

Das Konzept der Reihe „Kommunal mobil“

Tilman Bracher, Deutsches Institut für Urbanistik, Bereichsleiter Mobilität und Infrastruktur

Am 9. und 10. Oktober 2006 fand hier in Dessau-Roßlau erstmals eine gemeinsame Fachtagung des Umweltbundesamts, des Deutschen Städtetags und des Difu statt. Thema war die „Stadt der Zukunft: – Handlungsspielräume für Mobilität – Gesundheit – Umweltschutz“.

Heute sind wir hier zum fünften Mal.

Neun Jahre, nachdem wir hier in Dessau-Roßlau das Thema „Zukunftsstadt“ aufgerufen hatten, steht auch das Wissenschaftsjahr 2015 unter diesem Motto. Forschung gibt heute Impulse, Städte nachhaltig lebenswert zu gestalten. Es geht um sichere Energie, um klimaangepasstes Bauen, es geht um Wohnen, Arbeiten, Freizeit, Kultur, Bildung, Mobilität und vieles mehr.

Ziel des damals neuen Veranstaltungskonzepts war es, den Informationsfluss zu den Themen des kommunalen Verkehr zu verbessern, und einen Überblick über die Erfahrungen und Erkenntnisse aus Projekten zum umweltfreundlichen Verkehr in Städten und Gemeinden zu bieten, die das Umweltbundesamt förderte.

Der Umzug von Berlin nach Dessau-Roßlau hatte dazu geführt, dass das Umweltbundesamt plötzlich „peripher“ lag, und sein wissenschaftlicher Beitrag ins Abseits zu geraten drohte. Mit unserer Veranstaltungsreihe haben wir mit dazu beigetragen, dass es nicht so kam.

Das Difu und der Deutsche Städtetag waren von Anfang an natürliche Partner. Satzungsgemäße Aufgabe des Difu ist es, vor allem im Interesse der Städte und Gemeinden, selbst zu forschen sowie die Erkenntnisse allgemeiner und fremder Forschung im Interesse der Nutzer aufzuarbeiten und an sie zu vermitteln (§ 2 (2)). Mit dem Deutschen Städtetag und dem Difu hat das UBA zwei in der kommunalen Landschaft gut vernetzte Partner, für die die Lebensqualität in Städten Kernanliegen sind. Beide Partner bringen sich mit ihren Themen und Netzwerken in die Veranstaltung ein.

Gleichzeitig wurde vom UBA ein Informationsportal „Kommunal mobil“ eingerichtet, das Nachrichten und Beispiele vermittelt, und die Forschungsergebnisse aus dem UBA erschließt.

Anhand von guten Praxisbeispielen aus vielen Städten und theoretischen Untersuchungen, mit Teilnehmerinnen und Teilnehmern aus Kommunen, Wissenschaft und Verbänden, aus der Sicht der unterschiedlichen Umweltmedien, also z.B. Flächenverbrauch und Lärm, und Politikansätze wird in Kommunal mobil diskutiert, wie die Lebensqualität in den Kommunen durch verkehrsbezogene Maßnahmen verbessert werden kann, und wie sich die Mobilität ohne Auto in den Kommunen verbessern lässt.

Die zweite Tagung „Klimaschutz im Stadtverkehr – 40% weniger CO₂: Städte am Start“ am 20. und 21.11.2008 griff die mit dem damaligen Beschluss der Bundesregierung, die CO₂-Emissionen bis 2020 gegenüber 1990 um 40% zu reduzieren, verbundene Frage auf, ob und wie es auch im kommunalen Verkehr gelingen kann, das gesetzte Ziel zu erreichen: je 10% durch Siedlungspolitik und Flächenmanagement, durch Fuß- und Radverkehrsförderung, durch ÖPNV-Förderung und mehr Effizienz und Einsparungen. Das Fazit war: es geht!

Auch die dritte und vierte Veranstaltung galten eher dem Personenverkehr: Die dritte Fachtagung „Nachhaltige Mobilität – Kommunen trauen sich was“ griff innovative Beispiele aus Tübingen, Freiburg, Salzburg, Heilbronn und Nürnberg auf. Sie fand am 24. und 25. Januar 2011 statt. Die vierte – hochwasserbedingt verschobene – Fachtagung am 26. und 27.9.2013 widmete sich dem Thema „Beteiligungsprozesse – unterschätztes Potenzial in der Verkehrsplanung“. Hier wurden Beispiele aus Frankfurt, Mainz, Berlin, Bremen, Leipzig, Tübingen und verschiedenen europäischen Städten vorgestellt.



Mit der heutigen, fünften, Veranstaltung in der Reihe „Kommunal mobil“ greifen wir nicht nur ein weithin unterbelichtetes Thema auf, den städtischen Wirtschaftsverkehr. Wir haben das Veranstaltungsformat modernisiert und protokollieren mittels „graphical recording“, und wir haben für morgen noch eine weitere Überraschung geplant. Ich bin gespannt, welche neuen Erkenntnisse und die beiden kommenden Tage bringen werden. Wir hoffen nicht, dass erneut neun Jahre vergehen müssen bis dem Thema Wirtschaftsverkehr eine so große Aufmerksamkeit gewidmet wird wie heute der Zukunftsstadt.

Martyn Douglas
Umweltbundesamt
Fachgebiet Umwelt und Verkehr
0340 2103 2499
martyn.douglas@uba.de

Zusammenfassung Vortrag „Ökologische Herausforderungen im städtischen Wirtschaftsverkehr“

Der Transport auf der letzten Meile verursacht vielschichtige Konflikte und Herausforderungen. So stehen besonders stark steigende Anforderungen an die Zuverlässigkeit und Schnelligkeit der Waren- und Paketlieferungen den teils erhebliche Belastungen durch den städtischen Wirtschaftsverkehr gegenüber. Diese Anforderungen an urbane Logistik und die dadurch verursachten Emissionen von Lärm und Luftschadstoffen sowie der Flächeninanspruchnahme stehen im Widerspruch zu dem Prinzip der lebenswerten Stadt.

Dieser Widerspruch lässt sich derzeit nicht vollständig auflösen. Es sind vielmehr Ideen, Konzepte und Maßnahmen gefragt, die einen Beitrag zu einer umwelt- und stadtverträglichen Bewältigung der „letzten Meile“ leisten können. Dabei stehen u.a. zwei zentrale Herausforderungen im Vordergrund. So müssen – erstens – auf verschiedenen politischen Verwaltungsebenen Datengrundlagen zu Anzahl und Art der Fahrzeuge sowie der tatsächlichen Logistikprozesse im städtischen Wirtschaftsverkehr erhoben werden. Die Zweite Herausforderung besteht darin, lokalspezifische Maßnahmen und Konzepte abzuleiten, die eine Stadtverträglichkeit des städtischen Wirtschaftsverkehrs substantiell erhöhen.

