

Nachhaltige Stadtlogistik Wiesbaden

6. Sitzung des Runden Tisches Stadtlogistik am 14. Dezember 2023

Veranstaltungsdokumentation, DIALOG BASIS, 21. Dezember 2023



DIGI-L

Intelligente Logistik
für Wiesbaden

Inhalt

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: Kian Seelaff, RytleX Group SE: Optimierung des innerstädtischen Warentransports in Bremen	6
Schlusswort und Ausblick.....	8
Anhang: Teilnehmende des Runden Tisches am 14. Dezember 2023	9



Begrüßung und Eröffnung

Die sechste Sitzung des Runden Tisches Stadtlogistik wird wieder von **Carola Pahl, Leiterin des Teams Nachhaltige Stadtlogistik im Tiefbau- und Vermessungsamt der Landeshauptstadt Wiesbaden**, eröffnet. Sie freut sich über die aktive Teilnahme der Akteure aus der Logistikbranche, aus Wiesbaden sowie aus anderen Städten, die sich aktuell mit dem Thema urbane Logistik befassen.

Nach einer Outdoor-Veranstaltung im Mai 2023 findet der Runde Tisch diesmal digital statt. In der Sitzung wird wieder der aktuelle Stand der Umsetzung des Stufenkonzepts Nachhaltige Stadtlogistik Wiesbaden präsentiert. Anschließend werden anhand eines Impulsvortrags von Rytlex Group SE Konzepte für nachhaltige Warenlieferung mit E-Lastenrädern diskutiert. Moderiert wird die Sitzung von Dr. Antje Grobe von DIALOG BASIS.

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

Zum Auftakt der Sitzung werden die Teilnehmenden nach ihren aktuellen Themen im Bereich der urbanen Logistik gefragt. In einer erweiterten Vorstellungsrunde berichten sie, welche Fragestellungen sie in den letzten Monaten bewegt haben:

- Ein Vertreter des Einzelhandels erläutert, dass die Einrichtung neuer Liefer- und Ladezonen in Wiesbaden aus seiner Sicht ein voller Erfolg sei: Diese würden Liefervorgänge für den Handel und die Lieferanten deutlich erleichtern. Anschließend berichtet er über aktuelle Herausforderungen im Weihnachtsgeschäft: Während die Zusammenarbeit mit dem normalen Dienstleister DHL gut funktioniert, sei man im Weihnachtsgeschäft auch auf andere Anbieter angewiesen, mit welchen die Lieferungen nicht reibungslos funktionieren.
- Aus dem Bereich der E-Mobilität wird über die Planungen des E-Mobility-Hubs im Parkhaus Klarenthaler Straße berichtet. Dieser stellt eine Lösung für eine „Quartiersgarage“ dar, im Rahmen welcher auch die urbane Logistik berücksichtigt und Schnittstellen zwischen den beiden Projekten geschaffen werden sollen. Das Parkhaus solle im Juni 2024 in Betrieb genommen werden.
- Mehrere Teilnehmende weisen auf den Beschluss der Wiesbadener Stadtverordnetenversammlung hin, auf das geplante Pilotprojekt mit versenkbaren Pollern vorerst zu verzichten. Die ursprünglich für Terrorabwehr konzipierten Poller hätten auch für Zufahrtskontrolle in der Innenstadt genutzt werden. Aufgrund hoher Kosten, die insbesondere mit einer Skalierung des Pilotprojekts verbunden gewesen wären, sei das Projekt zunächst gestoppt worden. Es wird der Wunsch geäußert, nach günstigeren Lösungen für Zufahrtskontrollen mit Fokus auf nachhaltiger Stadtlogistik zu schauen.
- Vertretende der Städte Koblenz., Braunschweig und Frankfurt am Main erzählen von der Aufstellung ihrer städtischen Konzepte für urbane Logistik. Der Erfahrungsaustausch im Runden Tisch wird für wertvoll gehalten.
- Ein Vertreter des DPD berichtet über Erfahrungen mit dem Mikro-Depot am Elsässer Platz. Der DPD liefert seit ca. zwei Jahren Pakete mit Lastenrädern vom Elsässer Platz aus und habe Interesse, das Konzept in Wiesbaden auszuweiten. Mit dem Team Stadtlogistik seien mögliche Standorte bereits besichtigt worden.

