Anforderungsanalyse Städte

Handbuch zur Entwicklung von Güterverkehrs- und Logistikkonzepten für Städte

Wien, Jänner 2015

Inhaltsverzeichnis

[1. Einleitung 3](#_Toc405545551)

[2. Startsitzung 6](#_Toc405545552)

[2.1. Vorbereitung der Startsitzung 6](#_Toc405545553)

[2.2. Ziele der Startsitzung 6](#_Toc405545554)

[2.3. Teilnehmende Personen 6](#_Toc405545555)

[2.4. Ablauf der Startsitzung 7](#_Toc405545556)

[2.5. Unterstützende Materialien und Methoden 9](#_Toc405545557)

[2.6. Ergebnisse der Startsitzung 9](#_Toc405545558)

[3. Stakeholder-Workshop 11](#_Toc405545559)

[3.1. Vorbereitung des Workshops 11](#_Toc405545560)

[3.2. Ziele des Workshops 11](#_Toc405545561)

[3.3. Teilnehmende Personen/ Organisationen 11](#_Toc405545562)

[3.4. Ablauf des Workshops 12](#_Toc405545563)

[3.5. Unterstützende Materialien und Methoden 14](#_Toc405545564)

[3.6. Ergebnisse des Workshops 15](#_Toc405545565)

[3.7. Aufgaben bis zur Strategiesitzung 15](#_Toc405545566)

[4. Strategiesitzung 16](#_Toc405545567)

[4.1. Vorbereitung der Strategiesitzung 16](#_Toc405545568)

[4.2. Ziele der Strategiesitzung 16](#_Toc405545569)

[4.3. Teilnehmende Personen 16](#_Toc405545570)

[4.4. Ablauf der Strategiesitzung 17](#_Toc405545571)

[4.5. Unterstützende Materialien und Methoden 18](#_Toc405545572)

[4.6. Ergebnisse der Strategiesitzung 18](#_Toc405545573)

[4.7. Nächste Schritte 19](#_Toc405545574)

[5. Anhänge 21](#_Toc405545575)

[5.1. Unterlagen für die Startsitzung 21](#_Toc405545576)

[5.2. Unterlagen für den Stakeholder-Workshop 48](#_Toc405545577)

[5.3. Unterlagen für die Strategiesitzung 82](#_Toc405545578)

[5.4. Anforderungsprofil für externe Partner für Coaching und Prozessbegleitung 86](#_Toc405545579)

[5.1. Abkürzungsverzeichnis 89](#_Toc405545583)

1. Einleitung

Mit dem Projekt Smart Urban Logistics werden Städte dazu motiviert, das **Thema Güterverkehr** aktiv aufzugreifen und eigene **Umsetzungsprojekte** dazu zu entwickeln. Dazu wird das vorliegende Prozessdesign zur Verfügung gestellt. Es soll den Städten helfen, das Thema Güterverkehr aufzugreifen und in der Stadt zu positionieren.

Der hier vorgestellte Prozess dient Städten dazu, **Entscheidungen über die Entwicklung und Umsetzung von Smart Urban Logistics-Projekten vorzubereiten**, so dass anschließend ein Projektantrag für ein Förderprogramm „Smart Urban Logistics“ (im Folgenden „SUL“) erstellt oder auch eine Projektentwicklung unabhängig von Förderprogrammen in Angriff genommen werden kann.

Es wird empfohlen, den gesamten Prozess durch eine **externe Beratung** sowohl inhaltlich als auch organisatorisch betreuen und moderieren zu lassen. Für die externen Beratungsleistungen wurde ein detailliertes Anforderungsprofil entwickelt. Den Städten steht aber auch die Option offen, auf die externe Beratung zu verzichten und die Abwicklung des Prozesses selbst in die Hand zu nehmen.

Die prozessverantwortliche Person kann demnach entweder jemand aus einem externen Beratungsteam sein oder eine dafür nominierte Person aus der Stadt, z. B. jemand aus der Stadtverwaltung oder der Politik. Dem/der Prozessverantwortlichen werden in der vorliegenden Unterlage **unterstützende Materialien zur Abwicklung des Prozesses** zur Verfügung gestellt. Dabei handelt es sich einerseits um umfangreiche inhaltliche Inputs wie etwa Themen-Factsheets, andererseits um Material zur Unterstützung des Kommunikationsprozesses, wie Tagesordnungsvorschläge, Protokollvorlagen u. ä.

Zentraler Angelpunkt des Kommunikationsprozesses ist ein **Stakeholder-Workshop,** in dem die relevanten VertreterInnen der Stadt gemeinsam mit identifizierten städtischen AkteurInnen und Interessensgruppen (Stakeholdern) das Thema Güterverkehr und mögliche Aktionen zur Verbesserung der Güterverkehrsabläufe in der Stadt diskutieren und weitere in Zukunft zu setzende Schritte erarbeiten und festlegen. Damit der Stakeholder-Workshop als Initialzündung erfolgreich sein kann, beinhaltet der Prozess auch eine vorbereitende **Startsitzung** und eine abschließende **Strategiesitzung** zur Festlegung der weiteren Vorgehensweise. Der Ablauf des Kommunikationsprozesses ist in der folgenden Abbildung dargestellt:



In der **Startsitzung** wird der Prozess durch die Stadt initiiert. Auslöser können aber auch güterverkehrsrelevante Probleme, Anliegen oder Ideen sein, mit denen andere AkteurInnen oder Interessensgruppen der Stadt an die Stadtverwaltung herantreten. Ein weiterer Anknüpfungspunkt besteht in parallel laufenden Verkehrs- oder Raumplanungsaktivitäten (bspw. Erstellung eines neuen Verkehrskonzeptes oder dergleichen).

An der Startsitzung nehmen Personen teil, welche die aus Sicht der jeweiligen Stadt relevanten Abteilungen der Stadtverwaltung (z.B. Wirtschaft, Verkehr, Energie und Klima, Umwelt) und allenfalls relevante stadtnahe Organisationen (z.B. Stadtmarketing) vertreten.

Bei der **Startsitzung**

* werden potenzielle güterverkehrsrelevante Themen diskutiert,
* wird ein Thema für eine mögliche Weiterbearbeitung ausgewählt (allenfalls auch mehrere Themen),
* werden die zu diesem Thema relevanten AkteurInnen und Interessensgruppen identifiziert.

Die Ergebnisse der Startsitzung liefern Grundlagen für den Stakeholder-Workshop, bei dem alle für den weiteren Prozess relevanten AkteurInnen und Interessensgruppen einbezogen werden sollen.

Beim **Stakeholder-Workshop** mit den relevanten AkteurInnen

* wird über machbare Lösungsvorschläge diskutiert,
* wird eine mögliche Beteiligung und Zusammenarbeit der AkteurInnen ausgelotet,
* werden offene, noch zu klärende Fragen erörtert,

In der abschließenden **Strategiesitzung**

* wird über die weitere Vorgangsweise entschieden,
* werden Aufgaben und Verantwortlichkeiten festgelegt,
* wird ein Arbeits- und Zeitplan beschlossen.

Die projektverantwortliche Person, d.h. entweder jemand aus dem externen Beratungsteam oder eine von der Stadt dafür nominierte Person, ist für die **Vorbereitung, Moderation und Nachbereitung der Sitzungen** verantwortlich: Einladung, Tagesordnung, Programm, Terminfestlegung, Reservierung und Vorbereitung der Sitzungsorte, Aussendung von Unterlagen an die TeilnehmerInnen, Bereitstellung von Tischvorlagen, Kommunikation mit Stakeholdern, Moderation der Veranstaltungen, Protokoll, Entscheidungsvorbereitung für EntscheidungsträgerInnen.

Der Kommunikationsprozess kann zu unterschiedlichen **Ergebnissen** führen, z. B.

* Initiierung einer Arbeitsgruppe zur Weiterentwicklung der im Prozess diskutierten Themen und Lösungsansätze
* Beschluss zur Umsetzung konkreter Maßnahmen, die rasch und einfach umgesetzt werden können
* Beschluss zur Ausarbeitung einer vertieften Machbarkeitsanalyse zum ausgewählten Thema und den andiskutierten Lösungsansätzen
* Beschluss zur Ausarbeitung eines konkreten Projektes, etwa in Form eines Projektantrages
* Integration des Themas in laufende oder geplante umfassendere Konzepte,
z. B. Stadtentwicklungsplan, Mobilitäts-/Verkehrskonzept, Innenstadtkonzept, Stadtteilkonzept, Stadtregionskonzept
* Startschuss zur Entwicklung einer umfassenden einzelprojektübergreifenden Güterverkehrsstrategie oder eines Güterverkehrskonzeptes, gegebenenfalls integriert in die Entwicklung eines Verkehrskonzeptes
* Entscheidung, dass das Thema Güterverkehr nicht weiter verfolgt wird, weil die diskutierten Lösungsansätze nicht machbar oder nicht zweckmäßig er­scheinen

Das im Folgenden vorgeschlagene Prozessdesign ist als Orientierung zu verstehen. Die konkrete Ausgestaltung, die Wahl der Methoden und die erreichbaren Ergebnisse sind vom individuellen Fall und den damit verbundenen prozeduralen und inhaltlichen Anforderungen abhängig.

1. Startsitzung
	1. Vorbereitung der Startsitzung

Zur Vorbereitung der Startsitzung ist es zweckmäßig, bestehende relevante Konzepte
(z. B. Verkehrskonzept, Stadtkernentwicklung etc.), laufende Prozesse (z. B. Stadtmar­keting, Beteiligungsprozesse) und güterverkehrsrelevante Daten und Informationen –

soweit verfügbar – zusammenzustellen.

* 1. Ziele der Startsitzung

Bei der Startsitzung soll inhaltlich Folgendes erreicht werden:

* Die Teilnehmenden machen sich mit der Thematik Smart Urban Logistics vertraut und gewinnen einen groben Überblick über die Bandbreite ver­schiedener Themen und Lösungsansätze (mit Hilfe der Themen-Factsheets).
* Die potenziellen Themen werden im Kontext der eigenen Stadt diskutiert, so dass ein Bild darüber entsteht, was für diese besonders relevant ist.
* Ein Thema wird für eine mögliche Weiterbearbeitung ausgewählt. Es kann allenfalls auch mehr als ein Thema ausgewählt werden. In diesem Fall soll der Prozess für alle ausgewählten Themen durchlaufen werden und ein Stakeholder-Workshop je Thema durchgeführt werden, da unterschiedliche Themen zumeist unterschiedliche Stakeholder ansprechen.
* Mit Hilfe einer Umwelt- und Stakeholder-Analyse werden die zum ausgewählten Thema relevanten AkteurInnen und Interessensgruppen identifiziert. Der Personenkreis, der zum Workshop eingeladen wird, wird festgelegt.
* Die Eckpunkte für den Workshop mit den relevanten AkteurInnen und Interessengruppen (Stakeholdern) werden festgelegt (Einladung, Termin, Ort, Programm).
	1. Teilnehmende Personen

An der Startsitzung nehmen teil:

* Personen, die die Stadt (insgesamt oder bezüglich relevanter Themenbereiche) auf der politischen Ebene vertreten, wie etwa Bürgermeister/Bürgermeisterin, Stadtrat/Stadträtin, Vorsitz eines politischen Ausschusses oder Arbeitskreises,
* Personen, die in der Stadtverwaltung, insbesondere in den Abteilungen bzw. Referaten für Wirtschaft, Verkehr, Energie und Klima, Umwelt eine leitende oder verantwortliche Funktion ausüben,
* allenfalls auch Personen, die themenrelevante stadtnahe Organisationen wie beispielsweise „Stadtmarketing“, „Stadtservice“ oder ähnliches vertreten.

Es wird empfohlen, dass die Gruppe der an der Startsitzung Teilnehmenden nicht größer als 10 Personen ist. Ein ausgewogenes Geschlechterverhältnis soll angestrebt werden, indem gezielt Frauen eingeladen werden.

Die Startsitzung wird von einer für die externe Beratung beauftragten Person geleitet. Falls die Möglichkeit der externen Beratung nicht wahrgenommen wird, ist die projekt­verantwortliche Person der Stadt für die Sitzungsleitung verantwortlich und wird allenfalls jemanden damit betrauen.

Die externe Beratung soll sich vor der Startsitzung mit der verkehrlichen, räumlichen und wirtschaftlichen Situation der Stadt auseinandersetzen, also etwa mit der Lage von Leitbetrieben, der vorhandenen örtlichen Konzentration von Handel und Gewerbe, der Funktion des Stadtkerns etc. Auch soll erhoben werden, welche Prozesse oder Planungen mit Relevanz für das Thema Verkehr in der Stadt gerade aktuell sind.

* 1. Ablauf der Startsitzung

Folgender Ablauf der Startsitzung wird vorgeschlagen:

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Tagesordnungs-punkt | Wer | Ergebnis | Dauer [min] | Unterlagen |
| 1 Begrüßung und Vorstellung der Teilnehmenden | Projektverantwort­liche(r) der Stadt, oder Verantwortliche(r) StadtpolitikerIn oder externe Beratung | Die Teilnehmenden kennen einander | 5 |  |
| 2 Tagesordnung und Sitzungs-ziele | Projektverantwort­liche(r) der Stadt oder externe Beratung | Die Teilnehmenden wissen, was sie erwartet. Die Sitzungsziele sind klar | 5 | TagesordnungVorliegendes ProzessdesignErgebnisformular |
| 3 Kurzvor­stellung Projekt und Prozess Smart Urban Logistics (SUL), Verständnis-fragen | Projektverantwort­liche(r) der Stadt oder externe BeratungAlle | Ziele und Themen von SUL sind klarKommunikations-prozess ist klar | 20 | Projektfolder, Themenübersicht |

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| 4 Sammlung von relevanten Themen aus der Sicht der Stadt | Projektverantwort­liche(r) der Stadt oder externe BeratungAlle | Klarheit, ob in der Stadt ein bevorzugtes Thema bereits existiertZuordnung in der Themenliste | 10[[1]](#footnote-1)bis30 | Themenübersicht |
| 5 Prüfung der Relevanz von SUL-Themen für die Stadt | Projektverantwort­liche(r) der Stadt oder externe BeratungAlle | Kennzeichnung von möglichen (weiteren) relevanten SUL-Themen | 101bis30 | ThemenübersichtBest Practices |
| 6 Auswahl des Themas und Kurzbeschrei-bung | AlleProjektverantwort­liche(r) der Stadt oder externe Beratung | Thema steht festAktuelle Situation, Motivation und Ziele sind umrissen | 30 | ErgebnisformularFactsheet zum Thema |
| Pause (optional) |  |  | 15 |  |
| 7 Identifizierung der relevanten Stakeholder | AlleProjektverantwort­liche(r) der Stadt oder externe Beratung | Liste der Organisationen/ Personen, die in den Prozess ein­gebunden werden sollen, liegt vor | 30 | StakeholderlisteUmweltanalyse (unterstützendes Dokument)Ergebnisformular |
| 8 Vorbereitung des Workshops | AlleProjektverantwort­liche(r) der Stadt oder externe Beratung | Klärung der Teilnehmenden, Organisation: Einladung, Zeit/Terminfindung, Ort, Programm, Aufgabenteilung | 30 | Prozessdesign |
| 9 Abschluss | Projektverantwort­liche(r) der Stadt oder externe Beratung | Zusammenfassung der ErgebnisseTermin und Verabschiedung | 5 | Ergebnisformular |

Insgesamt sollte die Sitzung nicht länger als drei Stunden dauern.

* 1. Unterstützende Materialien und Methoden

Zur Unterstützung der Sitzungsabwicklung sollen den Teilnehmenden vor der Sitzung folgende Materialien zur Verfügung gestellt werden (siehe Anhänge):

* Folder Smart Urban Logistics (SUL-Folder)
* Tagesordnung und Ziele der Startsitzung
* Liste „Mögliche Themen mit Verbesserungspotenzial“
* Themen-Factsheets T1 - T16

Bei der Sitzung selbst können folgende Materialien hilfreich sein:

* Tagesordnung als Tischvorlage und auf Flipchart
* SUL-Folder als Tischvorlage und als Power Point
* Anwesenheitsliste
* Liste „Mögliche Themen mit Verbesserungspotenzial“ als A0-Plakat und/oder als Tischvorlage
* Themen-Factsheets als Tischvorlage
* Best Practices zur Unterstützung für die Sitzungsleitung/Moderation
* Großformatiger Stadtplan
* Ergebnisformular als A0-Plakat und/oder als Tischvorlage
* Prozessdesign für den Workshop

Zur Unterstützung der Identifizierung der relevanten Stakeholder wird das methodische Instrumentarium der „Umwelt- und Stakeholder-Analyse“ empfohlen. Zur Durchführung einer solchen Analyse steht die gleichnamige Prozessbeilage zur Verfügung.

* 1. Ergebnisse der Startsitzung

Hauptergebnis der Startsitzung ist die Festlegung auf ein Thema des städtischen Güterverkehrs, das für die Stadt relevant ist und im Zuge des Kommunikationsprozesses diskutiert werden soll. Darüber hinaus steht nach der Sitzung fest, welche für das gewählte Thema relevanten städtischen AkteurInnen und Interessensgruppen zum Stakeholder-Workshop eingeladen werden. Falls mehrere Themen als relevant eingestuft werden, steht fest, ob ein Thema prioritär behandelt wird, ob themenübergreifend weitergearbeitet wird bzw. wie mit den als weniger prioritär eingestuften Themen weiter verfahren wird (z.B. Durchführung eines zweiten themenspezifischen Workshops).