Der Vortrag skizziert diese zentralen Herausforderungen und ordnet sie in umweltorientierte Ziele ein. Auf dieser Grundlage werden aktuelle Handlungsfelder für eine umweltverträglichere Abwicklung der urbanen Logistik erläutert sowie Aktivitäten des Umweltbundesamtes zum Themenbereich ‚städtischer Wirtschaftsverkehr‘ dargestellt.

kommunal mobil

Umweltverträglicher Wirtschaftsverkehr in Städten 18. und 19. Juni 2015 in Dessau-Roßlau

Kommunale Probleme im Wirtschaftsverkehr

Dr.-Ing. Wulf-Holger Arndt, Deutsches Institut für Urbanistik Berlin

arndt@difu.de, 030 39001-252, www.difu.de

Im Durchschnitt erzeugen Stadtbewohner 0,1 Lieferungen pro Tag mit zunehmender Tendenz. Aktuelle Trends der Arbeitsteilung und des Online-Handel verstärken vor allem den Lieferverkehr und den Dienstleistungsverkehr. Das „Internet der Dinge“ kann ebenso verkehrserzeugend wirken aufgrund der weiteren Senkung der Raumwiderstände. Durch flexible Arbeitsmuster steigt auch der Personenwirtschaftsverkehr. Mittlerweile haben Personenwirtschafts- und Dienstleistungsverkehr einen Fahrtenanteil von über der Hälfte im Wirtschaftsverkehr. Insgesamt ist ein Drittel des städtischen Verkehrs dem Wirtschaftsverkehr d.h. dem Güterverkehr, Dienstleistungs- und Geschäftsfahrten zuzuordnen. Dispersen Verkehrsaufkommen und komplexen Tourenbildungen tragen zur Ausdifferenzierung des Problemfeldes im Verkehr bei und erschweren den planerischen Umgang mit dem Wirtschaftsverkehr.

Insbesondere die Zunahme von Lkw-Fahrten im Güterverkehr führen zu ansteigenden Problemen im städtischen Raum. Parken von Lieferfahrzeugen in zweiter Reihe, starke Lärm- und Luftschadstoffemissionen durch Lkw in Wohngebieten, hoher Flächenbedarf und Trennwirkung und schwere Verkehrsunfälle durch große Fahrzeuge sind typische kommunale Probleme im Wirtschaftsverkehr. Auf der anderen Seite sind die Bereitstellung von Waren und Dienstleistungen sowie die Entsorgung wichtige Funktionen, die der Wirtschaftsverkehr realisiert. Diese Funktionen zu sichern bei stadtverträglicher Abwicklung des Verkehrs ist eine Herausforderung für kommunale Akteure.

Neben diesen Problemen unterstreichen verschärfte Grenzwerte für Luftschadstoffe und Verkehrslärm, die EU-Umgebungslärmrichtlinie u.a. aktuellen Änderungen von rechtlichen Regelungen die Notwendigkeit Wirtschaftsverkehr in die Planungsprozesse zu integrieren. Das Thema Wirtschaftsverkehr ist auf kommunaler Ebene jedoch noch selten Gegenstand systematischer Planungen. Wichtig ist somit die Betrachtung der Möglichkeiten für die Integration dieser Verkehrsart in Planungsabläufe. Dafür sind neben Grundlagen auch Datenerhebungsmethoden und Modelle anzupassen sowie vor allem praktische Beispiele für Strategien und Maßnahmen sowie rechtlichen Umsetzungsmöglichkeiten zu vermitteln.

kommunal mobil

Umweltverträglicher Wirtschaftsverkehr in Städten

18. und 19. Juni 2015 in Dessau-Roßlau

Der rechtliche Rahmen für Planungsmaßnahmen

V.-Prof. Karsten Sommer, BTU Cottbus-Senftenberg, Rechtsanwalt Berlin

Die Ausgangslage für den Wirtschaftsverkehr in Deutschland lässt sich wie folgt skizzieren: Die Bundesrepublik Deutschland verfügt – was wohl als allgemein bekannt unterstellt werden kann – über eine hervorragende Verkehrsinfrastruktur. Dieser und einer ebenfalls hervorragenden Qualität und Menge von Daten zum Verkehr im Allgemeinen und zum Wirtschaftsverkehr im Speziellen stehen auf der anderen Seite vom Verkehr verursachte ernst zu nehmende Probleme gegenüber. Die Bundesrepublik Deutschland schafft es bis heute nicht, flächendeckend die europaweit geltenden Luftqualitätsstandards einzuhalten. Während bei vielen Quellen für die Luftverschmutzung große Erfolge erzielt werden konnten, stellt der motorisierte Straßenverkehr nach wie vor ein großes Problem für die Luftqualität dar. Die insbesondere durch den motorisierten Straßenverkehr, aber auch durch den Schienenverkehr hervorgerufenen Lärmimmissionen sind für viele Kommunen in der Bundesrepublik Deutschland noch immer ein ungelöstes Problem. Planerische Maßnahmen im Güterverkehr müssen vor diesem Hintergrund neben den Anforderungen des Güterverkehrs selbst vor allem auch die Umweltaanforderungen berücksichtigen.

Diese Erkenntnis spiegelt sich auch in den planungsrechtlichen Grundlagen für den Wirtschaftsverkehr wieder. Das Raumordnungsgesetz enthält Grundsätze zur Schaffung der räumlichen Voraussetzungen für nachhaltige Mobilität und ein integriertes Verkehrssystem, zur Verlagerung von Verkehr auf umweltverträglichere Träger wie Schiene und Wasserstraße sowie zur Gestaltung der Raumstrukturen so, dass die Verkehrsbelastung verringert und zusätzlicher Verkehr vermieden wird. Diese Grundsätze sind umzusetzen im Bereich der rechtlich verbindlichen Planung, zu dem die Landes- und Regionalplanung ebenso gehört wie die Bauleitplanung der Kommunen. Die Lärminderungs- und Luftreinhalteplanung muss ebenso die Grundsätze der Raumordnung berücksichtigen, wie die negativen Folgen (auch) des Wirtschaftsverkehrs bewältigen. Daneben steht die auch den Grundsätzen der Raumordnung verpflichtete sog. informelle Planung, wie Stadtentwicklungspläne, Verkehrsentwicklungspläne etc.. Umzusetzen sind diese Planungen dann einerseits in konkreten Regelungen des Verkehrs, insbesondere des Straßenverkehrs, wie etwa die Einrichtung sog. Umweltzonen, die Ausweisung von Lade- bzw. Lieferzonen für den Wirtschaftsverkehr etc.. Andererseits müssen in Planungs- und Genehmigungsverfahren für Einzelprojekte wie etwa Frachtzentren, Verkehrsinfrastruktur wie Straßen und Schienenwege oder Einkaufszentren die übergeordneten und auch die kommunalen planerischen Festlegungen berücksichtigt werden.



