

Anforderungsanalyse Städte

Handbuch zur Entwicklung von
Güterverkehrs- und Logistikkonzepten für
Städte

Wien, Jänner 2015



Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung	3
2. Startsitung	6
2.1. Vorbereitung der Startsitung	6
2.2. Ziele der Startsitung	6
2.3. Teilnehmende Personen	6
2.4. Ablauf der Startsitung	7
2.5. Unterstützende Materialien und Methoden	9
2.6. Ergebnisse der Startsitung	9
3. Stakeholder-Workshop	11
3.1. Vorbereitung des Workshops	11
3.2. Ziele des Workshops	11
3.3. Teilnehmende Personen/ Organisationen	11
3.4. Ablauf des Workshops	12
3.5. Unterstützende Materialien und Methoden	14
3.6. Ergebnisse des Workshops	15
3.7. Aufgaben bis zur Strategiesitzung	15
4. Strategiesitzung	16
4.1. Vorbereitung der Strategiesitzung	16
4.2. Ziele der Strategiesitzung	16
4.3. Teilnehmende Personen	16
4.4. Ablauf der Strategiesitzung	17
4.5. Unterstützende Materialien und Methoden	18
4.6. Ergebnisse der Strategiesitzung	18
4.7. Nächste Schritte	19
5. Anhänge	21
5.1. Unterlagen für die Startsitung	21
5.2. Unterlagen für den Stakeholder-Workshop	48
5.3. Unterlagen für die Strategiesitzung	82
5.4. Anforderungsprofil für externe Partner für Coaching und Prozessbegleitung	86
5.1. Abkürzungsverzeichnis	89



1. Einleitung

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

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

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

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

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



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

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

Bei der **Startsitzung**

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

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

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

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

In der abschließenden **Strategiesitzung**

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

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

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

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

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

2. Startsituation

2.1. Vorbereitung der Startsituation

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

2.2. Ziele der Startsituation

Bei der Startsituation soll inhaltlich Folgendes erreicht werden:

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

2.3. Teilnehmende Personen

An der Startsituation nehmen teil:

- Personen, die die Stadt (insgesamt oder bezüglich relevanter Themenbereiche) auf der politischen Ebene vertreten, wie etwa Bürgermeister/Bürgermeisterin, Stadtrat/Stadträtin, Vorsitz eines politischen Ausschusses oder Arbeitskreises,
- Personen, die in der Stadtverwaltung, insbesondere in den Abteilungen bzw. Referaten für Wirtschaft, Verkehr, Energie und Klima, Umwelt eine leitende oder verantwortliche Funktion ausüben,

- allenfalls auch Personen, die themenrelevante stadtnahe Organisationen wie beispielsweise „Stadtmarketing“, „StadtService“ oder ähnliches vertreten.

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

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

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

2.4. Ablauf der Startsituation

Folgender Ablauf der Startsituation wird vorgeschlagen:

Tagesordnungspunkt	Wer	Ergebnis	Dauer [min]	Unterlagen
1 Begrüßung und Vorstellung der Teilnehmenden	Projektverantwortliche(r) der Stadt, oder Verantwortliche(r) StadtpolitikerIn oder externe Beratung	Die Teilnehmenden kennen einander	5	
2 Tagesordnung und Sitzungsziele	Projektverantwortliche(r) der Stadt oder externe Beratung	Die Teilnehmenden wissen, was sie erwartet. Die Sitzungsziele sind klar	5	Tagesordnung Vorliegendes Prozessdesign Ergebnisformular
3 Kurzvorstellung Projekt und Prozess Smart Urban Logistics (SUL), Verständnisfragen	Projektverantwortliche(r) der Stadt oder externe Beratung Alle	Ziele und Themen von SUL sind klar Kommunikationsprozess ist klar	20	Projektfolder, Themenübersicht

4 Sammlung von relevanten Themen aus der Sicht der Stadt	Projektverantwortliche(r) der Stadt oder externe Beratung Alle	Klarheit, ob in der Stadt ein bevorzugtes Thema bereits existiert Zuordnung in der Themenliste	10 ¹ bis 30	Themenübersicht
5 Prüfung der Relevanz von SUL-Themen für die Stadt	Projektverantwortliche(r) der Stadt oder externe Beratung Alle	Kennzeichnung von möglichen (weiteren) relevanten SUL-Themen	10 ¹ bis 30	Themenübersicht Best Practices
6 Auswahl des Themas und Kurzbeschreibung	Alle Projektverantwortliche(r) der Stadt oder externe Beratung	Thema steht fest Aktuelle Situation, Motivation und Ziele sind umrissen	30	Ergebnisformular Factsheet zum Thema
Pause (optional)			15	
7 Identifizierung der relevanten Stakeholder	Alle Projektverantwortliche(r) der Stadt oder externe Beratung	Liste der Organisationen/ Personen, die in den Prozess eingebunden werden sollen, liegt vor	30	Stakeholderliste Umweltanalyse (unterstützendes Dokument) Ergebnisformular
8 Vorbereitung des Workshops	Alle Projektverantwortliche(r) der Stadt oder externe Beratung	Klärung der Teilnehmenden, Organisation: Einladung, Zeit/Terminfindung, Ort, Programm, Aufgabenteilung	30	Prozessdesign
9 Abschluss	Projektverantwortliche(r) der Stadt oder externe Beratung	Zusammenfassung der Ergebnisse Termin und Verabschiedung	5	Ergebnisformular

Insgesamt sollte die Sitzung nicht länger als drei Stunden dauern.

¹ Dauer abhängig davon, ob die Stadt bereits ein klar abgegrenztes Thema hat.

2.5. Unterstützende Materialien und Methoden

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

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

Bei der Sitzung selbst können folgende Materialien hilfreich sein:

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

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

2.6. Ergebnisse der Startsitung

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

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

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

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

3. Stakeholder-Workshop

3.1. Vorbereitung des Workshops

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

3.2. Ziele des Workshops

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

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

3.3. Teilnehmende Personen/ Organisationen

Am Workshop sollten folgende Personen/Institutionen teilnehmen:

- Personen, die an der Startsituation teilgenommen haben.
- Organisationen/Personen, die als relevante AkteurInnen und Interessensgruppen bei der Startsituation identifiziert wurden und die für die in der Startsituation identifizierten Themenbereich jedenfalls relevant sind. Es sollten vor allem jene Organisationen/Personen teilnehmen, von denen man

ausgeht, dass sie die dem Vorhaben positiv oder zumindest konstruktiv gegenüberstehen.

- Moderation: Falls der Prozess nicht von einer externen Beratung begleitet wird, sollte sich eine Person ausschließlich der Moderation annehmen und keine inhaltlichen Beiträge übernehmen. Die prozessverantwortliche Person der Stadt sollte sich inhaltlich einbringen können und von Moderationsaufgaben befreit werden.

3.4. Ablauf des Workshops

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

Programmpunkt	Wer	Ergebnis	Dauer [min]	Unterlagen
1 Begrüßung und Vorstellung der Teilnehmenden	Verantwortliche(r) Stadtpolitiker(in) Projektverantwortliche(r) der Stadt Alle	Die Teilnehmenden kennen einander	10	Begrüßungsplakat
2 Programm und Workshopziele	Projektverantwortliche(r) der Stadt oder externe Beratung	Die Teilnehmenden wissen, was sie erwartet. Die Sitzungsziele sind klar.	5	Programm als Tischvorlage Programm auf Flip Chart
3 Kurzvorstellung Projekt und Prozess Smart Urban Logistics (SUL), Verständnisfragen	Projektverantwortliche(r) der Stadt oder externe Beratung	Ziele und Themen von SUL sind klar; Angebote des Förderprogramms sind bekannt; Kommunikationsprozess ist klar	10	Projektfolder, Power Point
4 Bericht aus der Startsituation, Erläuterung der Themenauswahl	Projektverantwortliche(r) der Stadt oder externe Beratung	Themenauswahl ist akzeptiert Thema und Problemlage ist klar	20	Liste Themen mit Verbesserungspotenzial als A0-Plakat oder Power-Point
5 Sammlung von Zielen und Chancen zum ausgewählten Thema aus Sicht der Teilnehmenden	Moderation	Ziele und Chancen liegen vor	20	Plakat, Kärtchen, Stifte

6 Vorstellung der möglichen Lösungsansätze und Best Practices zum gewählten Thema	Projektverantwortliche(r) der Stadt mit/oder externe Beratung	Mögliche Lösungsansätze und Best Practices stehen als Diskussionsgrundlage zur Verfügung	20	Ergebnisprotokoll Start-sitzung; Liste Lösungsansätze; Stadtplan; Daten & Fakten zum Thema/ Problem in der Stadt; Relevante Best-Practice-Beispiele
7 Diskussion der Lösungsansätze Auswahl eines oder mehrerer Lösungsansätze /Lösungsansätze	Alle Interne Moderation oder externe Beratung	Einschätzung zur Machbarkeit und Zweckmäßigkeit von Lösungsansätzen; Konkretisierte problem- und stadtangepasste Lösungsansätze; Offene Fragen, die noch geklärt werden müssen	60	Formular; Machbarkeitskriterien sowie Liste Wirkungskriterien als Anhaltspunkt
Pause			10	
8 Realisierungsschritte und Beteiligung bzw. Beiträge der Stakeholder	Alle Interne Moderation oder externe Beratung	Notwendige/ mögliche Beiträge von Stakeholdern (Know how, Umsetzung von Maßnahmen, etc.) sind geklärt Beteiligungsbereitschaft ist ausgelotet	20	Ergebnisformular
9 Weitere Vorgehensweise	Alle Interne Moderation oder externe Beratung	Notwendige nächste Schritte sind definiert	20	Ergebnisformular
10 Abschluss	Projektverantwortliche(r) der Stadt Interne Moderation oder externe Beratung	Zusammenfassung der Ergebnisse; Vereinbarung zur weiteren Kommunikation; Dank und Verabschiedung	10	Ergebnisformular

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

3.5. Unterstützende Materialien und Methoden

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

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

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

Bei der Sitzung selbst können folgende Materialien hilfreich sein:

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

3.6. Ergebnisse des Workshops

Folgende Ergebnisse sollten nach dem Stakeholder-Workshop vorliegen:

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

3.7. Aufgaben bis zur Strategiesitzung

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

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

4. Strategiesitzung

4.1. Vorbereitung der Strategiesitzung

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

4.2. Ziele der Strategiesitzung

Bei der Strategiesitzung soll inhaltlich Folgendes erreicht werden:

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

4.3. Teilnehmende Personen

An der Strategiesitzung nehmen folgende Personen teil

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

4.4. Ablauf der Strategiesitzung

Folgender Ablauf der Strategiesitzung wird vorgeschlagen:

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

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

4.5. Unterstützende Materialien und Methoden

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

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

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

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

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

4.6. Ergebnisse der Strategiesitzung

Folgende Ergebnisse sollten nach der Strategiesitzung vorliegen:

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

4.7. Nächste Schritte

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

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

Erstellung eines Projektantrags

- Integration des Themas in laufende oder geplante umfassendere Konzepte, z. B. Stadtentwicklungsplan, Mobilitäts-/Verkehrskonzept, Innenstadtkonzept, Stadtteilkonzept, Stadtregionskonzept
 - Bestimmung einer/s Integrationsverantwortlichen aus dem Team, dass für die laufende oder geplante umfassendere Konzepte zuständig ist
 - Sicherstellung und Monitoring der Berücksichtigung der Ergebnisse aus dem Kommunikations-Prozesses im entsprechenden Konzept
- Startschuss zur Entwicklung einer umfassenden einzelprojektübergreifenden Güterverkehrsstrategie oder eines Güterverkehrskonzeptes, gegebenenfalls integriert in die Entwicklung eines Verkehrskonzeptes
 - Bestimmung einer/s Konzeptverantwortlichen
 - Festlegung eines Zeitplans bis zur Fertigstellung der Strategie

- Entscheidung, dass das Thema Güterverkehr nicht weiter verfolgt wird, weil die diskutierten Lösungsansätze nicht machbar oder nicht zweckmäßig erscheinen

5. Anhänge

5.1. Unterlagen für die Startsitung

- Textvorschlag Tagesordnung Startsitung (S. 22)
- Mögliche Themen mit Verbesserungspotenzial (S. 23 – 24)
- Themen-Factsheets (S. 25 – 40)
- Potenziell relevante Stakeholder (S. 41)
- Umweltanalyse/Stakeholder-Analyse (S.42 – 44)
- Textvorschlag Einladungsschreiben Workshop (S. 45)
- Ergebnisformular Startsitung (S. 46 – 47)