Die Ergebnisse sowie die notwendigen Schritte zur Vorbereitung des Stakeholder-Workshops werden im Ergebnisformular von der prozessverantwortlichen Person der Stadt bzw. der externen Beratung dokumentiert:

* Gewähltes Thema samt städtischem Hintergrund und Ziele, die erreicht werden sollen
* Liste der einzuladenden Organisationen/Personen
* To-do-Liste zur Vorbereitung des Stakeholder-Workshops samt Zeitplan und Zuständigkeiten
* Relevante zusätzliche stadtspezifische Tagesordnungspunkte über die vorgeschlagene Tagesordnung (siehe Ergebnisformular) des Workshops hinaus

Falls in der Stadt ein politischer Beschluss für die Fortführung des Prozesses erforderlich ist, wird dieser von der prozessverantwortlichen Person vorbereitet.

1. Stakeholder-Workshop
	1. Vorbereitung des Workshops

Zur Vorbereitung des Workshops kann es zweckmäßig sein, mit ausgewählten besonders relevanten AkteurInnen Vorgespräche zu führen und/oder spezifische räumliche Situationen vor Ort genauer zu erheben.

* 1. Ziele des Workshops

Beim Workshop mit den AkteurInnen und Interessensgruppen (Stakeholdern) sollen folgende Ziele erreicht werden:

* Die teilnehmenden AkteurInnen und Interessensgruppen lernen die Möglichkeiten, die Smart Urban Logistics (SUL) bietet, kennen und nehmen diese als Chance für die Lösung von Problemen oder die Verbesserung von Güterverkehrsabläufen in der Stadt wahr.
* Das in der Startsitzung ausgewählte Thema bzw. die ausgewählten Themen und die Motive für die Themenauswahl werden vorgestellt.
* Die Sicht der Teilnehmenden auf das ausgewählte Thema wird abgefragt und dargestellt: Welche Ziele können durch die Bearbeitung des Themas erreicht werden, welche Chancen können genutzt werden, welche Veränderungen stellen eine Verbesserung dar?
* Lösungsansätze und Best Practices für das ausgewählte Thema wer­den vorgestellt, weiterentwickelt und hinsichtlich ihrer Machbarkeit disku­tiert, geeignete Lösungsansätze werden ausgewählt, offene Fragen, die nicht unmittelbar geklärt werden können, werden formu­liert.
* Das Interesse der Akteurinnen an einer Projektentwicklung, ihre Bereitschaft dazu etwas beizutragen und ihre Bedingungen für eine Beteiligung werden erkundet.
* Notwendige weitere Schritte werden definiert.
	1. Teilnehmende Personen/ Organisationen

Am Workshop sollten folgende Personen/Institutionen teilnehmen:

* Personen, die an der Startsitzung teilgenommen haben.
* Organisationen/Personen, die als relevante AkteurInnen und Interessensgruppen bei der Startsitzung identifiziert wurden und die für die in der Startsitzung identifizierten Themenbereich jedenfalls relevant sind. Es sollten vor allem jene Organisationen/Personen teilnehmen, von denen man ausgeht, dass sie die dem Vorhaben positiv oder zumindest konstruktiv gegenüberstehen.
* Moderation: Falls der Prozess nicht von einer externen Beratung begleitet wird, sollte sich eine Person ausschließlich der Moderation annehmen und keine inhaltlichen Beiträge übernehmen. Die prozessverantwortliche Person der Stadt sollte sich inhaltlich einbringen können und von Moderationsaufgaben befreit werden.
	1. Ablauf des Workshops

Im Folgenden wird ein Vorschlag für das Workshop-Programm vorgelegt. Ausgehend von den Ergebnissen der Startsitzung können zusätzliche stadtrelevante Tagesordnungspunkte aufgenommen werden.

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Programmpunkt | Wer | Ergebnis | Dauer [min] | Unterlagen |
| 1 Begrüßung und Vorstellung der Teilnehmenden | Verantwortliche(r) Stadtpolitiker(in)Projektverantwort­liche(r) der StadtAlle | Die Teilnehmenden kennen einander | 10 | Begrüßungs- plakat |
| 2 Programm und Workshopziele | Projektverantwort­liche(r) der Stadt oder externe Beratung | Die Teilnehmenden wissen, was sie erwartet. Die Sitzungsziele sind klar. | 5 | Programm als TischvorlageProgramm auf Flip Chart |
| 3 Kurzvorstellung Projekt und Prozess Smart Urban Logistics (SUL), Verständnis-fragen | Projektverantwort­liche(r) der Stadt oder externe Beratung | Ziele und Themen von SUL sind klar;Angebote des Förderprogramms sind bekannt;Kommunikations-prozess ist klar | 10 | Projektfolder, Power Point |
| 4 Bericht aus der Startsitzung, Er-läuterung der Themenauswahl | Projektverantwort-liche(r) der Stadt oder externe Beratung | Themenauswahl ist akzeptiertThema und Pro-blemlage ist klar | 20 | Liste Themen mit Verbes-serungspotenzial als A0-Plakat oder Power-Point |
| 5 Sammlung von Zielen und Chancen zum ausgewählten Thema aus Sicht der Teilneh-menden | Moderation | Ziele und Chancen liegen vor | 20 | Plakat, Kärtchen, Stifte |
| 6 Vorstellung der möglichen Lösungsansätze und Best Practices zum gewählten Thema | Projektverantwort­liche(r) der Stadt mit/oder externe Beratung | Mögliche Lösungs­ansätze und Best Practices stehen als Diskussionsgrund­lage zur Verfügung | 20 | Ergebnis-protokoll Start-sitzung;ListeLösungsansätze;Stadtplan; Daten & Fakten zum Thema/ Problem in der Stadt;Relevante Best- Practice-Beispiele |
| 7 Diskussion der Lösungsansätze Auswahl eines oder mehrerer Lösungsansatzes /Lösungsansätze | AlleInterne Moderation oder externe Beratung | Einschätzung zur Machbarkeit und Zweckmäßigkeit von Lösungsan­sätzen;Konkretisierte problem- und stadtangepasste Lösungsansätze;Offene Fragen, die noch geklärt werden müssen | 60 | Formular; Machbarkeits-kriterien sowie Liste Wirkungs-kriterien als Anhaltspunkt |
| Pause |  |  | 10 |  |
| 8 Realisierungs-schritte und Beteiligung bzw. Beiträge der Stakeholder | AlleInterne Moderation oder externe Beratung | Notwendige/ mögliche Beiträge von Stakeholdern (Know how, Umsetzung von Maßnahmen, etc.) sind geklärtBeteiligungsbereit­schaft ist ausgelotet | 20 | Ergebnisformular |
| 9 Weitere Vorgehensweise | AlleInterne Moderation oder externe Beratung | Notwendige nächste Schritte sind definiert | 20 | Ergebnisformular |
| 10 Abschluss | Projektverantwort­liche(r) der Stadt Interne Moderation oder externe Beratung | Zusammenfassung der Ergebnisse;Vereinbarung zur weiteren Kommunikation;Dank und Verabschiedung | 10 | Ergebnisformular |

Der Workshop sollte nicht länger als 3,5 Stunden dauern.

* 1. Unterstützende Materialien und Methoden

Die projektverantwortliche Person bereitet für den Workshop ein Set an relevanten Lösungsvorschlägen und Best-Practice-Beispielen vor. Basis dazu sind die Lösungsansatz-Factsheets und deren Zuordnung zu den Themen (siehe Themen-Factsheets) sowie die Best Practices (aus dem Best Practice Manual) und deren Zuordnung zu den Lösungs-ansätzen (siehe Lösungsansatz-Factsheets). Die Auswahl sollte darüber hinaus auf die aktuelle Situation der Stadt, die Diskussion in der Startsitzung, die Größe der Stadt und weitere relevante Faktoren Rücksicht nehmen.

Zur Unterstützung der Workshop-Abwicklung sollten den eingeladenen Personen folgende Materialien vor der Sitzung zur Verfügung gestellt werden (siehe Anhang):

* Einladungsschreiben
* Folder Smart Urban Logistics (SUL-Folder)
* Unterlagen von aktuellen Ausschreibungen für Förderungen
* Workshop-Programm
* Factsheet „Lösungsansätze“ zum ausgewählten Thema/Problem
* Best-Practice-Beispiele zu den relevanten Lösungsansätzen

Bei der Sitzung selbst können folgende Materialien hilfreich sein:

* Workshop-Programm als Tischvorlage und auf Flip Chart
* SUL-Folder als Tischvorlage und als Power Point
* Anwesenheitsliste
* Factsheet „Lösungsansätze“ zum ausgewählten Thema/Problem als Tisch­vorlage und Power Point
* Themenrelevante Best Practices als Tischvorlage und Power Point
* Großformatiger Stadtplan
* Ergebnisformular als A0-Plakat
* Plakate, Klebekärtchen und Stifte für die Abfrage von Zielen und Chancen
* Leere Plakate zum Dokumentieren von offenen Fragen, nächsten Schritten und Beteiligungsinteressen

* 1. Ergebnisse des Workshops

Folgende Ergebnisse sollten nach dem Stakeholder-Workshop vorliegen:

* Stimmungsbild, ob für das vorgeschlagene Thema/Problem Lösungsansätze entwickelbar und umsetzbar sind
* Eingrenzung der Lösungsansätze auf zweckmäßige und umsetzbare Maß­nahmen/Aktivitäten
* Liste an offenen Fragen, die für die Festlegung konkreter Schritte (Konzept­entwicklung, Projektentwicklung, Maßnahmenumsetzung) geklärt werden müssen.
* Identifizierung der notwendigen Beiträge von Stakeholdern zur Umsetzung der Workshop-Ergebnisse (welche Akteure übernehmen welche Aufgaben)
* Ausgefülltes Ergebnisformular, Organisation der Strategiesitzung (TeilnehmerInnen, Zeit, Ort)
	1. Aufgaben bis zur Strategiesitzung

Um in der Strategiesetzung die notwendigen Entscheidungen treffen zu können und die weiterfolgenden Schritte nach Abschluss des Kommunikationsprozesses festlegen zu können, sind folgende Aufgaben im Vorfeld der Strategiesitzung zu erledigen:

* Einschätzung zu den machbarkeits- und Wirkungskriterien (mit Hilfe der dazu vorliegenden Formulare zu den Wirkungskriterien und zur Machbarkeit
* Empfehlung für einen Beschluss bzw. die weitere Vorgangsweise, die in der Strategiesitzung zu diskutieren und zu beschließen ist
* Gegebenenfalls unternehmensinterne Abklärung der angebotenen Beiträge der Workshop-TeilnehmerInnen und Übermittlung der einer Beteiligungszusage an den Prozessleiter
1. Strategiesitzung
	1. Vorbereitung der Strategiesitzung

Wie in Kapitel 3.7 angeführt, kann es zur Vorbereitung der Strategiesitzung zweckmäßig sein, eine begründete Empfehlung für einen Beschluss bzw. die weitere Vorgangsweise auszuarbeiten, in der die Ergebnisse aus der Startsitzung und aus dem Workshop verarbeitet sind. Darin sollten Einschätzungen über die potenziellen Wirkungen und die Machbarkeit von Lösungsansätzen enthalten sein. Unter Umständen ist auch eine vertiefte Recherche zu einem relevanten Best-Practice-Beispiel hilfreich.

* 1. Ziele der Strategiesitzung

Bei der Strategiesitzung soll inhaltlich Folgendes erreicht werden:

* Auf Basis der Ergebnisse des Stakeholder-Workshops und der zusammen­fas­sen­den Bewertung durch die projektverantwortliche(n) Person(en) wird eine Empfehlung zur weiteren Vorgangsweise (an die politischen Ent­schei­dungs­trägerInnen) beschlossen.
* Bei einer Empfehlung zur Fortführung des Prozesses / Entwicklung eines Vorhabens / Ausarbeitung eines Projektantrags / Umsetzung von Maßnahmen werden Aufgaben und Verantwortlichkeiten festgelegt und ein Arbeits- und Zeitplan ausgearbeitet.
* Die mitwirkenden AkteurInnen bestätigen ihre Bereitschaft zur weiteren Mitwirkung.
	1. Teilnehmende Personen

An der Strategiesitzung nehmen folgende Personen teil

* Personen, die an der Startsitzung teilgenommen haben,
* Personen/Organisationen aus dem Kreis der Stakeholder, die sich am weiteren Prozess der Projektentwicklung und -umsetzung beteiligen.

* 1. Ablauf der Strategiesitzung

Folgender Ablauf der Strategiesitzung wird vorgeschlagen:

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Tagesordnungs-punkt | Wer | Ergebnis | Dauer [min] | Unterlagen |
| 1 Tagesordnung und Sitzungsziele | Projektverantwort­liche(r) der Stadt oder externe Beratung | Die Teilnehmenden wissen, was sie erwartet. Die Sitzungs­ziele sind klar | 5 | TagesordnungErgebnisformular |
| 2 Ergebnisse zu offenen Fragen und Bewertung allfälliger alter­nativer Lösungs­ansätze Verständnis­fragen und Diskussion | Projektverantwort­liche(r) der Stadt oder externe BeratungAlle | Offene Fragen sind so weit als möglich geklärtEinschränkung der Lösungsansätze ist möglich | 60 | Tischvorlage, Power Point, mündlicher Bericht |
| 3 Präsentation einer Emp-fehlung zur weiteren Vor-gehensweise inkl. Arbeits- und Zeitplan sowie Aufwands-abschätzung | Projektverantwort­liche(r) der Stadt oder externe Beratung | Vorschlag zur weiteren Vor-gehensweise ist klar, grobe Aufwandsab­schätzung liegt vor | 15 | Tischvorlage, Power Point |
| 4 Diskussion der weiteren Vorgehensweise | Alle | Präzisierte Empfehlungen zur weiteren Vorgehensweise und zum Arbeits- und Zeitplan | 60 | Ergebnisformular |
| 5 To dos, Termine, Abschluss | Projektverantwort­liche(r) der Stadt oder externe Beratung | To-do-Liste, Termine | 10 | Ergebnisformular |

Die Sitzung sollte nicht länger als 2 bis 3 Stunden dauern.

* 1. Unterstützende Materialien und Methoden

Zur Unterstützung der Sitzungsabwicklung sollten vor der Sitzung den Teilnehmenden folgende Materialien zur Verfügung gestellt werden:

* Tagesordnung der Strategiesitzung
* Punktation zu offenen Fragen und Bewertung etwaiger alternativer Lösungsan­sätze aus dem Stakeholder-Workshop
* Empfehlung zur weiteren Vorgehensweise mit Arbeits- und Zeitplan sowie eine grobe Aufwandsabschätzung für die nächsten Schritte

Die Phase zwischen dem Stakeholder-Workshop und der Strategiesitzung erfordert eine fallspezifische inhaltliche Vorbereitung. Dabei muss man sich auf die zentralen Punkte beschränken, die für eine Grundsatzentscheidung zur weiteren Vorgehensweise erforder­lich sind.

In Abhängigkeit des zentralen Ergebnisses des Workshops (siehe Kapitel 3.5) sind

* entweder Unterlagen zur Spezifizierung vertiefender Analysen oder
* anhand der Machbarkeitskriterien (siehe Formular dazu) entsprechende Informationen zur ersten Einschätzung bezüglich kritischer (Erfolgs)Faktoren bzw.
* die Formulierung konkreter Fragen, die in einer dem Prozess anschließenden vertieften Projektentwicklung zu beantworten sind,

aufzubereiten.

* 1. Ergebnisse der Strategiesitzung

Folgende Ergebnisse sollten nach der Strategiesitzung vorliegen:

* Empfehlungen an oder wenn möglich Entscheidung durch die relevanten EntscheidungsträgerInnen zur weiteren Vorgangsweise mit Arbeits- und Zeitplan sowie Verantwortlichkeiten und grober Aufwandsabschätzung,
* Rollenaufteilung und Festlegung der Beiträge durch die relevanten AkteurInnen.
	1. Nächste Schritte

Die folgende Auflistung gibt nochmals Hinweise zu möglichen Ergebnissen bzw. zu den möglichen nächsten Schritten nach Abschluss des Kommunikationsprozesses. Die tatsächlich notwendigen nächsten Schritte hängen aber sehr stark vom konkreten Ergebnis im individuellen Fall ab.