- Von der Landesebene wird über die vielfältigen Aktivitäten des Fachzentrums "Nachhaltige Mobilitätsplanung Hessen – für Kreis und Kommune" berichtet. Im Fachzentrum seien mehrere Projekte zum Wirtschaftsverkehr durchgeführt bzw. initiiert worden, u. a. Best-Practice-Analysen für urbanen und ländlichen Raum. Ein Schwerpunkt der Aktivitäten wird künftig bei der Einbeziehung der Wirtschaft in kommunaler Wirtschaftsverkehrsplanung sein. Hier werde das Fachzentrum landesweit Kommunen unterstützen.
- **Claus-Peter Große vom Team Nachhaltige Stadtlogistik** berichtet über die Aufstellung eines neuen Flächennutzungsplans für Wiesbaden. Das Team stehe im Austausch mit der Stadtplanung, um Belange der urbanen Logistik im Flächennutzungsplan stärker zu verankern.
 - Ein Vertreter des Referats für Wirtschaft und Beschäftigung bzw. des Teams Unternehmensservice und Standortentwicklung kommentiert, dass in Wiesbaden grundsätzlich Bedarf für Gewerbeflächen bestehe. Zugleich gebe es aber auch Leerstände, bei welchen logistische Nutzungen grundsätzlich möglich seien.
 - Seitens des Stadtplanungsamts wird kommentiert, dass Dialog zwischen der Stadtplanung und der urbanen Logistik auf mehreren Ebenen aktuell stattfindet: Auf strategischer Ebene bei der Neuaufstellung des Flächennutzungsplans, im Rahmen der Bauleitplanung sowie bei konkreten logistischen Nutzungen im öffentlichen Straßenraum, z. B. Mikro-Hubs.

Sachstand: Umsetzung des Stufenkonzepts Nachhaltige Stadtlogistik Wiesbaden

Frau Pahl, Herr Große und Herr Hoffmann vom **Team Nachhaltige Stadtlogistik** erläutern anschließend den Stand der Umsetzung des Stufenkonzepts Nachhaltige Stadtlogistik Wiesbaden. Das Stufenkonzept wurde in den Jahren 2019-2021 von einem Gutachter*innenteam unter der Leitung der Prognos AG, mit einer umfassenden Stakeholder-Beteiligung, erstellt. Das Konzept umfasst Maßnahmen für drei Phasen: Nach den Sofortmaßnahmen (2020-2021) befindet die Stadt Wiesbaden sich in der zweiten Phase der Umsetzung (2022-2025):

- Die Dialogplattform Nachhaltige Stadtlogistik (Maßnahme 1.1) wird seit April 2021 mit dem halbjährlichen Runden Tisch umgesetzt – Sitzungen finden einmal im Jahr digital und einmal in Präsenz statt.
- Das Kompetenzzentrum Nachhaltige Stadtlogistik (1.2) wird vom Projektteam im Tiefbau- und Vermessungsamt fortgeführt. Es habe sich als vorteilhaft erweisen, feste Ansprechpartner in der Stadtverwaltung für alle Belange der urbanen Logistik zu haben. Die Teilnehmenden werden ermutigt, noch stärker in Dialog mit dem Team zu treten.
- Die Errichtung einer Vermittlungsstelle Logistikflächen (1.3) werde mit der Wirtschaftsförderung diskutiert. Das Team Nachhaltige Stadtlogistik erhalte regelmäßig Anfragen für Flächen, sodass eine Bündelung der Kompetenzen hier sinnvoll sein könnte.
- Eine detailliertere Analyse von Quartieren mit besonderem Konfliktpotenzial (1.4) ist aufgeschoben worden: Die Priorität liege auf der Umsetzung konkreter Maßnahmen.
- Besondere Erfolge sind mit der Errichtung von Liefer- und Ladezonen (1.5) erzielt worden: Das im Stufenkonzept festgehaltene Ziel von 60 neuen Liefer- und Ladezonen bis zum Jahr 2025 werde mit dem aktuellen Tempo gut erreicht. Dabei werden die Liefer- und Ladezonen von der Stadtgesellschaft und der Bevölkerung gut aufgenommen.

