



CiViTAS

Cleaner and better transport in cities



05

POLICY ADVICE NOTES

Logistik und Güterbeförderung



Die europäische CIVITAS Initiative unterstützt Städte bei der Umsetzung einer integrierten Verkehrspolitik, die auf Nachhaltigkeit, Umweltfreundlichkeit und Energieeffizienz ausgerichtet ist. Die aus den Planungs- und Umsetzungsphasen gewonnenen Erkenntnisse sind in zwölf Policy Advice Notes zusammengefasst und vermitteln eine Vorstellung davon, wie städtische Nahverkehrsprobleme gelöst werden können, die auf die Städte der Europäischen Union in Zukunft zukommen werden.



Logistik und Güterbeförderung

Umweltfreundlicher städtischer Güterverkehr

Jede Stadtverwaltung kann Maßnahmen zur Verbesserung der Warenlieferung in Zentren oder bestimmten Orten wie Einkaufsstraßen, Baubereiche etc. umsetzen. Im Rahmen von CIVITAS II (2005–2009) wurden diverse Maßnahmen mit dem Ziel umgesetzt, die Fahrzeugeffizienz zu erhöhen sowie Verkehrsstaus und die umweltschädlichen Auswirkungen des städtischen Güterverkehrs zu reduzieren. Die wichtigsten Informationen über die Umsetzung der Maßnahmen und die in den CIVITAS II-Städten gewonnenen Erfahrungen sind in dieser Policy Advice Note zusammengefasst. Sie dienen der Unterstützung und Information lokaler an diesen Aktivitäten interessierter Politiker.

Überblick

MASSNAHMENBESCHREIBUNG

Die Fahrzeugkilometer von Lastkraftwagen belaufen sich auf nicht mehr als 10 % des Straßenverkehrs in Europa. Gleichzeitig sind sie für mehr als die Hälfte der Stickstoffdioxidemissionen, etwa ein Drittel des Feinstaubes und mehr als 20 % der Treibhausgasemissionen verantwortlich¹. Insbesondere Hafen- und Industriestädte sind stark von den Auswirkungen des Fracht- und Logistiksektors betroffen. Auch in Gebieten, in denen intensiv gebaut wird, herrscht starke Verkehrsüberlastung durch Schwerguttransporte. Daher sollte das Management des Güterverkehrs Teil eines Gesamtverkehrsplans und der gesamten Stadtpolitik sein. Die Optimierung des Güterverkehrs kann durch verschiedene Maßnahmearten erreicht werden:

1. Schaffung einer starken Partnerschaft zwischen allen Interessengruppen und mindestens einigen Betrieben, z. B. durch eine freiwillige Charter für die Vereinbarung über abgestimmte gemeinsame Aktivitäten im Zusammenhang mit der Warenanlieferung in die Stadt. Im Rahmen einer Frachtpartnerschaft könnten Lebensmitteleinzelhändler bei lokaler Anlieferung und Warendistribution über IVS (intelligente Verkehrssysteme) zusammenarbeiten, um die Anzahl der Lieferfahrten zu Geschäften und Kunden durch gemeinsame Frachten zu reduzieren und die Kapazitäten der Fahrzeuge auszuschöpfen.

¹ <http://www.tremove.org>





2. Durch die Schaffung logistischer Plattformen, die Handel, Industrie, Logistik, Dienste und Logistikunternehmen, z. B. innerhalb städtischer Güterverteilzentren mit Logistikterminals, Lagerraum und/oder Verladerampen zusammenbringen
3. Durch die Schaffung von rechtlichen Rahmenbedingungen und Vorschriften, um Transportunternehmen und Betriebe zur Zusammenarbeit zu verpflichten
4. Festlegung kohärenter Vorschriften für den Zugang zu städtischen Gebieten für kommerzielle Gütertransportfahrzeuge (z. B. nur zu festgelegten Zeiten oder Zugang nur für Fahrzeuge, die bestimmten Emissionsstandards entsprechen)
5. Sensibilisierung der Öffentlichkeit, da durch die Öffentlichkeit das Liefermanagement des Einzelhandels und Verkaufs beeinflusst werden kann. Einzelhandel und Verkauf wiederum können Druck auf Transport- und Frachtunternehmen ausüben.
6. Erstellung von Frachtkarten und Beschilderung, um die am besten geeigneten Gütertransportrouten zu wichtigen Stadtgebieten auszuweisen und auf Hindernisse und Gebiete hinzuweisen, die vermieden werden sollten, wie niedrige Brücken, enge Kurven und Straßen, Wohngebiete, Fußgängerzonen etc.
7. Parkraummanagement für Güterbeladung und -entladung in bestimmten Gebieten
8. Einführung von IVS-Technologien und/oder webbasierten Logistikkordinationssystemen, die effizientere Transportplanung und bessere Nutzung der Lastkapazität unterstützen

