

Nachhaltige Stadtlogistik Wiesbaden

3. Sitzung des Runden Tisches Stadtlogistik am 27. April 2022

Veranstaltungsdokumentation

DIALOG BASIS, 18. Mai 2022



DIGI-L

Intelligente Logistik
für Wiesbaden

Inhalt

Begrüßung und Eröffnung	3
Sachstand: Umsetzung der Maßnahmen des Stufenkonzepts Nachhaltige Stadtlogistik Wiesbaden 2021/2022... 3	
Pilotprojekt „Poller hoch“	4
Aktuelle Entwicklungen in Wiesbaden: Mikro-Depots	4
Erweiterung des ersten Mikro-Depots am Elsässer Platz, Prüfung weiterer Standort-Optionen	4
Interaktiv: Prioritäten und Hinweise der Teilnehmenden zu Mikro-Hub-Potentialflächen	7
Aktuelle Entwicklungen in Wiesbaden: Liefer- und Ladezonen	9
Wirksamkeitsanalyse einer intelligenten Lieferzone	9
Interaktiv: Standortvorschläge der Teilnehmenden für weitere Liefer- und Ladezonen	10
Schlusswort und Ausblick	10
Anhang: Teilnehmende des Runden Tisches am 27. April 2022	12

Begrüßung und Eröffnung

Carola Pahl, Leiterin des Kompetenzzentrums Nachhaltige Stadtlogistik im Tiefbau- und Vermessungsamt der Landeshauptstadt Wiesbaden, eröffnet die dritte Sitzung des Runden Tisches Stadtlogistik und begrüßt die Teilnehmenden auf dem Außengelände des Tiefbau- und Vermessungsamts. Als Veranstaltungsort wird ein Pavillon der Stadt Wiesbaden genutzt, auf welchem Karten der Landeshauptstadt großflächig dargestellt sind. Nach der Begrüßung erläutert Dr. Antje Grobe von DIALOG BASIS, die wieder die Moderation des Runden Tisches übernimmt, den Teilnehmenden die Veranstaltungsagenda.

Sachstand: Umsetzung der Maßnahmen des Stufenkonzepts Nachhaltige Stadtlogistik Wiesbaden 2021/2022

Frau Pahl erläutert anschließend den Umsetzungsstand der Maßnahmen, welche im Stufenkonzept Nachhaltige Stadtlogistik für die erste Arbeitsphase bzw. für die Jahre 2021-2022 empfohlen wurden. Nachdem das Stufenkonzept durch die Stadtverordnetenversammlung im Frühjahr 2021 beschlossen wurde, befinden sich viele Maßnahmen in der Umsetzung:

- Die Dialogplattform Nachhaltige Stadtlogistik (Maßnahme 1.1) wird seit April 2021 mit dem Runden Tisch fortgeführt.
- Das Kompetenzzentrum Nachhaltige Stadtlogistik (1.2) im Tiefbau- und Vermessungsamt ist mit dem Projektteam von Frau Pahl, Herrn Claus-Peter Große und Herrn Jens Hoffmann eingerichtet worden. Das Team koordiniert die Umsetzung und ist als Ansprechpartner für alle Stakeholder wie auch für Fragen und Anregungen aus der Bürgerschaft verfügbar.
- Eine Vermittlungsstelle für die Logistikflächen (1.3) ist in Wiesbaden noch nicht optimiert worden. Grundsätzlich ist es auch eine zentrale Herausforderung, geeignete Flächen für logistische Strukturen in Wiesbaden zu finden.
- Eine detailliertere Analyse von den Quartieren mit einem besonderem Konfliktpotenzial (1.4) ist verschoben worden. Das Ziel des Teams ist es gewesen, mit der Umsetzung konkreter Maßnahmen frühzeitig zu starten – weitere Untersuchungen können ggf. zu einem späteren Zeitpunkt durchgeführt werden.
- Mit der Einrichtung von Liefer- und Ladezonen (1.5) geht die Stadt Wiesbaden schnell voran, zudem wird aktuell an der Moritzstraße, die erste „intelligente Lieferzone“ ausgestattet. Der Aufbau der Lieferzonen wird als ein Schwerpunktthema der aktuellen Sitzung nachfolgend diskutiert.
- Die Errichtung von Mikro-Depots (1.6) stellt einen weiteren Schwerpunkt der Sitzung dar. Der erste Mikro-Hub in Containern wird von DPD und dem Gemüsekettenlieferdienst Gesund & Munter am Elsässer Platz betrieben. GO Express Logistics betreibt bereits seit längerem ein Mikro-Depot im Rollkontor am Hauptbahnhof Wiesbaden.
- Die E-Ladeinfrastruktur (1.7) wird in Wiesbaden vor allem für die PKW-Nutzung ausgebaut. Zum Aufbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur plant die Stadt aktuell einen „Roll-Out-Prozess“ mit breiter Stakeholder-Beteiligung. Die Auftaktveranstaltung dieses Dialogprozesses findet am 10. Mai im Schloss Biebrich statt.

