

Nachhaltige Stadtlogistik Wiesbaden

4. Sitzung des Runden Tisches Stadtlogistik am 20. Oktober 2022

Veranstaltungsdokumentation

DIALOG BASIS, 21. November 2022



DIGI-L

Intelligente Logistik
für Wiesbaden

Inhalt

Nachhaltige Stadtlogistik Wiesbaden (Titel)	1
Inhalt.....	2
Begrüßung und Eröffnung	3
Tour de Table: Aktuelle Entwicklungen in der nachhaltigen Stadtlogistik – Erfahrungsaustausch	3
Sachstand: Umsetzung des Stufenkonzepts Nachhaltige Stadtlogistik Wiesbaden	4
Impuls: „Digitale Zwillinge“ für urbane Logistik	5
Diskussion aktueller Entwicklungen in Wiesbaden	7
Liefer- und Ladezonen: Prüfung der Standortvorschläge des Runden Tisches, neue Liefer- und Ladezonen ...	7
Mikro-Hubs: Prüfung der Standortvorschläge des Runden Tisches, Praxiserfahrungen mit dem Mikro-Hub am Elsässer Platz	10
Aufbau der E-Ladeinfrastruktur	12
Schlusswort und Ausblick	13
Anhang: Teilnehmende des Runden Tisches am 20. Oktober 2022	14

Begrüßung und Eröffnung

Carola Pahl, Leiterin des Teams Nachhaltige Stadtlogistik im Tiefbau- und Vermessungsamt der Landeshauptstadt Wiesbaden, eröffnet die vierte Sitzung des Runden Tisches Stadtlogistik. Sie blickt zurück auf die vorhergehende Sitzung im April 2022: Vor Ort in Wiesbaden wurden damals Standortvorschläge der Akteure für neue Liefer- und Ladezonen und Mikro-Hubs aufgenommen. In der aktuellen Sitzung wird das Team über die Prüfung der Vorschläge und die nächsten Schritte berichten. Weiterhin sollen der Einsatz „digitaler Zwillinge“ in urbaner Logistik und der Aufbau der E-Ladeinfrastruktur in Wiesbaden anhand kurzer Impulse diskutiert werden. Die Moderation der Sitzung übernimmt wieder Dr. Antje Grobe von DIALOG BASIS.

Tour de Table: Aktuelle Entwicklungen in der nachhaltigen Stadtlogistik – Erfahrungsaustausch

Zum Auftakt der Sitzung diskutieren die Teilnehmenden in einer erweiterten Vorstellungsrunde aktuelle Themen und Entwicklungen urbaner Logistik – welche Trends und Treiber die Akteure in den letzten Monaten bewegt haben:

- Die Vertretenden der Logistikverbände weisen auf den Angriffskrieg Russlands und die damit verbundene Energiekrise und Inflation hin. Diese haben Auswirkungen auf die Sendungsvolumen und können insbesondere für kleinere KEP-Dienstleister kritisch sein. Die steigenden Kosten zwingen die Unternehmen und ihre Kunden zu radikalen Kosteneinsparungen und zum Umdenken aktueller Arbeitsweisen. Beispielsweise im Bereich der Zeitungslogistik könne der Druckschluss auf den Abend verlegt werden, sodass Lieferungen noch während des Abends möglich sind. Alternativ können Zeitungen erst tagsüber geliefert werden – beides günstiger als die traditionellen Morgenlieferungen.
- Weitere aktuelle Themen für die Dienstleister sind der akute Mangel an Fachkräften, Fahrerinnen und Fahrern und Sortierpersonal.
- Außerdem wird auf die sehr langen Lieferzeiten für E-Fahrzeuge und Komponenten für E-Ladeinfrastruktur hingewiesen, die die Elektrifizierung der Stadtlogistik verlangsamen. Auch die Genehmigung der Standorte für Ladepunkte könnte beschleunigt werden.
- Mehrere Teilnehmende diskutieren den Flächenbedarf der nachhaltigen Stadtlogistik. Eine besondere Herausforderung sei es, Flächen für Mikro-Hubs zu finden und zugleich die temporären Standorte in den Bestand zu überführen. Andererseits wird berichtet, dass Einkaufszentren – die immer häufiger mit Leerständen zu tun haben - die Stadtlogistik stärker in den Fokus nehmen und Flächen für Mikro-Hubs oder Pick-Up-Points anbieten können.
- Seitens der Stadtplanung wird kommentiert, dass mit dem öffentlichen Raum sensibel umgegangen werden müsste – auch mit Blick auf den hohen Nutzungsdruck und die Flächenkonkurrenz für verschiedene Funktionen. Es sei wünschenswert, dass die logistischen Infrastrukturen in privaten oder halb-privaten Flächen und Räumlichkeiten untergebracht werden können.
- Andere Teilnehmenden berichten über die Initiativen der Städte Aachen und Darmstadt, die ihre eigenen Konzepte für nachhaltige Stadtlogistik aufstellen bzw. umsetzen.