Wirkung von Maßnahmen im städtischen Güterverkehr

Dipl.-Ing. Jochen Richard, PLANUNGSBUERO RICHTER-RICHARD, Aachen/Berlin

Alle reden vom städtischen Güterverkehr, aber die Datenlage ist vielfach nicht ausreichend belastbar, um die Ursachen zu erkennen, planerische Ansatzpunkte zu identifizieren und schließlich die Wirkungen qualifiziert einschätzen zu können. Die Qualität der Daten ist für strategische Lärmkarten noch am ehesten geeignet, für die Aufstellung von Lärmaktions- und Luftreinhalteplänen jedoch mit Vorsicht zu betrachten. Die Gefahr von Fehleinschätzungen führt in beide Richtungen, sowohl Über- als auch Unterschätzung der Problemlage.

Nicht nur die Bestandsbeschreibung stellt sich häufig schwierig dar. Prognosen des städtischen Güterverkehrs mit einer für Lärminderungs- und Luftreinhaltemaßnahmen ausreichenden Differenzierung werden zwar erstellt, bieten in vielen Fällen aber allenfalls nur einen groben Rahmen für die Einschätzung der zukünftigen Entwicklung. Sind Europa- und bundesweite Prognosen noch verfügbar ist im städtischen Güterverkehrs die Datenlage schon deutlich problematischer und reicht in ihrer Differenzierung für Lärmaktions- und Luftreinhaltepläne in der Regel nicht aus. Die deshalb vielfach verwendeten Default-Werte der Richtlinien liegen meistens zu hoch.

Erfahrungen beschränken sich deshalb weitgehend auf wissenschaftliche Untersuchungen. So kommt das FoPS-Vorhaben "Wirksamkeit und Effizienz kommunaler Maßnahmen zur Einhaltung der EG-Luftqualitäts- und -Umgebungs-lärmrichtlinie" zu dem Schluss, dass die höchste Minderungswirkung für Luftschadstoffe und Lärm bei Maßnahmen im Güterverkehr liegt. Das Vorhaben empfiehlt, sich nicht auf lokale Einzelmaßnahmen zu beschränken, sondern abgestimmte Maßnahmenpakete zu entwickeln, Synergieeffekte zu nutzen, gleichrangig Push- und Pull-Effekte einzusetzen und möglichst wenige Ausnahme- und Sonderregelungen zuzulassen. Sinnvoll ist ein integriertes Vorgehen bei der Aufstellung und Umsetzung von Maßnahmen zur Lärminderung und Luftreinhaltung, da Maßnahmen zum Lärmschutz i.d.R. eine Teilmenge der Maßnahmen zur Luftreinhaltung darstellen, die Datenerhebung und -bereitstellung gemeinsam erfolgen kann, bei beiden die lokale Quelle der Straßenverkehr darstellt und Maßnahmen zur Luftschadstoffminderung i.d.R. auch lärmindernd wirken.

Flächensicherungskonzept: Berlins Integriertes Wirtschaftsverkehrskonzept

Burkhard Horn
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin,
Leiter der Abteilung VII „Verkehr“

Der Wirtschaftsverkehr, als Summe von Güterverkehr und Personenwirtschaftsverkehr in Berlin, leistet einen maßgeblichen und unverzichtbaren Beitrag zum Funktionieren der Stadt. Die Versorgung von Industrie, Gewerbe und Handel mit Rohstoffen und Waren, die Lieferung von Gütern an Privathaushalte, die Mobilität von Handwerkern und anderen Dienstleistern, die Entsorgung und vieles Anderes mehr sind wichtige und notwendige Aufgaben des Wirtschaftsverkehrs.

Gleichzeitig verantwortet der Wirtschaftsverkehr, insbesondere der Güterverkehr, einen großen Teil der Lärm- und Luftschadstoffbelastungen und verursacht einen hohen Instandhaltungsaufwand im Straßennetz. Die Leitlinie bei der Gestaltung und Organisation des Wirtschaftsverkehrs lautet daher ihn in seiner Funktion zu stärken, seine negativen Auswirkungen jedoch zu vermindern.

Für die Unterstützung des Wirtschaftsverkehrs auf der einen und seine stadtverträgliche Gestaltung auf der anderen Seite ist es die Aufgabe der öffentlichen Hand, die entsprechenden Ziele zu definieren und Rahmenbedingungen zu setzen. Darüber hinaus muss sie die notwendigen Anstöße geben, damit es auch aus Sicht der Stadt zu einer effizienten Abwicklung des Wirtschaftsverkehrs kommen kann, welche sowohl der Bedeutung dieses Verkehrsbereichs für Wertschöpfung und Wohlstand als auch den Anforderungen an Stadtqualitäten gerecht wird. Das "Integrierte Wirtschaftsverkehrskonzept" stellt die zentrale Grundlage des planerischen Handlungsfelds aus Sicht der Stadt dar.

Die aktuell anstehende Neuauflage des Integrierten Wirtschaftsverkehrskonzepts Berlin bildet eine Ergänzung und Konkretisierung zum übergeordneten Planwerk, dem Stadtentwicklungsplan Verkehr. Für den kurz- und mittelfristigen Planungshorizont sollen bestehende Maßnahmen und Ansätze („Stellschrauben“) einer Revision unterzogen werden, diese an den gegenwärtigen und den erwarteten Mengen und Strukturen des Wirtschaftsverkehrs gespiegelt werden und ggf. neue Ansätze zur effizienten und stadtverträglichen Abwicklung des Wirtschaftsverkehrs in Berlin identifiziert werden.

Dabei ist es, dem integrierten Leitbild der Berliner Verkehrspolitik folgend, notwendig, alle Verkehrsträger in die Betrachtung einzubeziehen, ihre regionalen Potenziale objektiv einzuschätzen und notwendige Infrastrukturen zu deren zukünftiger Nutzung zu erhalten bzw. planerisch zu sichern. Dies gilt besonders heute, da die Bevölkerung und die Beschäftigung in Berlin zunehmen.

Der Vortrag beschreibt die Rahmenbedingungen und zeigt aktuelle Ansätze auf.