- Die Stadt Wiesbaden fördert seit 2019 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. Die Förderung wird sehr gut angenommen, sodass die Fördermittel jährlich frühzeitig ausgeschöpft sind – so auch 2022.
- Im Bereich der optimierten Zustellung (1.9) konnten anbieterübergreifende Strukturen bisher nicht entwickelt werden. Die KEP-Dienstleister verfolgen in der Regel ihre eigenen Lösungen.

Pilotprojekt „Poller hoch“

Als ein weiterer Pilot wird in Wiesbaden aktuell das Projekt „Poller hoch“ gestartet. Die ursprüngliche Idee war es, mit versenkbaren Pollern die Fußgängerzone vor unbefugten Fahrern zu schützen – vor allem im Sinne der Terrorabwehr. Im Rahmen des Projektes sollen aber auch die Lieferverkehre in der Fußgängerzone berücksichtigt und Konzepte u. a. für die Steuerung der Poller ausprobiert werden. Das Vergabeverfahren für die Umsetzung läuft aktuell. Nach Konzeption bis Ende 2022 sollen die baulichen Maßnahmen in 2023 stattfinden.

Für das Pilotprojekt sind drei Standorte ausgewählt worden: Klingholzstraße am Hauptbahnhofvorplatz sowie die Kreuzungen Kirchgasse/Rheinstraße und Michelsberg/Coulinstraße. Um Förderfähigkeit zu erlangen, ist es geplant, das Pilotprojekt so zu ergänzen, dass eine abgeschlossene Fläche im Sinne einer Sicherheitszone entsteht. Den entstehenden Förderantrag reicht die Stadt beim Land Hessen ein. Bei positivem Beschluss würde die Kreuzung Louisenstraße/Kirchgasse als ein weiterer Standort ausgerüstet werden.

Für ein mögliches Roll-Out im Nachgang der ein- bis zweijährigen Pilotphase liegt ein Konzept aus dem Jahr 2018 vor, das über 30 Standorte umfasst. Das Konzept müsste aktualisiert werden. Vor allem wären für das Roll-out aber ein Beschluss der Stadtverordnetenversammlung und die Schaffung eines entsprechenden Budgets notwendig.

Für die Steuerung der Poller liegt eine Reihe von technischen Möglichkeiten vor. Im ersten Schritt können die Poller durch die Stadtverwaltung bedient werden. Weitere Möglichkeiten stellen ID-Buttons in Fahrzeugen sowie der digitale BOS-Funk dar, welcher z. B. für Rettungsfahrzeuge eine automatische Zufahrt ermöglichen würde. Während dieses System noch in keiner Stadt Deutschlands umgesetzt wird, würde die Stadt Wiesbaden dies gerne pilotieren. Als Back-Up kann ein Sender-Empfänger-System mittels RFID-Technologie genutzt werden. Eine Kennzeichenerfassung und eine darauf aufbauende automatische Zufahrt wären aus Datenschutzgründen schwer umzusetzen. Bei einer Terrorlage wird eine übergeordnete Steuerung durch die Polizei übernommen.

Aktuelle Entwicklungen in Wiesbaden: Mikro-Depots

Erweiterung des ersten Mikro-Depots am Elsässer Platz, Prüfung weiterer Standort-Optionen

Claus-Peter Große vom Team Stadtlogistik im Tiefbau- und Vermessungsamt führt die Teilnehmenden zum Aufbau von Mikro-Depots in Wiesbaden ein. Aus dem ersten Mikro-Depot am Elsässer Platz führen der DPD und der Lieferdienst Gesund & Munter regelmäßig Lieferungen aus. Als dritten Anbieter komme demnächst Hermes dazu, der am Standort eine Wechselbrücke als Mikro-Depot testen werde.