Sachstand: Umsetzung des Stufenkonzepts Nachhaltige Stadtlogistik Wiesbaden

Frau Pahl erläutert anschließend den Stand der Umsetzung des Stufenkonzepts Nachhaltige Stadtlogistik Wiesbaden. Dieses wurde von einem Gutachter*innenteam unter der Leitung der Prognos AG, unter Beteiligung zahlreicher Stakeholder in einem mehrstufigen Dialogprozess, in den Jahren 2019-2021 erstellt. Die Maßnahmen des Stufenkonzepts sind in drei Phasen gegliedert. Davon ist die Phase 1 (2020-2021) mit ihren Sofortmaßnahmen bereits abgeschlossen und die Phase 2 (2022-2025) in der Umsetzung:

- Die Dialogplattform Nachhaltige Stadtlogistik (Maßnahme 1.1) wird seit April 2021 mit dem Runden Tisch Stadtlogistik umgesetzt. Geplant sind weiterhin etwa halbjährige Sitzungen – einmal digital und einmal in Präsenz pro Jahr, um sowohl städtische als auch überregionale Akteure einbeziehen zu können.
- Das Projektteam von Frau Pahl, Herrn Claus-Peter Große und Herrn Jens Hoffmann stellt das Kompetenzzentrum Nachhaltige Stadtlogistik (1.2) im Tiefbau- und Vermessungsamt dar. Das Team dient als Ansprechperson für alle stadtlogistischen Belange, für andere städtische Ämter, für Logistikunternehmen, den Einzelhandel, weitere Stakeholder sowie für Bürger*innen.
- Die Errichtung einer Vermittlungsstelle Logistikflächen (1.3) wird mit dem Referat für Wirtschaft und Beschäftigung diskutiert. Zunächst hat das Team für Mikro-Hubs und Liefer- und Ladezonen die amtseigenen Flächen geprüft, um eine möglichst einfache und schnelle Umsetzung zu ermöglichen. Perspektivisch müsse man aber auch auf andere städtische und private Flächen greifen, sodass eine entsprechende Vermittlungsstelle zielführend sein könnte.
- Eine detailliertere Analyse von Quartieren mit besonderem Konfliktpotenzial (1.4) ist verschoben worden: Die Priorität des Teams liegt zunächst auf der Umsetzung von konkreten Maßnahmen.
- Die Errichtung von Liefer- und Ladezonen (1.5) läuft in Wiesbaden besonders erfolgreich – über den aktuellen Stand wird nachher genauer berichtet.
- Die Errichtung von Mikro-Hubs (1.6) gilt als ein Schwerpunkt des Stufenkonzepts. Die ersten zwei Mikro-Hubs in Wiesbaden am Elsässer Platz wurden im August durch den DPD und den Lieferdienst Gesund & Munter in Betrieb genommen. Zwischen Mai und August 2022 testete auch die Firma Hermes die Auslieferung per Lastenrad vom Elsässer Platz aus.
- Ein Konzept für den Ausbau der öffentlichen E-Ladeinfrastruktur (1.7) wurde in Wiesbaden in einem umfassenden Dialogprozess mit fachlicher Unterstützung erarbeitet. Auch die Schwerpunkte des Konzeptes werden in der aktuellen Sitzung vorgestellt.
- Die Stadt Wiesbaden und die ESWE Versorgung fördern die Anschaffung von Lastenfahrrädern (1.8) seit dem Jahr 2019 mit 25 Prozent des Kaufpreises bis zu 1.000 Euro, mit einem jährlichen Budget von insgesamt 100.000 Euro. Die Förderung wird sehr gut angenommen, sodass die Fördermittel jährlich ausgeschöpft werden.
- Im Bereich der optimierten Zustellung (1.9) sind die Ansätze noch nicht umgesetzt worden. Das Team sei sehr interessiert, anbieterübergreifende Paketstationen in Wiesbaden zu erproben – bisher habe es aber nur wenig Interesse seitens der KEP-Dienstleister gegeben.

Über die Maßnahmen des Stufenkonzeptes hinaus werden in Wiesbaden weitere Vorhaben aktuell umgesetzt, die die urbane Logistik in der Landeshauptstadt beeinflussen:



- Wie in den bisherigen Sitzungen des Runden Tisches diskutiert, werden im Rahmen des Projektes „Poller hoch!“ versenkbare Poller an vier Standorten in den Jahren 2022-2023 pilotiert. Während das Konzept für die Terrorabwehr gedacht war, kann dieses auch für die Steuerung der Lieferverkehre in der Innenstadt verwendet werden. Über eine flächendeckende Umsetzung und entsprechende Investitionen müsste in der Stadtverordnetenversammlung nach der Pilotphase entschieden werden.
- Zur Verbesserung der Radinfrastruktur wurden eine in Kreuzungsbereichen rotmarkierte Fahrradspur sowie neue Lieferzonen an der Rheinstraße eingerichtet. Die neue Spuraufteilung wird insbesondere von Radfahrerinnen und -fahrern gut aufgenommen.
- Die Förderprämie für die Anschaffung von Lastenfahrrädern ist auch für das Jahr 2023 vorgesehen. Insgesamt sind in den Jahren 2019-2022 bereits 398 Förderanträge bewilligt worden, darunter auch Anträge von Gewerbebetreibern – von Apotheken bis zu Fotografen oder Rechtsanwaltskanzleien.
- Im Kontext des Ausbaus der E-Ladeinfrastruktur wird auch die Bedeutung der E-Mobilität für die urbane Logistik betrachtet. Mit Blick auf die NO_x-Emissionen ist die Elektrifizierung ein mächtiger Hebel: Dadurch können bis zu 70% der noch einzusparenden Emissionen gespart werden. Allerdings löst der Antriebswechsel nicht die Probleme, die über die Emissionen hinaus gehen. Auch erfordert eine hohe Elektrifizierungsquote einen umfassenden, bedarfsgerechten Ausbau der benötigten Infrastruktur sowie geeignete Privilegien und Restriktionen, um elektrische Fahrzeuge gegenüber konventionellen zu begünstigen.

