

Best Practice Toolbox

Katalog von nationalen und internationalen
Referenzprojekten für Güterverkehr und
Logistik in Städten

Wien, Jänner 2015



Inhaltsverzeichnis

1.	Aufbau und Überblick.....	4
2.	Best Practice Verzeichnis	6
3.	Lösungsansatz-Verzeichnis	10
4.	Best Practice Kategorien und Wirkungen	11
4.1.	[A] Konsolidierung.....	15
4.1.1.	[A1] Mikroumschlag und Sendungsübergabe	16
4.1.2.	[A2] Sammel- und Verteilzentren	17
4.1.3.	[A3] Transport	18
4.2.	[B] Letzte Meile.....	19
4.2.1.	[B1] Onlineplattformen	20
4.2.2.	[B2] Transportlösungen	21
4.2.3.	[B3] Post und Paket.....	22
4.3.	[C] Kooperation und Sensibilität.....	23
4.3.1.	[C1] Gütesiegel.....	24
4.3.2.	[C2] Lieferketten.....	25
4.3.3.	[C3] Sozialtransfer	26
4.4.	[D] Verkehrs- und Liefersteuerung	27
4.4.1.	[D1] Verkehrsfluss	28
4.4.2.	[D2] Lade- und Lieferzonen	29
4.5.	[E] Fahrzeuge & Flotten	30
4.5.1.	[E1] Alternative Nutzung.....	31
4.5.2.	[E2] Alternative Fahrzeuge	32
4.5.3.	[E3,E4] Fahrräder & Elektrofahrzeuge.....	33
4.5.4.	[E5] Sharingkonzepte	34
5.	Best Practices	35



Einleitung

Der vorliegende Katalog beinhaltet die strukturierte und einheitliche Aufbereitung und Darstellung von Best Practice Projekten im Bereich des effizienten und nachhaltigen Güterverkehrs in urbanen Ballungsräumen auf nationaler und internationaler Ebene.

Grundsätzlich kann der Zugang zu den einzelnen Best Practices entweder über den hier vorliegende Katalog oder die korrespondierende Präsentation erfolgen. Die beiden Unterlagen unterscheiden sich dabei folgendermaßen:

Best Practice Toolbox Katalog (umfassende Gesamtdarstellung)



Inhalt

- Eingehende Beschreibung aller Best Practice Kategorien und Subkategorien
- Umfassende Darstellung von Hintergrundinformationen und der positiven und negativen Wirkungen von Maßnahmen in den einzelnen Subkategorien
- Detaillierte Beschreibung der einzelnen Best Practices inkl. Kontaktdaten

Anwendung

- Eingehende Auseinandersetzung mit der Thematik in Form von Best Practices und Projekten
- Erhebung von Detailinformationen

Best Practice Toolbox Präsentation (Kurzdarstellung)



Inhalt

- Darstellung der Best Practice Kategorien und Subkategorien
- Überblick über positive und negative Wirkungen von Maßnahmen in den Subkategorien
- Kurzdarstellung der einzelnen Best Practices

Anwendung

- Schnellen Überblick über Best Practice Kategorien gewinnen
- Einblick in unterschiedliche Projektansätze verschaffen

Best Practice Toolbox

1. Aufbau und Überblick

Das vorliegende Best Practice Dokument hat folgende Struktur:

1. Best Practice Verzeichnis

Insgesamt werden 40 nationale und internationale Best Practice Projekte (BP1 bis BP40) vorgestellt. Das Best Practice Verzeichnis (siehe Abschnitt 2) ermöglicht einen gesamtheitlichen Überblick über die einzelnen Projekte und erlaubt eine Zuordnung der Projekte zu den korrespondierenden Lösungsansätzen. Die Nummerierung der Best Practices im Verzeichnis wird innerhalb des gesamten Dokuments und auch der Best Practice Toolbox (Präsentation) einheitlich beibehalten.

2. Lösungsansatzverzeichnis

Anhand von 28 Lösungsansätzen werden die unterschiedlichen Perspektiven bzw. Zugänge zum Themenbereiche des urbanen Güterverkehrs aufgezeigt. Das Lösungsansatzverzeichnis (siehe Abschnitt 3) ist als ergänzende Information zum Best Practice Verzeichnis zu sehen, da hier nur die Kennung der einzelnen Lösungsansätze (L1 bis L28) hinterlegt ist.

3. Best Practice Kategorien und Subkategorien

Aufgrund der Anzahl der vorgestellten Best Practice Projekte und der Vielfältigkeit der einzelnen Ansätze wurden die einzelnen Best Practices innerhalb von fünf Kategorien in insgesamt 16 Subkategorien eingeteilt (siehe Tabelle 1 auf der folgenden Seite und Abschnitt 4). Diese ermöglichen einen schnellen und themenspezifischen Überblick über korrespondierende Best Practice Projekte.

4. Hintergrund und Wirkung

Beschreibung der Hintergründe und Rahmenbedingungen, die zu bestimmten Lösungsansätzen und den daraus resultierenden Best Practices geführt haben. Diese werden im Kontext der einzelnen Subkategorien (siehe Best Practice Kategorien oben) einheitlich beschrieben. Zusätzlich werden die positiven und negativen Wirkungen von potenziellen Maßnahmen in den einzelnen Subkategorien dargestellt (siehe Abschnitt 4).

5. Best Practices

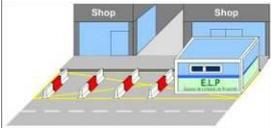
Detaillierte, standardisierte Darstellung der einzelnen Best Practices anhand vergleichbarer Kriterien. Jedes Best Practice ist dabei einer Kategorien und korrespondierenden Subkategorien zugeordnet. Beschrieben werden die relevanten Komponenten, Akteure, Motivationsfaktoren, Vorteile und Erfolgsfaktoren. Anhand einer Kurzdarstellung und Abbildungen wird ein Überblick über die entsprechende Umsetzung gegeben. Weiters finden sich die Kontaktdaten zu AnsprechpartnerInnen, die weiterführende Informationen zu den Projekten geben können (siehe Abschnitt 5).

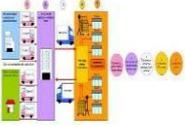
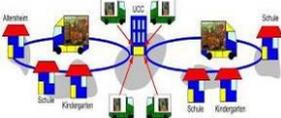
Tabelle 1: Best Practice Kategorien und Subkategorien

Kategorie	Subkategorie	Schwerpunkt
A KONSOLIDIERUNG		
A1	Mikroumschlag- und Sendungsübergabesysteme	Einzelhandel
		Ersatzteilversorgung
		Produktunabhängige Lösungen
		Post und Paket
A2	Sammel- und Verteilzentren	Baustellen
		Einkaufszentrum
		am Stadtrand
		im Zentrum
A3	Transport	Essen & Lebensmittel
		Lieferketten
B LETZTE MEILE		
B1	Onlineplattformen	
B2	Transportlösungen	
B3	Post und Paket	
C KOOPERATION und SENSIBILITÄT		
C1	Gütesiegel	
C2	Lieferketten	
C3	Sozialtransfer	
D VERKEHRS- und LIEFERSTEUERUNG		
D1	Verkehrsfluss	
D2	Lade- und Lieferzonen	
E FAHRZEUGE und FLOTTEN		
E1	Alternative Nutzung	
E2	Alternative Fahrzeuge	
E3	Fahrräder und Lastenräder	
E4	Elektrofahrzeuge	
E5	Sharingkonzepte	

2. Best Practice Verzeichnis

Das Best Practice Verzeichnis ermöglicht einen schnellen Überblick über alle Best Practices, die in diesem Katalog dargestellt werden. Eine umfassende Darstellung der einzelnen Best Practice Projekte findet sich in Abschnitt 5. Die InhaberInnen der Bildrechte bzw. die UrheberInnen der verwendeten Bilder werden in Abschnitt 5 innerhalb der Best Practice Beschreibungen namentlich angeführt.

BEST PRACTICE VERZEICHNIS			
Best Practice		Lösungsansatz	
BP1	Lieferbox für KundInneneinkäufe im Einzelhandel: Packstation, Lastenradtransport + Sozialprojekt		L3, L14, L28
BP2	Lieferservice B2B mit Nachtsprung für Service-TechnikerInnen mit Übergabeboxen		L3, L5
BP3	Betreiberunabhängige modulare Packstation für Konsolidierung und Umschlag + Lastenrad für letzte Meile		L1, L3, L14, L16
BP4	Ortsvariables Mini-Logistikcenter mit CO ₂ -freier letzter Meile/400 Meter direkt in Stadt		L2, L10
BP5	Übergabeboxen für Paketsendungen B2C in leerstehenden Geschäften (bspw. U-Bahn-Shops) mit Zutrittskontrolle		L3, L10
BP6	Übergabeboxen für Post & Paket B2C im öffentlichen Raum		L3
BP7	Projektbezogene Baustellenkonsolidierung für Ver- und Entsorgung		L1, L2, L4
BP8	Vorgelagertes Sammel- und Verteilzentrum für Einkaufscenter mit 350 Shops		L1, L2, L9, L12, L12; L13, L20
BP9	Sammel- und Verteilzentrum im Zentrum: emissionsarme Flotte, Zufahrtsbeschränkung + Minimalauslastung		L1, L2, L9, L13, L20

BP10	Sammel- und Verteilzentrum am Stadtrand: inkl. 2 Elektrofahrzeugen + Auflagen für Zufahrt		L1, L2, L7, L9, L13, L20
BP11	Sammel- und Verteilzentrum für Geschäfte (450) und Privathaushalte (820) im Viertel: CNG Fahrzeuge, Kooperation mit Wirtschaftsbund + neuer Logistikdienstleister		L1, L2, L13
BP12	Sammel- und Verteilzentrum für Stadtzentrum: CNG Fahrzeug-Flotte für letzte Meile + Zufahrtsbeschränkung für andere Fahrzeuge		L1, L2, L9, L13, L20, L24
BP13	Urban Logistics Space: Depot in Parkhaus, Lastenrad, Flottenbereitstellung, Fahrzeugbau + Sozialprojekt		L1, L10, L14, L16, L28
BP14	Konsolidierung mehrerer Städte für Essenstransporte zu Schulen und Kindergarten		L1, L6
BP15	Onlineplattform für stationären Handel in einer Stadt mit taggleicher Lieferung		L1, L8, L18
BP16	Lieferservice mit taggleicher Lieferung für stationäre Geschäfte mit Onlineshop		L1, L8, L14, L18,
BP17	Lebensmittel-Hauszustellung mit Lastenrad		L14
BP18	Sammel- und Verteilzentrum in mehreren Städten nach gleichem Modell: Transport mit Lastenrädern		L2, L13, L14, L16
BP19	Gesamtheitlicher Ansatz bestehend aus: Lieferkettenplanung, Konsolidierung + Einsatz alternativer Fahrzeuge		L1, L2, L3, L13, L14, L16
BP20	Lastenradlieferdienst: Konsolidierung, Kombination mit Bahn, taggleiche Lieferung, Kontraktlogistik, Werbeflächen		L1, L3, L14, L16
BP21	Fahrzeugkonzept für letzte Meile mit Zutritt zur Fußgängerzone (Auto + Anhänger) und Sammel- und Verteilzentrum		L1, L2, L16, L20

BP22	Multimodales Transportangebot von Möbelhändler für letzte Meile der KundInnen		L1, L14, L18
BP23	CO ₂ -freies Fahrzeugkonzept für Postzustellung in gesamter Stadt: 141 Fahrzeuge (Kangoo, Daily, Vito und Eigenentwicklung)		L1, L3, L13, L14, L16
BP24	Freiwilliges Zertifizierungssystem für Frächter, die ins Zentrum fahren: Fokus auf Sicherheit, Gesetzkonformität und Umwelt		L13
BP25	Zeitlich gestaffelte Mehrfachfahrstreifen-Nutzung mit variablen Verkehrszeichen		L22, L27
BP26	Accessmanagement über Slotbuchung mittels Online-Tool		L22
BP27	Lieferzonenreservierung von 05:00 bis 11:00 Uhr auf Parkplatz (danach Kurzparkzone)		L22, L23, L27
BP28	Programm zur Entwicklung geräuscharmer Verfahren (<60dB) mit Zertifizierung für Warenauslieferung außerhalb Geschäftszeiten		L13, L16, L17, L20
BP29	Navigation/Routenplanung für Lastenradtransporte		L15
BP30	Kennzeichnung geeigneter Verkehrswege für Güterverkehr: Straßenmarkierung, Hinweisschilder und GPS Files		L15
BP31	Sperrmülltransport/-sammlung mit Straßenbahn		L4, L19
BP32	Innerstädtische Versorgung mit Boot und Lastenrad		L14, L19
BP33	Transportmittel mit Kofferaufbau, das durch Person gezogen wird: Einsatz auf Gehsteig + Fußgängerzone		L2, L13, L16

BP34	Gesamtkonzept für Elektromobilität: Elektrofahrzeuge + Ladeinfrastruktur + Sammel- und Verteilzentrum		L1, L2, L9, L13
BP35	Städtischer Reinigungsdienst mit Lastenrad		L14
BP36	Bereitstellung einer Elektrofahrzeug-Flotte für Private und Unternehmen durch Stadt		L9, L13, L20
BP37	Kooperation Verlager und Transporteure: Sammel und Verteilzentrum durch regionale Logistikunternehmen betrieben		L1, L2, L9
BP38	CO ₂ -freie Getränkelieferung mit 18t E-Lkw: Optimierung über Lieferkette, KundInneneneinbindung + Zertifikate		L8, L13
BP39	Bereitstellung, Verteilung, Transport und Weiterverwertung von Rest- bzw. Überschussmengen Lebensmittel		L6, L13, L14, L28
BP40	Lebensmittelversorgung armutsbetroffener Menschen durch Freiwillige		L6, L28

3. Lösungsansatz-Verzeichnis

LÖSUNGSANSATZ-VERZEICHNIS	
L1	Bündelung der Ziel- und/oder Quellverkehre (Logistikdienstleister-Kooperationen als Voraussetzung) samt kooperativer Tourenoptimierung
L2	Errichtung und kooperative Nutzung von Distributions- und Umschlagseinrichtung (Bündelung zu liefer- und empfangerreinen Sendungen)
L3	Sendungsübergabekonzepte B2B und B2C (Optimierung der Transport-Schnittstellen, z.B. Übergabeboxen)
L4	Entsorgungslogistik (Müll etc.)
L5	Kooperative Ersatzteillogistik für Gewerbe und Services
L6	Kooperative Versorgungslogistik (Ärzte, Spitäler, Apotheken, Schulen, Kindergarten, Sozialeinrichtungen, Altenheime, Gastronomie)
L7	Nutzung einer gemeinsamen Flotte (Shared Fleet) durch mehrere Logistikdienstleister insbesondere auch mit E-Fahrzeugen
L8	Gemeinsame Informationsbereitstellung für beteiligte Akteure (Handel-Logistikdienstleister und untereinander- Verbesserung Bündelung und Planung)
L9	Flottenbereitstellung durch die Stadt (alle öffentliche Verkehrsmittel)
L10	Flächennutzungskonzept (gemeinschaftliche Nutzung vorhandener Flächen (für Lager und/oder Umschlag/ Distribution)
L11	gemeinschaftliche Mehrweg- und Pfandsysteme
L12	Kooperative EKZ-Logistik (gesteuert durch EKZ-Betreiber)
L13	Flottenadaptierung (modernere, leisere, alternative Motoren etc.)
L14	Einsatz von Fahrrädern und Lastenräder für die Last-Mile-Distribution
L15	(variable) städtische Leitsysteme für den Güterverkehr
L16	Entwicklung und Einsatz angepasster Fahrzeuge und Transportbehälter oder Entladetechnologien für die städtische Distribution
L17	Nachtzulieferung mit besonders leisen Lkw und allen anderen Beladungskomponenten (Zertifizierung notwendig z.B. "unter 60 dbA")
L18	Bricks & Clicks: neue online Anwendungen und Portale zur Verbindung von stationärem Handel und E-Commerce
L19	Einsatz vorhandener Verkehrsträger für alternative Nutzung
L20	Zufahrtsmanagement über Auflagen für Fahrzeuge (Alter, Umweltstandard, Beladungsgrad der Fahrzeuge) und/oder beschränkte Zufahrt
L21	Zufahrtsbepreisung (örtlich, zeitlich, inhaltlich differenziert - eventuell in Kombination mit Zufahrtsmanagement - siehe oben)
L22	(eingeschränkte) Lieferzonen (räumlich, zeitlich, und/oder inhaltlich gemanagte Lieferzonen)
L23	Lieferzonenbepreisung (örtlich, zeitlich, inhaltlich differenziert - eventuell gemeinsam mit Lieferzonenmanagement - siehe oben)
L24	Ausschreibung der kompletten Belieferung einer Stadtzone (samt Gütesiegel für Fahrzeuge, Lieferqualität etc.)
L25	Anpassung Verkehrsinfrastruktur (an Bedürfnisse des städtischen Güterverkehr)
L26	Spezifische Nutzungsbedingungen (Baubescheid, Infrastrukturnutzung abhängig z.B. von Anschlussbahn oder Lager oder Ladezoneneinrichtung)
L27	zeitlich gestaffelte bzw. von Fahrzeugtypen abhängige Mehrfach-Verkehrsflächennutzung (Be- und Entladung zu bestimmten Zeiten)
L28	Sozialtransfer in der Lieferkette

4. Best Practice Kategorien und Wirkungen

Die vorgestellten Best Practices lassen sich in fünf Kategorien mit insgesamt 16 Subkategorien einteilen. In Abbildung 1 finden sich die einzelnen Kategorien (blaue Felder) inklusive der jeweiligen Subkategorien (weiße Felder). Die Einteilung ermöglicht eine einfache Übersicht über die relevanten Themenbereiche. So können Best Practices thematisch zugeordnet und schnell gefunden werden.

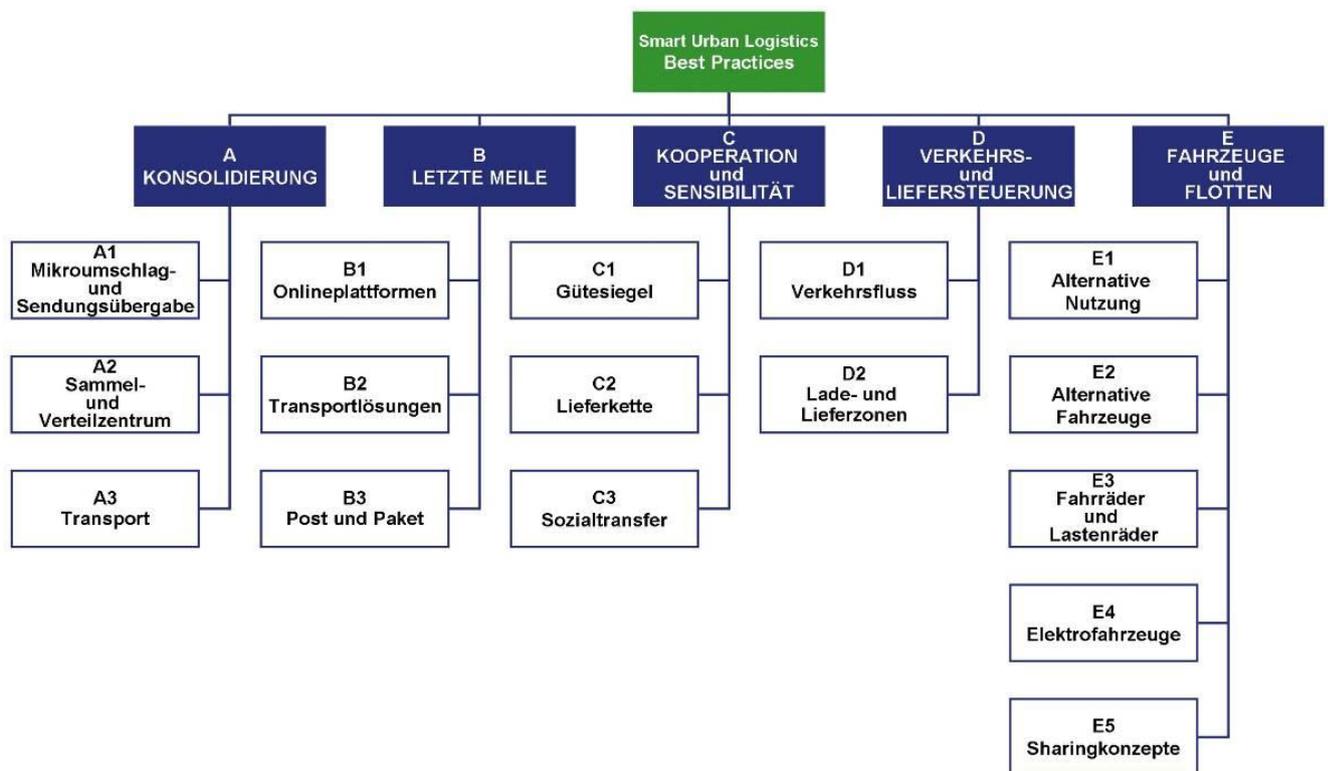


Abbildung 1: Best Practice Kategorien und Subkategorien

In den folgenden Abschnitten (Abschnitt 4.1 bis Abschnitt 4.5) werden die einzelnen Kategorien ([A] bis [E]), deren Subkategorien ([A1] bis [E5]) und die darin enthaltenen Best Practices tabellarisch dargestellt. Einleitend findet sich ein Überblick über die in den Subkategorien enthaltenen Best Practices. Die Zuordnung der Best Practices zu den Subkategorien erfolgt dabei nach der in Tabelle 2 gezeigten Darstellungsform.

Tabelle 2: Erklärung der Darstellungsform von Kategorien

Kennung der Kategorie A bis E	Name der Kategorie		
	Schwerpunkt/ Subkategorie	Best Practice	
Kennung der Subkategorie A1 bis E5	Name des Schwerpunktes oder der Subkategorie	Kennung der Best Practice BP1 bis BP40	Kurzbeschreibung

Zusätzlich werden die einzelnen Subkategorien der 5 dargestellten Kategorien detailliert anhand folgender Informationen dargestellt:

- Hintergrundinformationen
- Voraussetzungen und Rechtslage
- Positive und negative Wirkungen

Die Darstellung erfolgt dabei in einheitlichen Tabellen, die eine einfache Handhabung und Gegenüberstellung ermöglichen. Das Erscheinungsbild und die Bedeutung der Inhalte der Tabellen werden in Tabelle 3 exemplarisch dargestellt.

Tabelle 3: Erklärung der Darstellungsform von Subkategorien

Subkategoriekennung A1 bis E5	INFOBLATT: Name der Kategorie	
	Name der Subkategorie	
	Kennung der Best Practices: BP1 bis BP40	
Hintergrund		
Darstellung der Ausgangslage und Hintergründe für die Einführung neuer Technologien und Logistikkonzepte in urbanen Räumen.		
Voraussetzungen und Rechtslage		
Beschreibung notwendiger Rahmenbedingungen und rechtlicher Aspekte als Voraussetzung für die erfolgreiche Umsetzung von Konzepten und Projekten.		
Positive Wirkungen	Negative Wirkungen	
<ul style="list-style-type: none"> • Prozessqualität & Wirtschaft • Lebens- & Umweltqualität 	<ul style="list-style-type: none"> • Prozessqualität & Wirtschaft • Lebens- & Umweltqualität 	
Gegenüberstellung von positiven und negativen Wirkungen, die mit der Umsetzung neuer Lösungsansätze für die urbane Logistik einhergehen können.		

Die mit den Kategorien und Best Practices verbundenen positiven und negativen Wirkungen auf einen urbanen Raum und dessen Elemente/RepräsentantInnen werden gebündelt in Abbildung 2 aus einer systemischen Perspektive dargestellt. Zu den Elemente/RepräsentantInnen einer Stadt zählen hier deren EinwohnerInnen, Wirtschaftstreibende, KundInnen und die Umwelt. Hierbei wird grundsätzlich zwischen folgenden Wirkungen unterschieden (siehe Abbildung 2):

- Umweltqualität,
- Lebensqualität,
- Servicequalität/Prozessqualität und
- Kosten/Wirtschaft.

Abbildung 2 ist dabei so zu lesen, dass bspw. bei einer Maßnahme, wie „Sammel- und Verteilzentrum und Letzte Meile“ gestartet wird. Konsolidierung bewirkt, dass Verkehrsmittel besser ausgelastet sind und weniger Verkehr stattfindet. Weniger Verkehr bedeutet, dass weniger fossile Energien benötigt werden und weniger Emissionen entstehen. Gleichzeitig reduziert sich durch weniger Verkehr das Risiko von Personen- und Sachschäden. Eine Reduktion von Emissionen und Risiko für Schäden hat eine positive Wirkung auf die Lebensqualität. Die Reduktion von Emissionen hat gleichzeitig auch eine positive Wirkung auf die Umweltqualität und somit eine zusätzliche indirekte positive Wirkung auf die Lebensqualität. Die aus der Konsolidierung resultierende gesteigerte Auslastung der Verkehrsmittel hat ihrerseits eine positive Wirkung auf das Transportvolumen (durch bessere Auslastung können mehr Güter und Waren mit der gleichen Anzahl an Fahrzeugen transportiert werden (oder die gleiche Menge mit weniger Fahrzeugen). Ein Zuwachs des Transportvolumens hat wiederum eine positive Wirkung auf die Versorgungsqualität und dementsprechend auf die Lebensqualität.

Ein weiteres Beispiel stellt die Einführung von „Gütesiegeln“ für den urbanen Gütertransport dar. Beispielsweise erklären sich Frächter und Logistikdienstleister freiwillig bereit Mindeststandards in den Bereichen Umweltmanagement, MitarbeiterInnenausbildung und der Einhaltung gesetzlicher Vorgaben einzuhalten. Begleitend kann ein Anreizsystem für die TeilnehmerInnen etabliert werden (bspw. bessere Konditionen für Weiterbildungsmaßnahmen oder finanzielle Unterstützung für die Erneuerung des Fuhrparks). Entsprechend haben „Gütesiegel“ in Abbildung 2 eine positive Wirkung auf die „MitarbeiterInnen Motivation“, „Fahrräder“, „Elektrofahrzeuge erneuerbare Energien“ und „Elektrofahrzeuge nicht erneuerbare Energien“. Die Akteure werden dabei unterstützt ihr Verhalten und ihre Fahrzeuge an moderne Standards anzupassen. Hier ist allerdings zu beachten, dass „Elektrofahrzeuge nicht erneuerbare Energien“ eine verstärkende Wirkung auf „fossile Energien“ haben, da für diese Fahrzeuge an anderer Stelle Strom (ggf. aus fossilen Energieträgern) produziert werden muss. Über die „Emissionen“ ergibt sich analog wieder eine positive Wirkung auf die Lebens- und Umweltqualität. Zusätzlich wirkt die „MitarbeiterInnen Motivation“ auf die „Servicequalität“ und durch besser ausgebildete MitarbeiterInnen auch auf die „Emissionen“ (bspw. Spritspartrainings) und in weiterer Folge wieder indirekt auf die Lebens- und Umweltqualität.