* Initiierung einer Arbeitsgruppe zur Weiterentwicklung der im Prozess diskutierten Themen und Lösungsansätze
* Bestimmung einer/s Arbeitsgruppenverantwortlichen
* Listung potenzieller TeilnehmerInnen
* Fixierung eines Startermins mit entsprechender Agenda
* Skizzierung des Ziels und eines Zeitplans bis zur Zielerreichung
* Beschluss zur Umsetzung konkreter Maßnahmen, die rasch und einfach umgesetzt werden können
* Bestimmung einer/s Umsetzungsverantwortlichen
* Bestimmung der bei der Umsetzung mitwirkenden Personen/Institutionen/ Unternehmen
* Erstellung eines Finanzierungsplans
* Erstellung eines Umsetzungszeitplans
* Beschluss zur Ausarbeitung einer vertieften Machbarkeitsanalyse zum ausgewählten Thema und den andiskutierten Lösungsansätzen
* Bestimmung einer/s Projektverantwortlichen für die Machbarkeitsanalysen
* Erstellung einer Projektbeschreibung und Ausschreibungsunterlagen für die Machbarkeitsanalyse
* Budgetierung für die Machbarkeitsanalyse
* Wenn notwendig: Vorbereitung für einen Gemeinderatsbeschlusses
* Festlegung eines Zeitplans bis zur Fertigstellung der Machbarkeitsanalysen
* Beschluss zur Ausarbeitung eines konkreten Projektes, etwa in Form eines Projektantrages
* Bestimmung einer/s Projektverantwortlichen
* Erstellung einer Projektbeschreibung
* Bildung eines Umsetzungsteams (oder im Falle einer Projekteinreichung, eines Projekteinreichungsteams)

Erstellung eines Projektantrags

* Integration des Themas in laufende oder geplante umfassendere Konzepte,
z. B. Stadtentwicklungsplan, Mobilitäts-/Verkehrskonzept, Innenstadtkonzept, Stadtteilkonzept, Stadtregionskonzept
* Bestimmung einer/s Integrationsverantwortlichen aus dem Team, dass für die laufende oder geplante umfassendere Konzepte zuständig ist
* Sicherstellung und Monitoring der Berücksichtigung der Ergebnisse aus dem Kommunikations-Prozesses im entsprechenden Konzept
* Startschuss zur Entwicklung einer umfassenden einzelprojektübergreifenden Güterverkehrsstrategie oder eines Güterverkehrskonzeptes, gegebenenfalls integriert in die Entwicklung eines Verkehrskonzeptes
* Bestimmung einer/s Konzeptverantwortlichen
* Festlegung eines Zeitplans bis zur Fertigstellung der Strategie
* Entscheidung, dass das Thema Güterverkehr nicht weiter verfolgt wird, weil die diskutierten Lösungsansätze nicht machbar oder nicht zweckmäßig er­scheinen
1. Anhänge
	1. Unterlagen für die Startsitzung
* Textvorschlag Tagesordnung Startsitzung (S. 22)
* Mögliche Themen mit Verbesserungspotenzial (S. 23 – 24)
* Themen-Factsheets (S. 25 – 40)
* Potenziell relevante Stakeholder (S. 41)
* Umweltanalyse/Stakeholder-Analyse (S.42 – 44)
* Textvorschlag Einladungsschreiben Workshop (S. 45)
* Ergebnisformular Startsitzung (S. 46 – 47)

**Smart Urban Logistics**

**Name der Stadt: ………………………………**

**Startsitzung**

Zeit: …………………………………………

Ort: …………………………………………

**TAGESORDNUNGSVORSCHLAG**

Sitzungsziele: Auswahl eines Güterverkehrsthemas für die Weiterbearbeitung im Kommunikationsprozess

 Identifizierung der themenrelevanten AkteurInnen und Interessensgruppen (Stakeholder)

 Organisation des Stakeholder-Workshops

1. Begrüßung und Vorstellung der TeilnehmerInnen
2. Tagesordnung und Besprechungsziele
3. Kurzvorstellung Projekt und Prozess Smart Urban Logistics
4. Sammlung möglicher Themen/Problemlagen aus der Sicht der Stadt, Ergänzung um mögliche Themen aus ExpertInnensicht
5. Auswahl des Themas und Zusammenfassung der aktuellen Problemlage, der Motivation und Ziele aus Sicht der Stadt
6. Identifizierung der relevanten AkteurInnen und Interessengruppen
7. Vorbereitung eines Workshops mit relevanten AkteurInnen und Interessengruppen
8. Weitere Vorgangsweise, To-dos, Verantwortlichkeiten, Termine

Ort, Datum

|  |
| --- |
| Smart Urban LogisticsKommunikationsprozess **Name der Stadt:** ................................................................... **Mögliche Themen mit Verbesserungspotenzial**  |
| **Themen-gruppen** | Fact-sheet-Nr. | **Detailthemen**  | **Notizen zur Relevanzfür die Stadt** |
| **Zulieferung Handel und Gewerbe am Stadtrand** | T1 | Gewerbegebiete und EKZ am Stadtrand |   |
| T2 | Gewerbegebiete und EKZ außerhalb der Stadtgrenzen |   |
| **Innerstädtische Zulieferung** | T3 | Lieferaufkommen im Stadtzentrum (bzw. in Einkaufsstraßen, Fußgängerzonen) |   |
| T4 | Ladezonen im Stadtzentrum (Anzahl, Lage, Zeit) |   |
| T5 | Falsches Halten (und Parken) von Lieferanten etc. |   |
| **Spezifische Transportaufkommensschwerpunkte** | T6 | Industriebedingtes Lkw-Aufkommen  |   |
| T7 | Lage von und Verkehrsaufkommen durch Speditionen/Frächter/ Umschlagplätze (Verteilerzentrum, Terminal, Bahnverladestelle, Hafen etc.) |   |
| T8 | Ver- und Entsorgung von Wohn-/ Gewerbemischgebieten |   |
| T9 | Lokal hohes Aufkommen an Kleintransporten (z.B. Paketdienste durch eCommerce) |   |
| T10 | Baustellenabwicklung |   |
| T11 | Ver-und Entsorgung der Bereiche Gesundheit und Gastronomie (Spitäler, Pflegeheime, Apotheken, Essen auf Rädern, Gastronomie etc.) |   |
| Smart Urban LogisticsKommunikationsprozess **Name der Stadt:** ................................................................... **Mögliche Themen mit Verbesserungspotenzial**  |
| **Spezialthemen** | T12 | Verkehrslenkung und Verkehrssteuerung (z.B. variable Verkehrssteuerungssysteme, Routing, ortsunkundige Lkw-Fahrer etc.) |   |
| T13 | (Zeitfenster für) Müllabfuhr/Entsorgung |   |
| T14 | Spezifische Lärmthemen (Be-/Entladung, Rückfahrsignale etc.) |   |
| T15 | Infrastrukturelle Einschränkungen (Be- und Entladen; Zu- und Abfahrten) |   |
| T16 | Ungeeignete Fahrzeuge im Einsatz (zu lang, zu groß, zu schwer etc.) |   |
| **Stadtspezifische Themen** | T17 |   |   |
| T18 |   |   |
| T19 |   |   |

|  |
| --- |
| Smart Urban LogisticsKommunikationsprozess **Themen - Factsheet T1****Gewerbegebiete und EKZ am Stadtrand** |
| **Erklärung und Kurzinformation** |
| Gewerbegebiete und Einkaufszentren am Stadtrand erzeugen Güterverkehrsaufkommen durch die Ver- und Entsorgung der ansässigen Unternehmen und durch den KundInnenverkehr des Einkaufszentrums (Personenverkehr mit privatem Gütertransport). Konflikte zwischen Güterverkehr und Personenverkehr, sowie Güterverkehrs-Hotspots, die auch umliegende Wohngebiete beeinträchtigen können, sind mögliche städtische Konfliktsituationen, die entweder bereits bestehen oder sich zukünftig entwickeln können. |
| **Potenzielle Lösungen** |
| Fact-sheetNr. | **Lösungsansatz** |
| L1 | Bündelung der Ziel- und/oder Quellverkehre (LDL-Kooperationen als Voraussetzung) samt kooperativer Tourenoptimierung |
| L5 | Kooperative Ersatzteillogistik für Gewerbe und Services |
| L8 | Gemeinsame Informationsbereitstellung für beteiligte Akteure |
| L11 | Gemeinschaftliche Mehrweg- und Pfandsysteme |
| L12 | Kooperative EKZ-Logistik (gesteuert durch EKZ-Betreiber) |
| L17 | Nachtzulieferung mit besonders leisen Lkw und allen anderen Beladungskomponenten |
| L19 | Einsatz vorhandener Verkehrsträger für alternative Nutzung |
| L20 | Zufahrtsmanagement mit Gütesiegel für bestimmte Fahrzeuge und/oder beschränkte Zufahrt zu bestimmten Zeiten in bestimmte Stadtbereiche zu GüV-Hotspots |
| L26 | Spezifische Nutzungsbedingungen |
| Notizen zum Thema und zu den Lösungsansätzen |  |
|
|
|
|
|
|
|
|
|
|  Smart Urban LogisticsKommunikationsprozess **Themen - Factsheet T2Gewerbegebiete und EKZ außerhalb der Stadtgrenzen** |
| **Erklärung und Kurzinformation** |
| Konflikte zwischen Güterverkehr und Personenverkehr, sowie das (Güter)Verkehrsaufkommen in der eigenen Gemeinde zu und von den Gewerbegebieten der umgrenzenden Gemeinden können stadtintern aber auch bilateral mit den angrenzen Gemeinden zu Missstimmungen führen. Lösungsansätze müssen daher gemeindegrenzüberschreitend gesucht und in Kooperation der betroffenen Gemeinden erarbeitet werden. |
| **Potenzielle Lösungen** |
| Fact-sheetNr. | **Lösungsansatz** |
| L1 | Bündelung der Ziel- und/oder Quellverkehre (LDL-Kooperationen als Voraussetzung) samt kooperativer Tourenoptimierung |
| L5 | Kooperative Ersatzteillogistik für Gewerbe und Services |
| L8 | Gemeinsame Informationsbereitstellung für beteiligte Akteure |
| L11 | Gemeinschaftliche Mehrweg- und Pfandsysteme |
| L12 | Kooperative EKZ-Logistik (gesteuert durch EKZ-Betreiber) |
| L17 | Nachtzulieferung mit besonders leisen Lkw und allen anderen Beladungskomponenten |
| L26 | Spezifische Nutzungsbedingungen |
| Notizen zum Thema und zu den Lösungsansätzen |  |
|
|
|
|
|
|
|
|
|
|
|

|  |
| --- |
| Smart Urban LogisticsKommunikationsprozess **Themen - Factsheet T3Lieferaufkommen im Stadtzentrum** **(bzw. in Einkaufsstraßen, Fußgängerzonen)** |
| **Erklärung und Kurzinformation** |
| Oftmals beengte Verhältnisse in den Zentren machen die vielfältige Nutzung (Flanieren, Einkaufen, KundInnenzu- und -abfahrten, Parken, Liefern, Fahren mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln) zu einer Herausforderung, deren Bewältigung wesentlich zum Funktionieren der Innenstadt beiträgt. Ein Teil dieser Nutzung ist das Lieferaufkommen, das im speziellen in Einkaufsstraßen (oder -plätzen) und Fußgängerzonen zu einem erhöhten Verkehrsaufkommen und damit zu einer Senkung der Attraktivität für die BesucherInnen und KonsumentInnen beitragen kann. |
| **Potenzielle Lösungen** |
| Fact-sheetNr. | **Lösungsansatz** |
| L1 | Bündelung der Ziel- und/oder Quellverkehre (LDL-Kooperationen als Voraussetzung) samt kooperativer Tourenoptimierung |
| L2 | Errichtung (und kooperative Nutzung von) Distributions- und Umschlagseinrichtung |
| L3 | Sendungsübergabekonzepte B2B und B2C (Optimierung der Transport-Schnittstellen) |
| L5 | Kooperative Ersatzteillogistik für Gewerbe und Services |
| L7 | Nutzung einer gemeinsamen Flotte (Shared fleet) |
| L8 | Gemeinsame Informationsbereitstellung für beteiligte Akteure |
| L10 | Flächennutzungskonzept (gemeinschaftliche Nutzung vorhandener Flächen) (für Lager und/oder Umschlag/Distribution) |
| L11 | Gemeinschaftliche Mehrweg- und Pfandsysteme |
| L14 | Einsatz von (Lasten-)Fahrrädern für die Last-Mile-Distribution |
| L15 | (Variable) städtische Leitsysteme für den GüV |
| L16 | Entwicklung und Einsatz angepasster Fahrzeuge und Transportbehälter oder Entladetechnologien für die städtische Distribution |
| L17 | Nachtzulieferung mit besonders leisen Lkw und allen anderen Beladungskomponenten |
| L18 | Neue online Anwendungen und Portale zur Verbindung von stationärem Handel und eCommerce |
| L19 | Einsatz vorhandener Verkehrsträger für alternative Nutzung |
| L20 | Zufahrtsmanagement mit Gütesiegel für bestimmte Fahrzeuge und/oder beschränkte Zufahrt zu bestimmten Zeiten in bestimmte Stadtbereiche zu GüV-Hotspots |
| L21 | Zufahrtsbepreisung (örtlich, zeitlich, inhaltlich differenziert) |
| L22 | (Eingeschränkte) Lieferzonen (zeitlich, räumlich, inhaltlich) (gemanagte Lieferzonen) |
| L23 | Lieferzonenbepreisung (örtlich, zeitlich/inhaltlich differenziert)  |
| L24 | Ausschreibung der kompletten Belieferung einer Stadtzone |
| Notizen zum Thema und zu den Lösungsansätzen |  |
|
|
|
| Smart Urban LogisticsKommunikationsprozess **Themen - Factsheet T4Ladezonen im Stadtzentrum (Anzahl, Lage, Zeit)** |
| **Erklärung und Kurzinformation** |
| Oftmals beengte Verhältnisse in den Stadtzentren machen die vielfältige Nutzung (Flanieren, Einkaufen, KundenInnzu- und -abfahrten, Parken, Liefern, Fahren mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln) zu einer Herausforderung, deren Bewältigung wesentlich zum Funktionieren der Innenstadt beiträgt. Ladezonen, die das Beliefern der Handelsbetriebe ermöglichen stehen oft im Konflikt mit dem Platzbedarf anderer Funktionen. Für die Belieferung sind die Anzahl, die Lage, die zeitliche Verfügbarkeit, sowie die Information über die aktuelle Verfügbarkeit wichtig. |
| **Potenzielle Lösungen** |
| Fact-sheetNr. | **Lösungsansatz** |
| L2 | Errichtung (und kooperative Nutzung von) Distributions- und Umschlagseinrichtung |
| L10 | Flächennutzungskonzept (gemeinschaftliche Nutzung vorhandener Flächen) (für Lager und/oder Umschlag/Distribution) |
| L14 | Einsatz von (Lasten-)Fahrrädern für die Last-Mile-Distribution |
| L17 | Nachtzulieferung mit besonders leisen Lkw und allen anderen Beladungskomponenten |
| L18 | Neue online Anwendungen und Portale zur Verbindung von stationärem Handel und eCommerce |
| L22 | (Eingeschränkte) Lieferzonen (zeitlich, räumlich, inhaltlich) (gemanagte Lieferzonen) |
| L23 | Lieferzonenbepreisung (örtlich, zeitlich/inhaltlich differenziert)  |
| L27 | Zeitlich gestaffelte bzw. von Fahrzeugtypen abhängige Mehrfach-Fahrstreifennutzung |
| Notizen zum Thema und zu den Lösungsansätzen |  |
|
|
|
|
|
|
|
|
|
|
| Smart Urban LogisticsKommunikationsprozess **Themen - Factsheet T5Falsches Halten (und Parken) von Lieferanten etc.** |
| **Erklärung und Kurzinformation** |
| Eine Folge von Lieferzonen die den Bedürfnissen des Handels und Gewerbes nicht angepasst sind, ist falsches Halten und Parken durch LieferantInneen. Dies kann den fließenden Verkehr oder den Fuß- und Radverkehr beeinträchtigen (Halten in 2. Spur) und Konflikte mit AnrainerInnen erzeugen, wenn Parkplätze oder Einfahrten durch Lieferfahrzeuge verstellt werden. |
| **Potenzielle Lösungen** |
| Fact-sheetNr. | **Lösungsansatz** |
| L3 | Sendungsübergabekonzepte B2B und B2C (Optimierung der Transport-Schnittstellen) |
| L14 | Einsatz von (Lasten-)Fahrrädern für die Last-Mile-Distribution |
| L15 | (Variable) städtische Leitsysteme für den GüV |
| L22 | (Eingeschränkte) Lieferzonen (zeitlich, räumlich, inhaltlich) (gemanagte Lieferzonen) |
| L23 | Lieferzonenbepreisung (örtlich, zeitlich/inhaltlich differenziert)  |
| L27 | Zeitlich gestaffelte bzw. von Fahrzeugtypen abhängige Mehrfach-Fahrstreifennutzung |
| Notizen zum Thema und zu den Lösungsansätzen |  |
|
|
|
|
|
|
|
|
|
|
|
|
| Smart Urban LogisticsKommunikationsprozess **Themen - Factsheet T6Industriebedingtes Lkw-Aufkommen**  |
| **Erklärung und Kurzinformation** |
| Industriebetriebe senden und empfangen eine große Gütermenge verbunden mit einem hohen Lkw-Aufkommen mit zum Teil großen Lkws. Sind diese Industriebetriebe (z.B. historisch bedingt) im Stadtgefüge platziert und von Wohngebieten umgeben, kann dies zu Beeinträchtigung der Stadt-bevölkerung führen. Mischgebiete (gesunde Mischung zwischen Wohnen und Arbeiten) können nur dann für die BewohnerInnen attraktiv gestaltet werden, wenn geeignete Maßnahmen auch bezüglich des Verkehrs getätigt werden. |
| **Potenzielle Lösungen** |
| Fact-sheetNr. | **Lösungsansatz** |
| L13 | Flottenadaptierung (moderner, leiser, alternative Motoren etc.) |
| L15 | (Variable) städtische Leitsysteme für den GüV |
| L20 | Zufahrtsmanagement mit Gütesiegel für bestimmte Fahrzeuge und/oder beschränkte Zufahrt zu bestimmten Zeiten in bestimmte Stadtbereiche zu GüV-Hotspots |
| L25 | Anpassung Verkehrsinfrastruktur (an Bedürfnisse des städtischen GüV) |
| L26 | Spezifische Nutzungsbedingungen |
| Notizen zum Thema und zu den Lösungsansätzen |  |
|
|
|
|
|
|
|
|
|
|
|
|
|
| Smart Urban LogisticsKommunikationsprozess **Themen - Factsheet T7Lage von und Verkehrsaufkommen durch** **Speditionen/Frächter/Umschlagplätze** |
| **Erklärung und Kurzinformation** |
| Speditionen, Frächter und deren Umschlagsplätze sowie Bahnverladestellen und Terminals sind in vielen Fällen außerhalb der Wohngebiete loziert und stellen dann nur geringe Probleme für die Wohnbevölkerung dar. Wachsende Städte haben oder können in Zukunft an diese Güterverkehrs-aufkommenspunkte heranwachsen. Damit sind bereits oder können zukünftig Konflikte entstehen, die im Sinne sowohl der Transportwirtschaft als auch der Bevölkerung zu lösen sind, um das Funktionieren der Stadt langfristig zu gewährleisten. |
| **Potenzielle Lösungen** |
| Fact-sheetNr. | **Lösungsansatz** |
| L2 | Errichtung (und kooperative Nutzung von) Distributions- und Umschlagseinrichtung |
| L10 | Flächennutzungskonzept (gemeinschaftliche Nutzung vorhandener Flächen) (für Lager und/oder Umschlag/Distribution) |
| L13 | Flottenadaptierung (moderner, leiser, alternative Motoren etc.) |
| L15 | (Variable) städtische Leitsysteme für den GüV |
| Notizen zum Thema und zu den Lösungsansätzen |  |
|
|
|
|
|
|
|
|
|
|
|
|
|
|
| Smart Urban LogisticsKommunikationsprozess **Themen - Factsheet T8Ver- und Entsorgung von Wohn/Gewerbemischgebieten** |
| **Erklärung und Kurzinformation** |
| Städtische Gebiete mit gemischten Nutzungsfunktionen, insbesondere zwischen Wohnen, Gewerbe und Handel, sind grundsätzlich attraktive Gebiete mit einer guten Versorgungsstruktur.Aktuelle Tendenzen der Raumplanung forcieren solche Mischgebiete, die nur dann für die BewohnerInnen attraktiv gestaltet werden können, wenn geeignete Maßnahmen auch bezüglich des Verkehrs getätigt werden. |
| **Potenzielle Lösungen** |
| Fact-sheetNr. | **Lösungsansatz** |
| L1 | Bündelung der Ziel- und/oder Quellverkehre (LDL-Kooperationen als Voraussetzung) samt kooperativer Tourenoptimierung |
| L2 | Errichtung (und kooperative Nutzung von) Distributions- und Umschlagseinrichtung |
| L3 | Sendungsübergabekonzepte B2B und B2C (Optimierung der Transport-Schnittstellen) |
| L7 | Nutzung einer gemeinsamen Flotte (Shared fleet) |
| L8 | Gemeinsame Informationsbereitstellung für beteiligte Akteure |
| L11 | Gemeinschaftliche Mehrweg- und Pfandsysteme |
| L13 | Flottenadaptierung (moderner, leiser, alternative Motoren etc.) |
| L15 | (Variable) städtische Leitsysteme für den GüV |
| L16 | Entwicklung und Einsatz angepasster Fahrzeuge und Transportbehälter oder Entladetechnologien für die städtische Distribution |
| L18 | Neue online Anwendungen und Portale zur Verbindung von stationärem Handel und eCommerce |
| L19 | Einsatz vorhandener Verkehrsträger für alternative Nutzung |
| L20 | Zufahrtsmanagement mit Gütesiegel für bestimmte Fahrzeuge und/oder beschränkte Zufahrt zu bestimmten Zeiten in bestimmte Stadtbereiche zu GüV-Hotspots |
| L21 | Zufahrtsbepreisung (örtlich, zeitlich, inhaltlich differenziert) |
| L24 | Ausschreibung der kompletten Belieferung einer Stadtzone |
| Notizen zum Thema und zu den Lösungsansätzen |  |
|
|
|
|
|
|
| Smart Urban LogisticsKommunikationsprozess **Themen - Factsheet T9Lokal hohes Aufkommen an Kleintransporten** |
| **Erklärung und Kurzinformation** |
| Etliche Tendenzen die bereits stattfinden oder sich zukünftig abzeichnen (eCommerce in immer mehr Bereichen; Zunahme des Einsatzes von Geräten, die laufend serviciert werden müssen, wachsender Dienstleistungssektor und dessen Versorgung mit Office-Produkten etc.) führen zu einem erhöhten Aufkommen von Kleintransportern, das sich in manchen Stadtteilen aus unterschiedlichen Gründen stark konzentrieren und damit zu Konflikten mit der Bevölkerung führen kann. |
| **Potenzielle Lösungen** |
| Fact-sheetNr. | **Lösungsansatz** |
| L1 | Bündelung der Ziel- und/oder Quellverkehre (LDL-Kooperationen als Voraussetzung) samt kooperativer Tourenoptimierung |
| L2 | Errichtung (und kooperative Nutzung von) Distributions- und Umschlagseinrichtung |
| L3 | Sendungsübergabekonzepte B2B und B2C (Optimierung der Transport-Schnittstellen) |
| L5 | Kooperative Ersatzteillogistik für Gewerbe und Services |
| L7 | Nutzung einer gemeinsamen Flotte (Shared fleet) |
| L9 | Flottenbereitstellung durch die Stadt  |
| L14 | Einsatz von (Lasten-)Fahrrädern für die Last-Mile-Distribution |
| L16 | Entwicklung und Einsatz angepasster Fahrzeuge und Transportbehälter oder Entladetechnologien für die städtische Distribution |
| L18 | Neue online Anwendungen und Portale zur Verbindung von stationärem Handel und eCommerce |
| L20 | Zufahrtsmanagement mit Gütesiegel für bestimmte Fahrzeuge und/oder beschränkte Zufahrt zu bestimmten Zeiten in bestimmte Stadtbereiche zu GüV-Hotspots |
| L21 | Zufahrtsbepreisung (örtlich, zeitlich, inhaltlich differenziert) |
| L24 | Ausschreibung der kompletten Belieferung einer Stadtzone |
| Notizen zum Thema und zu den Lösungsansätzen |  |
|
|
|
|
|
|
|
| Smart Urban LogisticsKommunikationsprozess **Themen - Factsheet T10Baustellenabwicklung** |
| **Erklärung und Kurzinformation** |
| Die Ver- und Entsorgung von Baustellen ist immer mit Lkw-Aufkommen und zum Teil geräusch-intensiven Be- und Entladevorgängen verbunden. Sowohl Groß- als auch Kleinbaustellen werden so Verursacher von Konflikten mit AnwohnerInnen und anderen StraßennutzerInnen.Eine bestmögliche Koordination, die das Aufkommen und die Dauer der Störung reduziert, gibt der Stadt die Möglichkeit, notwendige bzw. zugelassene Bautätigkeiten mit einer geringen Anzahl an Beschwerden und Konflikten abzuwickeln bzw. abwickeln zu lassen. |
| **Potenzielle Lösungen** |
| Fact-sheetNr. | **Lösungsansatz** |
| L1 | Bündelung der Ziel- und/oder Quellverkehre (LDL-Kooperationen als Voraussetzung) samt kooperativer Tourenoptimierung |
| L20 | Zufahrtsmanagement mit Gütesiegel für bestimmte Fahrzeuge und/oder beschränkte Zufahrt zu bestimmten Zeiten in bestimmte Stadtbereiche zu GüV-Hotspots |
| Notizen zum Thema und zu den Lösungsansätzen |  |
|
|
|
|
|
|
|
|
|
|
|
|
|
|
|
|
| Smart Urban LogisticsKommunikationsprozess **Themen - Factsheet T11Ver-/Entsorgung der Bereiche** **Gesundheit und Gastronomie** |
| **Erklärung und Kurzinformation** |
| Die Ver- und Entsorgung von Spitäler und ähnlicher Einrichtungen (Kindergärten, Schulen, betreutes Wohnen u.ä.) sowie der Gastronomie wird derzeit kaum kombiniert, obwohl zum Teil ähnliche An- und Ablieferzeiten sowie ähnliche Anforderungen an die Transportbehälter bestehen. Konzepte, die diese Versorgung (und Entsorgung) zusammenführen, ermöglichen es, in Stadtzonen in welchen sich entsprechende Einrichtungen konzentrieren, den Güterverkehr (Lkw, Lieferwagen und Privatfahrzeuge mit Liefertätigkeit) und damit auch bestehende Konfliktpotenziale zu reduzieren. |
| **Potenzielle Lösungen** |
| Fact-sheetNr. | **Lösungsansatz** |
| L1 | Bündelung der Ziel- und/oder Quellverkehre (LDL-Kooperationen als Voraussetzung) samt kooperativer Tourenoptimierung |
| L4 | Entsorgungslogistik (Abfall etc.) |
| L6 | Kooperative Versorgungslogistik Medizin (Ärzte, Spitäler, Apotheken) |
| L7 | Nutzung einer gemeinsamen Flotte (Shared fleet) |
| L8 | Gemeinsame Informationsbereitstellung für beteiligte Akteure |
| L11 | Gemeinschaftliche Mehrweg- und Pfandsysteme |
| L14 |  Einsatz von (Lasten-)Fahrrädern für die Last-Mile-Distribution |
| L15 | (Variable) städtische Leitsysteme für den GüV |
| L24 | Ausschreibung der kompletten Belieferung einer Stadtzone |
| L27 | Zeitlich gestaffelte bzw. von Fahrzeugtypen abhängige Mehrfach-Fahrstreifennutzung |
| Notizen zum Thema und zu den Lösungsansätzen |  |
|
|
|
|
|
|
|
|
|
| Smart Urban LogisticsKommunikationsprozess **Themen - Factsheet T12Verkehrslenkung und Verkehrssteuerung** |
| **Erklärung und Kurzinformation** |
| Ein Teil des (Güter)Verkehrsaufkommens in Städten entsteht durch suboptimale Information der Güterverkehrstreibenden (Ortsunkenntnis, falsches Routing, fehlende Lieferzoneninfo etc.). Unterschiedliche Lösungsansätze (sowohl straßen- als auch fahrzeugseitig) können einen wesentlichen Beitrag zur optimalen Abwicklung der ein- und ausfahrenden Fahrzeuge (aber auch der durchfahrenden Fahrzeuge) liefern. Dies bringt Vorteile für die Bevölkerung, die Transportwirtschaft und die verladende Wirtschaft. |
| **Potenzielle Lösungen** |
| Fact-sheetNr. | **Lösungsansatz** |
| L8 | Gemeinsame Informationsbereitstellung für beteiligte Akteure |
| L15 | (Variable) städtische Leitsysteme für den GüV |
| L20 | Zufahrtsmanagement mit Gütesiegel für bestimmte Fahrzeuge und/oder beschränkte Zufahrt zu bestimmten Zeiten in bestimmte Stadtbereiche zu GüV-Hotspots |
| L25 | Anpassung Verkehrsinfrastruktur (an Bedürfnisse des städtischen GüV) |
| Notizen zum Thema und zu den Lösungsansätzen |  |
|
|
|
|
|
|
|
|
|
|
|
|
|
|
| Smart Urban LogisticsKommunikationsprozess **Themen - Factsheet T13Entsorgung von Abfällen und Reststoffen** |
| **Erklärung und Kurzinformation** |
| Die Entsorgung umfasst neben der regelmäßigen Abfallentsorgung auch die private Zulieferung zu Bau- oder Wirtschaftshöfen und die Entsorgung dieser Höfe. Darüber hinaus gibt es spezifische Spezialthemen in der Entsorgung die zum Teil nicht in die bestehende Entsorgungslogistik integriert sind. Die optimierte Gestaltung sämtlicher Verkehre im Bereich Entsorgung kann sowohl zur Verbesserung der verkehrlichen Abläufe als auch zur Reduktion von Fahrten und Emissionen beitragen. Städte haben als Auftraggeber der meisten Entsorgungstransporte die Möglichkeit, gestaltend einzugreifen. |
| **Potenzielle Lösungen** |
| Fact-sheetNr. | **Lösungsansatz** |
| L4 | Entsorgungslogistik (Abfall etc.) |
| L9 | Flottenbereitstellung durch die Stadt  |
| L13 | Flottenadaptierung (moderner, leiser, alternative Motoren etc.) |
| L19 | Einsatz vorhandener Verkehrsträger für alternative Nutzung |
| L27 | Zeitlich gestaffelte bzw. von Fahrzeugtypen abhängige Mehrfach-Fahrstreifennutzung  |
| Notizen zum Thema und zu den Lösungsansätzen |  |
|
|
|
|
|
|
|
|
|
|
|
|
|
| Smart Urban LogisticsKommunikationsprozess**Themen - Factsheet T14Spezifische Lärmthemen** **(Be-/Entladung, Rückfahrsignale etc.)** |
| **Erklärung und Kurzinformation** |
| Zusätzliche Lärmemissionen durch den städtischen Güterverkehr (neben dem Verkehr an sich) be-einträchtigen die städtische Wohnbevölkerung. Zu nennen sind hier z.B. das Rückfahrsignal, die Lärm-erzeugung bei der Be- und Entladung und beim Heranbringen der Güter zum Lkw (Abrollgeräusche beim Rollen der Transportgefäße), Lärm der Kühlaggregate und laufende Motoren (z.B. Energiebedarf von Zusatzgeräten). Spezifische technologische Lösungen, die auch durch Vorgaben der Stadt Impulse erfahren können, tragen dazu bei, Konflikte in diesem Bereich zu reduzieren. |
| **Potenzielle Lösungen** |
| Fact-sheetNr. | **Lösungsansatz** |
| L7 | Nutzung einer gemeinsamen Flotte (Shared fleet) |
| L9 | Flottenbereitstellung durch die Stadt  |
| L13 | Flottenadaptierung (moderner, leiser, alternative Motoren etc.) |
| L14 | Einsatz von (Lasten-)Fahrrädern für die Last-Mile-Distribution |
| L16 | Entwicklung und Einsatz angepasster Fahrzeuge und Transportbehälter oder Entladetechnologien für die städtische Distribution |
| L17 | Nachtzulieferung mit besonders leisen Lkw und allen anderen Beladungskomponenten |
| L22 | (Eingeschränkte) Lieferzonen (zeitlich, räumlich, inhaltlich) (gemanagte Lieferzonen) |
| Notizen zum Thema und zu den Lösungsansätzen |  |
|
|
|
|
|
|
|
|
|
|
|
| Smart Urban LogisticsKommunikationsprozess **Themen - Factsheet T15Infrastrukturelle Einschränkungen** **(Be- und Entladen; Zu- und Abfahrten)** |
| **Erklärung und Kurzinformation** |
| Historisch gewachsene Städte weisen in Teilbereichen stark eingeengte Straßenräume auf, die sowohl die Zufahrt als auch das Be- und Entladen in diesen Bereichen nur sehr eingeschränkt und nicht mit allen Fahrzeugtypen zulassen. Weitere Infrastruktureinschränkungen können fehlende Flächen auf dem Gelände der zu versorgenden Unternehmen sein (führt zur Auslagerung von Aktivitäten in den öffentlichen Raum). Der steigende Wert von städtischen Flächen bewirkt den Abbau von (unproduktiven) Lagerflächen. |
| **Potenzielle Lösungen** |
| Fact-sheetNr. | **Lösungsansatz** |
| L3 | Sendungsübergabekonzepte B2B und B2C (Optimierung der Transport-Schnittstellen) |
| L10 | Flächennutzungskonzept (gemeinschaftliche Nutzung vorhandener Flächen) (für Lager und/oder Umschlag/Distribution) |
| L15 | (Variable) städtische Leitsysteme für den GüV |
| L16 | Entwicklung und Einsatz angepasster Fahrzeuge und Transportbehälter oder Entladetechnologien für die städtische Distribution |
| L17 | Nachtzulieferung mit besonders leisen Lkw und allen anderen Beladungskomponenten |
| L18 | Neue online Anwendungen und Portale zur Verbindung von stationärem Handel und eCommerce |
| L20 | Zufahrtsmanagement mit Gütesiegel für bestimmte Fahrzeuge und/oder beschränkte Zufahrt zu bestimmten Zeiten in bestimmte Stadtbereiche zu GüV-Hotspots |
| L21 | Zufahrtsbepreisung (örtlich, zeitlich, inhaltlich differenziert) |
| L25 | Anpassung Verkehrsinfrastruktur (an Bedürfnisse des städtischen GüV) |
| L27 | Zeitlich gestaffelte bzw. von Fahrzeugtypen abhängige Mehrfach-Fahrstreifennutzung |
| Notizen zum Thema und zu den Lösungsansätzen |  |
|
|
|
|
|
|
|
|
|
| Smart Urban LogisticsKommunikationsprozess **Themen - Factsheet T16Ungeeignete Fahrzeuge im Einsatz** |
| **Erklärung und Kurzinformation** |
| Unter anderem der Verzicht auf einen zusätzlichen Umschlag bewirkt den Einsatz von Lkws, die auch im Fernverkehr eingesetzt werden. Diese zu langen, schweren Fahrzeuge stellen vor allem in engen Städten Fremdkörper dar und verursachen entsprechende Verkehrsprobleme. Im Nahverkehr wiederum werden zum Teil ältere Fahrzeuge verwendet, die hinsichtlich ihrer Lärm- und Schadstoffemissionen nicht für den Einsatz im urbanen Raum geeignet sind.  |
| **Potenzielle Lösungen** |
| Fact-sheetNr. | **Lösungsansatz** |
| L1 | Bündelung der Ziel- und/oder Quellverkehre (LDL-Kooperationen als Voraussetzung) samt kooperativer Tourenoptimierung |
| L2 | Errichtung (und kooperative Nutzung von) Distributions- und Umschlagseinrichtung |
| L7 | Nutzung einer gemeinsamen Flotte (Shared fleet) |
| L15 | (Variable) städtische Leitsysteme für den GüV |
| L18 | Neue online Anwendungen und Portale zur Verbindung von stationärem Handel und eCommerce |
| L20 | Zufahrtsmanagement mit Gütesiegel für bestimmte Fahrzeuge und/oder beschränkte Zufahrt zu bestimmten Zeiten in bestimmte Stadtbereiche zu GüV-Hotspots |
| L21 | Zufahrtsbepreisung (örtlich, zeitlich, inhaltlich differenziert) |
| Notizen zum Thema und zu den Lösungsansätzen |  |
|
|
|
|
|
|
|
|
|
|
|
|
| Smart Urban LogisticsKommunikationsprozess **Name der Stadt:** ...................................................................  **Potenziell relevante Stakeholder** |
| **Stakeholder** | **Themenrelevante Institutionen/Unternehmen/****Personen** |
| **Verwaltung und Politik** | Stadtverwaltung, Abteilung Wirtschaft |   |
| Stadtverwaltung, Abt. Verkehr |   |
| Stadtverwaltung, Abt. Stadtplanung |   |
| Stadtverwaltung, Abt. Energie/Klima |   |
| öffentliche oder stadtnahe Organisation |   |
| Politische Stadtvertretung: Stadtrat, Ausschuss o.ä. |   |
| Umland(gemeinden) bei gemeindeüber-greifenden Kooperationen oder Projektwirkungen |   |
| **Verladende Wirtschaft** | Industrie und produzierendes Gewerbe | LogistikvertreterInnen einzelner Großunternehmen |   |
| Handelsketten, Großhandel |   |
| Einzelhandel, Kleingewerbe | VertreterInnen von Handelsvereinigung,EKZ, Innung, Fremdenverkehrs-verband o.ä. (keine einzelnen Unternehmen) |   |
| Gastronomie, Tourismus |   |
| Dienstleistungen |   |
| **Logistik-dienst-leister** | Transportunternehmen, Speditionen | entweder VertreterInnen großer Betriebe/Umschlagsein-richtungen oderLogistiker/VerteterInnen einer Logistikvereinigung |   |
| Lager-, Umschlagsbetriebe |   |
| Post-, Paketdienste |   |
| **Sonstige Betriebe** | Bauunternehmen | entweder VertreterInnen großer Betriebe oder VertreterInnen von Innung, Krankenan-staltenverbund o.ä. |   |
| Entsorgung |   |
| Krankenhaus |   |
| **Interessens-vertretung und Zivilgesell-schaft** | Wirtschaftskammer |   |
| Arbeiterkammer |   |
| KonsumentInnenvertretung |   |
| lokale BürgerInneninitiativen  |   |
| **Coaching - und Projektbegleitung** |
| **Beratungsunternehmen** (Logistikberatung, Projektmanagement, Verkehrsplanung, IT-Lösungen etc.) |   |
| **Forschungseinrichtungen** |   |
| **Sonstige** |   |

**Umweltanalyse / Stakeholder-Analyse**

1. **Einführung**

Die Umweltanalyse im Vorfeld der Entwicklung eines Projekts zur Verbesserung der Effizienz des Güterverkehrs hat folgende Ergebnisziele:

1. Ermittlung und Visualisierung der wichtigsten AkteurInnengruppen, die bei der Entwicklung und Umsetzung des Projektes eine Rolle spielen können.
2. Früherkennung von förderlichen und hinderlichen Faktoren für die Projektentwicklung und für die Projektumsetzung.
3. Hilfe bei der Auswahl von Personen und Interessengruppen, die bei der Projektentwicklung eingebunden werden sollten.
4. Festlegung in welcher Form mit den relevanten UmweltakteurInnen kommuniziert werden soll.
5. **Fragen**

Folgende Fragen sind hilfreich:

1. Was sind bzw. wer bildet die relevanten Umwelten für das Vorhaben: welche Personen / Gruppen / Institutionen
2. Welche Umwelten können hilfreich/förderlich sein und warum?
3. Welche Umwelten können hinderlich sein und warum?
4. Wie wichtig ist das Vorhaben für die einzelnen Umwelten in sachlicher und/oder emotionaler Hinsicht?
5. Wie groß sind die Einflussmöglichkeiten der einzelnen Umwelten auf das Vorhaben?
6. Wie soll/kann mit den einzelnen Umwelten zum gegebenen Zeitpunkt kommuniziert werden?
7. Damit das Vorhaben erfolgreich werden kann:
	* + Worauf muss unbedingt geachtet werden?
		+ Was darf auf keinen Fall passieren?
8. **Darstellungsformen**

Die Umwelten des Projektes können grafisch und tabellarisch dargestellt werden.

**Grafische Darstellungsform**: Beispiel Belieferung Fußgängerzone

Mit Farben und Symbolen können die Umwelten bewertet werden:

z. B.

* Größe der Kreise: Ausmaß des Einflusses / der Wichtigkeit für das Vorhaben
	+ - kleiner Kreis: gering
		- mittlerer Kreis: mittel
		- großer Kreis: hoch
* Entfernung des Kreises vom Vorhaben: Wichtigkeit des Projektes für die Umwelt, emotionale Bedeutung, Betroffenheit vom Ergebnis
	+ - nah: hoch
		entfernt: gering
* Farbe des Kreises für positive/negative Einflussnahme
	+ - rot: kritisch, hinderlich, negativ
		grün: positiv, förderlich unterstützend
		weiß: neutral

**Tabellarische Darstellungsform:**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Umwelt,Personen,Gruppen | Qualität der Beziehung+/+ -/- | Bedeutung,Macht1….5 (hoch) | Erwartungen,Befürchtungender Umwelt | MöglicheReaktionen der Umwelten | StrategienMaßnahmen |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |

1. **Stakeholder-Analyse**

Stakeholder sind jene Personen, Gruppen oder Institutionen, die das Vorhaben

1. unterstützen sollen (EntscheidungsträgerInnen, Stimmung, Beteiligung)
2. unterstützen wollen

Einfluss/Unterstützungsmatrix der Stakeholdergruppen 1 - 5:

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| hoch |  |  |  |  |  |  |
| mittel |  |  |  |  |  |  |
| gering |  |  |  |  |  |  |

 --- -- - neutral + ++ +++

 Unterstützung

Ausgehend von der Einfluss-/Unterstützungsmatrix können Maßnahmen zu den wichtigsten Stakeholdern entwickelt werden:

|  |  |
| --- | --- |
| Stakeholder | Maßnahmen |
|  |  |
|  |  |
|  |  |
|  |  |

**Textvorschlag für das Einladungsschreiben zum Workshop an die relevanten AkteurInnen und Interessengruppen**

Sehr geehrte(r) Frau/Herr …....,

unsere Stadt nutzt, die vom Klima- und Energiefonds angebotene Möglichkeit, stadtrelevante Themen und mögliche Lösungsansätze zum Thema „Efiizienter Güterverkehr in Städten“ im Rahmen eines begleiteten Kommunikationsprozesses zu diskutieren und gemeinsam mit den relevanten AkteurInnen und Interessensgruppen Möglichkeiten zu identifizieren, die es unserer Stadt ermöglicht, die Versorgungsqualität für unsere BürgerInnen einerseits und die Güterverkehrsabwicklung für unsere Wirtschaft anderseits zu verbessern.

In einer ersten Sitzung der Stadtverwaltung wurde im Rahmen des begleiteten Prozesses das Thema „...“ als ein für unsere Stadt relevantes Thema identifiziert. Dieses Thema, mögliche Lösungs- und Verbesserungsansätze und potenzielle Beiträge der themenrelevanten städtischen AkteurInnen wollen wir mit Ihnen, als einen wichtigen themenspezifischen Player bzw. einer vom Thema betroffenen Interessengruppe im Rahmen eines etwa dreistündigen moderierten Workshops diskutieren.

Wir laden Sie daher zum Workshop „Smart Urban Logistics“ zum Thema „...“

am ............

in .............

herzlichst ein und hoffen auf Ihr Mitwirken, das es Ihnen ermöglicht, die zukünftige Entwicklung der Güterverkehrsabwicklung in unserer Stadt mitzugestalten.

Wir freuen uns auf einen spannenden gemeinsam Workshop und bitten Sie, uns bis zum ................. über Ihre Teilnahme/Nichtteilnahme zu informieren.

Mit freundlichen Grüße

(Name und Unterschrift des Prozessverantwortlichen und/oder des Bürgermeisters/der Bürgermeisterin)

|  |
| --- |
| Smart Urban LogisticsKommunikationsprozess**Name der Stadt:** ................................................................... **Ergebnisse der Startsitzung**Themenauswahl, zu involvierende Stakeholder, Workshop-Termin |
| **Prozessstart:** |   |
| **Prozessverantwortlicher:** |   |
| **AnwesendePersonen** | **Person** | **Funktion** |
|   |   |
|   |   |
|   |   |
|   |   |
|   |   |
|   |   |
| **ausgewähltes Thema:** |   |
| **Themen-beschreibung** | allgemeine Beschreibung (aus dem Factsheet zu übernehmen) |
| **Hintergrund undIntention der Stadt** | Aktuelle Situation |   |
|
|
|
| Motivation |   |
|
|
|
| Ziele (z.B. Fahrtenreduktion, Erhöhung Transport-zuverlässigkeit, Reduktion Transportkosten etc.) |   |
|
|
|

|  |
| --- |
| Smart Urban LogisticsKommunikationsprozess**Name der Stadt:** ................................................................... **Ergebnisse der Startsitzung**Themenauswahl, zu involvierende Stakeholder, Workshop-Termin |
| **Vorbereitung Workshop** |
| **zu involvierendeStakeholder** | **Unternehmen/Funktion** | **Person** |
|   |   |
|   |   |
|   |   |
|   |   |
|   |   |
|   |   |
|   |   |
|   |   |
|   |   |
|   |   |
|   |   |
|   |   |
| **Datum und Uhrzeit Workshop:** |  |
| **Ort Workshop:** |  |
| **Verantwortlicher für Aussendung Einladung:**  |  |
| **TagesordnungWorkshop** | 1 Begrüßung und Vorstellung der Teilnehmenden |
| 2 Programm und Workshopziele |
| 3 Kurzvorstellung Projekt und Prozess Smart Urban Logistics (SUL) |
| 4 Vorstellung des Themas/Problems, mögliche Lösungsansätze und Best Practices |
| 5 Diskussion der Lösungsansätze |
| 6 Beteiligung und Beiträge der Stakeholder |
| 7 Weitere Vorgangsweise |
| 8 Abschluss |
| Stadtspezifische Zusatzpunkte |
| Stadtspezifische Zusatzpunkte |
| **To Dos bis zum Workshop** | **Was** | **Bis wann** | **Wer** |
| Versand Einladungsschreiben Stakeholder |   |   |
| persönliche Kontaktaufnahme Stakeholder |   |   |
| Organisation Örtlichkeit, eventuell Verpflegung |   |   |
| Versand Protokoll(dieses Ergebnisformular + Anhänge) |   |   |
| Vorbereitung WS-Unterlagen |   |   |

* 1. Unterlagen für den Stakeholder-Workshop
* Textvorschlag Workshop-Programm (S. 49)
* Factsheets zu den Lösungsansätzen L1 - L27 (S. 50 – 76)
* Formular zu den potenziellen Wirkungen (S. 77)
* Formular zu den Machbarkeitskriterien (S. 78)
* Ergebnisformular Workshop (S. 79 – 81)

**Smart Urban Logistics**

**Name der Stadt: ………………………………**

**Stakeholder-Workshop**

Zeit: …………………………………………

Ort: …………………………………………

**Workshop-Programm**

1. Begrüßung und Vorstellung der TeilnehmerInnen
2. Vorstellung des Workshop-Programms und der Workshopziele
3. Kurzpräsentation Smart Urban Logistics – eine Initiative von BMVIT, KLIEN und SCHIG
4. Unser stadtrelevantes Thema „............“ *(ausgewähltes Thema aus der Startsitzung)*
5. Problemaufriss und mögliche Lösungsansätze – Präsentation guter Beispiele
(Was machen Andere?)
6. Diskussion von situationsspezifischen Lösungsmöglichkeiten für unsere Stadt
7. Mögliche weitere Schritte und Mitwirkung der AkteurInnen
8. Ausblick

Ort, Datum

|  |
| --- |
| Smart Urban LogisticsKommunikationsprozess**Lösungsansatz L1** |
| **Bündelung der Ziel- und/oder Quellverkehre (LDL-Kooperationen als Voraussetzung) samt kooperativer Tourenoptimierung** |
| **Beschreibung** |
| Ein LDL übernimmt alle Fahrten aus einem eingegrenzten Quell- oder Zielgebiet, übergibt jedoch seine Fahrten in die anderen Gebiete an jeweils andere LDL, die diese Gebiete jeweils beliefern. Somit werden mehrere Gebiete abgegrenzt und einzelnen LDL zugewiesen. Damit einhergehend werden die konsolidierten Waren mittels geeigneten IT- und prozessunterstützen Tourenoptimierungstools optimiert verteilt. Dazu ist eine Kooperation der LDL zwecks Konsolidierung (Zusammenführen) der Waren erforderlich. |
| **Best Practice** |
|  | **WAS** | **WO** |
| **BP1** | Lieferbox für KundInneneinkäufe im Einzelhandel: Packstation, Lastenradtransport + Sozialprojekt | Salzburg (AT) |
| **BP7** | Projektbezogene Baustellenkonsolidierung für Ver- und Entsorgung | London (GB) |
| **BP8** | Vorgelagertes Sammel- und Verteilzentrum für Einkaufscenter mit 350 Shops | Bristol (GB) |
| **BP9** | Sammel- und Verteilzentrum im Zentrum: emissionsarme Flotte, Zufahrtsbeschränkungen + Minimalauslastung | Parma (IT) |
| **BP10** | Sammel- und Verteilzentrum am Stadtrand: inkl. 2 Elektrofahrzeugen + Auflagen für Zufahrt | Lucca (IT) |
| **BP11** | Sammel- und Verteilzentrum für Geschäfte und Privathaushalte: CNG Fahrzeuge + neuer Logistikdienstleister | Yokohama (JP) |
| **BP12** | Sammel- und Verteilzentrum für Stadtzentrum: CNG Fahrzeug-Flotte für letzte Meile + Zufahrtsbeschränkung für andere Fahrzeuge | Padua (IT) |
| **BP13** | Urban Logistics Space: Depot in Parkhaus, Lastenrad, Flottenbereitstellung, Fahrzeugbau + Sozialprojekt | Paris Saint Germain, Neuilly-Sur-Seine (FR) |
| **BP14** | Konsolidierung in mehreren Städten für Essenstransporte zu Schulen und Kindergarten | Borlänge (SE) |
| **BP15** | Onlineplattform für stationären Handel in einer Stadt mit taggleicher Lieferung | Salzburg, Wien (AT); Frankfurt, Hamburg (DE) |
| **BP16** | Lieferservice mit taggleicher Lieferung für stationäre Geschäfte mit Onlineshop | 18 Städte (DE) |
| **BP19** | Gesamtheitlicher Ansatz bestehend aus: Lieferkettenplanung, Konsolidierung + Einsatz alternativer Fahrzeuge | Paris (FR) |
| **BP20** | Lastenradlieferdienst: Konsolidierung, Kombination mit Bahn, taggleiche Lieferung, Kontraktlogistik, Werbung | Cambridge (GB) |
| **BP21** | Fahrzeugkonzept für letzte Meile mit Zutritt zur Fußgängerzone (Auto + Anhänger) und Sammel- und Verteilzentrum | Utrecht (NL) |
| **BP23** | CO2-freies Fahrzeugkonzept für Postzustellung in gesamter Stadt: 141 Fahrzeuge (Kangoo, Daily, Vito und Eigenentwicklung) | Bonn (DE) |
| **BP34** | Gesamtkonzept für Elektromobilität: Elektrofahrzeuge + Ladeinfrastruktur + Sammel- und Verteilzentrum | LaRochelle (FR) |
| **BP37** | Kooperation Verlader und Transporteure: Sammel- und Verteilzentrum durch Stadt betrieben + Umlandversorgung | Thun (CH) |
|  Smart Urban LogisticsKommunikationsprozess**Lösungsansatz L2** |
| **Errichtung und kooperative Nutzung von Distributions- und Umschlagseinrichtung (Bündelung zu liefer- und empfängerreinen Sendungen)**  |
| **Beschreibung** |
| Infrastruktur, die die Bündelung von liefer- und empfängerreinen Sendungen sowie den Umschlag auf stadtgeeignete Fahrzeuge räumlich und technisch ermöglicht. Dies können städtische Verteilerzentren, städtische Umschlagspunkte aber auch kleine oder temporäre Einrichtungen in Parkhäusern oder ähnliches sein. |
| **Best Practice** |
|  | **WAS** | **WO** |
| **BP4** | Ortsvariables Mini-Logistikcenter mit CO2-freier letzter Meile/400 Meter direkt in Stadt | Bordeaux (FR) |
| **BP7** | Projektbezogene Baustellenkonsolidierung für Ver- und Entsorgung | London (GB) |
| **BP8** | Vorgelagertes Sammel- und Verteilzentrum für Einkaufscenter mit 350 Shops | Bristol (GB) |
| **BP9** | Sammel- und Verteilzentrum im Zentrum: emissionsarme Flotte, Zufahrtsbeschränkungen + Minimalauslastung | Parma (IT) |
| **BP10** | Sammel- und Verteilzentrum am Stadtrand: inkl. 2 Elektrofahrzeugen + Auflagen für Zufahrt | Lucca (IT) |
| **BP11** | Sammel- und Verteilzentrum für Geschäfte und Privathaushalte : CNG Fahrzeuge + neuer Logistikdienstleister | Yokohama (JP) |
| **BP12** | Sammel- und Verteilzentrum für Stadtzentrum: CNG Fahrzeug-Flotte für letzte Meile + Zufahrtsbeschränkung für andere Fahrzeuge | Padua (IT) |
| **BP18** | Sammel- und Verteilzentrum in mehreren Städten nach gleichem Modell: Transport mit Lastenrädern | 9 Städte (NL) |
| **BP19** | Gesamtheitlicher Ansatz bestehend aus: Lieferkettenplanung, Konsolidierung + Einsatz alternativer Fahrzeuge | Paris (FR) |
| **BP21** | Fahrzeugkonzept für letzte Meile mit Zutritt zur Fußgängerzone (Auto + Anhänger) und Sammel- und Verteilzentrum | Utrecht (NL) |
| **BP33** | Transportmittel mit Kofferaufbau, das durch Person gezogen wird: Einsatz auf Gehsteig + Fußgängerzone | Paris (FR) |
| **BP34** | Gesamtkonzept für Elektromobilität: Elektrofahrzeuge + Ladeinfrastruktur + Sammel- und Verteilzentrum | LaRochelle (FR) |
| **BP37** | Kooperation Verlader und Transporteure: Sammel- und Verteilzentrum durch Stadt betrieben + Umlandversorgung | Thun (CH) |
|  |
| Smart Urban LogisticsKommunikationsprozess**Lösungsansatz L3** |
| **Sendungsübergabekonzepte B2B und B2C**  |
| **Beschreibung** |
| Verbesserte Organisation der Übergabe von bestellten Waren (sowohl an kommerzielle als auch an private Empfänger) zur Reduktion des Platzbedarfs und der Fahrtenanzahl (nicht erfolgreiche Lieferversuche), vor allem für Stückgut und Pakete. Beispiele sind Boxensysteme aber auch die Nutzung von verfügbaren Flächen in der Nähe der potenziellen Empfänger (z.B. freistehende Flächen in Passagen bei U-Bahnen oder in Bahnhöfen.  |
| **Best Practice** |
|  | **WAS** | **WO** |
| **BP1** | Lieferbox für KundInneneinkäufe im Einzelhandel: Packstation, Lastenradtransport + Sozialprojekt | Salzburg (AT) |
| **BP2** | Lieferservice B2B mit Nachtsprung für Service-Techniker mit Übergabeboxen | Paris (FR) |
| **BP3** | Betreiberunabhängige modulare Übergabeboxen für Konsolidierung und Umschlag + Lastenrad für letzte Meile | Berlin (DE) |
| **BP5** | Übergabeboxen für Paketsendungen B2C in leerstehenden Geschäften (bspw. U-Bahn-Shops) mit Zutrittskontrolle | Paris (FR) |
| **BP6** | Übergabeboxen für Post & Paket B2C im öffentlichen Raum | Dortmund (DE) |
| **BP19** | Gesamtheitlicher Ansatz bestehend aus: Lieferkettenplanung, Konsolidierung + Einsatz alternativer Fahrzeuge | Paris (FR) |
| **BP20** | Lastenradlieferdienst: Konsolidierung, Kombination mit Bahn, taggleiche Lieferung, Kontraktlogistik, Werbung | Cambridge (GB) |
| **BP23** | CO2-freies Fahrzeugkonzept für Postzustellung in gesamter Stadt: 141 Fahrzeuge (Kangoo, Daily, Vito und Eigenentwicklung) | Bonn (DE) |
|  |
| Smart Urban LogisticsKommunikationsprozess**Lösungsansatz L4** |
| **Entsorgungslogistik Abfälle und Reststoffe** |
| **Beschreibung** |
| Verbesserte Organisation der städtischen Entsorgung von zu transportierenden (auch recyclingfähigen) Abfällen (von Betrieben, privaten Haushalten, Bauhöfen etc.) kann insbesondere auf speziellen Abfall, der noch nicht durch bereits ausgereifte Sammelsysteme eingeholt, bzw. Abfall, der noch verstärkt in Eigenregie abtransportiert wird, ausgerichtet sein (z.B. Sperrmüll, private Problemstoffe). |
| **Best Practice** |
|  | **WAS** | **WO** |
| **BP7** | Projektbezogene Baustellenkonsolidierung für Ver- und Entsorgung | London (GB) |
| **BP31** | Sperrmülltransport/-sammlung mit Straßenbahn | Zürich (CH) |
|  |
| Smart Urban LogisticsKommunikationsprozess**Lösungsansatz L5** |
| **Kooperative Ersatzteillogistik für Gewerbe und Services** |
| **Beschreibung** |
| Ersatzteile für Reparaturwerkstätten, Montageteams etc. werden oftmals auf kurzfristige Bestellung mit Einzelfahrten ausgeliefert. Zusammenarbeit zwischen Gewerbeunternehmen (Infoaustausch), Logistikdienstleistern und den Lieferanten (vorausschauende Bestellplanung auch für Ersatzteile) unter Einbeziehung sämtlicher Logistikkomponenten (inklusive temporärer Lagerung). |
| **Best Practice** |
|  | **WAS** | **WO** |
| **BP2** | Lieferservice B2B mit Nachtsprung für Service-Techniker mit Übergabeboxen | Paris (FR) |
|  |
| Smart Urban LogisticsKommunikationsprozess**Lösungsansatz L6** |
| **Kooperative Versorgungslogistik (Ärzte, Spitäler, Apotheken, Schulen, Kindergärten, Sozialeinrichtungen, Altenheime, Gastronomie)** |
| **Beschreibung** |
| Hauptsächlich Medikamente und ähnliche z.T. schwer planbare Ad-hoc-Lieferungen. Zusammenarbeit zwischen den Lieferanten, den Bestellern (medizinische Einrichtungen) und den LDL zur Optimierung dieser Transporte vor allem unter Einbeziehung der Ad-hoc-Transporte unter Berücksichtigung der relevanten Transportrahmenbedingungen (Kühlung, Ablaufdatum etc.). |
| **Best Practice** |
|  | **WAS** | **WO** |
| **BP14** | Konsolidierung in mehreren Städten für Essenstransporte zu Schulen und Kindergarten | Borlänge (SE) |
| **BP39** | Bereitstellung, Verteilung, Transport und Weiterverwertung von Rest- bzw. Überschussmengen Lebensmittel | Wien (AT) |
| **BP40** | Lebensmittelversorgung armutsbetroffener Menschen durch Freiwillige | Wien (AT) |
|  |
| Smart Urban LogisticsKommunikationsprozess**Lösungsansätze L7** |
| **Nutzung einer gemeinsamen Flotte (Shared Fleet) durch mehrere LDLinsbesondere auch mit E-Fahrzeugen** |
| **Beschreibung** |
| Sharing-Modelle für Güterfahrzeuge (konventionell oder mit alternativen Antrieben), von unterschiedlichen NutzerInnen, die in der Stadt Güterverkehr abwickeln. Potenzielle NutzerInnen sind z.B. Gewerbetreibende, die Güterfahrzeuge nur unregelmäßig benötigen. Die hohen Kosten, vor allem von alternativen Fahrzeugen, können durch bestmögliche Ausnutzung der Fahrzeuge reduziert werden. |
| **Best Practice** |
|  | **WAS** | **WO** |
| **BP10** | Sammel- und Verteilzentrum am Stadtrand: inkl. 2 Elektrofahrzeugen + Auflagen für Zufahrt | Lucca (IT) |
|  |
| Smart Urban LogisticsKommunikationsprozess**Lösungsansätze L8** |
| **Gemeinsame Informationsbereitstellung für beteiligte Akteure**  |
| **Beschreibung** |
| Die relevanten Akteure stellen sämtliche Informationen, die den Güterverkehr betreffen, den jeweils anderen Akteuren zur Verfügung. Dies erhöht die Planungssicherheit und ist Basis für viele weitere Lösungsansätze (Transportbündelung, städtisches Leitsystem, etc.). Informationen von Verladern (was ist wann wohin zu transportieren), Logistikdienstleister (Transportangebot) und Verwaltung (Einschränkungen, Verkehrsinformationen etc.) sind relevant. |
| **Best Practice** |
|  | **WAS** | **WO** |
| **BP15** | Onlineplattform für stationären Handel in einer Stadt mit taggleicher Lieferung | Salzburg, Wien (AT); Frankfurt, Hamburg, Stuttgart (DE) |
| **BP16** | Lieferservice mit taggleicher Lieferung für stationäre Geschäfte mit Onlineshop | 18 Städte (DE) |
| **BP38** | CO2-freie Getränkelieferung mit 18t E-Lkw: Optimierung über Lieferkette, KundInneneinbindung + Zertifikate | Rheinfelden (CH) |
|  |
| Smart Urban LogisticsKommunikationsprozess**Lösungsansätze L9** |
| **Flottenbereitstellung durch die Stadt** |
| **Beschreibung** |
| Der komplette Güterverkehr in der Stadt wird ausschließlich mit Fahrzeugen, die den Unternehmen von der Stadt zur Verfügung gestellt werden und die den spezifischen Anforderungen der Stadt (an die Fahrzeug-größe, die Antriebsart etc.) entsprechen, durchgeführt. Für die Benutzung ist eine Gebühr zu entrichten, die so ausgerichtet ist, dass eine effiziente Nutzung gewährleistet wird. Eine effiziente Nutzung ist für alle Beteiligten nur möglich, wenn entsprechende Nutzungskooperationen eingegangen werden. |
| **Best Practice** |
|  | **WAS** | **WO** |
| **BP8** | Vorgelagertes Sammel- und Verteilzentrum für Einkaufscenter mit 350 Shops | Bristol (GB) |
| **BP9** | Sammel- und Verteilzentrum im Zentrum: emissionsarme Flotte, Zufahrtsbeschränkungen + Minimalauslastung | Parma (IT) |
| **BP10** | Sammel- und Verteilzentrum am Stadtrand: inkl. 2 Elektrofahrzeugen + Auflagen für Zufahrt | Lucca (IT) |
| **BP12** | Sammel- und Verteilzentrum für Stadtzentrum: CNG Fahrzeug-Flotte für letzte Meile + Zufahrtsbeschränkung für andere Fahrzeuge | Padua (IT) |
| **BP34** | Gesamtkonzept für Elektromobilität: Elektrofahrzeuge + Ladeinfrastruktur + Sammel- und Verteilzentrum | LaRochelle (FR) |
| **BP36** | Bereitstellung einer Elektrofahrzeug-Flotte für Private und Unternehmen durch Stadt | Emilia (IT) |
| **BP37** | Kooperation Verlader und Transporteure: Sammel- und Verteilzentrum durch Stadt betrieben + Umlandversorgung | Thun (CH) |
|  |
| Smart Urban LogisticsKommunikationsprozess**Lösungsansätze L10** |
| **Flächennutzungskonzept (gemeinschaftliche Nutzung vorhandener Flächen) (für Lager und/oder Umschlag/Distribution)** |
| **Beschreibung** |
| In der Stadt verfügbare (temporär) ungenutzte Flächen werden für unterschiedliche logistikrelevante Zwecke wie Umschlag, Lagerung oder Übergabestellen (vor allem für B2C) genutzt. Die Art der Nutzung wechselt in Abhängigkeit des Bedarfs. Die Steuerung der Nutzung kann mittels geeigneter IT-Komponenten unterstützt werden. Die Nutzungsoptimierung kann am besten erfolgen, wenn ausreichend Informationen von den unterschiedlichen Akteuren bereitstehen und in die Nutzungsplanung mit einbezogen werden können. |
| **Best Practice** |
|  | **WAS** | **WO** |
| **BP4** | Ortsvariables Mini-Logistikcenter mit CO2-freier letzter Meile/400 Meter direkt in Stadt | Bordeaux (FR) |
| **BP5** | Übergabeboxen für Paketsendungen B2C in leerstehenden Geschäften (bspw. U-Bahn-Shops) mit Zutrittskontrolle | Paris (FR) |
| **BP13** | Urban Logistics Space: Depot in Parkhaus, Lastenrad, Flottenbereitstellung, Fahrzeugbau + Sozialprojekt | Paris Saint Germain, Louvre, Neuilly-Sur-Seine (FR) |
|  |
| Smart Urban LogisticsKommunikationsprozess**Lösungsansätze L11** |
| **Gemeinschaftliche Mehrweg- und Pfandsysteme** |
| **Beschreibung** |
| Entsprechende Mehrweg- und Pfandsysteme für Transportbehälter und Verpackungen, die nach Anlieferung zu Retourgütern werden, können komplexe Retourfahrten reduzieren, da nicht darauf geachtet werden muss, wohin welche Transportbehälter zu retournieren sind und damit das Bündeln und die Tourenopti-mierung vereinfacht und effizienter gestaltet werden können. Kreislaufsysteme von Transportbehältern und wiederverwertbaren Verpackungen können entstehen. |
| **Best Practice** |
|  | **WAS** | **WO** |
|  | Kein Best Practice verfügbar |  |
|  |
| Smart Urban LogisticsKommunikationsprozess**Lösungsansätze L12** |
| **Kooperative EKZ-Logistik (gesteuert durch EKZ-Betreiber)** |
| **Beschreibung** |
| Unternehmen in Einkaufszentren werden zumeist von unterschiedlichen Logistikdienstleistern unabgestimmt versorgt. EKZs verfügen jedoch über eine zentrale Organisation (EKZ-Betreiber). Dies kann genutzt werden, um die Versorgung der Unternehmen im EKZ zu bündeln und so die Zulieferung (und auch die Entsorgung) konsolidiert abzuwickeln. Da EKZs zu einem wichtigen Teil von Filialisten belegt sind, liegt die Herausforderung im Aufbau der notwendigen Kooperation. |
| **Best Practice** |
|  | **WAS** | **WO** |
| **BP8** | Vorgelagertes Sammel- und Verteilzentrum für Einkaufscenter mit 350 Shops | Bristol (GB) |
|  |
| Smart Urban LogisticsKommunikationsprozess**Lösungsansätze L13** |
| **Flottenadaptierung (moderner, leiser, alternative Motoren etc.)** |
| **Beschreibung** |
| Eine Flottenadaptierung kann in städtischen Fuhrparks (inklusive ausgelagerten städtischen Unternehmen), bei in der Stadt angesiedelten Transportunternehmen und werkverkehrstreibenden Unternehmen der Stadt, umgesetzt werden. Dies kann auf Eigeninitiative und/oder gekoppelt mit entsprechenden Förderungen erzwungen und/oder durch entsprechende Zufahrtsbeschränkungen erfolgen. |
| **Best Practice** |
|  | **WAS** | **WO** |
| **BP8** | Vorgelagertes Sammel- und Verteilzentrum für Einkaufscenter mit 350 Shops | Bristol (GB) |
| **BP9** | Sammel- und Verteilzentrum im Zentrum: emissionsarme Flotte, Zufahrtsbeschränkungen + Minimalauslastung | Parma (IT) |
| **BP10** | Sammel- und Verteilzentrum am Stadtrand: inkl. 2 Elektrofahrzeugen + Auflagen für Zufahrt | Lucca (IT) |
| **BP11** | Sammel- und Verteilzentrum für Geschäfte und Privathaushalte : CNG Fahrzeuge + neuer Logistikdienstleister | Yokohama (JP) |
| **BP12** | Sammel- und Verteilzentrum für Stadtzentrum: CNG Fahrzeug-Flotte für letzte Meile + Zufahrtsbeschränkung für andere Fahrzeuge | Padua (IT) |
| **BP18** | Sammel- und Verteilzentrum in mehreren Städten nach gleichem Modell: Transport mit Lastenrädern | 9 Städte (NL) |
| **BP19** | Gesamtheitlicher Ansatz bestehend aus: Lieferkettenplanung, Konsolidierung + Einsatz alternativer Fahrzeuge | Paris (FR) |
| **BP23** | CO2-freies Fahrzeugkonzept für Postzustellung in gesamter Stadt: 141 Fahrzeuge (Kangoo, Daily, Vito und Eigenentwicklung) | Bonn (DE) |
| **BP24** | Freiwilliges Zertifizierungssystem für Frächter, die ins Zentrum fahren: Fokus auf Sicherheit, Gesetzkonformität und Umwelt | London (GB) |
| **BP28** | Programm zur Entwicklung geräuscharmer Verfahren (<60dB) mit Zertifizierung für Warenauslieferung außerhalb der normalen Geschäftszeiten | Landesweit (NL) |
| **BP33** | Transportmittel mit Kofferaufbau, das durch Person gezogen wird: Einsatz auf Gehsteig + Fußgängerzone | Paris (FR) |
| **BP34** | Gesamtkonzept für Elektromobilität: Elektrofahrzeuge + Ladeinfrastruktur + Sammel- und Verteilzentrum | LaRochelle (FR) |
| **BP36** | Bereitstellung einer Elektrofahrzeug-Flotte für Private und Unternehmen durch Stadt | Emilia (IT) |
| **BP38** | CO2-freie Getränkelieferung mit 18t E-Lkw: Optimierung über Lieferkette, KundInneneinbindung + Zertifikate | Rheinfelden (CH) |
| **BP39** | Bereitstellung, Verteilung, Transport und Weiterverwertung von Rest- bzw. Überschussmengen Lebensmittel | Wien (AT) |
|  |
| Smart Urban LogisticsKommunikationsprozess**Lösungsansätze L14** |
| **Einsatz von (Lasten-)Fahrrädern** **für die Last-Mile-Distribution** |
| **Beschreibung** |
| Nutzung von Fahrrädern und Lastenfahrrädern zur Distribution der Güter in der (Innen)Stadt. Die Fahrzeuge berücksichtigen den beengten städtischen Raum, die kleinteiligere Warenstruktur etc. Da ein zusätzlicher Umschlag notwendig ist, muss die Abwicklung der letzten Meile mit den Rädern so effizient abgewickelt werden, dass sich deutliche Zeitliche Vorteile für die Lieferanten ergeben, die die Mehrkosten durch den Umschlag wettmachen. |
| **Best Practice** |
|  | **WAS** | **WO** |
| **BP1** | Lieferbox für KundInneneinkäufe im Einzelhandel: Packstation, Lastenradtransport + Sozialprojekt | Salzburg (AT) |
| **BP3** | Betreiberunabhängige modulare Übergabeboxen für Konsolidierung und Umschlag + Lastenrad für letzte Meile | Berlin (DE) |
| **BP13** | Urban Logistics Space: Depot in Parkhaus, Lastenrad, Flottenbereitstellung, Fahrzeugbau + Sozialprojekt | Paris Saint Germain, Louvre, Neuilly-Sur-Seine (FR) |
| **BP16** | Lieferservice mit taggleicher Lieferung für stationäre Geschäfte mit Onlineshop | 18 Städte (DE) |
| **BP17** | Lebensmittel-Hauszustellung mit dem Lastenrad | Wien (AT) |
| **BP18** | Sammel- und Verteilzentrum in mehreren Städten nach gleichem Modell: Transport mit Lastenrädern | 9 Städte (NL) |
| **BP19** | Gesamtheitlicher Ansatz bestehend aus: Lieferkettenplanung, Konsolidierung + Einsatz alternativer Fahrzeuge | Paris (FR) |
| **BP20** | Lastenradlieferdienst: Konsolidierung, Kombination mit Bahn, taggleiche Lieferung, Kontraktlogistik, Werbung | Cambridge (GB) |
| **BP22** | Multimodales Transportangebot von Möbelhändler für letzte Meile der KundInnen | Hamburg (DE) |
| **BP23** | CO2-freies Fahrzeugkonzept für Postzustellung in gesamter Stadt: 141 Fahrzeuge (Kangoo, Daily, Vito und Eigenentwicklung) | Bonn (DE) |
| **BP32** | Innerstädtische Versorgung mit Boot und Lastenrad | Amsterdam, Utrecht (NL) |
| **BP35** | Städtischer Reinigungsdienst mit Lastenrad | Graz (AT) |
| **BP39** | Bereitstellung, Verteilung, Transport und Weiterverwertung von Rest- bzw. Überschussmengen Lebensmittel | Wien (ST) |
|  |
| Smart Urban LogisticsKommunikationsprozess**Lösungsansätze L15** |
| **(Variable) städtische Leitsysteme für den Güterverkehr** |
| **Beschreibung** |
| Städtische Güterverkehrs-Hotspots (hochfrequente An- und Ablieferungen) können beliebig angefahren werden oder jene Routen nutzen, die in der Stadt präferiert werden und an welchen das städtische Verkehrssystem und die Bevölkerung so gering wie möglich belastet werden. Entsprechende Leitsysteme können sehr vielfältig und unterschiedlicher technologischer Ausprägung sein: einfache Routenbeschilderung zu den Hotspots, variable Verkehrszeichen, Fahrwegsteuerung, Verkehrsflusssteuerung, Navigationssysteme etc. |
| **Best Practice** |
|  | **WAS** | **WO** |
| **BP29** | Navigation/Routenplanung für Lastenradtransporte | Kopenhagen (DK) |
| **BP30** | Kennzeichnung geeigneter Verkehrswege für Güterverkehr: Straßenmarkierung, Hinweisschilder und GPS Files | Tallinn (EE) |
|  |
| Smart Urban LogisticsKommunikationsprozess**Lösungsansätze L16** |
| **Entwicklung und Einsatz angepasster Fahrzeuge und Transportbehälter** **oder Entladetechnologien für die städtische Distribution** |
| **Beschreibung** |
| Die Entwicklung neuer Fahrzeug-, Behälter- und Entladetechnologien, ergänzend zu bereits bestehenden Technologien, wird zukünftig verstärkt durch Anforderungen aus der Praxis initiiert werden. Spezialentwicklungen können die spezifischen Problemstellungen und Begebenheiten in den Städten zielgerichtet adressieren (z.B. speziell entwickelte Lastenfahrräder, geräuschoptimierte Ladebordwände, Ladebordwände für besonders beengte Verhältnisse). |
| **Best Practice** |
|  | **WAS** | **WO** |
| **BP3** | Betreiberunabhängige modulare Übergabeboxen für Konsolidierung und Umschlag + Lastenrad für letzte Meile | Berlin (DE) |
| **BP13** | Urban Logistics Space: Depot in Parkhaus, Lastenrad, Flottenbereitstellung, Fahrzeugbau + Sozialprojekt | Paris Saint Germain, Louvre, Neuilly-Sur-Seine (FR) |
| **BP18** | Sammel- und Verteilzentrum in mehreren Städten nach gleichem Modell: Transport mit Lastenrädern | 9 Städte (NL) |
| **BP19** | Gesamtheitlicher Ansatz bestehend aus: Lieferkettenplanung, Konsolidierung + Einsatz alternativer Fahrzeuge | Paris (FR) |
| **BP20** | Lastenradlieferdienst: Konsolidierung, Kombination mit Bahn, taggleiche Lieferung, Kontraktlogistik, Werbung | Cambridge (GB) |
| **BP21** | Fahrzeugkonzept für letzte Meile mit Zutritt zur Fußgängerzone (Auto + Anhänger) und Sammel- und Verteilzentrum | Utrecht (NL) |
| **BP23** | CO2-freies Fahrzeugkonzept für Postzustellung in gesamter Stadt: 141 Fahrzeuge (Kangoo, Daily, Vito und Eigenentwicklung) | Bonn (DE) |
| **BP28** | Programm zur Entwicklung geräuscharmer Verfahren (<60dB) mit Zertifizierung für Warenauslieferung außerhalb der normalen Geschäftszeiten | Landesweit (NL) |
| **BP33** | Transportmittel mit Kofferaufbau, das durch Person gezogen wird: Einsatz auf Gehsteig + Fußgängerzone | Paris (FR) |
|  |
| Smart Urban LogisticsKommunikationsprozess**Lösungsansätze L17** |
| **Nachtzulieferung mit besonders leisen Lkw und allen anderen Beladungskomponenten (Zertifizierung notwendig z.B. "unter 60 dbA")** |
| **Beschreibung** |
| Durch Nutzung der Nacht für die An- und Ablieferung können in vielen Fällen der Güter- und Personen-verkehr entflechtet werden (effiziente Straßeninfrastrukturnutzung, Reduktion der NutzerInnenkonflikte). Konflikte mit der Bevölkerung sind durch Einhaltung konkreter Vorgaben (zum maximalen Lärmpegel) zu vermeiden: lärmarme Fahrzeuge, spezifisch lärmarme Be- und Entladevorrichtungen und Transport-behälter, infrastrukturelle Anpassungen (Reduktion von Abrollgeräuschen), Schulung des Personals etc. |
| **Best Practice** |
|  | **WAS** | **WO** |
| **BP28** | Programm zur Entwicklung geräuscharmer Verfahren (<60dB) mit Zertifizierung für Warenauslieferung außerhalb der normalen Geschäftszeiten | Landesweit (NL) |
|  |
| Smart Urban LogisticsKommunikationsprozess**Lösungsansätze L18** |
| **Bricks & Clicks: neue online Anwendungen und Portale zur** **Verbindung von stationärem Handel und eCommerce** |
| **Beschreibung** |
| Lokale Händler, die Aufkommenspunkte sind und Waren nicht online anbieten, gründen bspw. eine Onlineplattform und bieten sowohl Waren als auch die Distribution gemeinsam an. Die Belieferung kann von einem gemeinsamen Lager- und Distributionsstandort erfolgen oder die bestellten Waren können von den KundInnen in einem der Geschäfte abgeholt werden. Wird ein Lieferservice angeboten, kann die Distribution z.B. mit einer gemeinschaftlichen Flotte (bestenfalls E-Fahrzeuge oder Lastenfahrräder) erfolgen. |
| **Best Practice** |
|  | **WAS** | **WO** |
| **BP15** | Onlineplattform für stationären Handel in einer Stadt mit taggleicher Lieferung | Salzburg, Wien (AT); Frankfurt, Hamburg, Stuttgart (DE) |
| **BP16** | Lieferservice mit taggleicher Lieferung für stationäre Geschäfte mit Onlineshop | 18 Städte (DE) |
| **BP22** | Multimodales Transportangebot von Möbelhändler für letzte Meile der KundInnen | Hamburg (DE) |
|  |
| Smart Urban LogisticsKommunikationsprozess**Lösungsansätze L19** |
| **Einsatz vorhandener Verkehrsträger für alternative Nutzung** |
| **Beschreibung** |
| Verkehrsträger (v.a. des öffentlichen Personenverkehrs), die für die städtische Distribution bislang aus unterschiedlichen Gründen nicht verwendet wurden, können für spezifische Bereiche des städtischen Güter-verkehrs eingesetzt werden. Damit kann die vorhandene Infrastruktur besser ausgenutzt und gleichzeitig das Lkw-Aufkommen reduziert werden. Beispiele sind Güterbim, Binnenschiff und Cargobus. |
| **Best Practice** |
|  | **WAS** | **WO** |
| **BP31** | Sperrmülltransport/-sammlung mit Straßenbahn | Zürich (CH) |
| **BP32** | Innerstädtische Versorgung mit Boot und Lastenrad | Amsterdam, Utrecht (NL) |
|  |
| Smart Urban LogisticsKommunikationsprozess**Lösungsansätze L20** |
| **Zufahrtsmanagement über Auflagen für Fahrzeuge (Alter, Umweltstandard, Beladungsgrad der Fahrzeuge) und/oder beschränkte Zufahrt** |
| **Beschreibung** |
| Die Zufahrt in die Stadt wird nur in Abhängigkeit einer bestimmten zu definierenden Güte des Transportes (Alter, Umweltstandard, Beladungsgrad der Fahrzeuge) zugelassen. Die Zufahrt kann dabei zu bestimmten Zeiten und/oder für bestimmte Stadtbereiche, aber auch bestimmte Hotspots (z.B. Baustellen, Messe), eingeschränkt werden. Die technische Umsetzung kann über entsprechende Leitsysteme (siehe L15) oder Zufahrtskontrollsysteme erfolgen. |
| **Best Practice** |
|  | **WAS** | **WO** |
| **BP8** | Vorgelagertes Sammel- und Verteilzentrum für Einkaufscenter mit 350 Shops | Bristol (GB) |
| **BP9** | Sammel- und Verteilzentrum im Zentrum: emissionsarme Flotte, Zufahrtsbeschränkungen + Minimalauslastung | Parma (IT) |
| **BP10** | Sammel- und Verteilzentrum am Stadtrand: inkl. 2 Elektrofahrzeugen + Auflagen für Zufahrt | Lucca (IT) |
| **BP12** | Sammel- und Verteilzentrum für Stadtzentrum: CNG Fahrzeug-Flotte für letzte Meile + Zufahrtsbeschränkung für andere Fahrzeuge | Padua (IT) |
| **BP21** | Fahrzeugkonzept für letzte Meile mit Zutritt zur Fußgängerzone (Auto + Anhänger) und Sammel- und Verteilzentrum | Utrecht (NL) |
| **BP28** | Programm zur Entwicklung geräuscharmer Verfahren (<60dB) mit Zertifizierung für Warenauslieferung außerhalb der normalen Geschäftszeiten | Landesweit (NL) |
|  |
| Smart Urban LogisticsKommunikationsprozess**Lösungsansätze L21** |
| **Zufahrtsbepreisung (örtlich, zeitlich/inhaltlich differenziert - eventuell gemeinsam mit Zufahrtsmanagement –siehe L20)** |
| **Beschreibung** |
| Anstelle oder in Kombination mit einer Zufahrtsbeschränkung (L20) kann die Zufahrt in die Stadt bepreist werden. Die Tarifhöhe kann in Abhängigkeit verschiedener Transportqualitäten (Fahrzeugalter, Umweltstandards, Fahrzeuggröße, Antriebsart etc.) variieren. Darüber hinaus können die Tarife auch zu unterschiedlichen Zeiten und in unterschiedlichen Stadtbereichen differenzieren. |
| **Best Practice** |
|  | **WAS** | **WO** |
|  | Kein Best Practice verfügbar |  |
|  |
| Smart Urban LogisticsKommunikationsprozess**Lösungsansätze L22** |
| **Eigeschränkte Lieferzonen (räumlich, zeitlich und/oder inhaltlich gemangte Lieferzonen)** |
| **Beschreibung** |
| Werden mehr Lieferzonen benötigt, als in bestimmten Bereichen zu bestimmten Zeiten zur Verfügung gestellt werden können, so können die vorhandenen Lieferzonen und deren Nutzung organisiert werden. Buchungssysteme, Zufahrtssteuerungen, variable Nutzung der Zonen von unterschiedlichen NutzerInnen etc. sowie Informationssysteme über die Verfügbarkeit leerer Lieferzonen würden entsprechende Abhilfe schaffen. |
| **Best Practice** |
|  | **WAS** | **WO** |
| **BP25** | Zeitlich gestaffelte Mehrfachfahrstreifennutzung mit variablen Verkehrszeichen | Barcelona (ES) |
| **BP26** | Accessmanagement über Slotbuchung mittels Online-Tool | Basel (CH) |
| **BP27** | Lieferzonenreservierung von 05:00 bis 11:00 Uhr auf Parkplatz (danach Kurzparkzone) | Poitiers (FR) |
|  |
| Smart Urban LogisticsKommunikationsprozess**Lösungsansätze L23** |
| **Lieferzonenbepreisung (örtlich, zeitlich/inhaltlich differenziert - eventuell gemeinsam mit Lieferzonenmanagement – siehe L22)** |
| **Beschreibung** |
| Anstelle oder in Kombination mit dem Management von Lieferzonen (L22), können diese auch bepreist werden, um die Nutzung effizienter zu gestalten. Entsprechend sollen die Preise auch zeitlich und räumlich unterschiedlich gestaltet werden. |
| **Best Practice** |
|  | **WAS** | **WO** |
| **BP27** | Lieferzonenreservierung von 05:00 bis 11:00 Uhr auf Parkplatz (danach Kurzparkzone) | Poitiers (FR) |
|  |
| Smart Urban LogisticsKommunikationsprozess**Lösungsansätze L24** |
| **Ausschreibung der kompletten Belieferung einer Stadtzone (samt Gütesiegel für Fahrzeuge, Lieferqualität etc.)** |
| **Beschreibung** |
| Ähnlich wie bei der Ausschreibung von Angeboten im ÖV (Buslinien, S-Bahn-Linie) kann auch die Güterversorgung von Stadtteilen ausgeschrieben werden. Ein Anbieter übernimmt dann die komplette Belieferung des ausgeschriebenen Stadtteils (bessere Möglichkeit zur Bündelung und Tourenoptimierung). In der Ausschreibung können darüber hinaus bestimmte Kriterien (Gütesiegel in den Bereichen Service-grad, Emissionen, Lärm, Fahrzeugtechnologie, Minimalauslastung Fahrzeuge) vorgeschrieben werden.  |
| **Best Practice** |
|  | **WAS** | **WO** |
| **BP12** | Sammel- und Verteilzentrum für Stadtzentrum: CNG Fahrzeug-Flotte für letzte Meile + Zufahrtsbeschränkung für andere Fahrzeuge | Padua (IT) |
|  |
| Smart Urban LogisticsKommunikationsprozess**Lösungsansätze L25** |
| **Anpassung Verkehrsinfrastruktur** **(an Bedürfnisse des städtischen Güterverkehrs)** |
| **Beschreibung** |
| Ist es nicht möglich, die Güterverkehrsabwicklung an die bestehende Infrastruktur anzupassen, besteht die Option, die Infrastruktur den Bedürfnissen des Güterverkehrs entsprechend einzurichten. Dies ist jedoch in vielen Fällen mit hohen Investitionskosten seitens der öffentlichen Hand verbunden (z.B. Bereitstellung von Umschlags-einrichtungen, um die städtische Distribution mit geeigneten Fahrzeugen zu ermöglichen). |
| **Best Practice** |
|  | **WAS** | **WO** |
|  | Kein Best Practice verfügbar |  |
|  |
| Smart Urban LogisticsKommunikationsprozess**Lösungsansätze L26** |
| **Spezifische Nutzungsbedingungen** |
| **Beschreibung** |
| Um das Güteraufkommen zukünftig entstehender Güterverkehrserzeuger bereits im Vorhinein mitgestalten zu können, können im Zuge der Flächenwidmungs- und Bebauungsplanung bzw. spätestens bei der Erteilung von Baubescheiden Auflagen für die Genehmigung erteilt werden, die darauf abzielen, die Zu- und Ablieferung möglichst effizient und CO2-reduziert abzuwickeln (z.B. Anschlussbahnanschluss- und –nutzungsverpflichtung, Einrichtung von Lager- und Ladezonen am eigenen Gelände, Einsatz von spezifischen Fahrzeugen, Modal-Split Vorgaben etc.). |
| **Best Practice** |
|  | **WAS** | **WO** |
|  | Kein Best Practice verfügbar |  |
|  |
| Smart Urban LogisticsKommunikationsprozess**Lösungsansätze L27** |
| **Zeitlich gestaffelte bzw. von Fahrzeugtypen abhängige Mehrfach-Fahrstreifennutzung**  |
| **Beschreibung** |
| In Bereichen, die multiple Nutzungsfunktionen haben, steht oftmals zu wenig Platz für alle Nutzungsaktivitäten zur Verfügung. Da jedoch unterschiedliche Nutzungen zu unterschiedlichen Zeitpunkten relevant sind (oder die Möglichkeit besteht, unterschiedliche Nutzung sinnvoll zeitlich zu entflechten), kann eine zeitliche Staffelung unterschiedlicher Nutzungen (Fahren, Parken, Liefern, Radfahren etc.) die geeignete Lösung für Konfliktsituationen zwischen unterschiedlichen NutzerInnen sein. |
| **Best Practice** |
|  | **WAS** | **WO** |
| **BP25** | Zeitlich gestaffelte Mehrfachfahrstreifennutzung mit variablen Verkehrszeichen | Barcelona (ES) |
| **BP27** | Lieferzonenreservierung von 05:00 bis 11:00 Uhr auf Parkplatz (danach Kurzparkzone) | Poitiers (FR) |
|  |
| Smart Urban LogisticsKommunikationsprozess**Name der Stadt:** ...................................................................**Formular – Einschätzung Wirkung**(+ positive Wirkung; - negative Wirkung; 0 keine Wirkung; ? Wirkung unsicher) |
|  | **Kriterium** | **Einschätzung** |
|
| **Umweltqualität** | Reduktion Lärmemissionen |  |
| Reduktion Luftschadstoffemissionen |  |
| Reduktion CO2 |  |
| Reduktion Energieverbrauch |  |
| **Lebensqualität** | Minimierung Flächenversiegelung |  |
| Minimierung Flächenbelegung |  |
| Verbesserung Ver- und Entsorgung |  |
| Minimierung Personenschäden |  |
| Punktuelle Auswirkung auf das Ortsbild |  |
| Flächige Auswirkung auf das Ortsbild |  |
| Reduktion Zeitverlust für Dritte (z.B. durch Ladevorgänge verursachter Stau für den Personenverkehr) |  |
| **Wirtschaft** | Steigerung Erreichbarkeit Betriebe/Geschäfte für Zulieferer |  |
| Steigerung Erreichbarkeit Betriebe/Geschäfte für KundInnen |  |
| Reduktion Transportkosten |  |
| Rentabilitätserhöhung für Transporteure/Speditionen |  |
| Lieferkostenreduktion für Betriebe/Geschäfte |  |
| Steigerung Lieferzuverlässigkeit und Pünktlichkeit  |  |
| Steigerung Standortattraktivität für Betrieb/Geschäfte |  |
| Steigerung Verkehrssicherheit im Güterverkehr |  |