Smart Urban Logistics

Name der Stadt:

Startsitzung

Zeit:

Ort:

TAGESORDNUNGSVORSCHLAG

Sitzungsziele: Auswahl eines Güterverkehrsthemas für die Weiterbearbeitung im Kommunikationsprozess

Identifizierung der themenrelevanten AkteurInnen und Interessensgruppen (Stakeholder)

Organisation des Stakeholder-Workshops

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

Ort, Datum

Smart Urban Logistics Kommunikationsprozess			
Name der Stadt:			
Mögliche Themen mit Verbesserungspotenzial			
Themen- gruppen	Fact- sheet- Nr.	Detailthemen	Notizen zur Relevanz für die Stadt
Zulieferung Handel und Gewerbe am Stadttrand	T1	Gewerbegebiete und EKZ am Stadtrand	
	T2	Gewerbegebiete und EKZ außerhalb der Stadtgrenzen	
Innerstädtische Zulieferung	T3	Lieferaufkommen im Stadtzentrum (bzw. in Einkaufsstraßen, Fußgängerzonen)	
	T4	Ladezonen im Stadtzentrum (Anzahl, Lage, Zeit)	
	T5	Falsches Halten (und Parken) von Lieferanten etc.	
Spezifische Transportaufkommenschwerpunkte	T6	Industriebedingtes Lkw-Aufkommen	
	T7	Lage von und Verkehrsaufkommen durch Speditionen/Frächter/ Umschlagplätze (Verteilerzentrum, Terminal, Bahnverladestelle, Hafen etc.)	
	T8	Ver- und Entsorgung von Wohn-/ Gewerbemischgebieten	
	T9	Lokal hohes Aufkommen an Kleintransporten (z.B. Paketdienste durch eCommerce)	
	T10	Baustellenabwicklung	
	T11	Ver- und Entsorgung der Bereiche Gesundheit und Gastronomie (Spitäler, Pflegeheime, Apotheken, Essen auf Rädern, Gastronomie etc.)	

Smart Urban Logistics Kommunikationsprozess			
Name der Stadt:			
Mögliche Themen mit Verbesserungspotenzial			
Spezialthemen	T12	Verkehrslenkung und Verkehrssteuerung (z.B. variable Verkehrssteuerungssysteme, Routing, ortsunkundige Lkw-Fahrer etc.)	
	T13	(Zeitfenster für) Müllabfuhr/Entsorgung	
	T14	Spezifische Lärmthemen (Be-/Entladung, Rückfahrsignale etc.)	
	T15	Infrastrukturelle Einschränkungen (Be- und Entladen; Zu- und Abfahrten)	
	T16	Ungeeignete Fahrzeuge im Einsatz (zu lang, zu groß, zu schwer etc.)	
Stadtspezifische Themen	T17		
	T18		
	T19		



Smart Urban Logistics
Kommunikationsprozess
Themen - Factsheet T1
Gewerbegebiete und EKZ am Stadtrand

Erklärung und Kurzinformation

Gewerbegebiete und Einkaufszentren am Stadtrand erzeugen Güterverkehrsaufkommen durch die Ver- und Entsorgung der ansässigen Unternehmen und durch den KundInnenverkehr des Einkaufszentrums (Personenverkehr mit privatem Gütertransport). Konflikte zwischen Güterverkehr und Personenverkehr, sowie Güterverkehrs-Hotspots, die auch umliegende Wohngebiete beeinträchtigen können, sind mögliche städtische Konfliktsituationen, die entweder bereits bestehen oder sich zukünftig entwickeln können.

Potenzielle Lösungen

Fact-sheet Nr.	Lösungsansatz
L1	Bündelung der Ziel- und/oder Quellverkehre (LDL-Kooperationen als Voraussetzung) samt kooperativer Tourenoptimierung
L5	Kooperative Ersatzteillogistik für Gewerbe und Services
L8	Gemeinsame Informationsbereitstellung für beteiligte Akteure
L11	Gemeinschaftliche Mehrweg- und Pfandsysteme
L12	Kooperative EKZ-Logistik (gesteuert durch EKZ-Betreiber)
L17	Nachtzulieferung mit besonders leisen Lkw und allen anderen Beladungskomponenten
L19	Einsatz vorhandener Verkehrsträger für alternative Nutzung
L20	Zufahrtsmanagement mit Gütesiegel für bestimmte Fahrzeuge und/oder beschränkte Zufahrt zu bestimmten Zeiten in bestimmte Stadtbereiche zu GüV-Hotspots
L26	Spezifische Nutzungsbedingungen
Notizen zum Thema und zu den Lösungsansätzen	



Smart Urban Logistics
Kommunikationsprozess
Themen - Factsheet T2

Gewerbegebiete und EKZ außerhalb der Stadtgrenzen

Erklärung und Kurzinformation

Konflikte zwischen Güterverkehr und Personenverkehr, sowie das (Güter)Verkehrsaufkommen in der eigenen Gemeinde zu und von den Gewerbegebieten der umgrenzenden Gemeinden können stadintern aber auch bilateral mit den angrenzen Gemeinden zu Missstimmungen führen. Lösungsansätze müssen daher gemeindegrenzüberschreitend gesucht und in Kooperation der betroffenen Gemeinden erarbeitet werden.

Potenzielle Lösungen

Fact-sheet Nr.	Lösungsansatz
L1	Bündelung der Ziel- und/oder Quellverkehre (LDL-Kooperationen als Voraussetzung) samt kooperativer Tourenoptimierung
L5	Kooperative Ersatzteillogistik für Gewerbe und Services
L8	Gemeinsame Informationsbereitstellung für beteiligte Akteure
L11	Gemeinschaftliche Mehrweg- und Pfandsysteme
L12	Kooperative EKZ-Logistik (gesteuert durch EKZ-Betreiber)
L17	Nachtzulieferung mit besonders leisen Lkw und allen anderen Beladungskomponenten
L26	Spezifische Nutzungsbedingungen

Notizen zum Thema und zu den Lösungsansätzen



 <p>Smart Urban Logistics Kommunikationsprozess Themen - Factsheet T3 Lieferaufkommen im Stadtzentrum (bzw. in Einkaufsstraßen, Fußgängerzonen)</p>	
Erklärung und Kurzinformation	
<p>Oftmals beengte Verhältnisse in den Zentren machen die vielfältige Nutzung (Flanieren, Einkaufen, KundInnenzu- und -abfahrten, Parken, Liefern, Fahren mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln) zu einer Herausforderung, deren Bewältigung wesentlich zum Funktionieren der Innenstadt beiträgt. Ein Teil dieser Nutzung ist das Lieferaufkommen, das im speziellen in Einkaufsstraßen (oder -plätzen) und Fußgängerzonen zu einem erhöhten Verkehrsaufkommen und damit zu einer Senkung der Attraktivität für die BesucherInnen und KonsumentInnen beitragen kann.</p>	
Potenzielle Lösungen	
Fact-sheet Nr.	Lösungsansatz
L1	Bündelung der Ziel- und/oder Quellverkehre (LDL-Kooperationen als Voraussetzung) samt kooperativer Tourenoptimierung
L2	Errichtung (und kooperative Nutzung von) Distributions- und Umschlagseinrichtung
L3	Sendungsübergabekonzepte B2B und B2C (Optimierung der Transport-Schnittstellen)
L5	Kooperative Ersatzteillogistik für Gewerbe und Services
L7	Nutzung einer gemeinsamen Flotte (Shared fleet)
L8	Gemeinsame Informationsbereitstellung für beteiligte Akteure
L10	Flächennutzungskonzept (gemeinschaftliche Nutzung vorhandener Flächen) (für Lager und/oder Umschlag/Distribution)
L11	Gemeinschaftliche Mehrweg- und Pfandsysteme
L14	Einsatz von (Lasten-)Fahrrädern für die Last-Mile-Distribution
L15	(Variable) städtische Leitsysteme für den GüV
L16	Entwicklung und Einsatz angepasster Fahrzeuge und Transportbehälter oder Entladetechnologien für die städtische Distribution
L17	Nachtzulieferung mit besonders leisen Lkw und allen anderen Beladungskomponenten
L18	Neue online Anwendungen und Portale zur Verbindung von stationärem Handel und eCommerce
L19	Einsatz vorhandener Verkehrsträger für alternative Nutzung
L20	Zufahrtsmanagement mit Gütesiegel für bestimmte Fahrzeuge und/oder beschränkte Zufahrt zu bestimmten Zeiten in bestimmte Stadtbereiche zu GüV-Hotspots
L21	Zufahrtsbepreisung (örtlich, zeitlich, inhaltlich differenziert)
L22	(Eingeschränkte) Lieferzonen (zeitlich, räumlich, inhaltlich) (gemanagte Lieferzonen)
L23	Lieferzonenbepreisung (örtlich, zeitlich/inhaltlich differenziert)
L24	Ausschreibung der kompletten Belieferung einer Stadtzone
Notizen zum Thema und zu den Lösungsansätzen	

	<p>Smart Urban Logistics Kommunikationsprozess Themen - Factsheet T4 Ladezonen im Stadtzentrum (Anzahl, Lage, Zeit)</p>
Erklärung und Kurzinformation	
<p>Oftmals beengte Verhältnisse in den Stadtzentren machen die vielfältige Nutzung (Flanieren, Einkaufen, KundenInnzu- und -abfahrten, Parken, Liefern, Fahren mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln) zu einer Herausforderung, deren Bewältigung wesentlich zum Funktionieren der Innenstadt beiträgt. Ladezonen, die das Beliefern der Handelsbetriebe ermöglichen stehen oft im Konflikt mit dem Platzbedarf anderer Funktionen. Für die Belieferung sind die Anzahl, die Lage, die zeitliche Verfügbarkeit, sowie die Information über die aktuelle Verfügbarkeit wichtig.</p>	
Potenzielle Lösungen	
Fact-sheet Nr.	Lösungsansatz
L2	Errichtung (und kooperative Nutzung von) Distributions- und Umschlagseinrichtung
L10	Flächennutzungskonzept (gemeinschaftliche Nutzung vorhandener Flächen) (für Lager und/oder Umschlag/Distribution)
L14	Einsatz von (Lasten-)Fahrrädern für die Last-Mile-Distribution
L17	Nachtzulieferung mit besonders leisen Lkw und allen anderen Beladungskomponenten
L18	Neue online Anwendungen und Portale zur Verbindung von stationärem Handel und eCommerce
L22	(Eingeschränkte) Lieferzonen (zeitlich, räumlich, inhaltlich) (gemanagte Lieferzonen)
L23	Lieferzonenbepreisung (örtlich, zeitlich/inhaltlich differenziert)
L27	Zeitlich gestaffelte bzw. von Fahrzeugtypen abhängige Mehrfach-Fahrstreifenutzung
Notizen zum Thema und zu den Lösungsansätzen	



Smart Urban Logistics
Kommunikationsprozess
Themen - Factsheet T5
Falsches Halten (und Parken) von Lieferanten etc.

Erklärung und Kurzinformation

Eine Folge von Lieferzonen die den Bedürfnissen des Handels und Gewerbes nicht angepasst sind, ist falsches Halten und Parken durch LieferantInnen. Dies kann den fließenden Verkehr oder den Fuß- und Radverkehr beeinträchtigen (Halten in 2. Spur) und Konflikte mit AnrainerInnen erzeugen, wenn Parkplätze oder Einfahrten durch Lieferfahrzeuge verstellt werden.

Potenzielle Lösungen

Fact-sheet Nr.	Lösungsansatz
L3	Sendungsübergabekonzepte B2B und B2C (Optimierung der Transport-Schnittstellen)
L14	Einsatz von (Lasten-)Fahrrädern für die Last-Mile-Distribution
L15	(Variable) städtische Leitsysteme für den GüV
L22	(Eingeschränkte) Lieferzonen (zeitlich, räumlich, inhaltlich) (gemanagte Lieferzonen)
L23	Lieferzonenbepreisung (örtlich, zeitlich/inhaltlich differenziert)
L27	Zeitlich gestaffelte bzw. von Fahrzeugtypen abhängige Mehrfach-Fahrestreifennutzung

Notizen zum Thema und zu den Lösungsansätzen





Smart Urban Logistics
Kommunikationsprozess
Themen - Factsheet T6
Industriebedingtes Lkw-Aufkommen

Erklärung und Kurzinformation

Industriebetriebe senden und empfangen eine große Gütermenge verbunden mit einem hohen Lkw-Aufkommen mit zum Teil großen Lkws. Sind diese Industriebetriebe (z.B. historisch bedingt) im Stadtgefüge platziert und von Wohngebieten umgeben, kann dies zu Beeinträchtigung der Stadtbevölkerung führen. Mischgebiete (gesunde Mischung zwischen Wohnen und Arbeiten) können nur dann für die BewohnerInnen attraktiv gestaltet werden, wenn geeignete Maßnahmen auch bezüglich des Verkehrs getätigt werden.

