

**Thomas Schmid - Senior Consultant, Rapp Trans AG**

**Deepdive 1 Vormittag**

## **ILMA+ – die letzte Meile als Labor – Handlungsfelder für die öffentliche Hand**

Innovative letzte Meile Angebote (ILMA+) ist ein Kooperationsprojekt von mehreren Gemeinden aus verschiedenen Kantonen. Das Projekt wird zurzeit von 12 Firmen gestützt und kann bereits 16 erfolgreiche Umsetzungen vorweisen. Die prominenteste ist die Postabholstelle «Mypost 24». Das wichtigste Ziel des Projektes ist es Gemeinden darauf zu sensibilisieren, der Logistik im öffentlichen Raum einen Platz zu bieten. Momentan befindet sich die Logistikinfrastruktur, vor allem im urbanen Raum, meist auf Privatgrund. Durch optimierte Standorte soll die Flächeneffizienz gesteigert werden und so zur Bündelung von Fahrten und deren Minimierung führen. Zukünftig sollen Microhubs fix in die Stadtplanung integriert sein und als Werkzeug für Quartierentwicklungen dienen. Derzeit sind Basel und Regensdorf die einzigen Gemeinden, welche Personal angestellt haben, die sich mit dem Thema der Logistik auf öffentlichem Grund auseinandersetzen. Verschiedenste weitere Gemeinden zeigen aber ebenfalls Interesse an einer Zusammenarbeit mit ILMA+.

Aufgrund des Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstums und des zunehmenden Versandhandels steigt die Nachfrage nach Ver- und Entsorgungsleistungen, insbesondere in urbanen Räumen. Die letzte Meile, d.h. das letzte Wegstück beim Transport der Ware zum Empfänger, ist der kostenintensivste Abschnitt in der Logistikkette. Durch die räumliche Dichte und die Wechselwirkung mit anderen Verkehrsmitteln ist die letzte Meile zugleich Brennpunkt und spannendes Experimentierfeld der intelligenten urbanen Logistik.

Das Projekt ILMA+ der Metropolitankonferenz Zürich untersuchte 16 Umsetzungsfälle und Pilote in der Schweiz. Darunter sind standortbezogene Ansätze (z.B. PickupPoint, Mikrohub, dynamische Postfachanlage) und transportbezogene Ansätze (z.B. Lastenräder, Elektro-Fahrzeuge, multimodale Ansätze, fahrerlose Transportmittel) zur Güterver- und Entsorgung zu finden.

Zahlreiche regulatorische Hemmnisse, welche die Sicherung und Nutzung von Flächen und Anlagen bei Logistikstandorten, die Verfügbarkeit geeigneter Zustell- und Abholinfrastrukturen bei Arealen und Gebäuden oder die Zulassung der Fahrzeuge betreffen, müssen aus dem Weg geräumt werden, damit sich innovative Ansätze verbreiten und durchsetzen können. Der öffentlichen Hand wird u.a. empfohlen, die Ver- und Entsorgung auf die Agenda zu setzen, die Zuständigkeiten und die personellen Verantwortlichkeiten klar zu bestimmen sowie die urbane Logistik mit der letzten Meile in Mobilitäts- und Raumentwicklungskonzepte zu integrieren.

**Philippe Gasser - Associé et Membre de la direction Citec Groupe, Citec**

**Deepdive 2 Vormittag**

## **Welche Zukunft für die letzte Meile in der Stadt von Morgen?**

Wie funktioniert die Logistik auf der letzten Meile in der Stadt von Morgen? Können wir so weiterleben, wie wir das zurzeit tun? Die grossen Interessensunterschiede, welche in den Logistikumschlagplätzen zwischen Wohnen und Logistik herrscht, bietet ein grosses Spannungsfeld. Die Strategie der Siedlungsplanung besteht darin Flächenumnutzung zu betreiben und somit werden potenzielle Logistikflächen immer mehr mit Wohnungen überbaut. Ohne eine sinnvolle Logistik funktioniert jedoch die Versorgung von Privatpersonen und Geschäften nicht mehr. Die Lösung dafür ist es Logistikflächen in ein Konzept mit der Zeitspanne von 10-20 Jahren aufzunehmen und dieses durchzusetzen. Logistik-Hubs werden vorwiegend in der Agglomeration oder am Stadtrand realisiert. In der Peripherie hat es mehr Platz für grosse LKWs, welche dort parkieren können und den Umschlag ermöglichen. Das Ziel der Güter ist mitten im Zentrum und deshalb entsteht hier ein Spannungsfeld verschiedener Interessen und Möglichkeiten. Das Optimum befindet sich zwischen Peripherie und Stadtzentrum und muss von jeder Stadt individuell abgewogen werden.