Außerdem können Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit und zum Schutz der Bürger gegen Unfälle ergriffen werden, z. B. durch gut konzipierte, regulierte Verkehrssysteme, darunter Geschwindigkeitsbeschränkungen für schwere Nutzfahrzeuge in bestimmten Gebieten. Das Risiko von Unfällen, an denen Gefahrgütertransportfahrzeuge beteiligt sind, sollte einschließlich der negativen Konsequenzen für die Bewohner und die Umwelt minimiert werden (z. B. durch festgelegte Strecken für den Transport von Gefahrgütern). Die Verwendung umweltfreundlicher Fahrzeuge und alternativer Kraftstoffe für den Güterverkehr sollte gefördert werden.

Alle Möglichkeiten setzen lange Kooperations-, Koordinations- und Verhandlungsphasen voraus. Daher sind die Maßnahmen kostenintensiv.

ZIELGRUPPEN

Maßnahmen im Hinblick auf Gütertransport und Logistik richten sich an folgende Gruppen:

- Gütertransportunternehmen/Speditionsunternehmen
- Geschäftsbesitzer und lokale Unternehmen mit Standort in den betreffenden Gebieten
- Neuentwicklungs- und Baugebiete

AUSWIRKUNGEN UND VORTEILE

Für die Öffentlichkeit

- Reduzierung der Anzahl schwerer Nutzfahrzeuge in Stadtzentren und daraus folgende bessere Zugänglichkeit aufgrund der geringeren Anzahl an Staus
- Reduzierung von Emissionen, Lärm und Unfällen
- Weniger durch Nutzfahrzeuge verursachte Vibrationen, die alte Gebäude beschädigen können
- Bessere Zugänglichkeit zu Einkaufszonen

Für Unternehmen

- Kostenersparnisse aufgrund von effizienteren Lieferfahrten (weniger Fahrzeugkilometer), besseren Besatzraten und der Optimierung der Beladungs- und Güterverteilungsverfahren (z. B. im Fall von Güterverteilzentren)
- Zeitersparnis aufgrund der Straßenentlastung, der höheren durchschnittlichen Fahrzeuggeschwindigkeit und der größeren Zuverlässigkeit des Betriebs für Betreiber und Endnutzer
- Geringerer Personalbedarf, der zu potenziell günstigeren Preisen für die Dienste führt
- Höhere Produktivität aufgrund der Fahrtenoptimierung



Für Warenempfänger

(Händler, Ladenbesitzer, Unternehmen etc.)

- Für die Sicherheit der Waren wird in Güterverkehrszentren gesorgt
- Durch die höhere Liefertreue können die Empfänger Lagerbestände reduzieren
- Die Lieferoptimierung unterstützt eine bessere Ausschöpfung personeller Kapazitäten
- Weniger Unannehmlichkeiten für die Anwohner aufgrund von weniger Lärm, der durch Be- und Entladung verursacht wird. Dadurch können Geschäfte ihr Image verbessern.
- Bessere Zugänglichkeit zu Geschäften, z. B. für Fußgänger, wenn die Maßnahmen mit Zugangsbeschränkungen verbunden werden.

Für Einzelpersonen

- Bessere Lebensbedingungen aufgrund von weniger durch schwere Nutzfahrzeuge verursachten Verkehr in Wohngebieten

RAHMENBEDINGUNGEN FÜR DEN ERFOLG

Der Erfolg von Vorschriften und logistischen Maßnahmen für den Gütertransportverkehr wird durch folgende Probleme begünstigt:

- Überlastung der Infrastruktur durch steigenden Güterverkehr. Dies führt zu einer Verschlechterung der Infrastruktur, die ursprünglich für weniger intensiven Gütertransportverkehr entworfen wurde.
- Historische Stadtzentren, die unter intensivem Gütertransportverkehr leiden
- Für Be- und Entladungsprozesse unzureichende Infrastruktur

