

## Liebe Leserin, Lieber Leser,

der Transport von Gütern hat einen signifikanten Einfluss auf Umwelt, Lebensqualität, Verkehrssicherheit und Attraktivität einer Stadt - und beeinflusst damit Entscheidungen der Einwohner, ob sie nun zu Fuß, mit dem Fahrrad oder dem Auto unterwegs sind. Mobilitätsmanagement bringt viele Akteure zusammen und ist ein unverzichtbarer Bestandteil intelligenter Logistik. Wir helfen Ihnen, jene Mobilitätsmanagement-Tools zu finden, die es Städten ermöglichen, Logistik intelligent und nachhaltig zu gestalten.

Dieses e-Update wurde in Zusammenarbeit mit dem [Projekt SMARTSET](#) (2013-2016) erstellt.

## Intelligente Logistik: eine urbane Herausforderung



Quelle: [www.eltis.org](http://www.eltis.org)

Güterverkehr und Logistik umfassen viele verschiedene Dienste und Sektoren, wie zum Beispiel die Versorgung des Einzelhandels, Paket- und Kurierdienste, Ver- und Entsorgungskette von Baustellen oder die Hausmüllsammlung. Jeder davon hat eigene Eigenschaften und stellt spezifische Anforderungen. Die Anforderungen an den urbanen Güterverkehr haben sich wegen der steigenden Bevölkerung in städtischen Gebieten erhöht, einhergehend mit einer zunehmenden Spezialisierung der urbanen und wirtschaftlichen Systeme sowie einer globalen Aufteilung der Produktion und des damit verbundenen Güterverkehrs. In städtischen Gebieten werden bis zu 20% des Verkehrs und 50% der Treibhausgasemissionen durch Güterverkehr erzeugt.

Viele verschiedene Akteure sind am städtischen Güterverkehr beteiligt: Stadtverwaltungen, Anwohner, Besucher, Touristen, Hersteller, Transporteure, Empfänger von Waren (sowohl Einzelhandel als auch Kunden) und Verkehrsunternehmen. Ihre Interessen können sehr unterschiedlich sein und somit können typische MM-Maßnahmen wie Bewusstseinsbildung, Anreize und Dialog sehr hilfreich sein, um die Verteilungseffizienz zu verbessern und somit eine Win-Win-Situation für alle Beteiligten zu schaffen.

## Lokale Güterverkehrsnetzwerke



Quelle: [www.eltis.org](http://www.eltis.org)

Ein lokales Netzwerk etabliert regelmäßigen Austausch und Gespräche zwischen allen Beteiligten.

- Die Stadt [Laibach \(Slowenien\)](#) führte die [CIVITAS ELAN](#) Städte bei der Festlegung ihrer eigenen lokalen Güterverkehrsnetzwerke an. In jeder Stadt wurde die aktive Teilnahme am Netzwerk durch ein Memorandum of Understanding zwischen den Mitgliedern vereinbart.
- Dennoch hatten die [CIVITAS](#) Städte [Norwich \(VK\)](#) und [Brighton and Hove \(VK\)](#) zu kämpfen, Frächter und Lieferanten zu motivieren, an regelmäßigen Treffen teilzunehmen.
- Manchmal braucht es einen konkreten Interessenkonflikt oder eine gemeinsame Herausforderung zu meistern und alle Beteiligten an einen Tisch zu bringen. In [Rotterdam \(Niederlande\)](#) stieß die Absicht der Stadt, zeitliche Zufahrtsbeschränkungen einzuführen, auf heftigen Widerstand aus dem Frachtsektor und anderer Interessengruppen. Aber dieser Konflikt führte letztendlich zu einer konstruktiven Zusammenarbeit, die die Grundlage für weitere Schritte in Richtung Umweltzonen und sauberer Fahrzeuge bildete.
- In London gaben die Olympischen Spiele 2012 der Zusammenarbeit und positivem Engagement einen enormen Schub und führten zur Einrichtung eines [Forums Güterverkehr](#), das sich weiterhin zweimal im Jahr trifft, um auf diesen positiven Erfahrungen aufzubauen und ein [Güterverkehrsmemorandum](#) zu verabschieden.

- Lokale Güterverkehrsnetzwerke sind auch die perfekte Plattform für die Erstellung partizipativer und strategischer Frachtpläne für die Stadt (z.B. den [London Güterverkehrsplan](#)), die im Idealfall ein Teil nachhaltiger urbaner Mobilitätspläne (SUMP) sind.

