

Januar 08

Praxisleitfaden für Spediteure, Logistikunternehmen, Verkehrs- und Stadtplaner

Städtischer Güterverkehr ist ein maßgeblicher Wirtschaftsfaktor, trägt zur Wettbewerbsfähigkeit einer Region bei und ist ein wichtiger Arbeitsgeber. Doch will der Standort Innenstadt mit Einkaufszentren auf der grünen Wiese mithalten, darf seine Attraktivität nicht unter Staus, Umweltbelastung und Lärm leiden. Daher gilt es, die häufig unterschiedlichen Interessen von Wirtschaft und Umweltschutzlobbys in Einklang zu bringen. Eine wichtige Unterstützung soll der BESTUFS-Praxisleitfaden bieten, der seit August 2007 erhältlich ist.

Der Praxisleitfaden für den städtischen Güterverkehr erscheint in 17 europäischen Sprachen. Der 84 Seiten starke Katalog voller Lösungsvorschläge und Praxisbeispiele richtet sich besonders an Spediteure, Logistikunternehmen, Verkehrs- und Stadtplaner. Zusammengestellt haben ihn die Experten vom Projekt BESTUFS (BEST Urban Freight Solutions), das von der PTV AG koordiniert und von der Europäischen Kommission (DG Transport und Energie) gefördert wird. Ziel des Projekts ist es, Lösungen im Bereich des städtischen Wirtschaftsverkehrs zu identifizieren, Erfolgsfaktoren und Problemfelder zu beschreiben und die Ergebnisse einer breiten Öffentlichkeit zugänglich zu machen. Damit will BESTUFS dazu beitragen, den städtischen Güterverkehr zu optimieren und Umweltbelastungen zu senken.

Im Rahmen von BESTUFS wurden Praxisbeispiele aus ganz Europa zusammengestellt. Sie sind mittlerweile in sechs so genannten Best Practice Handbooks auf Englisch erhältlich, die unterschiedliche Themenbereiche abdecken. Auf diesen Handbüchern basiert auch der Praxisleitfaden. Er bietet Unterstützung, um Maßnahmen zur Verbesserung der Warenflüsse im städtischen Gebiet zu entwickeln und transportbedingte Auswirkungen auf die Umwelt zu reduzieren. Dazu stellt er Ansatzpunkte zu drei Maßnahmenfeldern vor: Teil I beschäftigt sich mit Lieferzonen und Zugangsregelungen für Lieferfahrzeuge, Teil II stellt Lösungen für die Letzte Meile zusammen und Teil III widmet sich städtischen Sammel- und Verteilzentren.

„Unsere Experten in den verschiedenen europäischen Ländern haben eine Menge guter Ideen zur Optimierung des städtischen Güterverkehrs gesammelt. Damit die Lösungen in weiteren Städten Schule machen, gibt der Praxisleitfaden Anleitung, wie man sie selbst einführen kann“, erzählt Claudia Eichhorn

vom Koordinationsbüro BESTUFS bei PTV. „Natürlich sind die Lösungen nicht über Nacht entstanden. Spediteure, Logistikunternehmen und die Stadt müssen sich zusammensetzen und gemeinsam die passenden Maßnahmen erarbeiten.“

Zusammenarbeit von Behörden und freier Wirtschaft

Ein Beispiel hierfür sind die Güterverkehrsgremien in Großbritannien. Sie ermöglichen es städtischen Behörden, Unternehmen, Umweltgruppen, Bürgern und interessierten Gruppen, gemeinsam an der Lösung der Probleme im Güterverkehr zu arbeiten. Dadurch sollen die Bedingungen für einen umweltschonenden, sicheren und effizienten Güterverkehr geschaffen werden. Im Praxisleitfaden lässt sich genau nachlesen, welche Schritte zur Bildung eines Güterverkehrsgremiums nötig sind und wie ein solches erfolgreich arbeiten kann.

