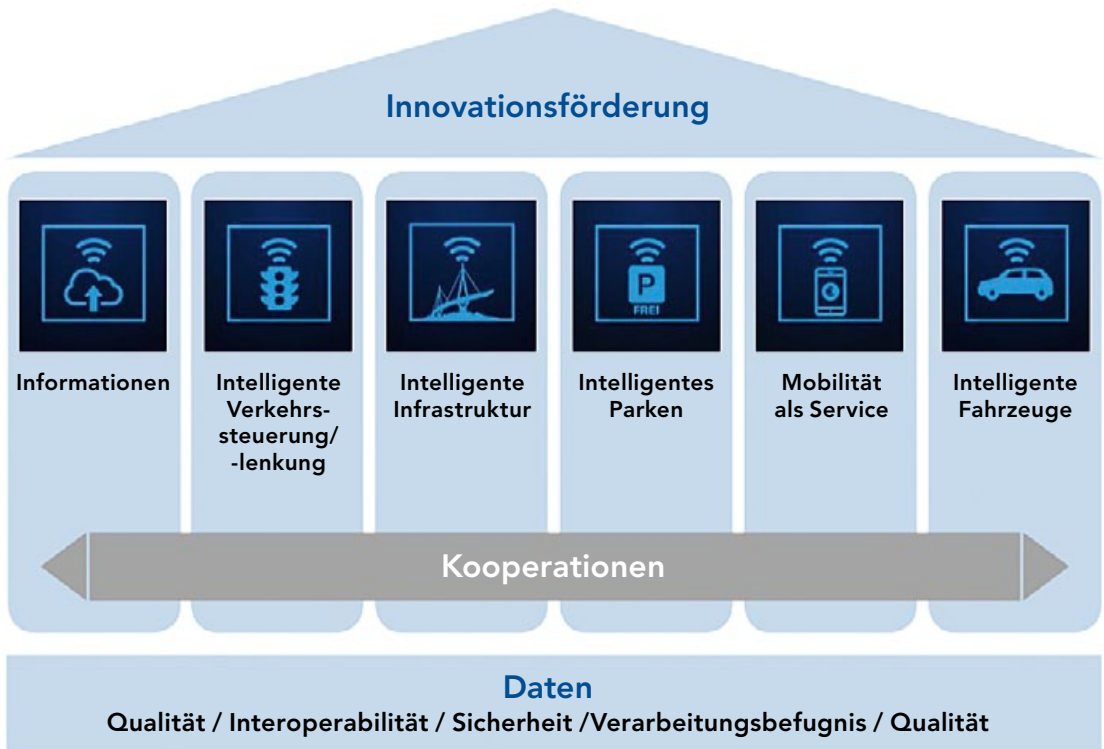


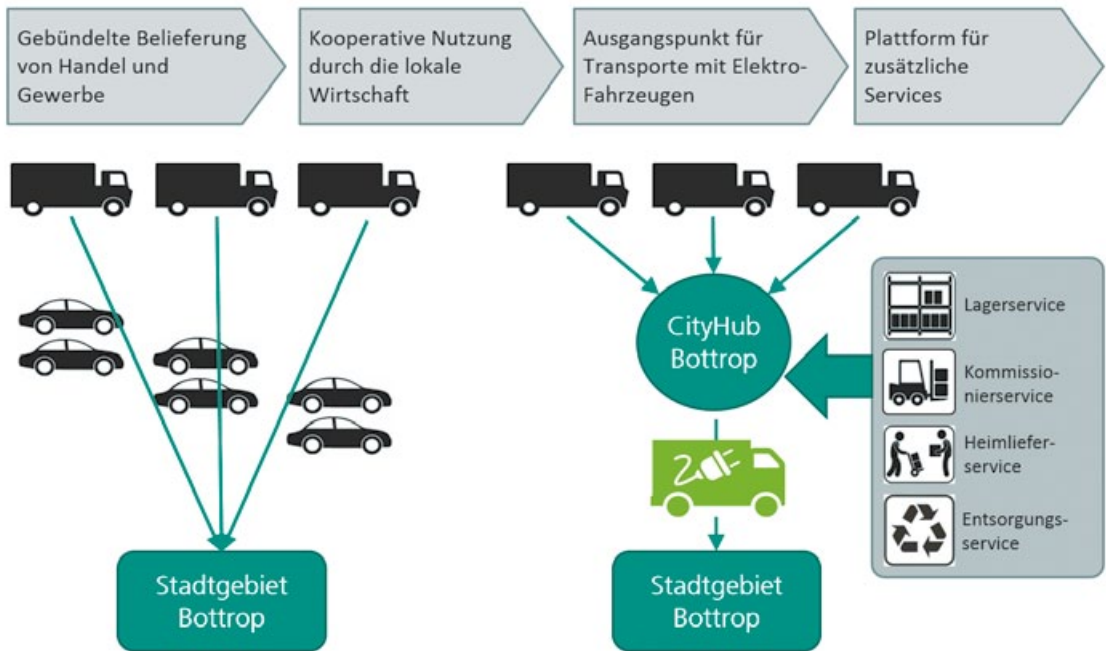
Abbildung 17: Bausteine der digitalen Stadt