|  |
| --- |
| Smart Urban LogisticsKommunikationsprozess**Name der Stadt:** ...................................................................**Formular – Machbarkeit**(+ positive Wirkung; - negative Wirkung; 0 keine Wirkung; ? Wirkung unsicher) |
| **Kriterium** | **Beschreibung** | **Einschätzung** |
|
| Projektpartner | Identifizieren sich die benötigten Projektpartner mit dem Projekt? |   |
| Projekt-unterstützung | Unterstützen die relevanten Stakeholder das Projekt? |   |
| finanzielle Machbarkeit | Sind die abschätzbaren Kosten adäquat und ist entsprechendes Budget vorhanden? |   |
| technische Machbarkeit | Ist die Umsetzung mit bewährter, getesteter Technologie möglich? |   |
| rechtliche Machbarkeit | Ist die Umsetzung unter gegebenen rechtlichen Rahmenbedingungen möglich? |   |
| Kompatibilität mit existierenden Logistiksystemen | Können die angedachten LDL-Partner und deren Logistiksysteme eingesetzt werden? |   |
| Stadtstrategie | Trägt das Projekt zum Erreichen der Ziele der existierenden Stadtstrategie bei? |   |
| Regionale Abstimmung | Kann eine regionale Abstimmung bei Projekten, die über Stadtgrenzen hinaus reichen oder wirken, erzielt werden? |   |