## Liefer- und Versorgungspläne



Quelle: [www.civitas.eu](http://www.civitas.eu)

Auf der Ebene einzelner Unternehmen, können die Stadtregierungen [Liefer- und Versorgungspläne](#) (Delivery and Servicing Plans - DSPs) fördern. Transport for London (Londons Verkehrsbetriebe) hat einen solchen [Plan für eines seiner eigenen Gebäude](#) umgesetzt und erzielte eine Verringerung der Lieferungen um 20 bis 40%. Dazu auf ihrer Website: "Im Wesentlichen verbessert ein DSP Sicherheit, Effizienz und Zuverlässigkeit der Lieferungen. Weiters werden unnötige Fahrten und Lieferungen vermieden sowie jene Fahrten herausgefunden, die durch nachhaltigere Modi ersetzt werden können, Staus vermieden und Umweltauswirkungen der Gütermobilität minimiert. DSPs umfassen eine Reihe von Maßnahmen, einschließlich Reduktion von Lieferfahrten, Bündelung von Lieferungen sowie vermehrte Lieferaktivitäten außerhalb der Stoßzeiten."

## Online-Einkäufen und Abholstellen



Bei Hauszustellungen können mehrfache Zustellversuche mittels automatisierter Abholstellen, wie z.B. dem [LP EXPRESS Service](#) in Litauen oder der [DHL Paketstationen](#) in Deutschland, vermieden werden. Mit ihrer [Post Empfangsbox](#) macht es die Österreichische Post sogar möglich, Pakete nach Hause zu liefern, auch wenn der Empfänger nicht anwesend ist, wodurch mehrere Zustellversuche oder die Notwendigkeit, die Lieferung an eine Abholstelle zu senden und von dort wieder abzuholen, vermieden werden.

Allerdings ist es ratsam, darüber nachzudenken, ob man Bewohner einer Stadt zu Online-Einkäufen ermutigen soll. Studien der [Universität Newcastle \(VK\)](#) und der [Universität Göttingen](#) zeigen, dass eine gewisse Distanz zwischen Wohnung und Geschäft oder ein bestimmtes Produktvolumen erforderlich ist, um Online-Shopping nachhaltiger als das Einkaufen im Geschäft zu machen.

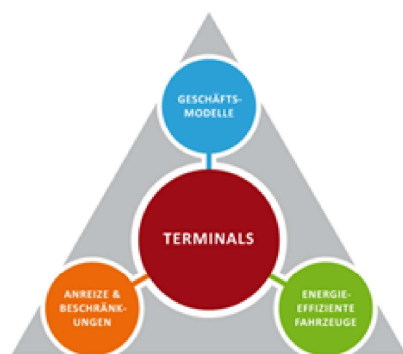
## Das Projekt SMARTSET



[SMARTSET](#) soll zeigen, wie Güterverkehr in europäischen Städten und Regionen energieeffizienter und nachhaltiger gestaltet werden kann, u.a. durch eine bessere Nutzung von (urbanen) Güterverteilungszentren sowohl für Langstreckentransporte als auch für die "letzte Meile".

SMARTSET ist in drei Kernaspekte gegliedert:

- Marktorientierte Geschäftsmodelle für brauchbare und selbsterhaltende Terminals.
- Anreize und Vorschriften, die zu energieeffizienterem urbanen Güterverkehr führen.
- Erleichterte Nutzung intermodalen Verkehrs sowie sauberer und energieeffizienter Fahrzeuge für die letzte Meile.



Auf das Bild klicken zum Vergrößern.

An acht Anwendungsgebieten wird an diesen Zielen gearbeitet: [Stadt Berlin](#) (Deutschland), [Stadt Forlì](#) (Italien), [Stadt Göteborg](#) (Schweden), [Stadt Graz](#) (Österreich), [Stadt Rom](#) (Italien), [Stadt Sundsvall](#) (Schweden), der [Universität Newcastle](#) (Vereinigtes Königreich) und [Interporto Padova SpA](#) (Italien). Es werden lokale Güterverkehrsnetzwerke aufgebaut, in denen Organisationen und Stellen zusammenarbeiten, die signifikante Verbesserungen beim nachhaltigen städtischen Güterverkehr bewirken können. SMARTSET schafft in diesen Ländern auch Netzwerke auf nationaler Ebene sowie ein europäisches Netzwerk für interessierten Städte und Regionen sowie Entscheidungsträger auf EU-Ebene. Lesen Sie mehr über diese Netzwerke auf der [SMARTSET Website](#) oder im [SMARTSET Netzwerk Kooperationsplan](#).