Hannover – Integration von urbaner Logistik in Verkehrsentwicklungspläne

Tanja Göbler, Region Hannover

Kurzfassung:

Die Region Hannover hat beschlossen, den bundespolitischen Beschluss zur 40%-CO₂ Reduzierung umzusetzen. Im *Klimaschutzrahmenprogramm* und dem mit der Stadt Hannover gemeinsam aufgestellten *Masterplan 100% Klimaschutz* ist der Verkehr ein wichtiger Baustein zur Treibhausgasreduktion. Geeignete Maßnahmen für den Personenverkehr wurden bereits im *Verkehrsentwicklungsplan pro Klima* entwickelt. Der Wirtschaftsverkehr wurde jedoch stets ausgeklammert. Der Vorteil zur Umsetzbarkeit von Maßnahmen im Personenverkehr lag besonders in der direkten Aufgabenträgerschaft der Region Hannover für den ÖPNV. Auch der Radverkehr bietet genügend Entwicklungspotential.

Die Fachbereiche Verkehrsplanung und Wirtschaftsförderung der Region Hannover haben 2014 gemeinsam ein Konzept beauftragt, das diese Lücke schließt. Das Fraunhofer Institut für Materialfluss und Logistik aus Dortmund hat den Auftrag bekommen, die Lage des Wirtschaftsverkehrs zu analysieren und Maßnahmen zu empfehlen, mit denen CO₂ im Wirtschaftsverkehr reduziert werden kann.

Die Gestaltungsmöglichkeiten für eine Behörde sind im Wirtschaftsverkehr deutlich geringer als im Personenverkehr. Der Prozess wurde daher von Beginn an mit wichtigen Partnern und Stakeholdern gemeinsam besprochen. Mit im Boot waren Stadt Hannover, IHK, Handwerkskammer, städtische Häfen, Gesamtverkehrsverband als Vertreter von u.a. Taxen, Speditionen und Logistik und hannover impuls.

Das Fraunhofer IML prüfte mögliche Maßnahmen anhand einer Stärken-Schwächen-Analyse und untersuchte ihr CO₂ Einsparpotential. Die Ergebnisse wurden mit allen Partnern intensiv diskutiert. Als Ergebnis sind folgende Maßnahmen zur Umsetzung empfohlen worden:

- Marketing des kombinierten Verkehrs,
- Einsatz von Lastenrädern
- und intelligente Steuerung des Verkehrsflusses/ der LKW-Vorrangrouten.

Die Verwaltung wird dies in Kürze den politischen Gremien zur Entscheidung vorlegen.

Der Prozess hat gezeigt, dass es beim Wirtschaftsverkehr verschiedene Schwierigkeiten zu überwinden gilt. Der Wirtschaftsverkehr fällt in einer Behörde zwischen die klassischen Zuständigkeiten der Raumordnung, Wirtschaftsförderung, ÖPNV, Verkehrslenkung, Straßenbau und -unterhalt. Fachwissen zu Gütertransport und Logistik sind in der typischen Verwaltung selten vorhanden. Verkehrsmodelle und Datenerhebungen fokussieren sich derzeit sehr stark auf den Personenverkehr. Über normale Verkehrszählungen können keine Angaben zu den Güterströmen abgeleitet werden. Hier besteht seitens der Verwaltung ein großer Nachholbedarf, um die wirtschaftsverkehrliche Lage besser zu verstehen. Außerdem hat die Verwaltung keinen Einfluss auf die Art der Abwicklung von Gütertransporten bei den Unternehmen. Sie kann hauptsächlich vermitteln, vernetzen, die infrastrukturellen Bedingungen verbessern und bedingt Fördermittel vergeben.

Kurzfassung DIFU Fachtagung 18.-19.06.2015

Kommunal mobil – Umweltverträglicher Wirtschaftsverkehr in Städten

Herbert Sonntag

Ausländische Beispiele zum umweltverträglichen Wirtschaftsverkehr: Was ist in Deutschland machbar?

Ein kurzer Überblick zu verfügbaren verkehrlichen und strukturellen Kenngrößen im städtischen Wirtschaftsverkehr in DE und EU wird gegeben. Hier wird insbesondere auf die Entwicklungen des eCommerce und die daraus folgende Wirkungen auf den städtischen Wirtschaftsverkehr eingegangen. Es schließen sich die Erläuterungen von bewährten und aktuellen Beispielen zum umweltverträglichen Wirtschaftsverkehr aus dem europäischen Raum auch am Beispiel aktueller EU-Projekte an. Daraus werden Folgerungen und Erwartungen für die Rahmenbedingungen und Entwicklungen des städtischen Wirtschaftsverkehrs in Deutschland abgeleitet.

Die städtische letzte Meile und die BentoBox

Dr. Julius Menge

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin,

Referat "Grundsatzangelegenheiten der Verkehrspolitik, Verkehrsentwicklungsplanung"

Wirtschaftsverkehr

Der konstant anhaltende Trend Güter online zu erwerben verändert nicht nur den Handel, sondern stellt auch neue / andere Anforderungen an den Transport. Verschiedene innovative Ansätze in Europa greifen diese Herausforderungen auf und versuchen mittels unterschiedlicher Lösungen die verkehrlichen, umwelt- und klimaseitigen Belastungen durch den innerstädtischen Sammel- und Verteilverkehr zu reduzieren.

Im Rahmen des Projekts CityLog (gefördert im Rahmen des 7. Forschungsrahmenprogramms der EU) wurde in Berlin eine solche Lösung erdacht und getestet – die BentoBox. Dieser Prototyp einer flexiblen und anbieteroffenen Sammelstation für Pakete, Päckchen und kleinere Sendungen wurde für zwei Monate in unterschiedlichen Szenarien im täglichen Betrieb eines Kurierdienstes praktisch erprobt. Gerade die Einbeziehung von Lastenfahrrädern für den Transport ab der BentoBox innerhalb eines dicht besiedelten innerstädtischen Gebiets unterstrich die Potenziale dieser Lösung.

Ergebnisse des Feldversuchs:

- Die BentoBox hat sich bereits nach kurzer Erprobungsphase funktional bewährt: Selbst bei zeitkritischen Kuriersendungen kam es weder zu Fehlern noch zu Verzögerungen.
- Innerhalb des Testgebietes konnten ca. 85% der vormals durchgeführten Autokurierfahrten durch Lastradfahrten ersetzt werden.
- Die BentoBox ermöglichte eine Bündelung von Aufträgen, so dass die Anzahl an Fahrten im Testgebiet deutlich reduziert werden konnte.
- Das gesetzte Ziel, die BentoBox in möglichst viele typische Geschäftsfelder von Kurier-Express-Paketdienstleistern (KEP) zu integrieren, wurde erreicht.