Potenzielle Lösungen

Fact-sheet Nr.	Lösungsansatz
L13	Flottenadaptierung (moderner, leiser, alternative Motoren etc.)
L15	(Variable) städtische Leitsysteme für den GüV
L20	Zufahrtsmanagement mit Gütesiegel für bestimmte Fahrzeuge und/oder beschränkte Zufahrt zu bestimmten Zeiten in bestimmte Stadtbereiche zu GüV-Hotspots
L25	Anpassung Verkehrsinfrastruktur (an Bedürfnisse des städtischen GüV)
L26	Spezifische Nutzungsbedingungen

Notizen zum Thema und zu den Lösungsansätzen



	<p>Smart Urban Logistics Kommunikationsprozess Themen - Factsheet T7 Lage von und Verkehrsaufkommen durch Speditionen/Frächter/Umschlagplätze</p>
<p>Erklärung und Kurzinformation</p>	
<p>Speditionen, Frächter und deren Umschlagsplätze sowie Bahnverladestellen und Terminals sind in vielen Fällen außerhalb der Wohngebiete loziert und stellen dann nur geringe Probleme für die Wohnbevölkerung dar. Wachsende Städte haben oder können in Zukunft an diese Güterverkehrsaufkommenspunkte heranwachsen. Damit sind bereits oder können zukünftig Konflikte entstehen, die im Sinne sowohl der Transportwirtschaft als auch der Bevölkerung zu lösen sind, um das Funktionieren der Stadt langfristig zu gewährleisten.</p>	
<p>Potenzielle Lösungen</p>	
<p>Fact-sheet Nr.</p>	<p>Lösungsansatz</p>
<p>L2</p>	<p>Errichtung (und kooperative Nutzung von) Distributions- und Umschlagseinrichtung</p>
<p>L10</p>	<p>Flächennutzungskonzept (gemeinschaftliche Nutzung vorhandener Flächen) (für Lager und/oder Umschlag/Distribution)</p>
<p>L13</p>	<p>Flottenadaptierung (moderner, leiser, alternative Motoren etc.)</p>
<p>L15</p>	<p>(Variable) städtische Leitsysteme für den GüV</p>
<p>Notizen zum Thema und zu den Lösungsansätzen</p>	



Smart Urban Logistics
Kommunikationsprozess
Themen - Factsheet T8

Ver- und Entsorgung von Wohn/Gewerbemischgebieten

Erklärung und Kurzinformation

Städtische Gebiete mit gemischten Nutzungsfunktionen, insbesondere zwischen Wohnen, Gewerbe und Handel, sind grundsätzlich attraktive Gebiete mit einer guten Versorgungsstruktur. Aktuelle Tendenzen der Raumplanung forcieren solche Mischgebiete, die nur dann für die BewohnerInnen attraktiv gestaltet werden können, wenn geeignete Maßnahmen auch bezüglich des Verkehrs getätigt werden.

Potenzielle Lösungen

Fact-sheet Nr.	Lösungsansatz
L1	Bündelung der Ziel- und/oder Quellverkehre (LDL-Kooperationen als Voraussetzung) samt kooperativer Tourenoptimierung
L2	Errichtung (und kooperative Nutzung von) Distributions- und Umschlagseinrichtung
L3	Sendungsübergabekonzepte B2B und B2C (Optimierung der Transport-Schnittstellen)
L7	Nutzung einer gemeinsamen Flotte (Shared fleet)
L8	Gemeinsame Informationsbereitstellung für beteiligte Akteure
L11	Gemeinschaftliche Mehrweg- und Pfandsysteme
L13	Flottenadaptierung (moderner, leiser, alternative Motoren etc.)
L15	(Variable) städtische Leitsysteme für den GüV
L16	Entwicklung und Einsatz angepasster Fahrzeuge und Transportbehälter oder Entladetechnologien für die städtische Distribution
L18	Neue online Anwendungen und Portale zur Verbindung von stationärem Handel und eCommerce
L19	Einsatz vorhandener Verkehrsträger für alternative Nutzung
L20	Zufahrtsmanagement mit Gütesiegel für bestimmte Fahrzeuge und/oder beschränkte Zufahrt zu bestimmten Zeiten in bestimmte Stadtbereiche zu GüV-Hotspots
L21	Zufahrtsbepreisung (örtlich, zeitlich, inhaltlich differenziert)
L24	Ausschreibung der kompletten Belieferung einer Stadtzone
Notizen zum Thema und zu den Lösungsansätzen	



Smart Urban Logistics
Kommunikationsprozess
Themen - Factsheet T9

Lokal hohes Aufkommen an Kleintransporten

Erklärung und Kurzinformation

Etliche Tendenzen die bereits stattfinden oder sich zukünftig abzeichnen (eCommerce in immer mehr Bereichen; Zunahme des Einsatzes von Geräten, die laufend serviciert werden müssen, wachsender Dienstleistungssektor und dessen Versorgung mit Office-Produkten etc.) führen zu einem erhöhten Aufkommen von Kleintransportern, das sich in manchen Stadtteilen aus unterschiedlichen Gründen stark konzentrieren und damit zu Konflikten mit der Bevölkerung führen kann.

Potenzielle Lösungen

Fact-sheet Nr.	Lösungsansatz
L1	Bündelung der Ziel- und/oder Quellverkehre (LDL-Kooperationen als Voraussetzung) samt kooperativer Tourenoptimierung
L2	Errichtung (und kooperative Nutzung von) Distributions- und Umschlagseinrichtung
L3	Sendungsübergabekonzepte B2B und B2C (Optimierung der Transport-Schnittstellen)
L5	Kooperative Ersatzteillogistik für Gewerbe und Services
L7	Nutzung einer gemeinsamen Flotte (Shared fleet)
L9	Flottenbereitstellung durch die Stadt
L14	Einsatz von (Lasten-)Fahrrädern für die Last-Mile-Distribution
L16	Entwicklung und Einsatz angepasster Fahrzeuge und Transportbehälter oder Entladetechnologien für die städtische Distribution
L18	Neue online Anwendungen und Portale zur Verbindung von stationärem Handel und eCommerce
L20	Zufahrtsmanagement mit Gütesiegel für bestimmte Fahrzeuge und/oder beschränkte Zufahrt zu bestimmten Zeiten in bestimmte Stadtbereiche zu GÜV-Hotspots
L21	Zufahrtsbepreisung (örtlich, zeitlich, inhaltlich differenziert)
L24	Ausschreibung der kompletten Belieferung einer Stadtzone

Notizen zum Thema und zu den Lösungsansätzen





Smart Urban Logistics
Kommunikationsprozess
Themen - Factsheet T10
Baustellenabwicklung

Erklärung und Kurzinformation

Die Ver- und Entsorgung von Baustellen ist immer mit Lkw-Aufkommen und zum Teil geräusch-intensiven Be- und Entladevorgängen verbunden. Sowohl Groß- als auch Kleinbaustellen werden so Verursacher von Konflikten mit AnwohnerInnen und anderen StraßennutzerInnen.
Eine bestmögliche Koordination, die das Aufkommen und die Dauer der Störung reduziert, gibt der Stadt die Möglichkeit, notwendige bzw. zugelassene Bautätigkeiten mit einer geringen Anzahl an Beschwerden und Konflikten abzuwickeln bzw. abwickeln zu lassen.

Potenzielle Lösungen

Fact-sheet Nr.	Lösungsansatz
L1	Bündelung der Ziel- und/oder Quellverkehre (LDL-Kooperationen als Voraussetzung) samt kooperativer Tourenoptimierung
L20	Zufahrtsmanagement mit Gütesiegel für bestimmte Fahrzeuge und/oder beschränkte Zufahrt zu bestimmten Zeiten in bestimmte Stadtbereiche zu GÜV-Hotspots
Notizen zum Thema und zu den Lösungsansätzen	

	<p>Smart Urban Logistics Kommunikationsprozess Themen - Factsheet T11 Ver-/Entsorgung der Bereiche Gesundheit und Gastronomie</p>	
	<p>Erklärung und Kurzinformation</p>	
<p>Die Ver- und Entsorgung von Spitäler und ähnlicher Einrichtungen (Kindergärten, Schulen, betreutes Wohnen u.ä.) sowie der Gastronomie wird derzeit kaum kombiniert, obwohl zum Teil ähnliche An- und Ablieferzeiten sowie ähnliche Anforderungen an die Transportbehälter bestehen. Konzepte, die diese Versorgung (und Entsorgung) zusammenführen, ermöglichen es, in Stadtzonen in welchen sich entsprechende Einrichtungen konzentrieren, den Güterverkehr (Lkw, Lieferwagen und Privatfahrzeuge mit Liefertätigkeit) und damit auch bestehende Konfliktpotenziale zu reduzieren.</p>		
<p>Potenzielle Lösungen</p>		
<p>Fact-sheet Nr.</p>	<p>Lösungsansatz</p>	
<p>L1</p>	<p>Bündelung der Ziel- und/oder Quellverkehre (LDL-Kooperationen als Voraussetzung) samt kooperativer Tourenoptimierung</p>	
<p>L4</p>	<p>Entsorgungslogistik (Abfall etc.)</p>	
<p>L6</p>	<p>Kooperative Versorgungslogistik Medizin (Ärzte, Spitäler, Apotheken)</p>	
<p>L7</p>	<p>Nutzung einer gemeinsamen Flotte (Shared fleet)</p>	
<p>L8</p>	<p>Gemeinsame Informationsbereitstellung für beteiligte Akteure</p>	
<p>L11</p>	<p>Gemeinschaftliche Mehrweg- und Pfandsysteme</p>	
<p>L14</p>	<p>Einsatz von (Lasten-)Fahrrädern für die Last-Mile-Distribution</p>	
<p>L15</p>	<p>(Variable) städtische Leitsysteme für den GÜV</p>	
<p>L24</p>	<p>Ausschreibung der kompletten Belieferung einer Stadtzone</p>	
<p>L27</p>	<p>Zeitlich gestaffelte bzw. von Fahrzeugtypen abhängige Mehrfach-Fahrstreifennutzung</p>	
<p>Notizen zum Thema und zu den Lösungsansätzen</p>	<div style="border: 1px solid black; height: 270px; width: 100%;"></div>	



Smart Urban Logistics
Kommunikationsprozess
Themen - Factsheet T12
Verkehrslenkung und Verkehrssteuerung