Der Betrieb auf dem Elsässer Platz sei ein guter Einstieg für Mikro-Depots in Wiesbaden, stehe aber aufgrund einer Neuentwicklung des gesamten Platzes nicht langfristig zur Verfügung. Das Team strebe an, im Bereich des Elsässer Platzes einen Mikro-Depot-Standort weiterhin anzubieten. Da eine Integration in das neu zu errichtende Parkhaus voraussichtlich nicht möglich sein wird, prüfe das Team Möglichkeiten in neuen Gebäuden auf nordwestlicher Platzhälfte. Hier bestünden auch Möglichkeiten, das Depot stadtgestalterisch aufzuwerten und ggf. mit einem Pick-Up-Point für Endkunden zu ergänzen.

Für weitere Mikro-Hubs wurden im Stufenkonzept „Top-Ten-Quartiere“ mit hohem logistischem Aufkommen und engen städtebaulichen Verhältnissen identifiziert. Das Team habe Flächen in den Quartieren für die nächsten Hubs aktiv geprüft. Als ein vielversprechender potentieller Standort wurde die Berliner Straße ins Auge gefasst. Auch hier sei eine Übernahme eines Depots im neuen Parkhaus voraussichtlich leider nicht möglich – zumindest nicht im vollen Umfang. Eine kleinere Lösung nach dem „Hanauer Modell“ oder – wenn das Parkhaus komplett entfallt – eine Containerlösung, wären am Standort aber weiterhin denkbar.

Als weitere Potentialflächen habe das Team im ersten Schritt Flächen geprüft, über die das Tiefbau- und Vermessungsamt verfügt – und auf denen Depots somit ggf. schneller umzusetzen wären. Die folgenden Optionen werden aktuell geprüft:

- **City: Coulinstraße:** Ein Standort mit vorhandener Stromversorgung und Potenzial für städtebauliche Integration. Die Fläche wäre allerdings begrenzt und die Einrichtung eines Depots mit Verlust von Parkplätzen verbunden.
- **Biebrich: August-Wolff-Straße:** Ein Standort im Wohngebiet, ebenfalls mit vorhandener Stromversorgung und Potenzial für städtebauliche Integration. Auch hier wäre die Fläche allerdings begrenzt. Eine Litfaßsäule müsste verlegt und Zufahrtsmöglichkeiten genauer geprüft werden.
- **Bierstadt: Ländchenweg:** Ein weiterer Standort im Wohngebiet, mit Potenzial für städtebauliche Integration. Der Verlust von Anwohnerparkplätzen und die Möglichkeiten für Stromversorgung sind aktuelle Fragezeichen.
- **Nordenstadt: Stolberger Straße / A 66:** Ein Standort im Gewerbegebiet bzw. Ortseingang mit guten Zufahrtsmöglichkeiten und Stromversorgung. Die Fläche wäre vergleichsweise groß, wird allerdings aktuell intensiv als Baustelleneinrichtungsfläche genutzt. Der bestehende Pachtvertrag wäre zu prüfen.

Nach der Präsentation von Herrn Große wird die Diskussion für Kommentare und Rückfragen geöffnet:

- Wäre eine Integration des Depots in das Parkhaus Coulinstraße nicht möglich?
 - Laut Herrn Große reiche die Einfahrtshöhe des Parkhauses für die Lieferfahrzeuge und selbst für viele Lastenfahrräder nicht aus – dies sei ein häufiges Problem bei der Nutzung von Bestandsparkhäusern.
- Wären die Standorte in den Wohngebieten rechtmäßig u. a. in Bezug auf den Lärmschutz?
 - Beispielsweise am Elsässer Platz ist der Lärmschutz kein Thema, da das Depot nicht nachts beliefert wird. Grundsätzlich ist die Empfindlichkeit der Wohngebiete bzw. die Rechtmäßigkeit aber von Fall zu Fall zu prüfen.