- Bedarf an Zwischenlösungen, wenn Renovierungsarbeiten oder Gebäudeentwicklung zu höherem Frachtverkehr führt
- Neue Projekte im Einzelhandel (wie z. B. große Einkaufszentren) oder in anderen wirtschaftlichen Sektoren (z. B. industrielle Einrichtungen, größere Baustellen, Hafen- oder Logistiksektor), die mit ein- und ausgehenden Güterbeförderungen in größerem Umfang verbunden sind.
- Gewerbe- oder Industriegebiete, die nicht an nationale oder regionale Lieferketten angebunden sind
- Zahlreiche kleine bis mittelgroße Unternehmen, die Probleme haben, integrierte logistische Lösungen anzubieten

Umsetzungsschritte und zeitlicher Rahmen

Bei der Umsetzung von Logistik- und Gütertransportmaßnahmen müssen die folgenden Aspekte sowie unterstützende und mögliche regulatorische Maßnahmen berücksichtigt werden. Bei der Planung sollte ein angemessener Zeitraum für die Umsetzung einkalkuliert werden.

ARBEITSSCHRITTE

1. Erarbeitung der Grundlagen

- Technische Recherchen, z. B. in Hinblick auf IVS, GPS oder webbasierten Anwendungen
- Informationen zum (nationalen) Rechtsrahmen, z. B. Umwelt- und Raumordnungsrecht sowie Anwendungsverfahren
- Studie der gegenwärtigen Warenbewegungen, Anzahl und Durchschnitt der von Nutzfahrzeugen, die in das Zielgebiet fahren, geladenen Tonnagen, Anzahl der Lieferungen pro Fahrt sowie Folgen des steigenden E-Commerce (höhere Anzahl direkter, kleiner Lieferungen)



DPD Dynamic Parcel Distribution GmbH & Co. KG



- Analyse der Anforderungen und Gewohnheiten von Unternehmen, Geschäften und Lieferunternehmen, insbesondere von kleinen und mittelgroßen Unternehmen
- Studien zu den wirtschaftlichen und sozialen Auswirkungen der vorgeschlagenen Maßnahmen und potenzieller Effekte auf die lokale Wirtschaft

2. Konzept- und Systementwurf

- Identifizierung aller relevanten Entscheidungsträger und Interessengruppen, die zu einem frühen Zeitpunkt in die Gespräche eingebunden werden sollten
- Einrichtung eines Lenkungsausschusses, der Entscheidungen zu Grundzügen des Systems auf breiterer Basis trifft (einschließlich Vertreter von Interessengruppen z. B. von Hafenbehörden, Logistikzentren, größten Transportunternehmen etc.)
- Auswahl des Zielgebiets, des Standorts des städtischen Güterverteilzentrums, der Gestaltung und des Betriebs eines Logistikzentrums sowie seiner Rechtsform (private oder öffentlich-private Partnerschaft, einzelnes Unternehmen oder Plattform mehrerer Unternehmen)
- Im Hinblick auf die Vorschriften: Auswahl der Strecken/des Gebiets, Pläne, Beschilderung, Vereinbarung im Hinblick auf Fahrzeugklassen etc.

3. Formale Entscheidungen

- Genehmigung der Gesamtstrategie für das Güterverkehrsmanagement durch lokale Politiker und Behörden
- Annahme der neuen Vorschriften zum Zugang zu bestimmten städtischen Gebieten für Gütertransportfahrzeuge durch die entsprechenden Stellen

4. Umsetzung des neuen Konzepts und Systems

5. Schulungs- und Informationsaktivitäten

- Veröffentlichung von Informationen zu den neuen Vorschriften sowie zu den beabsichtigten Wirkungen, um ein höheres Maß an Akzeptanz zu erreichen
- Personalschulungen für Betreiber und für Transportunternehmen, um das neue System und die Technik zu erklären
- Schulung der Polizei und von anderem Personal, um eine effiziente Durchsetzung der neuen Vorschriften zu gewährleisten