- Die ersten zwei Mikro-Depots (1.6) in Wiesbaden werden am Elsässer Platz (durch den DPD und den Liefersdienst Gesund & Munter) und im Rollkontor am Hauptbahnhof (durch GO! Express&Logistics) betrieben. Zudem testete auch Hermes im Sommer 2022 die Auslieferung per Lastenrad vom Elsässer Platz aus. Aufgrund mangelnder Flächen sei es aber schwierig, die angestrebten vier weiteren Mikro-Depots bis zum Jahr 2025 zu erreichen.
- Nach der Erstellung des Konzepts für den Ausbau der öffentlichen E-Ladeinfrastruktur (1.7) erfolgt die Vergabe an die ESWE Versorgung. Bis 2025 sollen etwa 1.280 und bis 2030 etwa 1.680 Ladepunkte errichtet werden, die auch der urbanen Logistik zugutekommen.
- Die Anschaffung von Lastenfahrrädern (1.8) wird in Wiesbaden seit 2019 durch die Stadt und die ESWE Versorgung mit einem jährlichen Budget von insgesamt 100.000 Euro gefördert. Seit 2023 gilt 800 Euro pro Rad als neue Höchstfördersumme. Da der Förderaufruf dieses Jahr später erfolgte, seien Gelder im Fördertopf noch übrig. Zusätzlich werden Lastenräder bei der kontinuierlichen Verbesserung der Radinfrastruktur berücksichtigt: Wenn möglich werden Radwege breiter geplant, sodass diese auch von Lastenfahrrädern gut genutzt werden können.
- Im Bereich der optimierten Zustellung (1.9) kooperiert das Unternehmen MYFLEXBOX mit der Wiesbadener Wohnungsbaugesellschaft GWW, sodass erste anbieteroffene Smart-Locker-Lösungen in Wiesbaden entstehen. Der erste Standort soll im 1. Quartal 2024 und weitere 10-12 MYFLEXBOXEN bis Mitte 2024 in Betrieb genommen werden.

Zum Thema Mikro-Depots ergänzt Herr Große, dass der Standort am Elsässer Platz mittelfristig, im Zuge der kommenden Neugestaltung des Platzes, verlegt werden müsse. Man prüfe noch, ob eine Verlegung direkt am Elsässer Platz möglich wäre oder ob ein komplett neuer Standort benötigt wird. Als eine Möglichkeit habe man Nixenstraße ins Auge gefasst. Zudem prüfe das Team kontinuierlich, wo weitere Standorte für Mikro-Depots von der Lieferstruktur her lohnen würden. Besonders interessant wären Mikro-Depots in Wiesbadener Osten, in Schierstein-Nord sowie am Bahnhof Biebrich, wo durch den Stadtumbau geeignete Flächen bereitstehen können.

Herr Hoffmann berichtet anschließend über die Einrichtung von Liefer- und Ladezonen. Das Stufenkonzept sieht für Wiesbaden 20 neue Liefer- und Ladezonen bis 2021, 40 weitere bis zum Jahr 2025 und nochmals 40 weitere Liefer- und Ladezonen bis zum Jahr 2030 vor. Hier sei man gut im Tempo: Bis 2023 seien in Wiesbaden 26 neue Liefer- und Ladezonen realisiert worden; für das Jahr 2024 befinden sich zehn weitere bereits in der Planung. So könnte das Ziel der insgesamt 100 neuen Liefer- und Ladezonen bereits im Jahr 2028 erreicht werden.

Neben der Einrichtung der Liefer- und Ladezonen wurde die Nutzung der „intelligenten Liefer- und Ladezone“ an der Moritzstraße im Pilotprojekt WiLoad mit der Hochschule Darmstadt untersucht. Die Analyse der Daten zur Belegung mache deutlich, dass PKWs sehr kurze Haltevorgänge in der Lieferzone vornehmen. So könne man davon ausgehen, dass es sich hierbei um Liefer- und Ladevorgänge bzw. korrekte Nutzung der Lieferzone handelt. Zusätzlich wurde die Verteilung der Belegungen innerhalb der Lieferzone betrachtet: Die meisten Haltevorgänge fanden am Ende der Lieferzone statt.