Nach der Einführung von Frau Pahl kommentieren Teilnehmende des Runden Tisches den aktuellen Stand:

- Der Vertreter eines Logistikverbands kommentiert zur Maßnahme 1.9, dass der Verband auch die Entwicklung anbieterübergreifender Paketstationen vorantreibt. Man sei interessiert an einem detaillierteren Austausch zu den Möglichkeiten und Herausforderungen.
- Ein Teilnehmer fragt, ob die Erfahrungen aus dem Pilotprojekt „Poller Hoch!“ offen zugänglich gemacht werden können.
 - Frau Pahl berichtet, dass die Stadtverwaltung bereits von einem Roll-Out mit bis zu 34 Standorten ausgehe. Entsprechend wird für das Projekt eine umfangreiche, europaweite Ausschreibung vorbereitet, die mit hohem Verwaltungsaufwand verbunden ist. Im Rahmen des Runden Tisches stellt das Team aber gerne Informationen zur Umsetzung zur Verfügung.
- Abschließend wird noch gefragt, ob im Rahmen der Lastenradprämie auch Leasing-Lastenräder gefördert werden.
 - Frau Pahl bestätigt, dass Leasing-Räder auch förderfähig sind. Dies gilt es bei der Antrag- und Rechnungsstellung zu berücksichtigen.

Impuls: „Digitale Zwillinge“ für urbane Logistik

Dr.-Ing. Christoph Vornholt vom Fraunhofer-Institut für Materialfluss und Logistik IML führt die Teilnehmenden in die Möglichkeiten „digitaler Zwillinge“ für urbane Logistik ein. Das Fraunhofer IML hat hierzu eine Projektskizze beim Präsidium von acatech, der Deutschen Akademie der Technikwissenschaften für ein

Pilotprojekt vorgelegt. Als einer der potentiellen städtischen Anwendungsfälle hat die Stadt Wiesbaden das Vorhaben mit einem Letter of Intent unterstützt.

Digitaler Zwilling ist ein Konzept aus dem Kontext von Smart Cities zur Organisation und Nutzbarmachung vielfältiger Daten, physischer Prozesse und Strukturen. Das Ziel ist es, Daten und Kontextinformationen aus der realen Welt zu erfassen, sie im Digitalen Zwilling zu managen, zu verarbeiten, zu beobachten und zu analysieren. Als aktuelles Beispiel gilt das BMWWSB-geförderte Kooperationsprojekt „Connected Urban Twins – Urbane Datenplattformen und Digitale Zwillinge für Integrierte Stadtentwicklung“ (CUT) mit drei Partnerstädten Hamburg, Leipzig und München. In der fünfjährigen Projektlaufzeit treiben die Partnerstädte anhand von Fallbeispielen gemeinsam die Entwicklung Digitaler Zwillinge für Städte und Kommunen voran.

Dabei hat das Konzept auch Potenzial für urbane Logistik. Im Bereich der urbanen Logistik gilt als Herausforderung, dass viele Datensätze zu Waren- und Verkehrsströmen in einer Stadt unabhängig voneinander existieren und nur einzelnen Akteuren zur Verfügung stehen: Logistikdienstleister kennen ihre eigenen Daten zum Sendungsaufkommen, Sendungs- und Kostenstruktur – parallel verfügen Städte über soziodemografische Daten, Informationen über die Verkehrslage, Immobilien, Verkehrsflächen oder Baustellen.

Ein Digitaler Zwilling kann dann unterstützen, dass diese unterschiedlichen Datensätze zusammengeführt und sowohl für Logistikdienstleister und die Stadt nutzbar gemacht werden. Der Aufbau eines Digitalen Zwillings ermöglicht auch eine automatische Erhebung von Realdaten, die eine wichtige Grundlage für die Planung und Gestaltung der Urbanen Logistik darstellen. So leistet ein digitaler Zwilling einen Beitrag zu datenbasierten Planungs- und Entscheidungskompetenzen in einer Stadt.

- Es wird gefragt, inwiefern Logistikdienstleister bereit wären, ihre wettbewerbssensitiven Daten für einen digitalen Zwilling zur Verfügung zu stellen.
 - Herr Dr. Vornholt präzisiert, dass das Projekt im Sinne von Open Source den Ansatz verfolgt, einen replizierbaren und skalierbaren digitalen Zwilling zu realisieren, z. B. für die Stadt Wiesbaden. Open Data bzw. die Öffnung und freie Nutzbarkeit von Daten ist eine andere Fragestellung. Unternehmen könnten aber interessiert sein, ihre Daten der Stadt zur Verfügung zu stellen, um eine zielgerechte Entwicklung logistischer und verkehrlicher Infrastrukturen zu ermöglichen. Der Ansatz zielt auf gegenseitige Nutzung von Daten und zuletzt auf Vorteile für alle Beteiligte und die Stadtgesellschaft.
- Ein Teilnehmer fragt nach genaueren Informationen zum Auftraggeber und zur Rolle der Stadt Wiesbaden im Projekt.
 - Herr Dr. Vornholt erläutert, dass das Projekt noch nicht beantragt oder bewilligt wurde. Sollte das Präsidium von acatech dem Vorhaben zustimmen, würden acatech, Fraunhofer IML und das Daten-Kompetenzzentrum Städte und Regionen (DKSR) einen Projektantrag für ein Verbundvorhaben formulieren und diesen beim BMVI vorlegen. Die Stadt Wiesbaden könnte als ein Pilot-Anwendungsfall ohne eigene finanzielle Beteiligung teilnehmen.

Diskussion aktueller Entwicklungen in Wiesbaden

Liefer- und Ladezonen: Prüfung der Standortvorschläge des Runden Tisches, neue Liefer- und Ladezonen

Jens Hoffmann vom Team Stadtlogistik im Tiefbau- und Vermessungsamt berichtet über die Zuweisung weiterer Liefer- und Ladezonen in Wiesbaden. Nach der Sitzung des Runden Tisches im April 2022 wurden die Standort-Vorschläge vom Team geprüft und erste Vorschläge auch bereits umgesetzt. Zu weiteren Liefer- und Ladezonen werden noch Gespräche mit den Ortsbeiräten geführt bzw. die notwendigen Beschlüsse eingeholt. Aufgrund ihrer Lage oder baulichen Umsetzung sind manche Vorschläge aber auch als ungeeignet eingestuft worden. Auch aufgrund der verfügbaren Finanzmittel werden Liefer- und Ladezonen ohne Bedarf für bauliche Maßnahmen bevorzugt.

