

SMARTSET's Analyse von Anreizen und Beschränkungen versucht deutlich zu machen, was erforderlich ist, um marktorientierte Geschäftsmodelle zu unterstützen um die verstärkte Nutzung von Mikroterminals für die letzte Meile und energieeffizienteren Güterverkehr in städtischen Gebieten zu steuern.

Anreize und Beschränkungen

Anreize und Beschränkungen gehen Hand in Hand, und, um die maximale Wirkung zu erzielen, sollten sie in Kombination verwendet werden. Sie können jedoch in **unterschiedlicher Weise und Kombinationen**, abhängig von den Zielen und Vorgaben, implementiert werden.

Der gemeinsame Ansatz, sowie die Struktur für Anreize und Beschränkungen, wurden in einem Projektbericht über Erfolgsgeschichten und Rahmenbedingungen umrissen. Er enthält eine **Analyse aktueller Bedingungen sowie Erfahrungsberichte** für die erfolgreiche Umsetzung von Regelungen. Obwohl sich sowohl Städte- als auch Terminalsysteme, sowie die Anwendung von Regulativen in SMARTSET unterscheiden, sind diese **für eine Entwicklung von nachhaltigen Geschäftsmodellen entscheidend**.

Methode der SMARTSET Partner

Alle acht SMARTSET Anwendungsorte arbeiten mit dem Ziel, den Güterverkehr in ihren Städten nachhaltiger zu gestalten, die Schadstoffemissionen aus diesem Sektor zu reduzieren, sowie Staus zu verringern und die Lebensqualität in den Stadtzentren zu erhöhen.

Die **Lösungen**, um diese Ziele zu erreichen, sind **weitestgehend ähnlich**, auch wenn sie sich durch Umfang oder nationale Vorgaben unterscheiden. Einige befassen sich bereits jetzt damit, Anreize und Beschränkungen zu schaffen. Diese reichen von **umfassenden Rahmenbedingungen und Vorschriften** bis hin zu Standorten mit **nur einigen wenigen Regulativen**, andere hingegen befinden sich noch in **Diskussion**.



© CIVITAS SUCCESS – La Rochelle

Einführung von Aktionsplänen

Der **Vorgang** hin zu einer aktualisierten Methode von neuen und besseren Regulierungen und Anreizsystemen, welche den innerstädtischen Handel dazu motivieren soll, Mikroterminals und ein nachhaltigeres innerstädtisches Liefersystem zu nutzen, zeigt bereits **erste Ergebnisse und Erfolge in allen SMARTSET Anwendungsorten**.

Jeder dieser Orte entwickelt **städtische Aktionspläne**, die der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden. Diese beinhalten sowohl die Maßnahmen, als auch die Ziele, Absichten, den Zeitraum und das Budget, sowie die involvierten Akteure und Akteurinnen, die sich an diesem Projekt beteiligen.

SMARTSET Projektkoordination und Kontakt:

Stadt Göteborg, Urban Transport Administration
contact@smartset-project.eu

Im Rahmen des Projekts SMARTSET untersuchen die Projektpartner die Möglichkeit erfolgreiche urbane Distributionskonzepte auf andere Standorte im Berliner Stadtraum zu übertragen.

City GVZ – Zukunft in Berlin

Der durch das landeseigene Unternehmen BEHALA betriebene Westhafen hat sich in Berlin als erfolgreiches City GVZ etabliert. Eine Reihe technischer Innovationen, wie etwa ein spezielles Schwerlastschiff und der weltweit bislang größte vollelektrische LKW mit Straßenzulassung wurden durch die BEHALA mitentwickelt und im Westhafen in Betrieb genommen. Das Hafeneigene KV-Terminal ist ebenso eine Erfolgsgeschichte wie zahlreiche Lösungen im Bereich der Kontraktlogistik.

Übertragung auf andere Berliner Standorte

Das Berliner SMARTSET Team arbeitet an der Übertragung besonders gut funktionierender Dienstleistungen auf andere Standorte im Berliner Stadtraum. Gezielt wird dabei das Gelände des früheren Güterbahnhofs in Berlin-Tempelhof betrachtet. Besonders die Nähe zu Gewerbegebieten im Bezirk Tempelhof und das demographische Wachstum im Berliner Zentrum machen den Standort zu einer aussichtsreichen Wahl.

Erste Gespräche mit Stakeholdern verliefen positiv. Standortanalysen zeigen, dass es möglich wäre über ein Terminal für den Kombinierten Verkehr (KV), Dienstleistungen zu kreieren die für Kunden hochattraktive Alleinstellungsmerkmale aufweisen. Insbesondere wäre es möglich KV-Dienstleistungen anzubieten die distinktive Vorteile gegenüber dem klassischen Straßenverkehrsangebot aufweisen würden. Damit kann ein weiteres City-Terminal einen signifikanten Beitrag zur Verlagerung von Verkehren von der Straße auf die Schiene beitragen.



Die im Projekt betrachtete Entwicklungsfläche in Tempelhof (rot markiert)

Aber auch Kontraktlogistikangebote können durch die Nähe zu Empfängern durch ein weiteres City-Terminal profitieren. Damit ergeben sich auch Vorteile für im Raum Berlin angesiedelte Wirtschaftsunternehmen.

Kontakt:

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin
Dr. Julius MENGE
julius.menge@senstadtum.berlin.de



Technische Hochschule Wildau
Dipl.-Ing. Philip MICHALK
michalk@th-wildau.de