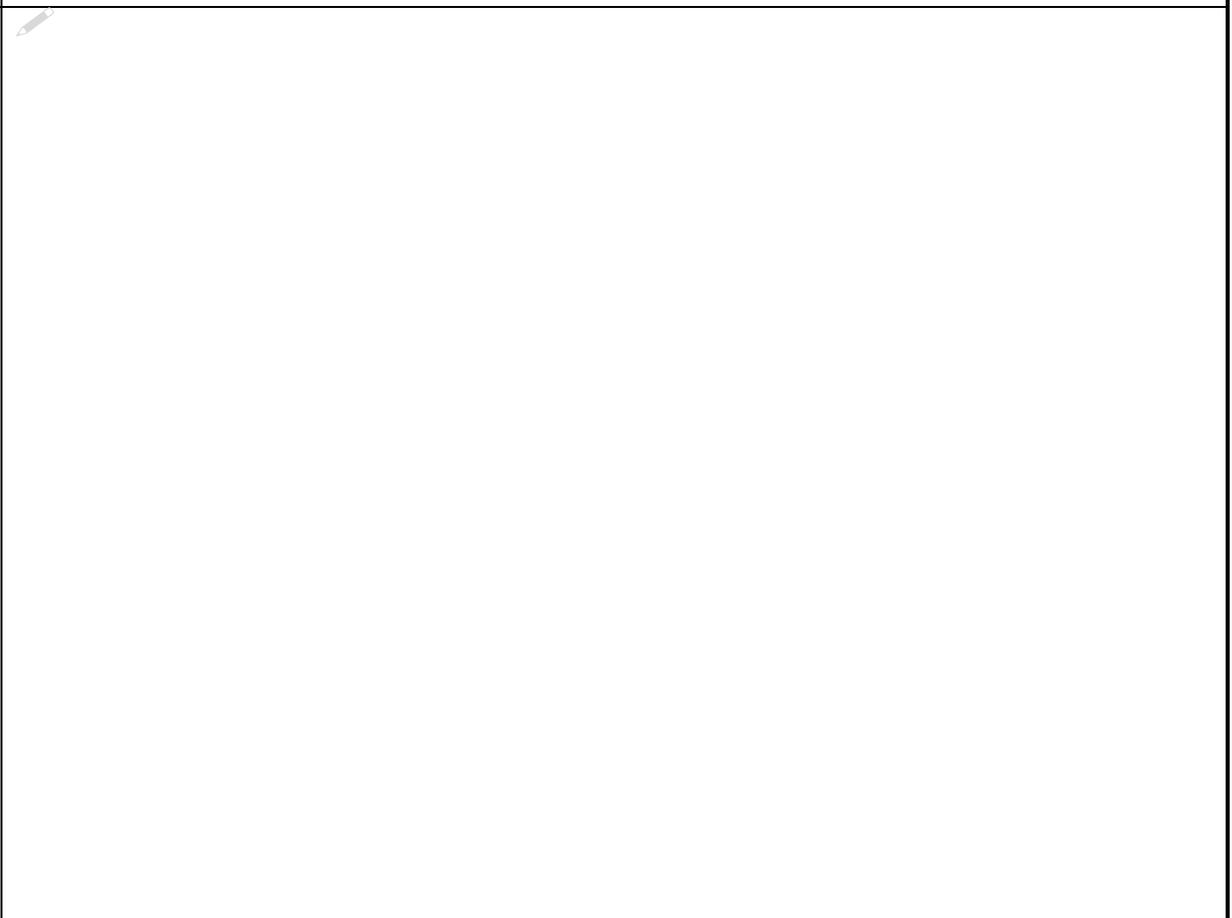
Erklärung und Kurzinformation

Ein Teil des (Güter)Verkehrsaufkommens in Städten entsteht durch suboptimale Information der Güterverkehrstreibenden (Ortsunkenntnis, falsches Routing, fehlende Lieferzoneninfo etc.). Unterschiedliche Lösungsansätze (sowohl straßen- als auch fahrzeugeitig) können einen wesentlichen Beitrag zur optimalen Abwicklung der ein- und ausfahrenden Fahrzeuge (aber auch der durchfahrenden Fahrzeuge) liefern. Dies bringt Vorteile für die Bevölkerung, die Transportwirtschaft und die verladende Wirtschaft.

Potenzielle Lösungen

Fact-sheet Nr.	Lösungsansatz
L8	Gemeinsame Informationsbereitstellung für beteiligte Akteure
L15	(Variable) städtische Leitsysteme für den GüV
L20	Zufahrtsmanagement mit Gütesiegel für bestimmte Fahrzeuge und/oder beschränkte Zufahrt zu bestimmten Zeiten in bestimmte Stadtbereiche zu GüV-Hotspots
L25	Anpassung Verkehrsinfrastruktur (an Bedürfnisse des städtischen GüV)

Notizen zum Thema und zu den Lösungsansätzen





Smart Urban Logistics
Kommunikationsprozess
Themen - Factsheet T13
Entsorgung von Abfällen und Reststoffen

Erklärung und Kurzinformation

Die Entsorgung umfasst neben der regelmäßigen Abfallentsorgung auch die private Zulieferung zu Bau- oder Wirtschaftshöfen und die Entsorgung dieser Höfe. Darüber hinaus gibt es spezifische Spezialthemen in der Entsorgung die zum Teil nicht in die bestehende Entsorgungslogistik integriert sind. Die optimierte Gestaltung sämtlicher Verkehre im Bereich Entsorgung kann sowohl zur Verbesserung der verkehrlichen Abläufe als auch zur Reduktion von Fahrten und Emissionen beitragen. Städte haben als Auftraggeber der meisten Entsorgungstransporte die Möglichkeit, gestaltend einzugreifen.

Potenzielle Lösungen

Fact-sheet Nr.	Lösungsansatz
L4	Entsorgungslogistik (Abfall etc.)
L9	Flottenbereitstellung durch die Stadt
L13	Flottenadaptierung (moderner, leiser, alternative Motoren etc.)
L19	Einsatz vorhandener Verkehrsträger für alternative Nutzung
L27	Zeitlich gestaffelte bzw. von Fahrzeugtypen abhängige Mehrfach-Fahrestreifennutzung

Notizen zum Thema und zu den Lösungsansätzen





Smart Urban Logistics
Kommunikationsprozess
Themen - Factsheet T14
Spezifische Lärmthemen
(Be-/Entladung, Rückfahrsignale etc.)

Erklärung und Kurzinformation

Zusätzliche Lärmemissionen durch den städtischen Güterverkehr (neben dem Verkehr an sich) beeinträchtigen die städtische Wohnbevölkerung. Zu nennen sind hier z.B. das Rückfahrsignal, die Lärm-erzeugung bei der Be- und Entladung und beim Heranbringen der Güter zum Lkw (Abrollgeräusche beim Rollen der Transportgefäße), Lärm der Kühlaggregate und laufende Motoren (z.B. Energiebedarf von Zusatzgeräten). Spezifische technologische Lösungen, die auch durch Vorgaben der Stadt Impulse erfahren können, tragen dazu bei, Konflikte in diesem Bereich zu reduzieren.

Potenzielle Lösungen

Fact-sheet Nr.	Lösungsansatz
L7	Nutzung einer gemeinsamen Flotte (Shared fleet)
L9	Flottenbereitstellung durch die Stadt
L13	Flottenadaptierung (moderner, leiser, alternative Motoren etc.)
L14	Einsatz von (Lasten-)Fahrrädern für die Last-Mile-Distribution
L16	Entwicklung und Einsatz angepasster Fahrzeuge und Transportbehälter oder Entladetechnologien für die städtische Distribution
L17	Nachtzulieferung mit besonders leisen Lkw und allen anderen Beladungskomponenten
L22	(Eingeschränkte) Lieferzonen (zeitlich, räumlich, inhaltlich) (gemanagte Lieferzonen)

Notizen zum Thema und zu den Lösungsansätzen





Smart Urban Logistics
Kommunikationsprozess
Themen - Factsheet T15
Infrastrukturelle Einschränkungen
(Be- und Entladen; Zu- und Abfahrten)

Erklärung und Kurzinformation

Historisch gewachsene Städte weisen in Teilbereichen stark eingeengte Straßenräume auf, die sowohl die Zufahrt als auch das Be- und Entladen in diesen Bereichen nur sehr eingeschränkt und nicht mit allen Fahrzeugtypen zulassen. Weitere Infrastruktureinschränkungen können fehlende Flächen auf dem Gelände der zu versorgenden Unternehmen sein (führt zur Auslagerung von Aktivitäten in den öffentlichen Raum). Der steigende Wert von städtischen Flächen bewirkt den Abbau von (unproduktiven) Lagerflächen.

Potenzielle Lösungen

Fact-sheet Nr.	Lösungsansatz
L3	Sendungsübergabekonzepte B2B und B2C (Optimierung der Transport-Schnittstellen)
L10	Flächennutzungskonzept (gemeinschaftliche Nutzung vorhandener Flächen) (für Lager und/oder Umschlag/Distribution)
L15	(Variable) städtische Leitsysteme für den GüV
L16	Entwicklung und Einsatz angepasster Fahrzeuge und Transportbehälter oder Entladetechnologien für die städtische Distribution
L17	Nachtzulieferung mit besonders leisen Lkw und allen anderen Beladungskomponenten
L18	Neue online Anwendungen und Portale zur Verbindung von stationärem Handel und eCommerce
L20	Zufahrtsmanagement mit Gütesiegel für bestimmte Fahrzeuge und/oder beschränkte Zufahrt zu bestimmten Zeiten in bestimmte Stadtbereiche zu GüV-Hotspots
L21	Zufahrtsbepreisung (örtlich, zeitlich, inhaltlich differenziert)
L25	Anpassung Verkehrsinfrastruktur (an Bedürfnisse des städtischen GüV)
L27	Zeitlich gestaffelte bzw. von Fahrzeugtypen abhängige Mehrfach-Fahrstreifennutzung

Notizen zum Thema und zu den Lösungsansätzen





Smart Urban Logistics
Kommunikationsprozess
Themen - Factsheet T16
Ungeeignete Fahrzeuge im Einsatz

Erklärung und Kurzinformation

Unter anderem der Verzicht auf einen zusätzlichen Umschlag bewirkt den Einsatz von Lkws, die auch im Fernverkehr eingesetzt werden. Diese zu langen, schweren Fahrzeuge stellen vor allem in engen Städten Fremdkörper dar und verursachen entsprechende Verkehrsprobleme. Im Nahverkehr wiederum werden zum Teil ältere Fahrzeuge verwendet, die hinsichtlich ihrer Lärm- und Schadstoffemissionen nicht für den Einsatz im urbanen Raum geeignet sind.

Potenzielle Lösungen

Fact-sheet Nr.	Lösungsansatz
L1	Bündelung der Ziel- und/oder Quellverkehre (LDL-Kooperationen als Voraussetzung) samt kooperativer Tourenoptimierung
L2	Errichtung (und kooperative Nutzung von) Distributions- und Umschlagseinrichtung
L7	Nutzung einer gemeinsamen Flotte (Shared fleet)
L15	(Variable) städtische Leitsysteme für den GüV
L18	Neue online Anwendungen und Portale zur Verbindung von stationärem Handel und eCommerce
L20	Zufahrtsmanagement mit Gütesiegel für bestimmte Fahrzeuge und/oder beschränkte Zufahrt zu bestimmten Zeiten in bestimmte Stadtbereiche zu GüV-Hotspots
L21	Zufahrtsbepreisung (örtlich, zeitlich, inhaltlich differenziert)

Notizen zum Thema und zu den Lösungsansätzen

Smart Urban Logistics Kommunikationsprozess			
Name der Stadt:			
Potenziell relevante Stakeholder			
Stakeholder		Themenrelevante Institutionen/Unternehmen/Personen	
Verwaltung und Politik	Stadtverwaltung, Abteilung Wirtschaft		
	Stadtverwaltung, Abt. Verkehr		
	Stadtverwaltung, Abt. Stadtplanung		
	Stadtverwaltung, Abt. Energie/Klima		
	öffentliche oder stadtnahe Organisation		
	Politische Stadtvertretung: Stadtrat, Ausschuss o.ä.		
	Umland(gemeinden) bei gemeindeübergreifenden Kooperationen oder Projektwirkungen		
Verladende Wirtschaft	Industrie und produzierendes Gewerbe	LogistikvertreterInnen einzelner Großunternehmen	
	Handelsketten, Großhandel		
	Einzelhandel, Kleingewerbe	VertreterInnen von Handelsvereinigung, EKZ, Innung, Fremdenverkehrsverband o.ä. (keine einzelnen Unternehmen)	
	Gastronomie, Tourismus		
	Dienstleistungen		
Logistikdienstleister	Transportunternehmen, Speditionen	entweder VertreterInnen großer Betriebe/ Umschlagseinrichtungen oder Logistiker/ VerteterInnen einer Logistikvereinigung	
	Lager-, Umschlagsbetriebe		
	Post-, Paketdienste		
Sonstige Betriebe	Bauunternehmen	entweder VertreterInnen großer Betriebe oder VertreterInnen von Innung, Krankenanstaltenverbund o.ä.	
	Entsorgung		
	Krankenhaus		
Interessensvertretung und Zivilgesellschaft	Wirtschaftskammer		
	Arbeiterkammer		
	KonsumentInnenvertretung		
	lokale BürgerInneninitiativen		
Coaching - und Projektbegleitung			
Beratungsunternehmen (Logistikberatung, Projektmanagement, Verkehrsplanung, IT-Lösungen etc.)			
Forschungseinrichtungen			
Sonstige			

Umweltanalyse / Stakeholder-Analyse

1. Einführung

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

- a. Ermittlung und Visualisierung der wichtigsten AkteurInnengruppen, die bei der Entwicklung und Umsetzung des Projektes eine Rolle spielen können.
- b. Früherkennung von förderlichen und hinderlichen Faktoren für die Projektentwicklung und für die Projektumsetzung.
- c. Hilfe bei der Auswahl von Personen und Interessengruppen, die bei der Projektentwicklung eingebunden werden sollten.
- d. Festlegung in welcher Form mit den relevanten UmweltakteurInnen kommuniziert werden soll.