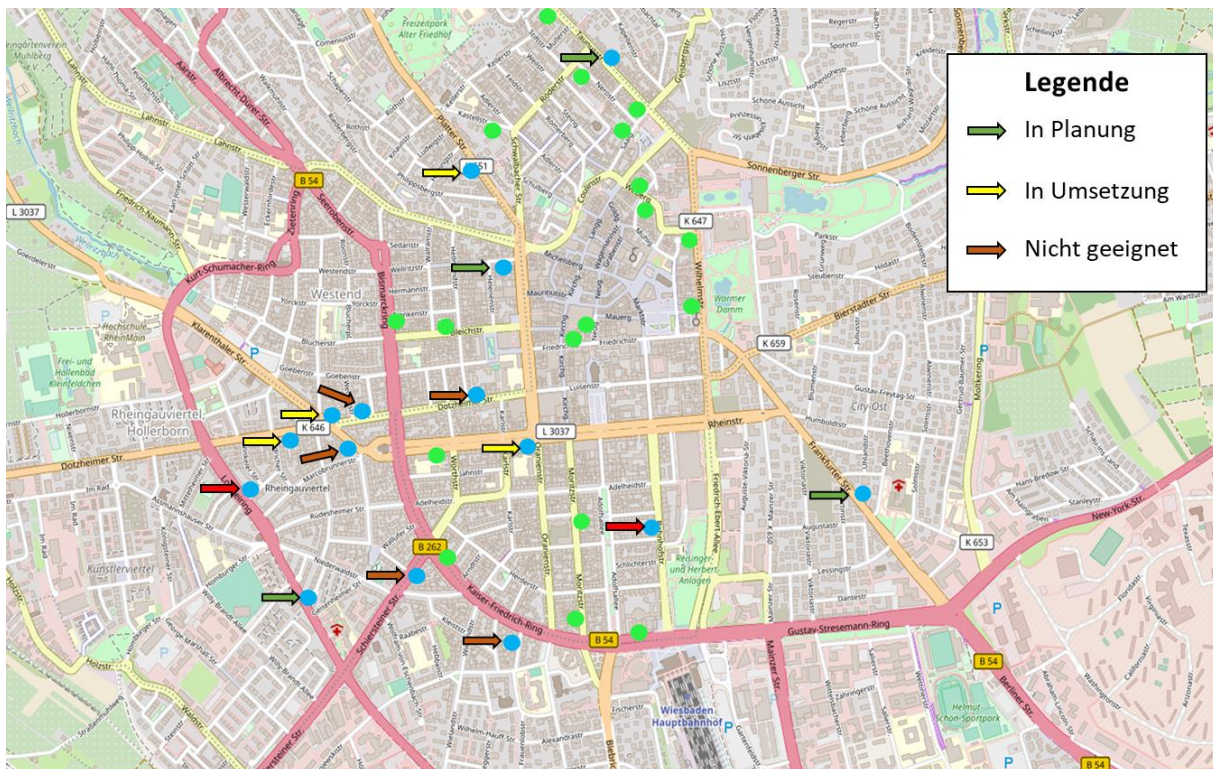


Abbildung 1: Vorschläge des Runden Tisches (April 2022) für neue Liefer- und Ladezonen

Außerdem hat die Stadt Wiesbaden alle vorhandenen Liefer- und Ladezonen in einem Lieferzonenkatalog zusammengeführt. Über ihre Lage hinaus umfasst dieses auch Informationen zur Länge und Breite, zur Markierung und zu den Zeiten, zu denen die jeweiligen Lieferzonen für Liefer- und Ladevorgänge reserviert sind. Das Katalog wird noch im Jahr 2022 digital veröffentlicht.



Straße	Länge in m	Breite in m	OBR	Anzahl Pikto	Zeiten	Termin
Moritzstraße 30	47	2,5	Mitte	5	08:00-18:00	2021
Moritzstraße /1. Ring	15	2,5	Mitte	2	09:00-18:00	2021
Rheingaustraße	30	2,5	Biebrich	4		2021
Klarenthalerstraße	22	2,5	Westend	3	07:00-13:00	2022
Emanuel-Geibel-Straße	12	2,5	Mitte	2	08:00-18:00	2022
Saalgasse/Ecke Taunusstraße	12	2,2	Mitte	2	08:00-16:00	2022
Kastellstraße	6,5	2,3	Mitte	1	08:00-14:00	2022
Rheinstraße 60	15	-	Mitte	2	-	2022
Schwalbacher Straße/Coulinstraße	15	-	Mitte	2	-	2022
Taunusstraße 66 (REWE)	20	-	Mitte	3	-	2022
Friedrichstraße 14 (BoConcept)	24	2,5	Mitte	5	komplett	2022
Fischbacher Str. 12a	33	2,5	Rheingauviertel	6	08:00-16:00	2022
Reichsapfelstraße 15	12	2,2	Schierstein	2	08:00-18:00	2022
Frankenstraße	9	2,5	Mitte	2	08:00-18:00	2022
Drei Lilien Platz	34	2	Mitte	5	Mo-Fr 6-11, S	2022
Webergasse 19 - 23	21	2	Mitte	4		2022
Herrnmühlgasse	4	2	Mitte	2		2022
An den Quellen	8	2	Mitte	2	08:00-18:00	2022

Abbildung 2: Auszug aus dem Lieferzonenkataster

Insgesamt sind seit April 2022 17 neue Liefer- und Ladezonen in Wiesbaden errichtet worden, sodass die Umsetzung den Zeitplan des Stufenkonzepts bestens erfüllt. Auch in großen städtischen Planungsprozessen – als Beispiele gelten die Neugestaltungen der Rheinstraße oder der Yorckstraße in Westend – wird die Zuweisung von Liefer- und Ladezonen berücksichtigt. In der Regel bevorzugt die Stadt Wiesbaden bei der Zuweisung Liefer- und Ladezonen mit absolutem Halteverbot und „Lieferverkehr frei“-Kennzeichnung. Die Regelungen werden aber je nach Gegebenheiten vor Ort festgelegt und auch mit den Ortsbeiräten diskutiert.