**Yves König - Leiter Smart Urban Logistics, Die Post**  
**Dr. Berko Sierau - Research & Innovation, notime AG**

**Deepdive 3 Vormittag**

## **Wie „smart“ sind wir in der urbanen Logistik?**

Der Zustellungsverkehr muss in Anbetracht des prognostizierten Paketvolumenanstieges in den kommenden Jahren verbessert werden. Individuelle Zustellungen einzelner Kurier-Express-Paketdienste (KEP-Dienste) sollen der Vergangenheit angehören und durch ein gebietsübergreifendes System ersetzt werden. «notime» - ein 2015 gegründetes Schweizer Startup - setzt ein solches System bereits um. In den acht grössten Schweizer Städten beliefern «notime»-Kuriere den Endkunden. Die Auslieferung erfolgt dabei mit weiterentwickelten «Cargo-Bikes» über einen City- und mehrere Mikrohub, wobei die optimale Zustellungsroute durch Algorithmen berechnet wird. Durch die Möglichkeit, ein Zeitfenster für die Lieferung festzulegen und direkt mit dem Kurier zu kommunizieren, erfolgt eine Zweitzustellung nur in 2-4% der Fälle. Eine Rating-Funktion erlaubt zudem ein direktes Feedback. «notime» profitiert momentan von der Zusammenarbeit mit der Post, Brack, DPD, weiteren KEP-Diensten, einer funktionierenden IT sowie einer Crowd-Plattform für Kuriere. In Zukunft soll das Angebot konstant ausgebaut und unter anderem eine stundengenaue Belieferung angestrebt werden.

**Claudia Heer - dipl. phil. II, Fachspezialistin Mobilität, Programmleiterin KOMO, Bundesamt für Energie BFE**

#### **Deepdive 4 Vormittag**

### **KOMO unterstützt innovative Mobilitätsprojekte – Anforderungen und Umsetzungsbeispiele**

In der Schweiz gibt es viele neue, innovative Ansätze, die Mobilität nachhaltig zu verbessern und zu optimieren. Die Koordinationsstelle für nachhaltige Mobilität unterstützt ausgewählte Projekte und ermöglicht ihnen einen finanziellen Anschub. Dazu einige erfolgreiche Beispiele:

- Überflüssigen Verkehr zu vermeiden, ist der beste Ansatz für nachhaltige Mobilität, aber auch der herausforderndste. Eine Lösung dafür bietet Village Office, die als Genossenschaft ein schweizweites Netzwerk von Co-Working-Spaces aufbauen. Im Vordergrund steht dabei die Vermeidung des Pendlerverkehrs, aber auch die Erhöhung von Lebensqualität und Förderung des lokalen Gewerbes. Village Office baut diese Büroräume nicht selbst, sondern vermittelt Knowhow für Gemeinden und Unternehmen, sodass sie, gezielt auf die Region abgestimmt, die beste Lösung finden.
- Je genauer Pendelwege ermittelt und ausgewertet werden, umso komplexer wird eine Auswertung mit zielführenden Resultaten. Diesem Problem hat sich Route Rank gestellt. Sie bieten eine eigene Software an, um individuelle Mobilitätsanalysen durchzuführen. Die Daten werden grafisch aufgewertet und Zukunftsszenarien können analysiert werden.
- Velo-Hauslieferdienste ermöglichen es grosse Einkäufe im Laden selbst zu tätigen und diese umweltfreundlich per Cargo-Bike nach Hause liefern zu lassen. Eine neue App soll kundenseitig das Aufgeben der Ware vereinfachen, die Fahrerseite kann somit in Echtzeit die Güter verteilen und ein Cockpit fasst alles zusammen und regelt die Vergütungen. Somit wird dieser Dienst, welcher bis anhin mit mühsamer Papierarbeit abgewickelt wurde, schneller, attraktiver und kostengünstiger.