2. Fragen

Folgende Fragen sind hilfreich:

- a. Was sind bzw. wer bildet die relevanten Umwelten für das Vorhaben: welche Personen / Gruppen / Institutionen
- b. Welche Umwelten können hilfreich/förderlich sein und warum?
- c. Welche Umwelten können hinderlich sein und warum?
- d. Wie wichtig ist das Vorhaben für die einzelnen Umwelten in sachlicher und/oder emotionaler Hinsicht?
- e. Wie groß sind die Einflussmöglichkeiten der einzelnen Umwelten auf das Vorhaben?
- f. Wie soll/kann mit den einzelnen Umwelten zum gegebenen Zeitpunkt kommuniziert werden?
- g. Damit das Vorhaben erfolgreich werden kann:
 - Worauf muss unbedingt geachtet werden?
 - Was darf auf keinen Fall passieren?

3. Darstellungsformen

Die Umwelten des Projektes können grafisch und tabellarisch dargestellt werden.

Grafische Darstellungsform: Beispiel Belieferung Fußgängerzone



Mit Farben und Symbolen können die Umwelten bewertet werden:

z. B.

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

Tabellarische Darstellungsform:

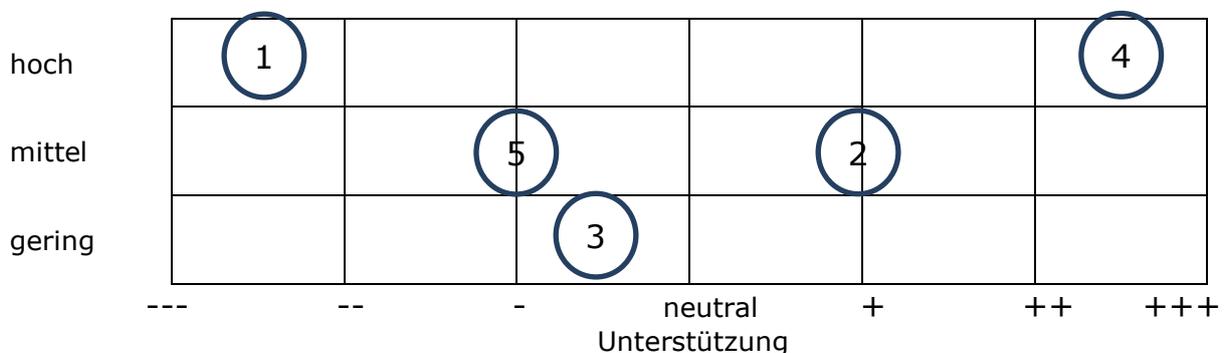
Umwelt, Personen, Gruppen	Qualität der Beziehung + / + - / -	Bedeutung, Macht 1...5 (hoch)	Erwartungen, Befürchtungen der Umwelt	Mögliche Reaktionen der Umwelten	Strategien Maßnahmen

4. Stakeholder-Analyse

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

- a. unterstützen sollen (EntscheidungsträgerInnen, Stimmung, Beteiligung)
- b. unterstützen wollen

Einfluss/Unterstützungsmatrix der Stakeholdergruppen 1 - 5:



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

Stakeholder	Maßnahmen

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

Sehr geehrte(r) Frau/Herr,

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

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

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

am

in

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

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

Mit freundlichen Grüßen

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

Smart Urban Logistics Kommunikationsprozess Name der Stadt: Ergebnisse der Startsituation Themenauswahl, zu involvierende Stakeholder, Workshop-Termin		
Prozessstart:	✎	
Prozessverantwortlicher:	✎	
Anwesende Personen	Person	Funktion
	✎	✎
	✎	✎
	✎	✎
	✎	✎
	✎	✎
ausgewähltes Thema:	✎	
Themen- beschreibung	✎ allgemeine Beschreibung (aus dem Factsheet zu übernehmen)	
Hintergrund und Intention der Stadt	Aktuelle Situation	✎
	Motivation	✎
	Ziele (z.B. Fahrtenreduktion, Erhöhung Transport- zuverlässigkeit, Reduktion Transportkosten etc.)	✎

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

5.2. Unterlagen für den Stakeholder-Workshop

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

Smart Urban Logistics

Name der Stadt:

Stakeholder-Workshop

Zeit:

Ort:

Workshop-Programm

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

Ort, Datum

 Smart Urban Logistics Kommunikationsprozess Lösungsansatz L1 Bündelung der Ziel- und/oder Quellverkehre (LDL-Kooperationen als Voraussetzung) samt kooperativer Tourenoptimierung		
Beschreibung		
Ein LDL übernimmt alle Fahrten aus einem eingegrenzten Quell- oder Zielgebiet, übergibt jedoch seine Fahrten in die anderen Gebiete an jeweils andere LDL, die diese Gebiete jeweils beliefern. Somit werden mehrere Gebiete abgegrenzt und einzelnen LDL zugewiesen. Damit einhergehend werden die konsolidierten Waren mittels geeigneten IT- und prozessunterstützten Tourenoptimierungstools optimiert verteilt. Dazu ist eine Kooperation der LDL zwecks Konsolidierung (Zusammenführen) der Waren erforderlich.		
Best Practice		
WAS		WO
BP1	Lieferbox für KundInneneinkäufe im Einzelhandel: Packstation, Lastenradtransport + Sozialprojekt	Salzburg (AT)
BP7	Projektbezogene Baustellenkonsolidierung für Ver- und Entsorgung	London (GB)
BP8	Vorgelagertes Sammel- und Verteilzentrum für Einkaufscenter mit 350 Shops	Bristol (GB)
BP9	Sammel- und Verteilzentrum im Zentrum: emissionsarme Flotte, Zufahrtsbeschränkungen + Minimalauslastung	Parma (IT)
BP10	Sammel- und Verteilzentrum am Stadtrand: inkl. 2 Elektrofahrzeugen + Auflagen für Zufahrt	Lucca (IT)
BP11	Sammel- und Verteilzentrum für Geschäfte und Privathaushalte: CNG Fahrzeuge + neuer Logistikdienstleister	Yokohama (JP)
BP12	Sammel- und Verteilzentrum für Stadtzentrum: CNG Fahrzeug-Flotte für letzte Meile + Zufahrtsbeschränkung für andere Fahrzeuge	Padua (IT)
BP13	Urban Logistics Space: Depot in Parkhaus, Lastenrad, Flottenbereitstellung, Fahrzeugbau + Sozialprojekt	Paris Saint Germain, Neuilly-Sur-Seine (FR)
BP14	Konsolidierung in mehreren Städten für Essenstransporte zu Schulen und Kindergarten	Borlänge (SE)
BP15	Onlineplattform für stationären Handel in einer Stadt mit taggleicher Lieferung	Salzburg, Wien (AT); Frankfurt, Hamburg (DE)
BP16	Lieferservice mit taggleicher Lieferung für stationäre Geschäfte mit Onlineshop	18 Städte (DE)
BP19	Gesamtheitlicher Ansatz bestehend aus: Lieferkettenplanung, Konsolidierung + Einsatz alternativer Fahrzeuge	Paris (FR)
BP20	Lastenradlieferdienst: Konsolidierung, Kombination mit Bahn, taggleiche Lieferung, Kontraktlogistik, Werbung	Cambridge (GB)
BP21	Fahrzeugkonzept für letzte Meile mit Zutritt zur Fußgängerzone (Auto + Anhänger) und Sammel- und Verteilzentrum	Utrecht (NL)
BP23	CO2-freies Fahrzeugkonzept für Postzustellung in gesamter Stadt: 141 Fahrzeuge (Kangoo, Daily, Vito und Eigenentwicklung)	Bonn (DE)
BP34	Gesamtkonzept für Elektromobilität: Elektrofahrzeuge + Ladeinfrastruktur + Sammel- und Verteilzentrum	LaRoche (FR)
BP37	Kooperation Verloader und Transporteure: Sammel- und Verteilzentrum durch Stadt betrieben + Umlandversorgung	Thun (CH)



Smart Urban Logistics
Kommunikationsprozess
Lösungsansatz L2

Errichtung und kooperative Nutzung von Distributions- und Umschlagseinrichtung (Bündelung zu liefer- und empfangerreinen Sendungen)

Beschreibung

Infrastruktur, die die Bündelung von liefer- und empfangerreinen Sendungen sowie den Umschlag auf stadtgeeignete Fahrzeuge räumlich und technisch ermöglicht. Dies können städtische Verteilerzentren, städtische Umschlagspunkte aber auch kleine oder temporäre Einrichtungen in Parkhäusern oder ähnliches sein.

Best Practice

WAS		WO
BP4	Ortsvariables Mini-Logistikcenter mit CO2-freier letzter Meile/400 Meter direkt in Stadt	Bordeaux (FR)
BP7	Projektbezogene Baustellenkonsolidierung für Ver- und Entsorgung	London (GB)
BP8	Vorgelagertes Sammel- und Verteilzentrum für Einkaufscenter mit 350 Shops	Bristol (GB)
BP9	Sammel- und Verteilzentrum im Zentrum: emissionsarme Flotte, Zufahrtsbeschränkungen + Minimalauslastung	Parma (IT)
BP10	Sammel- und Verteilzentrum am Stadtrand: inkl. 2 Elektrofahrzeugen + Auflagen für Zufahrt	Lucca (IT)
BP11	Sammel- und Verteilzentrum für Geschäfte und Privathaushalte : CNG Fahrzeuge + neuer Logistikdienstleister	Yokohama (JP)
BP12	Sammel- und Verteilzentrum für Stadtzentrum: CNG Fahrzeug-Flotte für letzte Meile + Zufahrtsbeschränkung für andere Fahrzeuge	Padua (IT)
BP18	Sammel- und Verteilzentrum in mehreren Städten nach gleichem Modell: Transport mit Lastenrädern	9 Städte (NL)
BP19	Gesamtheitlicher Ansatz bestehend aus: Lieferkettenplanung, Konsolidierung + Einsatz alternativer Fahrzeuge	Paris (FR)
BP21	Fahrzeugkonzept für letzte Meile mit Zutritt zur Fußgängerzone (Auto + Anhänger) und Sammel- und Verteilzentrum	Utrecht (NL)
BP33	Transportmittel mit Kofferaufbau, das durch Person gezogen wird: Einsatz auf Gehsteig + Fußgängerzone	Paris (FR)
BP34	Gesamtkonzept für Elektromobilität: Elektrofahrzeuge + Ladeinfrastruktur + Sammel- und Verteilzentrum	LaRochelle (FR)
BP37	Kooperation Verlagerer und Transporteure: Sammel- und Verteilzentrum durch Stadt betrieben + Umlandversorgung	Thun (CH)



Smart Urban Logistics
Kommunikationsprozess
Lösungsansatz L3

Sendungsübergabekonzepte B2B und B2C

Beschreibung

Verbesserte Organisation der Übergabe von bestellten Waren (sowohl an kommerzielle als auch an private Empfänger) zur Reduktion des Platzbedarfs und der Fahrtenanzahl (nicht erfolgreiche Lieferversuche), vor allem für Stückgut und Pakete.

Beispiele sind Boxensysteme aber auch die Nutzung von verfügbaren Flächen in der Nähe der potenziellen Empfänger (z.B. freistehende Flächen in Passagen bei U-Bahnen oder in Bahnhöfen).