DIGI-L

Intelligente Logistik
für Wiesbaden

- Seitens der KEP-Dienstleister wird darauf hingewiesen, dass je größer die Entfernung in die Innenstadt sei, desto schwieriger werde es für die Dienstleister, produktive Touren aus dem Depot zu führen.
 - Herr Große weist darauf hin, dass im Stufenkonzept Potentialgebiete – mit Blick auf die Lieferstruktur – auch in Stadtteilen wie Biebrich oder Bierstadt identifiziert wurden. Zudem wurden im Konzept für Wiesbaden bis Ende 2025 sechs anbieterübergreifende Depots empfohlen. Wenn Depots von einzelnen Anbietern betrieben werden, seien viel mehr Standorte notwendig, die sich alle nicht in der Innenstadt befinden können.
- Nach welchem Prinzip werden Flächen für die Depots ausgesucht bzw. ausgewählt? Sind Unternehmen befragt worden?
 - Herr Große erläutert, dass nach der Bedarfsabfrage bei Unternehmen zunächst amtseigene Flächen betrachtet wurden. Die genauen Voraussetzungen für die Einrichtung von Mikro-Depots würden dann gemeinsam mit den KEP-Dienstleistern geprüft. Für weitere Flächen wäre im zweiten Schritt ein Abgleich mit weiteren städtischen Ämtern, die auch über öffentliche Flächen verfügen, notwendig. Perspektivisch würden für das Roll-Out aber auch private Flächen benötigt.
- Könnten die Depots nicht schwerpunktmäßig in privaten Gebäuden wie Kaufhäusern und Einkaufszentren integriert werden?
 - Laut Herrn Große sei dies aus finanziellen Gründen schwierig. Erfahrungsgemäß seien die KEP-Dienstleister nicht bereit, für die Nutzung der Depots bzw. der Fläche viel zu bezahlen. Aus diesem Grund sei Umsetzung auf städtischen Flächen einfacher.
 - Seitens der Teilnehmenden wird kommentiert, dass die Nutzung öffentlicher Flächen für privatwirtschaftlichen Betrieb keine dauerhafte Lösung darstellen könne. Die Nutzung privater Flächen sollte perspektivisch vorangetrieben werden. GO Express nutzt bereits eine private Immobilie (Rollkontor) als Mikro-Depot.
- Ein KEP-Dienstleister berichtet abschließend, dass auch kleine Flächen für „Box-Lösungen“ interessant sein könnten: Hier handele es sich um von LKWs belieferten kleineren Boxen, die am Boden verankert würden und aus den ein Fahrer mit einem Lastenfahrrad während des Tages ausliefern könne. Abends würden die Boxen dann von einem LKW wieder abgeholt. Zentrale Kriterien für die Lösung seien Reservierbarkeit und LKW-Befahrbarkeit der Flächen sowie die Bodenverankerung. Für eine Skalierung – insbesondere, wenn viele Dienstleister sich beteiligen – könnten ca. 12 innenstadtnahe Standorte sinnvoll sein.
 - Das Konzept wird von vielen Teilnehmenden mit Interesse diskutiert und sollte im Nachgang für Wiesbaden geprüft werden. Ggf. sei eine Integration in Liefer- und Ladezonen denkbar.







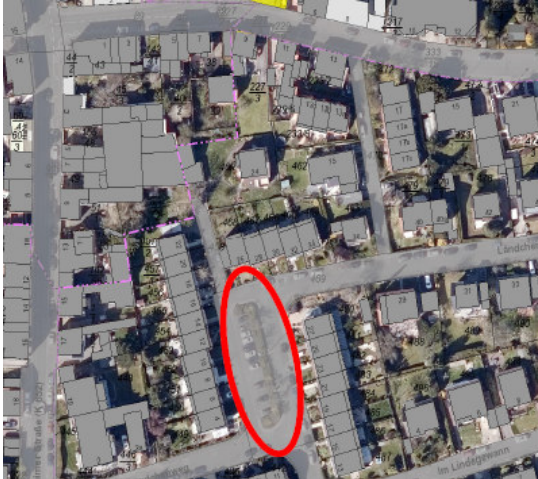







DIGI-L

Intelligente Logistik
für Wiesbaden

Interaktiv: Prioritäten und Hinweise der Teilnehmenden zu Mikro-Hub-Potentialflächen