6. Evaluierung und Überwachung der Aktivitäten

- Kontinuierliche Prozesse für Datensammlung und -analyse für Vergleiche mit Zielvorgaben. Wenn Ziele nicht erreicht wurden: Überlegungen, welche Verbesserungen oder Prüfungen erforderlich sind
- Umfrage unter betroffenen Unternehmen zu den Themen Benutzerzufriedenheit und Anpassungsanforderungen
- Umfrage unter betroffenen Einwohnern zum Thema Verbesserung der Wohnbedingungen
- Fahrzeugzählung und Messung durchschnittlicher Tonnagen von schweren Nutzfahrzeugen
- Initiierung einer Ex-post-Bewertung mit Schwerpunkt auf Kosten-Vorteil-Wirkungen der umgesetzten Maßnahmen





FLANKIERENDE MASSNAHMEN ZUR VERSTÄRKUNG POSITIVER EFFEKTE

Durch verschiedene unterstützende Maßnahmen können Akzeptanz und Effektivität des Güterverkehrs und logistischer Maßnahmen verbessert werden, darunter:

- Das Güterverteilzentrum kann zusätzliche Dienste anbieten wie Güterlagerung, Verpackung und Entpackung von Waren oder Auspreisung von Waren.
- Außerdem können die Zentren Wartungs- und Reparaturdienste für Fahrzeuge anbieten.
- Einführung oder Erweiterung umweltfreundlicher Fahrzeugflotten für Warenverteilung in bestimmten Zonen.
- Lieferunternehmen, die mit den Güterverteilzentren zusammenarbeiten, können Anreize geboten werden wie bessere Ladezonen, Genehmigung für Busspuren oder erweiterte Lieferzeiten.

ZEITLICHER RAHMEN

Studien zu aktuellen technischen Lösungen sowie die Erfassung der Versorgungs- und Lieferanforderungen können bis zu zwölf Monate beanspruchen. Die Erfahrung zeigt, dass der Entwurf eines Systems für Regulierung, Güterverteilzentren etc. ca. acht bis zwölf weitere Monate und die Umsetzung ca. weitere zehn Monate in Anspruch nehmen.

Wie hoch sind die zu erwartenden Investitionen?

Die hier aufgeführten Beträge sind Beispiele aus Maßnahmen, die im Rahmen von CIVITAS II durchgeführt wurden. Es muss jedoch berücksichtigt werden, dass die Kosten in anderen Städten und Ländern stark abweichen können.

- Die Entwicklung eines Konzepts für Güterverteilung für das historische Zentrum der CIVITAS II-Stadt Burgos kostete ca. 40.000 Euro (einschließlich einer Analyse der gegenwärtigen Situation).
- In der CIVITAS II-Stadt Krakau wurden 42.000 Euro in Hard- und Software für das Güterverteilssystem investiert.
- 20.000 Euro wurden für eine intensive Informations- und Werbekampagne in Krakau ausgegeben.
- In einer wirtschaftlichen Bewertung eines Güterverteilzentrums für Gebiete der CIVITAS II-Stadt Toulouse wurden die jährlichen Kosten für eine Verladerampe mit ca. 2.000 m² und geschätzten 9.000 Paketen wöchentlich auf 100.000 Euro veranschlagt.
- Die Vermietung eines Erdgas-LKWs mit 6,5 t mit vollem Dienstumfang (einschließlich Wartung, Lizenzen etc.) wurde mit 1.755 Euro pro Monat (ohne MwSt) veranschlagt (Toulouse).

Weitere Kostenfaktoren, die vom Umfang und der Art der Maßnahme abhängen, müssen berücksichtigt werden.

- Personalkosten für den Betrieb des Zentrums
- Kosten für die Beschaffung und Installation von Streckenschildern und Auszeichnung alternativer Strecken für schwere Nutzfahrzeuge

Zusätzliche Kosten für Kommunikation, logistische Ausrüstung, Stromverbrauch, Betriebskosten für die Fahrzeuge und Steuern müssen berücksichtigt werden.



DPD Dynamic Parcel Distribution GmbH & Co. KG



Wichtige begünstigende Faktoren für den Erfolg

Die unten aufgeführten Faktoren sind für die Einführung und die effiziente und erfolgreiche Umsetzung der oben beschriebenen Maßnahmen entscheidend:

- Für die Entwicklung von Logistiksystemen ist die Einbindung aller kommerziellen Betreiber (Warenanbieter, Transportunternehmen, Abnehmer) wichtig, um alle Lieferungen zu berücksichtigen. Der Betreiber des Zentrums muss in der Lage sein, alle beteiligten Transportunternehmen zu kontrollieren. Dies kann mit Anreizen und Strafen verbunden sein, z. B. in Form von Vorschriften, die umweltfreundliche Fahrzeuge oder Fahrzeuge eines gemeinsamen Logistikzentrums begünstigen.
- Einrichtung einer „Charter für innerstädtische Lieferungen“, um Geschäftsinhaber zu ermutigen, dass sie solche Spediteure beauftragen, die umweltfreundliche Fahrzeuge verwenden und die Frachtliefervorschriften respektieren.
- Eine gute Kommunikationsstrategie: Organisation von Workshops, um eine konstruktive Atmosphäre für Gespräche unter Transportunternehmen, Ladenbesitzern und Behörden herzustellen. Aufgrund des hohen Wettbewerbsdrucks ist die Schaffung von Vertrauen wichtig.
- Die Vorschriften für den Gütertransport müssen beschränkend genug sein, und sie müssen streng durchgesetzt werden, da sie andernfalls nicht respektiert werden (z. B. die Vorschriften für zeitliche Beschränkungen, Tonnage, Umweltaspekte und für die Fahrzeugtypen, die für bestimmte Zonen spezifiziert wurden).
- Eine Anfangsfinanzierung für die Einrichtung eines Güterverteilzentrums ist notwendig. Das Ziel besteht jedoch darin, dass sich das Zentrum nach zwei bis drei Jahren selbst trägt. Öffentlich-private Partnerschaften werden als finanziell sinnvoll empfohlen.

- Ein Güterverteilzentrum kann mit nur wenigen, z. B. zwei, Partnern gestartet werden. Wenn sich der Dienst als effizient und erfolgreich erweist, zeigen möglicherweise andere potenzielle Teilnehmer Interesse am Konzept.
- Die Transportunternehmen müssen von der unternehmerischen Effizienz der Maßnahmen überzeugt sein, sie müssen also in der Lage sein können, logistische Prozesse effizienter, mit geringerem Kostenaufwand und kürzeren Anlieferzeiten abzuwickeln.
- Positive Auswirkungen auf die städtische Umwelt sowie wirtschaftliche Vorteile für die Transportunternehmen sollten publik gemacht werden, um das öffentliche Bewusstsein zu erhöhen und eine positive Wahrnehmung unter Einwohnern, Einzelhändlern und Transportunternehmen zu erreichen.
- Übergangslösungen für das logistische Management größerer Baustellen

Strategien für eine erfolgreiche Umsetzung

Die im Rahmen von CIVITAS II gewonnenen Erfahrungen zeigen, dass bestimmte Voraussetzungen für den Erfolg der Maßnahmenumsetzung wichtig sind.

Erfahrungsgemäß ist eine langfristige Koordination der unterschiedlichen Interessengruppen, insbesondere der Geschäftsinhaber und lokalen Transportunternehmen, für das städtische Gütertransportmanagement entscheidend. Größere Änderungen wie die Gründung eines integrierten Güterverteilzentrums für städtische Gütertransporte lassen sich schwerer umsetzen, wenn noch keine Kooperations- und Vertrauensbasis durch langjährige Beziehungen existiert. Möglicherweise ist es ratsam, mit einfacheren Maßnahmen wie z. B. einer Charta für umweltfreundliche Lieferungen derartige Beziehungen aufzubauen. Einige



Elemente, die für den Erfolg von innerstädtischen Liefermaßnahmen wichtig sind, werden unten besprochen.

Politische Unterstützung

Ein starkes politisches Engagement aller Parteien ist für die erfolgreiche Umsetzung von Maßnahmen im Hinblick auf den Gütertransport notwendig. Kontakt und Kommunikation mit wichtigen Politikern sind wichtig, damit die erforderlichen Vorschriften weitgehend unterstützt werden.

Akzeptanz

Für die Festlegung von Vorschriften ist die Organisation von Verhandlungen und Koordination von Treffen wichtig. Mit Hilfe eines von Zusammenarbeit geprägten Prozesses muss die Akzeptanz der Vorschriften unter den Transportunternehmen gesichert werden. Insbesondere bei Transportunternehmen stoßen derartige Maßnahmen auf Widerstand, da sie befürchten, den direkten Kontakt zu ihren Kunden zu verlieren. Die Finanzierung der Anfangsinvestitionen kann genutzt werden, um derartige Widerstände zu überwinden. Durch Kooperation der Warenhersteller und Geschäftsinhaber steigt die Nachfrage nach gemeinsamen Warenlieferungen. Dadurch wird die Kooperation der Transportunternehmen gefördert. Die Einführung von technischen und IT-basierten Konzepten muss von Informationskampagnen und Schulungsaktivitäten begleitet werden.