Das Pilotprojekt mit der ersten intelligenten Liefer- und Ladezone in der Moritzstraße wurde im September 2022 abgeschlossen. Hier wurde die Liefer- und Ladezone mit einem Kamerasensor erfasst und nach Kategorien, z.B. nach Fahrzeugtyp und der Dauer der Belegung klassifiziert. Die Daten werden aktuell in Zusammenarbeit mit einem Studierendenprojekt ausgewertet. Während die Belegungsraten nach Wochentagen und Uhrzeit bereits vorliegen, wird im nächsten Schritt nach dem Fahrzeugtyp differenziert. Anhand der Daten kann der Bedarf für Liefer- und Ladezonen noch genauer analysiert und ggf. bei einer Anpassung der Straßenverkehrsordnung ein Konzept für reservierbare Liefer- und Ladezonen erarbeitet werden.



DIGI-L

Intelligente Logistik
für Wiesbaden



Abbildung 3: Pilotprojekt intelligente Liefer- und Ladezone an der Moritzstraße - Daten zur Belegung und Dauer der Belegung

Nach der Präsentation von Herrn Hoffmann berichtet Herr Claus-Peter Große vom Team Stadtlogistik über positive Rückmeldungen der Gewerbebetreibenden: Beispielsweise könne ein Unternehmen aus dem Bereich Rolladenbau die Belieferung von großen Bauteilen mit viel geringerem Aufwand dank einer Liefer- und Ladezone abwickeln. Dies habe letztendlich auch die Weiterführung des Geschäfts am Standort gesichert.

- Es wird gefragt, wie die Zeiten für die Parkverbote festgelegt werden. Wird hier auf die Bedürfnisse der Händler eingegangen? Und inwiefern prüft die Stadt Wiesbaden, dass ein langfristiger Bedarf für eine Liefer- und Ladezone tatsächlich besteht bzw. dass diese tatsächlich genutzt werden?
 - Herr Hoffmann erläutert, dass Zeiten in Abstimmung mit den Ortsbeiräten festgelegt werden. Da Parkraum in den Ortsteilen heiß begehrt ist, sei Rückendeckung aus dem Ortsbeirat in Form eines entsprechenden Beschlusses für die Akzeptanz zielführend. Die Einführung eines aktuellen Halteverbots sei aber insbesondere mit Blick auf die Möglichkeiten der Verkehrspolizei, sofort Strafzettel auszustellen, sinnvoll. Aktuell sei man vor allem aber unterwegs, neue Liefer- und Ladezonen zu errichten: Eine Prüfung der Nutzung bestehender Zonen und ihre mögliche Anpassung folge erst in den kommenden Jahren.
- Ein Teilnehmer kommentiert, dass die vorliegenden Daten zur Dauer der Belegung an der Moritzstraße daraufhin deuten, dass die Liefer- und Ladezone zweckgemäß genutzt wird. Ist es möglich, anhand der Daten noch zwischen gewerblichen und privaten Fahrzeugen zu unterscheiden?
 - Herr Hoffmann bestätigt, dass dies grundsätzlich möglich ist. Die Daten werden noch ausgewertet.
- Aus Sicht eines Teilnehmenden ist das Tempo der Stadt Wiesbaden im Bereich der Liefer- und Ladezonen beeindruckend – welche Erfolgskriterien und Tipps für andere Städte könnten identifiziert werden?
 - Herr Hoffman berichtet, dass ein klarer Kümmerer, der die erforderliche Abstimmung mit den Bau- und Planungsabteilungen sowie mit der Straßenverkehrsbehörde (für die Anordnung der Verkehrsschilder) übernimmt, auf jeden Fall erforderlich sei. Um das Zusammenspiel zu

erleichtern, lohne es sich, einen kontinuierlichen Arbeitsprozess mit beteiligten Akteuren aufzusetzen.

- Auch die Verwendung eines eigenen Piktogramms für die Liefer- und Ladezonen wird gelobt. Wie wurde diese eingeführt?
 - Herr Hoffmann erläutert, dass es sich hierbei um keine StVO-konforme Markierung handelt: Das Piktogramm falle in die Kategorie Straßenmalerei und könne vom Straßenbaulastträger – in diesem Fall vom Tiefbau- und Vermessungsamt selbst – vorgenommen werden.

Mikro-Hubs: Prüfung der Standortvorschläge des Runden Tisches, Praxiserfahrungen mit dem Mikro-Hub am Elsässer Platz

Claus-Peter Große vom Team Stadtlogistik im Tiefbau- und Vermessungsamt leitet die Diskussion zu Mikro-Hubs ein. In Wiesbaden werden die Hubs am Elsässer Platz von der DPD Deutschland GmbH und Gesund & Munter weiterhin betrieben. Im Sommer 2022 prüfte auch Hermes im Rahmen eines Pilottests die Möglichkeiten für Auslieferung vom Elsässer Platz aus. Da allerdings eine Umgestaltung des Elsässer Platzes bevorsteht, wird der Betrieb am Standort befristet sein.

