



DIGI-L

Intelligente Logistik
für Wiesbaden



Nachhaltige Stadtlogistik Wiesbaden

5. Sitzung des Runden Tisches Stadtlogistik am 22. Mai 2023

Veranstaltungsdokumentation, DIALOG BASIS, 06. Juni 2023



Inhalt

Begrüßung und Eröffnung	3
Sachstand: Umsetzung des Stufenkonzepts Nachhaltige Stadtlogistik Wiesbaden	3
Impuls: Markus Sauer, Miebach Consulting GmbH: Urban Logistics Study – relevante Konzepte zur Förderung von Nachhaltigkeit & Service	5
Tour de Table: Anforderungen und Rahmenbedingungen der Stadtlogistik im Wandel - Erfahrungsaustausch	6
Kurzpräsentationen und Diskussion: Neue Lösungen für smarte anbieteroffene Pick-Up-Points / Paketstationen. 8	
Nils Große, MYFLEXBOX Germany GmbH	8
Frank Hüllhorst, GLS Germany GmbH & Co. OHG	8
Boris Mayer & Dr. Christof Schares, Innovative Robot Delivery GmbH	9
Diskussion	9
Schlusswort und Ausblick	10
Anhang: Teilnehmende des Runden Tisches am 22. Mai 2023	11



Begrüßung und Eröffnung

Carola Pahl, Leiterin des Teams Nachhaltige Stadtlogistik im Tiefbau- und Vermessungsamt der Landeshauptstadt Wiesbaden, eröffnet die fünfte Sitzung des Runden Tisches Stadtlogistik. Die Sitzung wird als Outdoor-Veranstaltung mit einer begleitenden Lastenradausstellung von [Chrisbikes](#) durchgeführt. Inhaltlich werden nach einem Impulsvortrag und Erfahrungsaustausch zu aktuellen Entwicklungen im Bereich der urbanen Logistik innovative Konzepte für anbieteroffene Pick-Up-Points / Paketstationen diskutiert. Die Moderation der Sitzung übernimmt wieder Dr. Antje Grobe von DIALOG BASIS.

Sachstand: Umsetzung des Stufenkonzepts Nachhaltige Stadtlogistik Wiesbaden

Frau Pahl erläutert anschließend den Stand der Umsetzung des Stufenkonzepts Nachhaltige Stadtlogistik Wiesbaden. Dieses wurde in den Jahren 2019-2021 von einem Gutachter*innenteam unter der Leitung der Prognos AG erstellt. Viele von den Stakeholdern aus dem Runden Tisch waren bereits im Strategieprozess involviert. Die Maßnahmen des Stufenkonzepts sind in drei Phasen gegliedert. Nach den Sofortmaßnahmen in der Phase 2 (2020-2021) werden die Maßnahmen aktuell in der Phase 2 (2022-2025) verstetigt:

- Die Dialogplattform Nachhaltige Stadtlogistik (Maßnahme 1.1) wird seit April 2021 mit dem Runden Tisch Stadtlogistik umgesetzt, mit halbjährigen Sitzungen – Pro Jahr einmal digital und einmal in Präsenz. So können sowohl städtische als auch überregionale Akteure einbezogen werden.
- Das Kompetenzzentrum Nachhaltige Stadtlogistik (1.2) wird von Frau Pahl, Herrn Claus-Peter Große und Herrn Jens Hoffmann im Tiefbau- und Vermessungsamt fortgeführt.
- Eine Vermittlungsstelle Logistikflächen (1.3) ist noch nicht errichtet worden. Die Flächenverfügbarkeit ist in Wiesbaden, wie auch in vielen deutschen Städten, eine zentrale Herausforderung. Im ersten Schritt sind Mikro-Hubs sowie Liefer- und Ladezonen in Wiesbaden auf amtseigenen Flächen umgesetzt worden.
- Eine detailliertere Analyse von Quartieren mit besonderem Konfliktpotenzial (1.4) ist aufgeschoben worden: Die Priorität liegt zunächst auf der Umsetzung von konkreten Maßnahmen.
- Die Errichtung von Liefer- und Ladezonen (1.5) läuft in Wiesbaden besonders erfolgreich. Über die Ausweisung von neuen Liefer- und Ladezonen hinaus ist das Pilotprojekt „Intelligente Liefer- und Ladezone“ an der Moritzstraße abgeschlossen worden.
- Die ersten zwei Mikro-Depots (1.6) in Wiesbaden befinden sich am Elsässer Platz und im Rollkontor am Hauptbahnhof: Das Depot am Elsässer Platz wird durch den DPD und den Lieferdienst Gesund & Munter betrieben, zusätzlich testete auch die Firma Hermes im Sommer 2022 die Auslieferung per Lastenrad vom Elsässer Platz aus. Das zweite Mikro-Depot im Rollkontor betreibt die Firma GO! Express&Logistics.
- Ein Konzept für den Ausbau der öffentlichen E-Ladeinfrastruktur (1.7) wurde in Wiesbaden in einem umfassenden Dialogprozess erarbeitet und im September 2022 in einer öffentlichkeitswirksamen Veranstaltung vorgestellt. Eine Ausschreibung zur Umsetzung des Konzepts wird aktuell vorbereitet.
- Seit 2019 haben die Stadt Wiesbaden und die ESWE Versorgung die Anschaffung von Lastenfahrrädern (1.8) mit 25 Prozent des Kaufpreises bis zu 1.000 Euro und mit einem jährlichen Budget von insgesamt 100.000 Euro gefördert. Im Jahr 2023 erfolgt der Förderaufruf aufgrund von Änderungswünschen aus der Politik mit Verzögerung.

