



# Städtisches Logistikkonzept Hanau - Handlungsempfehlungen -

20.06.2023 Team LNC und Benz + Walter

Gefördert durch:



# Handlungsempfehlungen für die Stadt Hanau: Agenda

-  1 Logistik-Herausforderungen in Hanau
-  2 Ziele des Logistikkonzepts für die Stadt Hanau
-  3 Zentrale Ergebnisse des Logistikkonzepts
-  4 Handlungsempfehlungen für eine Umsetzung des Logistikkonzepts
-  5 Verkehrliche und umweltrelevante Auswirkungen der Handlungsempfehlungen
-  6 Gesamtzusammenhang und Roadmap
-  7 Risiken und Hürden bezüglich der Umsetzung des Konzepts
-  8 Empfohlene nächste Schritte (Umsetzungsplanung)

# Logistik-Herausforderungen in Hanau

## Charakteristika der Stadt

- **Oberzentrum** und sechstgrößte Stadt Hessens mit **mehr als 100.000** Einwohner\*innen.
- Integraler Bestandteil der **Region Frankfurt RheinMain** und zentrale **Logistikdrehscheibe** für dessen **Osten**.
- **Trimodale** Anbindung durch Mainhafen, zentraler Knotenpunkt im Eisenbahnnetz mit 8 Bahnhöfen und direkte Anbindung an das überregionale Straßennetz.
- Zunehmender **Onlinehandel**, der die Innenstadt gefährdet.
- Hohe **Umweltbelastungen** durch den **(Liefer-)Verkehr**.

## Logistik-Herausforderungen

- **Demographische** Entwicklung der Bevölkerung und **Urbanisierung**.
- **Aderlass** der **Innenstädte** durch **Online-Handel**: Steigender E-Commerce bzw. Paketversand (Zuwachs B2C-E-Commerce Umsatz +19%\*).
- Hoher **Anstieg des Kfz-Bestands** und **Belastung** durch **Schwerverkehr**.
- Beschlossenes Ziel der **Klimaneutralität** Hanaus **bis 2040**.

\* Vergleich 2021 zu 2020

## Herausforderungen der Stadt

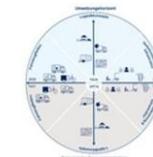
- 2021 wurde die **100.000-Einwohnergrenze** überschritten, weiter hohes **Einwohnerwachstum**.
- Aufrechterhaltung des **Allgemeinwohls** und der **Stadt-Gemeinschaft**.
- Wachsender **E-Commerce-** und **Paketmarkt**.
- Zunahme des **Verkehrsaufkommens** und der **Mobilität**.
- Steigende Anforderungen hinsichtlich **Umweltschutzes** (inkl. **Lärm** und **Erschütterung**).
- Einhaltung der **Klimaziele** und **Reduktion klimarelevanter Gase**.

► Urbane Logistik spielt beim „Aufladen“ der Innenstadt für die neue Zukunft eine entscheidende Rolle.

# Das Logistikkonzept für die Stadt Hanau basiert auf dem Mobilitätsleitbild



## Logistikkonzept Hanau

- 1. Räumliche Ebene:**  
 Verortung von ausgewählten Maßnahmen in Hanau.
 
- 2. Operative Ebene:**  
 Umsetzungsstrategie inkl. konkreter maßnahmen-spezifischer Handlungsempfehlungen.
 
- 3. Verkehrliche Ebene:**  
 Optimierung von Logistikverkehren durch Bündelung.
 

## Ergebnisse

- Darstellung und Diskussion der bereits **bestehenden Logistikmaßnahmen** für Städte.
- Ermittlung und **Abstimmung priorisierter Maßnahmen** zur **Umsetzung des Logistikkonzepts** für die Stadt Hanau.
- Beschreibung von **Maßnahmen über Steckbriefe**, die **kurzfristig und prioritär** umzusetzen sind.
- **Steckbriefe** mit Informationen zur **Verortung, Handlungsempfehlungen** für die **Umsetzung** sowie einzubindenden **Akteuren**.

Konkretisierung der Ergebnisse aus dem Mobilitätsleitbild der Stadt Hanau

## Ziele des Logistikkonzepts für die Stadt Hanau (1/2)

Ziele	Wie? / Zielstellung / Umsetzung
<p><b>1</b> Sicherstellung einer effizienten Ver- und Entsorgung von Wirtschaft und Bevölkerung</p>	<p>Integration von Logistikbedarfen in laufende (Bau-) Planungen zur Sicherstellung der städtischen Ver- und Entsorgung.</p>
<p><b>2</b> Reduzierung von verkehrsbedingten Belastungen</p>	<p>Signifikante Reduzierung von Logistikverkehren i.d. Innenstadt; Beitrag von Maßnahmen der städt. Logistik zur Emissionsreduzierung (Schadstoffe, Geräusche).</p>
<p><b>3</b> Erhöhung der Verkehrssicherheit</p>	<p>Verkehrssichere Abwicklung der Wirtschaftsverkehre unter Berücksichtigung aller Verkehrsteilnehmer.</p>