Dabei hat das Team im Rahmen verschiedener Tagungen neue Signale von den KEP-Dienstleistern mitgenommen: Als Alternativen zu Mikro-Hubs im Innenstadtbereich werden größere „Makro-Hubs“ diskutiert. Hier handelt es sich um größere Umschlagsknotenpunkte, von denen aus die Lieferungen mit E-Transportern abgewickelt werden könnten. Somit sei das Team interessiert, mit der Branche offen zu diskutieren, wohin die Reise geht – ob die Infrastruktur und die Angebote eher auf E-Lastenräder oder -Transporter gerichtet werden müssten – und welche Konzepte die Unternehmen verfolgen.

Michael Bernhard von der DPD Deutschland GmbH erläutert die Erfahrungen des Unternehmens mit dem Mikro-Hub am Elsässer Platz. Seit August 2022 ist die DPD mit einem 20-Fuß-Standardcontainer am Elsässer Platz tätig. In Zusammenarbeit mit den Stadtwerken wurde ein Stromanschluss mit implementiertem Zähler realisiert, sodass Akkus für die E-Lastenräder vor Ort geladen werden können. Die DPD stellt vom Elsässer Platz aus Lieferungen über die gesamte Woche, ab ca. 10:30 Uhr, vorwiegend in Westend und im Rheingauviertel zu: Sprinter werden im Logistikzentrum im Raunheim beladen und die Sendungen nach PLZ und Straße vorsortiert. Die Feinsortierung erfolgt dann am Hub. Während die Zusammenarbeit mit dem Projektteam der Stadt Wiesbaden über die gesamte Projektdauer sehr konstruktiv gewesen ist, haben die angespannte Parkplatzsituation im Viertel und Fehlbelegungen am Elsässer Platz ein Problem dargestellt: Hierzu hat die Stadt aber schnell mit Halteverbotsschildern reagiert. Zudem ist der Container mit Graffiti mehrmals verschmiert worden. Insgesamt sei die DPD aber an weiteren potentiellen Standorten für Mikro-Hubs im Stadtgebiet interessiert – auch an Möglichkeiten im Baubestand mit Ladepunkten für E-Sprinter.

Florian Boos von Hermes Germany GmbH berichtet anschließend über die Ergebnisse des Pilottests zwischen Juni 2022 und August 2022. Das Unternehmen hatte am Elsässer Platz eine Wechselbrücke für Anlieferungen mit Cargobike („Haustür-Touren“) sowie für die Belieferung und Entsorgung von Paketshops aufgestellt. Das Ziel war es, einerseits Erfahrungen bei der Nutzung von Cargobikes in Kombination mit einem stadtnahen Mikrodepot zu

sammeln, andererseits zu erproben, unter welchen Rahmenbedingungen das Konzept in einer mittelgroßen deutschen Stadt wie Wiesbaden sich sinnvoll umsetzen lässt.

Zur Bewertung des Pilots wurden hausinterne Interviews mit den Zustellern durchgeführt. Diese bewerteten vor allem die Erreichbarkeit von Zielorten – ohne Staus und Parkplatzsuche – positiv. Auch sei die Zustellung mit dem Cargobike von Bürgerinnen und Bürgern positiv wahrgenommen worden. Menschen „meckern“ nicht beim Parken und fragen interessiert nach, sodass die Cargobikes einen insgesamt positiven Imageeffekt hätten. Allerdings würden die drei interviewten Zusteller das Auto gegen ein Cargobike als Lieferfahrzeug nicht tauschen. Zum einen seien Lieferungen mit Lastenrädern doch anstrengender, auch gehe mit dem Cargobike viel Zeit beim Nachladen verloren. Aus Sicht eines Zustellers sei ein Cargobike jedoch für direktes Stadtgebiet geeignet.

Über die Interviews hinaus wurde die Belieferung und Entsorgung von Paketshops von Hermes evaluiert. In der Innenstadt erfolgte dies deutlich schneller als mit einem Auto, vor allem da keine Parkplatzsuche erforderlich war. So konnten mit einem Cargobike bis zu acht Paketshops pro Stunde entsorgt werden – mit einem Auto in der Regel zwei bis drei.

Dem Unternehmen hat die Pilotphase die gewünschten Erfahrungen geliefert. Grundsätzlich sei der Einsatz von Cargobikes in solchen Kommunen denkbar, wo schnelle Erreichbarkeit in dicht besiedelten Gebieten und eine gute Kooperation mit der Kommune möglich sind. Eine Komplettbelieferung einer vergleichbar großen Stadt nur mittels Cargobikes sei jedoch nicht realistisch. In Wiesbaden sei die Fortführung des Tests nicht geplant, da aktuell kein CargoBike zu Testzwecken vorhanden ist. Das Mikro-Depot bleibe dennoch bis März 2023 bestehen.

Nach den Einführungen diskutieren die Teilnehmenden verschiedene Aspekte rund um die Mikro-Hubs:

- Zunächst wird mit Blick auf die „Makro-Hubs“ darauf hingewiesen, dass ab bestimmten Paketmengen Fördertechnik erforderlich wäre. Wenn bei einem Makro-Hub auch Ladepunkte für beispielsweise 40 E-Fahrzeuge benötigt werden, handele es sich zwangsläufig um große Immobilien. Der Ansatz hätte Auswirkungen auf urbane Logistik, könnte aber in wenigen Innenstädten umgesetzt werden.
- Parallel mit den Makro-Hubs wird in der Branche auch das Konzept von „Nano-Hubs“ diskutiert – sicheren Abstellpunkten für Container, die von Zustellern selbständig während des Tages entladen werden können.
- Seitens der Forschung wird dafür plädiert, dass die Logistik stärker ins Stadtbild integriert wird: Als Beispiel gilt die Umgestaltung der Züricher Container-Bahnhof, wo logistische Infrastrukturen und Wohnungen in gleichen Gebäuden angeboten werden.
- Frau Pahl schlägt vor, die Diskussion zu den verschiedenen Hub-Möglichkeiten in Wiesbaden mit den KEP-Dienstleistern und Branchenverbänden in einem kleineren Kreis fortzuführen.