- Im Bereich der optimierten Zustellung (1.9) sind konkrete Ansätze in Wiesbaden noch nicht umgesetzt worden. Offene, anbieterübergreifende Ansätze stehen aber im Mittelpunkt der aktuellen Sitzung. Gemeinsam soll eine mögliche Realisierung in Wiesbaden diskutiert werden.

Mit Blick auf weitere, mögliche Schritte analysiert das Team kontinuierlich Trends und Treiber in der urbanen Logistik. In der Branche diskutiere man intensiv, welche verschiedenen Konzepte in den kommenden Jahren in den Städten genutzt werden – beispielsweise ob die Wohnungslieferung als Geschäftsmodell bestehen bleibt oder ob Paketstationen sich im größeren Umfang durchsetzen. Zu den weiteren Entwicklungen, die die urbane Logistik beeinflussen können, gehören u. a. die Normierung für die Aufbauten von Lastenrädern, die Auslieferungen per Lastenrad einen Schub geben könnte oder verschiedene Restriktionen für den Verkehr in den Innenstädten.

Claus-Peter Große vom Team Nachhaltige Stadtlogistik kommentiert, dass die Stadtverwaltung im laufenden Prozess agil handelt. Beispielsweise könnte am Elsässer Platz, im Zuge der kommenden Neugestaltung, in einer Liefer- und Ladezone eine Container-Lösung im Sinne eines „Mikro-Mikro-Hubs“ pilotiert werden. Die Stadt bietet den KEP-Dienstleistern die Möglichkeit, die Lösung in einem dichten Wohngebiet auszuprobieren. Zusätzlich sucht das Team kontinuierlich nach weiteren Standorten für Mikro-Depots. Eine zentrale Voraussetzung für das Pilotieren der verschiedenen Ansätze ist die Bereitschaft von KEP-Dienstleistern, die Flächen entsprechend zu nutzen.

Jens Hoffmann vom Team Nachhaltige Stadtlogistik berichtet anschließend über die Einrichtung von Liefer- und Ladezonen. Im Stufenkonzept waren 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 vorgesehen. Bei der Umsetzung ist man auf gutem Weg: Aktuell sind in Wiesbaden insgesamt 54 Liefer- und Ladezonen realisiert worden bzw. finden sich in Planung. Weitere Standortvorschläge nimmt das Team gerne entgegen. Zusätzlich sind die Ergebnisse des Pilotprojektes „Intelligente Liefer- und Ladezonen“ mit der Hochschule Darmstadt ausgewertet worden. Diese geben Hinweise zur Nutzung und Anfahbarkeit der Liefer- und Ladezonen und unterstützen die weitere Planung.