Es ist von äußerster Wichtigkeit, die allgemeine Öffentlichkeit und Kunden über die gegenwärtigen Probleme und die geplanten Initiativen, Lösungen sowie erwarteten Kosten und Vorteile zu informieren. Durch die positive Wahrnehmung von innovativen und umweltfreundlichen logistischen Mitteln durch die Öffentlichkeit entsteht ein Gegengewicht zur negativen Wahrnehmung durch die Transportunternehmen. Dadurch werden Transportunternehmen zur Teilnahme an einem Güterverteilerzentrum motiviert. Zu diesem Thema können entsprechende Kampagnen durchgeführt und Partnerschaften gegründet werden.

Finanzielles Management

Insbesondere zu Anfang müssen neue logistische Maßnahmen extern finanziert werden, z. B. durch nationale Umweltfonds oder durch Subventionen der Handelskammer. Diese Mittel stehen nur dann zur Verfügung, wenn die langfristige Finanzierbarkeit und die Rechtmäßigkeit nachgewiesen sind. Daher ist ein gut strukturierter und detaillierter Unternehmensplan wichtig, der die Finanzierbarkeit belegt. Wenn die Kosten für eine stadtweite logistische Lösung einschließlich Investitionen und Betrieb zu hoch sind, sollte zunächst mit einfacheren Lösungen begonnen werden, die sich leicht umsetzen lassen (z. B. mit nur wenigen Benutzern und einfachen technischen Mitteln). Durch öffentliche Finanzierung am Anfang der Maßnahmenumsetzung wird das wirtschaftliche Risiko privater Interessengruppen reduziert, so dass sie eher kooperationsbereit sind. Das implementierte Logistikkonzept sollte sich zwei bis drei Jahre ab Einrichtung des Systems selber tragen.

Rechtliche Rahmenbedingungen

Maßnahmen können in der Regel innerhalb gegebener rechtlicher Rahmenbedingungen umgesetzt werden. Dafür können verschiedene rechtliche Gegebenheiten wie die regulären Straßenverkehrsvorschriften, die das Parken und Beladen/Entladen regeln, sowie spezifische Transportvorschriften wie Gewichtsbeschränkungen auf bestimmten Strecken verwendet werden. Bei grundsätzlichen Änderungen jedoch wie der Einrichtung von Umweltzonen in einer Stadt könnte ein Bedarf an neuen Verkehrsvorschriften entstehen, die auf den in der „Richtlinie über Grenzwerte für Schwefeldioxid, Stickstoffdioxid und Stickstoffoxide, Partikel und Blei in der Luft“ (Richtlinie 1999/30/EG des Rates) festgelegten Grenzwerten basieren sollten.



Einführung und Organisation

Für die Umsetzung der Maßnahme sind oft zahlreiche Genehmigungen durch unterschiedliche Ämter und Institutionen erforderlich. Die Langsamkeit einiger bürokratischer Verfahren erschwert in vielen Fällen die Zusammenarbeit mit privatwirtschaftlichen Interessengruppen. Daher ist die Kommunikation und Zusammenarbeit mit allen Partnern und Behörden wichtig. Für alle Maßnahmen im Bereich Frachtlogistik ist ein starkes Engagement der Interessengruppen für die erfolgreiche Maßnahmenumsetzung von Bedeutung.

WICHTIGE ZU BERÜCKSICHTIGENDE ELEMENTE

- Starke Partnerschaften zwischen den Interessengruppen in diesem Sektor und/oder rechtliche Rahmenwerken und Vorschriften können den Gütertransportverkehr in Städten beeinflussen.
- Die Maßnahmen sind nur dann erfolgreich, wenn sie in einem bestimmten, klar abgegrenzten Gebiet eingeführt werden und wenn strenge Zugangsbeschränkungen gelten.
- Aufgrund des hohen Wettbewerbsdrucks in der Branche müssen öffentliche Stellen die Anfangsfinanzierung übernehmen und potenzielle Teilnehmer am neuen logistischen System unterstützen. Der Finanzplan sollte innerhalb eines angemessenen Zeitrahmens tragfähig sein.
- Für die Festlegung von Vorschriften ist die Organisation von Verhandlungen und Koordination von Treffen wichtig. Mit Hilfe eines von Zusammenarbeit geprägten Prozesses muss die Akzeptanz der Vorschriften unter den Transportunternehmen und anderen Akteuren gesichert werden. Daher muss ein langer Zeitraum für die Koordination, Zusammenarbeit und für Verhandlungen veranschlagt werden.
- Wie bei allen anderen Maßnahmen auch muss eine geeignete Auswirkungs- und Prozessevaluierung von Anfang an geplant sein, um Fortschritte zu überwachen und Informationsrichtlinien umzusetzen.