Aufbau der E-Ladeinfrastruktur

Frau Dr. Grobe präsentiert den Teilnehmenden kurz den Ansatz der Stadt Wiesbaden zum Aufbau öffentlicher E-Ladeinfrastruktur. DIALOG BASIS hat für das Tiefbau- und Vermessungsamt den Dialogprozess mit Stakeholdern organisiert und moderiert, im Rahmen dessen die Konzepte eines Gutachter*innenteams von Drees & Sommer SE und Fraunhofer-Institut für Materialfluss und Logistik (IML) diskutiert wurden.

Das aktuelle Konzept wurde im Rahmen des Sofortprogramms „Saubere Luft“ des Bundesministeriums für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK) erarbeitet. In der ersten Phase wurde hierbei eine konkrete Untersuchung und Vorplanung von 10 Standorten für eine größere Anzahl von Ladepunkten vorgenommen. Parallel wurde ein Leitfaden zum Aufbau öffentlicher Ladeinfrastruktur vorbereitet und die Aktivitäten mit dem Dialogprozess und einer stadtweiten Kommunikationskampagne flankiert. In der zweiten Phase wird eine Konzessionsausschreibung vorbereitet und ein großes E-Mobility-Hub im Parkhaus Klarenthaler Straße geplant.

Bei der Konzepterarbeitung legte die Stadt Wiesbaden einen klaren Fokus auf die verdichteten Innenstadtbereiche und Anwohnerinnen und Anwohner ohne eigenen Stellplatz: Hier soll öffentliche Basisladeinfrastruktur den Bedarf decken. Zudem sollten Synergien zwischen privaten Ladeinfrastruktur-Anbietern vom Einzelhandel bis zu Parkhäusern genutzt werden: Im Dialogprozess wurde diskutiert, wie vorhandene Ladeinfrastruktur auf privatem oder halböffentlichem Grund von Anwohnerinnen und Anwohnern genutzt werden könnte. Zugleich sollte die Ladeinfrastruktur im Gesamtkontext der nachhaltigen Mobilität betrachtet werden: Die Ladesäulen dürfen nicht im Konflikt zum Rad- oder Fußverkehr stehen und sollen vorrangig auf bereits versiegelten Flächen entstehen. Durch Bündelung der Ladepunkte soll Suchverkehr in den Quartieren vermieden werden. Die Ladehubs können dabei auch dem Park & Ride und dem Umstieg auf den ÖPNV dienen.

Um einen Überblick über den Bestand und die Planungen der verschiedenen Akteure im Stadtgebiet zu erhalten, wurde im Dialogprozess mit dem Geoportal der Landeshauptstadt gearbeitet: Die teilnehmenden Akteure wurden gebeten, ihre vorliegenden und geplanten Ladepunkte auf dem Geoportal einzutragen. Ergänzt wurden diese mit Standortvorschlägen aus den Ortsbeiräten und der Stadtverwaltung, die anschließend vom Tiefbau- und Vermessungsamt geprüft worden sind. Der Lernprozess und der Austausch auf dem Geoportal soll auch nach dem Dialogprozess fortgeführt werden.

Auch den Teilnehmenden des Runden Tisches können die Zugänge zum Geoportal zur Verfügung gestellt werden, sodass diese ihren möglichen Bedarf an Ladepunkten eintragen können.



DIGI-L

Intelligente Logistik
für Wiesbaden

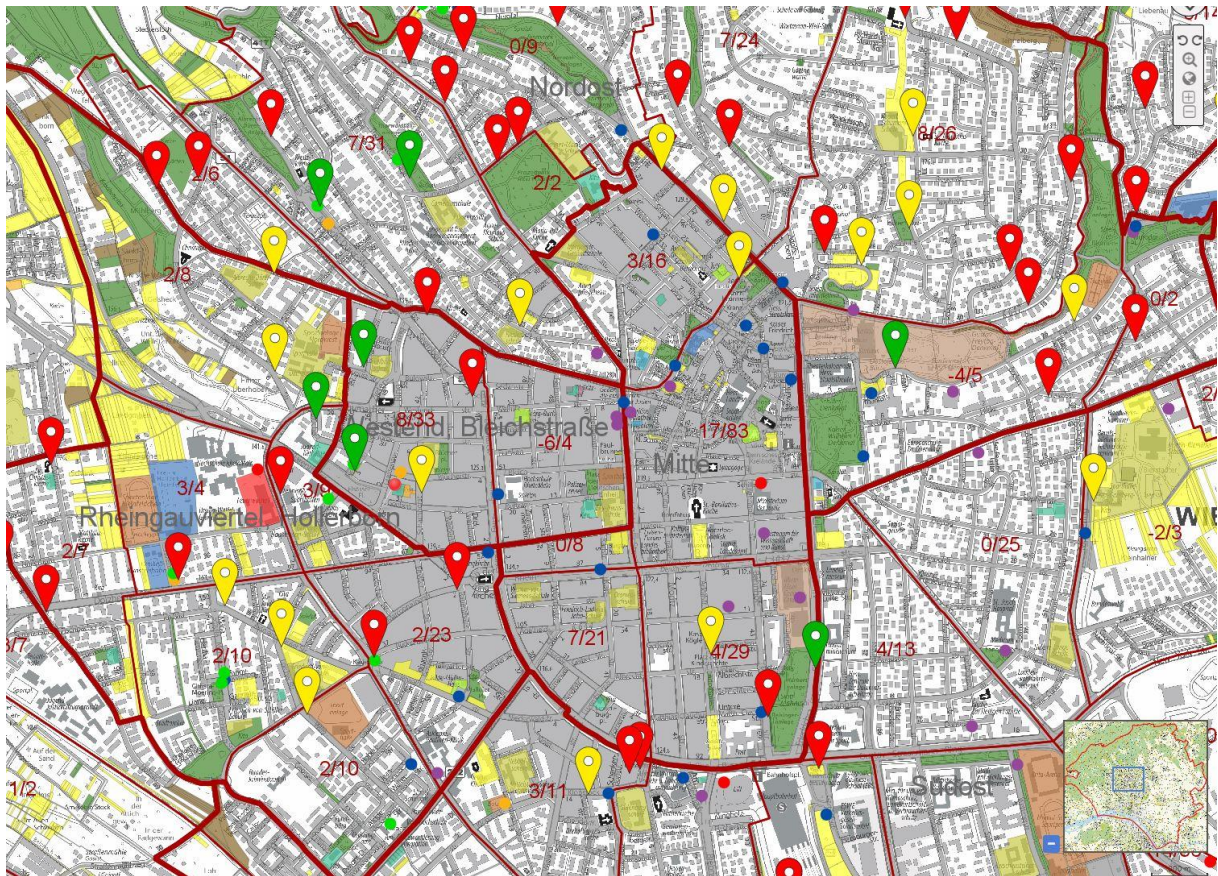


Abbildung 4: Aufbau der E-Ladeinfrastruktur in Wiesbaden - Auszug aus dem Geoportal der Landeshauptstadt Wiesbaden

Schlusswort und Ausblick

Zum Abschluss des letzten Workshops bedankt sich Frau Pahl bei den Teilnehmenden. Sie ermutigt die Vertretenden der KEP- und Logistikunternehmen, mit ihren aktuellen Bedürfnissen auf die Stadt zuzugehen: Wenn diese z. B. Interesse hätten, einen Mikro-Hub in Wiesbaden zu bedienen, würde man ihre Wünsche gerne frühzeitig berücksichtigen. Zudem freut sie sich, die Umsetzung des Stufenkonzeptes und weitere Fragen der Stadtlogistik mit den Stakeholdern weiter diskutieren zu können. Die nächste Sitzung des Runden Tisches wird in der ersten Jahreshälfte 2023 stattfinden.



DIGI-L

Intelligente Logistik
für Wiesbaden

Anhang: Teilnehmende des Runden Tisches am 20. Oktober 2022

Titel	Nachname	Vorname	Position	Organisation
	Aichinger	Wolfgang	Projektleiter Städtische Mobilität	Agora Verkehrswende
	Bachmann	Christian	Stadtverordneter	Freie Wähler / Pro Auto
	Bernhard	Michael	Specialist Process & Development	DPD Deutschland GmbH
	Boos	Florian	Manager Last Mile	Hermes Germany GmbH
	Große	Claus-Peter	Nachhaltige Stadtlogistik, Tiefbau- und Vermessungsamt	Landeshauptstadt Wiesbaden
	Große- Puppenthal	Jürgen	Emissionsfreie City Logistik	Stadt Aachen
	Hansen	Carsten	Leiter Grundsatzfragen und Innenstadtlogistik	Bundesverband Paket und Expresslogistik e. V.
	Herfen	Oliver	Bereichsleiter Operations	GO! Express & Logistics Mainz GmbH
	Hoffmann	Jens	Nachhaltige Stadtlogistik, Tiefbau- und Vermessungsamt	Landeshauptstadt Wiesbaden
	Joost	Jan-Marc		Hochschule Darmstadt
	Kerbeck	Christoph		Landeshauptstadt Mainz
	Kienitz	Jana	Stadtplanungsamt, Sachgebiet Stadtgestaltung	Landeshauptstadt Wiesbaden
	Kirsch	Daniela	Abteilung Verkehrslogistik	Fraunhofer-Institut für Materialfluss und Logistik (IML)
	Kötschau	Sven	Dezernat I	Landeshauptstadt Wiesbaden
Dr.	Kurte	Judith	Wirtschafts- und Verkehrsberatung	KE-CONSULT Kurte&Esser GbR
	Lautz	Peter	Geschäftsführer	Stadtwerke Wiesbaden Netz GmbH
	Loos	Thorsten	Teamleiter	GWW Wiesbadener Wohnungsbaugesellschaft mbH
	Müller	Sonja	Referat für Wirtschaft und Beschäftigung	Landeshauptstadt Wiesbaden
	Ott	Andreas	Stadtverordneter	Freie Wähler / Pro Auto



DIGI-L

Intelligente Logistik
für Wiesbaden

	Pahl	Carola	Projektleitung Nachhaltige Stadtlogistik, Tiefbau- und Vermessungsamt	Landeshauptstadt Wiesbaden
	Porzucek	Frederic	Dezernat V	Landeshauptstadt Wiesbaden
	Roling	Hermann		Ökokiste Gesund & Munter
Prof. Dr.	Schocke	Kai-Oliver	Professor für Logistik und Produktionsmanagement	Frankfurt University of Applied Sciences
	Schumann	Andreas	Vorsitzender	Bundesverband der Kurier-Express-Post-Dienste e. V. (BdKEP)
	Schwab	Arndt	Amt für Stadtentwicklung und Bauordnung	Stadt Koblenz
	Schwieger	Maria	Straßenverkehrsamt, Straßenverkehrsbehörde	Landeshauptstadt Wiesbaden
	Tschirner	Sven	Projektleiter	SEG Stadtentwicklungsgesellschaft Wiesbaden mbH
	von Glasenapp	Benedict	Geschäftsführer	Engel & Völkers
Dr.	Vornholt	Christoph	Bereich Unternehmenslogistik	Fraunhofer-Institut für Materialfluss und Logistik (IML)
Moderation:				
Dr.	Antje	Grobe	Managing Director	DIALOG BASIS
	Mikko	Rissanen	Project Manager	DIALOG BASIS