Nach der Diskussion werden die Teilnehmenden um ihr Stimmungsbild zu den Standortoptionen gebeten. Mittels grüner und roter Klebpunkte machen sie ihre Unterstützung oder Ablehnung der vier Potentialflächen kenntlich:

City: Coulinstraße		Biebrich: August-Wolff-Straße	
			
15 x 	2 x 	4 x 	9 x 
Bierstadt: Ländchenweg		Nordenstadt: Stolberger Straße / A 66	
			
7 x 	5 x 	13 x 	1 x 

In der Abstimmung erhalten die Flächen Coulinstraße in der City und Stolberger Straße / A 66 in Nordenstadt breite Zustimmung. Die Flächen in Bierstadt und Biebrich werden dagegen gemischte Reaktionen. Die Teilnehmenden kommentieren das Stimmungsbild wie folgt:

- **City: Coulinstraße:**
 - Positiv: Standort in der Innenstadt mit vielen Endkunden, eine der letzten Freiflächen in der City
 - Positiv: Zuspruch von den Dienstleistern bereits während der Erstellung des Stufenkonzeptes
 - Positiv: Sinnvoller Standort aus Sicht der KEP-Dienstleister, wenn LKW-Fahrbarkeit (für eine Wechselbrücke) gegeben ist
 - Negativ: Nähe zur Heidenmauer, einer der bekanntesten Baudenkmäler Wiesbadens (Negativauswirkungen auf das Stadtbild insbesondere bei einer Containerlösung). Eine städtebauliche Aufwertung des gesamten Areals ist in Planung.
 - Negativ: Geringe Straßenbreite
 - Negativ: Ggf. begrenzte Zulieferungsmöglichkeiten, wenn die Fußgängerzone nach Norden erweitert wird

- **Biebrich: August-Wolff-Straße:**
 - Positiv: Standort in der Nähe der Biebricher Einkaufsstraße
 - Negativ: Zulieferungen durch das Wohngebiet, Lärmbelastung
 - Negativ: Enge und dicht geparkte Straßen ggf. eine Herausforderung in der Praxis

- **Bierstadt: Ländchenweg:**
 - Positiv: Erweiterung des Suchradius auch in andere Stadtteile
 - Negativ: Standort im reinen Wohngebiet, planungsrechtliche Machbarkeit fraglich

- **Norderstadt: Stolberger Straße / A 66:**
 - Positiv: Anlieferung mit großen LKWs möglich
 - Positiv: Standort im wachsenden Wohngebiet und Empfängern vor Ort
 - Negativ: Ggf. schwierige Umsetzung aus stadtplanerischer Sicht

Zusätzlich werden aus dem Teilnehmerkreis die folgenden Standortvorschläge für Mikro-Hubs gebracht:

- City: Rollkontor / Hauptbahnhof
- Biebrich: Glarusstraße (Gewerbegebiet)
- Bierstadt: Gewerbegebiet oder Wertstoffhof

Aktuelle Entwicklungen in Wiesbaden: Liefer- und Ladezonen

Wirksamkeitsanalyse einer intelligenten Lieferzone

Vom Kompetenzzentrum Nachhaltige Stadtlogistik berichtet **Jens Hoffmann** anschließend über eine aktuelle Wirksamkeitsanalyse zu intelligenten Lieferzonen. Die Stadt Wiesbaden erlebe ein kontinuierlich ansteigendes Liefer- und Verkehrsaufkommen. Dabei würden Lieferzonen häufig als Parkplätze missbraucht, sodass Verkehrsbehinderungen, Staus oder sogar Unfälle wiederkehrend auftreten. Mit dem Aufbau intelligenter Lieferzonen und eines Lieferzonenkatasters werde ihre stetige Verfügbarkeit und adäquate Nutzung angestrebt.

Im Rahmen der Wirksamkeitsanalyse wurde die Nutzung der ersten intelligenten Lieferzone an der Moritzstraße mit farbiger Kennzeichnung und absolutem Halteverbot, mit dem Zusatzzeichen „Lieferverkehr frei“ (werktags von 6-18 Uhr) untersucht. Die Nutzung wurde hierbei mit teilweise ähnlichen Lieferzonen an der Gneisenaustraße (gleiche Verkehrszeichen) und der Mühlgasse (ähnliche Länge) verglichen: Es wurden Daten zur Art des Wirtschaftsverkehrs, zur Fahrzeugart, zur Verortung, zur Dauer des Haltevorgangs und zur Belegung der Lieferzone bei Ankunft erhoben.

