

# ***C-LIEGE - Clean Last mile transport and logistics management for smart and efficient local Governments in Europe***

---

**DELIVERABLE D2.2**

**Knowledge Sharing Workshop proceedings- SUMMARY (German)**

**Dissemination level: PUBLIC**

---

**Workpackage n. 2**

**Version Final**

**Date of preparation 26/03/2012**

*The sole responsibility for the content of this deliverable lies with the authors. It does not necessarily reflect the opinion of the European Union. Neither the EACI nor the European Commission are responsible for any use that may be made of the information contained therein.*

**Grant Agreement n. IEE/10/154/SI2.589407 – C-LIEGE**

## Hintergrund, Ziele, Zielgruppen

Der zweite offene Workshop für Wissenstransfer fand in Brüssel am 1. März 2012 statt.

Der Tagungsort in Brüssel bot eine hervorragende Gelegenheit, das Projekt C-LIEGE den thematisch passenden europäischen Netzwerken vorzustellen, die zu dem Event eingeladen waren – in Fortsetzung des ersten Workshops, der in Barcelona (Spanien) stattgefunden hatte. Zu den eingeladenen Netzwerken gehören [POLIS](#), [Eurocities](#), [ERTRAC](#), [European Shippers Council](#), [ACEA](#), EUCARS, [EFFA](#), [EEVC](#), [IRU](#), [FedEx](#), und andere. Weil der Workshop in Brüssel stattfand, wo die meisten dieser Organisationen ihren Sitz haben, war die Teilnahmebereitschaft sehr groß. Natürlich wurden auch CYCLELOGISTICS, ECOSTARS, Ile-de-France, Amsterdam und Vortragende aus der vorangegangenen Veranstaltung von C-LIEGE eingeladen. Eine große Mehrheit nahm tatsächlich teil oder schickte einen Vertreter aus Brüssel.

Das vorläufige Bild von guten Praktiken für den Güterverkehr in der Stadt wurde eingebracht, so wie es auf dem ersten Workshop entwickelt worden war. Die „vielversprechendsten“ 15 Praktiken waren ausgewählt worden und wurden auf dem zweiten Workshop von einer europäischen Expertenrunde aus Vertretern unterschiedlicher Interessengruppen diskutiert.



Abb. 1 – Das Publikum des zweiten Workshops für Wissenstransfer

## **Ausgewählte europäische gute Praktiken für den Gütertransport in der Stadt**

Mehr als 100 gute Praktiken für den Güterverkehr in der Stadt waren identifiziert worden, aus denen 15 letztlich ausgewählt wurden, unter Berücksichtigung der Faktoren Energiesparen, Umweltnutzen, wirtschaftlicher und gesellschaftlicher Nutzen, Niveau der Zusammenarbeit, Übertragbarkeit und andere.

Ausgewählt und auf Stärken und Schwächen analysiert wurden die folgenden europäischen Praktiken: Nächtliche Anlieferungen in Barcelona (ES), Auslieferung mit Lastfahrrädern in Donostia (ES), Fahrertraining in Bristol (UK), Lieferpläne in Sutton (UK), Regulierungsanreize und Restriktionen in Parma (IT), Zufahrtsbeschränkungen in Bristol (UK), Anreize und Zugangsbeschränkungen in Göteborg (SE), Mitnutzung der Busspur durch emissionsarme Lieferwagen in Norwich (UK), Güterverteilsplan in Bologna (IT) Güterpartnerschaft „Tyne andWear“ (UK), Vorausbuchen von Anlieferplätzen in Bilbao (ES), Innerstädtische Routenbeschränkungen für die Güterverkehre in Leicester (UK), Umweltzone in Aalborg (DK), güterverkehrsfreie Zonen in Großbritannien, lokales Güterverkehrsnetzwerk in Göteborg (SE).

## **Runder Tisch mit Vertretern der wichtigen Interessensgruppen**

Der Runde Tisch setzte sich zusammen aus Vertretern der örtlichen Verwaltungen (POLIS), der Transporteure (European Express Association) und der Verlager (EuroCommerce und Confcommercio International). Vertreter europäischer Bürgervereinigungen waren ebenfalls eingeladen. Das Ziel der Expertenrunde, die den zentralen Teil der Veranstaltung ausmachte, bestand darin, zum Güterverkehr in der Stadt mehr über die Standpunkte und Bedürfnisse der jeweiligen Interessengruppen zu erfahren. Die Interessenvertreter waren aufgefordert, die 15 guten Praktiken zu bewerten und letztlich die aus ihrer jeweiligen Sicht fünf besten auszuwählen.



Abb. 2 – Die Teilnehmer am Runden Tisch

Massimo Marciani (Präsident der FIT Consulting srl), Vorsitzender des Workshops, strukturierte die Diskussion mit den Teilnehmern des Runden Tisches auf der Basis der folgenden vier Leitfragen:

- Frage 1: Welche sind die die 5 aus Ihrer Sicht am meisten versprechenden Fallstudien und warum haben Sie sie ausgewählt?
- Frage 2: Ist die Citylogistik ein Markt?
- Frage 3: Wer reguliert diesen Markt?
- Frage 4: Welche Dynamik hat dieser Prozess?

**Frage 1: Welche sind die die 5 aus Ihrer Sicht am meisten versprechenden Fallstudien und warum haben Sie sie ausgewählt?**

**POLIS: Lieferpläne (Sutton)**, weil sie innovativ sind und leicht auf andere Städte und Regionen übertragen werden können. **Regulierungsanreize und Restriktionen (Parma)**, weil sie eine Paketlösung darstellen und eine gute Gemeinschaftslösung für Stadt und Region sind. Die Lösung ist ökonomisch darstellbar und zielt auf frische Lebensmittel, was sie in diesem Zusammenhang einzigartig macht. Der **Güterverteilsplan (Bologna)**, weil er für Städte einen möglichen ersten Schritt darstellt. Die **Güterpartnerschaft „Tyne & Wear“ (Großbritannien)**, weil sie eine gute Plattform zum Austausch von Interessen darstellt und

die verschiedenen Akteure einbezogen sind. **Nächtliche Anlieferungen (Barcelona)**, weil sie als eine innovative und erfolgreiche Initiative gelten können.

**European Express Association: Lieferpläne (Sutton)** waren die am meisten bevorzugte gute Praxis, weil sie einen ersten Schritt darstellen, den alle örtlichen Verwaltungen und Unternehmen einführen sollten. **Fahrertraining (Bristol)**, weil damit die Energieeffizienz erhöht werden kann, besonders in den Stadtzentren. **Nächtliche Anlieferungen (Barcelona)**, weil dadurch die Citylogistik effizienter wird und vermieden wird, dass die Lieferverkehre in die morgendlichen Staus des Berufsverkehrs geraten. Große Einzelhändler sorgen bereits jetzt dafür, dass auch nachts sicher angeliefert werden kann, und das ist nachweislich erfolgreich. **Anreize und Zugangsbeschränkungen (Göteborg)** werden sehr geschätzt, weil mit allen Interessenvertretern ein Dialog geführt wurde und weil die Anreize und die Beschränkungen ausgewogen erscheinen. **Güterverkehrsfreie Zonen (Großbritannien)**, weil sie ein Beispiel dafür sind, wie Mobilität und Güterverkehr in der Stadt diskutiert werden sollten, und weil sie eingeführt wurden, nachdem die Auswirkungen mit allen Interessenvertretern gemeinsam abgeschätzt wurden, so dass die Herangehensweise umfassend und das Ergebnis akzeptabel war.

**EuroCommerce: Fahrertraining (Bristol)**, weil es den Kraftstoffverbrauch reduzieren kann. **Nächtliche Anlieferungen (Barcelona)**, weil dadurch Fahrzeit und Kraftstoff gespart wird, allerdings dürfte das für kleinere Unternehmen weniger anwendbar sein. **Regulierungsanreize und Restriktionen (Parma)**, weil dies ein sehr effektives Maßnahmenbündel ist, mit einem breiten Ansatz und großem und nachhaltigem Einfluss auf die Reduzierung von Kraftstoff und Energie. Alle örtlichen Akteure sind einbezogen. **Lokales Güterverkehrsnetzwerk (Göteborg)**, wegen der Einbeziehung der Akteure und dem Austausch von Ansichten, Wissen und guten Praktiken. **Auslieferung mit Lastfahrrädern (Spanien)** ist interessant, aber derzeit gibt es keine gangbare Alternative zum Straßentransport mit Lieferwagen für die letzte Meile.

**Confcommercio International:** Die erfolgreichsten Maßnahmen sind **nächtliche Anlieferungen (Barcelona)**, obwohl die kleinen und ganz kleinen Unternehmen sie sich nicht leisten können und sie daher eher etwas für die großen Einzelhändler sind, **Regulierungsanreize und Restriktionen (Parma)** und **lokales Güterverkehrsnetzwerk**

(Göteborg), weil diese Maßnahmen die Beteiligten umfassend einbeziehen und die Kooperation effizient erscheint.

### **Frage 2: Ist die Citylogistik ein Markt? Die Antwort ist JA**

Die örtlichen Verwaltungen sollten die gegenwärtigen Bedürfnisse und Notwendigkeiten mit einbeziehen, sich direkt an den privaten Sektor wenden und ihn um Unterstützung dabei bitten, die Ziele zu erreichen. Die Privaten können dabei helfen, die identifizierten Bedürfnisse zu interpretieren und innovative Ideen einzubringen. Bei allen Maßnahmen sollte gut überlegt werden, wann, in welchen Situationen, für welche Unternehmen und in welchen Städten sie angewendet werden können.

### **Frage 3: Wer reguliert dann diesen Markt? Personentransport und Gütertransport sind völlig verschieden. Warum befassen sich Organisationen mehr mit Personenverkehr?**

**POLIS:** Die örtlichen Verwaltungen haben sich schon immer mit Personenverkehr befasst. Zum Güterverkehr fehlte das Interesse, das ändert sich aber. Die örtlichen Verwaltungen lernen, im Bereich der Citylogistik mit unterschiedlichen Partnern zusammenzuarbeiten. Die Güterverkehrspläne, die jetzt ausgearbeitet werden, sind strategischer und spezifischer. Das ist die Grundlage für künftige Aktivitäten und Lösungen.

**European Express Association:** Regulierungen und Verbote sind nicht dasselbe. Die Expressdienste bemühen sich um nachhaltige Lösungen für den Güterverkehr in der Stadt. Allzu oft berücksichtigen die örtlichen Verwaltungen nicht die Bedürfnisse des Güterverkehrs in der Stadt, der Logistik und der Lieferverkehre, wenn sie ihre Politik für Mobilität und Transport in der Stadt formulieren, oder sie verstehen die Bedürfnisse erst gar nicht. Gütertransporteure sollten zu Arbeitsgruppen eingeladen werden, die Transport und Mobilität im städtischen Umfeld diskutieren. Das Ziel sollte sein, sie proaktiv hinzuzuziehen, und nicht erst wenn sie reagieren. Man sollte eine Partnerschaft zum Güterverkehr einführen, um gut zu kooperieren und einen ständigen Dialog zu führen.

#### **Frage 4: Welche Dynamik hat dieser Prozess? Kleine Läden in der Innenstadt oder abseits gelegene große Einkaufszentren?**

**Eurocommerce:** Sowohl als auch. Am besten werden unterschiedliche Lösungen für unterschiedliche Örtlichkeiten und Situationen angewendet. Was für alle Städte und alle Situationen gilt ist der Dreiklang von Partnerschaft, Planung und Maßnahmen. Aber im Detail muss alles analysiert werden. Alle Akteure sollten dabei Einfluss haben.

**Confcommercio International:** Der Trend geht generell dahin, dass in den Stadtzentren kleinere Läden verschwinden, hauptsächlich weil am Stadtrand neue und größere Läden eröffnet haben. Heute erkennen wir mehr und mehr die Notwendigkeit, in der Nachbarschaft kleinere Läden zu eröffnen. Große Unternehmen eröffnen als Franchisegeber kleine Läden in den Stadtzentren.

**European Express Association:** Es gibt Regulierungsaspekte, die unvorhersehbar sind und die zu weiteren Lasten führen. Ein Beispiel ist die grüne Citylogistik. Gesetzlich müssen Fahrzeuge mit mehr als 3,5t zulässigem Gesamtgewicht von einem Berufskraftfahrer mit Führerschein Klasse C gefahren werden. Elektrische Lieferwagen fallen wegen der schweren Batterien in diese Kategorien. Diese Verpflichtung führt zu Problemen, weil es sehr schwierig ist, Lkw-Fahrer anzuwerben, die bereit sind, Lieferwagen zu fahren.

#### **Nächste Schritte für die Arbeit von C-LIEGE**

Die Resultate der Auswertung der guten Praktiken werden die Identifizierung und Beurteilung von „push-and-pull“-Maßnahmen ermöglichen, die in europäischen Städten erfolgreich eingeführt wurden. Die Identifikation und Beurteilung dieser guten Praktiken, auf der Grundlage vorangegangener Erfahrungen, werden die Wissensgrundlage für die weitere Definition einer anwendbaren Gruppe von Maßnahmen zur effizienten und energiesparenden Organisation von Gütertransport im städtischen Umfeld darstellen.

## Anlage: Tagesordnung des 2. offenen Workshops für Wissenstransfer



### **C-LIEGE - Clean Last mile transport and logistics management for smart and efficient local Governments in Europe**

#### **Invitation to the 2<sup>nd</sup> Plenary Knowledge Sharing Workshop**

**1<sup>st</sup> March 2012**

Venue: West Midlands European Service  
22-28 Avenue d'Auderghem, 1040 Brussels

#### **Agenda**

**9.30: Registration**

**9.45: Welcome** by ERRIN Chair: *Françoise Chotard*

**10.00: Plenary session**

Chair: *Françoise Chotard, ERRIN*

- Strategies of the Intelligent Energy Europe Programme – *Olav Luyckx, EACI Project Officer, European Commission*
- C-LIEGE project presentation – *Paola Cossu, C-Liege Project Coordinator, FIT Consulting srl*

**10:20: Good practices elicitation in urban freight transport (UFT)**

- Good practices and European urban freight (soft) measures state of the art – *Marc Torrentelle, LEITAT*
- UFT Good Practice Database – *Panayota Moraiti, NTUA*

**11.15: Coffee break**

**11.30: Round table and validation of the good practice elicitation**

Chair: *Massimo Marciani, President of FIT Consulting srl*

- Administrations: *Gabriela Barrera, POLIS*
- Shippers: *Rosella Marasco, Confcommercio Internazionale; Mohamed Temsamani, EuroCommerce*
- Freight carriers: *Véronique Corduant, European Express Association (EEA)*
- Residents: *Representative from European Consumers' Organisation (BEUC)<sup>1</sup>; representative from European Citizen Action Service (ECAS)<sup>2</sup>*

**13.00: Lunch and networking**

**14:00: End of the event**

<sup>1</sup> Invited

<sup>2</sup> Invited