Wichtige Personengruppen bzw. Organisationen

INTERESSENGRUPPEN

Für die Sicherung des Erfolgs der Maßnahmen ist die Einbindung der unterschiedlichen Interessengruppen entscheidend, z. B. durch:

- Beratungen und Workshops, um Spediteure und Frachtunternehmen in die Lokalpolitik einzubinden – hauptsächlich auf freiwilliger Basis. Die geringe Akzeptanz durch diese Interessengruppe stellt das höchste Risiko für den Erfolg der Maßnahme dar. Ihre Anforderungen und Erwartungen müssen daher sorgsam berücksichtigt werden. Ihre Integration in einen Lenkungsausschuss, an dem Mitarbeiter der Stadtverwaltung teilnehmen, sowie die Einrichtung eines Mediationsverfahrens sind zu empfehlen. Im Fall von Hafenstädten ist die Zusammenarbeit mit dem Hafenmanagement wichtig, das die Güterverteilung und Lagerkapazitäten überwacht, welche möglicherweise ohne Kapitalinvestitionen verwendet werden können.
- Lokale Unternehmensverbände, in denen Geschäftsinhaber, Händler, Restaurantbesitzer und andere Akteure organisiert sind, sollten integriert werden. In der Regel haben sie gegen die Wahl der Lieferkette nichts einzuwenden, wenn dadurch die Preise für sie nicht steigen.





- Lokale und regionale Politiker und Verwaltungsstellen, Umweltverbände und Besucher der entsprechenden Gebiete sollten eingebunden werden.
- Privatwirtschaftliche Unternehmen (z. B. kleine und mittelgroße im Nahrungsmittelsektor tätige Unternehmen aus der Umgebung) können in die Entwicklung von logistischen Systemen eingebunden werden, da sie von den neuen Mitteln profitieren.
- Einwohner sollten ebenso wie Interessengruppen berücksichtigt werden. Eine gute Strategie besteht darin, den Einwohnern ein Image von „Innovation und Verantwortlichkeit“ zu vermitteln, um die Akzeptanz der Maßnahme und die öffentliche Unterstützung zu stärken. Es könnten z. B. eine Charta für Lieferungen und eine Plakette für Unternehmen, die an der Initiative teilnehmen, eingeführt werden. Außerdem kann Medien- und Werbematerial für die Information der Einwohner verwendet werden.

WICHTIGSTE PROJEKTPARTNER

Partner mit folgenden Kompetenzen sind ausschlaggebend für den Erfolg und müssen in den Umsetzungsprozess der Güterverteil- und Logistikmaßnahmen eingebunden werden:

Entscheidungskompetenz und Betrieb

In vielen Fällen sollte definiert werden, welche Entscheidungen getroffen werden müssen und wer dafür zuständig ist, die Maßnahmenumsetzung voranzutreiben. Lokale Verwaltungsstellen wie Stadträte oder für Verkehr und Umwelt zuständige Abteilungen stoßen Maßnahmen an, die mit Gütertransport zusammenhängen. Eine Stadt kann innerstädtischen Gütertransport durch die Einrichtung eines Güterverteilzentrums organisieren. Für das Zentrumsmanagement sollte jedoch ein privatwirtschaftliches Logistikunternehmen ausgewählt werden.

Wichtige Partner sind die größten Transportunternehmen und lokale Geschäftsinhaber, die oftmals durch die Handelskammer vertreten werden. Ihre Teilnahme und Einhaltung der neuen Maßnahme fördert den Erfolg der Umsetzung.

Finanzierung

Die Erfahrungen haben gezeigt, dass für die Maßnahmen Anfangsinvestitionen durch lokale Verwaltungsstellen notwendig sind. Ziel sollte es jedoch sein, dass diese Maßnahmen sich nach der Anfangsphase selbst tragen.