- Nach der Präsentation des Teams Nachhaltige Stadtlogistik fragt ein Teilnehmer, ob das geplante Lieferzonenkataster der Stadt Wiesbaden bereits veröffentlicht wurde.
 - Herr Hoffmann bestätigt dies: Das [Lieferzonenkataster auf dem Geoportal der Stadt Wiesbaden](#) steht allen Interessierten zur Verfügung.
- Es wird außerdem gefragt, ob Daten zur privaten und gewerblichen Nutzung sowie zur Falschnutzung der Liefer- und Ladezonen vorliegen.
 - Herr Hoffmann erläutert, dass die Grenze der legalen und illegalen Nutzung fluid ist: So können die Liefer- und Ladezonen auch von Privatpersonen zur Auslieferung oder Abholung von Waren per Gesetz genutzt werden, allerdings natürlich nicht für längeres Parken. Dabei können private, gewerbliche oder Falschnutzungen nicht per Kamera erfasst, sondern müssten vom Personal vor Ort geprüft werden. Daher liegen entsprechende Daten nicht vor.
- Zur Ausweisung von Liefer- und Ladezonen wird zuletzt noch gefragt, ob diese neben der Innenstadt auch in anderen Stadtbezirken eingerichtet werden – wie im Stufenkonzept vorgesehen.
 - Auch dies wird von Herrn Hoffmann bestätigt. Nachdem die „Hotspots“ in der Innenstadt mit Liefer- und Ladezonen nun ausgestattet worden sind, wird der Blick auch auf die Außenbezirke gerichtet. U. a. werden aktuell Liefer- und Ladezonen in Biebrich geplant.

Impuls: Markus Sauer, Miebach Consulting GmbH: Urban Logistics Study – relevante Konzepte zur Förderung von Nachhaltigkeit & Service

Urbane Logistik entwickelt sich in einem Spannungsfeld zwischen zunehmender Urbanisierung, wachsendem Konsum (und somit auch Sendungsvolumen, insbesondere in Ballungsgebieten) und dem Klimawandel. Während EU-weit das KEP-Volumen jährlich um ca. 12 Prozent wächst, steigt auch der Bedarf an urbanen Flächen – für Wohnraum, Gewerbe und nicht zuletzt für die Abwicklung der letzten Meile. Zugleich sind Städte angesichts der steigenden Temperaturen und häufiger Extremwetterereignisse gezwungen, Versiegelung weiterer Grünflächen zu vermeiden und Begrünung und Beschattung voranzutreiben. Der steigende Flächenbedarf urbaner Logistik steht in Diskrepanz mit dem Klimaschutz – und häufig auch mit den Bemühungen, Lebensqualität und Verkehrssicherheit in den Städten zu verbessern.

Bewertung der Konzepte urbaner Logistik

Im Rahmen der Urban Logistics Study hat Miebach Consulting rund 300 Akteure aus der Wirtschaft, Logistikdienstleistungsbranche und dem (Online-)Handel gefragt, welche Konzepte der urbanen Logistik sie in der näheren Zukunft einsetzen könnten. Neben herkömmlichen (elektrisierten) Zustellfahrzeugen geben rund 60 Prozent der Teilnehmenden Micro-Hubs, anbieterübergreifenden Urban Consolidation Centern und Pick-Up-Points eine hohe Bedeutung in der näheren Zukunft. Crowd-Shipping, autonome Zustellmethoden, Cargo-Hitching, unterirdische Röhrensysteme oder Drohnen werden – zumindest in naher Zukunft mit einem Zeithorizont von 3 Jahren – als weniger relevant eingeschätzt.

Eignung vorhandener Infrastruktur

Im zweiten Schritt wurden die Teilnehmenden gebeten, einzuschätzen, inwieweit heute vorhandene Infrastruktur für zukünftige Konzepte der urbanen Logistik geeignet ist. Insgesamt wird die Nutzung bestehender, und hier insbesondere auch zu Logistikzwecken erstellter, Infrastruktur bevorzugt. Neben Lagerflächen stellen aus Sicht von rund 30 Prozent der Teilnehmenden auch Verkaufsräume und Parkhäuser geeignete Infrastrukturen für Micro-Hubs und Pick-Up-Points dar: So bieten sich beispielsweise in deutschen Innenstädten, wie auch in Wiesbaden, Potenziale für die Nutzung brach liegender Einzelhandelsflächen (vgl. zukünftige Schließung von Galeria Kaufhof Filialen) zum Zwecke der Abbildung urbaner Logistikkonzepte.