Best Practice

	WAS	WO
BP1	Lieferbox für KundInneneinkäufe im Einzelhandel: Packstation, Lastenradtransport + Sozialprojekt	Salzburg (AT)
BP2	Lieferservice B2B mit Nachtsprung für Service-Techniker mit Übergabeboxen	Paris (FR)
BP3	Betreiberunabhängige modulare Übergabeboxen für Konsolidierung und Umschlag + Lastenrad für letzte Meile	Berlin (DE)
BP5	Übergabeboxen für Paketsendungen B2C in leerstehenden Geschäften (bspw. U-Bahn-Shops) mit Zutrittskontrolle	Paris (FR)
BP6	Übergabeboxen für Post & Paket B2C im öffentlichen Raum	Dortmund (DE)
BP19	Gesamtheitlicher Ansatz bestehend aus: Lieferkettenplanung, Konsolidierung + Einsatz alternativer Fahrzeuge	Paris (FR)
BP20	Lastenradlieferdienst: Konsolidierung, Kombination mit Bahn, taggleiche Lieferung, Kontraktlogistik, Werbung	Cambridge (GB)
BP23	CO2-freies Fahrzeugkonzept für Postzustellung in gesamter Stadt: 141 Fahrzeuge (Kangoo, Daily, Vito und Eigenentwicklung)	Bonn (DE)



Smart Urban Logistics
Kommunikationsprozess
Lösungsansatz L4

Entsorgungslogistik Abfälle und Reststoffe

Beschreibung

Verbesserte Organisation der städtischen Entsorgung von zu transportierenden (auch recyclingfähigen) Abfällen (von Betrieben, privaten Haushalten, Bauhöfen etc.) kann insbesondere auf speziellen Abfall, der noch nicht durch bereits ausgereifte Sammelsysteme eingeholt, bzw. Abfall, der noch verstärkt in Eigenregie abtransportiert wird, ausgerichtet sein (z.B. Sperrmüll, private Problemstoffe).

Best Practice

WAS		WO
BP7	Projektbezogene Baustellenkonsolidierung für Ver- und Entsorgung	London (GB)
BP31	Sperrmülltransport/-sammlung mit Straßenbahn	Zürich (CH)



Smart Urban Logistics
Kommunikationsprozess
Lösungsansatz L5

Kooperative Ersatzteillogistik für Gewerbe und Services

Beschreibung

Ersatzteile für Reparaturwerkstätten, Montageteams etc. werden oftmals auf kurzfristige Bestellung mit Einzelfahrten ausgeliefert. Zusammenarbeit zwischen Gewerbeunternehmen (Infoaustausch), Logistikdienstleistern und den Lieferanten (vorausschauende Bestellplanung auch für Ersatzteile) unter Einbeziehung sämtlicher Logistikkomponenten (inklusive temporärer Lagerung).

Best Practice

WAS

WO

BP2

Lieferservice B2B mit Nachsprung für Service-Techniker mit Übergabeboxen

Paris (FR)



Smart Urban Logistics
Kommunikationsprozess

Lösungsansatz L6

Kooperative Versorgungslogistik (Ärzte, Spitäler, Apotheken, Schulen, Kindergärten, Sozialeinrichtungen, Altenheime, Gastronomie)

Beschreibung

Hauptsächlich Medikamente und ähnliche z.T. schwer planbare Ad-hoc-Lieferungen. Zusammenarbeit zwischen den Lieferanten, den Bestellern (medizinische Einrichtungen) und den LDL zur Optimierung dieser Transporte vor allem unter Einbeziehung der Ad-hoc-Transporte unter Berücksichtigung der relevanten Transportrahmenbedingungen (Kühlung, Ablaufdatum etc.).

Best Practice

WAS		WO
BP14	Konsolidierung in mehreren Städten für Essenstransporte zu Schulen und Kindergarten	Borlänge (SE)
BP39	Bereitstellung, Verteilung, Transport und Weiterverwertung von Rest- bzw. Überschussmengen Lebensmittel	Wien (AT)
BP40	Lebensmittelversorgung armutsbetroffener Menschen durch Freiwillige	Wien (AT)



Smart Urban Logistics
Kommunikationsprozess
Lösungsansätze L7

**Nutzung einer gemeinsamen Flotte (Shared Fleet) durch mehrere LDL
insbesondere auch mit E-Fahrzeugen**

Beschreibung

Sharing-Modelle für Güterfahrzeuge (konventionell oder mit alternativen Antrieben), von unterschiedlichen NutzerInnen, die in der Stadt Güterverkehr abwickeln. Potenzielle NutzerInnen sind z.B. Gewerbetreibende, die Güterfahrzeuge nur unregelmäßig benötigen. Die hohen Kosten, vor allem von alternativen Fahrzeugen, können durch bestmögliche Ausnutzung der Fahrzeuge reduziert werden.

Best Practice

WAS

WO

BP10

Sammel- und Verteilzentrum am Stadtrand: inkl. 2 Elektrofahrzeugen +
Auflagen für Zufahrt

Lucca (IT)



Smart Urban Logistics
Kommunikationsprozess
Lösungsansätze L8

Gemeinsame Informationsbereitstellung für beteiligte Akteure

Beschreibung

Die relevanten Akteure stellen sämtliche Informationen, die den Güterverkehr betreffen, den jeweils anderen Akteuren zur Verfügung. Dies erhöht die Planungssicherheit und ist Basis für viele weitere Lösungsansätze (Transportbündelung, städtisches Leitsystem, etc.). Informationen von Verladern (was ist wann wohin zu transportieren), Logistikdienstleister (Transportangebot) und Verwaltung (Einschränkungen, Verkehrsinformationen etc.) sind relevant.

Best Practice

	WAS	WO
BP15	Onlineplattform für stationären Handel in einer Stadt mit taggleicher Lieferung	Salzburg, Wien (AT); Frankfurt, Hamburg, Stuttgart (DE)
BP16	Lieferservice mit taggleicher Lieferung für stationäre Geschäfte mit Onlineshop	18 Städte (DE)
BP38	CO2-freie Getränkelilieferung mit 18t E-Lkw: Optimierung über Lieferkette, KundInneneinbindung + Zertifikate	Rheinfelden (CH)



Smart Urban Logistics
Kommunikationsprozess
Lösungsansätze L9

Flottenbereitstellung durch die Stadt

Beschreibung

Der komplette Güterverkehr in der Stadt wird ausschließlich mit Fahrzeugen, die den Unternehmen von der Stadt zur Verfügung gestellt werden und die den spezifischen Anforderungen der Stadt (an die Fahrzeuggröße, die Antriebsart etc.) entsprechen, durchgeführt. Für die Benutzung ist eine Gebühr zu entrichten, die so ausgerichtet ist, dass eine effiziente Nutzung gewährleistet wird. Eine effiziente Nutzung ist für alle Beteiligten nur möglich, wenn entsprechende Nutzungskooperationen eingegangen werden.

Best Practice

	WAS	WO
BP8	Vorgelagertes Sammel- und Verteilzentrum für Einkaufszentrum mit 350 Shops	Bristol (GB)
BP9	Sammel- und Verteilzentrum im Zentrum: emissionsarme Flotte, Zufahrtsbeschränkungen + Minimalauslastung	Parma (IT)
BP10	Sammel- und Verteilzentrum am Stadtrand: inkl. 2 Elektrofahrzeugen + Auflagen für Zufahrt	Lucca (IT)
BP12	Sammel- und Verteilzentrum für Stadtzentrum: CNG Fahrzeug-Flotte für letzte Meile + Zufahrtsbeschränkung für andere Fahrzeuge	Padua (IT)
BP34	Gesamtkonzept für Elektromobilität: Elektrofahrzeuge + Ladeinfrastruktur + Sammel- und Verteilzentrum	LaRochelle (FR)
BP36	Bereitstellung einer Elektrofahrzeug-Flotte für Private und Unternehmen durch Stadt	Emilia (IT)
BP37	Kooperation Verladener und Transporter: Sammel- und Verteilzentrum durch Stadt betrieben + Umlandversorgung	Thun (CH)



Smart Urban Logistics
Kommunikationsprozess
Lösungsansätze L10

**Flächennutzungskonzept (gemeinschaftliche Nutzung vorhandener Flächen)
(für Lager und/oder Umschlag/Distribution)**

Beschreibung

In der Stadt verfügbare (temporär) ungenutzte Flächen werden für unterschiedliche logistikrelevante Zwecke wie Umschlag, Lagerung oder Übergabestellen (vor allem für B2C) genutzt. Die Art der Nutzung wechselt in Abhängigkeit des Bedarfs. Die Steuerung der Nutzung kann mittels geeigneter IT-Komponenten unterstützt werden. Die Nutzungsoptimierung kann am besten erfolgen, wenn ausreichend Informationen von den unterschiedlichen Akteuren bereitstehen und in die Nutzungsplanung mit einbezogen werden können.

Best Practice

WAS		WO
BP4	Ortsvariables Mini-Logistikcenter mit CO2-freier letzter Meile/400 Meter direkt in Stadt	Bordeaux (FR)
BP5	Übergabeböden für Paketsendungen B2C in leerstehenden Geschäften (bspw. U-Bahn-Shops) mit Zutrittskontrolle	Paris (FR)
BP13	Urban Logistics Space: Depot in Parkhaus, Lastenrad, Flottenbereitstellung, Fahrzeugbau + Sozialprojekt	Paris Saint Germain, Louvre, Neuilly-Sur-Seine (FR)



Smart Urban Logistics
Kommunikationsprozess
Lösungsansätze L11

Gemeinschaftliche Mehrweg- und Pfandsysteme

Beschreibung

Entsprechende Mehrweg- und Pfandsysteme für Transportbehälter und Verpackungen, die nach Anlieferung zu Retourgütern werden, können komplexe Retourfahrten reduzieren, da nicht darauf geachtet werden muss, wohin welche Transportbehälter zu retournieren sind und damit das Bündeln und die Tourenoptimierung vereinfacht und effizienter gestaltet werden können. Kreislaufsysteme von Transportbehältern und wiederverwertbaren Verpackungen können entstehen.

Best Practice

WAS

WO

Kein Best Practice verfügbar



Smart Urban Logistics
Kommunikationsprozess
Lösungsansätze L12

Kooperative EKZ-Logistik (gesteuert durch EKZ-Betreiber)

Beschreibung

Unternehmen in Einkaufszentren werden zumeist von unterschiedlichen Logistikdienstleistern unabgestimmt versorgt. EKZs verfügen jedoch über eine zentrale Organisation (EKZ-Betreiber). Dies kann genutzt werden, um die Versorgung der Unternehmen im EKZ zu bündeln und so die Zulieferung (und auch die Entsorgung) konsolidiert abzuwickeln. Da EKZs zu einem wichtigen Teil von Filialisten belegt sind, liegt die Herausforderung im Aufbau der notwendigen Kooperation.

Best Practice

	WAS	WO
BP8	Vorgelagertes Sammel- und Verteilzentrum für Einkaufscenter mit 350 Shops	Bristol (GB)



Smart Urban Logistics
Kommunikationsprozess
Lösungsansätze L13

Flottenadaptierung (moderner, leiser, alternative Motoren etc.)

Beschreibung

Eine Flottenadaptierung kann in städtischen Fuhrparks (inklusive ausgelagerten städtischen Unternehmen), bei in der Stadt angesiedelten Transportunternehmen und werkverkehrstreibenden Unternehmen der Stadt, umgesetzt werden. Dies kann auf Eigeninitiative und/oder gekoppelt mit entsprechenden Förderungen erzwungen und/oder durch entsprechende Zufahrtsbeschränkungen erfolgen.