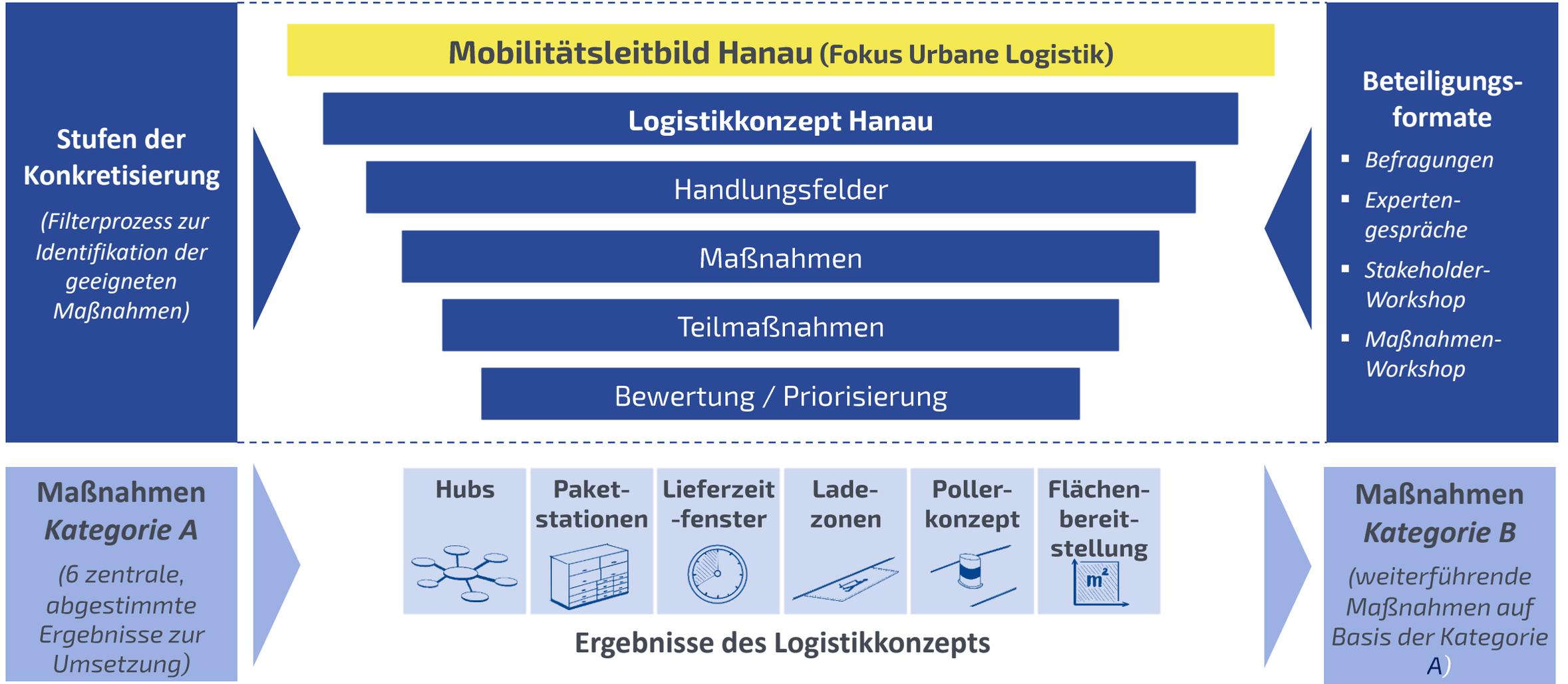
\*Diese Ziele wurden unter aktiver Beteiligung der Akteure im Rahmen eines Logistikkonzept-Workshops erarbeitet.

## Ziele des Logistikkonzepts für die Stadt Hanau (2/2)

Ziele	Wie? / Zielstellung / Umsetzung
<p><b>4 Chancen und Potenziale der Digitalisierung nutzen</b></p>	<p><b>Verstärkter Einsatz digitalisierter Prozesse / smarterer Lösungen</b> für eine effiziente / stadtverträgliche / nachhaltige Gestaltung von Logistikverkehren.</p>
<p><b>5 Flächenbereitstellung für die Logistik</b></p>	<p><b>Bereitstellung geeigneter Flächen</b> (Anzahl/Qualität) für Lieferverkehre (integrierte Planung); Verstärkte Integration multimodaler Standorte.</p>
<p><b>6 Förderung von Kooperationen (Zusammenspiel der Akteure und Interessengruppen)</b></p>	<p><b>Beitrag zur Verkehrsreduktion</b> durch Kooperationen und aktive Begleitung durch die Stadt.</p>

\*Diese Ziele wurden unter aktiver Beteiligung der Akteure im Rahmen eines Logistikkonzept-Workshops erarbeitet.