Motivation, Chancen und Herausforderungen

Drittens wurde nach der Motivation für die Entwicklung der neuen Konzepte gefragt. Neben der Nachhaltigkeit sind die Ansätze primär aus der Business-Perspektive getrieben: Servicesteigerung, erhöhte Kundenanforderungen, Flexibilität und Synergien sind die häufigsten Beweggründe. Auch Kostenreduktionen werden von mehr als 50 Prozent der Teilnehmenden genannt. Da Compliance mit regulatorischen Anforderungen am seltensten eine Rolle spielt, könnte die Frage gestellt werden, ob die Gesetzgebung in diesem Bereich streng genug ist. Risiken und Herausforderungen bei der Umsetzung werden dagegen beim erhöhten Koordinationsaufwand, zusätzlichen Kosten und bei der Abhängigkeit von weiteren Dienstleistern gesehen.

Mit Blick auf die Frage, wie Verhaltensänderungen herbeigeführt werden können, ist spannend, dass nur rund 30 Prozent der Teilnehmenden der Meinung sind, dass der Kunde die Mehrkosten für die neuen Ansätze bezahlen wird. Dennoch können drei Viertel der Befragten sich die Nutzung eines Urban Consolidation Centers oder eines Micro-Hubs in den nächsten drei Jahren vorstellen. Aus Beratungssicht müssten die Schaffung von Anreizen

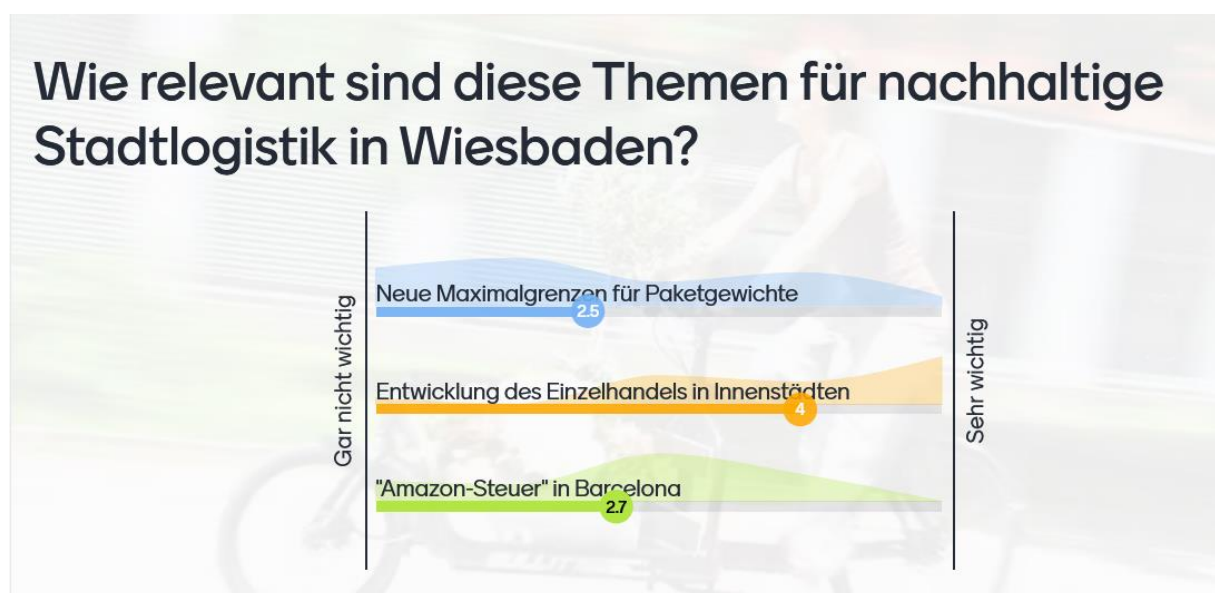
und/oder Restriktionen gegenüber konventionellem Lieferverkehr geprüft werden, um die nachhaltigeren Konzepte für eine urbane Logistik zu skalieren. Eine wichtige Rolle kommt auch akteursübergreifenden Dialogplattformen, sichtbaren Best Practices, kooperativen Geschäftsmodellen und der Entwicklung von Standards zu.