Derartige Gremien haben den Vorteil, dass genau diejenigen an einem Tisch sitzen, die einen direkten Einfluss auf die städtischen Logistikstrukturen und ihre Nachhaltigkeit haben: städtische Behörden und Transportfirmen. Und beide Seiten können einiges tun. Die Stadt kann ordnungspolitische Maßnahmen einführen, um Firmen einen Anreiz zu bieten, ihr Verhalten zu ändern. Als strategisch hilfreich erweisen sich etwa Verbesserungen der Beschilderung und Informationsbereitstellung, Änderungen der Zugangsbestimmungen sowie der Be- und Entladeregelungen, Verkehrsmanagement, Infrastrukturmaßnahmen oder auch Straßenbenutzungsgebühren. Ein Unternehmen hat ebenfalls verschiedene Möglichkeiten: Es kann Transporte bündeln, um Fahrzeuge besser auszulasten, Software zur Routen- und Tourenoptimierung einsetzen und Fahrzeuge mit geringem Kraftstoffverbrauch oder auch eine optimierte Kommunikation zwischen Versender, Transporteur und Empfänger – um nur einige zu nennen. Solche Maßnahmen sind nicht nur umweltfreundlicher und sozialverträglicher, sie haben auch einen Mehrwert für die Unternehmen, die sich dadurch besser am Markt positionieren und effizienter arbeiten können.

Bewährte Lösungen aus der Praxis

Viele europäische Städte haben bereits mit Erfolg Konzepte zur Entlastung des Lieferverkehrs in der Innenstadt umgesetzt. In Aalborg, Dänemark, wurden in einer engen Fußgängerzone Be- und Entladezonen eingerichtet. In jeder dieser Zonen können mehrere Fahrzeuge abgestellt werden, damit lassen sich Verkehrsbehinderungen besonders während der Lieferzeiten am Morgen vermeiden. Die Gewerbetreibenden vor Ort warten zudem bis nach elf Uhr damit Schilder aufzustellen und ihre Markisen auszufahren.

Das PIEK-Programm in den Niederlanden (von englisch „peak“ wie in „peak noise“ für „Lärmspitze“) befasst sich mit der Verbesserung der Bedingungen der Nachtbelieferung. Damit ist die Belieferung von Läden in der Innenstadt während der Morgen-, Nacht- und Abendstunden gemeint. Typische Zeiten sind zwischen 22 und 6 Uhr, wenn die Stadt noch ruhig und inaktiv ist. In mehreren Städten (z. B. Barcelona,

Dublin) wurden erfolgreiche Versuche durchgeführt, wobei sich für die Belieferungen nachts die Anzahl der Fahrzeuge reduzieren lässt. Allerdings müssen Lärmbelastigungen für die Anwohner unbedingt vermieden werden, da die Nachtbelieferung nur dann auf Akzeptanz stößt.

Untersuchungen zeigen, dass die für die Nacht geltenden Grenzwerte von 60 bzw. 65 dB(A) oft durch die Be- und Entladevorgänge überschritten werden. Um diesem Problem entgegen zu wirken, wurden per Gesetz strikte Lärmgrenzwerte für den durch das Be- und Entladen verursachten Lärm festgelegt. Die holländische Regierung arbeitet dabei mit dem PIEK-Programm zusammen, damit technische Lösungen und Equipment für den Markt entwickelt und so die Lärmgrenzwerte eingehalten werden. Viel versprechend sind lärmoptimierte Be- und Entladerampen, leise Lieferfahrzeuge und Lkws, leise Kühlaggregate, leise Gabelstapler, geräuscharme Rollcontainer, Stapler und Hubwagen, geräuscharme Einkaufswagen sowie Elektroantrieb oder eine Kombination aus Elektroantrieb und Diesel- bzw. Gasantrieb.

Die Abholfilialen von Kiala in Belgien, Luxemburg, Frankreich und bald auch in Großbritannien zielen auf die Lösung des Problems der Letzten Meile. Die Kunden können ihre Pakete aus einem Schließfach bei einer der Kiala-Filialen in ihrer Nähe abholen und übernehmen somit selbst den letzten Teil der Transportkette. Auf diese Weise werden vergebliche Zustellversuche vermieden.

In Bordeaux entlasten lokale Sammel- und Verteilpunkte auf Stadtviertelebene den Verkehr. An den so genannten ELPs (Espace de livraison de proximité) werden die Waren auf Handwagen, Elektrofahrzeuge und Fahrräder umgeladen.

La Petite Reine in Paris setzt seit 2003 auf Dreiräder mit Elektrohilfsantrieb. Sie liefern im gesamten Stadtgebiet Lebensmittel, Blumen Päckchen und vieles mehr aus. Bislang sparten die Dreiräder bereits 156.248 Fahrzeugkilometer (Standard-Diesel) ein, das entspricht 43,3 Tonnen Rohöleinheit, 112 Tonnen CO₂, 1,43 Tonnen CO und 280 Kilo Nox.