Die Datenanalyse zeige zunächst, dass man bei den meisten Haltevorgängen – 87% unter 20 Minuten – von einer Lieferung ausgehen kann. Hierbei seien bis zu zwei Drittel von den Haltevorgängen privat. In der aktuellen Gesetzeslage bestehe aber keine Möglichkeit, Liefer- und Ladezonen nur für gewerbliche Nutzung auszuweisen. Von den verschiedenen Faktoren haben die Verkehrszeichen einen signifikanten Einfluss auf die (inkorrekte) Belegung. An der Mühlgasse, wo die Lieferzone nur mit eingeschränktem Halteverbot gekennzeichnet ist, sei der Anteil vom Falschparken wesentlich höher.

Als Schlussfolgerungen aus der Analyse strebt das Kompetenzzentrum eine einheitliche und verständliche Beschilderung der Lieferzonen an, möglichst mit absolutem Halteverbot unter Betrachtung des gesamten Verkehrsgeschehens. Anhand einer Hot-Spot-Analyse in Quartieren mit hohem Verkehrsaufkommen sollen weitere Lieferzonen errichtet werden. Dabei bleibe die Reservierbarkeit der Lieferzonen ein weiteres Diskussionsthema. Während dies häufig gewünscht werde, sei die Umsetzung nicht einfach – und laut der Analyse der Bedarf in der Praxis ggf. nicht so hoch als erwartet.

Den aktuellen Bestand von Lieferzonen führe das Kompetenzzentrum aktuell in ein Lieferzonenkataster zusammen. Die Digitalisierung der Lieferzonen habe bereits stattgefunden, im nächsten Schritt wird das Kataster offen zugänglich gemacht. Neue Lieferzonen würden aktuell insbesondere auf den Stichstraßen zum 1. Ring geplant und angeordnet, sodass die Entwicklung Fahrt aufnehme: Im Jahr 2022 sollen insgesamt 15 neue Lieferzonen in Wiesbaden errichtet werden.

An der ersten intelligenten Lieferzone an der Moritzstraße wurden Masten für die Erfassung der Belegung installiert. Auf einem Display soll die Dauer der aktuellen Belegung gezeigt werden, was Rückschlüsse über mögliches inkorrektes Parken ermögliche. Zudem werden die Daten vom Kompetenzzentrum ausgewertet und für die Planung neuer Lieferzonen genutzt.

- Seitens der Teilnehmenden wird angemerkt, dass viele der neuen Lieferzonen nur zwei Meter breit seien. Mit Blick auf die Breite der Lieferfahrzeuge würden solche Lieferzonen ggf. Störungen im Verkehrsfluss verursachen.
 - Herr Hoffmann und Herr Große weisen darauf hin, dass vielerorts nur schmale Lieferzonen genehmigungsfähig seien: Die Fahrbreite dürfe nicht reduziert werden. Insbesondere an den Seitenstraßen des 1. Rings seien zusätzliche Lieferzonen wichtig, um Parken in der zweiten Reihe und an den Busspuren zu reduzieren. Insgesamt trügen auch die schmalen Lieferzonen somit zum Verkehrsfluss bei.
- Es wird vorgeschlagen, Lieferzonen auch für Lastenräder oder für die vorhin diskutierte „Boxen-Mikro-Depots“ zu konzipieren.
 - Herr Hoffmann erläutert, dass eine Integration der Boxen-Lösung in Lieferzonen eine Reservierbarkeit und längere Belegung voraussetzen würde. In der aktuellen Gesetzeslage sei die Buchbarkeit von Lieferzonen aber nicht möglich und könne ggf. nur im Rahmen eines Pilotprojektes erprobt werden.
- Warum werden Lieferzonen fast ausschließlich in der Innenstadt geplant und angeordnet?
 - Der Schwerpunkt der Planungen liege in der Innenstadt, weil dort der Handlungsdruck deutlich am höchsten sei. In nächsten Schritten sollen mögliche Hot-Spots aber auch in anderen Stadtteilen geprüft werden.