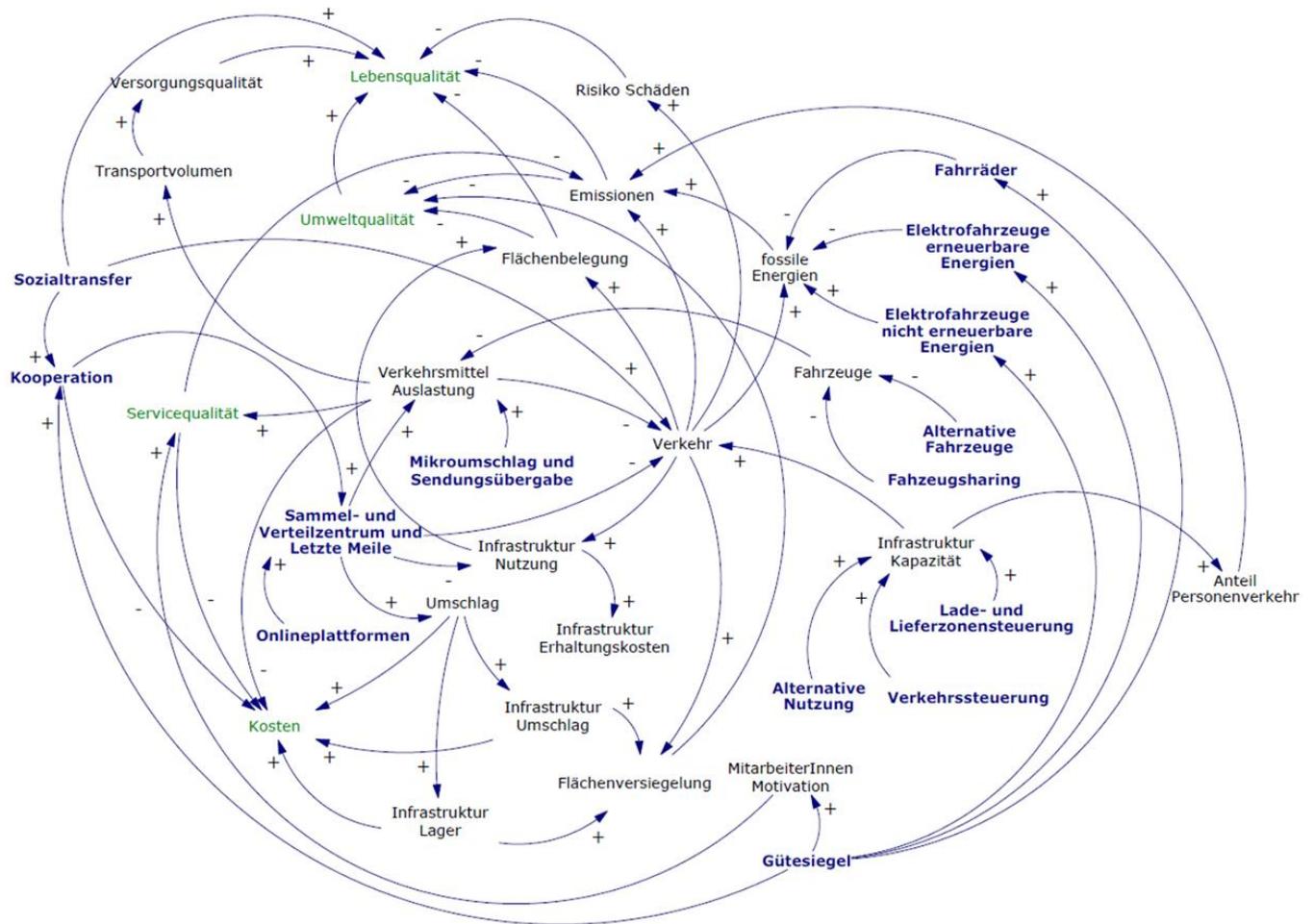


Abbildung 2: Darstellung der Wirkungszusammenhänge von Maßnahmen

Entsprechend den beiden, oberhalb von Abbildung 2, dargestellten Beispielen können unterschiedliche Szenarien mit verschiedenen Maßnahmen durchgespielt und deren Wirkung aufgezeigt werden. Aufgrund der vielfältigen Möglichkeiten und direkten und indirekten Wirkungen ermöglicht Abbildung 2 eine abstrakte Darstellung der güterverkehrsbedingten Wirkungszusammenhänge im urbanen Raum im Kontext der Logistik. Darüber hinaus handelt es sich dabei um eine systemische Darstellung, die nicht alle potenziellen Perspektiven beinhalten kann und somit keinen Anspruch auf Vollständigkeit hat. Wesentlich ist, dass Abbildung 2 ein gesamtheitliches und übergreifendes Verständnis ermöglicht und so zur Visualisierung direkter und indirekter Wirkungen von Maßnahmen beitragen soll.

4.1. [A] Konsolidierung

Die folgende Tabelle zeigt die Zuordnung der Best Practices zu den Subkategorien. In den anschließenden Tabellen werden Detailinformationen zu den Subkategorien dargestellt.

A KONSOLIDIERUNG			
A	Subkategorie	Best Practice	
A1	Mikroumschlag- und Sendungsübergabesysteme	Einzelhandel	BP1 Lieferbox für KundInneneinkäufe im Einzelhandel: Packstation, Lastenradtransport + Sozialprojekt
		Ersatzteilversorgung	BP2 Lieferservice B2B mit Nachtsprung für Service-TechnikerInnen mit Übergabeboxen
		Produkt-unabhängige Lösungen	BP3 Betreiberunabhängige modulare Packstation für Konsolidierung und Umschlag + Lastenrad für letzte Meile
			BP4 Ortsvariables Mini-Logistikcenter mit CO ₂ -freier letzter Meile/400 Meter direkt in Stadt
			BP5 Übergabeboxen für Paketsendungen B2C in leerstehenden Geschäften (bspw. U-Bahn-Shops) mit Zutrittskontrolle
		Post und Paket	BP6 Übergabeboxen für Post & Paket B2C im öffentlichen Raum
A2	Sammel- und Verteilzentren	Baustellen	BP7 Projektbezogene Baustellenkonsolidierung für Ver- und Entsorgung
		Einkaufszentrum	BP8 Vorgelagertes Sammel- und Verteilzentrum für Einkaufszentrum mit 350 Shops
		am Stadtrand	BP10 Sammel- und Verteilzentrum am Stadtrand: inkl. 2 Elektrofahrzeugen + Auflagen für Zufahrt
			BP12 Sammel- und Verteilzentrum für Stadtzentrum: CNG Fahrzeug-Flotte für letzte Meile + Zufahrtsbeschränkung für andere Fahrzeuge
		im Zentrum	BP9 Sammel- und Verteilzentrum im Zentrum: emissionsarme Flotte, Zufahrtsbeschränkungen + Minimalauslastung
			BP11 Sammel- und Verteilzentrum für Geschäfte (450) und Privathaushalte (820) im Viertel: CNG Fahrzeuge, Kooperation mit Wirtschaftsbund + neuer Logistikdienstleister
			BP13 Urban Logistics Space: Depot in Parkhaus, Lastenrad, Flottenbereitstellung, Fahrzeugbau + Sozialprojekt
BP18 Sammel- und Verteilzentrum in mehreren Städten nach gleichem Modell: Transport mit Lastenrädern			
A3	Transport	Essen & Lebensmittel	BP14 Konsolidierung mehrerer Städte für Essenstransporte zu Schulen und Kindergarten
		Lieferkette	BP19 Gesamtheitlicher Ansatz bestehend aus: Lieferkettenplanung, Konsolidierung + Einsatz alternativer Fahrzeuge

4.1.1. [A1] Mikroumschlag und Sendungsübergabe

INFOBLATT: KONSOLIDIERUNG	
A1	Mikroumschlag- und Sendungsübergabesysteme
	Best Practices BP1, BP2, BP3, BP4, BP5, BP6
Hintergrund	
<p>Der zunehmende Warenversand durch Paketdienstleister führt zu einer erhöhten Belastung von GeschäftslokalbetreiberInnen (Lagerraum), Lieferdiensten (Lieferintervalle, Lieferzeitfenster und Einzelbestellungen) und der benötigten Infrastruktur. Durch die Zunahme von Internetbestellungen und E-Commerce steigt die Anzahl der Individualbestellungen. Die Aufteilung von Sendungen in Kleinsendungen lässt die Transportkosten im Verhältnis zum Auftragsvolumen stark ansteigen. Bei den Paketzustellungen an Private sind die AdressatInnen zur Auslieferzeit oft nicht anwesend (zweite Belieferung nötig oder KundInnen müssen selbständig abholen). Während der Liefertouren werden Adressen einzeln beliefert, was viele Stopps und einen entsprechend hohen Zeitaufwand bedeutet. Zudem werden durch häufige Stopps der Lieferfahrzeuge Verkehrsbehinderungen hervorgerufen. Einen Lösungsansatz für diese Herausforderung stellen Mikroumschlag- und Sendungsübergabesysteme dar, da sie sowohl eine Bündelung als auch eine Übergabe in Abwesenheit ermöglichen. Siehe auch B2.</p>	
Voraussetzungen und Rechtslage	
<p>Vereinbarungen zwischen BesitzerInnen (öffentlich oder privat) der geplanten Aufstellfläche und den Paketdienstleistern bezüglich der Bewirtschaftung und Haftung sind notwendig. Die Fläche muss gemietet, angekauft oder bereitgestellt werden. Die Belieferung der Station mit geeigneten Fahrzeugen muss möglich sein. Je nachdem ob sich der Aufstellbereich im öffentlichen Raum befindet oder nicht, ist eine Absprache mit den entsprechenden Behörden notwendig. Die vorgesehene Fläche muss eine entsprechende Nutzung erlauben und der umliegende Bereich muss für die Nutzung (Lieferung, Abholung und Be- und Entladung) geeignet sein. Zusätzlich müssen alle baulichen Normen und Vorschriften berücksichtigt werden.</p>	
Positive Wirkungen	Negative Wirkungen
<ul style="list-style-type: none"> • Prozessqualität & Wirtschaft: <ul style="list-style-type: none"> - Minimierung von Zustellfahrten durch Bündelung von Lieferungen - Vermehrter Einsatz größerer Fahrzeuge führt zu einem geringeren Verkehrsaufkommen - Vermeidung erfolgloser Zustellversuche - Steigerung der Lieferqualität - Selbstorganisation • Lebens- & Umweltqualität: <ul style="list-style-type: none"> - Reduktion von Emissionen und Risiken 	<ul style="list-style-type: none"> • Prozessqualität & Wirtschaft: <ul style="list-style-type: none"> - Verstärkte individuelle Abholung - Zusätzlicher Umschlag - Erhöhter Koordinierungsaufwand • Lebens- & Umweltqualität: <ul style="list-style-type: none"> - Das Abholverhalten der EmpfängerInnen kann zu einer Reduktion der erzielten Umweltvorteile führen - Viele Zustellungen an einem Ort konzentriert - Zusätzlich dazu kann im Umfeld auch das Unfallrisiko steigen.

4.1.2. [A2] Sammel- und Verteilzentren

A2	INFOBLATT: KONSOLIDIERUNG	
	Sammel- und Verteilzentren	
	Best Practices	BP7, BP8, BP10, BP11, BP12, B13, BP18
Hintergrund		
<p>Die Belastung von Menschen, Umwelt und Infrastruktur durch den Güterverkehr in Innenstadtbereichen nimmt stetig zu. Individuallieferungen und die damit verbundene Anzahl an LieferantInnen und Lieferungen bei sinkender Auslastung der Lieferwagen führen zu einer verstärkten innerstädtischen Verkehrsbelastung. Einen Ansatz, um dieser Entwicklung entgegenzuwirken stellt die Bündelung von Warenströmen für die letzte Meile in Sammel- und Verteilzentren dar. Während bei großen Unternehmen, speziell im Einzelhandel, bereits sehr effiziente Lösungen im Bereich der Flotteneinsatzplanung und Bündelung für die urbane Belieferung vorliegen, stellt dieser Ansatz kleine und mittlere Unternehmen vor große Herausforderungen, da diese oftmals nicht über die notwendigen Volumina und Strukturen verfügen. Öffentlich zugängliche und neutral betriebene Einrichtungen in Kombination mit umweltfreundlichen Fahrzeugen für die letzte Meile und Auflagen für die Zufahrt in die Stadtzentren können dazu beitragen das Aufkommen zu reduzieren und die damit verbundenen Einwirkungen zu minimieren. Siehe auch B2.</p>		
Voraussetzungen und Rechtslage		
<p>Wesentlich ist, dass sowohl die öffentliche Hand (Stadtverwaltung) als auch private Unternehmen (Handel und Transporteure) das Bedürfnis und auch die Bereitschaft haben, ein Sammel- und Verteilzentrum zu errichten. Dafür notwendig sind jedenfalls geeignete Flächen, die über gute verkehrliche Anbindungen (ggf. auch an die Schiene) verfügen und nicht zu Konflikten mit Anrainern durch vermehrtes Verkehrsaufkommen führen. Sinnvoll erscheint es auch, den Zugriff auf entsprechend geeignete Flächen (auch Erweiterungsflächen) durch die Stadt langfristig zu sichern. In der Startphase können Förderungen helfen die Einstiegsschwelle für private Unternehmen herabzusetzen. Langfristig muss die wirtschaftliche Eigenständigkeit gewährleistet sein. Begleitmaßnahmen, wie bspw. Umweltauflagen für die Zufahrt in das Stadtzentrum, erweiterte Lieferzeifenster für NutzerInnen oder Gebühren bei Nicht-Nutzung der Sammel- und Verteilzentren können die Akzeptanz zusätzlich steigern. Bei der Planung und Errichtung sind die Auflagen der Raum- und Bauordnung sowie der Flächennutzungsplanung für die Ausführung des Gebäudes zu beachten. Zu berücksichtigen ist eine mögliche UVP.</p>		
Positive Wirkungen	Negative Wirkungen	
<ul style="list-style-type: none"> • Prozessqualität & Wirtschaft: <ul style="list-style-type: none"> - Reduktion der Fahrzeuge und Fahrten bei gleichzeitiger Steigerung der Auslastung - Bessere Nutzung vorhandener Infrastrukturen • Lebens- & Umweltqualität: <ul style="list-style-type: none"> - Reduzierte Flächenbelegung bei gleichzeitiger Emissionsreduktion 	<ul style="list-style-type: none"> • Prozessqualität & Wirtschaft: <ul style="list-style-type: none"> - Steigende Komplexität bei Lieferkettenplanung und zusätzliche Kosten - Adaption von Infrastrukturen • Lebens- & Umweltqualität: <ul style="list-style-type: none"> - Verstärkte Verkehrs- und Umweltbelastung im Nahbereich 	

4.1.3. [A3] Transport

A3	INFOBLATT: KONSOLIDIERUNG	
	Transport	
	Best Practices	BP14, BP19
Hintergrund		
<p>Reduzierte Lagerbestände und damit einhergehende erhöhte Lieferfrequenzen tragen in Kombination mit immer kleiner werdenden Sendungsgrößen zur steigenden Belastung durch den Güterverkehr bei. Oftmals werden gleiche Stationen von mehreren LieferantInnen unabhängig voneinander und nicht selten sogar sehr zeitnahe angefahren. Das bekannteste Beispiel stellen Paket-Dienste dar, wo in einigen Fällen mehrere unterschiedliche Unternehmen in kurzen Abständen oder zeitgleich dieselbe Adresse anfahren, um eine Lieferung abzugeben. Aber auch in vielen anderen Segmenten fahren oftmals nur schlecht ausgelastete Fahrzeuge durch die Stadt. Hier liegt der Gedanke nahe, dass sich die Akteure in einer Kooperation zusammenschließen und ihre Transporte kooperativ organisieren und durchführen und somit eine bessere Auslastung oder paarige Transporte realisieren können. Anwendungsgebiete reichen hier von der gemeinsamen Müll-/Verpackungsentsorgung über die Standortversorgung und Essens- und Lebensmittelbelieferung von öffentlichen Einrichtungen. Siehe auch B2.</p>		
Voraussetzungen und Rechtslage		
<p>Wesentlich ist, dass sich die Liefernetze und die darin enthaltenen Stationen überschneiden oder räumlich nahe beisammen liegen. Darüber hinaus sind die Art des zu transportierenden Gutes und die damit verbundenen Anforderungen an den Transport zu beachten. Die Tourenplanung muss aufeinander abgestimmt und die Kosten untereinander aufgeteilt werden. Eine wesentliche Komponente stellt die Art des Transportes dar, da sich die Anforderungen bei einem Wechsel von Werksverkehr auf eine Transportdienstleistung signifikant ändern.</p> <p>Die entstehenden Rechte und Pflichten der KooperationspartnerInnen müssen in einem gemeinsam aufzusetzenden Rahmenvertrag festgehalten werden. Eventuelle Auswirkungen und damit verbundene rechtliche Anforderungen im Kontext bestehender Werksverkehre sind zu beachten. Eine wesentliche Komponente stellt auch die Klärung von Haftungsfragen dar.</p>		
Positive Wirkungen	Negative Wirkungen	
<ul style="list-style-type: none"> • Prozessqualität & Wirtschaft: <ul style="list-style-type: none"> - Geringerer Fahrzeugbedarf und Anzahl an Fahrten durch bessere Auslastung - Geringere Kosten der Zustellung • Lebens- & Umweltqualität: <ul style="list-style-type: none"> - Reduktion von Emissionen - Geringere Flächenbelegung - Geringere Kosten bei gleichem Angebot 	<ul style="list-style-type: none"> • Prozessqualität & Wirtschaft: <ul style="list-style-type: none"> - Erhöhter Koordinationsaufwand durch Kooperation - Zusätzliche Verladung und/oder Umschlag - Unterschiedliche Servicequalität der Akteure • Lebens- & Umweltqualität: <ul style="list-style-type: none"> - Bei Einsatz größerer Fahrzeuge kommt es punktuell zu mehr Flächenbelegung und Einwirkung auf Infrastruktur 	

4.2. [B] Letzte Meile

Die folgende Tabelle zeigt die Zuordnung der Best Practices zu den Subkategorien. In den daran anschließenden Tabellen werden Detailinformationen zu den einzelnen Subkategorien eingehend dargestellt.

B		LETZTE MEILE	
		Subkategorie	Best Practice
B1	Onlineplattformen	BP15	Onlineplattform für stationären Handel in einer Stadt mit taggleicher Lieferung
		BP16	Lieferservice mit taggleicher Lieferung für stationäre Geschäfte mit Onlineshop
B2	Transportlösungen	BP1	Lieferbox für KundInneneinkäufe im Einzelhandel: Packstation, Lastenradtransport + Sozialprojekt
		BP3	Betreiberunabhängige modulare Übergabeböden für Konsolidierung und Umschlag + Lastenrad für letzte Meile
		BP13	Urban Logistics Space: Depot in Parkhaus, Lastenrad, Flottenbereitstellung, Fahrzeugbau + Sozialprojekt
		BP15	Onlineplattform für stationären Handel in einer Stadt mit taggleicher Lieferung
		BP16	Lieferservice mit taggleicher Lieferung für stationäre Geschäfte mit Onlineshop
		BP17	Lebensmittel-Hauszustellung mit Lastenrad
		BP22	Multimodales Transportangebot von Möbelhändler für letzte Meile der KundInnen
B3	Post und Paket	BP6	Übergabeböden für Post & Paket B2C im öffentlichen Raum
		BP23	CO ₂ -freies Fahrzeugkonzept für Postzustellung in gesamter Stadt: 141 Fahrzeuge (Kangoo, Daily, Vito und Eigenentwicklung)
		BP33	Transportmittel mit Kofferaufbau, das durch Person gezogen wird: Einsatz auf Gehsteig + Fußgängerzone

4.2.1. [B1] Onlineplattformen

B1	INFOBLATT: LETZTE MEILE	
	Onlineplattformen	
	Best Practices	BP15, BP16
Hintergrund		
<p>Der letzte Abschnitt des Transports zu den KundInnen (private EmpfängerInnen) erfolgt meist über eine kurze Distanz, individuell in kleinen Einheiten und beinhaltet daher Bündelungspotenzial. So beliefern bspw. unterschiedliche Paket-Dienste in kurzen Abständen oder zeitgleich dieselbe Adresse, um eine Lieferung abzugeben. Ergänzend ergibt sich für den stationären Handel im urbanen Raum oftmals das Problem, dass die Konkurrenz durch den Onlinehandel stärker wird und sich die Voraussetzungen für den Wettbewerb verschoben haben. Dementsprechend bieten Onlineplattformen eine interessante Alternative für Lieferdienste und Handel. So können sich Geschäfte einer Stadt, Einkaufsstraße oder Einkaufszentrum über eine Online-Verkaufsplattform, über die KundInnen einkaufen können, zusammenschließen und in Kombination mit einem Lieferdienst gemeinsam die Vorteile des Onlinehandels in Kombination mit taggleicher Lieferung nutzen. Idealerweise erfolgt die innerstädtische Zustellung mit emissionslosen Fahrzeugen.</p>		
Voraussetzungen und Rechtslage		
<p>Jedenfalls ist ein Übereinkommen zwischen stationärem Handel und Transportdienstleistern notwendig. Hinzu kommen bei Online-Lösungen Aspekte des E-Commerce, wie bspw. das Herkunftsland-, Herkunftsort- und Bestimmungslandprinzip entsprechend der E-Commerce-Richtlinie und das E-Commerce-Gesetz, die zu beachten sind. Wesentlich ist, dass die Vorgaben bzw. Möglichkeiten, die der KundIn angeboten werden auch eingehalten werden, da nur so das Vertrauen in innovative Konzepte aufgebaut werden kann. Eine weitere Komponente stellen die Kosten und Preise gegenüber konventionellen Konzepten dar. Mehrkosten für die KundInnen müssen auch einen gegenüberstellbaren Mehrwert darstellen (Umwelt, Lebensqualität etc.).</p> <p>Die entstehenden Rechte und Pflichten der KooperationspartnerInnen müssen in einem gemeinsam aufzusetzenden Rahmenvertrag festgehalten werden. Bei Online-Lösungen müssen eCommerce Regelungen berücksichtigt werden. Eine wesentliche Komponente stellt auch die Klärung von Haftungsfragen dar.</p>		
Positive Wirkungen	Negative Wirkungen	
<ul style="list-style-type: none"> • Prozessqualität & Wirtschaft: <ul style="list-style-type: none"> - Weniger Verkehr durch Bündelung - Stärkung lokaler Betriebe • Lebens- & Umweltqualität: <ul style="list-style-type: none"> - Lokal online Einkaufen bietet die Möglichkeit der Kombination der Förderung des lokalen Handels mit dem Vorteil der Lieferung aus dem Onlinehandel - Wege und Einkäufe mehrerer KundInnen können gebündelt und Emissionen reduziert werden - Örtliche Strukturen bleiben erhalten 	<ul style="list-style-type: none"> • Prozessqualität & Wirtschaft: <ul style="list-style-type: none"> - Wesentlich ist eine gemeinsame Transportplanung, da es andernfalls zu Individuallieferungen mit schlecht ausgelasteten Fahrzeugen kommt - Erhöhte Koordination erforderlich • Lebens- & Umweltqualität: <ul style="list-style-type: none"> - Die Art der eingesetzten Fahrzeuge sollte hier mitbedacht werden, da es zu vermehrten Lieferfahrten kommt die ggf. auch Fußwege im Zentrum ersetzen 	

4.2.2. [B2] Transportlösungen

B2	INFOBLATT: LETZTE MEILE	
	Transportlösungen	
	Best Practices	BP1, BP3, BP13, BP15, BP16, BP17, BP22
Hintergrund		
<p>Bei der „Letzten Meile“ handelt es sich um den letzten Abschnitt des Transports eines Gutes zur EmpfängerIn/KundIn. Während der Transport über lange Strecken in großen Schiffen oder langen Güterzügen sehr effizient abgewickelt werden kann, stellt die „letzte Meile“ in städtischen Gebieten die Transporteure oftmals vor große organisatorische Herausforderungen und Probleme. Dabei treffen oftmals mehrere Aspekte, wie Zufahrtsrestriktionen (Umweltauflagen, Gewichtsbeschränkungen und Zeitfenster) Überlastung der Verkehrswege und Konflikte mit Anrainerinteressen aufeinander. Dies führt dazu, dass der letzte Transportabschnitt bis zu einem Drittel der gesamten Transportkosten ausmacht und schwierig effizient zu organisieren ist. Oftmals stellt eine Kombination mehrerer Ansätze eine realisierbare Alternative dar. Diese reichen von alternativen Fahrzeugen, über die Bündelung in bestehenden Infrastrukturen (bspw. Parkhaus), bis hin zu CO₂-freien Transportlösungen für gesamte Stadtgebiete. Siehe auch A1, A2 und A3.</p>		
Voraussetzungen und Rechtslage		
<p>Transportlösungen für die „Letzte Meile“ sind sehr eng mit den Lösungsansätzen der Konsolidierung verbunden, da es in beiden Fällen um eine Reduktion von Fahrten in das Stadtzentrum geht. Abhängig vom gewählten Ansatz sind unterschiedliche Rahmenbedingungen zu beachten. Diese reichen von der Nutzung von Verkehrsinfrastruktur mit alternativen Fahrzeugen über die Bereitstellung von Flächen für den Umschlag bis hin zu Auflagen für konventionelle Transporte. Aus heutiger Sicht sind alternative Konzepte in den meisten Fällen nur in Kombination mit geänderten Rahmenbedingungen (Lieferzeitfenster, Immissionsschutzzonen etc.) erfolgreich, da die Wettbewerbsfähigkeit andernfalls kaum gegeben ist. Bei der alternativen Nutzung bestehender Infrastrukturen für den Umschlag von Gütern ist eine Vielzahl an Aspekten zu beachten. Diese reichen von hygienischen Auflagen, Haftungsthemen beim Warenübergang bis hin zu arbeitsrechtlichen Fragen. Auch die Nutzung alternativer Fahrzeuge bedarf der Beachtung von Fragen, wie bspw. Straßenzulassung, Infrastrukturnutzung und Zufahrt in Fußgängerzonen.</p>		
Positive Wirkungen	Negative Wirkungen	
<ul style="list-style-type: none"> • Prozessqualität & Wirtschaft: <ul style="list-style-type: none"> - Der Einsatz alternativer Fahrzeuge und Konzepte kann zu neuen Möglichkeiten der Tourenplanung führen - Eventuelle Mehrkosten und Preise können durch ein besseres Image gerechtfertigt werden • Lebens- & Umweltqualität: <ul style="list-style-type: none"> - Emissionsarme Fahrzeuge und Bündelung führen zu einer verbesserten Lebensqualität 	<ul style="list-style-type: none"> • Prozessqualität & Wirtschaft: <ul style="list-style-type: none"> - Mehrkosten durch kleinere Einheiten - Mehr Personal für die Fahrzeugbedienung - Mögliche Komplikationen bei temperaturgeführten Transporten • Lebens- & Umweltqualität: <ul style="list-style-type: none"> - Bei Transporten mit konventionellen Fahrzeugen oder Energie aus nicht umweltfreundlichen Quellen, fällt die positive Wirkung weg 	