Handlungsbedarf in europäischen Städten – von klein bis ganz groß

Die Erfahrung zeigt, dass es meist die Metropolen sind, die innovative Lösungen für den Wirtschaftsverkehr einführen. Denn sie verfügen über die notwendigen Ressourcen, um Unterstützung einzuholen, in Netzwerken zu partizipieren und Erfahrungen auszutauschen. Ein wichtiges Ziel von BESTUFS und dem Praxisleitfaden ist es daher, auch kleinen und mittleren Städten, die aus einer europäischen Perspektive betrachtet vergleichsweise isoliert dastehen, gleichberechtigten Zugang zu den Informationen zu ermöglichen.

Die Vielsprachigkeit stellt für einen Erfahrungsaustausch auf europäischer Eben häufig ein gravierendes Problem dar. Aus diesem Grunde wurde der Praxisleitfaden aus dem Englischen übersetzt, in insgesamt 17 europäischen Sprachen gedruckt und ergänzt damit die vorhandene englische Materialsammlung unter www.bestufs.net.

„Das war natürlich ein unglaublicher Aufwand, dafür zu sorgen, dass in allen Ländern zeitgleich der Praxisleitfaden zur Verfügung steht“, erinnert sich Claudia Eichhorn, die das ehrgeizige Übersetzungsprojekt koordiniert hat. „Aber ich denke, es hat sich gelohnt. Auf diese Weise können sich die Beteiligten in ihrer Landessprache informieren – dadurch machen wir es ihnen so einfach wie möglich, dass sich in europäischen Städten der Güterverkehr wieder bewegt.“

Hintergrundinformationen zu BESTUFS

Die europäische Coordination Action „BEST Urban Freight Solutions“ (BESTUFS) wird von der PTV AG koordiniert und von der Europäischen Kommission (DG Transport und Energie) gefördert. Das Projekt begann im Jahr 2000 und dauert noch bis Ende 2008. Das Budget beträgt 4,35 Millionen Euro. Ziel ist es, Lösungen im Bereich des städtischen Wirtschaftsverkehrs zu identifizieren, Erfolgsfaktoren bzw. Problemfelder zu beschreiben und die Ergebnisse einer breiten Öffentlichkeit zugänglich zu machen. Darüber hinaus koordiniert BESTUFS ein europäisches Netzwerk von Experten, Wissenschaftlern, Praktikern, Verbänden, Projekten, Stellen bei der Europäischen Kommission sowie von nationalen, regionalen und lokalen Verkehrs- bzw. Stadtplanungsbehörden und Transporteuren. Das BESTUFS-Team organisiert regelmäßig Workshops und Konferenzen in ganz Europa und berichtet über interessante Entwicklungen, Experimente und Ereignisse im Bereich städtischer Wirtschaftsverkehr – und das auf europäischer, nationaler, regionaler und lokaler Ebene. BESTUFS hat sich inzwischen bei Praktikern und Forschern einen Namen gemacht. Alle Ergebnisse sind unter www.bestufs.net frei zugänglich.

Zum BESTUFS-Konsortium gehören: PTV (Koordinator, Deutschland), NEWRAIL (Großbritannien), NEA (Niederlande), RappTrans (Schweiz), Transman (Ungarn), CDV (Tschechien), LET-ISH (Frankreich) und die University of Westminster (Großbritannien).

Den Praxisleitfaden für den städtischen Güterverkehr gibt es auf Englisch, Deutsch, Bulgarisch, Tschechisch, Dänisch, Niederländisch, Finnisch, Französisch, Griechisch, Ungarisch, Italienisch, Litauisch, Polnisch, Portugiesisch, Slowenisch, Spanisch und Schwedisch.

Bildmaterial



(Bestufs-Titel_D.jpg) Der BESTUFS-Praxisleitfaden für den städtischen Güterverkehr



(Bestufs_Map_Europe_4C.tif) Europäische Länder, die von BESTUFS abgedeckt werden



(Bestufs_Map_Worldwide_4C.tif) Außereuropäische Länder, die von BESTUFS abgedeckt werden



(Urban-Delivery.jpg) Für Lkws wird's in der Innenstadt oft eng



(ELP_Bordeaux.tif) ELP (Espace de livraison de proximité) – lokaler Sammel- und Verteilpunkt auf Stadtviertelebene in Bordeaux für eine umweltschonendere Innenstadtbefahrung



(Nachtbelieferung_4C) Stoßzeiten vermeiden durch Nachtbelieferung