Interaktiv: Standortvorschläge der Teilnehmenden für weitere Liefer- und Ladezonen

Nach der Einführung von Herrn Hoffmann wird interaktiv an einer großen Karte gearbeitet. Die Teilnehmenden werden gebeten, die bestehenden Lieferzonen in Wiesbadener Innenstadt mit ihren Standortvorschlägen zu ergänzen. Die nachfolgende Karte fasst die bestehenden Lieferzonen (grün) und die Standortvorschläge der Teilnehmenden (blau) zusammen.

Schlusswort und Ausblick

Zum Abschluss des Workshops bedankt sich Frau Pahl bei den Teilnehmenden. Sie freut sich, dass am Runden Tisch weiterhin sehr viele verschiedene Akteure teilnehmen. Die nächste Sitzung des Runden Tisches wird voraussichtlich im Oktober 2022 stattfinden.



DIGI-L

Intelligente Logistik
für Wiesbaden

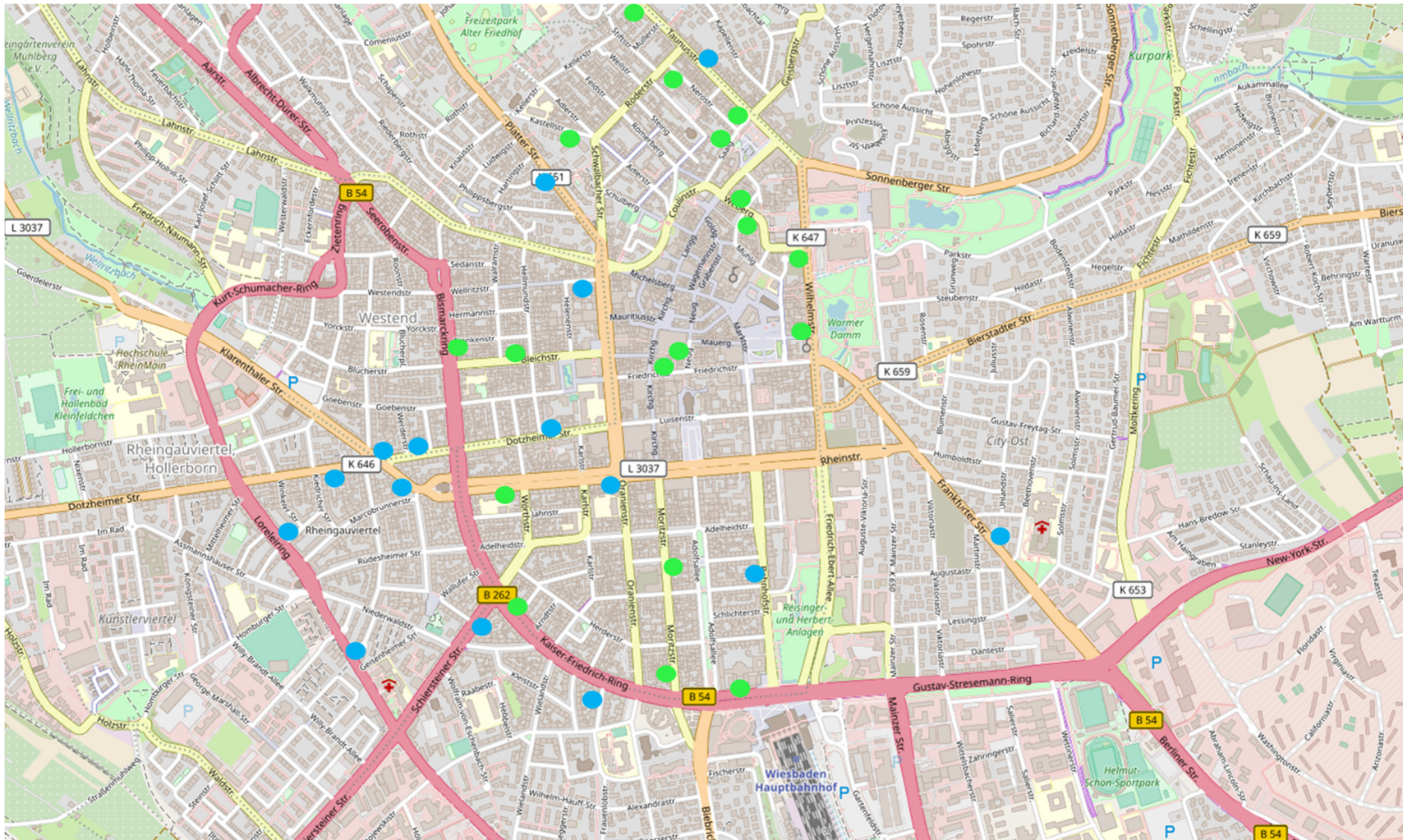


Abbildung 1: Bestehende Lieferzonen in Wiesbaden (blau) und vorgeschlagene Standorte der Teilnehmenden (grün)

Anhang: Teilnehmende des Runden Tisches am 27. April 2022

Titel	Nachname	Vorname	Position	Organisation
	Baumeister	Patricia	Dezernat V	Landeshauptstadt Wiesbaden
	Bläsius	Sophia	Projektmanagerin Transport, Region Center	General Logistics Systems (GLS) Germany GmbH & Co. OHG
	Bodenbach	Volker	Leitung Technik & Betrieb	WiTCOM Wiesbadener Informations- und Telekommunikations GmbH
	Elberfeld	Sabine	Stadtplanungsamt, Abteilung Städtebau/Stadtgestaltung	Landeshauptstadt Wiesbaden
	Fischell	Susanne		Hessen Trade & Invest GmbH
	Frech	Jochen	Liegenschaftsamt	Landeshauptstadt Wiesbaden
	Friedrich	Sascha		DACHSER Group SE & Co. KG
	Gies	Bettina		Magistrat der Landeshauptstadt Wiesbaden
