öffentlicher Güter wie attraktiver Innenstädte, verbesserter Wohnbedingungen ohne Abgase sowie verbesserter

Einkaufsmöglichkeiten und Versorgungsbedingungen für die Bevölkerung zu dienen. Stadtlogistik sollte einen ökonomischen Anreiz für ökologisch verbesserte und urbanere Innenstädte bieten. Ein Ausweichen auf die Stadtränder für stadtlogistische Zwecke, beispielsweise für die Errichtung eines Güterverteilzentrums, stelle keine Lösung dar. Damit das verhindert werde, sei eine entsprechende kommunale Planung erforderlich. Von den klassischen Güterverkehrszentren mit der Anbindung an den Güterverkehrsträger Schiene und unter anderem als Ausgangsbasis für die Feinverteilung im innerstädtischen Bereich erwartet er angesichts der jüngsten Planungen der Deutschen Bahn AG wenig. Das Zusammenwirken von privaten und öffentlichen Akteuren im Sinne des „public private partnership“ – PPP – sei eine notwendige Voraussetzung für Stadtlogistik. Dieses Zusammenwirken käme erst durch einen gemeinsamen Problemdruck und durch ein gemeinsames Ziel zustande. Zusammenfassend verwies Carsten Hansen darauf, dass der Deutsche Städte- und Gemeindebund stadtlogistische Aktivitäten begrüße, auch wenn der Lkw-Anteil im städtischen Raum geringer sei als bisher angenommen, und auch wenn die Fahrleistungs- und sonstigen Verringerungsmöglichkeiten geringer seien als früher angenommen.

Heiner Rogge, Hauptgeschäftsführer des Bundesverbands Spedition und Logistik, führte speziell zur Stadtlogistik aus der Sicht der Transportwirtschaft aus, dass die Speditionen bei der Auslieferung im städtischen Raum statt früher etwa zwanzig Empfänger heute nur noch bis zu zehn Empfänger auf einer Tour bedienten. Entsprechend seien die Erlöse unter das Niveau der Kosten gesunken. Hiermit würden die Nachteile für das einzelne Unternehmen und für die städtische Belieferungssituation offensichtlich. Zudem konkurrierten im Innenstadtverkehr der Güterverkehr und andere Nutzungen. Die Belastungen durch den motorisierten Individualverkehr und den Güterverkehr infolge Sortimentsausweitungen und anderes mehr stiegen an. Den Anteil des Wirtschaftsverkehrs in manchen Innenstädten bezifferte er auf bis zu 70 % des Gesamtverkehrs. Daher seien entsprechende Konzepte und die gemeinsame Optimierung von Schnittstellen gefordert, indem die Citylogistik in ein Stadtmanagement

eingebunden wird. Rogge fügte zudem an, dass in der Regel sowohl die Paketdienste als auch die Stückgutverkehre beim Verlassen ihres Abgangsortes bzw. des Terminals eines Speditors voll beladen sind. Als Grund für die hohen Kosten stellte er die Begrenzung des von der Stadt zugestandenen Lieferzeitfensters im Laufe des Vormittags heraus. Hinzu kämen die relativ späten Öffnungszeiten der Einzelhandelsgeschäfte, die sich durch die späteren Ladenöffnungszeiten am Abend zudem weiter in den Vormittag verschoben hätten.