Tour de Table: Anforderungen und Rahmenbedingungen der Stadtlogistik im Wandel - Erfahrungsaustausch

Nach dem Impuls von Miebach Consulting diskutieren die Teilnehmenden weitere Trends und Treiber der urbanen Logistik. Zum Beginn der Diskussionsrunde hebt Frau Pahl drei aktuelle Entwicklungen hervor:

- **Potenzielle neue Maximalgrenzen für Paketgewichte**, die aus dem Bundesarbeitsministerium vorgeschlagen wurden, um die Arbeitsbedingungen in der Branche zu verbessern. So sollten Kurier*innen allein keine Pakete von mehr als 20 Kilogramm mehr tragen, welche dann durch Speditionen mit zwei Personen gestellt werden müssten. Dies könnte Auswirkungen auf den Lieferverkehr in den Städten haben.
- **Entwicklung des Einzelhandels in den Innenstädten**: Neben der Schließung von Filialen in den Innenstädten (z. B. Galeria Kaufhof) setzen viele Händler auf hybride Konzepte stationären und Online-Handels. Daraus entwickeln sich neue Anforderungen für Anlieferungen und Logistikkonzepte.
- **„Amazon-Steuer“ in Barcelona**: Die Stadt Barcelona hat im März 2023 eine Steuer für Online-Händler eingeführt, die direkt an die Käufer liefern. Dabei sollen die Steuereinnahmen zur Unterstützung des lokalen Handels verwendet werden. Während eine solche Abgabe unter aktueller Gesetzgebung auf städtischer Ebene in Deutschland nicht realisierbar ist, kann sie die Diskussion zur Begrenzung des Online-Handels auch in Deutschland anspornen.

In einer Mentimeter-Umfrage bewerten die Teilnehmenden anschließend, wie relevant die drei Themen aus Ihrer Sicht für eine nachhaltige Stadtlogistik in Wiesbaden sind:

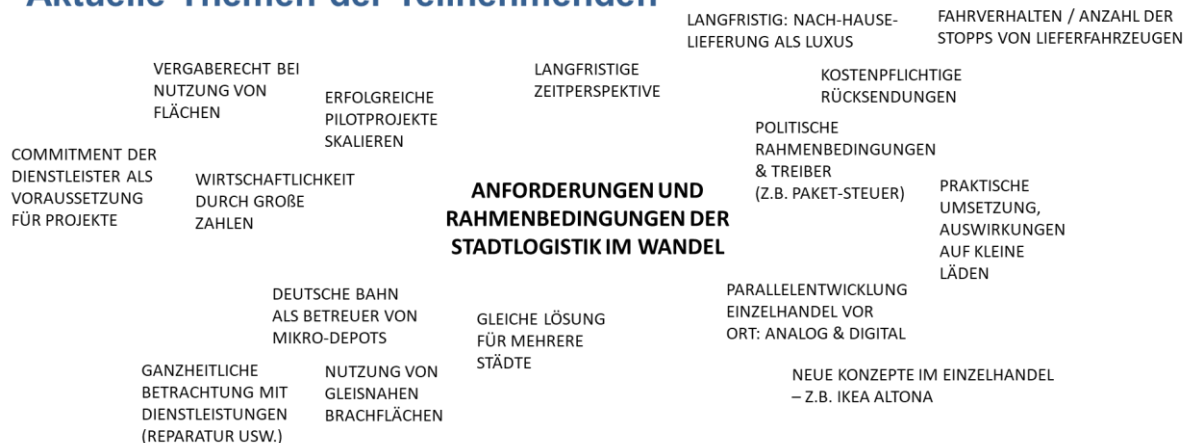


Anschließend kommentieren die Teilnehmenden ihre Bewertungen:

- Aus der KEP-Branche wird kommentiert, dass die neuen Maximalgrenzen nur begrenzte Auswirkungen auf den Lieferverkehr in den Innenstädten hätten: Nur ein geringer Anteil der Pakete würde die Grenze übersteigen.
- Der Entwicklung des Einzelhandels wird von vielen Teilnehmenden eine hohe Priorität gegeben, auch mit Blick auf die Lebendigkeit der Stadtzentren. Hierzu wird kommentiert, dass auch wenn die meisten Händler ihre Waren bereits online und stationär verkaufen, Städte neue Konzepte benötigen werden (z. B. gemeinsame Showrooms). Dabei betonen die Teilnehmenden, dass die Entwicklung des Einzelhandels in den Innenstädten keine Herausforderung ist, welche mit Logistik-Konzepten gelöst werden kann: Wenn stationärer Handel attraktiver werden soll, muss dieser den Kunden einen Mehrwert bieten – z. B. durch Event-Charakter.
- Es wird darauf hingewiesen, dass der zunehmende Lieferverkehr unser Konsumverhalten widerspiegelt. Auch regulatorische Maßnahmen – z. B. Abschaffung kostenloser Retouren – sind notwendig, um das Konsumverhalten zu beeinflussen.
- Aus Sicht des Einzelhandels bleibt die Einrichtung von Liefer- und Ladezonen prioritär: Diese ermöglichen eine schnelle Abwicklung von Liefer- und Abholverkehren.
- Mehrere Teilnehmende weisen auf den Flächenverbrauch von parkenden PKWs in den Innenstädten hin. Eine Verlagerung des Parkens in Parkhäusern sollte konsequent angestrebt werden.