Der große Vorteil der BentoBox aus städtischer Perspektive: Anders als die am Markt bereits bestehenden Lösungen könnte die BentoBox im Endzustand allen interessierten KEP-Diensten (Kurier-, Express- und Paketdiensten) sowie anderen Interessierten offenstehen. Dabei könnten die Boxen sowohl als Schnittstelle zu privaten und geschäftlichen Endkunden fungieren, gleichzeitig aber auch ihre Einbindung als Konsolidierungspunkt in Logistikprozesse ermöglichen. Damit eröffnet dieser Ansatz neue Möglichkeiten, vor allem im verkehrlich intensiven Bereich des KEP-Gewerbes.

Im Vortrag werden kompakt Rahmenbedingungen beschrieben, die Herausforderungen aber auch die Potenziale der Lösung aufgezeigt.

Fahrräder im Wirtschaftsverkehr

Christian Rudolph

Institut für Verkehrsforschung, Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V. (DLR)

Lastenräder erfreuen sich bei Privatpersonen stetig wachsenden Interesses. Vor allem in Großstädten setzen junge Familien immer häufiger auf Lastenräder anstelle eines Pkws. Vor dem Siegeszug des Automobils wurden auch im Wirtschaftsverkehr Lastenräder eingesetzt. Doch wurden diese quasi vollständig aus dem Wirtschaftsverkehr verdrängt mit Ausnahme der Briefzustellung und Werkverkehren. Der große Komfort für den Fahrer, die höhere Ladekapazität bei relativ niedrigen Mehrkosten für Fahrzeug und Betrieb führten zu der heutigen Verbreitung von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen im Wirtschaftsverkehr.

Aufgrund neuer elektrisch unterstützter Lastenradkonzepte und geänderter Rahmenbedingungen im urbanen Wirtschaftsverkehr (Steigenden Kosten für den Betrieb von Kfz, Behinderungen im Straßenverkehr durch Baustellen, Staus, Parkplatzsuche etc.) rückt das Fahrrad wieder stärker in das Interesse von Unternehmen. Neue Modelle mit Elektromotor - zweirädrig oder dreirädrig - sind mittlerweile auf dem Markt erhältlich. Nach ersten Eigenbauten von Tüftlern haben jetzt auch renommierte Fahrradhersteller Lasten-Pedelecs in ihre Programme übernommen. Erste Pilotversuche werden gestartet, um zu untersuchen, ob sich die neuen elektrisch unterstützen Lastenräder in die bestehende Lieferkette auf der letzten Meile wirtschaftlich einsetzen lassen. Neben der technischen Machbarkeit stellt die Nutzerakzeptanz der Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen, die die Fahrräder nutzen sollen, im Vordergrund der Aktivitäten.

Es ist ebenso zu beobachten, dass neue Geschäftsmodelle entstehen, wie z.B. die wöchentliche Lieferung einer Bio-Obst- oder Gemüsebox, bei denen das Fahrrad einen entscheidenden Baustein in der emissionsfreien Lieferkette darstellt. So beschränkt sich der Nachhaltigkeitsaspekt nicht nur auf das angebotene Produkt selbst, sondern umfasst die gesamte Lieferkette bis zur Kundenhaustür.

Der Vortrag stellt erfolgreiche Beispiele gewerblicher Fahrradnutzung vor, zeigt neue City-Logistik-Konzepte zur Innenstadtbelieferung mit Fahrrädern sowie Fördermöglichkeiten für Kommunen zur Förderung des gewerblichen Lastenradeinsatzes.

Elektromobilität im städtischen Wirtschaftsverkehr

Wolfgang Aichinger, Berater nachhaltige Mobilität, Berlin

Kurzfassung

Verglichen mit dem Privatkundensegment stellt der städtische Wirtschaftsverkehr schon heute ein attraktives Einsatzfeld für Elektrofahrzeuge dar. Grund dafür sind eine zumeist geringe Tagesfahrleistung mit festem Ausgangs- und Endpunkt sowie häufig wiederkehrende Fahrten. Dadurch werden Reichweite und Ladevorgänge gut planbar. Eine öffentliche Ladeinfrastruktur ist in der Regel nicht nötig.

Auch aus kommunaler Sicht bringt der Einsatz von elektrischen Nutzfahrzeugen im städtischen Wirtschaftsverkehr Vorteile – wenngleich nicht immer in jenem Umfang, der oft von Elektromobilität erhofft wird. Vor allem in Hinblick auf verstopfte Straßen, die Abnutzung kommunaler Infrastruktur, Liefervorgänge in zweiter Reihe oder das hohe Risiko für die Verkehrssicherheit von Radfahrern und Fußgängern führen Elektroantriebe zu keinen Verbesserungen.

Bereits bei dem heute in Deutschland üblichen Strommix sind aber CO₂-Einsparungen möglich. Auch vom Antrieb ausgehende Lärm- und Schadstoffemissionen können vermieden werden. Da jedoch beispielsweise nur die Hälfte der verkehrsbedingten Staubemissionen aus dem Verbrennungsmotor stammt, verursachen auch Elektrofahrzeuge weiterhin Abrieb der Reifen und Bremsen.

Größtes Hindernis für eine stärkere Verwendung von E-Fahrzeugen im städtischen Wirtschaftsverkehr ist die derzeit begrenzte Verfügbarkeit von Fahrzeugen oberhalb des sogenannten Sprinter-Segments.

Dennoch gibt es mittlerweile zahlreiche interessante Praxisbeispiele. In der holländischen Stadt Groningen werden seit 2009 erfolgreich zwei elektrische „Cargohopper“ zur Belieferung des innerstädtischen Einzelhandels eingesetzt. Ausgehend von einem Umschlagpunkt können die schmalen und wendigen E-Fahrzeuge in alle Altstadtgassen einfahren und auch Busspuren nutzen. Dank einer Kapazität von fünf Lieferwägen hat der Einsatz der beiden „Cargohopper“ bereits über 100.000 Fahrzeug-Kilometer in der Innenstadt eingespart. Ähnliche Erfahrungen machte das Unternehmen DHL in Bath und Bristol.

In immer mehr Städten werden außerdem Lastenpedelecs eingesetzt. Bereits seit 2012 operiert UPS in Hamburg ausgehend von einem mobilen Container am Neuen Wall per Sackkarre und mit zwei Lastenrädern. Durch eine Ausdehnung auf vier Containerstandorte und neun Lastenräder (darunter fünf E-Lastenräder) will das Unternehmen bis zu zwölf Zustellfahrzeuge in Hamburg einsparen.