Am Beispiel von *Duisburg* führte Rogge aus, welche Gründe seiner Ansicht nach für den Erfolg des – zweiten – Versuchs einer Speditionskooperation gesorgt hätten. Generell führten allein harte ökonomische Fakten und nicht der mangelnde Kooperationswillen der Speditore zum Scheitern von Kooperationsbemühungen. In Duisburg hätten sich zunächst drei Speditore zusammengefunden, die jeweils in demselben Gewerbegebiet angesiedelt sind. Es sei sehr genau gefragt worden, *wer* überhaupt für eine Kooperation in Frage käme und *was* noch bündelbar sei. Schließlich könne es ja nicht darum gehen, das, was schon optimal ausgeliefert wird, wieder auseinander zu reißen. Die Frage des „*Wie*“ der Bündelung könne zunächst mit dem Einsatz eines „Kümmerers“ beantwortet werden, der im Falle von Duisburg die dafür eigens geschaffene Position eines Citylogistik-Managers im Dienste der GVZ DUNI Entwicklungsgesellschaft für ein Dezentrales Güterverkehrszentrum Duisburg/Niederrhein mbH innehat. Generalaufgabe dieses Unternehmens ist es, Projekte anzuschließen und zu koordinieren, die die erforderliche logistische Vernetzung in der Region ermöglichen. Als Antwort auf die Frage nach dem „*Wie*“ sei zudem auf die konsequente schrittweise Umsetzung einzelner Citylogistik-Bausteine hinzuweisen. Nach dem Aufbau der Kooperation für die Belieferung des Handels suchte man nach zusätzlichen Marktsegmenten. Als nächstes wurde der Auslieferverkehr für den Handel und zwar zunächst für zwei große Einzelhandelskonzerne übernommen. Auf diese Weise konnten und können die Fahrzeuge, die am frühen Nachmittag frei sind, weiter genutzt werden. Als nächstes Marktsegment wurden die Entsorgungsverkehre aufgenommen. Der nächste Schritt wird voraussichtlich

die Ausweitung der belieferten Gebiete betreffen. Bei allem sei darauf zu achten, dass letztlich nur das Bestand haben kann, was sich dauerhaft rechnet.

Klaus Lorenz, Landeshauptstadt Düsseldorf, sprach im Wesentlichen in seiner Eigenschaft als Sprecher der Modellstädte und -regionen zum Thema „Position und Netzwerk Stadtlogistik“. Gleich zu Beginn stellte er heraus, dass die beispielsweise schon Anfang der 90er Jahre von der Hamburger Industrie- und Handelskammer totgesagte Stadtlogistik dank des erst danach initiierten Modellvorhabens in Nordrhein-Westfalen inzwischen ihre Vitalität unter Beweis gestellt habe. Das erhöhte Wissen um den kommunalen Wirtschaftsverkehr und um seine Bedeutung für den Gesamtverkehr in der Region habe insbesondere dafür gesorgt, dass der Wirtschaftsverkehr als eigenständige Größe in der städtischen Verkehrs- und überhaupt auch in der Stadtplanung berücksichtigt wird. Der rasche Übergang zur praktischen Anwendung habe schnellere Ergebnisse hervorbringen können, als wenn zunächst Konzepte hin- und hergeschoben und schließlich Programme und Pläne aufgestellt worden wären. Mit diesem relativ unvermittelten Einstieg in die Praxis habe man an vielen Stellen einige Schocks verkraften müssen, auch auf Seiten der beteiligten Wissenschaftler. Eine Pilotphase, Nachbesserungen und dann die ganz konkrete Projektphase und das alles mit Hilfe eines der praktischen Überzeugungsarbeit beistehenden „Kümmerers“ – wie im Fall von Düsseldorf mit Unterstützung durch Dr. Werner Allemeyer vom Institut für Verkehrswissenschaft an der Universität Münster – seien wichtige Erfolgsfaktoren. Patentrezepte für stadtlogistische Konzepte und Maßnahmen gäbe es nicht. Auch eigenständig ausgelegte Stadtlogistik-Projekte verlangten Stetigkeit und das Überwinden von Schwierigkeiten, Diskussionen und das ständig neue Gewinnen von Partnern. Von vornherein sei auf Qualität und Kundenorientierung zu achten. Jetzt sei erst der Anfang gemacht, es warteten noch viele stadtlogistische Aufgaben in den Kommunen.

Aus den bisherigen Erfahrungen leitete Lorenz zusammenfassend die Forderung nach der Etablierung von Stadtlogistik als Daueraufgabe ab und formulierte dafür sieben Leitsätze:

1. Die Sicherung des Wirtschaftsverkehrs durch Stadtlogistik ist ein Eckpfeiler nachhaltiger Stadtentwicklung.
2. Stadtlogistik-Maßnahmen sind mittels „public-private-partnership“ durchzuführen.
3. Projekte der Stadtlogistik sind in vorhandene Planungs- und Kommunikationsstrukturen zu integrieren.
4. Stadtlogistik bedarf der informatorischen Vernetzung.
5. Der Schienengüterverkehr ist langfristig zu sichern und zu fördern.
6. Stadtlogistik ist als öffentliche Daueraufgabe institutionell zu etablieren.
7. Stadtlogistik bedarf als finanzielle Daueraufgabe finanzieller Förderung.

Die Stadtlogistik sollte damit nach der Empfehlung der nordrhein-westfälischen Modellstädte in der Landes-, Regional-, Stadt- und Verkehrsplanung sowie bei der Wirtschaftsförderung berücksichtigt werden (Punkt 3.). Unter der informatorischen Vernetzung (Punkt 4.) ist im wesentlichen das oben bereits erwähnte Netzwerk zu verstehen, das den Erfahrungsaustausch innerhalb des Netzwerks, aber auch den nach außen hin ermöglichen soll. Der Leitsatz zur Erhaltung der Schiene (Punkt 5.) beruht auf der Feststellung, dass die Städte und Regionen nicht das Personal, das Know-how oder das Geld haben, um vorhandene regional nutzbare Schieneninfrastruktur selbst zu übernehmen. Bei der finanziellen Förderung entsprechend Punkt 7. ist insbesondere eine etwa sechs- bis zwölfmonatige Anschubfinanzierung für konkrete Projekte gemeint, die sich in diesem Zeitraum am Markt etablieren sollten.

Weitere Aspekte aus den Einzel- und den Podiumsdiskussionen

Aus den vielseitigen in den Einzel- und den Podiumsdiskussionen angesprochenen Aspekten und Problempunkten seien hier nur einige wenige herausgegriffen.

Eine Frage war, ob der kleinere Einzelhandel bereit sein könnte, die für ihn bestimmte Ware von einer Spedition an *ein am Rande der Innenstadt gelegenes Citylogistik-Zentrum* liefern zu lassen. In einer Antwort hierauf wurde unter anderem darauf verwiesen, dass dies in Gütersloh versucht worden sei, und darauf-

hin die konkurrierenden Kurier-, Express- und Paketdienste Schwierigkeiten gemacht hätten. Als eine Kernfrage wurde benannt, dass Antworten darauf gesucht werden, *wie die Stadt die notwendigen Flächen sichern kann*, von denen aus dann die Güterfeinverteilung stattfindet. Kontrovers wurde insbesondere die Frage diskutiert, warum sich der *Einzelhandel* nicht bzw. nicht stärker in der Güterauslieferung und -zustellung engagiert. Hierfür wurden sowohl das Fehlen als auch umgekehrt das Vorhandensein eines entsprechenden Kosten- und Service-Bewusstseins beim Einzelhandel als Begründung angeführt.

Als „Kümmerer“, Motor, Scharnier oder Plattform wird auch die wichtige Rolle einer *ständigen Einrichtung* bezeichnet, *die für Information und Marketing sorgt*. So gibt es in Duisburg seit 1998 den Verein „City-Management Duisburg“, der sich in Duisburg als Service-Einrichtung für insgesamt rund 500 Einzelhändler und die Kunden generell versteht. Dieser Verein konnte auf Vorarbeiten der GVZ DUNI Entwicklungsgesellschaft aufbauen. Wenn etwas nicht funktioniert, ruft der Einzelhändler den Vorsitzenden des Vereins an. Dieser Verein stellt auch das Bindeglied für die Zusammenarbeit zwischen der Entwicklungsgesellschaft GVZ DUNI und dem Citymarketing dar. Der Verein muss noch Anstrengungen unternehmen, aus den roten Zahlen herauszukommen. Von den insgesamt rund 500 Einzelhändlern in Duisburg ist etwa die Hälfte Veränderungen gegenüber aufgeschlossen. Mit dem Hinweis auf gelöste Logistikprobleme habe man ein gutes Argument in der Hand, neue Kunden zu finden. Ziel sei es, betriebswirtschaftliche und volkswirtschaftliche Aspekte gleichzeitig zu berücksichtigen.

In den stadtlogistischen Projekten in Bielefeld und Gütersloh ging es im Wesentlichen um die *Frage, welche neuen logistischen Dienstleistungen in der Stadt angeboten werden können*, und weniger um eine Neuorientierung der vorhandenen logistischen Strukturen wie in Nürnberg. Einige verweisen darauf, man müsse bei dem Produkt beginnen und nicht bei den Restriktionen. Für den inhabergeführten Laden mit beispielsweise zwei Angestellten können neue Konzepte bei der Belieferung des Ladens, beim Lieferservice vom Geschäft zum Kunden, vielleicht auch die Entsorgung oder

andere Aktivitäten zur Abrundung von Interesse sein. Grundsätzlich kann man auch Großunternehmen in die Stadtlogistik einbinden. In Bielefeld seien diesbezüglich einleitende Gespräche geführt worden. Es ging um ein monatliches Volumen der Endkundenbelieferung von 200 bis 300 Zustellungen. Diese Dienstleistung wurde dann nicht umgesetzt, da man die altgedienten Mitarbeiter nicht einfach verabschieden wollte. Es wurde dann aber auch darauf hingewiesen, dass für eine Kaufhausfiliale desselben Konzerns die Speditionskooperation in Münster die Auslieferung von Internet-Bestellungen für die städtischen Räume in Münster und auch in Recklinghausen übernimmt.

Für nötig wird auch die Diskussion über die *Anforderungen an den Fuhrunternehmer* – „mobile Service-Manager vor Ort“ – gehalten, auf dessen Schultern letztlich der Transport abgewickelt wird.

In Verbindung mit der Stadtlogistik wird konstatiert, dass eine stärkere Verzahnung zwischen „public“ und „private“, zwischen „private“ und „private“, zwischen Spediteur und Fuhrunternehmer, aber auch zwischen dem Straßengüternah- und dem Schienengüterferntransport erforderlich ist. Aber gerade letzteres hat sich am Beispiel von Gütersloh als sehr schwierig erwiesen, weil wegen der fehlenden Paarigkeit der Schienentransporte die ursprünglich niedrigeren Preise erhöht wurden, so dass mit dem anschließenden Verzicht auf den Schienentransport auch das Umladeterminale für den kombinierten Ladungsverkehr nicht mehr genutzt wurde und wird. In diesem Fall wird die Bahn als Vertreter des „public“ eingestuft, so dass diese bessere Verzahnung von Schiene und Straße auch als eine „public-private-partnership“-Aufgabe angesehen wird. Wie das Bielefelder Beispiel der Kooperation eines lokal agierenden Fahrradkuriers mit einem Speditionsunternehmen, das auch einen überregionalen Transport übernehmen kann, zeigt, sind unter Umständen auch noch weitere Partnerschaften zu bewerkstelligen. Auch müsse es möglich sein, den Partner zu wechseln, wenn ein anderer bessere Angebote macht.

Grundsätzlich kann festgestellt werden, dass die Nachfrage nach neuen stadtlogistischen Angeboten bisher nicht da ist. Jetzt muss erst einmal die *Angebotsplanung* gemacht und

der *Kunde mit den neuen Angeboten konfrontiert* werden. Dies sei die eigentliche Aufgabe des *Stadtmarketing*. Nach Meinung einiger geht es darum, in erster Linie den Endkunden zur Zielperson des Stadtmarketing zu machen und erst in zweiter Linie damit auch den Händler.

Zusammenfassend wurde darauf hingewiesen, dass Stadtlogistik sowohl ein starker Partner für Gewerbebetriebe sein, aber auch die Kooperation von Mitbewerbern organisieren kann. Stadtlogistik werde nur erfolgreich sein, wenn sie für den Endverbraucher und den Gewerbetreibenden positiv erfahrbar wird. Hierfür sei ein langer Atem notwendig. Hierbei mitzumachen wird als eine gesellschaftspolitische Aufgabe angesehen.

Literatur

Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand, Energie und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (Hrsg.): Abschlussdokumentation: Modellvorhaben Stadtlogistik NRW 1995-2000 – Konzepte, Umsetzung, Empfehlungen. Düsseldorf, im September 2000

Die Dokumentation kann bezogen werden über:

Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand,
Energie und Verkehr NRW
Referat Öffentlichkeitsarbeit
Haroldstraße 4, D-40213 Düsseldorf
Fax: + 49 (0) 211 37 - 2200
E-Mail: poststelle@mwmev.nrw.de

«