|  |
| --- |
| Smart Urban LogisticsKommunikationsprozess**Name der Stadt:………………………………………………….** **Ergebnisse des Stakeholder-Workshops** |
| **Datum Workshop:** |   |
| **AnwesendePersonen** | **Person** | **Funktion** |
|   |   |
|   |   |
|   |   |
|   |   |
|   |   |
|   |   |
|   |   |
|   |   |
|   |   |
|   |   |
|   |   |
|   |   |
|   |   |
|   |   |
|   |   |
|   |   |
| **Ausgewähltes Thema:** |   |
| **Diskutierte Lösungsansätze** | **Lösungsansatz** | **Anmerkung** |
|   |   |
|   |   |
|   |   |
|   |   |
|   |   |
|   |   |
| **Ergebnisse** |
| **Potenziell umsetzbare Lösungen** |  |
|  |

|  |
| --- |
| Smart Urban Logistics Kommunikationsprozess **Name der Stadt:………………………………………………….** **Ergebnisse des Stakeholder-Workshops** |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **WeitereVorgehensweise** | Installierung einer Arbeitsgruppe zur vertiefenden Diskussion |  |
| Entwicklung einer Güterverkehrsstrategie  |  |
| Ausarbeitung einer vertieften Machbarkeitsanalyse zum ausgewählten Thema  |  |
| Beschluss zur Ausarbeitung eines ausgewählten Lösungsansatzes |  |
| Beschluss zur Realisierung konkreter rasch umsetzbarer einfacher Maßnahmen |  |
| Integration in laufende oder geplante Projekte |  |
| Terminisierung eines weiteren Workshops vor der Strategiesitzung |  |
| Beauftragung an den Workshopveranstalter/Coach/Berater, Vorschläge für die Strategiesitzung vorzubereiten |  |
| Sonstiges:  |  |
| **Offene Fragen** |   |
|   |
|   |
|   |
|   |
|   |
|   |
|   |
|   |
| **Nächste Schritte in** **Richtung Umsetzung** |   |
|   |
|   |
|   |
|   |
|   |
|   |
|   |
|   |

|  |
| --- |
| Smart Urban Logistics Kommunikationsprozess **Name der Stadt:………………………………………………….** **Ergebnisse des Stakeholder-Workshops** |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Mitwirkende AkteurInnen** |   |   |
|   |   |
|   |   |
|   |   |
|   |   |
|   |   |
|   |   |
| **Versand Protokoll durch**  |   | **bis**  |  |
| **Vorbereitung Strategiesitzung** |
| **TeilnehmerInnen Strategiesitzung** | **Person** (alphabetisch,  ohne Titel) | **Funktion** |
|   |   |
|   |   |
|   |   |
|   |   |
|   |   |
|   |   |
|   |   |
| **ZieleStrategie-sitzung** | Empfehlung zur weiteren Vorgangsweise an die politischen Entscheidungsträger |
| Aufgaben und Verantwortlichkeiten festgelegen |
| Arbeits- und Zeitplan ausarbeiten |
| **Datum Strategiesitzung:** |   |
| **Ort Strategiesitzung:** |   |

* 1. Unterlagen für die Strategiesitzung
* Textvorschlag Tagesordnung Strategiesitzung (S.83)
* Ergebnisformular Strategiesitzung (S.84 – 85)

**Smart Urban Logistics**

**Name der Stadt: ………………………………**

**Strategiesitzung**

Zeit: …………………………………………

Ort: …………………………………………

**TAGESORDNUNGSVORSCHLAG**

1. Tagesordnung und Besprechungsziele
2. Protokoll und Reflexion Workshop
3. Präsentation und Diskussion des Vorschlags zur möglichen weiteren Vorgehensweise in der Stadt
4. Festlegung von konkreten Schritten, Verantwortlichkeiten und Terminen
5. Resümee zum Prozess und zu den Unterlagen

|  |
| --- |
| Smart Urban LogisticsKommunikationsprozess**Name der Stadt:…………………………………………...****Ergebnisse des Prozesses** |
| **Datum Strategiesitzung:** |   |
| **AnwesendePersonen** | **Person** (alphabetisch, ohne Titel) | **Funktion** |
|   |   |
|   |   |
|   |   |
|   |   |
|   |   |
|   |   |
|   |   |
|   |   |
| **Ergebnisse des Prozesses** |
| **ausgewähltes Thema:** |   |
| **potenziell umsetzbare Lösung(en)** |   |
|   |
| **Mitwirkende AkteurInnen** |   |
|   |
|   |
|   |
|   |
|   |
|   |
|   |
| **weitereVorgehensweise** | Installierung einer Arbeitsgruppe zur vertiefenden Diskussion |   |
| Entwicklung einer Güterverkehrsstrategie  |   |
| Ausarbeitung einer vertieften Machbarkeitsanalyse zum ausgewählten Thema  |   |
| Beschluss zur Ausarbeitung eines ausgewählten Lösungsansatzes |   |
| Beschluss zur Umsetzung konkreter rasch umsetzbarer einfacher Maßnahmen |   |
| Integration in laufende oder geplante Projekte |   |
| Sonstiges:  |   |

|  |
| --- |
| Smart Urban LogisticsKommunikationsprozess**Name der Stadt:…………………………………………...****Ergebnisse des Prozesses** |
| **Arbeits- und Zeitplan** | **Arbeits-schritt** | **Was** (konkrete Aufgabe in Abhängigkeit der weiteren Vorgehensweise) | **Wann** |
| **1** |  |  |
| **2** |  |  |
| **3** |  |  |
| **4** |  |  |
| **5** |  |  |
| **6** |  |  |
| **7** |  |  |
| **8** |  |  |
| **9** |  |  |
| **10** |  |  |
| **11** |  |  |
| **12** |  |  |
| **Verantwortlichkeiten** | **Arbeits-schritt** | **Verantwortlich**  | **Mitarbeit** |
| **1** |  |  |
| **2** |  |  |
| **3** |  |  |
| **4** |  |  |
| **5** |  |  |
| **6** |  |  |
| **7** |  |  |
| **8** |  |  |
| **9** |  |  |
| **10** |  |  |
| **11** |  |  |
| **12** |  |  |
| **Versand Protokoll durch**  |   | **bis**  |   |

* 1. Anforderungsprofil für externe Partner für Coaching und Prozessbegleitung

Im Folgenden wird ein Anforderungsprofil für externe Beratungsleistungen entwickelt, das der Entscheidungsvorbereitung über die Teilnahme an einem Förderprogramm „Smart Urban Logistics“ oder über die Entwicklung und Umsetzung von Smart Urban Logistics-Projekten unabhängig von Förderprogrammen dienen soll. Dieses Anforderungsprofil soll Städten als potenziellen Auftraggeber zur Orientierung dienen.

Es ist darauf hinzuweisen, dass es in jedem konkreten Fall einer situationsspezifischen Präzisierung bedarf, die im Zuge einer Auftragsklärung erfolgen muss. Der auf Basis eines Pilotvorhabens abgeschätzte zeitliche Aufwand ist als grober Rahmen zu sehen. Der tatsächliche Aufwand hängt von den Eigenleistungen des Auftraggebers, der Komplexität der Aufgabenstellung, der Zahl der einzubeziehenden Beteiligten und dem vom Bera­tungsunternehmen gewünschten fachlichen Input ab.

Bei den im Folgenden dargestellten Arbeitspaketen und Arbeitsschritten wird davon ausgegangen, dass die zur Verfügung gestellten Hilfestellungen (Prozessdesign, Factsheet, Best-Practice-Beispiele, Ergebnisformulare) von dem/der BeraterIn genutzt werden und nicht neu konzipiert werden.

Aufgabenstellung und Ziele

**Aufgabenstellung:** Coaching, Prozessbegleitung undBeratung der Stadt und anderer Beteiligter (z.B. initiative Betriebe) beim Entscheidungsprozess über eine Beteiligung an etwaigen aktuellen Ausschreibungen im Programm Smart Urban Logistics oder für die Planung und Umsetzung von eigenständigen Smart Urban Logistics-Aktivitäten

**Ziel:** Entscheidung über die Ausarbeitung eines Förderantrages oder zur Umsetzung eigenständiger Aktivitäten im Rahmen von Smart Urban Logistics

**Nicht-Ziel:** Ausarbeitung des Förderantrages selbst oder Planung und Umsetzung von Projekten

* + 1.

Arbeitspakete

**AP 1: Auftragsklärung**

Ein- bis zweistündige Besprechung zur Präzisierung des Auftrages auf Basis eines vorliegenden Anbots bzw. als Grundlage für die Anbotserstellung

**AP 2: Analyse bestehender Grundlagen und Informationen zum Thema**

Dazu zählen folgende Arbeitsschritte:

* Durchsicht bestehender Verkehrskonzepte
* Durchsicht bestehender Stadtentwicklungskonzepte, Innenstadtkonzepte oder sonstiger relevanten Konzepte
* Durchsicht bestehender Verkehrsuntersuchungen zu themenspezifischen Fragestellungen
* Analyse allgemeiner Daten und Fakten

**AP 3: Vorbereitung, Durchführung und Nachbereitung der Startbesprechung**

Dazu zählen folgende Arbeitsschritte:

* Aufbereitung der Unterlagen: Handouts, Plakate
* Spezifizierung der Tagesordnung
* Telefonisches Vorgespräch mit dem Auftraggeber in der Stadt, Klärung der TeilnehmerInnen
* Durchführung der Besprechung inklusive Umweltanalyse
* Protokollerstellung

**AP 4: Vorbereitung, Durchführung und Nachbereitung des Workshops**

Dazu zählen folgende Arbeitsschritte:

* Adaptierung des Einladungsschreibens
* Durchführung von Vorgesprächen
* Ausarbeitung des Feindesigns für den Workshop
* Auswahl der relevanten Lösungsansätze und Best Practices
* Aufbereitung der Materialien für den Workshop: Plakate, Handouts, Power Point etc.
* Durchführung eines ca. halbtägigen Workshops
* Nachbereitung des Workshops: Protokoll

**AP 5: Aufbereitung von Unterlagen für eine Entscheidung**

Dazu zählen folgende Arbeitsschritte:

* Einschätzung der Wirkungen und Machbarkeit der gewählten Lösungsansätze
* Ausarbeitung der notwendigen Schritte bis zu einer Entscheidung
* Fachliche Unterstützung bei der Bearbeitung der Schritte bis zur Entscheidung,
z. B. Klärung offener Fragen soweit ohne größeren Aufwand möglich oder vertiefte Recherche zu Best-Practice-Beispielen
* Aufbereitung der entscheidungsrelevanten Unterlagen für die Strategiesitzung

**AP 6: Vorbereitung, Durchführung und Nachbereitung der Strategiesitzung**

Dazu zählen folgende Arbeitsschritte:

* Spezifizierung der Tagesordnung für die Strategiesitzung
* Materialien für die Strategiesitzung: Handouts, Plakate
* Durchführung einer ca. dreistündigen Strategiesitzung
* Nachbereitung der Strategiesitzung: Protokoll und Ergebniszusammenfassung
* Optional: Präsentation(en) vor EntscheidungsträgerInnen

Aufwandsabschätzung

Die folgende Aufwandsabschätzung gibt einen groben Rahmen vor, der von Fall zu Fall gemeinsam mit dem Auftraggeber zu präzisieren ist. Es wird davon ausgegangen, dass Startbesprechung, Workshop und Strategiesitzung von zwei Personen des Coaching- bzw. Beratungsteams begleitet werden, damit eine klare Trennung zwischen Sitzungsleitung bzw. Moderation und inhaltlicher Beratung erfolgen kann.

Tab. 1: Zeitliche Aufwandsabschätzung für Beratungsleistungen

|  |  |
| --- | --- |
| **Arbeitspakete** | **Aufwand in Stunden** |
| AP 1 Auftragsklärung | 2 – 3 |
| AP 2 Analyse bestehender Grundlagen und Informationen zum Thema | 8 – 16 |
| AP 3 Vorbereitung, Durchführung und Nachbereitung der Startbesprechung | 16 – 20 |
| AP 4 Vorbereitung, Durchführung und Nachbereitung des Workshops | 30 – 40 |
| AP 5 Aufbereitung von Unterlagen für eine Entscheidung1) | 8 – 16 |
| AP 6 Vorbereitung, Durchführung und Nachbereitung der Strategiesitzung, Ergebniszusammenfassung | 20 – 28 |
| **Gesamtaufwand** | **84 – 123** |

1) Allfälliger Mehraufwand für eine gewünschte Klärung offener Fragen oder vertiefte Recherche zu Best Practices müsste gesondert abgeschätzt werden.

* 1. Abkürzungsverzeichnis

SUL Smart Urban Logistics

LDL Logistikdienstleister

EKZ Einkaufszentrum

GüV Güterverkehr

B2B Business to Business Beziehung zwischen mindestens 2 Unternehmen

B2C Business to Customer Beziehung zwischen Unternehmen und Endkunden

E Elektro

t Tonnen

CNG Compressed Natural Gas Komprimiertes Erdgas

Impressum

Eigentümer, Herausgeber und Medieninhaber:

Klima- und Energiefonds
Gumpendorfer Straße 5/22, 1060 Wien

AutorInnen:

Eva Favry, Helmut Hiess (Rosinak und Partner), Norbert Sedlacek (Herry Consult)

Cover:

© Michael Paukner

Smart Urban Logistics Logo:

Mick Muth Grafik Design

Herstellungsort:

Wien, Jänner 2015

Dieses Projekt wurde aus Mitteln des Klima- und Energiefonds im Rahmen der Initiative Smart Urban Logistics gefördert.



in Zusammenarbeit mit:





1. Dauer abhängig davon, ob die Stadt bereits ein klar abgegrenztes Thema hat. [↑](#footnote-ref-1)