4.2.3. [B3] Post und Paket

B3	INFOBLATT: LETZTE MEILE	
	Post und Paket	
	Best Practices	BP6, BP23, BP33
Hintergrund		
<p>Die Zustellung von Post und Paketen gehört zu den regelmäßigsten Transporten in urbanen Räumen. Dementsprechend großes Potenzial bietet dieser Bereich für alternative Ansätze in der Zustellung. Neben der Zustellung zu Fuß bieten sich innovative Fahrzeugkonzepte, Fahrzeuge mit alternativem Antrieb und Übergabekonzepte an. Durch den Einsatz neuer Fahrzeugkonzepte lassen sich bspw. Zufahrtsbeschränkungen umgehen und alternative Zeitfenster nutzen. Unter Berücksichtigung der vorherrschenden Tourlängen besteht auch die Möglichkeit konventionelle Zustellfahrzeuge durch alternativ angetriebene zu ersetzen. Eine weitere Möglichkeit besteht in der Reduktion erfolgloser Zustellversuche (Abwesenheit der EmpfängerInnen) und der damit verbundenen Fahrten durch die Errichtung von Übergabestationen, die eine entkoppelte Lieferung und Entgegennahme einer Sendung für die KundInnen ermöglichen. Durch Kombination mehrerer Ansätze und ggf. den Zukauf von Zertifikaten lassen sich so CO₂-neutrale Zustellkonzepte für gesamte Städte umsetzen. Siehe auch A1.</p>		
Voraussetzungen und Rechtslage		
<p>Die örtliche Positionierung von Übergabestationen und die technische Dimensionierung von neuen Fahrzeugen stellen eine wesentliche Voraussetzung dar. Hier muss sowohl die Sicht der Unternehmen als auch die Sicht der KundInnen berücksichtigt werden. Der Mehrwert (Lebens- und Umweltqualität) sollte den KundInnen und auch EntscheidungsträgerInnen in den Städten aktiv vermittelt werden. Die technischen Spezifikationen der Fahrzeuge haben jedenfalls Einfluss auf die Möglichkeiten der Nutzung von Infrastrukturen.</p> <p>Bei der Planung und Errichtung von Übergabestationen sind die Auflagen der Raum- und Bauordnung sowie der Flächennutzungsplanung für die bauliche und technische Ausführung des Gebäudes zu beachten.</p>		
Positive Wirkungen		Negative Wirkungen
<ul style="list-style-type: none"> • Prozessqualität & Wirtschaft: <ul style="list-style-type: none"> - Verringerung von erfolglosen Zustellversuchen - KundInnen können Emissionseinsparung in ihre eigene CO₂-Bilanz aufnehmen • Lebens- & Umweltqualität: <ul style="list-style-type: none"> - Weniger Flächenbelegung durch Lieferfahrzeuge - Geringere Gefährdung, da Pakete nicht direkt an die Haustüre zugestellt werden bzw. kleinere Fahrzeuge zum Einsatz kommen - Geringere Emissionen 		<ul style="list-style-type: none"> • Prozessqualität & Wirtschaft: <ul style="list-style-type: none"> - Hohe Investitionskosten - Umstellung bewährter Logistikkonzepte - Adaption von Infrastrukturen • Lebens- & Umweltqualität: <ul style="list-style-type: none"> - Durch erhöhten Stromverbrauch der Elektromobilität andernorts durch die Energieproduktion zu erhöhten Emissionen kommen

4.3. [C] Kooperation und Sensibilität

Die folgende Tabelle zeigt die Zuordnung der Best Practices zu den Subkategorien. In den daran anschließenden Tabellen werden Detailinformationen zu den einzelnen Subkategorien eingehend dargestellt.

C KOOPERATION und SENSIBILITÄT			
	Subkategorie	Best Practice	
C1	Gütesiegel	BP24	Freiwilliges Zertifizierungssystem für Frächter, die ins Zentrum fahren: Fokus auf Sicherheit, Gesetzkonformität und Umwelt
		BP28	Programm zur Entwicklung geräuscharmer Verfahren (<60dB) mit Zertifizierung für Warenauslieferung außerhalb Geschäftszeiten
C2	Lieferketten	BP23	CO ₂ -freies Fahrzeugkonzept für Postzustellung in gesamter Stadt: 141 Fahrzeuge (Kangoo, Daily, Vito und Eigenentwicklung)
		BP37	Kooperation Verlader und Transporteure (Sammel und Verteilzentrum) durch regionale Logistikunternehmen betrieben
		BP38	CO ₂ -freie Getränkelieferung mit 18t E-Lkw: Optimierung über Lieferkette, KundInneneinbindung + Zertifikate
C3	Sozialtransfer	BP39	Bereitstellung, Verteilung, Transport und Weiterverwertung von Rest- bzw. Überschussmengen Lebensmittel
		BP40	Lebensmittelversorgung armutsbetroffener Menschen durch Freiwillige

4.3.1. [C1] Gütesiegel

INFOBLATT: KOOPERATION und SENSIBILITÄT	
C1	Gütesiegel
	Best Practices BP24, BP28
Hintergrund	
<p>Einheitliche und anerkannte Gütesiegel für den Güterverkehr in Städten bilden eine wichtige Grundlage für langfristige politische Entscheidungen auf Basis vergleichbarer lokaler Standards. Gütesiegel bilden einen wichtigen Ausgangspunkt für die Beurteilung des Handlungsbedarfs und der Wirkung von steuernden Maßnahmen. Die Einführung imageverbessernder Qualitätsstandards stellt einen Vorteil für die Stadt und die Transporteure dar, da eine positive Wirkung, bei gleichzeitigem Vorteil für alle Seiten, in der Bevölkerung erzielt werden kann. Einbezogen werden können soziale Verantwortung gegenüber MitarbeiterInnen und Lieferanten, die Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben und die aktive Schonung der Umwelt. Die mit dem Gütesiegel verbundenen Vorteile können vielfältig und frei gewählt werden. Beispielhaft können bessere Zeitfenster für die Belieferung, monetäre Vorteile bei Ersatzteileinkauf oder Weiterbildungsmaßnahmen genannt werden. Die Bereitstellung eines Qualitätsstandards und die breitenwirksame Vermarktung aktiv gesetzter Schritte können sowohl bei den Transporteuren als auch bei Handel und Bevölkerung einen Imagewandel bei gleichzeitiger Verbesserung der Transportbedingungen bewirken.</p>	
Voraussetzungen und Rechtslage	
<p>Bei Einführung eines freiwilligen Gütesiegels ist ein Anreizsystem und eine entsprechende Außenwirkung/Wahrnehmung zu beachten, da diese die wahrnehmbaren Vorteile für die TeilnehmerInnen darstellen. Der Nutzen muss spürbar sein, um einen Anreiz für die Teilnahme zu schaffen. Auch anzudenken sind Kooperationen mit Aus- und Weiterbildungseinrichtungen für die Bereitstellung finanzieller Vorteile. Einkaufsplattformen und Werkstättennetzwerke stellen eine weitere Möglichkeit für die gemeinsame Inanspruchnahme von Vorteilen dar.</p>	
Positive Wirkungen	Negative Wirkungen
<ul style="list-style-type: none"> • Prozessqualität & Wirtschaft: <ul style="list-style-type: none"> - Geschulte MitarbeiterInnen mit Sensibilität für ökologische und soziale Erfordernisse sind respektvollere MitarbeiterInnen - Bessere Standards und besseres Image ermöglichen bessere Bedingungen und sprechen neue KundInnen an - Höherer Anteil umweltbewusster KäuferInnen • Lebens- & Umweltqualität: <ul style="list-style-type: none"> - Aufbau von Sozial- und Umweltstandards - Geringere Emissionen durch aktives Umweltmanagement 	<ul style="list-style-type: none"> • Prozessqualität & Wirtschaft: <ul style="list-style-type: none"> - Erhöhte Kosten durch Schulungen - Einrichtung einer Zertifizierungs- und Kontrolleinrichtung - Werbekosten für Bekanntmachung des Gütesiegels • Lebens- & Umweltqualität: <ul style="list-style-type: none"> - Missbrauch des Gütesiegels durch ggf. nicht ausreichende Kontrolle oder schlechte Zertifizierung kann diametralen Effekt erzielen

4.3.2. [C2] Lieferketten

C2	INFOBLATT: KOOPERATION und SENSIBILITÄT	
	Lieferketten	
	Best Practices	BP11, BP37, BP38
Hintergrund		
<p>Transporte im urbanen Raum haben bedingt durch die kurzen Distanzen, hohen Frequenzen und kleineren Mengen großes Potenzial für Kooperationen, um Fahrzeuge und Infrastrukturen besser auszulasten. Die Möglichkeiten reichen von der kundInnenübergreifenden Transportplanung (abgestimmte Bestellungen bzw. Integration der KundInnen in den Planungsprozess), um Fahrten zu minimieren und die Auslastung der Fahrzeuge zu steigern, bis hinzu Kooperationen zwischen Transporteuren, um Transporte gemeinsam zu organisieren und bspw. paarige Transporte realisieren zu können. Eine weitere Möglichkeit stellen Kooperationen zwischen Verladern und Transporteuren in Form von Güterumschlagplattformen, die bspw. durch regionale Logistikunternehmen betrieben werden. Siehe Auch B1, B2 und B3.</p>		
Voraussetzungen und Rechtslage		
<p>Die Kooperationsbereitschaft ist der wesentliche Schlüssel. Bei der Optimierung einer Lieferkette oder der lieferkettenübergreifenden Optimierung ist auf diskriminierungsfreie Bedingungen und Vorteile/Nachteile für alle Akteure zu achten. Logistikdienstleister, Verloader, EmpfängerInnen und auch die öffentliche Hand sollten in den Prozess eingebunden werden. Wesentlich ist es den gesamtheitlichen Effekt der Kooperation hervorstreichen und Partikularinteressen in den Hintergrund zu stellen. Eine Erhöhung der Wirksamkeit und gleichzeitiger Anreiz für Kooperationen sind angepasste Rahmenbedingungen, die den KooperationspartnerInnen einen Vorteil verschaffen (bessere Zeitfenster, Zufahrt in Fußgängerzonen etc.). Die KooperationspartnerInnen sollten jedenfalls einen Kooperationsvertrag mit allen Rechten und Pflichten untereinander abschließen.</p>		
Positive Wirkungen		Negative Wirkungen
<ul style="list-style-type: none"> • Prozessqualität & Wirtschaft: <ul style="list-style-type: none"> - Bessere Auslastung von Fahrzeugen und Infrastrukturen und damit weniger Ressourcenbedarf bei niedrigerem Emissionsausstoß • Lebens- & Umweltqualität: <ul style="list-style-type: none"> - Höhere Aufenthaltsqualität durch weniger Fahrzeuge und Fahrten - Geringerer Ressourcenbedarf durch übergreifende Optimierung 		<ul style="list-style-type: none"> • Prozessqualität & Wirtschaft: <ul style="list-style-type: none"> - Komplexere Planung und mehr Abstimmungsbedarf - Ggf. Preisgabe von Wettbewerbsvorteilen und internen Prozessen - Verlust/Teilung profitabler Geschäftsfelder • Lebens- & Umweltqualität: <ul style="list-style-type: none"> - Gefahr des Rückschritts bei fehlenden Mindeststandards für ökologische und soziale Aspekte, da sich die Anforderungen an der schwächsten KooperationsteilnehmerIn orientieren könnten

4.3.3. [C3] Sozialtransfer

INFOBLATT: KOOPERATION und SENSIBILITÄT	
C3	Sozialtransfer
	Best Practices BP39, BP40
Hintergrund	
<p>Das wachsende und zeitlich permanent zur Verfügung stehende Sortiment an Lebensmitteln hat dazu geführt, dass täglich enorme Mengen an nicht genutzten Nahrungsmitteln entsorgt werden. In den meisten Fällen sind diese noch zum Verzehr geeignet und können daher auch außerhalb der normalen Handelsstrukturen weiter genutzt werden. Es bedarf hier lediglich geeigneter Strukturen, die eine Weiterleitung der Produkte an bedürftige Menschen erlauben. Beispiele wie die der Wiener Tafel oder Projekte der Caritas zeigen, dass ein entsprechend großer Bedarf existiert und diese Verantwortung von allen Akteuren wahrgenommen werden kann. In jeder Stadt finden sich entsprechende Lebensmittelgeschäfte und Hilfsorganisationen, die durch eine Kooperation die erforderlichen Strukturen aufbauen können.</p>	
Voraussetzungen und Rechtslage	
<p>Grundsätzlich bedarf es einer Kooperation zwischen Handel und Hilfsorganisationen, um nicht verkaufte Lebensmittel sinnstiftend an bedürftige Menschen verteilen zu können. Dementsprechend ist ein beidseitiges Commitment unumgänglich, da eine betriebswirtschaftliche Ausrichtung nicht gegeben ist. Vorteilhaft ist jedenfalls eine aktive Beteiligung der Stadt, um ggf. finanzielle Unterstützung oder Bereitstellung von Infrastrukturen zu gewährleisten. Eine aktive Darstellung bzw. Werbeaktivitäten sind vorteilhaft, da so Sensibilität und Partizipation entwickelt und forciert werden. Bei der Verteilung und Weitergabe von Lebensmitteln ist besonders auf Hygienevorschriften und Verbraucherschutzbestimmungen zu achten.</p>	
Positive Wirkungen	Negative Wirkungen
<ul style="list-style-type: none"> • Prozessqualität & Wirtschaft: <ul style="list-style-type: none"> - Sinnvoller Einsatz wertvoller Ressourcen und Minimierung von Verschwendung - Einhergehender Imagegewinn und aktive soziale Verantwortung - Reduktion der Rücktransporte und Entsorgungskosten • Lebens- & Umweltqualität: <ul style="list-style-type: none"> - Reduktion des Ressourceneinsatzes und damit Reduktion von Emissionen durch Herstellung und Transport - Aktive Versorgung armutsbetroffener Menschen und damit Steigerung der Lebensqualität bzw. Reduktion sozialer und grundlegender Ängste 	<ul style="list-style-type: none"> • Prozessqualität & Wirtschaft: <ul style="list-style-type: none"> - Zusätzlicher Planungsaufwand durch zusätzliche/andere Wege am Ende der Lieferkette - Höhere Kosten als bei Entsorgung der Güter - Prozessintegration dauerhaft zu etablieren - Hohe Abhängigkeit von ehrenamtlichen MitarbeiterInnen • Lebens- & Umweltqualität: <ul style="list-style-type: none"> - Emissionen im Nahgebiet der Sammelstationen durch An- und Auslieferung der Lebensmittel

4.4. [D] Verkehrs- und Liefersteuerung

Die folgende Tabelle zeigt die Zuordnung der Best Practices zu den Subkategorien. In den anschließenden Tabellen werden Detailinformationen zu den Subkategorien dargestellt.

D		VERKEHRS- und LIEFERSTEUERUNG	
	Subkategorie	Best Practice	
D1	Verkehrsfluss	BP25	Zeitlich gestaffelte Mehrfachfahrstreifennutzung mit variablen Verkehrszeichen
		BP28	Programm zur Entwicklung geräuscharmer Verfahren (<60dB) mit Zertifizierung für Warenauslieferung außerhalb Geschäftszeiten
		BP29	Navigation/Routenplanung für Lastenradtransporte
		BP30	Kennzeichnung geeigneter Verkehrswege für Güterverkehr: Straßenmarkierung, Hinweisschilder und GPS Files
		BP41	Konsolidierungscenter für Stadtzentrum: CNG Fahrzeug-Flotte für letzte Meile + Zufahrtsbeschränkung für andere Fahrzeuge
D2	Lade- und Lieferzonen	BP25	Zeitlich gestaffelte Mehrfachfahrstreifen-nutzung mit variablen Verkehrszeichen
		BP26	Accessmanagement über Slotbuchung mittels Online-Tool
		BP27	Lieferzonenreservierung von 05:00 bis 11:00 Uhr auf Parkplatz (danach Kurzparkzone)

4.4.1. [D1] Verkehrsfluss

D1	INFOBLATT: VERKEHRS- und LIEFERSTEUERUNG	
	Verkehrsfluss: Navigation, Kennzeichnung von Wegen	
	Best Practices	BP12, BP25, BP28, BP29, BP30
Hintergrund		
<p>Die Hauptverkehrsverbindungen in städtischen Gebieten sind zunehmend überlastet und die vermehrte Benutzung von Ausweichrouten führt auch auf nieder rangigeren oder ungeeigneten Straßennetzen zu einer Überlastung. Dadurch entstehen Belastungen für AnwohnerInnen (Lebens- und Umweltqualität) und Infrastrukturen in Gegenden, in denen eigentlich derartige Verkehr und/oder Volumina nicht stattfinden sollten. Dementsprechend kann ein aktiver Eingriff in die Verkehrsflusssteuerung einer Aufteilung des Güterverkehrs über das gesamte Stadtgebiet entgegenwirken. Mögliche Ansätze stellen bspw. die Kennzeichnung von Lkw-Routen, die Bereitstellung digitaler Karten für Navigationssysteme, die Entwicklung geräuscharmer Verfahren und die zeitlich gestaffelte Mehrfachnutzung von Fahrstreifen (z.B. auch gekoppelt mit tageszeitabhängigen Kosten) dar. So kann die Belastung für AnrainerInnen und die Beanspruchung der Infrastrukturen reduziert und die zweckoptimierte Nutzung von Verkehrswege forciert werden.</p>		
Voraussetzungen und Rechtslage		
<p>Grundsätzlich ist eine freiwillige Nutzung der angebotenen Verkehrswegoptionen oder über Anreizsysteme zu bevorzugen, da so bessere Akzeptanz geschaffen werden kann. Eine verpflichtende Nutzung bzw. entsprechende Fahrverbote sollten immer in Kombination mit Alternativangeboten einhergehen. Bei der Wahl bzw. Empfehlung von Routen für den Güterverkehr muss stets auf potenziell neu entstehende Einwirkungen auf andere AnrainerInnen geachtet werden. Unterschätzt werden darf auch nicht die Wirkung von stationären Routen-Hinweistafeln. So kann bspw. die bloße Anbringung einer „Lkw-Routenführungstafel“ bei AnrainerInnen das subjektive Verkehrsaufkommen-Empfinden steigern bzw. zu Widerstand führen, da mehr Verkehr befürchtet wird. Potenzielle Alternativrouten müssen jedenfalls im Vorfeld umfassend geprüft werden.</p>		
Positive Wirkungen	Negative Wirkungen	
<ul style="list-style-type: none"> • Prozessqualität & Wirtschaft: <ul style="list-style-type: none"> - Verbesserte Nutzung vorhandener Infrastruktur - Reduktion von Stau - Erhalt der Servicequalität • Lebens- & Umweltqualität: <ul style="list-style-type: none"> - Steigerung der Aufenthaltsqualität in Gebieten, die nicht für Güterverkehr bestimmt sind - Geringere Emissionen durch geringere Verkehrsbelastung 	<ul style="list-style-type: none"> • Prozessqualität & Wirtschaft: <ul style="list-style-type: none"> - Komplexere Wegführung durch Vorgabe von Verkehrswegen - Höhere Kosten bzw. weniger Stationen je Tour durch längere Wege - Bei überlastetem System dennoch wirkungslos • Lebens- & Umweltqualität: <ul style="list-style-type: none"> - Höhere Belastung für AnrainerInnen an hochrangigen Verkehrswegen durch gezielte Umleitung von Güterverkehren auf diese Wege 	

4.4.2. [D2] Lade- und Lieferzonen

D2	INFOBLATT: VERKEHRS- und LIEFERSTEUERUNG	
	Zutrittsmanagement, Ladezonenmanagement	
	Best Practices	BP25, BP26, BP27
Hintergrund		
<p>Die Knappheit und Überlastung von Verkehrsraum während Stoßzeiten führt dazu, dass die NutzerInnengruppen oftmals in Konkurrenz zueinander stehen und geringfügige Störfälle massiven Einfluss auf den gesamten Verkehrsfluss haben; speziell wenn fließender und ruhender Verkehr, wie im Falle der Be- und Entladung, ungeplant aufeinandertreffen. Be- und Entladeinfrastruktur im öffentlichen Raum stellen in den meisten Städten ein knappes Gut dar und werden oftmals nicht widmungskonform von anderen NutzerInnen belegt. Dementsprechend bedarf es einer eindeutigen Kennzeichnung von Ladezonen und deren zeitlicher Verfügbarkeit, um den Gesamtverkehrsfluss möglichst wenig zu beeinflussen. So können bspw. Fahrstreifen zeitlich gestaffelt unterschiedliche Nutzungen erlauben (Parkplatz, Busspur, Be- und Entladezone). Entsprechende Lade- und Lieferzonen können elektronisch überwacht und mit einem Buchungssystem gesteuert werden. So kann die Verfügbarkeit gewährleistet und die Kontrolle automatisiert werden.</p>		
Voraussetzungen und Rechtslage		
<p>Grundsätzlich müssen Flächen und/oder ausreichend Fahrstreifen für die Bereitstellung von Lade- und Lieferzonen vorhanden sein. Die Flächen/Fahrstreifen müssen eine Entkoppelung von fließendem und ruhendem Verkehr zulassen. Eine entsprechende Kennzeichnung mittels Schildern und eine Integration in vorhandenen Leit- und Navigationssysteme erscheinen sinnvoll. Jedenfalls sollten in die Planung und Umsetzung betroffene Unternehmen aus Handel/Gewerbe und die agierenden Logistikdienstleister eingebunden werden, um möglichst große Akzeptanz zu schaffen. Ohne entsprechend einhergehende Kontrolle der Einhaltung ist die Wirkung eher gering. Ggf. sind hier Aspekte der Straßenverkehrsordnung zu beachten, da durch Mehrfachnutzung von Fahrstreifen und das Anbringen von Zusatzschildern in bestehendes Recht eingegriffen wird.</p>		
Positive Wirkungen	Negative Wirkungen	
<ul style="list-style-type: none"> • Prozessqualität & Wirtschaft: <ul style="list-style-type: none"> - Reduktion von Lieferkosten durch Reduktion von Wegen und Ladezeiten - Bessere Nutzung vorhandener Infrastruktur • Lebens- & Umweltqualität: <ul style="list-style-type: none"> - Besserer Verkehrsfluss führt zu geringeren Überlastungszeiten und geringeren Emissionen - Minimierung von Flächenbelegungszeiten und Behinderungen für andere VerkehrsteilnehmerInnen - Erhöhte Verkehrssicherheit durch Entflechtung von Verkehren 	<ul style="list-style-type: none"> • Prozessqualität & Wirtschaft: <ul style="list-style-type: none"> - Investitionskosten für Einrichtung bzw. Beschilderung und Überwachungssysteme - Gesteigerter Kontrollaufwand für Sicherstellung der Einhaltung - LieferantInnen und FahrerInnen müssen sich an Zeitfenster halten • Lebens- & Umweltqualität: <ul style="list-style-type: none"> - Mehrfachfahrstreifennutzung kann dazu führen, dass in bestimmten Zeitfenstern für AnrainerInnen zusätzliche Parkplätze entstehen und somit ein Anreiz für die Nutzung eines Pkw entsteht 	

4.5. [E] Fahrzeuge & Flotten

Die folgende Tabelle zeigt die Zuordnung der Best Practices zu den Subkategorien.