Weitere aktuelle Themen der Teilnehmenden werden als „Tag Cloud“ live auf einem Bildschirm aufgenommen:

Aktuelle Themen der Teilnehmenden



Kurzpräsentationen und Diskussion: Neue Lösungen für smarte anbieteroffene Pick-Up-Points / Paketstationen

Nils Große, MYFLEXBOX Germany GmbH

Mit über 400 anbieteroffenen Paketstationen in Österreich und Deutschland betreibt das im Jahr 2018 gegründete Unternehmen MYFLEXBOX das größte anbieteroffene Smart-Locker-Netzwerk im deutschsprachigen Raum. MYFLEXBOX bündelt dabei Services der größten europäischen Paketdienstleister, aber auch regionalen KEP-Dienstleister auf einer Plattform und die Paketstationen dienen so neben lokalen Einzelhandel auch den Bürgerinnen und Bürgern als zentrale Out-of-Home-Übergabepunkte. Die Paketstationen werden überwiegend an Standorten von Handelsunternehmen, Tankstellen aber auch Wohnungsbauunternehmen installiert – outdoor wie indoor.

In Wiesbaden kooperiert MYFLEXBOX mit der GWH-Wohnungsbaugesellschaft mit dem Ziel, mit einer ersten Station zeitnah in der Landeshauptstadt zu starten.

- Es wird gefragt, ob auch Großkonzerne wie die DHL oder Amazon in Österreich die White-Label-Stationen von MYFLEXBOX nutzen.
 - Herr Große erläutert, dass DHL Express in Österreich mit MYFLEXBOX kooperiert. Mit Amazon gibt es aktuell keine Zusammenarbeit in Österreich, da diese ein geschlossenes Netzwerk aufgebaut haben und betreiben und somit nicht in ein offenes Netzwerk einliefern möchten.

Frank Hüllhorst, GLS Germany GmbH & Co. OHG

Neben MYFLEXBOX setzt auch die GLS auf ein Locker-Netzwerk, das für alle Paket- und Briefzusteller und für den lokalen Einzelhandel offen ist. Für die Bürger*innen bietet eine offene Lösung mit einem Locker für alle Pakete eine nachhaltige Zustellungsmöglichkeit mit flexibler und einfacher Abholung 24/7. In den Kommunen werden Staus dank weniger Zustellungsfahrzeuge reduziert. Maßgeblich für die Nutzung ist ein flächendeckender Ausbau von Paketstationen, um eine für die Bürger*innen akzeptable Entfernung zu gewährleisten.

GLS setzt auf Partnerschaften mit offenen Locker-Netzwerk Anbietern und baut zusätzlich auch eigene Offene Locker auf. Als Betreiber des eigenen Netzwerks würde die GLS die Locker-Investitionen, ihre Instandhaltung und Marketing übernehmen: GLS möchte damit Ihr Angebot an Bürger*innen weiter stark ausbauen. In den Kommunen werden nur geeignete Flächen – beispielsweise Leerstände oder Brachflächen – für die Locker benötigt: Ein zügiger Entscheidungsprozess wird gewünscht, um Skalierung in den Kommunen zu schaffen. Dank einer modularen Lösung, welche keinen Stromanschluss benötigt, ist Anpassbarkeit der Locker auf räumliche Gegebenheiten möglich.

Boris Mayer & Dr. Christof Schares, Innovative Robot Delivery GmbH

Selbst bei einer Elektrifizierung der Zustellfahrzeuge wird das Wachstum des Online-Handels und der Sendungsvolumen die Städte aber auch die KEP-Branche vor gewaltige Herausforderungen stellen. Über die Verkehrsproblematik hinaus bedeutet das Paketwachstum immense Mengen Verpackungsmüll, einen Mangel an Zustellpersonal, das bereits unter prekären Arbeitsverhältnissen beschäftigt wird und einen erhöhten Flächenbedarf verbunden mit einer schwierigen Standortsuche z. B. für Paketstationen.