# Methodik zur Entwicklung der Ergebnisse des Logistikkonzepts



# Zentrale Ergebnisse des Logistikkonzepts (1/2)

	<b>Hubs</b> 	<b>Paketstationen</b> 	<b>Lieferzeitfenster</b> 
<b>Mögliche Standorte in Hanau</b>	Parkhaus Congress Park  Hafen Hanau	Bahnhöfe Supermärkte Parkhäuser Einkaufscenter	Innenstadt
<b>Anforderungen für Umsetzung</b> <i>(Schritte und Phasen)</i> 	1) Standortsuche 2) Betreibersuche 3) Installation 4) Städtisches Konzept 5) Integration Stückgut	1) Standortsuche 2) Betreibersuche 3) Installation 4) Offenes System 5) Integration Konsumgüter	1) Anpassung bestehender Lieferzeitfenster 2) Prüfung der Rechtslage 3) Flexible Zeitfenster

# Zentrale Ergebnisse des Logistikkonzepts (2/2)

	Ladezonen 	Poller-konzept 	Flächen-bereitstellung 
Mögliche Standorte in Hanau	<p>Nürnberger Straße - Marktplatz</p> <p>Mühlstraße - Rosenstraße</p>	Innenstadt	Geeignete Flächen  (APCOA Urban Hub, Pioneer-Areal)
Anforderungen für Umsetzung <i>(Schritte und Phasen)</i>	<p>1) Prüfung bestehender Ladezonen</p> <p>2) Definition Nutzergruppen</p> <p>3) Digitale Lösungen</p>	<p>1) Standortsuche</p> <p>2) Beteiligung Stakeholder</p> <p>3) Implementierung</p>	<p>1) Ermittlung von Flächen</p> <p>2) Besitz- und Nutzungsrechte</p> <p>3) Nutzungspotenziale</p> <p>4) Umwidmung bzw. Erschließung</p>



# Handlungsempfehlung: Hubs



## Nutzen für die Stadt Hanau

- Durch Bündelung von Verkehrsströmen auf der letzten Meile: Weniger Wirtschaftsverkehr; Reduktion Emissionen

## Anforderungen

- Dicht besiedelte Gebiete mit hohem Sendungsaufkommen
- Ausreichend große Flächen mit Rangiermöglichkeiten und günstige verkehrliche Anbindung
- Finanzielle Förderungen
- Betreiberkonzept
- Einheitliches IT-System (v.a. bei nicht-proprietärer Lösung)

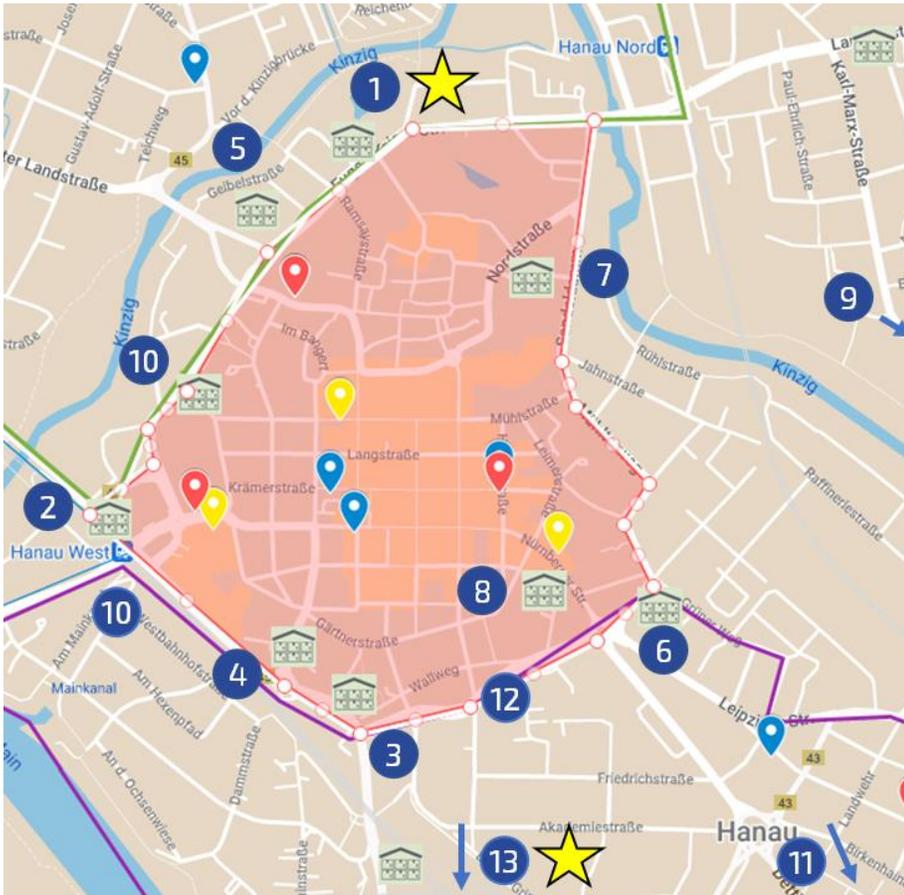
## Standortvorschläge

- **Parkhaus Congress Park (DPD-Hub)**
- Parkhaus Gloriapalais
- Parkhaus Kinopolis 1+2
- Entwicklungsfläche Eugen-Kaiser-Straße / Geibelstraße
- Stadtwerke Hanau (Leipziger Straße)
- Parkplatz Main-Kinzig-Halle (Sandeldamm)
- Parkhaus City Center APCOA (Wallweg)
- Parkplatz Westbahnhof (Am Mainkanal)
- Entwicklungsareal Hbf und Quartzglas-Gelände
- **Hafen Hanau**

## Umsetzungsschritte

1. Ermittlung von Standorten
2. Evaluation und Auswahl der Betreiber
3. Gestaltung und Einrichtung (z.B. HVV Hamburg, DOPARK Dortmund)
4. Erstellen und Einbinden in städtisches Micro Hub-Konzept
5. Ergänzung um Stückgut (z.B. DACHSER, City-Hub Stuttgart)

## Handlungsempfehlung: Hubs

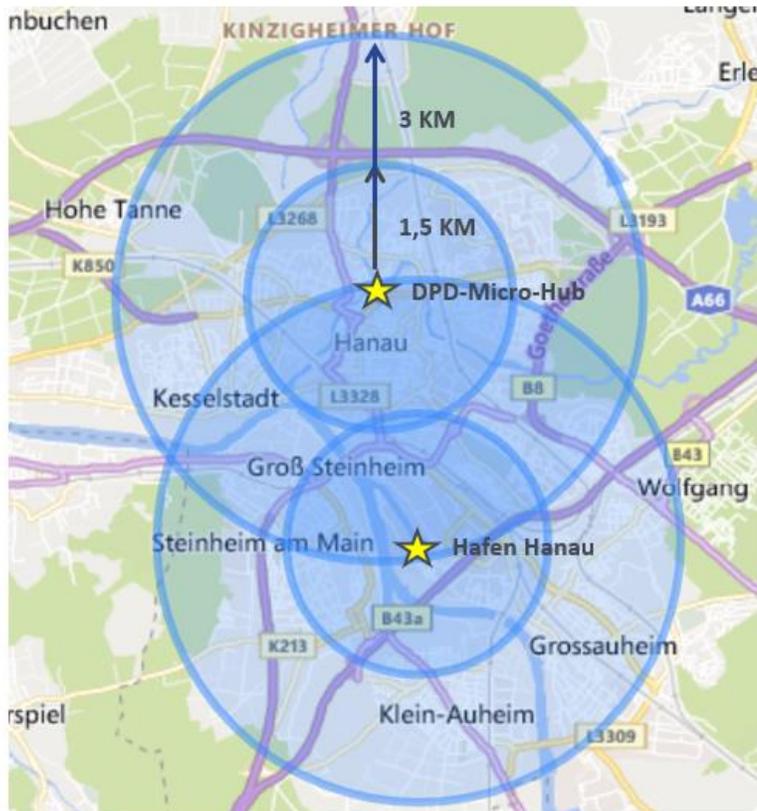


### Mögliche Standorte für Micro-Hubs

1. Parkhaus Congress Park (bestehender DPD-Hub)
2. Parkhaus Gloriapalais (Am Steinheimer Tor)
3. Parkhaus Kinopolis (Steinheimer Straße)
4. Parkhaus Kinopolis 2 (Am Steinheimer Tor)
5. Entwicklungsfläche Eugen-Kaiser-Straße / Geibelstraße
6. Stadtwerke Hanau (Leipziger Straße)
7. Parkplatz Main-Kinzig-Halle (Sandeldamm)
8. Parkhaus City Center APCOA (Wallweg)
9. Bewohnerparkhaus Tümpelgarten (Aug.-Schärttner-Str.)
10. Parkplatz Westbahnhof (Am Mainkanal)
11. Entwicklungsareal Hauptbahnhof u. Quarzglas- Gelände
12. Entwicklungsfläche Friedrich-Ebert-Anlage / Wallweg
13. Hafen Hanau

► Für die Stadt Hanau werden ein Micro-Hub und ein Konsolidierungshub am Hafen Hanau empfohlen.

## Handlungsempfehlung: Hubs



### Vorschlag für (Micro-)Hubs:

Über die zwei vorgeschlagenen Hubs **Parkhaus Congress Park** (DPD-Hub) und dem **Hafen Hanau** können – ausgehend von den heutigen Zustellradien – große Teile der Hanauer Innenstadt sowie angrenzender Stadtteile abgedeckt werden.

Am Standort Hafen Hanau können zudem Konsolidierungsleistungen für die innerstädtischen Micro-Hubs vorgenommen werden.

► Für die Stadt Hanau werden ein Micro-Hub und ein Konsolidierungshub am Hafen Hanau empfohlen.



# Handlungsempfehlung: Paketstationen



Eigene Aufnahme - HIS

## Nutzen für die Stadt Hanau

- Durch die Bündelung von Verkehrsströmen: Reduktion der Fahrten auf der letzten Meile; Senkung der Emissionen.



Eigene Aufnahme - HIS

## Anforderungen

- Flächen mit guter Anbindung, Erreichbarkeit, Barrierefreiheit
- Stromversorgung, Internetzugang, Wetterschutz, Instandhaltung & Pflege
- Integration in Stadt-/Quartiersbild für hohe Akzeptanz
- Enge Einbeziehung der Akteure und IT-System zum Betrieb



Eigene Aufnahme - HIS

## Standortvorschläge

- Bahnhöfe und Bushaltestellen im Stadtgebiet
- Parkhäuser
- Supermärkte
- Einkaufszener
- Quartierszentren

### Vorschlag für Standorte:

- Bahnhof Hanau West
- Bahnhof Steinheim
- Bahnhof Hanau Klein-Auheim
- Bahnhof Großauheim
- Bahnhof Wolfgang

*Aufgrund der ausgewählten Standorte ist eine enge Kooperation mit der DB Station & Service erforderlich.*

## Umsetzungsschritte

1. Ermittlung von Standorten
2. Evaluation und Auswahl der Betreiber
3. Gestaltung und Einrichtung (z.B. Paket-KV-MD<sup>2</sup>, PAKETIN GmbH)
4. Mögliche Einbindung in ein offenes System (für mehrere Logistiker nutzbar)
5. Ergänzung um Konsumgüter (Schnelllebiges Konsumgüter und Waren des lokalen Einzelhandels)



# Handlungsempfehlung: Lieferzeitfenster Fußgängerzone Innenstadt



Eigene Aufnahme B+W

## Nutzen für die Stadt Hanau

- Erweiterung und Aufrechterhaltung der Belieferung des Einzelhandels in der Innenstadt zur Stärkung des Einzelhandels in Hanau (Entlastung der Lieferverkehre)

## Anforderungen

- Ermittlung von Belieferungsprozessen
- Gewährleistung der Annahme bzw. Zustellung ggf. außerhalb von Geschäftszeiten
- Berücksichtigung Lärmschutz
- Sensorik u. IT-System zur Kontrolle u. Verwaltung Zugangssysteme

## Empfehlung Lieferzeitfenster

- Die aktuellen Lieferzeitfenster in Hanau decken bereits einen großen Bereich der zeitlichen Anforderungen von urbanen Lieferverkehren ab: Fußgängerzone werktags innerhalb von zwei Zeitfenstern befahrbar: 6:00 - 11:00 / 18:00 - 22:00 Uhr

### Empfehlung A: Ausweitung der Belieferung für gewerbliche Kunden in weitere Tagesrandzeiten:

- An Markttagen für alle Lieferfahrzeuge ab 04.00 Uhr
- Nachtbelieferung ausschließlich für E-LKW und geräuscharme Umschlaggeräte (vgl. TA-Lärm)

### Empfehlung B: Beibehalten der lieferfreien Zeiten von 11.00 - 18:00 Uhr

## Umsetzungsschritte

1. Bedarfsermittlung für die Anpassung von Lieferzeitfenstern
2. Prüfung und Erfüllung der rechtlichen Voraussetzungen für Nachtbelieferungen
3. Ergänzung um flexible Zeitfenster

# Handlungsempfehlung: Ladezonen Innenstadt



## Nutzen für die Stadt Hanau

- Aufrechterhaltung der Belieferung des Einzelhandels in der Innenstadt Hanau; verkehrliche Entlastung des Innenstadtraums durch Reduzierung von 2.-Reihe-Parken und Verkehrshindernissen für eine höhere Aufenthaltsqualität.

## Anforderungen

- Überprüfung bestehender Ladezonen
- Prüfung und Vergleich der technischen Lösungen
- Erweiterung Personal zur Kontrolle
- IT-Systeme zum Freihalten und Buchung von Lieferzonen

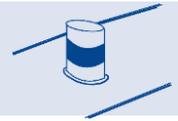
\*auf Grundlage der Verkehrszählung durch B+W

## Mögliche Standorte

- Lieferzonen sind weiter maßgeblich für die Innenstadt
- **Vorschlag\*: Bedarf von Ladezonen in Hanau gibt es an den folgenden Verkehrsknotenpunkten für Fahrzeuge >3,5 t zulässigem Gesamtgewicht:**
  - Nürnberger Str. – Marktplatz
  - Mühlstr. - Rosenstraße

## Umsetzungsschritte

1. Überprüfung bestehender Ladezonen und ggf. Ausweisung weiterer Ladezonen
2. Definition von Nutzergruppen
3. Schaffung von digitalen Lösungen für die Nutzung von Ladezonen (bspw. durch Sensortechniken / Apps)



# Handlungsempfehlung: Pollerkonzept Innenstadt



Eigene Aufnahme B+W



Eigene Aufnahme B+W

## Nutzen für die Stadt Hanau

- Höhere Verkehrssicherheit und Reduktion des Verkehrs, geringere Lärmbelastigungen (Attraktivitätssteigerung der Innenstadt)

## Anforderungen

- Detaillierte Verkehrszählung zur Validierung der vorgeschlagenen Standorte
- Integration / Information betroffener Stakeholdergruppen
- Prüfung von geeigneten Lösungen auf Basis bereits eingesetzter Technologien

## Mögliche Standorte

- Über das Pollerkonzept in der Innenstadt können „Fremdverkehre“ reduziert werden bzw. eine Reduktion der „Transitverkehre“ wird erreicht.
- **Vorschlag: Die Verkehrszählung ergab für die „Haupteingänge“ zu der Innenstadt die folgenden relevanten Verkehrsknoten, die als Ausgangspunkte für das Pollerkonzept zu priorisieren sind:**
  - Nürnberger Str. – Marktplatz
  - Langstr./Steinheimer Str.
- **Wichtig: Der örtliche ÖPNV muss eng eingebunden werden, damit es zu keiner Beeinträchtigung kommt.**

## Umsetzungsschritte

1. Identifizierung geeigneter Standorte für (versenkbare) Poller mit detaillierter Prüfung der Auswirkungen auf die Verkehrsbelastung des übergeordneten Straßennetzes
2. Diskussion der Ergebnisse / Integration betroffener Stakeholdergruppen (z.B. lokaler Handel / Gewerbe / Anwohner / LDL)
3. Abgestimmtes Vorgehen bei der Implementierung eines Pollerkonzeptes / Planung / Installation

# Handlungsempfehlung: Flächenbereitstellung



**Flächen-  
bereit-  
stellung**

Nutzen für die Stadt Hanau	Mögliche Standorte	Umsetzungsschritte
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Aufrechterhaltung der Belieferung des Einzelhandels in der Innenstadt Hanau; verkehrliche Entlastung des Innenstadtraumes und Steigerung der Aufenthaltsqualität</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Umwidmung von Flächen in Parkhäusern zu Logistikflächen für die Feinverteilung oder Zwischenlagerung</li> <li>▪ <b>Vorschlag: Informationsaustausch und Machbarkeitsanalyse für die städtischen Parkhäuser</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Hanauer Parkhaus GmbH</li> <li>– APCOA Urban Hub – Konzept</li> <li>– Einbeziehung von weiteren Bauflächen (bspw. Eugenkaiser-Str./Geibelstr.)</li> </ul> </li> <li>▪ <b>Urban Hubs – Konzepts von APCOA (Parkhaus City Center)</b></li> <li>▪ <b>Berücksichtigung bei der Planung von Stadtquartieren (z.B. Pioneer-Areal f. Outdoor Paketbox-Lösungen)</b></li> </ul>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Ermittlung und Identifikation geeigneter Flächen / Immobilien</li> <li>2. Klärung der Besitz- und Nutzungsrechte</li> <li>3. Analyse von zukünftigen Nutzungspotenzialen</li> <li>4. Umwidmung bzw. Neuerschließung von Flächen</li> </ol>
<p style="text-align: center;"><b>Anforderungen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Prüfung von Immobilien und Kapazitäten (z.B. Parkhäuser)</li> <li>▪ Vermittlung zwischen Anspruchsgruppen</li> <li>▪ Prüfung technischer Lösungen (z.B. IT-System zur flexiblen Nutzung von Parkhäusern)</li> <li>▪ Identifikation Sozialräume</li> </ul>		

# Verkehrliche und umweltrelevante Auswirkungen der Handlungsempfehlungen (1/2)

	Verkehr	Umwelt
<b>Hubs</b> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>Weniger Parkplatzsuchverkehr auf der letzten Meile</li> <li>Entlastung der städtischen Verkehrsinfrastruktur durch die Reduzierung von Lieferfahrzeugen in urbanen Räumen</li> </ul> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>Durch Kombination mit alternativen Fahrzeugkonzepten (Lastenräder) kann die letzte Meile lokal (annähernd) CO<sub>2</sub>-neutral gestaltet werden: Langfristig deutliche Reduktion von Schadstoff- und Geräuschemissionen</li> </ul> 
<b>Paketstationen</b> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>Sendungsbündelung an Paketstationen, Zustellquote wird deutlich erhöht und gefahrene Kilometer reduziert</li> <li>Optimierungspotenzial für Routenplanung der Dienstleister</li> </ul> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>Reduktion der Fahrtenkilometer von KEP-Verkehren führt zu geringeren Schadstoffemissionen</li> <li>Anbieterübergreifende Paketstationen führen zu Fahrtenbündelung: Einsparung bis zu 20% Verteilfahrzeuge</li> </ul> 
<b>Lieferzeitfenster</b> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>Entzerrung des Lieferverkehrsaufkommens</li> <li>Entlastung von Lieferverkehren in Spitzenzeiten</li> <li>Geringere Parksuchverkehre von KEP- und Logistikdienstleistern</li> </ul> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>Reduzierung von Lärmemissionen und innerstädtischem Stau</li> <li>Weniger parallel eingesetzte Fahrzeuge auf Seite der Logistik-Dienstleister</li> </ul> 