	Große	Claus-Peter	Kompetenzzentrum Nachhaltige Stadtlogistik, Tiefbau- und Vermessungsamt	Landeshauptstadt Wiesbaden
	Häffner	Andreas		SEG Stadtentwicklungsgesellschaft Wiesbaden
	Hill	Christian		Freie Wähler / Pro Auto-Rathausfraktion
	Hoffmann	Jens	Kompetenzzentrum Nachhaltige Stadtlogistik, Tiefbau- und Vermessungsamt	Landeshauptstadt Wiesbaden
	Knetsch	Birgit	Referat für Wirtschaft	Landeshauptstadt Wiesbaden
	Kraft	Martin	Mobilitätspolitischer Sprecher	Bündnis 90/Die Grünen Wiesbaden
	Lampe-Traupe	Falk		Kiezkurier
	Lück	Matthias		SPD-Rathausfraktion
	Marques	Patrick	Projektmanager Hessen Logistics, Innovations- und Netzwerkmanagement	House of Logistics & Mobility (HOLM) GmbH



DIGI-L

Intelligente Logistik
für Wiesbaden

	Meudt	Manuela		GWW
	Müller	Sonja	Wirtschaftsförderung	Landeshauptstadt Wiesbaden
	Pahl	Carola	Leitung Kompetenzzentrum Nachhaltige Stadtlogistik, Tiefbau- und Vermessungsamt	Landeshauptstadt Wiesbaden
	Papenbrock	Vivien		IHK Wiesbaden
	Pavlidis	Phaedon		Kiezkurier
	Sauter	Andreas	Innovative Projekte / Parkraummanagement	ESWE Verkehrsgesellschaft mbH
	Schöffner	Jan	Tiefbau- und Vermessungsamt	Landeshauptstadt Wiesbaden
	Seibert	Marco	Depotmanager	Hermes Germany GmbH
	Tschirner	Sven		SEG Stadtentwicklungsgesellschaft Wiesbaden
	Wagenbach	Louise	Stadtverordnete	CDU-Rathausfraktion
	Weiß	Stefan	Amt für Innovation, Organisation & Digitalisierung	Landeshauptstadt Wiesbaden
Dr.	Wittkowski	Bernd	Stadtverordneter	CDU-Rathausfraktion
	Wolf	Rebecca		Deutsche Post
Moderation:				
Dr.	Antje	Grobe	Managing Director	DIALOG BASIS
	Mikko	Rissanen	Project Manager	DIALOG BASIS