Best Practice

	WAS	WO
BP8	Vorgelagertes Sammel- und Verteilzentrum für Einkaufscenter mit 350 Shops	Bristol (GB)
BP9	Sammel- und Verteilzentrum im Zentrum: emissionsarme Flotte, Zufahrtsbeschränkungen + Minimalauslastung	Parma (IT)
BP10	Sammel- und Verteilzentrum am Stadtrand: inkl. 2 Elektrofahrzeugen + Auflagen für Zufahrt	Lucca (IT)
BP11	Sammel- und Verteilzentrum für Geschäfte und Privathaushalte : CNG Fahrzeuge + neuer Logistikdienstleister	Yokohama (JP)
BP12	Sammel- und Verteilzentrum für Stadtzentrum: CNG Fahrzeug-Flotte für letzte Meile + Zufahrtsbeschränkung für andere Fahrzeuge	Padua (IT)
BP18	Sammel- und Verteilzentrum in mehreren Städten nach gleichem Modell: Transport mit Lastenrädern	9 Städte (NL)
BP19	Gesamtheitlicher Ansatz bestehend aus: Lieferkettenplanung, Konsolidierung + Einsatz alternativer Fahrzeuge	Paris (FR)
BP23	CO2-freies Fahrzeugkonzept für Postzustellung in gesamter Stadt: 141 Fahrzeuge (Kangoo, Daily, Vito und Eigenentwicklung)	Bonn (DE)
BP24	Freiwilliges Zertifizierungssystem für Frächter, die ins Zentrum fahren: Fokus auf Sicherheit, Gesetzkonformität und Umwelt	London (GB)
BP28	Programm zur Entwicklung geräuscharmer Verfahren (<60dB) mit Zertifizierung für Warenauslieferung außerhalb der normalen Geschäftszeiten	Landesweit (NL)
BP33	Transportmittel mit Kofferaufbau, das durch Person gezogen wird: Einsatz auf Gehsteig + Fußgängerzone	Paris (FR)
BP34	Gesamtkonzept für Elektromobilität: Elektrofahrzeuge + Ladeinfrastruktur + Sammel- und Verteilzentrum	LaRoche (FR)
BP36	Bereitstellung einer Elektrofahrzeug-Flotte für Private und Unternehmen durch Stadt	Emilia (IT)
BP38	CO2-freie Getränkelieferung mit 18t E-Lkw: Optimierung über Lieferkette, KundInneneinbindung + Zertifikate	Rheinfelden (CH)
BP39	Bereitstellung, Verteilung, Transport und Weiterverwertung von Rest- bzw. Überschussmengen Lebensmittel	Wien (AT)

 <p>Smart Urban Logistics Kommunikationsprozess Lösungsansätze L14 Einsatz von (Lasten-)Fahrrädern für die Last-Mile-Distribution</p>	
Beschreibung	
Nutzung von Fahrrädern und Lastenfahrrädern zur Distribution der Güter in der (Innen)Stadt. Die Fahrzeuge berücksichtigen den beengten städtischen Raum, die kleinteiligere Warenstruktur etc. Da ein zusätzlicher Umschlag notwendig ist, muss die Abwicklung der letzten Meile mit den Rädern so effizient abgewickelt werden, dass sich deutliche Zeitliche Vorteile für die Lieferanten ergeben, die die Mehrkosten durch den Umschlag wettmachen.	
Best Practice	
WAS	WO
BP1 Lieferbox für KundInneneinkäufe im Einzelhandel: Packstation, Lastenradtransport + Sozialprojekt	Salzburg (AT)
BP3 Betreiberunabhängige modulare Übergabeböden für Konsolidierung und Umschlag + Lastenrad für letzte Meile	Berlin (DE)
BP13 Urban Logistics Space: Depot in Parkhaus, Lastenrad, Flottenbereitstellung, Fahrzeugbau + Sozialprojekt	Paris Saint Germain, Louvre, Neuilly-Sur-Seine (FR)
BP16 Lieferservice mit taggleicher Lieferung für stationäre Geschäfte mit Onlineshop	18 Städte (DE)
BP17 Lebensmittel-Hauszustellung mit dem Lastenrad	Wien (AT)
BP18 Sammel- und Verteilzentrum in mehreren Städten nach gleichem Modell: Transport mit Lastenrädern	9 Städte (NL)
BP19 Gesamtheitlicher Ansatz bestehend aus: Lieferkettenplanung, Konsolidierung + Einsatz alternativer Fahrzeuge	Paris (FR)
BP20 Lastenradlieferdienst: Konsolidierung, Kombination mit Bahn, taggleiche Lieferung, Kontraktlogistik, Werbung	Cambridge (GB)
BP22 Multimodales Transportangebot von Möbelhändler für letzte Meile der KundInnen	Hamburg (DE)
BP23 CO2-freies Fahrzeugkonzept für Postzustellung in gesamter Stadt: 141 Fahrzeuge (Kangoo, Daily, Vito und Eigenentwicklung)	Bonn (DE)
BP32 Innerstädtische Versorgung mit Boot und Lastenrad	Amsterdam, Utrecht (NL)
BP35 Städtischer Reinigungsdienst mit Lastenrad	Graz (AT)
BP39 Bereitstellung, Verteilung, Transport und Weiterverwertung von Rest- bzw. Überschussmengen Lebensmittel	Wien (ST)



Smart Urban Logistics
Kommunikationsprozess
Lösungsansätze L15

(Variable) städtische Leitsysteme für den Güterverkehr

Beschreibung

Städtische Güterverkehrs-Hotspots (hochfrequente An- und Ablieferungen) können beliebig angefahren werden oder jene Routen nutzen, die in der Stadt präferiert werden und an welchen das städtische Verkehrssystem und die Bevölkerung so gering wie möglich belastet werden. Entsprechende Leitsysteme können sehr vielfältig und unterschiedlicher technologischer Ausprägung sein: einfache Routenbeschilderung zu den Hotspots, variable Verkehrszeichen, Fahrwegsteuerung, Verkehrsflusssteuerung, Navigationssysteme etc.

Best Practice

WAS		WO
BP29	Navigation/Routenplanung für Lastenradtransporte	Kopenhagen (DK)
BP30	Kennzeichnung geeigneter Verkehrswege für Güterverkehr: Straßenmarkierung, Hinweisschilder und GPS Files	Tallinn (EE)



Smart Urban Logistics
Kommunikationsprozess
Lösungsansätze L16

**Entwicklung und Einsatz angepasster Fahrzeuge und Transportbehälter
oder Entladetechnologien für die städtische Distribution**

Beschreibung

Die Entwicklung neuer Fahrzeug-, Behälter- und Entladetechnologien, ergänzend zu bereits bestehenden Technologien, wird zukünftig verstärkt durch Anforderungen aus der Praxis initiiert werden. Spezialentwicklungen können die spezifischen Problemstellungen und Begebenheiten in den Städten zielgerichtet adressieren (z.B. speziell entwickelte Lastenfahrräder, geräuschoptimierte Ladebordwände, Ladebordwände für besonders beengte Verhältnisse).

Best Practice

WAS		WO
BP3	Betreiberunabhängige modulare Übergabeböden für Konsolidierung und Umschlag + Lastenrad für letzte Meile	Berlin (DE)
BP13	Urban Logistics Space: Depot in Parkhaus, Lastenrad, Flottenbereitstellung, Fahrzeugbau + Sozialprojekt	Paris Saint Germain, Louvre, Neuilly-Sur-Seine (FR)
BP18	Sammel- und Verteilzentrum in mehreren Städten nach gleichem Modell: Transport mit Lastenrädern	9 Städte (NL)
BP19	Gesamtheitlicher Ansatz bestehend aus: Lieferkettenplanung, Konsolidierung + Einsatz alternativer Fahrzeuge	Paris (FR)
BP20	Lastenradlieferdienst: Konsolidierung, Kombination mit Bahn, taggleiche Lieferung, Kontraktlogistik, Werbung	Cambridge (GB)
BP21	Fahrzeugkonzept für letzte Meile mit Zutritt zur Fußgängerzone (Auto + Anhänger) und Sammel- und Verteilzentrum	Utrecht (NL)
BP23	CO ₂ -freies Fahrzeugkonzept für Postzustellung in gesamter Stadt: 141 Fahrzeuge (Kangoo, Daily, Vito und Eigenentwicklung)	Bonn (DE)
BP28	Programm zur Entwicklung geräuscharmer Verfahren (<60dB) mit Zertifizierung für Warenauslieferung außerhalb der normalen Geschäftszeiten	Landesweit (NL)
BP33	Transportmittel mit Kofferaufbau, das durch Person gezogen wird: Einsatz auf Gehsteig + Fußgängerzone	Paris (FR)



Smart Urban Logistics
Kommunikationsprozess
Lösungsansätze L17

Nachtzulieferung mit besonders leisen Lkw und allen anderen Beladungskomponenten (Zertifizierung notwendig z.B. "unter 60 dbA")

Beschreibung

Durch Nutzung der Nacht für die An- und Ablieferung können in vielen Fällen der Güter- und Personenverkehr entflechtet werden (effiziente Straßeninfrastrukturnutzung, Reduktion der NutzerInnenkonflikte). Konflikte mit der Bevölkerung sind durch Einhaltung konkreter Vorgaben (zum maximalen Lärmpegel) zu vermeiden: lärmarme Fahrzeuge, spezifisch lärmarme Be- und Entladevorrichtungen und Transportbehälter, infrastrukturelle Anpassungen (Reduktion von Abrollgeräuschen), Schulung des Personals etc.

Best Practice

	WAS	WO
BP28	Programm zur Entwicklung geräuscharmer Verfahren (<60dB) mit Zertifizierung für Warenauslieferung außerhalb der normalen Geschäftszeiten	Landesweit (NL)



Smart Urban Logistics
Kommunikationsprozess
Lösungsansätze L18

**Bricks & Clicks: neue online Anwendungen und Portale zur
Verbindung von stationärem Handel und eCommerce**

Beschreibung

Lokale Händler, die Aufkommenspunkte sind und Waren nicht online anbieten, gründen bspw. eine Onlineplattform und bieten sowohl Waren als auch die Distribution gemeinsam an. Die Belieferung kann von einem gemeinsamen Lager- und Distributionsstandort erfolgen oder die bestellten Waren können von den KundInnen in einem der Geschäfte abgeholt werden. Wird ein Lieferservice angeboten, kann die Distribution z.B. mit einer gemeinschaftlichen Flotte (bestenfalls E-Fahrzeuge oder Lastenfahrräder) erfolgen.

Best Practice

	WAS	WO
BP15	Onlineplattform für stationären Handel in einer Stadt mit taggleicher Lieferung	Salzburg, Wien (AT); Frankfurt, Hamburg, Stuttgart (DE)
BP16	Lieferservice mit taggleicher Lieferung für stationäre Geschäfte mit Onlineshop	18 Städte (DE)
BP22	Multimodales Transportangebot von Möbelhändler für letzte Meile der KundInnen	Hamburg (DE)



Smart Urban Logistics
Kommunikationsprozess
Lösungsansätze L19

Einsatz vorhandener Verkehrsträger für alternative Nutzung

Beschreibung

Verkehrsträger (v.a. des öffentlichen Personenverkehrs), die für die städtische Distribution bislang aus unterschiedlichen Gründen nicht verwendet wurden, können für spezifische Bereiche des städtischen Güterverkehrs eingesetzt werden. Damit kann die vorhandene Infrastruktur besser ausgenutzt und gleichzeitig das Lkw-Aufkommen reduziert werden. Beispiele sind Güterbim, Binnenschiff und Cargobus.

Best Practice

WAS		WO
BP31	Sperrmülltransport/-sammlung mit Straßenbahn	Zürich (CH)
BP32	Innerstädtische Versorgung mit Boot und Lastenrad	Amsterdam, Utrecht (NL)



Smart Urban Logistics
Kommunikationsprozess
Lösungsansätze L20

Zufahrtsmanagement über Auflagen für Fahrzeuge (Alter, Umweltstandard, Beladungsgrad der Fahrzeuge) und/oder beschränkte Zufahrt

Beschreibung

Die Zufahrt in die Stadt wird nur in Abhängigkeit einer bestimmten zu definierenden Güte des Transportes (Alter, Umweltstandard, Beladungsgrad der Fahrzeuge) zugelassen. Die Zufahrt kann dabei zu bestimmten Zeiten und/oder für bestimmte Stadtbereiche, aber auch bestimmte Hotspots (z.B. Baustellen, Messe), eingeschränkt werden. Die technische Umsetzung kann über entsprechende Leitsysteme (siehe L15) oder Zufahrtskontrollsysteme erfolgen.

Best Practice

WAS		WO
BP8	Vorgelagertes Sammel- und Verteilzentrum für Einkaufscenter mit 350 Shops	Bristol (GB)
BP9	Sammel- und Verteilzentrum im Zentrum: emissionsarme Flotte, Zufahrtsbeschränkungen + Minimalauslastung	Parma (IT)
BP10	Sammel- und Verteilzentrum am Stadtrand: inkl. 2 Elektrofahrzeugen + Auflagen für Zufahrt	Lucca (IT)
BP12	Sammel- und Verteilzentrum für Stadtzentrum: CNG Fahrzeug-Flotte für letzte Meile + Zufahrtsbeschränkung für andere Fahrzeuge	Padua (IT)
BP21	Fahrzeugkonzept für letzte Meile mit Zutritt zur Fußgängerzone (Auto + Anhänger) und Sammel- und Verteilzentrum	Utrecht (NL)
BP28	Programm zur Entwicklung geräuscharmer Verfahren (<60dB) mit Zertifizierung für Warenauslieferung außerhalb der normalen Geschäftszeiten	Landesweit (NL)



Smart Urban Logistics
Kommunikationsprozess
Lösungsansätze L21

Zufahrtsbepreisung (örtlich, zeitlich/inhaltlich differenziert - eventuell gemeinsam mit Zufahrtsmanagement –siehe L20)

Beschreibung

Anstelle oder in Kombination mit einer Zufahrtsbeschränkung (L20) kann die Zufahrt in die Stadt bepreist werden. Die Tarifhöhe kann in Abhängigkeit verschiedener Transportqualitäten (Fahrzeugalter, Umweltstandards, Fahrzeuggröße, Antriebsart etc.) variieren. Darüber hinaus können die Tarife auch zu unterschiedlichen Zeiten und in unterschiedlichen Stadtbereichen differenzieren.