# Verkehrliche und umweltrelevante Auswirkungen der Handlungsempfehlungen (2/2)

	Verkehr	Umwelt
<b>Ladezonen</b> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verkehrliche Entlastung des Innenstadtraumes: Entzerrung des Lieferverkehrsaufkommens und Entlastung zu Spitzenzeiten</li> <li>Verringerung von Parksuchverkehren der Logistik-Dienstleister</li> </ul> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>Steigerung der Aufenthaltsqualität in der Innenstadt</li> <li>Vermeiden von in zweiter Reihe parkenden Lieferfahrzeugen mit laufendem Motor</li> <li>Optimierte Anlieferung trägt zur Staureduzierung bei</li> </ul> 
<b>Poller-konzept</b> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>Förderung innovativer Zustellsysteme (Reduktion von Fahrten) und Vermeidung von Zielkonflikten</li> </ul> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>Reduktion der „Fremd- und Transitverkehre“</li> <li>Anreiz zum Einsatz von umweltfreundlichen Lastenfahrrädern</li> <li>Steigerung der Aufenthaltsqualität und Verkehrssicherheit</li> </ul> 
<b>Flächen-bereit-stellung</b> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verkehrliche Entlastung des Innenstadtraumes und gleichzeitige Sicherstellung, dass weiterhin erforderliche Verkehre ungehindert und geordnet stattfinden können</li> <li>Reduktion der „Fremd- und Transitverkehre“</li> </ul> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>Positive Umwelteffekte können erzielt werden, wenn das Angebot durch Unternehmen angenommen wird und sich daraus entsprechenden Konsolidierungseffekte ergeben; die Umwelteffekte sind daher als langfristig zu bezeichnen</li> </ul> 

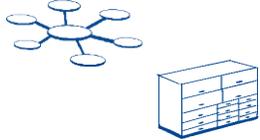
# Bewertungsmatrix Kernmaßnahmen

Reduktionspotenzial

Sehr hoch

Hoch

Mittel

<p>Lieferzeitfenster</p> 	<p>Hubs &amp; Paketstationen</p> 	
<p>Flächenbereitstellung</p> 		<p>Pollerkonzept</p> 
	<p>Ladezonen</p> 	