Andere

Für Machbarkeitsstudien, die Sammlung lokaler Daten und Ergebnisevaluierung der Maßnahme ist es sinnvoll, wenn der Maßnahmenleiter Unterstützung von Universitäten oder anderen Forschungsinstituten erhält.



DPD Dynamic Parcel Distribution GmbH & Co. KG





Auflistung praktischer Beispiele aus CIVITAS II

Im Rahmen von CIVITAS II haben sechs Städte Maßnahmen für nachhaltige Logistik und Güterverteilung umgesetzt:

Burgos (Spanien): Neue Methoden für Güterverteilung

La Rochelle (Frankreich): Strategische Erweiterung der städtischen Logistik, mit Warendistribution verbundene Kundendienste, Entwicklung von Partnerschaften mit Logistikbetrieben

Malmö (Schweden): Unterstützung für Lieferwagenfahrer

Norwich (Vereinigtes Königreich): Angepasster Verkehrs- und Reiseinformationsdienst für Frachtbetriebe, Warenlieferung an Park&Ride-Standorte und Umladezentren

Preston (Vereinigtes Königreich): Stadtlogistikpartnerschaften und strategische Planung und Frachtstreckenführung, Beschilderung etc.

Venedig (Italien): Umweltfreundliche städtische Logistik



DPD Dynamic Parcel Distribution GmbH & Co. KG

WEITERE INFORMATIONEN FINDEN SIE UNTER WWW.CIVITAS.EU

Die CIVITAS-Website bietet **Informationen** zu Neuigkeiten und **Veranstaltungen** im Zusammenhang mit CIVITAS, einen Überblick über alle **CIVITAS-Projekte** und **CIVITAS-Städte** und enthält **Kontaktinformationen** von über 600 Personen, die im Rahmen von CIVITAS tätig sind.

Ferner können Sie sich umfassend über die **mehr als 650 innovativen Vorzeigeprojekte** aus den CIVITAS-Teilnehmerstädten informieren.

Besuchen Sie die CIVITAS-Website. Dort finden Sie **vorbildliche Beispiele** für aktuelle Maßnahmen für nachhaltigen städtischen Verkehr. Wenn eine der Ideen zu Ihrer Stadt passt, oder wenn Sie an weiteren Informationen interessiert sind, können Sie mit der für die Maßnahme zuständigen Person in Kontakt treten.



Kontakt

CIVITAS Sekretariat
C/o The Regional Environmental Center
for Central and Eastern Europe (REC)
Ady Endre út 9-11, 2000 Szentendre
HUNGARY

E-mail: secretariat@civitas.eu
Tel: +36 26 504046, Fax: +36 26 311294



THE CIVITAS INITIATIVE
IS CO-FINANCED BY THE
EUROPEAN UNION

Herausgeber: CIVITAS GUARD – Evaluierung, Überwachung und Informationsverbreitung für CIVITAS II. **Verfasser:** Institute for Transport Studies, University of Natural Resources and Applied Life Sciences (BOKU), Vienna **Layout:** FGM-AMOR – Austrian Mobility Research. **Quellennachweise:** Alle Fotos werden von den CIVITAS-Teilnehmerstädten und dem CIVITAS GUARD-Team bereitgestellt, es sei denn es existiert ein anderslautender Vermerk, und die Reproduktion in dieser Veröffentlichung ist genehmigt. Bereitgestellte Zahlen und Werte basieren hauptsächlich auf den durch die Teilnehmerstädte mitgeteilten Ergebnissen der CIVITAS-Demonstrationsprojekte. An geeigneten Stellen wurden Informationen aus weiterführender Literatur verwendet. **Ausgabe 2010.** Gedruckt in Österreich.

Weder die Europäische Kommission noch jegliche im Auftrag der Kommission handelnde Person ist für jedwede Verwendung von Informationen verantwortlich, die in dieser Publikation enthalten sind. Die in dieser Publikation ausgedrückten Ansichten wurden von der Kommission weder angenommen noch genehmigt und sollten nicht als Erklärung der Ansichten der Kommission betrachtet werden.

Die CIVITAS Initiative wird vom Bereich Energie und Verkehr des gemeinschaftlichen Rahmenprogramms für Forschung und technologische Entwicklung kofinanziert.