Aus diesem Grund strebt Innovative Robot Delivery eine mobile, automatisierte Lösung an: Aus einem Paketmobil – eine Paketstation auf Rädern – auf einem Parkplatz soll eine automatisierte Übergabe von Paketen an hoch frequentierten Standorten 15 Stunden pro Tag erfolgen. Ein wesentlicher Teil des Konzeptes sind intelligente Mehrwegverpackungen, sodass der Empfänger aus dem Paketmobil nur das Produkt erhält, die Verpackung aber im Mobil bleibt. Durch einen modularen Aufbau können die Paketmobile täglich neu gestaltet und die Regalfläche möglichst effizient genutzt werden. Bereits im Jahr 2023 wird der Prototyp mit Paketdienstleistern getestet. In nächsten Entwicklungsstufen sind eine automatisierte Beladung der Mobile oder auch automatisiertes Fahren denkbar.

Diskussion

Nach den Kurzpräsentationen kommentieren die Teilnehmenden die verschiedenen Ansätze:

- Mehrere Teilnehmende stimmen zu, dass angesichts der steigenden Sendungsvolumen Hauszustellung künftig zu einem Premiumprodukt werden muss. Andere Zustellkonzepte sind daher zwingend einzuführen bzw. zu stärken.
- Grundsätzlich ist der Ausbau von offenen Paketstationen aus Sicht mehrerer Teilnehmenden sinnvoll. Eine White-Label-Lösung funktioniert gerade bei Paketstationen besser als bei der Bündelung von Lieferverkehren.
- Es wird kommentiert, dass eine stadtweite White-Label-Lösung ein Monopol-Modell voraussetzen würde. Wenn ein Anbieter sich um die Infrastruktur kümmert, könnte das Konzept funktionieren – auch wenn viele Detailfragen u. a. zur Preisgestaltung usw. bestehen. Das Konzept könnte zuerst an ausgewählten, unterschiedlichen Standorten pilotiert werden.
 - Ein Teilnehmer kommentiert, dass während Flächen im öffentlichen Raum immer einer Nutzung unterliegen und somit per se nie „ungenutzt“ sind, ist eine andere Frage, ob die vorhandene Nutzung aus Sicht der Stadtgesellschaft sinnvoll ist. Wenn beispielsweise Parkplätze am Straßenraum reduziert werden, könnten Paketstationen auf freiwerdenden Flächen gut ausprobiert werden.
 - Seitens des Stadtplanungsamts wird darauf hingewiesen, dass auch Paketstationen planungsrechtlich relevant sind und eine Abstimmung mit der Stadtplanung erfordern, selbst wenn diese auf privaten Flächen bzw. in privaten Räumlichkeiten eingerichtet werden. Eine besondere Betrachtung erfordern Situationen, wo Paketstationen – die eine gewerbliche Nutzung darstellen – in reinen Wohngebieten einzurichten wären. Hier ist sicherzustellen, dass durch die



DIGI-L

Intelligente Logistik
für Wiesbaden

Paketstationen keine Störungen entstehen. Mit der DHL, die seit mehreren Jahren Paketstationen in Wiesbaden auf privaten Flächen betreibt, sind beispielsweise Zeitslots für die Anlieferungen der Paketstationen vereinbart, auch ist keine Nachtbedienung der Stationen möglich.