FAHRZEUGE und FLOTTEN		
E	Subkategorie	Best Practice
E1	Alternative Nutzung	BP31 Sperrmülltransport/-sammlung mit Straßenbahn
		BP32 Innerstädtische Versorgung mit Boot und Lastenrad
E2	Alternative Fahrzeuge	BP8 Vorgelagertes Sammel- und Verteilzentrum für EKZ mit 350 Shops
		BP19 Gesamtheitlicher Ansatz bestehend aus: Lieferkettenplanung, Konsolidierung + Einsatz alternativer Fahrzeuge
		BP21 Fahrzeugkonzept für letzte Meile mit Zutritt zur Fußgängerzone (Auto + Anhänger) und Sammel- und Verteilzentrum
		BP22 Multimodales Transportangebot von Möbelhändler für letzte Meile
		BP23 CO ₂ -freies Fahrzeugkonzept für Postzustellung in gesamter Stadt: 141 Fahrzeuge (Kangoo, Daily, Vito und Eigenentwicklung)
		BP28 Programm zur Entwicklung geräuscharmer Verfahren (<60dB) mit Zertifizierung für Warenauslieferung außerhalb Geschäftszeiten
		BP33 Transportmittel mit Kofferaufbau, das durch Person gezogen wird: Einsatz auf Gehsteig + Fußgängerzone
E3	Fahrräder	BP1 Lieferbox für KundInneneinkäufe im Einzelhandel: Packstation, Lastenradtransport + Sozialprojekt
		BP3 Betreiberunabhängige modulare Übergabeböden für Konsolidierung und Umschlag + Lastenrad für letzte Meile
		BP13 Urban Logistics Space: Depot in Parkhaus, Lastenrad, Flottenbereitstellung, Fahrzeugbau + Sozialprojekt
		BP17 Lebensmittel-Hauszustellung mit Lastenrad
		BP18 Sammel- und Verteilzentrum in mehreren Städten nach gleichem Modell: Transport mit Lastenrädern
		BP20 Lastenradlieferdienst: Konsolidierung, Kombination mit Bahn, taggleiche Lieferung, Kontraktlogistik, Werbung
		BP32 Innerstädtische Versorgung mit Boot und Lastenrad
		BP35 Städtischer Reinigungsdienst mit Lastenrad
E4	Elektrofahrzeuge	BP21 Fahrzeugkonzept für letzte Meile mit Zutritt zur Fußgängerzone (Auto + Anhänger) und Sammel- und Verteilzentrum
		BP23 CO ₂ -freies Fahrzeugkonzept für Postzustellung in gesamter Stadt: 141 Fahrzeuge (Kangoo, Daily, Vito und Eigenentwicklung)
		BP34 Gesamtkonzept für Elektromobilität: Elektrofahrzeuge + Ladeinfrastruktur + Sammel- und Verteilzentrum
		BP38 CO ₂ -freie Getränkelieferung mit 18t E-Lkw: Optimierung über Lieferkette, KundInneneinbindung + Zertifikate
E5	Sharingkonzepte	BP13 Urban Logistics Space: Depot in Parkhaus, Lastenrad, Flottenbereitstellung, Fahrzeugbau + Sozialprojekt
		BP36 Bereitstellung einer Elektrofahrzeug-Flotte für Private und Unternehmen durch Stadt

4.5.1. [E1] Alternative Nutzung

INFOBLATT: FAHRZEUGE und FLOTTEN	
E1	Alternative Nutzung
	Best Practices BP31, BP32
Hintergrund	
<p>Die städtischen Straßennetze sind vielerorts bereits durch den Personenverkehr intensiv genutzt. Zusätzlich erfolgt über diese Verkehrsnetze die Versorgung mit Gütern in urbanen Zentren. Dadurch entstehen Belastungen für AnwohnerInnen (Lebens- und Umweltqualität) und Infrastruktur. Die Übernutzung von Verkehrsverbindungen führt zu längeren Fahrzeiten und die knapp vorhandenen Lade- und Lieferzonen zu erhöhten Suchzeiten und verspäteten Zustellungen. Einen Zugang zur Linderung dieser Probleme stellt die alternative Nutzung bestehender Verkehrsträger, wie Straßenbahn, Binnenwasserstraße und U-Bahn für die Ver- und Entsorgung von Innenstadtbereichen dar. So können bspw. Schienen- und Binnenwasserstraßeninfrastrukturen für die Verlagerung von Verkehren genutzt werden. Teilweise können hier sogar vorhandene Fahrzeuge durch geringfügige Adaptierungen eingesetzt werden. Dieser Lösungsansatz bietet sich allerdings nur für ein überschaubares Spektrum an Einsatzmöglichkeiten an.</p>	
Voraussetzungen und Rechtslage	
<p>Der alternative Einsatz vorhandener Verkehrsträger und Fahrzeuge sollte immer im Kontext angepasster Rahmenbedingungen erfolgen, da es sonst zu unerwünschten Nebeneffekten kommen kann. So ist beim Einsatz von Straßenbahnen für den Gütertransport darauf zu achten, dass es zu keinen zusätzlichen Erschütterungen und Lärmbelästigungen kommt. Weiters muss der Transport von dem Fahrzeug in das Geschäft oder Lager mitbedacht werden, da bei der Nutzung von Schieneninfrastruktur in den meisten Fällen keine „Ladebuchten“ vorhanden sind und der Umschlag dementsprechende Auswirkung auf den Fahrplan und die umliegenden Infrastrukturen hat. Eine Fahrplanintegration ist jedenfalls notwendig. Arbeitsrechtlich ist zu beachten von wem die Fahrzeuge gesteuert werden, da FahrzeugführerInnen, die im Personenverkehr tätig sind nicht zwangsläufig auch im Güterverkehr eingesetzt werden dürfen und dementsprechend auch keinen Umschlag durchführen dürfen.</p>	
Positive Wirkungen	Negative Wirkungen
<ul style="list-style-type: none"> • Prozessqualität & Wirtschaft: <ul style="list-style-type: none"> - Größere Volumina in Gebiete, die mit Lkw nicht erschließbar sind - Umgehung von Zeitfenstern - Bessere Nutzung verfügbarer Strukturen • Lebens- & Umweltqualität: <ul style="list-style-type: none"> - Keine zusätzliche Flächenbelegung und -versiegelung - Geringere Emissionen bei Einsatz elektrisch angetriebener Fahrzeuge 	<ul style="list-style-type: none"> • Prozessqualität & Wirtschaft: <ul style="list-style-type: none"> - Umstellung von Logistikkonzepten notwendig - Ggf. Abhängigkeit von Fahrplänen bzw. Integration notwendig • Lebens- & Umweltqualität: <ul style="list-style-type: none"> - Ggf. zusätzliche Transporte und Emissionen durch Umgehung von Zeitfenstern und Zufahrtsbeschränkungen

4.5.2. [E2] Alternative Fahrzeuge

INFOBLATT: FAHRZEUGE und FLOTTEN	
E2	Alternative Fahrzeuge
	Best Practices BP8, BP19, BP21, BP 22, BP23, BP28, BP33
Hintergrund	
<p>In den letzten Jahren sind viele neue Konzepte im Fahrzeugbereich für die innerstädtische Belieferung entwickelt worden. Neben der erweiterten Einsatzmöglichkeit sind diese Fahrzeuge zusätzlich mit neuen Antriebstechnologien ausgestattet. Speziell in zentrumsnahen Stadtgebieten und Fußgängerzonen mit engen Straßen sind angepasste Fahrzeugkonzepte von Vorteil. Umweltauflagen, chronische Parkplatznot und eingeschränkte Lieferzeitfenster erschweren die effiziente Belieferung innerstädtischer KundInnen mit konventionellen Fahrzeugen. Neben umgerüsteten konventionellen Fahrzeugen (bspw. Lieferwagen mit Elektroantrieb) existieren gänzlich neue Ansätze, die ein völlig neues Fahrzeug- und Ladungsträgerkonzept verfolgen. Diese Fahrzeuge wurden speziell an die Bedürfnisse enger Innenstadtgassen angepasst und gleichzeitig für die Transportanforderungen der Transporteure optimiert. Die Möglichkeiten der Kombination innovativer Ansätze sind dabei umfangreich. Beginnend bei alternativen Antrieben, über den Einsatz von Standardteilen zur Reduktion der Kosten bis hin zum Einsatz von Photovoltaik für die Energieautarkie der Fahrzeuge. Fahrzeugseitig findet sich in nahezu allen Fahrzeugklassen ein alternatives Angebot. Reichweiten und Nutzlasten steigen ständig und erlauben mittlerweile Tourlängen von bis 200 km bei einer Maximalgeschwindigkeit von bis 60 km/h.</p>	
Voraussetzungen und Rechtslage	
<p>Eine aktive Förderung alternativer Fahrzeuge ist durch die Zuweisung spezieller „Privilegien“ gegenüber konventionellen Fahrzeugen relativ einfach. So können bspw. Lieferzeitfenster und Zufahrtsrestriktionen erweitert bzw. aufgehoben werden. Wesentlich ist die Betrachtung der Kosten über die gesamte Lebensdauer, da nur so eine Vergleichbarkeit mit konventionellen Fahrzeugen gegeben ist. Eine Anpassung von Tourlängen, Gewichten und Transporteinheiten ist Fällen erforderlich. Darüber hinaus ist eine Kombination mit zentrumsnahen Sammel- und Verteilzentren und/oder eine flächendeckende Ladeinfrastruktur vorzusehen.</p>	
Positive Wirkungen	Negative Wirkungen
<ul style="list-style-type: none"> • Prozessqualität & Wirtschaft: <ul style="list-style-type: none"> - Optimierung der Fahrzeuge auf die Anforderungen der innerstädtischen Belieferung - Integration in bestehende Logistikkonzepte - Zufahrtsprivilegien bei Nutzung gegenüber konventionellen Fahrzeugen • Lebens- & Umweltqualität: <ul style="list-style-type: none"> - Geringere Lärm- und Schadstoffemissionen - Geringere Gefährdung durch angepasste Fahrzeuge 	<ul style="list-style-type: none"> • Prozessqualität & Wirtschaft: <ul style="list-style-type: none"> - Zusätzlicher - Zusätzlicher Akteur in Lieferkette bei Ausführung durch eigenen Dienstleister – höherer Koordinationsaufwand - Höhere Anschaffungskosten bei geringeren Nutzlasten • Lebens- & Umweltqualität: <ul style="list-style-type: none"> - Größere Lieferzeitfenster führen zu längerer (über den Tag) Flächenbelegung und mehr Verkehr über einen längeren Zeitraum und ggf. zu größerer Gefährdung

4.5.3. [E3,E4] Fahrräder & Elektrofahrzeuge

INFOBLATT: FAHRZEUGE und FLOTTEN	
E3	E3 Fahrräder & E4 Elektrofahrzeuge
E4	Best Practices E3: BP1, BP3, BP13, BP17, BP18, BP20, BP32, BP35, BP39 E4: BP21, BP23, BP34, BP38
Hintergrund	
<p>Die gestiegene Verkehrsbelastung in innerstädtischen Bereichen hat neue Entwicklungen im Antriebs- und Fahrzeugbereich gefördert. Neben großen Elektro-Lkw mit 12t bis 18t Ladekapazität stellen kleine Lastenräder mit und ohne zusätzlichem Elektroantrieb mit einer Ladekapazität von bis 250 kg eine Alternative dar. Sie haben zwei oder drei Räder und unterschiedliche Aufbauten für den Lastentransport. Neben dem Vorteil, dass diese, je nach Breite, Fahrradwege benutzen dürfen, ist ggf. eine Be- und Entladung auf dem Gehsteig möglich. Aus Stadtsicht ist eine aktive Förderung alternativer Fahrzeuge durch die Zuweisung spezieller „Privilegien“ relativ einfach umsetzbar. So können bspw. Lieferzeitfenster und Zufahrtsrestriktionen für diese Fahrzeuge erweitert bzw. aufgehoben werden.</p>	
Voraussetzungen und Rechtslage	
<p>Für den Einsatz von vierrädrigen Fahrzeugen mit alternativem Antrieb bestehen im Straßenverkehr keine Einschränkungen. Bei Fahrrädern müssen die technischen Spezifikationen und die Möglichkeit der Benutzung des Gehsteiges für die Be- und Entladung geprüft werden. Standorte, Übergabepositionen und Ladestationen müssen gut und bestenfalls öffentlich erreichbar sein, um die Nutzung möglichst angenehm zu gestalten. Die Stadt kann durch Anreize (bspw. Nutzung von Busfahrspuren etc.) für alternativ angetriebene Fahrzeuge deren Nutzung für potenzielle InteressentInnen zusätzlich attraktiveren.</p>	
Positive Wirkungen	Negative Wirkungen
<ul style="list-style-type: none"> • Prozessqualität & Wirtschaft: <ul style="list-style-type: none"> - Erschließung neuer Gebiete durch kleinere Fahrzeuge - Geringere Lebenszykluskosten - Differenzierte Werbewirkung gegenüber konventionellen Fahrzeugen - Weitergabe von CO₂-Einsparungen an KundInnen • Lebens- & Umweltqualität: <ul style="list-style-type: none"> - Keine lokalen Emissionen - Geringere Flächenbelegung durch kleinere Fahrzeuge - taggleiche Lieferung durch neue Lieferkonzepte 	<ul style="list-style-type: none"> • Prozessqualität & Wirtschaft: <ul style="list-style-type: none"> - Kleinere Einheiten erfordern mehr Fahrzeuge und mehr Personal für die gleiche Menge - Arbeitsrechtliche Aspekte (Einsatzdauer und Gewichte) bei nicht motorisierten Fahrzeugen, da die Lasten von den MitarbeiterInnen bewegt werden müssen - Erhöhter Koordinierungsaufwand bei Kleinmengen • Lebens- & Umweltqualität: <ul style="list-style-type: none"> - Energieproduktion führt an anderer Stelle zu erhöhten Emissionen - Gefahrenpotenzial durch reduzierte Fahrgeräusche

4.5.4. [E5] Sharingkonzepte

E5	INFOBLATT: FAHRZEUGE und FLOTTEN	
	Sharingkonzepte	
	Best Practices	BP13, BP36
Hintergrund		
<p>Die Erhaltung des eigenen Fuhrparks stellt für viele Unternehmen einen großen Kostenfaktor dar. Neben den Kosten aus Unternehmenssicht kommt die teilweise schlechte Auslastung der Fahrzeuge (nicht Volumen sondern zeitlich) aus Stadtsicht hinzu. So führen nicht intensiv genutzte Fahrzeuge von Gewerbetreibenden zu unnötiger Flächenbelegung, da die Fahrzeuge einen Großteil der Zeit parken. Einen Ansatz der Entkoppelung von Transport und Fahrzeugeigentum stellen Sharingkonzepte dar. Die Ansätze reichen dabei vom Pkw bis hin zu Nutzfahrzeuge die von Privatpersonen und Unternehmen für die temporäre Nutzung gemietet werden können. Durch die geteilte Nutzung durch ergibt sich der Vorteil, dass die Zeitfenster für die Nutzung größer, und die Auslastung der Fahrzeuge erhöht werden kann. Ein entsprechend multifunktionaler Fuhrpark spricht alle NutzerInnengruppen an und kann aktiv zur Reduktion von Fahrzeugen in Städten beitragen. Die Stadt selbst kann dabei entweder als Bereitstellerin der Flotte aktiv auftreten oder potenzielle BetreiberInnen durch Anreize für NutzerInnen indirekt unterstützen. Möglichkeiten der indirekten Förderung sind die Ausweitung von Lieferzeitfenstern, Aufhebung von Parkgebühren und die Umgehung von Zufahrtsrestriktionen für Fahrzeuge aus einem Sharingpool.</p>		
Voraussetzungen und Rechtslage		
<p>Die Art und Vielfalt der angebotenen Fahrzeuge stellt neben der einfachen Handhabung und Abrechnung eine wesentliche Voraussetzung für die Akzeptanz des Systems dar. Zusätzlich muss der Fahrzeugpool entsprechend groß sein, um eine regelmäßige Nutzung durch viele NutzerInnen gewährleisten zu können. Standorte, Übergabepositionen und Ladestationen z.B. bei Elektrofahrzeugen müssen gut und bestenfalls öffentlich erreichbar sein, um die Nutzung möglichst angenehm zu gestalten.</p> <p>Grundsätzlich können von der Stadt initiierte Sharingsysteme ähnlich einer Autovermietung organisiert sein. Es empfiehlt sich hierfür eine eigene Gesellschaft zu gründen.</p>		
Positive Wirkungen		Negative Wirkungen
<ul style="list-style-type: none"> • Prozessqualität & Wirtschaft: <ul style="list-style-type: none"> - Geringere Kosten durch Economies of Scale bei gemeinsamer Flotte: Reparaturen, Anschaffung etc. - Bessere bzw. konstante Auslastung - Kosten fallen nur bei Nutzung an • Lebens- & Umweltqualität: <ul style="list-style-type: none"> - Weniger Flächenbelegung durch weniger Fahrzeuge - Geringere Gesamtemissionen durch modernen Fuhrpark 		<ul style="list-style-type: none"> • Prozessqualität & Wirtschaft: <ul style="list-style-type: none"> - Keinen garantierten Zugriff auf Fahrzeuge - Zu Spitzenzeiten kann es, durch hohe Auslastung der Fahrzeuge zu Verfügbarkeitsproblemen kommen • Lebens- & Umweltqualität: <ul style="list-style-type: none"> - Abhängig vom Flottenstandort kann es in bestimmten Gebieten zu vermehrtem Verkehrsaufkommen durch SharingfahrzeugnutzerInnen kommen (Fahrzeugübergabe und An- und Abreise)

5. Best Practices

Die einzelnen Best Practices werden in diesem Abschnitt in einheitlichen Tabellen dargestellt. Tabelle 4 bietet einen Überblick über die in den Best Practice Darstellungen enthaltenen Informationen.

Tabelle 4: Standarddarstellung Best Practices

Best Practice Kennung BP1 bis BP40	Kurzdarstellung relevanter Eckpunkte	
	Lösungsansätze L1 bis L28	Schwerpunkt
	Kategorie A bis E	Subkategorien [A1] bis [E5]
Eckdaten		Motivation
<ul style="list-style-type: none"> • WO und WANN wurde das Projekt gestartet? 		<ul style="list-style-type: none"> • WARUM wurde das Projekt initiiert?
Komponenten		Vorteile
<ul style="list-style-type: none"> • WELCHE Komponenten sind notwendig? 		<ul style="list-style-type: none"> • WAS bringt die Best Practice?
Akteure		Erfolgsfaktoren
<ul style="list-style-type: none"> • WER war beteiligt? 		<ul style="list-style-type: none"> • WIE ist das Projekt umzusetzen bzw. WORAUF ist zu achten?
Umsetzung		
<p style="text-align: center;">Detaillierte Darstellung der Best Practice</p> <p style="text-align: center;">Bei ausgewählten Projekten findet sich hier zusätzlich folgende Information: Betreiber: von wem wird die Infrastruktur betrieben?, Flotte: wem gehört die Flotte?, Gebühren: wer bezahlt für den Transport?, Nutzung: ist die Nutzung freiwillig oder mit Auflagen verbunden?</p>		
Abbildung/Fotos		
Internet	Link zu Homepage des Projektes oder der Stadt	
Kontakt	Organisation, AnsprechpartnerIn, Telefon und Mailadresse	

Im Folgenden werden alle ausgewählten Best Practices (BP1 bis BP40) in der gezeigten Standarddarstellung einzeln vorgestellt.

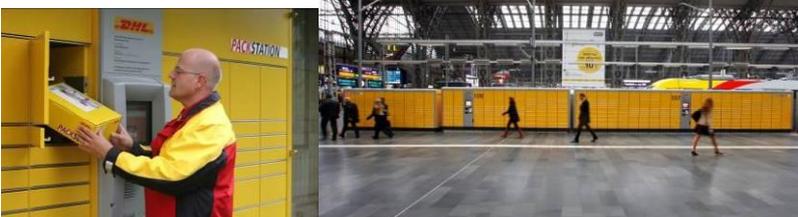
BP1	Lieferbox für KundInneneinkäufe im Einzelhandel: Packstation, Lastenradtransport + Sozialprojekt	
	L3, L14, L28	
	A1	Konsolidierung
		Einzelhandel
		Mikroumschlag- und Sendungsübergabe
Eckdaten		Motivation
<ul style="list-style-type: none"> • Salzburg • Österreich • 2013 		<ul style="list-style-type: none"> • Soziale Verantwortung • KundInnenservice • Differenzierung
Komponenten		Vorteile
<ul style="list-style-type: none"> • Packstation • Lastenrad • Sozialprojekt 		<ul style="list-style-type: none"> • Gutes Unternehmensimage • CO₂-freier Transport • KundInnenbindung
Akteure		Erfolgsfaktoren
<ul style="list-style-type: none"> • Einzelhandelsunternehmen • Verein zur Förderung von Arbeit und Beschäftigung • KonsumentInnen 		<ul style="list-style-type: none"> • Unkompliziertes System • Moderate Preise • Kooperation
Umsetzung		
<p>KundInnen kaufen im Geschäft ein und erwerben bei der Kassa eine Karte zum Öffnen der Lieferbox. Dort wird der Einkauf eingestellt und ein entsprechender Lieferschein ausgefüllt. Der Einkauf wird am selben Tag zur gewünschten Zeit im gesamten Stadtgebiet zugestellt. Verfügbar sind Einzelkarten, 10er-Blöcke und Jahreskarten. Temperaturempfindliche Lebensmittel werden in einer Kühlbox transportiert. Die leere Kühlbox wird den BotInnen wieder mitgegeben. Die jungen RadbotInnen finden wieder Zugang zum Arbeitsmarkt und radeln klimaschonend mit E-Bikes und Anhänger. Die Hauszustellung ist in der Zeit Montag bis Samstag von 11:00 bis 19:00 möglich. Im Projekt "Radhaus" finden Jugendliche eine nachhaltige Beschäftigung. Zusätzlich zum Lieferservice werden eine Radwerkstatt, Schrottrrad-Recycling, Anhängerbau mit Werbeflächenvermietung und ein Lastenradverleih angeboten. Sie werden auf den Einstieg ins Berufsleben vorbereitet und sollen innerhalb eines Jahres in den regulären Arbeitsmarkt oder eine Lehrstelle wechseln.</p>		
		
Bilder: Eva-Maria Repolusk / eva trifft		
Internet	www.lieferbox.at, www.fab.at	
Kontakt	FAB, Schillerstraße 25, Stiege Nord, 2.OG, 5020 Salzburg, Ramona Kankal (stellv. Geschäftsfeldleiterin), Tel: +43 662 882464 2107, Mail: ramona.kankal@fab.at	

BP2	Lieferservice B2B mit Nachtsprung für Service-TechnikerInnen mit Übergabeboxen	
	L3, L5	
	A1	Konsolidierung
Eckdaten		Ersatzteilversorgung
Motivation		Mikroumschlag- und Sendungsübergabe
<ul style="list-style-type: none"> • Paris • Frankreich • 2006 		<ul style="list-style-type: none"> • Kostenreduktion Ersatzteilbestand • Effizienter Einsatz TechnikerInnen • Beschleunigung Reaktionszeiten
Komponenten		Vorteile
<ul style="list-style-type: none"> • Schließfachnetzwerk • RFID (radio-frequency identification) • Nachtbelieferung 		<ul style="list-style-type: none"> • Minimierung Fahrten • Minimierung Zeitbedarf Techniker • Geringere Kapitalbindung durch geringere Lagerbestände
Akteure		Erfolgsfaktoren
<ul style="list-style-type: none"> • Servicedienstleister • Logistikdienstleister • Servicetechniker 		<ul style="list-style-type: none"> • Flächenabdeckung • Integration in Logistiksysteme • Implementierungskosten
Umsetzung		
<p>ServicetechnikerInnen benötigen ein großes Sortiment an Ersatzteilen, die nicht alle ständig mitgenommen werden können. Ein entsprechend großes Netzwerk an Zulieferern muss die Ersatzteile in Lagerhäuser liefern von denen aus die Techniker die Ersatzteile bei Bedarf abholen. Durch den Einsatz automatischer Schließfächer, die in Parkhäusern aufgestellt werden in Kombination mit Nachtbelieferung werden die Wege der Servicefahrzeuge und die dafür benötigten Zeiten der Techniker minimiert. Mittels RFID-Technik haben die Empfänger 24/7 Zugang zu den Boxen, die das gesamte Stadtgebiet abdecken.</p> <p>Betreiber: privat, Flotte: unabhängig, Gebühren: EmpfängerIn, Nutzung: freiwillig</p>		
 <p>Bilder: Consignity</p>		
Internet	www.consignity.fr	
Kontakt	Technopole de l'Aube 2, Rue Gustave Eiffel, BP 601, 10901 Troyes Cedex, Stéphane Canet, Tel: + 33 325 49 68 50, +33 613 61 26 76, Mail: scanet@consignity.fr	

BP3	Betreiberunabhängige modulare Packstation für Konsolidierung und Umschlag + Lastenrad für letzte Meile	
	L1, L3, L14, L16	
	A1	Konsolidierung
		Produktunabhängige Lösung
		Mikroumschlag- und Sendungsübergabe
Eckdaten		Motivation
<ul style="list-style-type: none"> • Berlin, Lyon, Turin • Deutschland, Frankreich, Italien • 2011-2012 		<ul style="list-style-type: none"> • Freier Zugang für alle Dienstleister • Sammeln und Verteilen kombinieren • Integration Lastenräder
Komponenten		Vorteile
<ul style="list-style-type: none"> • Modulare Kleincontainer mit Paketfächern • GPRS (general packet radio service) • Lastenrad 		<ul style="list-style-type: none"> • Herausnehmbare Boxen • Konsolidierung bei Lieferung und Abholung • Betreiberunabhängiges System
Akteure		Erfolgsfaktoren
<ul style="list-style-type: none"> • BetreiberIn • KEP-Dienstleister • Lastenradkurierere • EmpfängerInnen 		<ul style="list-style-type: none"> • Zugänglichkeit der Standorte • Größe der BentoBox • Möglichkeit zur Kooperation von Logistikdienstleistern und Kurieren • Akzeptanz bei den Akteuren
Umsetzung		
<p>Die Paketstation besteht aus mehreren mobilen/herausnehmbaren Kleincontainern und einem Bedienterminal. Mehrere Module können so gemeinsam entnommen und bspw. bei einem KEP-Dienstleister be- oder entladen werden. Die BentoBox kann sowohl im Freien als auch im Innenraum aufgestellt werden und dient somit als innerstädtischer Sammel- und Verteilpunkt, in dem Sendungen unterschiedlicher KEP-Dienstleister gebündelt werden können. Sendungen können betreiberunabhängig sowohl verteilt als auch eingesammelt. Auch Versender und Empfänger können Sendungen direkt abgeben und abholen.</p> <p>Betreiber: privat, Flotte: unabhängig, Gebühren: betriebsszenarioabhängig, Nutzung: freiwillig</p>		
		
Bilder: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin		
Internet	www.bentobox-berlin.de, www.LNC-Hannover.de	
Kontakt	LNC LogisticNetwork Consultants GmbH, Breite Straße 7, 30159 Hannover, Dipl.-Ing. Andreas Weber, Tel: +49 511 357792 15, Mail: info@bentobox-berlin.de, andreas.weber@LNC-Hannover.de	

BP4	Ortsvariables Mini-Logistikcenter mit CO2-freier letzter Meile/400 Meter direkt in Stadt	
	L2, L10	
	A1	Konsolidierung
		Produktunabhängige Lösung
		Mikroumschlag- und Sendungsübergabe
Eckdaten		Motivation
<ul style="list-style-type: none"> • Bordeaux • Frankreich • 2003 		<ul style="list-style-type: none"> • Erhöhung Zugänglichkeit Zentrum • Reduktion Verweildauer Fahrzeuge • Minimierung Umweltbeeinflussung
Komponenten		Vorteile
<ul style="list-style-type: none"> • 75 m² Fläche für 5 bis 6 Lieferwagen, Straßenmarkierung • Container, Handlingequipment • CenterleiterInnen + BotInnen 		<ul style="list-style-type: none"> • Stadtimage • Zeitvorteil für Lieferanten • Niedrige Infrastrukturkosten
Akteure		Erfolgsfaktoren
<ul style="list-style-type: none"> • Stadtverwaltung • Geschäftsleute, Wirtschaftskammer • Frächter- und Spediteursvereinigung 		<ul style="list-style-type: none"> • Bezahlung der MitarbeiterInnen • Zufahrtsmanagement • Verantwortung lokaler Verwaltung
Umsetzung		
<p>Die ortsvariablen Mini-Logistikcenter (Espace Logistique de Proximité, ELP) ermöglichen einen schnelleren und direkteren Zugang zu historischen Stadtbereichen und Fußgängerzonen. Liefer-,Kurier und Express-Dienste können vor dem Mini-Logistikcenter parken und ihre Ladung an BotInnen für den letzten Transportabschnitt übergeben. In einem Container ist ein Logistikmanager als Ansprechpartner für die Lieferanten stationiert. Zusätzlich stehen zwei BotInnen für den Transport vom Mini-Logistikcenter in die Geschäfte vor Ort bereit. Der Transport erfolgt entweder zu Fuß mittels Sackkarre, Ameise oder Lastenrad (optional elektrisch – siehe auch Best Practice 33). In den meisten Fällen erstrecken sich die Wege auf eine Distanz von ca. 400 Metern. In der Startphase wurde das Projekt zu 90% gefördert und nach drei Jahren an einen privaten Betreiber übergeben.</p> <p>Betreiber: privat, Flotte: unabhängig, Gebühren: Transporteure, Nutzung: freiwillig</p>		
 <p>Bilder: v.l.n.r. selbst erstellt Martin Posset, Google 2014</p>		
Internet	www.rouen.cci.fr/ELP/tmv.htm, www.lapetitereine.com	
Kontakt	ELP Rouen, Florence Guentcheff, Tel.: +33 2 35 14 37 55, Mail: florence.guentcheff@rouen.cci.fr, La Petite Reine, Cellule administrative, 1 Bis Villa Charles, 93800 Epinay/Seine, Tel: +33 1 53632913, Christian Boyer (CCI de Bordeaux), Mail: cboyer@bordeaux.cci.fr, Samuel Allain (Direktor ELP Bordeaux) Mail:samuel.allain@lapetitereine.com	