Die Beispiele zeigen, dass sowohl aus kommunaler wie auch unternehmerischer Sicht die Zielrichtung im städtischen Wirtschaftsverkehr sein muss, so viele motorisierte Fahrten wie möglich zu vermeiden. Dafür bieten moderne City-Logistik-Konzepte unter Verwendung elektrischer Nutzfahrzeuge einen guten Ansatzpunkt.

Der einfache Wechsel vom Verbrennungsmotor zum elektrischen Antrieb allein wird hingegen kaum geeignet sein, die im städtischen Wirtschaftsverkehr gegebenen Herausforderungen zu lösen. Kommunale Fördermaßnahmen sollen daher auf möglichst umfassende Konzepte zielen. Diese können Städte und Gemeinden am wirkungsvollsten durch Vernetzungsarbeit und die Schaffung von Datengrundlagen unterstützen. Erst danach empfehlen sich weitergehende Fördermaßnahmen, wie beispielsweise straßenverkehrsrechtliche Privilegien.

Links

www.difu.de/publikationen/2014/elektromobilitaet-im-staedtischen-wirtschaftsverkehr.html

Lkw-Routenführung und deren Wirkungen am Beispiel der Gemeinde Rudersberg

Die Umgestaltung begann 2008 mit der Idee des Shared Space in der Ortsdurchfahrt Rudersberg und erfährt im Jahr 2015 einen ersten Abschluss mit dem Umbau des zweiten Bauabschnitts sowie der weiteren Umgestaltung des gesamten Ortskerns.

Die Ortsdurchfahrt wurde dabei auf einer Länge von rund 600 m mit einer Regelfahrbahnbreite von 6,50 m ausgebaut. Ein leicht abgesetzter flacher Bordstein trennt Fahrbahn und Fußgängerbereich. Durch einen einheitlichen Pflasterbelag in den Randbereichen als auch in großen Teilen der Fahrbahn wird die Wirkung eines einheitlichen Platzraumes noch verstärkt. Das signalisiert Autofahrern, dass sie sich in einem Aufenthaltsbereich bewegen, sie vorsichtig fahren müssen.

Durch die Umgestaltung wird die Ortsmitte lebendiger werden. Die Menschen sollen sich dort gern aufhalten und unterhalten. Die Gastronomie kann nachziehen, die breiteren Randbereiche mit Außenbewirtschaftungen beleben. Durch die Neugestaltung der Ortsdurchfahrt wird der Ortskern auch für den Einzelhandel wieder attraktiv. Dies steigert die Lebensqualität und die Rudersberger können sich Wege sparen und zu Fuß im Ort einkaufen.

Wie viele baden-württembergische Gemeinden verfolgt auch Rudersberg neben der Belebung des Ortskerns das Ziel, die mit bis zu 9.000 Fahrzeugen täglich stark belastete Ortsdurchfahrt von Rudersberg städteverträglich zu gestalten. Ohne die verträgliche Führung des Kfz-Verkehrs zu vernachlässigen, soll die Aufenthaltsqualität für Anwohner, Besucher und Kunden deutlich verbessert und die Attraktivität des Ortsbildes gesteigert werden.

Die Funktion der Ortsdurchfahrt als Landesstraße L 1080 und L 1148 als regionale Verbindung bleibt unangetastet. Aber durch die neue Gestaltung der Ortsdurchfahrt und Tempo 30 ist es zum Beispiel für Lkw weniger attraktiv diesen Weg zu nehmen.

An der Ortsdurchfahrt ist derzeit eine große Zahl Betroffener Belastungswerten von $L_{den} > 70$ dB(A) bzw. $L_{night} > 60$ dB(A) ausgesetzt. Die Gemeinde Rudersberg beabsichtigt, im Rahmen der Fortschreibung ihres Lärmaktionsplans ein (ganztägliches oder auf die Nachtstunden beschränktes) Durchfahrverbot für Lkw auf den Landesstraßen L 1080 und L 1148 in der Ortsdurchfahrt als bindende Maßnahme in den Lärmaktionsplan aufzunehmen.

Dies könnte durch eine intelligente Verkehrsführung über die B 14 erfolgen, welche entsprechend ihrer übergeordneten Erschließungsfunktion die bevorzugte Route darstellen soll. Eine Anpassung der Wegweisung für den Durchgangsverkehr in Richtung Schorndorf (B 29) in Backnang-West würde zu einer schlüssigen Netzstruktur und einer Entlastung der Ortsdurchfahrt Rudersberg beitragen.

Ein solches Lkw-Durchfahrverbot führt zu einer deutlichen Entlastung der Menschen entlang der Ortsdurchfahrten in Rudersberg sowie auch in anderen Teilen der Region.

**Fachtagung kommunal mobil 2015
18.–19. Juni 2015 in Dessau-Roßlau**

**Vortrag Marten Bosselmann
„Nachhaltige Stadtlogistik durch KEP-Dienste“**

Kurzfassung

Eine Stadt ohne öffentliche Verkehrsmittel ist kaum vorstellbar. Viele Menschen sind täglich auf Bus und Bahn angewiesen – ob auf dem Weg zur Arbeit, zu Freunden ins andere Stadtviertel oder ins Grüne am Wochenende: Man spart Zeit, Geld und schont gleichzeitig die Umwelt. Was der öffentliche Personennahverkehr für die Stadtbewohner ist, sind die Kurier-, Express- und Paketdienste – kurz KEP-Dienste – für den Einzel- und Online-Handel in funktions- und wettbewerbsfähigen Innenstädten. Insbesondere die Geschäfte und Gewerbetreibenden sind bei der Belieferung auf Kurier-, Paket- und Expressdienste angewiesen. Aber auch der Online-Shopper. Damit die Vielfalt des Einzelhandels in Innenstädten weiterhin erhalten bleibt, sind KEP-Dienste unverzichtbar.

Die Studie „Nachhaltige Stadtlogistik durch Kurier-, Express- und Paketdienste“ des Bundesverbandes Paket und Expresslogistik e. V. hat Treiber, Ziele, Konzepte und Rahmenbedingungen einer Nachhaltigen Stadtlogistik durch KEP-Dienste aus der Sicht von Handel, Kommunen und KEP-Diensten untersucht und die aktuellen Umweltwirkungen der „Letzten Meile“ quantifiziert. Die Studie zeigt, dass die Kommunen KEP-Dienstleistungen als Grundversorgung der Stadt ansehen. Es bedarf jedoch dringend besserer Rahmenbedingungen in der Straßenverkehrsordnung, unter anderem zu Ladezonen. Das betrifft genauso das Thema Elektromobilität. Die KEP-Dienste nutzen moderne Flotten und sind gegenüber alternativen Antriebskonzepten offen. Um nachhaltig und effizient arbeiten zu können, benötigen die KEP-Dienste auch in diesem Bereich stärkere Unterstützung von der kommunalen Politik in Form von geeigneten Rahmenbedingungen.

Der Bundesverband Paket und Expresslogistik:

Im 1982 gegründeten Bundesverband Paket und Expresslogistik (BIEK) sind die führenden Anbieter für Kurier-, Express- und Paketdienste in Deutschland organisiert: DPD, GO!, Hermes, TNT und UPS. Die Mitgliedsunternehmen bieten ihren Kunden eine bundesweit flächendeckende Zustellung von der Hallig bis zur Alm. Die Branche realisiert einen jährlichen Umsatz von 16,1 Milliarden Euro.

Kurzfassung des Vortrags von Götz Bopp, IHK Region Stuttgart,
bei der Fachtagung „Kommunal mobil 2015“ am 18./19. Juni 2015 in Dessau-Roßlau

„Stuttgarter Arbeitskreis zur Innenstadt-Logistik“

Die IHK Region Stuttgart ist bereits in den 1990er Jahren - als City-Logistik-Konzepte, bei denen die zur Versorgung der Bürger und Unternehmen benötigten Güter zunächst (außerhalb der Innenstadt) gebündelt und dann mehr oder minder konzentriert zum Empfänger gebracht wurden - als Treiber für die Optimierung des innerstädtischen Wirtschaftsverkehrs aufgetreten. Zwei klassische Projekte und ein Ansatz, bei dem die Belieferung mit Lastenrädern im Fokus stand, wurden seinerzeit in Stuttgart durch die IHK angestoßen oder unterstützt. Leider konnten sich alle damaligen Vorhaben (wie auch die in anderen Städten) nicht etablieren.

Der heute nochmals massiv gesteigerte Leidensdruck durch täglichen Stauinfarkt, stetig wachsende Volumina an Paketlieferungen und -retouren sowie Feinstaub- und Stickoxiddebatten machen die Zeit reif für neue Überlegungen, wie die Bürger und Unternehmen in den Innenstädten logistisch besser ver- und entsorgt werden können. Deshalb hat die IHK Stuttgart 2012 durch die PTV Group aus Karlsruhe die **Studie „Innenstadtlogistik mit Zukunft“** erstellen lassen, die konkret für die Situation in Stuttgart Aktionsfelder identifiziert und Handlungsempfehlungen abgeleitet hat (als pdf auf www.stuttgart.ihk.de, Dokumentennummer 117648).

Schon bei der Studiererstellung wurde neben der Berücksichtigung der Bedürfnisse der **Wirtschaft** großer Wert darauf gelegt, auch Mitarbeiter der **Stuttgarter Verwaltung** sowie von (Fach-) **Verbänden** und anderen „logistikaffinen“ **Institutionen** miteinzubeziehen und deren Wünsche, Sorgen und Nöte aufzunehmen. Dieser Austausch war derart fruchtbar, dass wir den Beteiligten vorgeschlagen haben, eine wesentliche Empfehlung der Gutachter von PTV direkt umzusetzen – die Gründung eines **„Arbeitskreises Innenstadtlogistik“**, der die wesentlichen Akteure an einen Tisch bringt und die aufkommenden Fragestellungen aus den verschiedenen Blickwinkeln im Konsens bearbeitet.

Mittlerweile ist der Arbeitskreis zwei Mal im Ausschuss für Umwelt und Technik des Stuttgarter Gemeinderates vorstellig geworden und hat den Gemeinderäten die in sechs Arbeitskreis- und zahlreichen Unterarbeitsgruppensitzungen gewonnen Erkenntnisse und Empfehlungen vorgestellt.

Aus dem großen Feld möglicher Themen haben sich die Mitglieder des Arbeitskreises in den Jahren 2013 und 2014 darauf fokussiert, die **Lieferzeitrestriktionen in der Stuttgarter Fußgängerzone** zu hinterfragen und **Optimierungen beim Thema Baustellen- und Veranstaltungsmanagement** zu eruieren.

Da auch das Thema Lastenradbelieferung und **andere alternative Konzepte für die „Letzte Meile“-Belieferung** eine bedeutende Rolle spielen (werden), hat zudem im Auftrag der IHK durch das Fraunhofer IAO eine Begutachtung der Umsetzbarkeit derartiger Konzepte und auch der städtebaulichen Wirkungen von „Lastenradumschlagseinrichtungen“ in der Stuttgarter Innenstadt stattgefunden.

Nachdem der Arbeitskreis Ideen eingebracht hat wird sich nun zeigen müssen, ob die Stuttgarter Kommunalpolitik bereit ist, die weiteren Weichenstellungen für die vorgeschlagenen (oder auch andere) Optimierungen vorzunehmen und die dazu notwendigen Haushaltsmittel einzuplanen.

Evaluation von Wirtschaftsverkehrskonzepten

Dr. Katrin Dziekan, Umweltbundesamt Dessau-Roßlau

E-Mail: Katrin.Dziekan@uba.de

Twitter: @KatrinDziekan

www.umweltbundesamt.de/verkehr

Wie lassen sich Erfolge messen? Wie kann man belastbare Zahlen zu Effekten von Maßnahmen im Rahmen von Wirtschaftsverkehrskonzepten erheben? Was lernt man aus Misserfolgen?

In diesem Beitrag wird grundsätzlich das Konzept der Evaluation im kommunalen verkehrlichen Kontext erläutert. Es werden die verschiedenen Schritte des Vorgehens sowie die Wirkungs- und Prozessevaluation vorgestellt. Konkrete Beispiele aus dem CIVITAS MIMOSA Projekt illustrieren Evaluationen von Wirtschaftsverkehrsmaßnahmen:

- Bologna: Van-Sharing als Teil eines kommunalen Logistikplanes
- Tallinn: Ausweisung und Markierung einer smarten Route für Güterverkehr in der Stadt
- Utrecht: Bierboot und Cargohopper als innovative Bausteine im Wirtschaftsverkehrskonzept

Evaluation lohnt sich in jedem Fall, sei es durch Wissenszuwachs, effektivere Maßnahmenplanung und –umsetzung, durch Umweltnutzen und nicht zu Letzt auch rein monetär.

Fördermöglichkeiten der Städtebauförderung

RDir Joachim Gerth, BMUB

700 Mio. € vom Bund für die Förderung des Städtebaus

Mit dem Haushalt 2014 wurden für die Förderung des Städtebaus seitens des Bundes insgesamt 700 Mio. € Bundesmittel bereitgestellt. Das sind 245 Mio. Euro mehr als 2013 (455 Mio. Euro). Das hohe Niveau von 2014 wird auch im Jahr 2015 fortgeführt.

Die Städtebauförderprogramme des Bundes sind wie folgt ausgestattet:

Soziale Stadt	150 Mio. €
Stadtumbau Ost	105 Mio. €
Stadtumbau West	105 Mio. €
Aktive Stadt- und Ortsteilzentren	110 Mio. €
Städtebaulicher Denkmalschutz	110 Mio. €
Kleinere Städte und Gemeinden	70 Mio. €

Innerhalb der 700 Mio. Euro gibt ein neues Förderprogramm Nationale Projekte des Städtebaus (Bundesprogramm). 50 Mio. € werden hiernach für eine unmittelbare Bundesförderung zugunsten national bedeutsamer Maßnahmen eingesetzt.

Einsatz der Städtebaufördermittel

Die Programme der Städtebauförderung leisten einen wesentlichen Beitrag zur Erhaltung und Modernisierung von Gebäuden, zur Erneuerung des Wohnumfeldes sowie zur Revitalisierung der Innenstädte und Stadtteilzentren. Rechtliche Grundlage der Finanzhilfen zur Städtebauförderung ist die Verwaltungsvereinbarung über die Gewährung von Finanzhilfen an die Länder nach Art. 104 b des Grundgesetzes zur Förderung städtebaulicher Maßnahmen 2015 (VV Städtebauförderung 2015).

Ein wichtiges Ziel der Städtebauförderung ist der nachhaltige Einsatz der Fördermittel. Vor der Umsetzung ist es daher notwendig, die Fördermaßnahmen auf eine nachhaltige Wirkung der Investitionen zu prüfen. Bei der Umsetzung der konkreten Fördermaßnahmen sollen daher die Bedürfnisse der Bürgerinnen und Bürger, insbesondere der Familien bzw. der Haushalte mit Kindern und der älteren Menschen, berücksichtigt werden.

Gefördert werden können zum Beispiel:

- die Erarbeitung oder Fortschreibung von integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzepten sowie die Bürgerbeteiligung,
- die Verbesserung des öffentlichen Raums und des Wohnumfeldes,
- die Wieder- und Zwischennutzung freigelegter Flächen sowie von Brachflächen,
- die Anpassung der städtischen Infrastruktur einschließlich der Grundversorgung,
- die Aufwertung und der Umbau des vorhandenen Gebäudebestands. Dazu gehört auch die Erhaltung von Gebäuden mit baukultureller Bedeutung, wie z.B. die Instandsetzung und Modernisierung von das Stadtbild prägenden Gebäuden,
- die Umsetzung von Grün- und Freiräumen sowie von Maßnahmen der Barrierefreiheit bzw. -reduzierung,
- sonstige erforderliche Bau- und Ordnungsmaßnahmen,
- die Beteiligung und Mitwirkung von Bürgerinnen und Bürgern, Quartiersmanager, Leistungen von Beauftragten.

Kurzfassung des Vortrages

Förderprogramme für Maßnahmen im Wirtschaftsverkehr - Unterstützung durch CIVINET Deutscher Sprachraum | Fred DOTTER, Forschungsgesellschaft Mobilität - FGM-AMOR, Graz

Die Anforderungen sind groß, aber die Handlungsspielräume sind begrenzt – so lässt sich die Situation in Städten umschreiben, die ihren Stadtverkehr aktiv gestalten wollen. Der Personen- und Wirtschaftsverkehr soll ökologisch verträglich, wirtschaftlich effizient und serviceorientiert sein, aber wie kann dies gelingen? Die Probleme sind vielfältig, die Interessen der Akteurinnen und Akteure häufig widerstreitend und kurzfristig ausgelegt, die Haushaltslage ist in vielen Städten schwierig, Stellenabbau dominiert in den Verwaltungen - all dies sind Barrieren, die einen Wandel im Stadtverkehr stark erschweren. Andererseits möchte die Europäische Kommission den Stadtverkehr in den nächsten Jahrzehnten grundlegend umgestalten und dafür auch die notwendigen Rahmenbedingungen schaffen. Dies birgt zwar Risiken, bietet aber auch große Chancen.

Da es an der Zeit war, dass sich Expertinnen und Experten, die Stadtverkehr politisch oder planerisch gestalten, stärker in die europäische Diskussion zum Stadtverkehr einbringen und es die Möglichkeit geben sollte dies in ihrer Muttersprache, über Landesgrenzen und institutionellen Barrieren hinweg zu tun, gründete sich im November 2013 der gemeinnützige Verein CIVINET Deutscher Sprachraum. Das CIVINET Deutscher Sprachraum bietet die Möglichkeit, sowohl die Konzepte und Erfahrungen anderer Städte als auch die europäische Verkehrspolitik und -planung mit seinen Auswirkungen auf die eigene Situation besser kennen- und einschätzen zu lernen.

Der mehrjährige EU-Finanzrahmen stellt in der Förderperiode 2014-2020 über verschiedene Programme Mittel zur Unterstützung nachhaltiger städtischer Mobilität und für die Umsetzung eines nachhaltigen Wirtschaftsverkehrs zur Verfügung. Die Einreichung und Umsetzung von EU-Projekten im Rahmen dieser Programme stellt Akteurinnen und Akteure vor verschiedene Herausforderungen: von der ressourcenintensiven Projektentwicklung bei unsicherer Erfolgslage, den diversen technischen und finanziellen Programm-Logiken bis zur Koordination verschiedener administrativer Kulturen, hin zu gemeinsamen und erfolgreichen Projektergebnissen. Insbesondere für kleinere und mittlere Städte ist es mitunter schwierig, sich in der Breite von Möglichkeiten zurechtzufinden bzw. den verschiedenen Programmanforderungen zu entsprechen.

Hier hat es sich das CIVINET Deutscher Sprachraum zum Ziel gesetzt, seine Mitglieder dahingehend zu unterstützen, sowohl einen „technischen“ Überblick über die Anforderungen relevanter EU-Programme von Horizon 2020 und CIVITAS 2020, bis zu URBACT III und dem INTERREG Programm, bis hin zu LIFE, Connecting Europe Facility und dem CIVITAS Activity Fund zu bieten, als auch Insiderwissen zur Akquisition und Implementierung verschiedener EU-Projekte bereitzustellen und dieses anhand praktischer Beispiele zu veranschaulichen. Auch ist es wichtig zu diskutieren, wie sich Städte im Reigen der EU-Programme positionieren können, und aufzuzeigen, wie man strategische Zielsetzungen von Städten in konkrete EU-Projekte verwandeln und Fördermittel synergetisch nutzen kann.