Best Practice

WAS

WO

Kein Best Practice verfügbar



Smart Urban Logistics
Kommunikationsprozess
Lösungsansätze L22

Eingeschränkte Lieferzonen (räumlich, zeitlich und/oder inhaltlich gemangte Lieferzonen)

Beschreibung

Werden mehr Lieferzonen benötigt, als in bestimmten Bereichen zu bestimmten Zeiten zur Verfügung gestellt werden können, so können die vorhandenen Lieferzonen und deren Nutzung organisiert werden. Buchungssysteme, Zufahrtssteuerungen, variable Nutzung der Zonen von unterschiedlichen NutzerInnen etc. sowie Informationssysteme über die Verfügbarkeit leerer Lieferzonen würden entsprechende Abhilfe schaffen.

Best Practice

	WAS	WO
BP25	Zeitlich gestaffelte Mehrfachfahrstreifennutzung mit variablen Verkehrszeichen	Barcelona (ES)
BP26	Accessmanagement über Slotbuchung mittels Online-Tool	Basel (CH)
BP27	Lieferzonenreservierung von 05:00 bis 11:00 Uhr auf Parkplatz (danach Kurzparkzone)	Poitiers (FR)



Smart Urban Logistics
Kommunikationsprozess
Lösungsansätze L23

**Lieferzonenbepreisung (örtlich, zeitlich/inhaltlich differenziert -
eventuell gemeinsam mit Lieferzonenmanagement – siehe L22)**

Beschreibung

Anstelle oder in Kombination mit dem Management von Lieferzonen (L22), können diese auch bepreist werden, um die Nutzung effizienter zu gestalten. Entsprechend sollen die Preise auch zeitlich und räumlich unterschiedlich gestaltet werden.

Best Practice

WAS

WO

BP27	Lieferzonenreservierung von 05:00 bis 11:00 Uhr auf Parkplatz (danach Kurzparkzone)	Poitiers (FR)
-------------	---	---------------



Smart Urban Logistics
Kommunikationsprozess
Lösungsansätze L24

**Ausschreibung der kompletten Belieferung einer Stadtzone
(samt Gütesiegel für Fahrzeuge, Lieferqualität etc.)**

Beschreibung

Ähnlich wie bei der Ausschreibung von Angeboten im ÖV (Buslinien, S-Bahn-Linie) kann auch die Güterversorgung von Stadtteilen ausgeschrieben werden. Ein Anbieter übernimmt dann die komplette Belieferung des ausgeschriebenen Stadtteils (bessere Möglichkeit zur Bündelung und Tourenoptimierung). In der Ausschreibung können darüber hinaus bestimmte Kriterien (Gütesiegel in den Bereichen Servicegrad, Emissionen, Lärm, Fahrzeugtechnologie, Minimalauslastung Fahrzeuge) vorgeschrieben werden.

Best Practice

WAS

WO

BP12 | Sammel- und Verteilzentrum für Stadtzentrum: CNG Fahrzeug-Flotte für letzte Meile + Zufahrtsbeschränkung für andere Fahrzeuge

Padua (IT)



Smart Urban Logistics
Kommunikationsprozess
Lösungsansätze L25

**Anpassung Verkehrsinfrastruktur
(an Bedürfnisse des städtischen Güterverkehrs)**

Beschreibung

Ist es nicht möglich, die Güterverkehrsabwicklung an die bestehende Infrastruktur anzupassen, besteht die Option, die Infrastruktur den Bedürfnissen des Güterverkehrs entsprechend einzurichten. Dies ist jedoch in vielen Fällen mit hohen Investitionskosten seitens der öffentlichen Hand verbunden (z.B. Bereitstellung von Umschlags-einrichtungen, um die städtische Distribution mit geeigneten Fahrzeugen zu ermöglichen).

Best Practice

WAS

WO

Kein Best Practice verfügbar



Smart Urban Logistics
Kommunikationsprozess
Lösungsansätze L26

Spezifische Nutzungsbedingungen

Beschreibung

Um das Güteraufkommen zukünftig entstehender Güterverkehrserzeuger bereits im Vorhinein mitgestalten zu können, können im Zuge der Flächenwidmungs- und Bebauungsplanung bzw. spätestens bei der Erteilung von Baubescheiden Auflagen für die Genehmigung erteilt werden, die darauf abzielen, die Zu- und Ablieferung möglichst effizient und CO₂-reduziert abzuwickeln (z.B. Anschlussbahnanschluss- und -nutzungsverpflichtung, Einrichtung von Lager- und Ladezonen am eigenen Gelände, Einsatz von spezifischen Fahrzeugen, Modal-Split Vorgaben etc.).

Best Practice

WAS

WO

Kein Best Practice verfügbar



Smart Urban Logistics
Kommunikationsprozess
Lösungsansätze L27

**Zeitlich gestaffelte bzw. von Fahrzeugtypen abhängige Mehrfach-
Fahrstreifennutzung**

Beschreibung

In Bereichen, die multiple Nutzungsfunktionen haben, steht oftmals zu wenig Platz für alle Nutzungsaktivitäten zur Verfügung. Da jedoch unterschiedliche Nutzungen zu unterschiedlichen Zeitpunkten relevant sind (oder die Möglichkeit besteht, unterschiedliche Nutzung sinnvoll zeitlich zu entflechten), kann eine zeitliche Staffelung unterschiedlicher Nutzungen (Fahren, Parken, Liefern, Radfahren etc.) die geeignete Lösung für Konfliktsituationen zwischen unterschiedlichen NutzerInnen sein.

Best Practice

WAS		WO
BP25	Zeitlich gestaffelte Mehrfachfahrstreifennutzung mit variablen Verkehrszeichen	Barcelona (ES)
BP27	Lieferzonenreservierung von 05:00 bis 11:00 Uhr auf Parkplatz (danach Kurzparkzone)	Poitiers (FR)

Smart Urban Logistics Kommunikationsprozess		
Name der Stadt:		
Formular – Einschätzung Wirkung (+ positive Wirkung; - negative Wirkung; 0 keine Wirkung; ? Wirkung unsicher)		
	Kriterium	Einschätzung
Umweltqualität	Reduktion Lärmemissionen	
	Reduktion Luftschadstoffemissionen	
	Reduktion CO ₂	
	Reduktion Energieverbrauch	
Lebensqualität	Minimierung Flächenversiegelung	
	Minimierung Flächenbelegung	
	Verbesserung Ver- und Entsorgung	
	Minimierung Personenschäden	
	Punktuelle Auswirkung auf das Ortsbild	
	Flächige Auswirkung auf das Ortsbild	
	Reduktion Zeitverlust für Dritte (z.B. durch Ladevorgänge verursachter Stau für den Personenverkehr)	
Wirtschaft	Steigerung Erreichbarkeit Betriebe/Geschäfte für Zulieferer	
	Steigerung Erreichbarkeit Betriebe/Geschäfte für KundInnen	
	Reduktion Transportkosten	
	Rentabilitätserhöhung für Transporteure/Speditionen	
	Lieferkostenreduktion für Betriebe/Geschäfte	
	Steigerung Lieferzuverlässigkeit und Pünktlichkeit	
	Steigerung Standortattraktivität für Betrieb/Geschäfte	
	Steigerung Verkehrssicherheit im Güterverkehr	

Smart Urban Logistics
Kommunikationsprozess

Name der Stadt:

Formular – Machbarkeit
(+ positive Wirkung; - negative Wirkung; 0 keine Wirkung; ? Wirkung unsicher)

Kriterium	Beschreibung	Einschätzung
Projektpartner	Identifizieren sich die benötigten Projektpartner mit dem Projekt?	
Projektunterstützung	Unterstützen die relevanten Stakeholder das Projekt?	
finanzielle Machbarkeit	Sind die abschätzbaren Kosten adäquat und ist entsprechendes Budget vorhanden?	
technische Machbarkeit	Ist die Umsetzung mit bewährter, getesteter Technologie möglich?	
rechtliche Machbarkeit	Ist die Umsetzung unter gegebenen rechtlichen Rahmenbedingungen möglich?	
Kompatibilität mit existierenden Logistiksystemen	Können die angedachten LDL-Partner und deren Logistiksysteme eingesetzt werden?	
Stadtstrategie	Trägt das Projekt zum Erreichen der Ziele der existierenden Stadtstrategie bei?	
Regionale Abstimmung	Kann eine regionale Abstimmung bei Projekten, die über Stadtgrenzen hinaus reichen oder wirken, erzielt werden?	

Smart Urban Logistics Kommunikationsprozess Name der Stadt: Ergebnisse des Stakeholder-Workshops		
Datum Workshop:		
Anwesende Personen	Person	Funktion
		
		
		
		
		
		
		
		
		
		
		
		
		
		
Ausgewähltes Thema:		
Diskutierte Lösungsansätze	Lösungsansatz	Anmerkung
		
		
		
		
		
Ergebnisse		
Potenziell umsetzbare Lösungen		
		

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

Smart Urban Logistics Kommunikationsprozess Name der Stadt: Ergebnisse des Stakeholder-Workshops			
Mitwirkende AkteurInnen			
Versand Protokoll durch		bis	
Vorbereitung Strategiesitzung			
TeilnehmerInnen Strategiesitzung	Person (alphabetisch, ohne Titel)	Funktion	
Ziele Strategie- sitzung	Empfehlung zur weiteren Vorgangsweise an die politischen Entscheidungsträger		
	Aufgaben und Verantwortlichkeiten festlegen		
	Arbeits- und Zeitplan ausarbeiten		
Datum Strategiesitzung:			
Ort Strategiesitzung:			

5.3. Unterlagen für die Strategiesitzung

- Textvorschlag Tagesordnung Strategiesitzung (S.83)
- Ergebnisformular Strategiesitzung (S.84 – 85)

Smart Urban Logistics

Name der Stadt:

Strategiesitzung

Zeit:

Ort:

TAGESORDNUNGSVORSCHLAG

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

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

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

5.4. Anforderungsprofil für externe Partner für Coaching und Prozessbegleitung

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

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

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

Aufgabenstellung und Ziele

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

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

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

Arbeitspakete

AP 1: Auftragsklärung

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

AP 2: Analyse bestehender Grundlagen und Informationen zum Thema

Dazu zählen folgende Arbeitsschritte:

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

AP 3: Vorbereitung, Durchführung und Nachbereitung der Startbesprechung

Dazu zählen folgende Arbeitsschritte:

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

AP 4: Vorbereitung, Durchführung und Nachbereitung des Workshops

Dazu zählen folgende Arbeitsschritte:

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

AP 5: Aufbereitung von Unterlagen für eine Entscheidung

Dazu zählen folgende Arbeitsschritte:

- Einschätzung der Wirkungen und Machbarkeit der gewählten Lösungsansätze
- Ausarbeitung der notwendigen Schritte bis zu einer Entscheidung

- Fachliche Unterstützung bei der Bearbeitung der Schritte bis zur Entscheidung, z. B. Klärung offener Fragen soweit ohne größeren Aufwand möglich oder vertiefte Recherche zu Best-Practice-Beispielen
- Aufbereitung der entscheidungsrelevanten Unterlagen für die Strategiesitzung

AP 6: Vorbereitung, Durchführung und Nachbereitung der Strategiesitzung

Dazu zählen folgende Arbeitsschritte:

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

Aufwandsabschätzung

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

Tab. 1: Zeitliche Aufwandsabschätzung für Beratungsleistungen

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

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

5.1. Abkürzungsverzeichnis

SUL	Smart Urban Logistics
LDL	Logistikdienstleister
EKZ	Einkaufszentrum
GüV	Güterverkehr
B2B	Business to Business Beziehung zwischen mindestens 2 Unternehmen
B2C	Business to Customer Beziehung zwischen Unternehmen und Endkunden
E	Elektro
t	Tonnen
CNG	Compressed Natural Gas Komprimiertes Erdgas

Impressum

Eigentümer, Herausgeber und Medieninhaber:

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

AutorInnen:

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

Cover:

© Michael Paukner

Smart Urban Logistics Logo:

Mick Muth Grafik Design

Herstellungsort:

Wien, Jänner 2015

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



in Zusammenarbeit mit:

