

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

DELIVERABLE n. 7.1

TRANSFERABILITY PLAN FOR LOCAL GOVERNMENTS ON ENERGY SAVING AND SUSTAINABLE DEMAND MANAGEMENT IN URBAN FREIGHT TRANSPORT SECTOR – SUMMARY (German)

Dissemination level: PUBLIC

Workpackage n. 7

Version Final

Date of preparation 24/10/2013

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



Co-funded by the Intelligent Energy Europe Programme of the European Union

EINFÜHRUNG

Ziel

Ziel des Projekts C-LIEGE ist, im Bereich des innerstädtischen Güterverkehrs erfolgreiche weiche Maßnahmen zu entwickeln und zu testen, sowie die gewonnenen Erfahrungen weiterzugeben, um den innerstädtischen Güterverkehr und seinen Schadstoffausstoß zu verringern, und damit verbunden den Energieeinsatz zu vermindern.

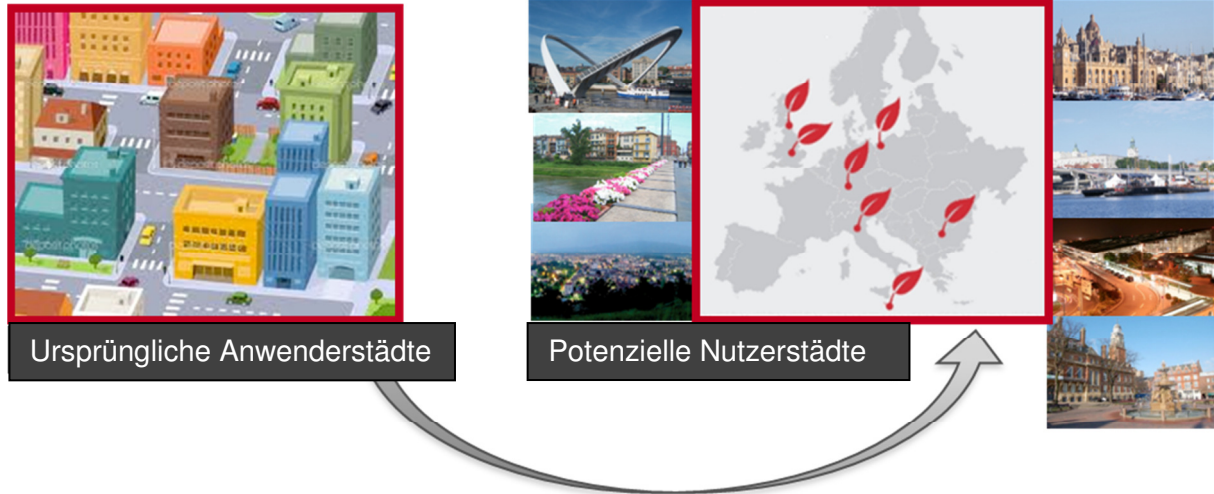
Weitergabe von Erfahrungen

Während über die weichen Maßnahmen zum innerstädtischen Güterverkehr die in der Datenbank von C-LIEGE aufgeführt werden, viele Informationen verfügbar sind, wird in den Studien der EU der methodologischen Frage der Übertragbarkeit dieser Maßnahmen weniger Aufmerksamkeit gewidmet.

Was in der Realität beobachtet wird, ist die Einführung von Maßnahmen, die typischerweise anderswo erfolgreich waren und nun übertragen wurden, oft ohne sorgfältig darauf zu achten, ob die Bedingungen für eine erfolgreiche Übertragung gegeben sind, was zu Fehlschlägen führt. Statt zu versuchen, verallgemeinerte Maßnahmen zu finden, die „überall“ funktionieren, zielt der von C-LIEGE verwendete Übertragungsprozess Schritt für Schritt auf die besonderen Bedingungen des Einsatzortes, unter der Annahme, dass jeder Kontext anders ist.