- Nach der Präsentation von Herrn Hoffmann werden Fehlbelegungen der Liefer- und Ladezonen diskutiert. Insbesondere die Lieferzone an der Moritzstraße werde von der benachbarten Einzelhandelsfiliale für nicht zweckgemäße Verlagerung von Paletten oder Müll genutzt. Auch Falschparker seien hier zu sehen.

Es wird diskutiert, ob die Stadt hier eingreifen kann oder ob „Peer-Pressure“ von anderen Unternehmen und Logistikern wirksam wäre.

- Herr Große kommentiert, dass an manchen Liefer- und Ladezonen Probleme mit nicht zweckgemäßer Nutzung bestehen. Hier handele es eindeutig um illegale Nutzung des öffentlichen Straßenraums. Grundsätzlich wäre es zielführend, wenn die Verkehrsüberwachung stärker ein Auge auf den Liefer- und Ladezonen hätte. Gerade an der Moritzstraße werde das Team Stadtlogistik aber versuchen, zum Gespräch mit der Filiale zu kommen und Änderungen bewirken.
- Außerdem wird kommentiert, dass durch die vielen Lieferfahrzeuge die Fußgängerzone zu Stoßzeiten morgens chaotisch sei – trotz der Liefer- und Ladezonen.
 - Seitens des Einzelhandels wird kommentiert, dass die Fußgängerzone für Lieferfahrzeuge zugänglich bleiben muss: Die vielen Liefervorgänge seien für den lokalen Einzelhandel und eine lebendige Innenstadt notwendig und zielführend. Dafür seien die Liefer- und Ladezonen in der Fußgängerzone wichtig.

Impuls: Kian Seelaff, RytleX Group SE: Optimierung des innerstädtischen Warentransports in Bremen

Für den Runden Tisch waren zwei Impulsvorträge aus dem Bereich der Radlogistik vorgesehen. Krankheitsbedingt musste Frau Karoline Zientarski von Radboten GmbH ihren Impuls zur Plattform „WüLivery – nachhaltiger Same-Day-Lieferservice für das Stadtgebiet Würzburg“ kurzfristig absagen. **Kian Seelaff, Project Manager in der Logistik-Abteilung bei RytleX** präsentiert aber das Konzept des Unternehmens für die logistische Abwicklung in der Stadt Bremen:

RytleX strebt eine unternehmensübergreifende Plattformlösung für Stadtlogistik an. Auf der Plattform sollen Online-Handel und lokaler Einzelhandel mit Auslieferungsunternehmen verbunden werden. Das Ziel sei die Herstellung einer notwendigen Dichte für Letzte-Meile-Lieferungen: Durch Bündelung von Sendungen und Routenoptimierung können die Auslieferungsunternehmen effizient operieren. Zudem bietet RytleX Flottenlösungen mit E-Lastenrädern an.

Im Ansatz von RytleX kommt einem Konsolidierungspunkt im Stadtgebiet eine besondere Rolle zu. Im Pilotprojekt in Bremen werde im lange leerstehenden „Lloydhof“ in der Bremer Innenstadt ein Logistikzentrum entwickelt: Dort sollen in einem „Truck-In-Bereich“ Waren aufgenommen, Sendungen konsolidiert, sortiert und anschließend mit E-Lastenrädern geliefert werden. Durch den zentralen Standort sollen Zwischenverkehre mit Diesel-Transportern vermieden werden: Im Logistikzentrum erfolgt der Umschlag direkt vom LKW zum Lastenrad.

Laut Herrn Seelaff solle so eine ganzheitliche Lösung für die gesamte Wertschöpfungskette der Stadtlogistik entstehen – mit Infrastruktur, digitaler Plattform, Flotten-, Sortier-, und Auslieferungslösungen sowie Beratung aller Akteure der Kette.

