

Von der Citylogistik zum Urban Hub: Lessons learned?

Veröffentlicht in der DVZ vom 29.9.2012

Jeder, der die Projekte zur Citylogistik in den 1990er Jahren erlebt hatte, rieb sich verwundert die Augen, als er den Artikel zum Urban Hub in der Deutschen Logistik Zeitung (DVZ) vom 11. September 2012 las. Urban Hubs werden dort beschrieben als „Logistikstandorte an den Rändern der Metropolen, von denen Ballungsräume versorgt werden. Hier lassen sich Warenströme und Dienstleistungen von neutralen Dienstleistern unternehmensübergreifend und sortimentsübergreifend bündeln. Durch die kooperative Arbeitsweise wird vorhandene Infrastruktur deutlich sinnvoller genutzt.“ Die wenig ermutigenden Erfahrungen bei der Umsetzung von Citylogistikprojekten ignoriert überraschender Weise der neue Ansatz Urban Hub. Aber was ist heute anders als 1992? Traffic Jam sowie Verkehrsbeschränkungen für Lieferverkehre gab es damals schon ebenso wie die Substitution von Lagerflächen der Citygeschäfte durch JIT Paketanlieferungen. Empirische Studien in den 1990er Jahren ergaben, dass Citylogistikprojekte in mittelgroßen Städten wie Bielefeld, Kassel und Regensburg gut umgesetzt werden konnten, aber in den Metropolenregionen München, Hamburg und Berlin aus zwei Gründen gescheitert sind. Erstens gab es zu viele Player, die nur schwer zu koordinieren waren, und zweitens war die Peripherie der Städte zu groß, um von einem Bündelverkehr erschlossen werden können. Die Metropolenregionen verfügen eben nicht um eine modellhafte Ringautobahn, wo alle Nachschublager und Logistikdienstleister wie auf einer Perlenkette aufgereiht sind. In einem solchen Modell könnte ein Urban Hub durchaus sinnvoll sein. Aber die Realität ist von gewachsenen Siedlungsstrukturen mit radialen Ausfallstraßen gekennzeichnet. In Hamburg und Berlin trennen überdies Flüsse und Häfen ganze Stadtteile, wo Brücken oder Tunnel empfindliche Engpässe aufbauen. Die Tangentialautobahnen in allen europäischen Metropolen sind in der Rush Hour verstopft und behindern Bündelverkehre anstatt sie zu ermöglichen. In der Literatur ist dokumentiert, dass ein Urban Hub in Berlin sogar mehr Verkehr erzeugt als vermeidet.¹ Es hatte sich auch herausgestellt, dass das bündelfähige Aufkommen gering ist, da die Handelsketten ihre eigenen, bereits optimierten Logistiksysteme besitzen. Wirklich anders als in den 1990er Jahren ist heute die große Bedeutung der Paketauslieferung. Dazu hat der Verfasser in der DVZ vom 23. Juni 2012 einen sozial und ökologisch integrierten Ansatz vorgeschlagen.

¹ Die logistische Revolution – Der Aufstieg der Logistik in der Massenkonsumgesellschaft, Campus Verlag, Frankfurt 2011, S. 269.