## Aufbau nachhaltiger Geschäftsmodelle in SMARTSET



Quelle: www.eltis.org

SMARTSET Geschäftsmodelle sind so konzipiert, dass sie mehrere Barrieren am Weg zu intelligenter Logistik überwinden können:

- Scheitern brauchbarer Tarife und Kosten nach dem Ende der finanziellen Förderungen durch die öffentliche Hand;
- Mangelnde Durchsetzung von Regulierungssystemen für die Demoprojekte;
- Nicht optimale Lage städtischer Güterverteilungszentren;
- mangelndes Engagement relevanter Stakeholder in der Transportkette wie z.B. große Speditionen und Kurierdienste.

Die Städte werden die Entwicklung ihrer Geschäftsmodelle mit der Einrichtung eines lokalen Güterverkehrsnetzwerkes beginnen. Diese werden aus Beamten, Vertretern von Wirtschaftsorganisationen und Frächtern zusammengesetzt. Neun Geschäftsmodellbausteine - die die vier Hauptbereiche eines Unternehmens: Kunden, Angebot, Infrastruktur und finanzielle Tragfähigkeit - umschließen, bilden die Grundlage für das Geschäftsmodell -Konzept (siehe [kleinräumige Anwendungen - Aktionsplan und Leitfaden für Demonstratoren für den Start und die Organisation von Geschäftsmodellen](#)).

## Städtische Güterverteilungszentren



Quelle: www.civitas.eu

Es ist schwierig, Güterverteilungszentren lebensfähig zu gestalten, wenn sie aus einer Top-Down-Perspektive City-Logistik eingerichtet wurden (siehe diesen [Bericht der Universität Newcastle](#)), und es muss einen klaren Vorteil für Unternehmen und Verkehrsunternehmen, sich zu beteiligen.

- Für SMARTSET Partner [Interporto Padova](#), ein großes Logistikzentrum in Italien, ist ihr "Letzte Meile City-Logistikservice" unter Verwendung von Erdgas- und Elektrofahrzeugen ein solcher Vorteil, und sie bieten es an alle Transportunternehmen an.
- Dennoch haben sowohl die Städte [Göteborg \(Schweden\)](#) als auch [Utrecht \(Niederlande\)](#) Startschwierigkeiten, lokale Unternehmen und Einzelhändler von der Sinnhaftigkeit zu überzeugen, sich am lokalen Güterverteilungszentrum zu beteiligen.
- Die Stadt [Parma, Italien](#), stellte Betreibern vor die Wahl: entweder sie akkreditieren ihre eigenen Fahrzeuge nach einer Reihe von Nachhaltigkeitskriterien, um in die Stadt liefern zu dürfen, oder sie geben ihre Ware an das städtische Güterverteilungszentrum, von wo aus die Güter dann logistisch optimiert in die Stadt geliefert werden.
- In [Norwich \(VK\)](#) wurden Fahrzeugen, die vom zentralen Umschlagplatz kommen, ein besonderes Vorrecht eingeräumt: sie dürfen die Busspuren benutzen, was zu einer durchschnittlichen Zeitersparnis von 1,8 Minuten in Stoßzeiten führt.
- In [Graz \(Österreich\)](#) wurden jene Container, die zur Belieferung des größten Einkaufszentrums im Stadtzentrum verwendet wurden, auch zum Abfallabtransport verwendet. Es gab Anreize für die Teilnahme an dem Programm, z.B. spezielle Lieferzeiten.
- Besonders herausfordernd ist die logistisch optimierte Vertrieb von Frischprodukten wie Nahrungsmittel und Getränken, die mehrmals pro Woche geliefert werden, um ihre Frische zu gewährleisten. In [Borlänge, Schweden](#) wurden die Lebensmittellieferungen an Schulen, Kindergärten sowie soziale Einrichtungen für Erwachsene den einzelnen Lieferanten abgenommen und in einem Verteilungszentrum gebündelt.
- Die Stadt Brüssel (Belgien) investierte in einen [zentralen Handelsplatz für Frischprodukte](#). Obwohl es nicht leicht war, diesen in einer Weise zu organisieren, dass sowohl die Interessen der Großhändler als auch der kleinen Einzelhändler berücksichtigt werden konnten, ist er jetzt selbsttragend.