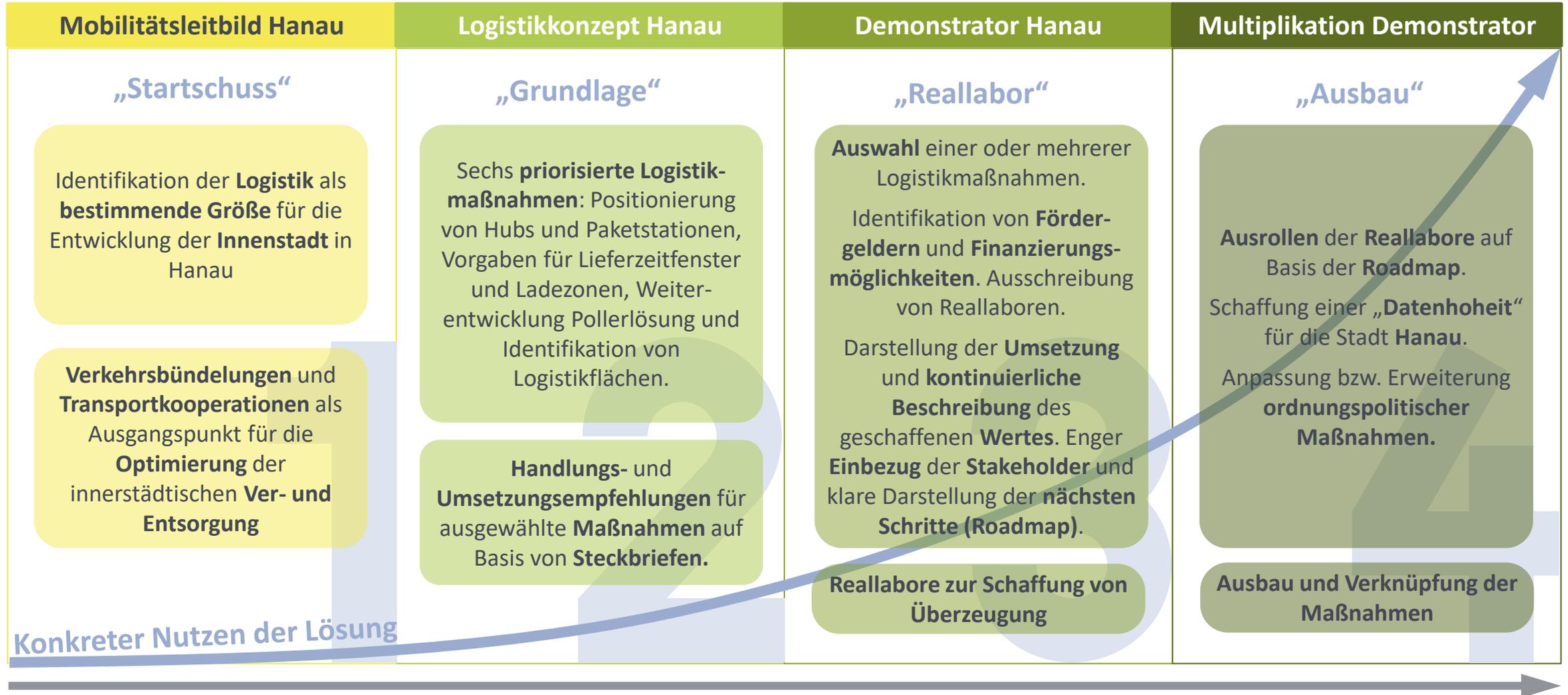
Bis 20.000 €

Bis 100.000 €

Bis 500.000 €

Investitionsbedarf

# Gesamtbild und weitere Potenziale („Roadmap“)



# Risiken und Hürden bezüglich der Umsetzung des Konzepts (Auswahl)

## Risiken und Hürden

- 1. Logistik-Dienstleister:** oftmals eingeschränkter Kooperationswille bei Logistik-Dienstleistern (Konkurrenzdenken).
- 2. Ressourcen:** Nicht genügend Ressourcen (personell / finanziell) zur Umsetzung des Konzepts bei der Stadt vorhanden.
- 3. Fördergelder:** Anschubfinanzierung zur Umsetzung von Pilotprojekten bzw. Reallaboren nicht / nur bedingt vorhanden.
- 4. Kommunikation:** Fehlende Bereitschaft zur Kommunikation und ungenügende Einbindung von möglichen Stakeholdern und Anspruchsgruppen (Informationstransparenz).
- 5. Organisation:** Fehlende fachliche Kapazitäten zur langfristigen Umsetzung und Weiterentwicklung der Lösungen.
- 6. Prozesse:** Ablauforganisation zur Umsetzung der Konzepte – aufwendig (Prozessbeschreibung, Schnittstellen, Verantwortlichkeiten, IT-Anbindung).
- 7. Infrastruktur:** geeignete Flächen und Gebäude zur Umsetzung von Logistik-Lösungen nicht bzw. nur bedingt vorhanden.
- 8. Politik / Bürger:** oftmals fehlendes Verständnis für die Umsetzung eines Logistikkonzepts vorhanden.
- 9. Technologie:** Am Markt vorhandene Lösungen zur Umsetzung der beschriebenen Konzepte nicht / nur bedingt geeignet.
- 10. Datenqualität:** Unzureichende Datenqualität zur Erfolgskontrolle.

# Empfohlene nächste Schritte (Umsetzungsplanung)

## Umsetzungsplanung



## Kontinuierliche Kommunikation gegenüber Interessensgruppen & Bürger\*innen

Priorisierung der Maßnahmen (Roadmap) für die Realisierung eines bzw. mehrerer paralleler Reallabore. Grundlage: Förderfähigkeit, kurzfristige Realisierbarkeit (<3 Jahre) und Beitrag zu den definierten Zielen des Logistikkonzepts.

Kalkulation der benötigten Ressourcen für die Umsetzung der einzelnen Maßnahmen bzw. eines Maßnahmenportfolios (d.h. mehrere Reallabore).

Identifikation möglicher Fördermittel und Planung der – für die Umsetzung – notwendigen Ressourcen im Hinblick auf Finanzen und Personal (Organisation auf Seite der Stadtverwaltung in durchführender bzw. koordinierender Rolle).

Auswahl der Maßnahme(n) zur zeitnahen Umsetzung in einem Reallabor-Setup.

Durchführung bzw. Beauftragung der Feinplanung für die Realisierung der definierten Maßnahme(n). Definition der Ablauforganisation mit den relevanten Arbeitspaketen und -schritten entlang eines konkreten Zeitplans.

Weiterführung der Feinplanung in Bezug auf die Aufbauorganisation: Identifikation der relevanten Beteiligten, Aufgabenfelder & Verantwortlichkeiten, Schnittstellen und Gremienarbeit.

Erarbeitung eines Ansatzes zum Monitoring der Maßnahmeneffekte in Bezug auf die Erreichung der ex-ante definierten sieben Logistikkonzept-Ziele und letztendlich zur Bestimmung der Zielerreichung (Portfolio-Sichtweise); u.U. Einleiten korrekativer/ergänzender Maßnahmen.

Vielen Dank!



**LNC LogisticNetwork Consultants GmbH**

Helge Spies

[www.LNC-Hannover.de](http://www.LNC-Hannover.de)

[hs@LNC-Hannover.de](mailto:hs@LNC-Hannover.de)



**Benz + Walter GmbH**

Vanessa Blechschmitt

[www.benz-walter.de](http://www.benz-walter.de)

[vanessa.blechschmitt@benz-walter.de](mailto:vanessa.blechschmitt@benz-walter.de)