



Arbeitsgruppe Verkehr
Untergruppe Soft Mobility

Nachhaltige Lösungen für Logistik und städtischen Lieferverkehr im Alpenraum

Zusammenfassung

Oktober 2014

Der Ständige Ausschuss der Alpenkonvention legt das Mandat der Arbeitsgruppe Verkehr alle zwei Jahre neu fest. 2012 wurde in Vorbereitung auf die Alpenkonferenz 2014 ein Überblick über Best Practices und geeignete Strategien für Logistik und städtischen Lieferverkehr im Alpenraum und die Ausarbeitung von Empfehlungen zur Förderung nachhaltiger Lösungen in diesen Regionen als eines der Themen für die Arbeitsgruppe Verkehr vorgesehen. Das vorliegende Dokument ist eine Zusammenfassung des Abschlussberichts der Arbeitsgruppe Verkehr vom Oktober 2014.

Vielfalt der einzelstaatlichen Rahmenbedingungen und Situationen in den Alpenorten

Die gesetzlichen Rahmenbedingungen und die Organisation der örtlichen Behörden sind bei jedem Vergleich und jeder Umsetzung in den verschiedenen Ländern zu berücksichtigen. In einem ersten Schritt wurden daher für jedes Land die gesetzlichen Rahmenbedingungen und Zuständigkeiten auf regionaler Ebene, sowie die relevanten Planungsunterlagen und Programme für Logistik und städtischen Lieferverkehr kurz vorgestellt. Ferner spielt auch der Kontext jedes Ortes/Einzugsgebietes eine wichtige Rolle bei der Beurteilung der Übertragbarkeit von Best Practices. Im Anhang zu dem Bericht wird daher der Kontext jedes an der Studie beteiligten Ortes/Einzugsgebietes erläutert.

Nachhaltige Verkehrslösungen für Logistik und städtischen Lieferverkehr: eine Auswahl an Best Practices

Die Studie konzentrierte sich auf die folgenden Alpenstädte: Grenoble, Annecy und Chambéry, Rosenheim, Bad Reichenhall, Garmisch-Partenkirchen, Kaufbeuren, Kempten, Lindau, Aosta, Turin, Como, Trient, Thun, Bulle und Zizers. Zudem wurden auch ergänzende Initiativen erfasst, die außerhalb dieser Gebiete umgesetzt wurden, vorausgesetzt, sie sind auf Alpenstädte übertragbar. Obwohl fast 50 Best Practices von der Untergruppe analysiert wurden, erhebt diese Auswahl keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Eine konkrete Einteilung der Maßnahmen war schwierig, weil die Best Practices oft mehrere Ebenen verknüpfen.

Leitung und Kooperation

Errichtung eines leitenden Gremiums, Anhörungsverfahren mit privaten Stakeholdern, Einbeziehung und Engagement von Gewerbetreibenden (Hersteller, Spediteure, Einzelhändler) sowie von Anwohnern,...

Bestimmungen und Organisation

Zufahrtsbeschränkungen für LKW basierend auf mehrere Kriterien (Uhrzeit, Gewicht, Maße, Lärm, Luftverschmutzung, Ladungsfaktor, Art der Güter), städtische Logistikplanung, ...

Infrastruktur

Laderampen, städtische Logistikzentren (städtische Logistik- und Verteilungszentren, lokale Logistikzentren),...

Städteplanung

Berücksichtigung von Fracht- und Lieferaspekten in Master- und Landnutzungsplänen, spezifische städtische Mobilitätspläne einschließlich Güterverkehr,...

Schulung und Information

Information für Speditionsfirmen und Fahrer (Karten, Echtzeitinformation usw.), Schulungen für Frachtführer und die technischen Dienststellen der Städte,...

Supply Chain Management

Sammelgutverkehr, Verwendung umweltfreundlicher Fahrzeuge,...

Intelligente Verkehrssysteme

Flottenmanagement- oder Tracking- und Tracing-Systeme, Zugangskontrollsysteme, Verkehrsleit- und Informationssysteme,...

Datenerfassungs- und Darstellungsinstrumente

Umfragen, statistische Daten, Datenanalyse, Nachfragemodelle,...

Hauptergebnisse

Es besteht kein großer Unterschied zwischen der Logistik in Alpenstädten und an anderen Orten, mit Ausnahme der negativen Auswirkungen.

In den meisten Orten fehlt es an Statistiken über den städtischen Güterverkehr. Die Verfügbarkeit von Daten ist im Vergleich zum Personenverkehr relativ gering. Verkehrsprobleme in Städten konzentrieren sich meist auf den Personenverkehr.

Die potenzielle Zunahme von Hauslieferungen in Verbindung mit der älter werdenden Bevölkerung und dem Wachstum des E-Commerce scheint nicht berücksichtigt zu werden.

Mehrere Initiativen zeigen, dass ein koordinierter Güterverkehr als Kombination aus positiven Anreizen und Einschränkungen funktionieren muss.

In manchen Orten wird der Güterverkehr als privates Thema gesehen, mit dem die öffentliche Verwaltung nichts zu tun hat. Die negativen Auswirkungen des Güterverkehrs gelten im Vergleich zu den Folgen von Pendler- und Personenverkehr als geringfügiges Verkehrsproblem.

Die Kooperation mit staatlichen und privaten Akteuren vor Ort ist eine Voraussetzung für Erfolg.

Einige Aspekte sind wohlbekannt und werden dementsprechend umfassend berücksichtigt, andere Aspekte hingegen werden geradezu ignoriert.

Empfehlungen

Entwicklung von Public-Private-Partnerships und Förderung nachhaltiger städtischer Logistik-Chartas

Anhörungen sind für den Erfolg eines Logistikprojektes entscheidend, da sie sicherstellen, dass die Bestimmungen effektiv und effizient zugleich sind. Eine städtische Logistik-Charta wäre eine Chance für die Führung fruchtbarer Diskussionen mit allen Beteiligten und für die Entwicklung gemeinsamer Lösungen, um die Gewerbetreibenden zu einer Koordination ihrer Tätigkeiten anzuhalten. Die Federführung der Charta kann eine örtliche Behörde übernehmen, aber jeder Beteiligte kann für ein bestimmtes Projekt zuständig sein.

Nutzung der Vorschriften für die Entwicklung CO2-freier Lieferungen

Selektive Einschränkungen des LKW-Verkehrs können ein ausgesprochen wirkungsvolles kurzfristiges Instrument sein. Die zur Anwendung kommenden Kriterien umfassen Nutzlast, Geräuschentwicklung und Zeitfenster für Lieferungen. Allerdings können positive Maßnahmen effizienter sein als Einschränkungen, darunter großzügigere Zeitfenster für Lieferungen mit Elektrofahrzeugen. Um eine Stabilität der langfristigen politischen Maßnahmen ebenso wie ein effizientes städtisches Lieferverkehrssystem zu gewährleisten, ist eine Harmonisierung, Vereinheitlichung und problemlose Durchsetzung der städtischen Bestimmungen erforderlich.

Berücksichtigung des Lieferverkehrs in städtischen Räumen

Während die Einrichtung spezifischer Lieferzonen im vorhandenen Straßennetz auf Grund des Drucks der Autofahrer, aber auch der Ladenbesitzer kompliziert ist, ist es einfacher, den erforderlichen Raum bei der Nachrüstung von Straßen und Stadtvierteln oder in neuen Stadtprojekten zu planen und zu berücksichtigen.

Durchführung gezielter Umfragen zur Verbesserung des Kenntnisstands

Im Bereich des Personenverkehrs werden jedes Jahr zahllose Umfragen und Analysen durchgeführt. Andererseits gibt es kaum Informationen zum Güterverkehr. Die Durchführung von Studien ist daher ein Ausgangspunkt für eine angemessene Analyse des Umfangs des städtischen Lieferverkehrs (insbesondere in Kleinstädten) und die Beurteilung der potenziellen Verbesserungen für Gesundheit, Umwelt und Stadtqualität sowie die Entwicklung eines effizienten Güterverkehrssystems.

Schutz der sonstigen Infrastrukturen und Förderung ihrer Nutzung

Der Schutz der sonstigen Infrastrukturen ist zwingend erforderlich, sofern vorhanden, weil sie in Zukunft möglicherweise nützlich sind. Sollten sie verschwinden, könnte auch die Idee der Verkehrsverlagerung („Modal Shift“) verschwinden, oder ihre Wiedereinführung wäre erheblich teurer.

Entwicklung der Verwendung von Lastenrädern

Lastenräder sind für die Frachtbeförderung perfekt geeignet, vor allem auf dem letzten Kilometer. Sie können von Spediteuren und Einzelhändlern verwendet werden. Durch die Verwendung von Elektrofahrzeugen kann die Reichweite der Lastenräder erhöht werden. Es wird davon ausgegangen, dass der Strom für E-Bikes aus erneuerbaren Energiequellen stammt, damit es sich um einen nachhaltigen Mobilitätsdienst handelt.

Erhalt der bestehenden Logistikzonen zur Vermeidung der Verzettlung von Logistikaktivitäten

Die Verzettlung von Logistikaktivitäten führt zu zahlreichen Problemen: Inanspruchnahme von Grundstücken, längere Entfernungen, gemeinsame Straßennutzung und Staus. Es sollte sichergestellt sein, dass die Logistikaktivitäten stark in das Stadtgewebe eingebunden werden, um die vorstehend genannten negativen externen Effekte im Rahmen des Möglichen zu vermeiden. Allerdings sind die Grundstückspreise in Stadtzentren oft zu hoch für Logistikaktivitäten. Das ist die größte Herausforderung für eine Gemeinde: sie kann die Nutzung brachliegender Gebiete zu Logistikzwecken „blockieren“. Das Blockieren oder Reservieren von Grundstücken kann mit Planungsunterlagen erfolgen

Die vorliegende Unterlage ist eine Zusammenfassung des Abschlussberichts der Arbeitsgruppe Verkehr. Die nachstehenden Experten haben an dieser Studie teilgenommen: Inga Ahrens (DE), Paolo Angelini (IT), Céline Avril (FR), Ueli Balmer (CH), Franziska Borer Blindenbacher (CH), Daniel Chemin (FR, Koordinator), Laura Clergue (FR), Karl Fischer (DE), Wolfgang Grubert (AT), Veronika Holzer (AT), Ernst Lung (AT), Stefan Marzelli (DE), Nicola Neumeier (DE), Stefanie Pfändler (CH), Thomas Plantier (FR, Bearbeiter), Zlatko Podgorski (SI), Christian Rankl (AT), Massimo Santori (IT), Claudia Schwarz (DE), Harry Seybert (DE) und Raffaele Vergnani (IT).