Quelle: www.civitas.eu

## Information, Bewusstseinsbildung, Anreize

SMARTSET's [Überblick über die aktuellen Anreize und Vorschriften](#) empfiehlt, dass Anreize und Vorschriften Hand in Hand gehen sollten, um den größtmöglichen Effekt zu erzielen. Information und Bewusstseinsbildungsinitiativen für Geschäfte und Verkehrsunternehmen können City-Logistik effizienter und nachhaltiger gestalten:





Foto von Mikael Colville-Andersen – Quelle: [www.cyclelogistics.eu](http://www.cyclelogistics.eu)



Quelle: [www.eltis.org](http://www.eltis.org)



Quelle: [www.eltis.org](http://www.eltis.org)

- Eine neue kommunale Mobilitätszentrale in Göteborg hat kostenlose Beratung für Unternehmen zu verfügbaren Transportalternativen angeboten und wie man durch die Bündelung von Büromaterialbestellungen den Lieferverkehr reduziert. Die Unternehmen verringerten die Häufigkeit der Lieferungen um bis zu 80 Prozent. Um die Maßnahme zu verstärken, stellte die Stadt zusätzliche **Zugangskriterien auf Basis von Fahrzeuglasten** auf und setzte Anreize für Lieferanten, Transportunternehmen und Einzelhändler sich zu koordinieren.
- In Belgien hat der flämische Verkehrsminister eine **Kampagne** gestartet, Unternehmen besser über die Leistungen von Fahrradkurierdiensten zu informieren, denn wie eine **flämische Studie** zeigt, haben Fahrradkurierdienste ein großes wirtschaftliches Potenzial.
- Eine sehr einfache und preiswerte Maßnahme um City-Logistik zu optimieren, ist das Verteilen detaillierter Informationen an Lieferanten. In **Winchester (VK)** wurden Güterverkehrskarten mit Routen, Zielen und Beschränkungen verteilt. Dieser Service wurde sehr geschätzt.
- Das EU-Projekt **Cyclelogistics** (2011-2014) stellte viele Maßnahmen zur Verkehrsverlagerung bei Kunden vor, einschließlich „**Kauf mit dem Fahrrad ein**“-Kampagnen; Informationen über Einkaufswagen, Fahrradanhänger, Fahrradtaschen und Lastenräder; gute Fahrradabstellplätze und andere Einrichtungen bei und in den Geschäften. Diese Arbeit wird im Rahmen eines neuen Projekts fortgeführt: CYCLELOGISTICS AHEAD sowie durch die **Cyclelogistics Föderation**.

Viele Pilotprojekte mit alternativen Fahrzeugen sollen auch an Lieferfirmen herangetragen werden, wie zB:

- Lastenräder für die Sammlung von Papierabfällen in **Bukarest, Rumänien**
- Ein kleines elektrisches **Nutzfahrzeug** für die Paketzustellung in Berlin, Deutschland
- Eine Straßenbahn für die Sammlung von Sperrmüll in **Zürich, Schweiz**.
- Boote für die Supermarktversorgung in **Paris**, oder das "**Bier-Boot**" in Utrecht zur Belieferung von Restaurants

## Weiterführende Literatur

- **Smartset Download-Center**
- **EU-Studie für den städtischen Güterverkehr (2012)**
- **UN Habitat (2013). Planung und Design für eine nachhaltige urbane Mobilität - Kapitel 4: Städtischer Güterverkehr**
- **CIVITAS (2010): Policy advice n° 5 Logistik und Güterverteilung**
- **EPOMM e-update (2012): e-update zu Fahrrad-Logistik**
- **Europäische Cyclelogistics Föderation**
- **SUGAR-Projekt (2011). City-Logistik Best Practices: Ein Handbuch für Behörden**
- **STRAIGHTSOL-Projekt (2014). Strategien und Maßnahmen für intelligentere städtischen Logistiklösungen**
- **ENCLOSE Projekt (2014): Elektromobilitäts-Flotten in der City-Logistik**
- **BESTFACT.net: Portal für Best Practices im Güterverkehr, Kontakte und Politiken**
- **BESTUFS-Projekt (2007). Praxisleitfaden für den städtischen Güterverkehr**
- **Weitere EU-Projekte zu Güterverkehr**

## Die nächsten Veranstaltungen

- **Stepping Stones Abschlusskonferenz - How to make Mobility Patterns more sustainable**

18-19 September 2014, Krakau, Polen  
[Registrierung](#) und [Konferenz Information](#)

- **MODUM Konferenz - Bau der Brücke von der Forschung zur nachhaltigen Stadtverkehrsmanagement**  
24 September 2014 - Nottingham, VK  
[www.modum-project.eu](http://www.modum-project.eu)
- **ENCLOSE Abschlusskonferenz**  
22 Oktober 2014 – Brüssel, Belgien  
[www.enclose.eu](http://www.enclose.eu)
- **Polis Konferenz**  
27.-28. November - Madrid, Spanien  
[www.polisnetwork.eu](http://www.polisnetwork.eu)

Für mehr Veranstaltungen besuchen Sie den [EPOMM Kalender](#).



[EODMM 2014](#)



[allinx](#)



[feedback](#)



[subscribe](#)



[unsubscribe](#)



[fullscreen](#)



[news archive](#)