Nach dem Impuls kommentieren die Teilnehmenden den Ansatz:



DIGI-L

Intelligente Logistik
für Wiesbaden

- Es wird gefragt, welchen Vorteil der Ansatz für lokalen Einzelhandel bieten könnte. Können 24-Stunden-Lieferungen angeboten werden, wie es z. B. auf Amazon möglich ist?
 - Laut Herrn Seelaff sei es für die meisten Einzelhändler nicht lukrativ, eigenen Online-Handel zu betreiben. RytleX könne dem Einzelhandel eine Lösung mit Abholung und Anlieferung von Waren mit Lastenrädern anbieten. Durch die Bündelung von Sendungen könne dies zu marktfähigen Preisen erfolgen. Dank des zentralen Standorts könne auch Same- oder Next-Day-Delivery im Stadtgebiet angeboten werden. Für deutschlandweite Sendungen arbeite RytleX mit einem externen Kooperationspartner.
- Wie sieht es mit den Kapazitäten der Lastenräder aus, wenn Sendungen gebündelt werden?
 - Für Einzelhändler mit größeren Sendungsvolumen wie auch für Kunden anderer Branchen (z. B. Reinigungen) biete RytleX mit E-Vans eine emissionsfreie Alternative für die Lastenräder, erläutert Herr Seelaff.
- Bestehen Pläne bereits für Erweiterung des Konzepts in andere Städte? Welche Bedarfe hätte RytleX für eine Stadtverwaltung, die an einem Pilotprojekt interessiert wäre?
 - Laut Herrn Seelaff seien die Planungen in Bremen am weitesten, zudem werden Projekte in London, Paris und Amsterdam vorbereitet. Das Projekt in Bremen solle aber als Benchmark für andere Städte in Deutschland gelten. Von einer Stadt wünsche man sich vor allem Zusammenarbeit bei der Identifizierung potenzieller Flächen oder (Leerstands-)Immobilien, die als ein Konsolidierungspunkt infrage kommen könnten. Zudem sollte Bereitschaft für Kooperation bei den Auslieferungsunternehmen vor Ort bestehen.
- Ein Teilnehmer fragt, inwiefern die KEP-Dienstleister bereit sind, im Sinne einer anbieterübergreifenden Lösung ihre Schnittstelle zu den Endkunden abzugeben. Hat man hierzu bereits Erkenntnisse in Bremen gewonnen?
 - Herr Seelaff kommentiert, dass durch die Bündelung von Sendungen Kostenvorteile für die KEPs entstehen. Aus seiner Sicht finde in der Branche auch ein Umdenken statt, sodass die KEPs offener für White-Label-Lösungen seien als bisher.
 - Seitens DPD wird kommentiert, dass die Branche bisher ablehnend für die Konsolidierung von Sendungen gewesen ist, man aber grundsätzlich offen für neue Lösungen sei. Herausforderungen würden bei Haftungsfragen sowie mit Blick auf die Alleinstellungsmerkmale der KEP-Dienstleister bestehen – viele Unternehmen bieten gezielte Lösungen für unterschiedliche Kunden und Zielgruppen an. Zudem haben die Unternehmen ihre eigenen Depots in den vergangenen Jahren außerhalb der Städte aufgebaut: Es stelle sich die Frage, ob es gewünscht ist, dass diese Depots nun aufgegeben und Sendungsverläufe wieder zunehmend in den Städten abgewickelt werden.
- Es wird diskutiert, welche Rolle zunehmende Einfahrtskontrollen in den Innenstädten für den Ansatz bieten könnten. Ein Teilnehmer weist darauf hin, dass in der Wiesbadener Fußgängerzone auch Radverkehr begrenzt ist.

- Herr Seelaff kommentiert, dass man davon ausgehen könne, dass auch in Deutschland der Kfz-Verkehr in den Innenstädten, nach internationalen Beispielen, zunehmend reguliert wird. Bei Begrenzungen des Radverkehrs suche man Dialog mit den Städten. Ausnahmen können aber in der Routing-Software berücksichtigt werden.
- Frau Pahl bestätigt, dass der Ansatz für viele Städte interessant sein könnte – sowohl mit Blick auf die Leerstände in den Innenstädten als auch den Wunsch vieler Stakeholder, logistische Nutzungen in den Bestand zu integrieren. Zudem sehe sie Möglichkeiten, in den Konsolidierungspunkten auch weitere Dienstleistungen anzubieten, wie beispielsweise Rückgabemöglichkeiten von Waren oder soziale Dienstleistungen mit Aufenthaltsmöglichkeiten im Sinne eines „Social Hubs“.