- Frau Pahl kommentiert, dass aus Sicht des Teams nachhaltige Stadtlogistik anbieterübergreifende Paketstationen, die auch für den lokalen Einzelhandel offen wären, einen höheren Mehrwert für die Stadtgesellschaft bieten könnten als anbietergebundene Stationen. Offene Paketstationen wären ggf. anders zu beurteilen als anbietergebundene Stationen. Herr Große ergänzt, dass ein flächendeckender Aufbau ggf. über eine Konzessionsausschreibung möglich wäre. Man könnte hierzu Erfahrungen aus anderen Städten hinzuziehen.
- Herr Hüllhorst weist darauf hin, dass die GLS anstrebt, ihr Konzept in zwei deutschen Städten zeitnah zu pilotieren. Die Erfahrungen könnten anschließend im Runden Tisch diskutiert werden.
- Zu den „Paketmobilen“ kommentieren die Teilnehmenden, dass die aktuelle Gesetzgebung die Reservierung von Parkplätzen im Straßenraum nicht ermöglicht. Hier stoßen auch einige Mikro-Depot- und Ladezonenkonzepte an ihre Grenzen. Somit sei das Modell derzeit nicht realisierbar.
 - Grundsätzlich möglich könnte sein, dass die für die Paketmobile benötigten Stellflächen aus dem öffentlichen Straßenraum entfernt und dem Unternehmen durch Konzession vermietet werden. Der Abstimmungsbedarf innerhalb der Stadt wäre aber sehr groß.
 - Es wird kommentiert, dass Abstellflächen für die PKWs in verschiedenen Ortsteilen heiß begehrt sind. Die Nutzung von Paketstationen erscheint für Wiesbaden daher realistischer. In diesem Zusammenhang könnte ihre Integration in den Ortsteilen – als Teil sozialer Räume und als Begegnungsmöglichkeiten (Social Hubs) – breiter gedacht werden.

Schlusswort und Ausblick

Zum Abschluss des Workshops bedankt sich Frau Pahl bei den Teilnehmenden: Die Diskussionen waren spannend und haben dem Team bei der Vorbereitung weiterer Maßnahmen geholfen. Die Möglichkeiten für Paketstationen als White-Label- oder Einzellösungen in Wiesbaden sollten in den kommenden Monaten geprüft werden. Auch bei der Ausweisung von Liefer- und Ladezonen und der Entwicklung von Mikro-Depots bleibt das Team aktiv: KEP- und weitere Dienstleister sollen mit ihren aktuellen Bedürfnissen aktiv auf die Stadt zugehen.

Die nächste Sitzung des Runden Tisches wird voraussichtlich am **24. Oktober 2023 (digital)** stattfinden.



DIGI-L

Intelligente Logistik
für Wiesbaden

Anhang: Teilnehmende des Runden Tisches am 22. Mai 2023

Titel	Nachname	Vorname	Position	Organisation
	Bernhard	Michael	Specialist Process & Development	DPD Deutschland GmbH
	Beutel	Michael		Stadt Darmstadt
	Bläsius	Sophia	Projektmanager Region Center	GLS Germany GmbH & Co. OHG
	Bösl	Peter		Hermes Germany GmbH
	Elberfeld	Sabine	Stadtplanungsamt	Landeshauptstadt Wiesbaden
	Gies	Bettina		Ehrenamtl. Mag.
	Glandorf	Caro		KIM
	Große	Claus-Peter	Nachhaltige Stadtlogistik, Tiefbau- und Vermessungsamt	Landeshauptstadt Wiesbaden
	Große	Nils	Head of Partnerships Germany	MYFLEXBOX Germany GmbH
	Herfen	Oliver	Bereichsleiter Operations	GO! Express & Logistics Mainz GmbH
	Hoffmann	Jens	Nachhaltige Stadtlogistik, Tiefbau- und Vermessungsamt	Landeshauptstadt Wiesbaden
	Hüllhorst	Frank	Business Development Manager OOH	GLS Germany GmbH & Co. OHG
	Kraft	Martin		Bündnis90/Die Grünen
	Krit	Alesya		Hessen Trade & Invest
	Lorenz	Michael		Bündnis90/Die Grünen
	Mayer	Boris		Innovative Robot Delivery GmbH
	Pahl	Carola	Projektleitung Nachhaltige Stadtlogistik, Tiefbau- und Vermessungsamt	Landeshauptstadt Wiesbaden
	Pavlidis	Phaedon		Kiezkurier
	Sauer	Markus	Principal	Miebach Consulting GmbH
	Sauter	Andreas		ESWE Verkehr



DIGI-L

Intelligente Logistik
für Wiesbaden

Dr.	Schares	Christof		Innovative Robot Delivery GmbH
	Schöffner	Jan	Tiefbau- und Vermessungsamt	Landeshauptstadt Wiesbaden
	Schöner	Bernd		SEG Wiesbaden mbH
	Voigtländer	Andreas	Inhaber	Hut Mühlenbeck
	Wilhelm	Rebecca	Smart City	Landeshauptstadt Wiesbaden
Moderation:				
Dr.	Antje	Grobe	Managing Director	DIALOG BASIS
	Mikko	Rissanen	Project Manager	DIALOG BASIS