Hamburg wird mit der Modernität seiner Verkehrstechnik, mit der stetigen Anpassung an die aktuell gängigen Möglichkeiten und der aktiven Teilnahme an Forschungs- und Entwicklungsvorhaben auf dem Feld ITS eine Vorreiterrolle übernehmen und sich mit der Umsetzung der ITS-Strategie als europäische Modellstadt etablieren. Vor diesem Hintergrund bewirbt sich Hamburg als Austragungsort des ITS-Weltkongresses 2021, um so auch den internationalen Fokus auf die bis dahin erreichten und weiteren Entwicklungen in Norddeutschland zu lenken.⁷ Kern dabei ist ebenso wie beim Projekt SMILE die enge Zusammenarbeit zwischen Politik und Verwaltung, Wirtschaft, Verbänden und Wissenschaft.

⁷ Siehe <http://www.its2021.hamburg/>
Das Vorhaben „SMILE“ kann dem Handlungsfeld „Mobilität als Service“ zugeordnet werden. Die Teilprojekte können einen Beitrag leisten, Hamburg als digitale Stadt weiterzuentwickeln.

Abbildung 32: CityHub Konzept für die Stadt Bottrop
(vgl. [IML15], S. 15)



2.13 Was bringt die nahe Zukunft?

Die strukturellen Veränderungen der urbanen Logistik werden durch zwei wesentliche Treiber beeinflusst. Zum einen ist das der Trend, dass es immer mehr Menschen in die Städte bzw. Metropolregionen zieht. Zum anderen ist das die fortschreitende Digitalisierung. Die Digitalisierung verändert Produktionsprozesse, Geschäftsmodelle und das Konsumverhalten grundlegend und kann damit als Ursache und Lösung zugleich angesehen werden.

Die bisherigen Anforderungen an die Versorgung in der Stadt, nämlich funktionierende Logistiksysteme und die damit verbundene Leistungsfähigkeit der Wirtschaft zu sichern, sind in diesem Prozess allerdings nicht mehr ausreichend. Vielmehr rücken neben infrastrukturellen auch öko-

DPD Pakete in den dicht besiedelten Hamburger Stadtteilen Barmbek, Steilshoop, Winterhude und Alsterdorf aus. Zur Beladung der Fahrräder wurden unterschiedliche Umschlagspunkte eingerichtet, an denen die Fahrrad-Zusteller jeweils bis zu 50 Pakete aufladen und dann ihre Zustell-tour starten.

Rechtlich geklärt ist seit Ende 2015, dass Fracht-Fahrräder, die mit ihren drei Laufrädern wesentlich breiter als normale Räder sind, sowohl Radwege als auch Straßen benutzen dürfen und nicht der Radwegbenutzungspflicht unterliegen.

Abbildung 34: Emissionsfrei in die Innenstadt



In Nürnberg startete im Jahr 2016 ein Feldversuch zu dezentralen Umschlagpunkten, sogenannten Mikro Depots. Mit DPD und GLS erproben zwei KEP-Dienstleister, wie solche Umschlagpunkte sinnvoll und praxistauglich angelegt sein müssen. Eine detaillierte Analyse unter Begleitung der Technischen Hochschule Simon Ohm hat in diesem Rahmen die Anforderungen

ments von UPS, die CO₂e-Emissionen zu reduzieren, den Verkehr zu entlasten und zu einer attraktiveren Innenstadt beizutragen. In der Hamburger Innenstadt werden unter Verwendung von Containerstandorten, Lieferdepots und dem Einsatz der oben erwähnten alternativen Transportmittel je nach Saison zwischen sieben und zehn herkömmliche Zustellfahrzeuge ersetzt. Damit werden täglich circa 800 km Lieferfahrten auf emissionsfreie Zustellung umgestellt. Die angrenzenden Innenstadtbereiche bedient UPS mit E-Fahrzeugen, um die Emissionen weiter zu reduzieren. Dabei ist das Konzept wirtschaftlich, stellt eine gleichbleibend hohe Servicequalität sicher und erfüllt insbesondere durch die positive Resonanz von Seiten der Kunden die an Transportunternehmen wie UPS gestellten Erwartungen. (vgl. Kap. 2.5 und 2.12).

Abbildung 35: Prozessablauf City Logistik Hamburg