Schlusswort und Ausblick

Zum Abschluss des Workshops bedankt sich Frau Pahl bei den Teilnehmenden für die aktive Teilnahme an den Diskussionen. Persönlich verabschiedet sie sich bei ihnen als Leiterin des Teams Nachhaltige Stadtlogistik: Im Jahr 2024 werde sie eine neue Position aufnehmen. Dabei werde das Thema urbane Logistik in Wiesbaden weiterhin von Herrn Große und Herrn Hoffmann betreut – so werde die Umsetzung des Stufenkonzepts nahtlos fortschreiten.

Anhang: Teilnehmende des Runden Tisches am 14. Dezember 2023

Titel	Nachname	Vorname	Position	Organisation
	Bayramoglu	Deniz	Teamleitung Unternehmensservice und Standortentwicklung, Referat für Wirtschaft und Beschäftigung	Landeshauptstadt Wiesbaden
	Bernhard	Michael	Specialist Process & Development	DPD Deutschland GmbH
	Blank	Johanna	Fachreferentin Klimaschutz und Nachhaltigkeit	Braunschweig Zukunft GmbH
	Brömer	Jörg	Geschäftsführer	Brömer & Sohn GmbH
	Elberfeld	Sabine	Stadtplanungsamt	Landeshauptstadt Wiesbaden
	Fassnacht	Lukas	Wissenschaftlicher Mitarbeiter	ReLUT – Research Lab for Urban Transport, Frankfurt University of Applied Sciences
	Fehrenbach	Stephan		
	Fröhlich	Dennis		MYFLEXBOX Germany GmbH
	Geisel	Jürgen		Deutsche Post / DHL Group
	Große	Claus-Peter	Nachhaltige Stadtlogistik, Tiefbau- und Vermessungsamt	Landeshauptstadt Wiesbaden
	Große	Nils	Head of Partnerships Germany	MYFLEXBOX Germany GmbH
Prof. Dr.	Grotemeier	Christian	Mobilitätsmanagement und BWL	Hochschule RheinMain
	Gröger	Louisa	Öffentlichkeitsarbeit für Bau und Verkehr	Landeshauptstadt Wiesbaden
	Hannig	Mirco		Stadt Braunschweig
	Hoffmann	Jens	Nachhaltige Stadtlogistik, Tiefbau- und Vermessungsamt	Landeshauptstadt Wiesbaden
	Kirsch	Daniela	Abteilung Verkehrslogistik	Fraunhofer-Institut für Materialfluss und Logistik IML
	Kraft	Martin	Bündnis90/Die Grünen	Stadtverordnetenversammlung Wiesbaden
	Kötschau	Sven	Dezernat des Oberbürgermeisters	Landeshauptstadt Wiesbaden
	Lorenz	Michael	Bündnis90/Die Grünen	Stadtverordnetenversammlung Wiesbaden



DIGI-L

Intelligente Logistik
für Wiesbaden

Dr.	Lork	Klaus-Dieter	AfD	Stadtverordnetenversammlung Wiesbaden
	Lutsch	Sebastian		IHK Wiesbaden
	Pahl	Carola	Projektleitung Nachhaltige Stadtlogistik, Tiefbau- und Vermessungsamt	Landeshauptstadt Wiesbaden
	Rippel	Thomas	Amt für Stadtentwicklung und Bauordnung	Stadt Koblenz
	Seelaff	Kian	Project Manager Logistics	RytleX Group SE
Dr.	Schwerdtfeger	Stefanie	Leiterin des Fachzentrums Nachhaltige Mobilitätsplanung Hessen für Kreis und Kommune	Hessen Trade & Invest GmbH
	Tsiridis	Eleftherios	CDU	Stadtverordnetenversammlung Wiesbaden
	Voigtländer	Andreas	Inhaber	Hut Mühlenbeck
	Wöbbeking	Jens	Sachgebietsleiter Gesamtverkehrsplanung, Amt für Straßenbau und Erschließung	Stadt Frankfurt am Main
Moderation:				
Dr.	Antje	Grobe	Managing Director	DIALOG BASIS
	Mikko	Rissanen	Project Manager	DIALOG BASIS