Für eine Weitergabe von Erfahrungen ist erforderlich, dass die Erfolgsfaktoren und die Hindernisse, die einer Übernahme der Maßnahme entgegenstehen, sorgfältig betrachtet werden. Daher ist es nötig, die Hindernisse zunächst zu systematisieren.

Im Projekt C-LIEGE haben die sieben Pilotregionen Stuttgart (Deutschland), Emilia Romagna (Italien), Hal Tarxien (Malta), Newcastle und Leicester (Großbritannien), Szczecin (Polen) und Montana (Bulgarien) die Bedingungen einer Übertragbarkeit ausgewertet und damit zum Aufbau eines Rahmenwerks beigetragen, mit dem innerstädtische Logistikprozesse in neuen Umgebungen übernommen werden können.



C-LIEGE hat einen Plan entwickelt, mit klaren Richtlinien zur Auswahl und erfolgreichen Übertragung von Maßnahmen, mit dem der Einsatz der politischen Werkzeuge vor Ort unterstützt wird und die Fragen beantwortet werden,

- wie eine Stadt in Bezug auf ihre Innenstadtlogistik bewertet wird,
- wie eine Maßnahme ausgewählt und in unsere Stadt übertragen wird, und
- was in diesem Prozess besondere Aufmerksamkeit erfordert.

Methodologie des Transferprozesses

Die erfolgversprechendste Herangehensweise an einen Transferprozess besteht in einem schrittweisen Vorgehen vor Ort. Dieses Vorgehen wird in der nachstehenden Abbildung als zehnstufiger Prozess dargestellt.

C-LIEGE hat diesen Prozess als Leitlinie für die Einführung von Pilotprojekten übernommen um sicherzustellen, dass die für die Umsetzung ausgewählten Maßnahmen auch wirklich diejenigen sind, die am besten in das Umfeld passen. Diese Vorgehensweise ist im CIVITAS-Projekt METEOR erfolgreich angewendet und empfohlen worden.

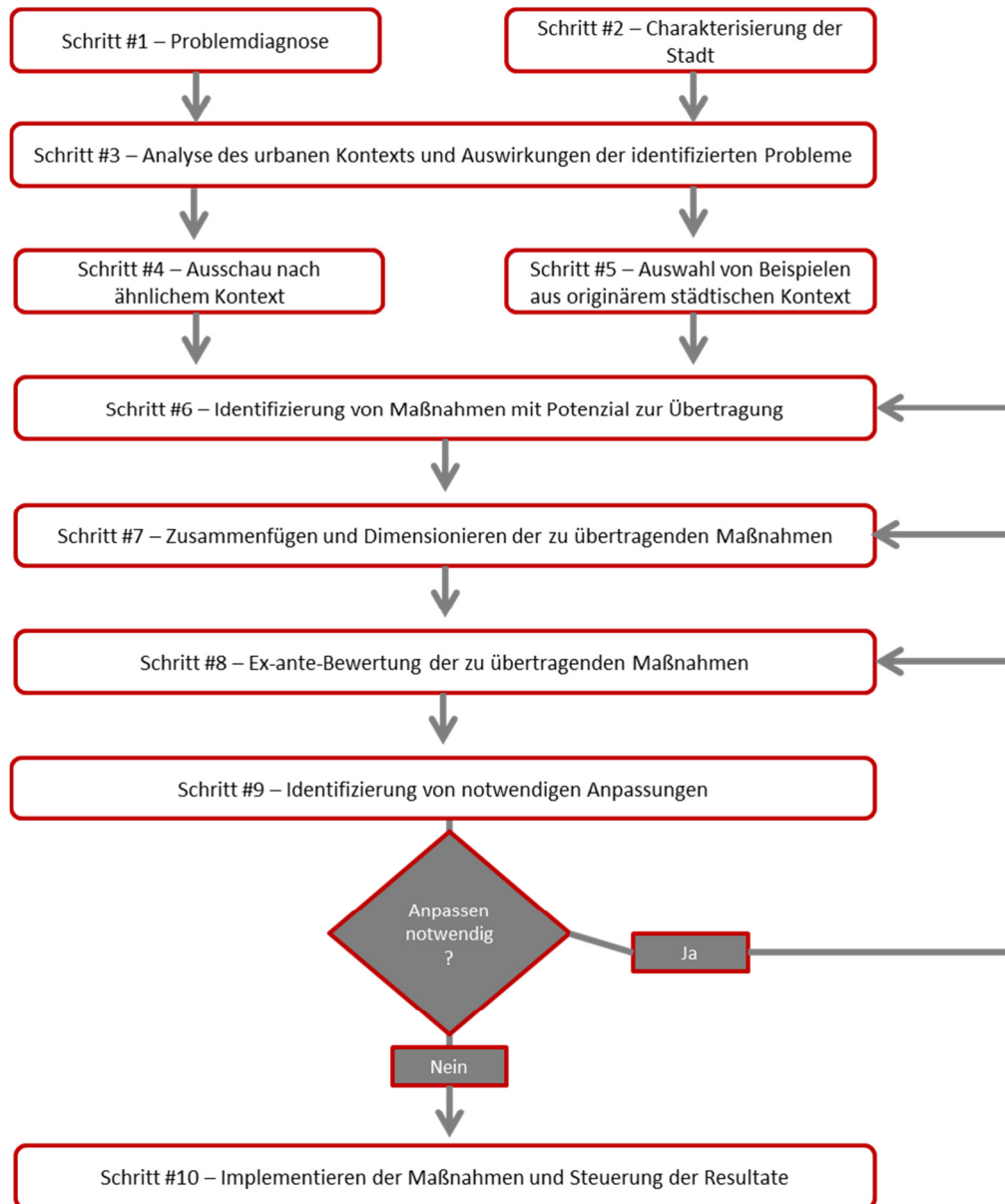


Abbildung 1– Methodologie des Transferprozesses (Quelle: TURBLOG 2011, eig. Übers.)

Der Prozess beginnt mit der Identifizierung von den Problemen, die mit dem innerstädtischen Güterverkehr verbunden sind, und einer detaillierten Beschreibung der Struktur jeder Stadt, wobei geographische, strukturelle, demographische, architektonische, kulturelle und transport-orientierte Faktoren als Aspekte eingebracht werden. Diese Aspekte helfen, den städtischen Kontext und die Implikationen der jeweiligen Problemstellungen zu verstehen.

Man gerät dadurch in eine bessere Position, um nach ähnlichen Zusammenhängen und Maßnahmen für die Problemlösung und zur Verbesserung der Energieeffizienz des innerstädtischen Güterverkehrs zu finden. Für diesen Prozess wurden verschiedene Runde Tische mit Entscheidungsträgern wie Stadtverwaltung, Transportunternehmen, Lieferdiensten, Dienstleistungsanbietern und Großhändlern abgehalten, wie aus der nachstehenden Tabelle hervorgeht. An jedem Runden Tisch wurde der Prozess von einem Mitglied des Projektkonsortiums angeleitet.

C-LIEGE site	1st Round Table	2nd Round Table	3rd Round Table	4th Round Table	5th Round Table
1. Leicester	28 March 2012	20 June 2012	12 Mar 2013	17 Sept 2013	n/a
2. Hal-Tarxien	11 April 2012	12 June 2012	27 Sept 2012	27 Nov 2013	n/a
3. Montana	12 April 2012	19 June 2012	31 Jan 2013	22 May 2013	n/a
4. Newcastle	17 Jan 2012	4 July 2012	14 Feb 2013	9 Sept 2013	n/a
5. Emilia-Romagna	29 Jan 2013	7 March 2012	3 Apr 2013	7 May 2013	10 June 2013
6. Stuttgart	30 Nov 2011	5 July 2012	18 Feb 2013	18 July 2013	26 Sept 2013
7. Szczecin	23 Feb 2012	21 June 2012	30 Nov 2012	11 June 2013	n/a

Die Anleitung aus dem Konsortium war ein entscheidender Faktor für den Erfolg der Runden Tische und für das Erreichen der Ziele von C-LIEGE.

Leitlinien zur erfolgreichen Auswahl und Übertragung von Maßnahmen

Beim Durchführen der Treffen und beim Anleiten der Entscheidungsträger durch schrittweises Herangehen an die Bewertung eines Stadtgebietes in Bezug auf Politiken und Lösungen zum Güterverkehr sollte eine Stadt bestimmte Informationen sammeln, die durch einen „screening“-Prozess beim Verständnis städtischer Zusammenhänge helfen können. Hierin bestehen die ersten vier Schritte zur Methodologie des Transferprozesses. Die übrigen sechs Schritte bestehen aus dem Transferprozess selbst.

Die Bewertung der Übertragbarkeit von Maßnahmen ermöglicht durch schrittweises Herangehen, die Chancen sowohl für eine quantitative als auch für eine qualitative Analyse sicherzustellen. Darüber hinaus fokussiert der Prozess zur Bewertung der Übertragbarkeit auch darauf, wie ein politisches Instrument, das für eine örtliche Initiative zugunsten einer logistischen Maßnahme benötigt wird, in den dortigen Kontext passt.

In der vollständigen Version des “deliverable 7.1” aus dem C-LIEGE-Projekt (herunterladbar unter <http://www.c-liege.eu/downloads.html>), finden sich die Anleitungen, was eine örtliche Verwaltung in jedem der zehn Schritte tun sollte, in Bezug auf

- wichtige zu analysierende Aspekte,
- hemmende und fördernde Faktoren, und
- Informationen, die gesammelt werden sollten.

Hemmnisse und kritische Punkte bei der Übertragung einer Maßnahme

Die zentrale Empfehlung von C-LIEGE ist, dass Städte zuerst ihre aktuelle Lage begutachten sollten (also die Probleme, die bestehenden politischen Grundsätze und Rahmenbedingungen, die Funktionsweise des Marktes usw.), um die bestehende Komplexität zu erkennen, anstatt gleich Maßnahmen herauszusuchen und dann zu versuchen, sie vor Ort einzuführen. Viele Städte setzen gleich an Schritt 5 an („Auswahl von Beispielen“), anstelle von Schritt 1 („Problemdiagnose“).

Eine der stärksten Barrieren bei der Einführung von weichen Maßnahmen zum innerstädtischen Güterverkehr ist politisch, weil die innerstädtische Logistik auf den verschiedenen Verwaltungsebenen nicht Teil der politischen Agenda ist. Obwohl das Feedback sich (wie zu erwarten) oft auf die einzelnen Maßnahmen in den Pilotstädten bezieht, lassen sich drei gemeinsame Themenbereiche identifizieren, die eine Einführung sowohl von „horizontalen“ als auch von „vertikalen“ Maßnahmen behindern.

Dabei handelt es sich um die Bereiche a) Finanzen, b) politische Unterstützung, und c) Beteiligung/Selbstverpflichtung der Entscheidungsträger.

Diese drei Barrieren hängen zusammen. Ohne politische Unterstützung ist die Finanzierung schwierig. Ohne Finanzierung sehen Logistiker und andere Entscheidungsträger oft wenig Sinn darin, ihre Zeit für eine Beteiligung zu opfern.

Selbst politische Unterstützung garantiert noch keine Finanzierung. In vielen Teilen Europas steht die lokale politische Ebene unter immensem finanziellem Druck und muss etliche Leistungen kürzen. Es kann nicht erwartet werden, dass der Güterverkehr davon ausgenommen bleibt. Darüber hinaus wird der Güterverkehr trotz seiner ökonomischen Bedeutung von den Bürgern vor Ort gegenüber beispielsweise dem öffentlichen Nahverkehr, Schulen oder Altenversorgung möglicherweise nicht als prioritär eingeschätzt.