BP5	Übergabeboxen für Paketsendungen B2C in leerstehenden Geschäften (bspw. U-Bahn-Shops) mit Zutrittskontrolle	
	L3, L10	
	A1	Konsolidierung
		Post und Paket
		Mikroumschlag- und Sendungsübergabe
Eckdaten		Motivation
<ul style="list-style-type: none"> • Paris • Frankreich • 2006 		<ul style="list-style-type: none"> • Erhöhung Anteil erfolgreicher Zustellversuche • Bündelung Lieferungen • Minimierung Fahrten
Komponenten		Vorteile
<ul style="list-style-type: none"> • Leerstehende Geschäftslokale • Schließfächer • SMS (short message service) + Mail + RFID (radio-frequency identification) 		<ul style="list-style-type: none"> • Standortvielfalt • 24/7 Service • In tägliche Fußwege integrierbar
Akteure		Erfolgsfaktoren
<ul style="list-style-type: none"> • Post • Infrastruktur- und GeschäftslokalbetreiberInnen und/oder-InhaberInnen • KundInnen 		<ul style="list-style-type: none"> • Strategische/ stark frequentierte Standorte • KundInnenakzeptanz • Qualität Informationsbereitstellung
Umsetzung		
<p>In aufgelassenen U-Bahn-Shops und leerstehenden oberirdischen Shops werden unbesetzte Paketannahme- und Aufgabestellen mit automatischer Zugangskontrolle eingerichtet. Die Geschäftslokale liegen an hoch frequentierten Orten, die zu Fuß gut erreichbar sind. Die KundInnen erhalten eine SMS oder Mail und können mittels RFID-Karte den Shop betreten. Dort lässt sich das entsprechende Schließfach mittels zuvor übermitteltem Code öffnen und die Sendung entnehmen. Die Boxen können auch im Freien aufgestellt werden. Die Sendungsübergabe lässt sich so in die Wege des alltäglichen Lebens integrieren.</p>		
		
Bilder: La Poste		
Internet	www.cityssimo.fr	
Kontakt	La Poste, 44 Boulevard de Vaugirard, 75757 Paris Cedex 15, Tel: + 33 3631, Valérie Dussaux-Thélu (Responsable communication externe), Tel.: +33 1 47 65 65 64, Mail : valerie.dussaux-thelu@laposte.fr	

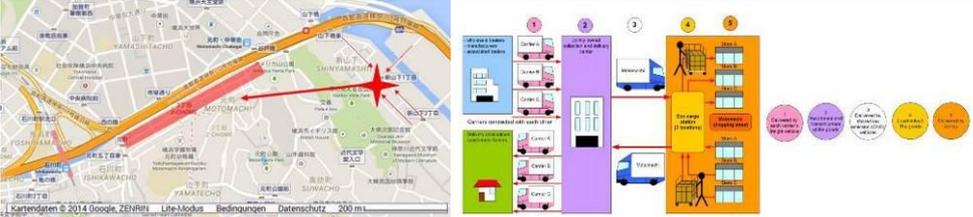
BP6	Übergabeboxen für Post & Paket B2C im öffentlichen Raum	
	L3	Post und Paket
	A1	Konsolidierung
Eckdaten		Motivation
<ul style="list-style-type: none"> • Dortmund • Deutschland • 2002 		<ul style="list-style-type: none"> • Alternative zur klassischen Zustellung • Wachstum im E-Commerce • Anpassung an KundInnenverhalten
Komponenten		Vorteile
<ul style="list-style-type: none"> • Aufstellfläche • Schließfächer • SMS (short message service) + Mail + RFID (radio-frequency identification) + Bankomat 		<ul style="list-style-type: none"> • Empfang und Versand • 24/7 Service • Überall aufstellbar
Akteure		Erfolgsfaktoren
<ul style="list-style-type: none"> • Post • InfrastrukturbetreiberInnen • KundInnen 		<ul style="list-style-type: none"> • Standortwahl • Größe KundInnengruppe & Stadt • Kenntnis KundInnenanforderungen • Keine Kosten für Stadt
Umsetzung		
<p>Insgesamt existieren in Deutschland 2650 Packstationen. KundInnen können alle Packstationen im gesamten Bundesgebiet als Versand- und Empfangsort angeben. Pakete können hier also sowohl empfangen als auch verschickt werden. Für den Versand können die Pakete direkt an der Packstation oder online frankiert werden. Empfangene Pakete können neun Tage lang abgeholt werden. Packstation-BenutzerInnen erhalten zu jedem Paket zusammen mit der Sendungsbenachrichtigung per SMS eine mTan (mobile Transaktionsnummer) zum Öffnen der Station. Zusätzlich wird eine online Sendungsverfolgung angeboten. Die minimale Größe einer Sendung beträgt 15x11x1 cm und die maximale Größe beträgt 60x35x35 cm. Grundsätzlich können nur Sendungen, die auch mit der Deutschen Post DHL transportiert werden, verschickt werden. Nachnahmesendungen können direkt an der Packstation mittels Bankomatkarte bezahlt werden.</p>		
		
Bilder: Deutsche Post AG		
Internet	www.dhl.de/de/paket/pakete-empfangen/packstation.html	
Kontakt	Deutsche Post AG, Corporate Communications, Global Media Relations, Charels-de-Gaulle-Straße 20, 53113 Bonn, Anne Motz (Pressesprecherin Corporate Responsibility), Tel: +49 228 182 92554, Mail: anne.motz@dpdhl.com ; Christian Borger (Projektleiter Packstationen DHL), Mail: c.borger@deutschepost.de	

BP7	Projektbezogene Baustellenkonsolidierung für Ver- und Entsorgung	
	L1, L2, L4	
	A2	Konsolidierung
		Baustellen
		Sammel- und Verteilzentren
Eckdaten		Motivation
<ul style="list-style-type: none"> • London • Großbritannien • 2005 		<ul style="list-style-type: none"> • Reduktion Lieferverkehrsaufkommen • Reduktion Straßennutzungsgebühren (Congestion Charge Zone im Zentrum)
Komponenten		Vorteile
<ul style="list-style-type: none"> • Sammel- und Verteilzentrum • Lieferfahrzeuge 		<ul style="list-style-type: none"> • Gemeinsame Nutzung des Fuhrparks • Geringeres Verkehrsaufkommen • Reduktion Emissionen
Akteure		Erfolgsfaktoren
<ul style="list-style-type: none"> • Betreiber • Baufirmen • Transportunternehmen 		<ul style="list-style-type: none"> • Einhaltung eines strikten Ablaufs • Management und Kommunikation Passende Fläche und Rücksicht auf AnrainerInnen
Umsetzung		
<p>Das LCCC (London Construction Consolidation Center) diente als Sammel- und Verteilzentrum für Baumaterialien von vier Londoner Großbaustellen. Das Ziel war, die Materialien sicher und effizient zur richtigen Zeit an die richtige Baustelle zu liefern und gleichzeitig durch Bündelung von Lieferungen die Anzahl an Lieferfahrzeugen im Stadtgebiet zu reduzieren. Die Rückfahrt zum LCCC wird für den Abfallabtransport genutzt. Die Aufgabe des LCCC war hierbei effektive Supply Chain Management Lösungen anzubieten. Die Fahrzeugflotte bestand aus unterschiedlichen Fahrzeugen, um den Transport verschiedenster Güter gewährleisten zu können, unter anderen: Pritschenwagen, Transporter und ein Klein-Lkw. GPS-Tracking der Fahrzeuge trug zum effizienten Routenmanagement bei. Das ursprünglich zweijährige Versuchsprojekt wurde mittlerweile in Großbritannien mehrfach umgesetzt.</p> <p>Betreiber: privat, Flotte: privat, Gebühren: Baufirmen, Nutzung: freiwillig</p>		
		
Bilder: Wilson James, London Construction Consolidation Centre		
Internet	www.tfl.gov.uk/info-for/freight/freight , www.wilsonjames.co.uk/logistic-support-services/logistics/consolidation-centre-services	
Kontakt	Transport for London, 55 Broadway, London, Tel: +44 843 1160038, Mail: freight@tfl.gov.uk , Wilson James, Support Office, Chalkwell Lawns, 648-656 London Road, Westcliff-on-Sea, Essex, Ruth Bonner, Tel: +44 1702 346 222, Mail: ruth.bonner@wilsonjames.co.uk , Lee Noble (Marketing Manager), Tel.: +44 20 7353 4171, Mail: lee.noble@wilsonjames.co.uk	

BP8	Vorgelagertes Sammel- und Verteilzentrum für Einkaufszentrum mit 350 Shops	
	L1, L2, L9, L12, L13, L20	
	A2	Konsolidierung
		Einkaufszentrum
		Sammel- und Verteilzentren
Eckdaten		Motivation
<ul style="list-style-type: none"> • Bristol • Großbritannien • 2004 		<ul style="list-style-type: none"> • Reduktion Güterverkehr ohne ökonomische Nachteile für den Handel • Reduktion Schadstoff- und Lärmemissionen im Zentrum
Komponenten		Vorteile
<ul style="list-style-type: none"> • Sammel- und Verteilzentrum am Stadtrand • Elektro-Fahrzeuge • CNG (compressed natural gas) Erdgas Fahrzeuge • PPP-Modell (Private-Public-Partnership) 		<ul style="list-style-type: none"> • Gutes Image für Geschäfte • Kürzere Fahrzeiten • Bessere Lieferzeitfenster • Weniger Konflikte zw. Lieferfahrzeugen und anderen VerkehrsteilnehmerInnen
Akteure		Erfolgsfaktoren
<ul style="list-style-type: none"> • Stadtverwaltung • Handel • Privater Logistikdienstleister 		<ul style="list-style-type: none"> • Motivierte HändlerInnen • Zufahrtsmanagement und Kontrollen • Zusammenarbeit aller Beteiligten
Umsetzung		
<p>Etwa 350 Geschäfte befinden sich im „Braodmead shopping area“ im Zentrum von Bristol. Um das hohe Verkehrsaufkommen zu reduzieren, wurde im Gewerbegebiet ein Sammel- und Verteilzentrum errichtet. Die hier angelieferten Waren werden gebündelt und mit Elektro-Fahrzeugen ins Einkaufs- und Stadtzentrum weiter verteilt. Der Fokus des Sammel- und Verteilzentrums liegt auf unverderblichen Waren, ohne hohen Warenwert und Lieferungen an kleine bis mittelgroße Geschäfte. Parallel wurden Zufahrtsbeschränkungen und Kontrollen im Stadtzentrum eingeführt um das Model der gemeinschaftlichen Belieferung zu stärken und für die HändlerInnen attraktiver zu machen. Das Sammel- und Verteilzentrum in Bristol ist als Public-Private-Partnership organisiert.</p> <p>Betreiber: privat, Flotte: privat, Gebühren: Geschäftsleute, Nutzung: freiwillig</p>		
		
Bilder: Bristol City Council		
Internet	www.travelwest.info/freight	
Kontakt	Transport Planning Group, Bristol City Council, UK-Bristol BS1 5TR, Ben Robinson (Transport Intelligence, Strategic City Transport), Tel: +44 117 903 7159, Mail: ben.robinson@bristol.gov.uk, Mark Sweet (Strategic Transport Bristol City Council), Mail: mark.sweet@bristol.gov.uk; DHL Consolidation, Steve Coghlan (General Manager), Tel: +44 7899 74 00 68, Mail: steve.coghlan@dhl.com	

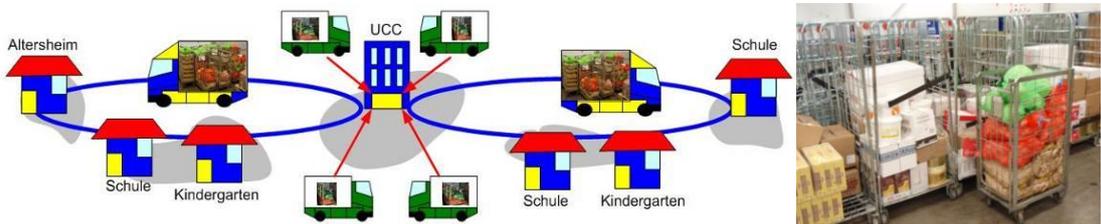
BP9	Sammel- und Verteilzentrum im Zentrum: emissionsarme Flotte, Zufahrtsbeschränkungen + Minimalauslastung	
	L1, L2, L9, L13, L20	Lage im Zentrum
	A2	Konsolidierung Sammel- und Verteilzentren
Eckdaten		Motivation
<ul style="list-style-type: none"> • Parma • Italien • 2006 		<ul style="list-style-type: none"> • Reduktion Gütertransporte in der Stadt • Minimierung Belastung Altstadt • Reduktion Emissionen
Komponenten		Vorteile
<ul style="list-style-type: none"> • emissionsarme Fahrzeuge • 2 Sammel- und Verteilzentren • Restriktive lokale Zufahrtsregeln • GPS-Tracking 		<ul style="list-style-type: none"> • Verbesserte Luftqualität • Optimierte Routen und Fahrzeugauslastung
Akteure		Erfolgsfaktoren
<ul style="list-style-type: none"> • Gemeinde-/ Stadtverwaltung • Güterverkehrsdienstleister • 2 Betreiber Sammel- und Verteilzentren • Handel, EU (Förderung) 		<ul style="list-style-type: none"> • Möglichkeit zur Akkreditierung eigener Fahrzeuge • Planung mit allen Akteuren • Informationskampagne • Wirtschaftlichkeit
Umsetzung		
<p>Im Zuge des Ecologistics Projekts wurde das Transport- und Parksystem für Warentransporte in der Altstadt Parmas neu organisiert und neue innovative Distributionssysteme implementiert. Güterverkehrsdienstleistern stehen zwei Optionen der Beteiligung zur Wahl: (1) Akkreditierung der eigenen Fahrzeuge, (2) Lieferung der Güter zu einem der beiden akkreditierten Sammel- und Verteilzentren (Calparma und Piattaforma TNT Express) und der Weitertransport erfolgt mit akkreditierten Fahrzeugen. Nicht akkreditierten Lieferfahrzeugen ist die Zufahrt in das Stadtzentrum verboten. Bedingungen für eine Akkreditierung der Fahrzeuge sind u.a.: emissionsarme Antriebe, Fahrzeuge <3,5t, eine Auslastung von mind. 70% (Volumen/Gewicht) und die Ausrüstung mit einem GPS-Tracking-System.</p> <p>Betreiber: privat, Flotte: privat, Gebühren: Transporteure, Nutzung: Auflagen</p>		
 <p>Bilder: Comune di Parma</p>		
Internet	www.calparma.eu/ecocity/ecocity.php	
Kontakt	Comune di Parma, Direzione Uffici Comunali, Largo Torello de Strada, 1, 43121 Parma, Gabriele Folli (Assessore Ambiente, Verde Pubblico, Mobilità e Trasporti), Tel: +39 521-218221 / 0521-218402, Mail: folli@comune.parma.it , Centro Agroalimentare e Logistica, Strada dei Mercati, 9/b - 43100 Parma, Matteo Agoletti (Marketing), Tel. +39 0521.989452, Mail: marketing@calparma.it	

BP10	Sammel- und Verteilzentrum am Stadtrand: inkl. 2 Elektrofahrzeugen + Auflagen für Zufahrt	
	L1, L2, L7, L9, L13, L20	Lage am Stadtrand
	A2	Konsolidierung
Eckdaten		Motivation
<ul style="list-style-type: none"> • Lucca • Italien • 2005 		<ul style="list-style-type: none"> • Attraktivität des Stadtzentrums erhalten • Umwelteinflüsse von Warenverkehr minimieren
Komponenten		Vorteile
<ul style="list-style-type: none"> • Sammel- und Verteilzentrum • Elektro-Fahrzeuge • ICT-Plattform (information and communication technology) • PPP-Modell (Private-Public Partnership) 		<ul style="list-style-type: none"> • Effiziente Lieferketten • Weniger Verkehr im Stadtzentrum • Verbesserte Lebensqualität • Erhöhte Verkehrssicherheit
Akteure		Erfolgsfaktoren
<ul style="list-style-type: none"> • Stadtverwaltung, Handel • Hotellerie und Gastronomie • Eigener Logistikdienstleister • EU (Förderung) 		<ul style="list-style-type: none"> • Effektivität ICT-Plattform • Zufahrtsmanagement • Organisation Sammel- und Verteilzentrum (Stadt, Privat oder PPP)
Umsetzung		
<p>Im Rahmen eines LIFE-Projektes (L'instrument Financier pur l'Environnement) der EU wurden in Lucca regulative, organisatorische, operationale und technische Maßnahmen umgesetzt, um den Güterverkehr im historischen Stadtzentrum zu minimieren. So wurden unter anderem Zufahrtsbeschränkungen für große Lkw eingeführt. Kernstück des Projektes ist ein zentrales Sammel- und Verteilzentrum am Stadtrand von Lucca. Waren werden hier angeliefert, gebündelt und mit einem Elektro-Fahrzeug weiter ins Zentrum geliefert. Für die Organisation der Liefervorgänge wurde eine ICT-Plattform eingeführt, welche die zentralen Akteure entlang der Supply-Chain miteinander vernetzt. Die Plattform fungiert als virtuelle Logistik-Agentur und bietet Lösungen in den Bereichen Business-to-Business (B2B), Business-to-Customer(B2C) und Business-to-Administration (B2A).</p> <p>Betreiber: privat, Flotte: privat, Gebühren: Transporteure, Nutzung: freiwillig</p>		
 <p>Bilder: luccaport</p>		
Internet	www.luccaport.it, www.lucense.it	
Kontakt	LUCENSE SCpA, via della Chiesa XXXII, trav.I n.231, Sorbano del Giudice, 55100 Lucca, Stefan Guerra (Koordinator R&S), Tel: +39 0583 493616, Mail: stefan.guerra@lucense.it, LuccaPort, LEGAL HEAD OFFICE, Via di Tiglio n. 957 - Loc. S. Filippo, 55100 Lucca, Tel. +39 583 492255	

BP11	Sammel- und Verteilzentrum für Geschäfte (450) und Privathaushalte (820): CNG Fahrzeuge + Logistikdienstleister	
	L1, L2, L13	
	A2	Konsolidierung
		Lage im Zentrum
		Sammel- und Verteilzentren
Eckdaten		Motivation
<ul style="list-style-type: none"> • Yokohama • Japan • 2004 		<ul style="list-style-type: none"> • Bessere Luftqualität im Viertel • Hohes Lieferverkehrsaufkommen, Staus, Unfälle und unerlaubtes Parken
Komponenten		Vorteile
<ul style="list-style-type: none"> • Sammel- und Verteilzentrum • Umladestationen • Erdgasbetriebene (CNG) Fahrzeuge • Eigenes Transportunternehmen 		<ul style="list-style-type: none"> • Weniger Verkehrsaufkommen • Bessere Auslastung durch Kombination von Geschäfts- und PrivatkundInnen • Attraktiveren des Stadtviertels
Akteure		Erfolgsfaktoren
<ul style="list-style-type: none"> • Stadtverwaltung (Koordination) • HandelsvertreterInnen • Eigener Logistikdienstleister • Ministerium für Land, Infrastruktur und Transport (Förderung) 		<ul style="list-style-type: none"> • Motivierte UnternehmerInnen • HändlerInnen in Vereinen organisiert • Lage in der Nähe des Zustellbezirks • Eigenes Transportunternehmen • Eigene Parkflächen
Umsetzung		
<p>In dem vom Einzelhandel geprägten Stadtteil Motomachi wurde im Jahr 2004 ein Konsolidierungs- und Lieferplan implementiert. Getragen und umgesetzt wird dieses Projekt von drei lokalen Handelsvereinen. Fördergelder gab es vom Ministerium. In der Nähe des Geschäftsviertels wurde ein Sammel- und Verteilzentrum gebaut, die Lieferung zu den Geschäften erfolgt mit erdgasbetriebenen Fahrzeugen. Eigene Parkbuchten vermeiden Verkehrsbehinderungen und tragen zum effizienten Ablauf der Liefervorgänge bei. 85% der Lieferungen nach Motomachi werden so abgewickelt. Zusätzlich gibt es in unmittelbarer Nähe zu den Einkaufsstraßen drei Umladestationen. Von dort erfolgt die Belieferung der Geschäfte mit Rollwägen. Die Anzahl der Lieferfahrzeuge konnte so auf rund 1/3 reduziert werden. Für den Erfolg wichtig war die Verpflichtung eines externen Transportunternehmens. Dies erhöhte die Akzeptanz der lokalen Lieferanten an das Sammel- und Verteilzentrum, und nicht an die KundInnen direkt zu liefern. Neben Geschäften werden auch BewohnerInnen beliefert.</p> <p>Betreiber: privat, Flotte: unabhängig, Gebühren: Transporteure, Nutzung: freiwillig</p>		
 <p>The image contains three parts: 1) A map of the Motomachi area in Yokohama, Japan, highlighting the central distribution hub and surrounding streets. 2) A flow diagram showing the logistics process: trucks deliver to a central hub (1), which then distributes goods to various shops and homes (2-5) using smaller vehicles. 3) A list of stakeholders: City Administration, Retailers, Logistics Company, Ministry of Land, Infrastructure and Transport, and Residents.</p>		
Bilder: v.l.n.r. Google, selbst erstellt Martin Posset		
Internet	www.motomachi.or.jp	
Kontakt	Yokohama Motomachi Shopping Street Association, Naka-ku Motomachi, Yokohama, Kanagawa, Tel.: +81 45-641-1557, Motomachi Shopping Street, Tel: +81 45-641-1557, Prof. Eiichi Taniguchi, Kyoto University, Mail: taniguchi@kiban.kuciv.kyoto-u.ac.jp	

BP12	Sammel- und Verteilzentrum für Stadtzentrum: CNG Fahrzeug-Flotte für letzte Meile + Zufahrtsbeschränkung für andere Fahrzeuge	
	L1, L2, L9, L13, L20, L24	
	A2	Konsolidierung
		am Stadtrand
		Sammel- und Verteilzentrum
Eckdaten		Motivation
<ul style="list-style-type: none"> • Padua • Italien • 2004 		<ul style="list-style-type: none"> • Reduktion Schadstoffemissionen • Optimierte Infrastrukturnutzung • Lieferverkehrsbedingte Staus vermeiden
Komponenten		Vorteile
<ul style="list-style-type: none"> • Sammel- und Verteilzentrum • Transporter und Klein-Lkw mit Erdgas- oder Elektroantrieb, IT-System 		<ul style="list-style-type: none"> • Optimiertes Liefermanagement • Reduziertes Verkehrsaufkommen • Bessere Luftqualität im Zentrum
Akteure		Erfolgsfaktoren
<ul style="list-style-type: none"> • Stadtverwaltung • Handel • Logistikdienstleister • PPP-Modell 		<ul style="list-style-type: none"> • Unterstützung durch Stadt • Bessere Zeitfenster für Cityporto-Lkw • Zusätzliche Serviceleistungen • Unterstützend Zufahrtsbeschränkungen
Umsetzung		
<p>Cityporto Padua ist ein Sammel- und Verteilzentrum, organisiert als Private-Public-Partnership. Mit dem Ziel das Verkehrsaufkommen in der Innenstadt zu reduzieren, werden im Cityporto Lieferungen unterschiedlicher Frächter gebündelt und mit umweltfreundlichen Fahrzeugen (Erdgas- oder Elektroantrieb) an den Empfänger geliefert. Ein extra entwickeltes IT-System hilft bei der Erstellung der täglichen Lieferpläne. Somit können bei den Lieferfahrzeugen hohe Auslastungsgrade erreicht werden und die Anzahl der Fahrzeuge und die gefahrenen Kilometer reduziert werden. Die Fahrzeuge des Cityporto haben rund um die Uhr Zufahrtsberechtigung in die verkehrsberuhigte Zone, Nutzungsberechtigung für Vorzugs-Fahrspuren und eigene Parkplätze. Das Sammel- und Verteilzentrum liegt in einem Gewerbegebiet nahe der Innenstadt und ist für Lkw gut erreichbar. Daran angeschlossen sind ein Lager und ein Kühlhaus. Neben Konsolidierung und Auslieferung bietet das Cityporto weitere Serviceleistungen wie Lagerung, Verpackung und Zollabwicklung an.</p> <p>Betreiber: privat, Flotte: privat, Gebühren: Transporteure, Nutzung: Auflagen</p>		
   <p>Bilder: INTERPORTO PADOVA s.p.a</p>		
Internet	www.interportopd.it, www.interportopd.it/cityporto	
Kontakt	INTERPORTO PADOVA s.p.a., Sede Legale e Direzione: Galleria Spagna, 35 - 35127 Padova, Sede Operativa: Corso Stati Uniti, 18 -35127 Padova, Paolo Pandolfo, Tel.:+39 049 7621811, Mail: pandolfo@interportopd.it, Frigato Federica, Tel.: + 39 049 7621811, Mail: frigato@interportopd.it	

BP13	Urban Logistics Space: Depot in Parkhaus, Lastenrad, Flottenbereitstellung, Fahrzeugbau + Sozialprojekt	
	L1, L10, L14, L16, L28	Lage im Zentrum
	A2	Konsolidierung
Eckdaten		Motivation
<ul style="list-style-type: none"> • Paris Saint Germain, Louvre, Neuilly-Sur-Seine • Frankreich • 2001 		<ul style="list-style-type: none"> • Reduktion Umweltverschmutzung • Reduktion Staus und Anzahl Fahrzeuge • Effiziente Verteilung • Schaffung von Jobs für schlecht qualifizierte Arbeitskräfte
Komponenten		Vorteile
<ul style="list-style-type: none"> • 250 bis 1.000 m² Fläche in bestehenden Infrastrukturen wie bspw. Parkhäusern • Sicherheitsinstallationen • Signalisierung für Verkehr • Elektrofahrräder – Cargocycles[®] 		<ul style="list-style-type: none"> • Reduktion Lärm • CO₂-freie Zustellung • Zusätzliche Arbeitsplätze • Zufahrt in enge Innenstadtgassen
Akteure		Erfolgsfaktoren
<ul style="list-style-type: none"> • Stadtverwaltung • Privater Betreiber • WissenschaftlerInnen • HändlerInnen 		<ul style="list-style-type: none"> • Kooperationsbereitschaft der Logistikdienstleister • Bereitschaft der Stadt Flächen für Logistik zu reservieren
Umsetzung		
<p>Zur Entlastung des Stadtzentrums wurden im Rahmen eines Experiments sieben Standorte innerhalb des Zentrums für die Konsolidierung und „Letzte Meile“ ausgewählt. Die drei bekanntesten befinden sich in Parkhäusern in denen Bereiche von 250 bis 1.000 m² für den Umschlag von konventionellen Lieferfahrzeugen auf elektrische Lastenräder, mit denen die letzte Meile zurückgelegt wird, abgetrennt sind. Das Depot der Lastenräder befindet sich ebenfalls in den Parkhäusern. Neben dem Transport werden auch Lastenräder gebaut, vermietet und repariert. So konnten mittlerweile 80 neue Jobs geschaffen werden. Die Fahrräder sind 1,03 m breit, haben eine Nutzlast von 180 kg und ein Ladevolumen von 1,5 m³.</p> <p>Betreiber: privat, Flotte: privat, Gebühren: AuftraggeberIn, Nutzung: freiwillig</p>		
		
Bilder: La Petite Reine		
Internet	www.lapetitereine.com	
Kontakt	La Petite Reine, Cellule administrative, 1 Bis Villa Charles, 93800 EPINAY/SEINE, Laure Duez, Tel: +33 1 52 63 29 13, Mail: laure.duez@lapetitereine.com	

BP14	Konsolidierung mehrerer Städte für Essenstransporte zu Schulen und Kindergarten	
	L1, L6	
	A3	Konsolidierung
		Essen und Lebensmittel
		Transport
Eckdaten		Motivation
<ul style="list-style-type: none"> • Borlänge • Schweden • 1999 		<ul style="list-style-type: none"> • Reduktion Wege und Stops • Erhöhte Verkehrssicherheit bei Schulen durch Nachtzustellung • Mehr regionale Lebensmittel im Einsatz
Komponenten		Vorteile
<ul style="list-style-type: none"> • Sammel- und Verteilzentrum • Umweltfreundliche Fahrzeuge (mindestens Euro 5) • Transportlizenz 		<ul style="list-style-type: none"> • MitarbeiterInnen in Kantinen müssen nicht so früh anwesend sein, da Zustellung unabhängig in Nacht erfolgt • Kostenreduktion für Gemeinden
Akteure		Erfolgsfaktoren
<ul style="list-style-type: none"> • Stadtverwaltung • Transportdienstleister • EU (Förderung) 		<ul style="list-style-type: none"> • Trennung Produktion und Transport • Zusammenarbeit der Städte • Lokale Produzenten informieren
Umsetzung		
<p>Borlänge und drei weitere Städte der Gemeinde Dalarna haben ein gemeinsames Logistiksystem für die Lebensmittelversorgung von Stadt- und Gemeindeeinrichtungen entwickelt. Hierfür wurden Produktions- und Transportdienstleistung voneinander getrennt. LebensmittelproduzentInnen liefern ihre Waren an ein Sammel- und Verteilzentrum in Borlänge, von wo aus die Lebensmittel mit umweltschonenden Lkws entlang geplanter Routen an Schulen, Kindergärten und Altenheime der vier Städte geliefert werden. 145 Einrichtungen werden so versorgt und 50-75% der Lieferstopps konnten eingespart werden. Durch die Öffnung für kleine Lebensmittelproduzenten, wird zudem die regionale Landwirtschaft gestärkt. Um die Verkehrssicherheit weiter zu erhöhen, finden die Lieferungen in der Nacht oder am frühen Morgen statt, bevor Kinder und Angestellte in Kindergärten und Schulen sind. Die Transportlizenz wird alle vier Jahre neu vergeben und ist mit Verbesserungen der Umwelleistung verbunden.</p> <p>Betreiber: privat, Flotte: privat, Gebühren: Transporteure, Nutzung: freiwillig</p>		
 <p>Bilder: v.l.n.r. selbst erstellt Martin Posset, Borlänge</p>		
Internet	www.borlange.se/templates/BlgUnitStartPage___9961.aspx , www.managenergy.net/resources/535#.VED2ZRb363o	
Kontakt	Borlänge, Röda vägen 50, 781 81 Borlänge, Lotta Olsson (Environmental Affairs), Tel.: +46 243 742 30, Helena Faktus, Tel.: +46 243-740 93 Mai: helena.faktus@borlange.se	

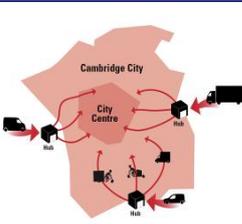
BP15	Onlineplattform für stationären Handel in einer Stadt mit taggleicher Lieferung	
	L1, L8, L18	
	B1	Letzte Meile
		Stadtgebiet
		Onlineplattformen
Eckdaten		Motivation
<ul style="list-style-type: none"> • Salzburg, Wien, Frankfurt, Hamburg, Stuttgart • Österreich, Deutschland • 2001 		<ul style="list-style-type: none"> • Neuer Vertriebskanal für stationären Handel • Taggleiche Lieferung
Komponenten		Vorteile
<ul style="list-style-type: none"> • Onlineplattform • Lieferdienst • Onlineshops der HändlerInnen 		<ul style="list-style-type: none"> • Onlinepräsenz für stationären Handel • Keine zusätzliche Verpackung • Keine Grundgebühr
Akteure		Erfolgsfaktoren
<ul style="list-style-type: none"> • Plattformbetreiber • Eigener Kurierdienst • Externe Kurierdienste • Geschäftsleute 		<ul style="list-style-type: none"> • Aufbereitung Onlineplattform • Breites Produktsortiment • Einfache Handhabung
Umsetzung		
<p>Über eine Onlineplattform kaufen Nutzer online bei lokalen HändlerInnen ihrer Stadt ein und bekommen die Waren noch am selben Tag nach Hause geliefert, wenn die Bestellung bis 17:00 Uhr eingeht. Ab einem Bestellwert von 18 Euro kostet die Lieferung nach Hause nur einen Euro. Die meisten Produkte kommen bisher aus den Bereichen Bücher, Weine und Geschenkideen. Zusätzlich ist für OnlinekundInnen über die Plattform auf einen Blick erkennbar welches Geschäft in Salzburg welche Produkte anbietet. KonsumentInnen können neue Geschäfte und interessante Produkte entdecken und in Stammgeschäften online einkaufen. Die KundInnen bestellen über die Plattform, die HändlerInnen erhalten eine Mail, um die Ware ohne zusätzlich Verpackung vorzubereiten, ein eigener Lieferservice holt die Waren ab und liefert sie zu einem Fixpreis im gesamten Stadtgebiet zu den KundInnen. Die Waren werden tagsüber von den HändlerInnenn abgeholt und am Abend ausgeliefert. Die Lieferung erfolgt entweder durch den eigenen Lieferdienst oder den bestbietenden Kurierdienst</p>		
 <p>Bilder: atalanda</p>		
Internet	www.atalanda.com	
Kontakt	Atalanda GmbH, Goethestr. 2, 83435 Bad Reichenhall, Roman Heibold (Geschäftsführer), Mail: info@atalanda.com, roman.heibold@atalanda.com	

BP16	Lieferservice mit taggleicher Lieferung für stationäre Geschäfte mit Onlineshop	
	L1, L8, L14, L18	
	B1	Letzte Meile
		Geschäfte mit Onlineshop
		Onlineplattform
Eckdaten		Motivation
<ul style="list-style-type: none"> • 18 Städte • Deutschland • 2010 		<ul style="list-style-type: none"> • Schneller und effizienter Lieferservice für stationären Handel • Offene Schnittstelle für E-Commerce-Systeme
Komponenten		Vorteile
<ul style="list-style-type: none"> • Online-Bestellplattformen • App + GPS-Tracking • Lokale Kurierfirmen und KurierfahrerInnen 		<ul style="list-style-type: none"> • Kurze Wartezeiten für KundInnen • Taggleiche Lieferung • KundInnenbindung
Akteure		Erfolgsfaktoren
<ul style="list-style-type: none"> • KundInnen • Handel • Lokale Kurierfirmen und KurierfahrerInnen 		<ul style="list-style-type: none"> • Flexibel • Einfache Preisgestaltung • Routenoptimierungs-Algorithmus • Netzwerk an KurierfahrerInnen
Umsetzung		
<p>Lokaler Lieferdienst bietet Paketzustellungen innerhalb von 90 Minuten an. Der Service wird in 18 deutschen Städten angeboten und kann von Privatpersonen und GeschäftskundInnen genutzt werden. Webshops können den Service über einen kostenlosen Plugin oder durch API integrieren, HändlerInnen ohne Webshop können den Service über die Website nutzen. Bei der Bestellung im Internet kann die Versandoption „Same Day Delivery“ gewählt werden, die Informationen über den Lieferauftrag werden automatisch weitergeleitet und via App passende FahrerInnen beauftragt. Das Paket wird im Shop oder Lager abgeholt und innerhalb von 90 Minuten oder zum angegebenen Wunschtermin zugestellt. Der Lieferdienst arbeitet mit 1200 lokalen KurierfahrerInnen. Mit GPS-Tracking kann der Standort aller LieferantInnen ermittelt und so die effizienteste Route geplant werden. Durch die Nutzung der App sind Lieferstatus und Verfügbarkeit immer aktuell.</p>		
<p>Bilder: tiramizoo GmbH</p>		
Internet	www.tiramizoo.com	
Kontakt	tiramizoo GmbH, Landwehrstr. 39, 80336 München, Michael Löhr (Geschäftsführer), Tel: +49 89 2155 6870, Mail: michael.loehr@tiramizoo.com	

BP17	Lebensmittel-Hauszustellung mit dem Lastenrad	
	L14	Einzelhandel
	B2	Letzte Meile Transportlösungen
Eckdaten		Motivation
<ul style="list-style-type: none"> • Wien • Österreich • 2012 		<ul style="list-style-type: none"> • Innovativer KundInnenservice • Unterscheidungsmerkmal
Komponenten		Vorteile
<ul style="list-style-type: none"> • Lastenrad Bullitt mit 100 kg Nutzlast 		<ul style="list-style-type: none"> • KundInnenbindung • Werbung • Präsenz im Stadtgebiet
Akteure		Erfolgsfaktoren
<ul style="list-style-type: none"> • Einzelhandelsunternehmen • Eigener Botendienst • KonsumentInnen 		<ul style="list-style-type: none"> • Unkompliziertes System • Zuverlässiger Service • Berücksichtigung KundInnenwünsche
Umsetzung		
<p>Seit 2012 bietet die Merkur-Filiale am Hohen Markt gratis Hauszustellungen mit Lastenrad an. Das sogenannte Service-Bike kann nach dem Einkauf direkt in der Filiale beim Concierge gebucht werden. Zugestellt wird in Wien in die Bezirke 1 bis 9 und 20, Terminwünsche der KundInnen werden nach Möglichkeit berücksichtigt. Die Lastenräder sind mit speziellen Aluboxen ausgestattet, um auch große Einkäufe, bei Bedarf auch gekühlt, transportieren zu können. Durch die Präsenz der Lastenräder in der Stadt bietet das auffällige Lastenrad zudem eine hervorragende Werbefläche.</p>		
 <p>Bilder: Merkur Warenhandels AG</p>		
Internet	www.merkurhohermarkt.at/Deutsch/Service/Service_Bike/Service_Bike/hm_Content.aspx	
Kontakt	Merkur Hoher Markt, Hoher Markt 12, 1010 Wien, Ludmil Krastev (Marktleiter), Tel: +43 1 532 08 25 10, Mail: office.hohermarkt@merkur.co.at	

BP18	Sammel- und Verteilzentrum in mehreren Städten nach gleichem Modell: Transport mit Lastenrädern	
	L2, L13, L14, L16	
	E3	Fahrzeuge/Flotten
		Franchisesystem
		Fahrräder und Lastenräder
Eckdaten		Motivation
<ul style="list-style-type: none"> • 9 Städte • Niederlande • 2008 		<ul style="list-style-type: none"> • Reduktion Fahrten aus und in die Stadt • Saubere, schönere und sicherere Stadtzentren
Komponenten		Vorteile
<ul style="list-style-type: none"> • Sammel- und Verteilzentrum • Organisation über Franchising • Elektrofahrzeuge und Lastenräder 		<ul style="list-style-type: none"> • Weniger Verkehr in den Innenstädten • Verbesserte Luftqualität • Weniger Umweltbelastung
Akteure		Erfolgsfaktoren
<ul style="list-style-type: none"> • Stadtverwaltung • Logistikdienstleister • Handel und Gastronomie • FranchisenehmerInnen als Logistikserviceprovider 		<ul style="list-style-type: none"> • Sammel- und Verteilzentrum nah am Stadtzentrum • Strenge Umwelt- und Zufahrtsbeschränkungen in Zentren • Kommunikation mit anderen Transportunternehmen in der Stadt
Umsetzung		
<p>Das Binnenstadtservice bietet Sammel- und Verteilservices für den Lieferverkehr in Städten an. Ursprünglich von zwei Privatpersonen initiiert wurde das Projekt mittlerweile in 9 niederländischen Städten umgesetzt. Die Sammel- und Verteilzentren werden über ein Franchise-System betrieben. Waren werden an das Sammel- und Verteilzentrum am Stadtrand geliefert, dort gebündelt und mit umweltfreundlichen Fahrzeugen weiter zu den Empfängern geliefert. Zum Einsatz kommen neben Elektrofahrzeugen auch Lastenräder. Dabei ersetzt ein Fahrzeug des Binnenstadtservice bis zu acht Lieferfahrzeuge. Zusätzlich werden Mehrwertdienste wie beispielsweise Lagerhaltung, Verpacken und Etikettieren angeboten. In Zusammenarbeit mit einem Abfallunternehmen werden Lösungen im Bereich Entsorgungslogistik umgesetzt. Begünstigt wurde die Initiative durch strenge Zufahrtsbeschränkungen und die Implementierung von Umweltzonen in holländischen Städten.</p> <p>Betreiber: FranchisenehmerIn, Flotte: FranchisenehmerIn, Gebühren: Geschäftsleute, Nutzung: freiwillig</p>		
		
Bilder: Binnenstadtservice		
Internet	www.binnenstadtservice.nl/	
Kontakt	Binnenstadtservice Nederland, Prins Bernhardstraat 7, 6521 AA Nijmegen, Birgit Hendriks, Tel: +31 6 53 15 85 01, Mail: info@binnenstadtservice.nl , birgit.hendriks@binnenstadtservice.nl	

BP19	Gesamtheitlicher Ansatz bestehend aus: Lieferkettenplanung, Konsolidierung + Einsatz alternativer Fahrzeuge	
	L1, L2, L3, L13, L14, L16	
	A3	Konsolidierung
		Lieferkette
		Transport
Eckdaten		Motivation
<ul style="list-style-type: none"> • Paris • Frankreich • 2011 		<ul style="list-style-type: none"> • Innovatives, umweltfreundliches Logistik-Konzept • Zunehmend Umweltauflagen in Städten
Komponenten		Vorteile
<ul style="list-style-type: none"> • Sammel- und Verteilzentrum am Stadtrand • Innerstädtische Verteilzentren • Umweltschonende Lkw, Elektro-Fahrzeuge und Tricycles • IT-System für Planung 		<ul style="list-style-type: none"> • Weniger Verkehr • Reduktion Schadstoffe und Lärm • Optimierte und effiziente Stadtlogistik • Positives Image
Akteure		Erfolgsfaktoren
<ul style="list-style-type: none"> • Stadtverwaltung • Privater Lieferdienstleister 		<ul style="list-style-type: none"> • Verfügbarkeit innerstädtische Logistikstützpunkte • Interoperabilität IT-Systeme • Servicequalität und Gesamtkonzept
Umsetzung		
<p>Distripolis ist ein innovatives Logistiksystem für Städte des Lieferdienstleisters Geodis. Die Warenauslieferung in der Stadt erfolgt in drei Schritten: Die Waren werden an ein Sammel- und Verteilzentrum außerhalb der Stadt geliefert. Von hier aus bringen Lkw (Euro 5, Hybrid- oder Gasantrieb) die Waren an kleine Verteilzentren in der ganzen Stadt. Die letzte Meile zum Kunden/zur Kundin wird mit Elektro-Fahrzeug oder Tricycle zurückgelegt. Durch dieses ganzheitliche Stadtlogistikkonzept können die Fahrzeuge optimiert genutzt, der Auslastungsgrad erhöht und die gefahrenen Kilometer reduziert werden.</p> <p>Betreiber: privat, Flotte: privat, Gebühren: AuftraggeberIn, Nutzung: freiwillig</p>		
 <p>Bilder: Geodis</p>		
Internet	www.geodis.fr/distripolis-@/fr/view-756-category.html	
Kontakt	<p>Geodis Logistics, 7/9 allée de l'Europe, 92615 Clichy CEDEX / France, Tel. : +33 1 56 76 26 00, Julien Gouvis, Tel: + 33 1 41850000, Mail: julien.gouvis@geodis.com, Pascale Barillot (SNCF Geodis - Communication Director), Tel: + 33 1 56 76 72 36, Mail : pascale.barillot@geodis.com, Sophie Bodin (DGM Conseil). Tel: +33 1 40 70 95 93</p>	

BP20	Lastenradlieferdienst: Konsolidierung, Kombination mit Bahn, taggleiche Lieferung, Kontraktlogistik, Werbeflächen	
	L1, L3, L14, L16	
	E3	Fahrzeuge/Flotten
		Kurz- und Langstrecke
		Fahrräder und Lastenräder
Eckdaten		Motivation
<ul style="list-style-type: none"> • Cambridge • England • 2005 		<ul style="list-style-type: none"> • Schnelle, flexible und umweltfreundliche Paketzustellung • Enge Straßen und Fußgängerzonen
Komponenten		Vorteile
<ul style="list-style-type: none"> • Lastenräder und Klappräder • Sammel- und Verteilzentrum • Garage 		<ul style="list-style-type: none"> • Weniger motorisierter Verkehr in Stadtzentrum • Geringere Infrastrukturbelastung
Akteure		Erfolgsfaktoren
<ul style="list-style-type: none"> • Betreiber • Eigene KurierfahrerInnen 		<ul style="list-style-type: none"> • Taggleiche Lieferung • Personalmanagement (Fluktuation) • Umfangreiches Dienstleistungsangebot
Umsetzung		
<p>Outspoken Delivery ist ein privater Lieferdienst in Cambridge. Die Zustellung der Pakete erfolgt mit Lastenrädern. Angeboten werden taggleiche Lieferungen bei Buchung bis 10:00 Uhr aber auch Expresszustellungen. Transporte werden vom firmeneigenen Sammel- und Verteilzentrum aus ins Stadtzentrum durchgeführt. Die auffälligen Räder bringen dem Unternehmen Aufmerksamkeit. Werbeflächen auf den Lastenboxen können von lokalen Unternehmen genutzt werden. Die Flotte besteht aus Rädern der Firma 8freight, die spezielle Konstruktion ist nicht breiter als ein normales Fahrrad, dadurch können alle Radverkehrsanlage genutzt und Staus umgangen werden. Max 60 kg können in der 0,22 m³ großen Box transportiert werden. Für größere Lieferungen wird das Cylce Maximus, mit einer Nutzlast von bis zu 250 kg und 1,39 m³ Ladevolumen genutzt. Für Briefe, Dokumente und kleine Pakete wird eine taggleiche Lieferung nach London angeboten. Diese erfolgt mit Klapprad und Zug in 90 Minuten und ist schneller als motorisierte Kurierdienste.</p> <p>Betreiber: privat, Flotte: privat, Gebühren: AuftraggebrIn, Nutzung: freiwillig</p>		
<div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> <p style="text-align: center;">Bilder: Outspoken Delivery</p>		
Internet	www.outspokendelivery.co.uk	
Kontakt	Outspoken Delivery, Britannia House, 19-21 Godesdone Road, Cambridge, Gary Armstrong, Tel: +44 1223 719 594, Mail: team@outspokendelivery.co.uk, gary.armstrong@outspokendelivery.co.uk	

BP21	Fahrzeugkonzept für letzte Meile mit Zutritt zur Fußgängerzone (Auto + Anhänger) und Sammel- und Verteilzentrum	
	L1, L2, L16, L20	
	F2	Fahrzeuge/Flotten
		Innenstadtbelieferung
		Alternative Fahrzeuge
Eckdaten		Motivation
<ul style="list-style-type: none"> • Utrecht • Niederlande • 1996 		<ul style="list-style-type: none"> • Belieferung enger Innenstadtbereiche • Erhöhung Sicherheit • Schutz historisches Zentrum
Komponenten		Vorteile
<ul style="list-style-type: none"> • Sammel- und Verteilzentrum am Stadtrand und im Stadtzentrum • Elektrofahrzeug + PV (Photovoltaik) • Anhänger und Aufbauten 		<ul style="list-style-type: none"> • Reduzierte Emissionen • Reduktion Verkehrsbelastung • Keine Zeitfensterrestriktionen
Akteure		Erfolgsfaktoren
<ul style="list-style-type: none"> • Betreiber • Transportunternehmen • Stadtverwaltung 		<ul style="list-style-type: none"> • Anpassung Fahrzeuge an Infrastruktur • Zufahrtsmanagement und Umweltauflagen • Integration in Logistiksystem und konventionelle Fahrzeuge
Umsetzung		
<p>Die Einführung einer Low-Emission-Zone in Kombination mit Gewichts-beschränkungen erforderte ein neues Konzept für die Belieferung der engen Straßen des Stadtzentrums. Das Fahrzeug wurde in der Anfangsphase in touristisch stark frequentierten Innenstadtbereichen für die Belieferung von Restaurants eingesetzt. Die Fahrzeuge pendeln zwischen einem Sammel- und Verteilzentrum außerhalb des Zentrums und dem Stadtkern. Es handelt sich dabei um zwei Varianten, die als Sattelzug oder als Kofferaufbau mit Anhänger betrieben werden. Die Fahrzeuge werden von einem 28 PS Motor mit 48 Volt angetrieben, sind bis 16 Meter lang, 1,25 Meter breit und werden mittels Batterie und eigenen PV-Modulen am Dach der Fahrzeuge betrieben. Bei den Aufbauten handelt es sich um Boxen, die vom Fahrzeug getrennt beladen werden können. Bei einer maximalen Geschwindigkeit von 60 km/h können bis 60 km zurückgelegt werden. Der emissionsfreie Betrieb erlaubt die Zufahrt in das Zentrum zu jeder Zeit.</p> <p>Betreiber: privat, Flotte: privat, Gebühren: Transporteure, Nutzung: freiwillig</p>		
		
Bilder: Cargohopper City distribution		
Internet	www.cargohopper.nl	
Kontakt	Cargohopper, Rutherfordweg 101, 3542 CN Utrecht, Bert Roozendaal (Press and publicity), Tel.: +31 308201164, +31 655 720709, Mail: bert.roozendaal@cargohopper.nl	

BP22	Multimodales Transportangebot von Möbelhändler für letzte Meile der KundInnen		
	L1, L14, L18		Einkaufs- und Möbeltransport
	B4	Letzte Meile	Transportlösungen
Eckdaten		Motivation	
<ul style="list-style-type: none"> • Hamburg • Deutschland • 2014 		<ul style="list-style-type: none"> • Transport der gekauften Waren auch ohne eigenes Auto • Innovativer Service • KundInnenbindung 	
Komponenten		Vorteile	
<ul style="list-style-type: none"> • Transportschalter und Lieferservice • Lastenräder und Fahrradanhänger • Sackkarren • Mietautos und -transporter 		<ul style="list-style-type: none"> • Kein eigenes Auto für den Möbeltransport nötig • CO₂-freier Transport möglich 	
Akteure		Erfolgsfaktoren	
<ul style="list-style-type: none"> • Möbelhaus • KundInnen • Lieferservice • Carsharing-Unternehmen 		<ul style="list-style-type: none"> • Bedarfsorientiertes Angebot • Taggleiche Lieferung • Ausreichende Kapazitäten 	
Umsetzung			
<p>IKEA Hamburg-Altona bietet seinen KundInnen vier Transportalternativen zum eigenen Auto: Paketfahrtscheine können für 12,90€ pro Paket an der Kasse erworben werden. Nach Abgabe am Transportschalter bis 18:00 Uhr wird das Paket noch am selben Tag geliefert. In ein Paket können auch mehrere kleine Waren gepackt werden. Der Lieferservice bringt große und sperrige Möbel, jedoch nicht taggleich, nach Hause (Transportkosten richten sich nach dem Warenwert, mind. 29€). Wer seine Einkäufe selbst nach Hause bringen möchte, dem stehen Sackkarre, Lastenräder oder Fahrradanhänger zur Verfügung (3 Stunden gratis dann 5€/Stunde). Größere Einkäufe können mit einem gemieteten Transporter befördert werden. Mietautos eines großen Carsharingunternehmens, stehen im angrenzenden Parkhaus zur Verfügung.</p>			
 <p>Bilder: Inter IKEA Systems B.V</p>			
Internet	www.ikea.com/de/de/store/hamburg_altona/services		
Kontakt	IKEA Deutschland GmbH & Co. KG, Niederlassung Hamburg-Altona, Große Bergstr. 164, 22767 Hamburg, Mail: IKEA_Hamburg-Altona@ikea.com , IKEA Deutschland GmbH & Co. KG, Am Wandersmann 2-4, 65719 Hofheim-Wallau, Panagiota Jansen (Public Relations), Tel.: +49-6122-585-5245, Mail: panagiota.jansen@ikea.com		

BP23	CO₂-freies Fahrzeugkonzept für Postzustellung in gesamter Stadt: 141 Fahrzeuge (Kangoo, Daily, Vito und Eigenentwicklung)														
	L1, L3, L13, L14, L16														
	B3	Letzte Meile	Post und Paket												
Eckdaten		Motivation													
<ul style="list-style-type: none"> • Bonn • Deutschland • 2013 		<ul style="list-style-type: none"> • Emissionseinsparung • Ökologische Verantwortung • Innovationstreiber 													
Komponenten		Vorteile													
<ul style="list-style-type: none"> • Zustellfahrzeuge mit Elektroantrieb • Elektro-Fahrräder 		<ul style="list-style-type: none"> • Wartungsarmes reduziertes Fahrzeug • Geräuscharme Zustellung 													
Akteure		Erfolgsfaktoren													
<ul style="list-style-type: none"> • Post • Fahrzeugentwickler • Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (Förderung) 		<ul style="list-style-type: none"> • Investitionsbereitschaft • Fahrzeugwahl entsprechend der Anforderungen (Ladekapazität und Reichweite) 													
Umsetzung															
<p>Im Rahmen des GoGreen-Programmes der Deutschen Post DHL, wird in Bonn, als erster deutscher Stadt, die Postzustellung vollständig auf Elektrofahrzeuge umgestellt. Bis 2016 sollen dafür insgesamt 141 Elektrofahrzeuge im Einsatz sein. Finanziell gefördert wird das Projekt vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit. Aktuell besteht die Flotte aus ca. 120 Elektrofahrzeugen. Neben Elektro-Fahrrädern sind dies der Renault Kangoo ZE (bis zu 4,6 m³ Ladevolumen und 650 kg Nutzlast), der Mercedes Vito E-Cell (5,7 m³ Ladevolumen und 850 kg Nutzlast) und der Iveco Electric Daily (unterschiedliche Größen zur Paketzustellung in der Stadt, C-Führerschein). Geladen werden die Fahrzeuge im Zustellstützpunkt. Zum Einsatz kommt auch ein von der Deutschen Post DHL gemeinsam mit der RWTH Aachen und der StreetScooter GmbH entwickeltes Elektrofahrzeug, welches an die speziellen Anforderungen für den Einsatz in der Paket- und Briefzustellung angepasst ist. Er bietet eine erhöhte Ladefläche ohne störende Radkästen mit drei Zugängen, an Stelle des Beifahrersitzes ist Platz für bis zu sieben Briefbehälter. Der „StreetScooter“ ist derzeit im Testbetrieb.</p>															
 <table border="1"> <thead> <tr> <th>Phase</th> <th>Number of vehicles</th> <th>CO₂-reduction / year</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>PHASE 1</td> <td>79</td> <td>-282 t</td> </tr> <tr> <td>PHASE 2</td> <td>+41</td> <td>-154 t</td> </tr> <tr> <td>PHASE 3</td> <td>+21</td> <td>-85 t</td> </tr> </tbody> </table>				Phase	Number of vehicles	CO ₂ -reduction / year	PHASE 1	79	-282 t	PHASE 2	+41	-154 t	PHASE 3	+21	-85 t
Phase	Number of vehicles	CO ₂ -reduction / year													
PHASE 1	79	-282 t													
PHASE 2	+41	-154 t													
PHASE 3	+21	-85 t													
Bilder: Deutsche Post AG															
Internet	www.dpdhl.com/de/presse/veranstaltungen/co2freie_zustellfahrzeuge.html														
Kontakt	Deutsche Post DHL, Charles-de-Gaulle-Str. 20, 53113 Bonn, Anne Motz (Pressesprecherin Corporate Responsibility), Tel: +49 228 182 92554, Mail: anne.motz@dpdhl.com														

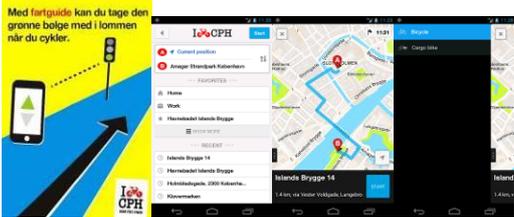
BP24	Freiwilliges Zertifizierungssystem für Frächter, die ins Zentrum fahren: Fokus auf Sicherheit, Gesetzkonformität und Umwelt	
	L13	Qualitätsmanagement
	C1	Kooperation und Sensibilität Gütesiegel
Eckdaten		Motivation
<ul style="list-style-type: none"> • London • Großbritannien • 2008 		<ul style="list-style-type: none"> • Reduktion Treibstoffverbrauch • Reduktion Unfälle • Erhöhung Sozialstandards
Komponenten		Vorteile
<ul style="list-style-type: none"> • Zertifizierungsschema • Zertifizierungsstelle • Kooperation mit LieferantInnen 		<ul style="list-style-type: none"> • Gutes Unternehmensimage • Umfangreiche Mitgliedervorteile • Compliance mit Gesetzen und Vorgaben
Akteure		Erfolgsfaktoren
<ul style="list-style-type: none"> • Stadtverwaltung • Spediteure und Frächter • LieferantInnen • Wirtschaftskammer 		<ul style="list-style-type: none"> • Unterstützung und Anerkennung des Gütesiegels seitens der Stadtverwaltung • Wahrnehmbarer Mehrwert für die TeilnehmerInnen
Umsetzung		
<p>Hierbei handelt es sich um ein öffentlich finanziertes, freiwilliges Zertifizierungssystem, dessen Standards sicherstellen sollen, dass Flottenbetreiber gesetzeskonform agieren und langfristig ihre Sicherheits-, Umwelt und Wirtschafts-Performance verbessern. Das Schema unterstützt die Akteure dabei mittels bereitgestellten Tools, Trainingsmaßnahmen und Workshops. Je nach Erfüllungsgrad werden die Akteure mit Bronze, Silber und Gold ausgezeichnet und dürfen diese Auszeichnung auch öffentlichkeitswirksam einsetzen. Bronze bedeute, dass alle Aktivitäten des Akteurs rechtmäßig und unabhängig geprüft sind. Silber erhalten jene, die sich aktiv verpflichten sich in den drei Bereichen Sicherheit, Umwelt und Effizienz zu verbessern. Gold wird jenen Akteuren verliehen die sich darüber hinaus besonders engagieren. Online werden umfangreiche Möglichkeiten für die ständige Verbesserung angeboten. Neben den aktiven Verbesserungsprozessen werden auch finanzielle Vorteile für Service-, Equipment- und Trainingsangebote für die Mitglieder bereitgestellt.</p>		
 <p>Bilder: Transport for London</p>		
Internet	www.fors-online.org.uk	
Kontakt	Transport for London, 11 th Floor Palestra, Green Zone G5, 197 Blackfriars Road, Southwark, London SE1 8NJ, FORS, Tel.: +44 8448 09 09 44, Mail: fors@tfl.gov.uk , Daniel Evanson (FORS Manager bei Transport for London), Mail: danielevanson@tfl.gov.uk	

BP25	Zeitlich gestaffelte Mehrfachfahrstreifennutzung mit variablen Verkehrszeichen	
	L22, L27	Fahrstreifenmanagement
	D1	Verkehrs- und Liefersteuerung Verkehrsfluss
Eckdaten		Motivation
<ul style="list-style-type: none"> • Barcelona • Spanien • 2001 		<ul style="list-style-type: none"> • Staus sowie Verkehrsbehinderungen durch illegales Parken und Parken in der zweiten Reihe unterbinden
Komponenten		Vorteile
<ul style="list-style-type: none"> • Dynamische/digitale Verkehrszeichen • Bodenmarkierungen • Leuchtsignale in den Fahrbahnen 		<ul style="list-style-type: none"> • Bedarfsorientierte Verkehrssteuerung • Weniger Verkehrsbehinderungen • Reduzierte Fahrzeiten, besonders für Linienbusse • Nachts zusätzliche Parkflächen für AnwohnerInnen
Akteure		Erfolgsfaktoren
<ul style="list-style-type: none"> • Gemeinde & Stadtplanung • Handel & StraßennutzerInnen • Kontrollorgane • EU (Förderung) 		<ul style="list-style-type: none"> • Erhebung des Bedarfs • Bedarfsorientierte Steuerung • Rechtliche Grundlage & Effektive Kontrolle
Umsetzung		
<p>Zur optimierten Nutzung des Straßenraums, und der Verhinderung von Staus wurden in der Innenstadt Barcelonas Multifunktionsfahrstreifen etabliert. Die Nutzung variiert je nach Tageszeit und wird mittels dynamischer Verkehrszeichen angezeigt: Zu den Stoßzeiten ist der Fahrstreifen für den allgemeinen Verkehr und/oder Busverkehr freigegeben, zu verkehrsschwächeren Zeiten besteht Haltemöglichkeit für den Lieferverkehre und nachts steht die Fläche für Anwohnerparken zur Verfügung. Mittlerweile gibt es sieben dieser Multifunktionsfahrstreifen entlang wichtiger Verkehrsachsen. Wesentliche Bedeutung bei der Umsetzung einer solchen Maßnahme kommt der Gemeinde-/Stadtverwaltung zu, welche das System implementieren muss. Die Multifunktionsstreifen sind Teil des von der Stadt entwickelten umfassenden Mobilitätsplans. Entscheidend für den Erfolg ist zudem eine effektive Kontrolle, besonders zu den Wechselzeiten.</p>		
		
Bilder: selbst erstellt Martin Posset		
Internet	w110.bcn.cat/portal/site/Mobilitat?lang=es_ES www.civitas.eu/content/multi-use-lanes-and-night-time-delivery	
Kontakt	Barcelona Metròpolis, Mobilität und Transport, Pl. Sant Jaume, 08002 Barcelona, Tel: +34 934 027 000, Mail: info@bcnecologia.net ; info@bcn.cat ; agenda21@bcn.cat	

BP26	Accessmanagement über Slotbuchung mittels Online-Tool	
	L22	Zeitfenster für Be- und Entladung
	D2	Verkehrs- und Liefersteuerung Lade- und Lieferzonen
Eckdaten		Motivation
<ul style="list-style-type: none"> • Basel • Schweiz • 2011 		<ul style="list-style-type: none"> • Anlieferspitzen glätten • Wartezeiten reduzieren • Umwelteinwirkung minimieren
Komponenten		Vorteile
<ul style="list-style-type: none"> • Onlineplattform, RFID (radio-frequency identification), Barcodes • Beschilderung • Zutrittskontrolle 		<ul style="list-style-type: none"> • Bessere Auslastung der Infrastruktur • Steigerung der Umschlagseffizienz • Automatisierte Abrechnung
Akteure		Erfolgsfaktoren
<ul style="list-style-type: none"> • Messebetreiber & KundInnen • Logistik- und Beratungsunternehmen • Stadtplanung 		<ul style="list-style-type: none"> • BenutzerInneneinbindung in Entwicklung • Konsequente Einhaltung • Interne Anpassung der Prozesse
Umsetzung		
<p>Aufgrund der zentralen Lage und der begrenzten Verfügbarkeit von Parkplätzen für die Be- und Entladung von Lkw wurde 2011 ein Logistik-Buchungssystem für die Zufahrt zum Messegelände von Basel eingeführt. Speziell unmittelbar vor und nach Messen führte das zusätzliche Verkehrsaufkommen zu Problemen in der Umgebung des Messegeländes. Seit 2012 müssen alle AusstellerInnen und LieferantenInnen verpflichtend im Vorfeld ein Zeitfenster (480 Zeitfenster pro Tag) für die Zufahrt zum Gelände über das Online-Buchungssystem reservieren. Vor der Ankunft müssen sich alle Fahrzeuge bei einem vorgelagerten Checkpoint anmelden, um nach Kontrolle der Frachtdokumente einen Parkplatz auf dem Gelände zugewiesen zu bekommen. Die Zufahrt ist nur für Be- und Entladevorgänge gestattet; dementsprechend müssen sich die Fahrzeuge danach umgehend vom Gelände entfernen. Die Lieferung erfolgt ausschließlich zum vorweg vereinbarten Lieferzeitpunkt. Lieferberechtigt ist nur, wer einen Lieferschein (Barcode) besitzt. Lieferanten, die zu spät kommen, müssen die Kosten der verspäteten Anlieferung tragen.</p>		
Bilder: selbst erstellt Martin Posset		
Internet	www.media.messe.ch/epaper/mch/2011/de/Logistik_Prozess/index.html	
Kontakt	MCH Messe Schweiz (Basel) AG, 4005 Basel, Joachim Ruf, Tel: +41 58 200 20 20, Mail: joachim.ruf@messe.ch	

BP27	Lieferzonenreservierung von 05:00 bis 11:00 Uhr auf Parkplatz (danach Kurzparkzone)	
	L22, L23, L27	
	D2	Verkehrs- und Liefersteuerung
Parkraummanagement		Lade- und Lieferzonen
Eckdaten		Motivation
<ul style="list-style-type: none"> • Poitiers • Frankreich • 2007 		<ul style="list-style-type: none"> • Organisation des Lieferverkehrs an Geschäfte im Bahnhof • Effektive Ausnutzung knapper Flächen
Komponenten		Vorteile
<ul style="list-style-type: none"> • Parkfläche • Poller mit dynamischer Anzeige • Bodensensoren • Informationssystem zur lokalen Polizei 		<ul style="list-style-type: none"> • Keine Verkehrsbehinderungen durch Lieferfahrzeuge in zweiter Reihe • Verbesserte Lieferzeiten • Organisation von Kurzparken
Akteure		Erfolgsfaktoren
<ul style="list-style-type: none"> • Stadtverwaltung • LieferantInnen • Lokale Polizei 		<ul style="list-style-type: none"> • Parkflächen mit schneller Drehung • Informationskampagne • Reaktionszeit der Polizei
Umsetzung		
<p>Im Zuge der Renovierung des Bahnhofs in Poitiers, wurde eine nahegelegene Parkfläche neu organisiert. Die Belieferung der im Bahnhof gelegenen Geschäfte sollte damit erleichtert werden. Installiert wurden 23 Poller mit dynamischer Anzeige, um die Nutzung der Parkplätze zu steuern. Zwischen 05:00 und 11:00 Uhr sind die Parkflächen dem Lieferverkehr vorbehalten, außerhalb dieser Zeiten stehen die Parkplätze für Kurzparken (10 Minuten) zur Verfügung. Eine Anzeige auf dem Poller gibt an, für welche Nutzung (Lieferverkehr oder privates Kurzparken) die Parkfläche gerade zur Verfügung steht. Je zwei Parkplätze werden von einem Poller organisiert. Sensoren im Boden registrieren die Anwesenheit eines Fahrzeuges, die verbleibende Parkzeit wird auf dem Poller angezeigt. Wird diese überzogen, fallen Strafkosten an. Ist das Auto innerhalb weitere 10 Minuten nicht entfernt, wird die Polizei per SMS verständigt und das Auto abgeschleppt. Eine Ausweitung des Systems auf das Stadtzentrum wird überlegt.</p>		
		
Bilder: v.l.n.r. Daniel Proux – Mairie de Poitiers, selbst erstellt Martin Posset		
Internet	www.technolia.fr , www.technolia.fr/IMG/pdf/Plaqueette_Technolia_Allemand.pdf	
Kontakt	Grand Portiers, Place du Maréchal Leclerc, CS 10569, 86021 Poitiers Cedex, Sylvain Rioland (Umweltfreundliche Stadtmobilität), Tel: +33 5 49419152, Mail: sylvain.rioland@agglo-poitiers.fr TECHNOLIA France SAS, 15, Rue du Bois de la Champelle, 54500 Vandoeuvre les Nancy, Tel: +33 3 83151938, Mail: contact@technolia.fr	

BP28	Programm zur Entwicklung geräuscharmer Verfahren (<60dB) mit Zertifizierung für Warenauslieferung außerhalb Geschäftszeiten	
	L13, L16, L17, L20	
	E2	Fahrzeuge/Flotten
		Leise Lkw und Equipment
		Alternative Fahrzeuge
Eckdaten		Motivation
<ul style="list-style-type: none"> • Landesweit • Niederlande • 1999 		<ul style="list-style-type: none"> • Einhaltung der neuen Lärmschutzbestimmungen • Erweiterung Lieferzeitfenster und Glättung von Verkehrsspitzen • AnrainerInnenschutz
Komponenten		Vorteile
<ul style="list-style-type: none"> • Lieferfahrzeuge mit Elektroantrieb • Rollwägen, Warenkörbe,... • Spezialbodenbeläge • Gabelstapler 		<ul style="list-style-type: none"> • Nachlieferungen möglich • Ersparnisse bei Zeit, Benzin, Personal • Einsatz größerer Fahrzeuge durch geringeres Verkehrsaufkommen
Akteure		Erfolgsfaktoren
<ul style="list-style-type: none"> • Ministerium und HändlerInnen • FahrzeugherstellerInnen • HerstellerInnen von Lade- und Entladehilfen 		<ul style="list-style-type: none"> • Staatliche Zertifizierung • Langfristiger Ansatz • Enge Kooperation zwischen Gesetzgebung, Transportunternehmen, HändlerInnen und HerstellerInnen
Umsetzung		
<p>Anlass für dieses Projekt war eine neue Lärmschutzgesetzgebung, welche auch Lade- und Entladevorgänge bei Lieferungen betrifft. Subventioniert wurde die Entwicklung und Beschaffung neuer, leiser Be- und Entladehilfen, wie Rollwägen, Warenkörbe und Gabelstapler sowie leiser Lieferfahrzeuge. 2007 startete ein Pilotversuch zur Nachtzustellung einer niederländischen Supermarktkette, bei der die neuen Technologien zum Einsatz kamen. Die Belieferung der Supermärkte bei Nacht brachten Einsparungen bei Lieferdauer, Kraftstoffverbrauch und Arbeitskosten. 2004 wurde die PIEK-Zertifizierung eingeführt. Produkte müssen dem Standard von maximal 60 dB(A) entsprechen, Einkaufswägen und Lkw dürfen Lärmentwicklungen von maximal 65 dB(A) nicht überschreiten. Die PIEK-Standards wurden bereits von mehreren Staaten, wie Großbritannien, Frankreich und Deutschland übernommen.</p>		
 <p>Bilder: RAI Vereniging</p>		
Internet	www.piek-international.com/	
Kontakt	RAI Vereniging o/v Piek-Keur, Postbus 74800, 1070 DM Amsterdam, Ilse Bartels, Tel: +31 020 5044949, Mail: i.bartels@raiasociation.nl	

BP29	Navigation/Routenplanung für Lastenradtransporte	
	L15	
	D1	Verkehrs- und Liefersteuerung
		Lastenradnavigation-App
		Verkehrsfluss
Eckdaten		Motivation
<ul style="list-style-type: none"> • Kopenhagen • Dänemark • 2008 		<ul style="list-style-type: none"> • Kürzeste Wege mit dem Rad • Förderung Radverkehr • Reduktion Emissionen
Komponenten		Vorteile
<ul style="list-style-type: none"> • Website • App für Smartphones 		<ul style="list-style-type: none"> • Radfahren wird attraktiver • Spezielle Routenführung für Lastenräder
Akteure		Erfolgsfaktoren
<ul style="list-style-type: none"> • Stadt Kopenhagen – Departement für Technologie und Umwelt • I bike CPH Initiative der Stadt 		<ul style="list-style-type: none"> • Kompatibel mit allen gängigen Betriebssysteme • GPS Turn-by-Turn-Navigation • Regelmäßige Aktualisierung der Karten
Umsetzung		
<p>Kopenhagen ist eine der Städte mit dem größten Anteil an FahrradfahrerInnen weltweit. Die schnellste und kürzeste Route von A nach B findet man mit Hilfe von „I bike CPH“. Dieser Service ist im Internet oder als App nutzbar. Die App wurde für Kopenhagen konzipiert, ist aber in ganz Dänemark anwendbar. Der Vorteil gegenüber gängigen Navigationssystemen für Autos ist, dass diese App speziell für FahrradfahrerInnen entwickelt wurde: Abkürzungen etwa durch Parks oder erlaubtes Fahren gegen die Einbahn werden in der Routenerstellung berücksichtigt. Fahrradwege und -straßen werden priorisiert, Straßen mit Kopfsteinpflaster nach Möglichkeit vermieden. Turn-by-Turn-Navigation ist dabei eine Navigationsfunktion, die die Richtung durch akustische Ansage oder visuelle Anzeige unterstützt. Neben den DänInnen selbst, sind TouristInnen die zweite große Zielgruppe der App. Der Service basiert auf Daten von OpenStreetMap und ist als Open Source erhältlich. Dadurch ist eine einfache Anpassung an andere Städte und Gemeinden möglich.</p>		
 <p>Bilder: City of Copenhagen</p>		
Internet	www.ibikecph.dk/en , www.github.com/ibikecph www.joinup.ec.europa.eu/community/osor/news/copenhagen-shares-code-and-data-bike-navigation-app	
Kontakt	CITY OF COPENHAGEN, Technical and Environmental Department, Njalsgade 13 Room. 118, Postbox 380, 2300 Copenhagen S, Emil Tin (IT and Process Specialist Traffic), Tel: +45 2369 5986, Mail: zf0f@tmf.kk.dk	

BP30	Kennzeichnung geeigneter Verkehrswege für Güterverkehr: Straßenmarkierung, Hinweisschilder und GPS Files	
	L15	Güterverkehrsleitsystem
	D1	Verkehrs- und Liefersteuerung Verkehrsfluss
Eckdaten		Motivation
<ul style="list-style-type: none"> • Tallinn • Estland • 2010 		<ul style="list-style-type: none"> • Auswirkungen des Güterverkehrs auf die Altstadt reduzieren • Verkehr auf bestimmte Routen leiten
Komponenten		Vorteile
<ul style="list-style-type: none"> • Gekennzeichnete Güterverkehrsrouten • GPS-Karten 		<ul style="list-style-type: none"> • Weniger Konflikte mit öffentlichem und privaten Verkehr • Höhere Verkehrssicherheit
Akteure		Erfolgsfaktoren
<ul style="list-style-type: none"> • Stadtverwaltung • Lkw-FahrerInnen • EU (Förderung) 		<ul style="list-style-type: none"> • Information an Lkw-FahrerInnen (Plakate, Broschüren etc.) • Gratis Download + verschiedene Formate
Umsetzung		
<p>Der Alte Hafen von Tallinn ist in der Nähe der historischen Altstadt gelegen. Als Bindeglied zwischen Skandinavien und den Baltischen Staaten ist er ein wichtiger Güterumschlagspunkt in der Region. Um den Lkw-Verkehr in der Stadt zu steuern, wurden Güterverkehrskorridore definiert. Diese führen auf direktem Weg vom Hafen zu den Autobahnanschlüssen bzw. retour. Ziel war es, anstelle vieler möglicher Routen, eine fixe Güterverkehrsrouten festzulegen. Entlang der Korridore wurden an 43 kritischen Stellen Verkehrsschilder zur Güterverkehrsführung angebracht. Zudem entwickelte die Stadt GPS-Karten für diese Routen, welche auf der Homepage von Tallinn gratis downloadbar und mit gängigen Navigationsgeräten kompatibel sind. Ein umfangreiches Informationsprogramm für Lkw-FahrerInnen führte zu einem großen Bekanntheitsgrad der Maßnahmen und hoher Akzeptanz.</p>		
 <p>Bilder: Marek Rannala, Tiit Metsvahi Tallinn University of Technology</p>		
Internet	www.tallinn.ee/heavytransport%20#sthash.yTuNtuQq.dpuf www.civitas.eu/content/marketing-routes-smooth-freight-and-city-logistics	
Kontakt	Tallinn University of Technology, Ehitajate tee 5, 19086 Tallinn, Estonia, Tel.: +372 620 2002, Marek Rannala, Tel: +372 640 4618, Mail: tta@tallinnlv.ee, marek.rannala@ttu.ee	

BP31	Sperrmülltransport/-sammlung mit Straßenbahn	
	L4, L19	Sperrmülltransport
	E1	Fahrzeuge/Flotten Alternative Nutzung von Fahrzeuge
Eckdaten		Motivation
<ul style="list-style-type: none"> • Zürich • Schweiz • 2003 		<ul style="list-style-type: none"> • Illegale Müllentsorgung • NutzerInnenfreundlicher und kostengünstiger Abfallabtransport • Anpassung an die Bedingungen: alternde Bevölkerung und geringe Anzahl an AutobesitzerInnen
Komponenten		Vorteile
<ul style="list-style-type: none"> • Cargo-Straßenbahn • Sammelstellen • Abfallsammelzentrum 		<ul style="list-style-type: none"> • Verhindert illegale Sperrmüllablage • Entsorgung sperriger Abfälle ohne Auto
Akteure		Erfolgsfaktoren
<ul style="list-style-type: none"> • Stadtverwaltung • Abfallentsorgungsunternehmen • Verkehrsbetreiber • Bevölkerung 		<ul style="list-style-type: none"> • Nutzung bestehender Infrastruktur (Schienennetz) • Einbeziehung aller Akteure von Beginn an • Bedarfserhebung
Umsetzung		
<p>Ein alter, renovierter Straßenbahn-Schneepflug und zwei Containeranhänger werden in Zürich zur Sperrmüll- und Elektronikabfall-Sammlung genutzt. Nach einem vorgegeben Plan hält die Cargotram einmal monatlich für jeweils vier Stunden an einer der zehn Sammelstellen im Stadtgebiet. Sperrmüll (Cargotram) sowie Elektroaltgeräte und Elektroschrott (E-Tram) können zu Fuß, mit öffentlichen Verkehrsmitteln oder per Fahrrad zur Sammelstelle gebracht werden. Anlieferungen mit motorisierten Fahrzeugen werden nicht entgegengenommen. Im Anschluss wird der gesammelte Abfall von der Cargotram zu einem der zwei Abfallsammelzentren der Stadt gebracht, wo er sortiert und recycelt wird.</p>		
		
<p>Bilder: v.l.n.r.: Im Rahmen des 10-Jahre-Jubiläums des Cargo-Trams wurde dieses rundherum erneuert, Im Innern des Cargo-Trams herrscht Dank Ordnung eine bessere Übersicht</p>		
Internet	http://www.vbz.ch , www.stadt-zuerich.ch/content/ted/de/index/entsorgung_recycling/sauberes_zuerich/entsorgen_wiederverwerten/cargotram_elektrotram/tram_was_was_nicht.html	
Kontakt	Stadt Zürich, Verkehrsbetriebe Zürich, Luggwegstraße 65, 8048 Zürich, Susanna Gillmann, Tel.: +41 44 434 41 11, Mail: s.gillmann@vbz.ch , Silvia da Silva (Unternehmenskommunikation), Tel.: +41 44 434 47 19, Mail: silvia.dasilva@vbz.ch , Tania Storrer (Stadt Zürich), Tel.: +41 44 645 76 17, Mail: tania.storrer@zuerich.ch	

BP32	Innerstädtische Versorgung mit Boot und Lastenrad	
	L14, L19	
	E1	Fahrzeuge / Flotten
		Post und Paket, Getränke
		Alternative Nutzung
Eckdaten		Motivation
<ul style="list-style-type: none"> • Amsterdam, Utrecht • Niederlande • 1997, 1996 		<ul style="list-style-type: none"> • Zunehmende Staus und Verkehrsbehinderungen in den Straßen • Umwelteinflüsse verringern
Komponenten		Vorteile
<ul style="list-style-type: none"> • Boote (elektrisch und konventionell) • Anlegestellen • Lastenräder 		<ul style="list-style-type: none"> • Unabhängig vom Straßenverkehr • Zeitfensterunabhängige Lieferung
Akteure		Erfolgsfaktoren
<ul style="list-style-type: none"> • Brief- und Paketservice • Stadtverwaltung • GastrolieferantInnen • Gastronomiebetriebe, Brauereien 		<ul style="list-style-type: none"> • Schneller und flexibler Service • Koordination Boot und Fahrradkuriere • Zufahrtsmanagement
Umsetzung		
<p>Der zunehmende Stadtverkehr in den engen Straßen der Amsterdamer Innenstadt veranlasste DHL dazu ein innovatives Servicekonzept zu etablieren. Als Verteilzentrum dient ein speziell konstruiertes Boot, welches in den Grachten der Stadt unterwegs ist. Die Flächenbedienung übernehmen Fahrradkuriere mit Lastenrädern. Diese stehen über Funk in Kontakt mit dem Boot. Briefe und Pakete werden von den Fahrradkurieren zugestellt und eingesammelt. Der Austausch zwischen Boot und Fahrrad findet an speziellen Anlegestellen statt. Durch das Projekt können 10 Lieferfahrzeuge und ca. 12 000 Liter Diesel pro Jahr eingespart werden. Boot und Ausstattung wurden von DHL finanziert, für die Projektentwicklung stellte die Stadt Arbeitskräfte zur Verfügung. Die Regelung, die Grachten nur für Personentransporte freizugeben, wurde für dieses Projekt geändert. Das Pilotprojekt dauerte 18 Monate und wird seitdem weitergeführt. Eine weitere Initiative ist das elektrisch angetriebene Beer Boat der Stadt Utrecht mit dem Gastronomiebetriebe vom Wasserweg aus beliefert und Müll eingesammelt wird.</p> <p>E-Boot: 18,8 m lang, 4,2 m breit, 45 t Zuladung, 8-9 Stunden Ladezeit, DHL-Boot: 16,2 m lang, 4 m, Dieselmotor.</p>		
		
Bilder: Willem Addink		
Internet	www.utrecht.nl	
Kontakt	Gemeente Utrecht, Postbus 8375, 3503 RJ Utrecht, Stadswerken Groep Havens, Willem Addink (Hoofd Havendienst), Tel.: +31 30-2867533. Mail: willem.addink@utrecht.nl	

BP33	Transportmittel mit Kofferaufbau, das durch Person gezogen wird: Einsatz auf Gehsteig + Fußgängerzone	
	L2, L13, L16	
	E2	Fahrzeuge/Flotten
		Post und Paket
		Alternative Fahrzeuge
Eckdaten		Motivation
<ul style="list-style-type: none"> • Paris • Frankreich • 1999 		<ul style="list-style-type: none"> • Umweltfreundliche Last-Mile-Zustellung • Lieferungen in die Fußgängerzone • Bewegung MitarbeiterInnen
Komponenten		Vorteile
<ul style="list-style-type: none"> • Chrono Trolley • Elektro-Fahrzeuge • Sammel- und Verteilzentrum 		<ul style="list-style-type: none"> • Reduktion Emissionen • Reduktion Treibstoffkosten • Zustellung auch außerhalb der Lieferzeiten
Akteure		Erfolgsfaktoren
<ul style="list-style-type: none"> • Paketdienstleister • Stadtverwaltung 		<ul style="list-style-type: none"> • Zentral gelegenes Logistikzentrum • Einfache Manövrierbarkeit der Kastenwägen • Benutzung Gehsteig
Umsetzung		
<p>Chronopost ist einer der größten Lieferdienstleister in Frankreich. Um Wege zu minimieren und die Auslieferung umweltfreundlicher abzuwickeln wurde in Paris ein neues Auslieferungskonzept umgesetzt. Pakete zur Auslieferung im Pariser Zentrum werden im unterirdischen Logistikzentrum am zentral gelegenen Place de la Concorde bearbeitet. Das Logistikzentrum ist in eine bereits vorhandene Tiefgarage integriert. Von hier aus werden die Lieferungen mit Elektro-Fahrzeugen an die KundInnen ausgeliefert. Spezielle für die Zustellung in Fußgängerzonen wurde der Chrono Trolley entwickelt. Der elektrisch betriebene Wagen hat ein Ladevolumen von 1,3 m³ und 300 kg Nutzlast und kann per Joystick gesteuert werden. Für größere Entfernungen können die Trolleys mit einem Transporter näher an ihr Ziel gebracht werden. Pakete können damit in Fußgängerzonen auch außerhalb der Lieferzeiten problemlos zugestellt werden.</p>		
 <p>Bilder: La Poste</p>		
Internet	www.chronopost.fr	
Kontakt	<p>Chronopost, 3 avenue Gallieni, 94250 Gentilly, Pascal Triole (Direktor Infrastrukturprojekte), Mail: pascal.triole@chronopost.fr, Sophie Takenouti (Pressekontakt Chronopost), Tel.: +33 1 75 64 60 00, Mail: accueil.siege.social@chronopost.fr, Caroline Pierron (3d Communication), Mail: cpierron@3dcommunication.fr, Tel.: +33 1 46 05 87 87</p>	

BP34	Gesamtkonzept für Elektromobilität: Elektrofahrzeuge + Ladeinfrastruktur + Sammel- und Verteilzentrum		
	L1, L2, L9, L13		Innenstadtversorgung
	E4	Fahrzeuge/Flotten	Elektrofahrzeuge
Eckdaten		Motivation	
<ul style="list-style-type: none"> • La Rochelle • Frankreich • 2001 		<ul style="list-style-type: none"> • Reduktion von Staus und Emissionen im historischen Stadtzentrum • Steigerung Einsatz Elektrofahrzeuge • Gesamtheitlicher Ansatz 	
Komponenten		Vorteile	
<ul style="list-style-type: none"> • Sammel- und Verteilzentrum im Zentrum • Ladeinfrastruktur Autos • Lieferfahrzeuge mit Elektroantrieb 		<ul style="list-style-type: none"> • Verbesserte Organisation der Liefervorgänge • Einheitlicher Standard bei Fahrzeugen 	
Akteure		Erfolgsfaktoren	
<ul style="list-style-type: none"> • Stadtverwaltung • EU Projekt • Öffentliches Verkehrsunternehmen • Handel und Gastronomie • Privater Betreiber 		<ul style="list-style-type: none"> • Gekoppelt mit Zufahrtsbeschränkungen • Fahrzeuge entsprechend des Bedarfs • Rechtliche Absicherung • Akzeptanz Bevölkerung und KundInnen 	
Umsetzung			
<p>Im öffentlichen Sammel- und Verteilzentrum in La Rochelle werden Waren gebündelt und mit Elektro-Fahrzeugen in die Innenstadt geliefert werden. Die Fahrzeugflotte besteht aus vier Elektro-Kleintransportern (2 davon mit Kühlmöglichkeit) und einem Elektro-Kleinlastwagen mit Kühlaggregat. Beliefert werden Handel, Gastronomie und Privathaushalte. Fahrzeuge über 3,5t dürfen die Innenstadt von La Rochelle nur zwischen 06:30 und 07:30 Uhr beliefern (Ausnahmen gibt es für Ganz-Lkw Ladungen und spezielle Produktgruppen). Andere Lieferungen müssen über das Sammel- und Verteilzentrum erfolgen. Die Verpflichtung der Transporteure den letzten Teil der Lieferung abzugeben musste vor Beginn des Projektes rechtlich abgesichert werden. In den ersten Jahren wurde das Sammel- und Verteilzentrum finanziell von der Stadt unterstützt, mittlerweile trägt der Betreiber alle Kosten. Die Konzession wurde 2006 für 12 Jahre an einen privaten Betreiber (Proxiway) vergeben.</p> <p>Betreiber: privat, Flotte: privat, Gebühren: Transporteure, Nutzung: Auflagen</p>			
			
Bilder: Olivier Jacquet, Frédéric Le Lan Communauté d'Agglomération de La Rochelle			
Internet	www.proxiway-larochelle.fr		
Kontakt	Plate-Forme Elcidis, Avenue du 123e R.I., 17000 La Rochelle, Tel: +33 5 4 64 160 02, contact@proxiway-larochelle.fr, Maxime RENAUDIN (Service Marketing – Clientèle Yélobobile – Elcidis), Tel.: +33 5 46 41 60 03 Mob.: +33 6 28 90 11 45, Mail: Maxime.RENAUDIN@transdev.fr		

BP35	Städtischer Reinigungsdienst mit Lastenrad	
	L14	Stadtreinigung
	E3	Fahrzeuge/Flotten Fahrräder und Lastenräder
Eckdaten		Motivation
<ul style="list-style-type: none"> • Graz • Österreich • 2012 		<ul style="list-style-type: none"> • Erleichterung im Arbeitsalltag • Positives Image der Stadt (Vorreiter) • Umweltfreundliche Lösungen
Komponenten		Vorteile
<ul style="list-style-type: none"> • Lastenrad mit Elektroantrieb 		<ul style="list-style-type: none"> • Einfaches Treten, statt schweres Schieben • Leise, umweltfreundliche Fortbewegung
Akteure		Erfolgsfaktoren
<ul style="list-style-type: none"> • Stadtverwaltung • Straßenreinigung • MitarbeiterInnen 		<ul style="list-style-type: none"> • Teilnahme/Motivation MitarbeiterInnen • Initiative und aktive Unterstützung der Stadt • Kommunikation mit Bevölkerung
Umsetzung		
<p>Zwei Elektro-Lastenräder erleichtern die Arbeit der „händischen Reinigungsdienstes“ in der Grazer Innenstadt. Die Lastenbox bietet Platz für das Kehrequipment und zwei Mülleimer. Bis zu 100 kg können transportiert werden. Das als Dreirad ausgeführte Lastenrad (Modell Christiania) ist mit einem unterstützenden Elektromotor ausgestattet. Ein vollgeladener Akku hält einen ganzen Tag und wird abends am Stützpunkt wieder aufgeladen.</p>		
 <p>Bilder: Enrico Radaelli, Holding Graz</p>		
Internet	www.holding-graz.at/stadtraum/stadtreinigung.html blog.holding-graz.at/sauberkeit-reinigungsdienst	
Kontakt	Holding Graz, Stadtraum, Sturzgasse 5-7, 8020 Graz, Enrico Radaelli (Stv. Konzernsprecher), Tel: +43 316 887 1049, Mail: enrico.radaelli@holding-graz.at	

BP36	Bereitstellung einer Elektrofahrzeug-Flotte für Private und Unternehmen durch Stadt		
	L9, L13, L20		Von Stadt organisiert
	E5	Fahrzeuge/Flotten	Sharingkonzepte
Eckdaten		Motivation	
<ul style="list-style-type: none"> • Emilia • Italien • 2003 		<ul style="list-style-type: none"> • Anzahl Elektro-Fahrzeuge erhöhen • Reduktion Emissionen • Reduktion Anzahl Fahrzeuge in Stadt 	
Komponenten		Vorteile	
<ul style="list-style-type: none"> • Elektro-Fahrzeuge • Konventionelle Fahrzeuge • Zugangskarten 		<ul style="list-style-type: none"> • Kostenersparnis für NutzerInnen • Kleinere Gesamtflotte durch von Mix von Privat- und FirmenkundInnen 	
Akteure		Erfolgsfaktoren	
<ul style="list-style-type: none"> • Stadtverwaltung • Handel und Gewerbe • Ministerium (Förderung) • Mietauto-Service 		<ul style="list-style-type: none"> • Mediale Aufmerksamkeit • Jährliche Informationsveranstaltung • Gemeinde als Vorbild • Niedrige Mietkosten 	
Umsetzung			
<p>Mit der ARIAMIA-Initiative wird die Nutzung von Elektro-Fahrzeugen für die täglichen Aktivitäten von Handel und Gewerbe forciert. 30 Fahrzeuge mit Elektroantrieb stehen Handel- und Gewerbetreibenden zur Miete zur Verfügung. Diese profitieren von niedrigen Miet- und Antriebskosten. Die Autos sind zudem nicht von den Zufahrtsbeschränkungen betroffen und können im Zentrum gratis parken. Zugang und Zahlung (mit Guthaben) erfolgen über Schlüsselkarten. Um als gutes Beispiel voran zugehen wurde zudem die Fahrzeugflotte der Gemeinde auf Elektro-Autos umgestellt. Organisation, Verwaltung und Service der Autos erfolgt durch den gemeindeeigenen Mietautoanbieter TIL. Finanziert wurde das Projekt zu einem großen Teil durch staatliche Förderungen, die 65% der Kosten für Elektro-Fahrzeuge übernehmen. Außerdem fand sich ein Sponsor für die Schlüsselkarten. Die verbleibenden Kosten wurden von TIL über Kredit finanziert. Die Nutzung der Autos als Werbeflächen konnte die Nutzungskosten zusätzlich senken.</p>			
<div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="border: 1px solid green; padding: 5px; text-align: center;"> <p>playPorter: Sincronizzati con l'ambiente!</p>  <p>IL TUO LOGO playPorter</p> <p><small>L'auto di cortesia si fa elettrica: 150 € AL MESE tutto compreso. Vai sul sito www.ariamia.com o telefona allo 0522 708511 per avere tutte le informazioni e prenotare una prova!</small></p> </div> <div style="border: 1px solid green; border-radius: 50%; padding: 10px; text-align: center; background-color: #76b82a; color: white;"> <p>playPorter</p> <p>Sincronizzati con l'ambiente!</p> <p>NOLEGGIO</p> <p>150 EURO AL MESE</p> <p>TUTTO COMPRESO.</p> <p>www.ariamia.com</p> <p>0522 708511</p> </div> </div> <p style="text-align: center;">Bilder: TiL Srl ARIAMIA playPorter</p>			
Internet	www.til.it/index.php?option=com_content&view=article&id=176:ariamia-playporter&catid=58:notizie-2010&Itemid=79		
Kontakt	TIL Srl, Reggio Emilia, Emilia-Romagna, Italy, viale (boulevard) Trento Trieste, 13 – 42124 Reggio Emilia, Transporte Intergrati e Logistica s.r.l., Via trento Trieste 13, 42100 Reggio Emilia, Corrado Berselli (Sales Executive) , Tel: +39 522 927 602, Mail: c.berselli@til.it		

BP37	Kooperation Verlader und Transporteure: Sammel und Verteilzentrum durch regionale Logistikunternehmen betrieben	
	L1, L2, L9	
	C2	Kooperation und Sensibilität
		Stadt- und Umlandversorgung
		Lieferkette
Eckdaten		Motivation
<ul style="list-style-type: none"> • Thun • Schweiz • 2000 		<ul style="list-style-type: none"> • Enges Straßennetz im Zentrum • Reduktion des innerstädtischen Lkw-Verkehrs
Komponenten		Vorteile
<ul style="list-style-type: none"> • Sammel- und Verteilzentrum mit Lager • Bio-Dieselfahrzeuge • PPP-Modell (Private-Public-Partnership) 		<ul style="list-style-type: none"> • Positives Image für teilnehmende HändlerInnen • Zeitersparnis für große Lkw • Saubere und sichere Innenstadt
Akteure		Erfolgsfaktoren
<ul style="list-style-type: none"> • Stadtverwaltung • TerminalbetreiberInnen • Transportunternehmen • Lokaler Spediteur • Handel 		<ul style="list-style-type: none"> • Private-Public-Partnership • Breitaufgestellte Partnerschaft • Lage direkt an Autobahn • Ort und Öffnungszeiten des Sammel- und Verteilzentrums
Umsetzung		
<p>Ein in Autobahnnähe gelegenes Sammel- und Verteilzentrum (geöffnet 24/7) nimmt von Lastwägen gelieferten Waren entgegen. Von dort werden die Waren gebündelt zweimal täglich mit Bio-Dieselfahrzeugen weiter in die Stadt verteilt. Die Innenstadtfahrten großer Lkw für die Lieferung kleiner Warenmengen können durch diesen Service ersetzt werden. Durch die Bündelung können Fahrten eingespart werden, die kleineren Fahrzeuge sind in den engen Straßen der Innenstadt leichter und schneller manövrierbar und durch den Einsatz ortskundiger FahrerInnen wird Suchverkehr vermieden. Die Zeitersparnis für Transportunternehmen (diese müssen nicht in die Innenstadt fahren) überwiegt die Zusatzkosten für die Lieferungen, was den Service auch ökonomisch attraktiv macht. Das Sammel- und Verteilzentrum in bietet Kommissionierung, Verpackung und Lagerung sowie den Rücktransport von Retourware und Recyclingbinden an.</p> <p>Betreiber: privat, Flotte: privat, Gebühren: Transporteure, Nutzung: freiwillig</p>		
Bilder: rundum-mobil.ch		
Internet	www.spur-wechsel.ch/angebote/spedithun.html, www.rundum-mobil.ch/, www.gafnerthun.ch	
Kontakt	Rundum- mobil, Schulhausstraße 2, 3600 Thun, Roman Bloch, Tel: +41 33 3340020, Mail: info@rundum-mobil.ch, r.bloch@rundum-mobil.ch, Gafner AG (Betreiber), Rösslimatte 6, 3645 Gwatt, Tel.: +41 33 334 77 33	

BP38	CO₂-freie Getränkeliieferung mit 18t E-Lkw: Optimierung über Lieferkette, KundInneneinbindung + Zertifikate	
	L8, L13	
	C2	Kooperation und Sensibilität
Getränkehandel		Lieferkette
Eckdaten		Motivation
<ul style="list-style-type: none"> • Rheinfelden • Schweiz • 2013 		<ul style="list-style-type: none"> • CSR (Corporate Social Responsibility) • Marktführer bleiben • Umwelt, Konsum, Gesellschaft, MitarbeiterInnen achten
Komponenten		Vorteile
<ul style="list-style-type: none"> • Prozessmanagement • Elektro-Lkw 18t • CO₂-Zertifikate • Photovoltaik 		<ul style="list-style-type: none"> • Co2-freier Transport • Transparente Lieferkette • KundInnenübergreifende Bündelung
Akteure		Erfolgsfaktoren
<ul style="list-style-type: none"> • Brauerei • KundInnen 		<ul style="list-style-type: none"> • Transparenz • Zuverlässige Technologien • Kommunikation
Umsetzung		
<p>Ein Getränkehändler bietet CO₂-neutrale Belieferung in der Schweiz. 15.000 KundInnen werden dabei mit 500.000 Lieferungen pro Jahr beliefert. KundInnen können freiwillig entscheiden, ob sie Getränke CO₂-neutral zugestellt haben möchten. Das Unternehmen verfolgt dabei mehrere Ansätze. In erster Linie wurden Routen, Bestellmengen und Lieferrhythmen kundInnenübergreifend optimiert. Zusätzlich werden 60% der Transporte mit der Bahn abgewickelt. Der noch verbleibende CO₂-Überhang wird mittels CO₂-Zertifikaten kompensiert. Im Umfang der Emissionen erwirbt das Unternehmen beim unabhängigen Unternehmen «Swiss Climate» so genannte Emissionszertifikate. Der Erlös der Zertifikate wird in Klimaschutzprojekte investiert. KundInnen erhalten ein Dokument, das transparent aufzeigt, in welches Projekt der Erlös investiert wird und wo Emissionen kompensiert werden. Das Unternehmen selbst setzt auf Strom aus einer eigenen Photovoltaik-Anlage und den Einsatz von Elektrofahrzeugen. Seit 2013 wird hier der erste 18-Tonnen Elektro-Lkw der Schweiz betrieben. Die KundInnen des Unternehmens erhalten ein Zertifikat, das sie werbewirksam einsetzen können.</p>		
		
Bilder: Feldschlösschen Getränke AG, Andy Mueller/freshfocus		
Internet	www.feldschlosschen.com, www.eforce.ch	
Kontakt	Feldschlösschen Getränke AG, Theophil-Roniger-Straße, 4310 Rheinfelden, Thomas Meierhans (Leiter Flottenentwicklung), Tel: +41 58 123 43 42, Mail: thomas.meierhans@fgg.ch	

BP39	Bereitstellung, Verteilung, Transport und Weiterverwertung von Rest- bzw. Überschussmengen Lebensmittel	
	L6, L13, L14, L28	
	C3	Kooperation und Sensibilität
Lebensmittel		Sozialtransfer
Eckdaten		Motivation
<ul style="list-style-type: none"> • Wien • Österreich • 2004 		<ul style="list-style-type: none"> • Hilfe für armutsbetroffene Menschen • Soziale Verantwortung • Reduktion Lebensmittelverschwendung
Komponenten		Vorteile
<ul style="list-style-type: none"> • Sozialeinrichtungen • Lieferfahrzeuge • Sammel- und Verteilzentrum 		<ul style="list-style-type: none"> • Weniger Lebensmittelabfälle • Lebensmittelversorgung sozial schwächerer Menschen • positives Image für Unternehmen
Akteure		Erfolgsfaktoren
<ul style="list-style-type: none"> • Verein • Sozialeinrichtungen & SpenderInnen • Ehrenamtliche MitarbeiterInnen 		<ul style="list-style-type: none"> • Ehrenamtliche MitarbeiterInnen • Vernetzung mit Wirtschaft, Handel, Industrie, Landwirtschaft, Wissenschaft und Sozialeinrichtungen
Umsetzung		
<p>Die Wiener Tafel ist ein gemeinnütziger Sozial- und Umweltverein auf ehrenamtlicher Basis und bietet ein Transferkonzept zwischen Überschuss und Bedarf. Der Lebensmitteltransfer unterstützt armutsgefährdete Menschen, hilft Lebensmittelabfälle zu Reduzieren und schont Ressourcen und Umwelt. Unternehmen sparen Entsorgungskosten, entlasten ihre Lagerbestände und können durch soziales Engagement ihr Image verbessern. Täglich werden gespendete Lebensmittel und Hygieneartikel von Handel, Industrie und Landwirtschaft von den ehrenamtlichen MitarbeiterInnen gesammelt und noch am selben Tag an Sozialeinrichtungen im Raum Wien geliefert. Entgegengenommen werden: Lebensmittel, die in Supermärkten nicht mehr verkauft werden aber noch nicht abgelaufen sind (z.B.: Falschetiketierung oder beschädigte Verpackungen), Lebensmittel aus Probe- oder Überproduktion, Ladenhüter oder nicht der Handelsnorm entsprechendes Obst und Gemüse. Bis zu 3 Tonnen Lebensmittel pro Tag werden so in 95 Sozialeinrichtungen (u.a. Obdachlosenbetreuung, Mutterkindheime, Flüchtlingsherbergen) verteilt.</p>		
		
Bilder: Wiener Tafel, Andreas Scheiblecker		
Internet	www.wienertafel.at	
Kontakt	Wiener Tafel, Simmeringer Hauptstraße 2-4, 1110 Wien, Ulli Schmidt (Geschäftsführerin), Tel: +43 1 2365687, Mail: ulli.schmidt@wienertafel.at	

BP40	Lebensmittelversorgung armutsbetroffener Menschen durch Freiwillige	
	L6, L28	Lebensmittel
	C3	Kooperation und Sensibilität
Eckdaten		Motivation
<ul style="list-style-type: none"> • Wien • Österreich • 2009 		<ul style="list-style-type: none"> • Nachhaltige Hilfe für armutsbetroffene Menschen • Soziale Verantwortung
Komponenten		Vorteile
<ul style="list-style-type: none"> • Sozialmarkt • Lager • Fahrzeuge 		<ul style="list-style-type: none"> • Nutzung von Lebensmitteln, die nicht für den Verkauf bestimmt sind • Hilfe zur Selbsthilfe
Akteure		Erfolgsfaktoren
<ul style="list-style-type: none"> • Sozialeinrichtungen • Pfarren & Freiwillige MitarbeiterInnen • Projekt für Langzeitarbeitslose 		<ul style="list-style-type: none"> • Kooperation mit Unternehmen • Kombination aus konkreter Hilfestellung und Beratung
Umsetzung		
<p>Le+O ist ein Projekt der Caritas Wien zur Unterstützung armutsbetroffener Menschen. Unter dem Motto „verteilen statt wegwerfen“ werden in Kooperation mit Landwirtschaft, LebensmittelproduzentInnen und Lebensmittelhandel brauchbare Lebensmittel gesammelt, die auf Grund von Überproduktion, Falschetikettierung u.a. nicht verkauft werden. Rund sechs Tonnen Lebensmittel können dadurch wöchentlich verteilt werden. Für einen Beitrag von 3,50 Euro erhalten armutsbetroffene Menschen an einer der elf Ausgabestellen Lebensmittel und Hygieneartikel. Berechtigungskarten werden für einen Haushalt und eine fixe Ausgabestelle erteilt und sind ein Jahr gültig. Zusätzlich zur Ausgabe von Lebensmitteln und Hygieneartikeln gibt es ein individuelles Beratungsangebot durch diplomierte SozialarbeiterInnen, um den KlientInnen beim Weg aus der Armut zu Helfen. Durch die Kombination mit der Lebensmittelausgabe können mit dem Beratungsangebot auch Menschen erreicht werden, die sonst nicht in Beratungsstellen gehen. Getragen wird das Projekt von 500 freiwilligen MitarbeiterInnen. Im Rahmen eines Beschäftigungsprojektes arbeiten langzeitarbeitslose Männer und Frauen in der Sortierung und als FahrerInnen mit.</p>		
		
Bilder: Laurent Ziegler		
Internet	www.caritas-leo.at	
Kontakt	Le+O, Heinrich von Buolgasse 10, 1210 Wien, Michael Berger (Leiter), Tel: +43 1 2571215; Mail: michael.berger@caritas-wien.at, leo@caritas-wien.at,	

Impressum

Eigentümer, Herausgeber und Medieninhaber:

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

Autoren:

Univ. Prof. Dr. Manfred Gronalt und Mag. Martin Posset
Universität für Bodenkultur Wien, Institut für Produktionswirtschaft und Logistik

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:

