

## **Nachhaltige Stadtlogistik Wiesbaden**

Dritte Workshop-Phase am 27./28. Mai 2020 in Form von Videokonferenzen

Veranstaltungsdokumentation

DIALOG BASIS, 10. Juni 2020



# DIGI-L

Intelligente Logistik  
für Wiesbaden

## Inhalt

Begrüßung und Eröffnung .....	3
Sven Altenburg, Prognos AG: Präsentation der Zwischenergebnisse und Grundlagen des Stufenkonzepts .....	3
Carola Pahl, Projektleitung Nachhaltige Stadtlogistik: Sofortmaßnahmen der Landeshauptstadt Wiesbaden.....	5
Erwartungen der Teilnehmenden an das Stufenkonzept.....	7
Welche Erwartungen haben Sie an das Stufenkonzept? .....	7
Welche Voraussetzungen müssen erfüllt sein, damit Sie sich an der Umsetzung der Maßnahmen aktiv beteiligen?.....	9
Welche Erwartungen haben Sie an eine Kommunikationsstrategie während der Umsetzung des Stufenkonzepts? .....	10
Realisierung logistischer Infrastruktur.....	11
Anreizsysteme und Rahmenbedingungen.....	14
Verstetigung des Dialogs.....	17
Dr. Petra Beckefeld, Landeshauptstadt Wiesbaden: Schlusswort.....	19
Anhang: Teilnehmende der dritten Workshop-Phase am 27./28. Mai 2020 .....	<b>Fehler! Textmarke nicht definiert.</b>

## **Begrüßung und Eröffnung**

Am 27./28. Mai 2020 wurde die letzte Runde der Akteursbeteiligung im Dialogprozess „Nachhaltige Stadtlogistik Wiesbaden“ (DIGI-L) durchgeführt. Nach der Auftaktveranstaltung am 05. Dezember 2019 wurden in thematischen Workshops am 22./23. Januar 2020 und 11./12. März 2020 die Schwerpunktthemen Mikro-Hubs, optimierte Zustellung, Liefer- und Ladezonen und Digitalisierung & Smart Logistics vertieft und stadtteilbezogene Maßnahmen gemeinsam mit den Teilnehmenden diskutiert, priorisiert und auf der Karte verortet. In der dritten und abschließenden Workshop-Runde standen dagegen strategische Fragestellungen zur Ausrichtung des Stufenkonzepts im Fokus: Nach einer Präsentation der Zwischenergebnisse und Diskussion der Erwartungen an das Stufenkonzept haben bis zu 40 Teilnehmende pro Workshop die Realisierung logistischer Infrastruktur, Anreizsysteme und Rahmenbedingungen und die Verstärkung des Dialogs in drei thematischen Workshops diskutiert.

Aufgrund der Ausbreitung des Corona-Virus (COVID-19) hat DIALOG BASIS im Auftrag der Stadt Wiesbaden die Workshops im Mai 2020 als Videokonferenzen auf der Plattform „Zoom“ durchgeführt und moderiert. Diejenigen Teilnehmenden, die nicht die Möglichkeit hatten, die entsprechende Applikation zu nutzen, konnten sich telefonisch direkt einwählen.

Dr. Petra Beckefeld, Leiterin des Tiefbau- und Vermessungsamts der Landeshauptstadt Wiesbaden, eröffnete die Workshops und begrüßte die Teilnehmenden. Sie freute sich, dass auch in der aktuellen Corona-Krise, die Präsenzveranstaltungen verhinderte, zahlreiche Teilnehmende sich für die Online-Veranstaltungen angemeldet hatten. Trotz der aktuellen Situation hat die Stadt Wiesbaden den Prozess im Projekt DIGI-L aktiv fortgeführt. Die Standortvorschläge aus dem Teilnehmerkreis sind geprüft worden und erste Sofortmaßnahmen befinden sich in der Umsetzung. Da die Stadt Wiesbaden nach wie vor unter großem Handlungsdruck steht und aktuell über die entsprechenden Fördermittel verfügt, sei es gerade jetzt der richtige Zeitpunkt, die Entwicklung der urbanen Logistik voranzutreiben.

## **Sven Altenburg, Prognos AG: Präsentation der Zwischenergebnisse und Grundlagen des Stufenkonzepts**

Im ersten digitalen Workshop werden die Zwischenergebnisse in der Entwicklung des Stufenkonzepts von Sven Altenburg von Prognos AG, Projektleiter des von der Stadt Wiesbaden beauftragten Gutachterteams, präsentiert.

Herr Altenburg blickt zunächst auf die Auftaktveranstaltung und die bisherigen Workshop-Phasen zurück: In der Auftaktveranstaltung am 05. Dezember 2019 im Schloss Biebrich legten die Teilnehmenden gemeinsam mit den Gutachtenden den Schwerpunkt auf die Themen Mikro-Hubs, optimierte Zustellung, Liefer- und Ladezonen sowie Digitalisierung und Smart Logistics fest. Nachdem in der ersten Workshop-Phase im Januar 2020 grundsätzliche Strategien, Beste-Praxis-Beispiele und Kriterien der Stakeholder und der Stadt Wiesbaden diskutiert wurden, wurden in der zweiten Workshop-Runde im März 2020 Maßnahmenvorschläge für Quartierstypen priorisiert und

Vorschläge zu konkreten Standorten erarbeitet. Von den Ergebnissen sei das Gutachterteam beeindruckt gewesen: Insgesamt wurden 83 Vorschläge zu konkreten Standorten gemacht, 26 für Mikro-Hubs, 24 für Pick-up-Points und 34 für Liefer- und Ladezonen.

### **Prüfung der Standorte für Mikro-Hubs, Pick-up-Points und Liefer- und Ladezonen**

Alle 83 Standorte wurden im Nachgang der Workshops in einer Vor-Ort-Begegnung begutachtet, auf ihre infrastrukturelle Eignung geprüft, fotografiert und kartiert. Im Normalfall hätte das Gutachterteam diesen Schritt selbst gemacht. Aufgrund der corona-bedingten Reiseeinschränkungen übernahmen die Stadt Wiesbaden und das ZIV in Darmstadt, mithilfe von studentischen Hilfskräften, die Begehungen und erfassten die Merkmale aller Standorte in tabellarischen Steckbriefen.

Auf Basis der Steckbriefe prüften die Gutachtenden in Abstimmung mit der Stadt Wiesbaden, in einer „Ferndiagnose“, die grundsätzliche Eignung der Standorte: Als sehr geeignet galten gut situierte Standorte im Besitz der Stadt, wo die notwendige Infrastruktur auch bereits vorhanden ist. Diese wurden von potentiell geeigneten Standorten ergänzt, wo unterschiedliche Infrastrukturmaßnahmen erforderlich wären. Da Mikro-Hubs die höchsten Anforderungen an Lage und Infrastruktur stellen, wurden für Mikro-Hubs nur zwei Standorte als sehr geeignet und 15 Standorte als potentiell eingestuft. Für Pick-up-Points und Lade- und Lieferzonen kämen über 10 Standorte sofort infrage. Im nächsten Schritt wird nun die Flächenverfügbarkeit mit dem jeweiligen Eigentümer geklärt. Anschließend werden die geeigneten Standorte den Logistikunternehmen vorgestellt und diskutiert, wo die Logistik Interesse hätten, entsprechende Maßnahmen umzusetzen. Das Ziel ist es die Umsetzungsschritte anschließend gemeinsam zu planen und auch zu realisieren.

### **Von den einzelnen Maßnahmen hin zum umfassenden Stufenkonzept**

Alle bislang angestoßenen Maßnahmen sind den Sofort- bzw. kurzfristigen Maßnahmen zuzuordnen. Wie im Green City Masterplan festgelegt, soll das Stufenkonzept Nachhaltige Stadtlogistik aber auch mittel- und langfristige Maßnahmen für die Reduktion der logistikbedingten NO<sub>x</sub>-Emissionen umfassen. Diese umfassen die sogenannten „dicken Bretter“ und die Schaffung geeigneter Rahmenbedingungen zur Umsetzung des Stufenkonzepts bis zum Jahr 2030. Daher sollen in der dritten Workshop-Runde strategische Fragestellungen anstatt einzelner Standorte diskutiert werden. Angesichts der ambitionierten Ziele des Green City Masterplans sind sowohl Anreize als auch restriktive Maßnahmen nötig, wenn die urbane Logistik in Wiesbaden entsprechend geändert werden soll. Da alle Maßnahmen nicht unbedingt auf Akzeptanz stoßen, sei es wichtig, frühzeitig zu diskutieren welche Ansätze in Wiesbaden grundsätzlich tragbar wären: Nur so kann ein Konzept entwickelt werden, das in der Landeshauptstadt auch wirklich umgesetzt wird.

## **Carola Pahl, Projektleitung Nachhaltige Stadtlogistik: Sofortmaßnahmen der Landeshauptstadt Wiesbaden**

Nach Herrn Altenburg präsentiert Carola Pahl vom Tiefbau- und Vermessungsamt die Sofortmaßnahmen, die die Stadt parallel mit der Erstellung des Stufenkonzepts vorbereitet – und zum Teil bereits auch umgesetzt hat. Wie zuvor erläutert, hat die Stadt Wiesbaden zusammen mit dem ZIV die vorgeschlagenen Flächen für Mikro-Hubs geprüft: Wenn möglich, könnten erste Hubs noch dieses Jahr eröffnet und pilotiert werden. Zudem treibt die Stadt weitere Projekte rund um die urbane Logistik voran:

Mit der App **EMILIE** wird emissionsfreie, kontaktarme Lieferlogistik in der aktuellen Corona-Krise vorangetrieben. Die App verbindet lokale Händler und professionelle emissionsfreie Lieferdienste, wie beispielsweise Fahrradkuriere. Dabei wird die erste Lieferung zu einem neuen Endkunden von der Stadt Wiesbaden mit fünf Euro gefördert. Bisher haben sich ca. 25 lokale Händler auf der Plattform registriert, sodass in den ersten Wochen bereits rund 100 Lieferungen durchgeführt wurden. Eine größere, stadtweite Werbeaktion wird zeitnah nach den Workshops gestartet.

Im Projekt **WiLoad** werden intelligente Lieferzonen pilotiert und damit die entsprechende Beschlusslage des Luftreinhalteplans umgesetzt. Im ersten Schritt sollen Sensoren installiert werden, die eine Statusmeldung zur Besetzung der Lieferzone an eine weiterverarbeitende Stelle senden. Die Daten zur Auslastung der Lieferzone werden von der Stadt ausgewertet: Anhand dieser kann z. B. Anzahl und Lage der Lieferzonen optimiert werden. Der zweite Schritt, die auch in den bisherigen Workshops diskutierte Möglichkeit, digital buchbare Lieferzone zu errichten, sei allerdings rechtlich schwierig. Aktuell sei die Privilegierung einzelner Verkehrsteilnehmenden auf diese Weise nur im Rahmen eines Pilotprojekts möglich. Die Ausschreibung für die technische Umsetzung des Projekts läuft bis Ende Mai.

Das Förderprogramm für die Anschaffung von **Lastenfahrrädern** vom Klimaschutz- und Innovationsfonds der ESWE Versorgung und der Landeshauptstadt, mit 25% des Kaufpreises bzw. maximal 1.000,00 Euro, soll über das Jahr 2020 hinaus weitergeführt werden. Seit März 2019 sind rund 200 Förderanträge von privaten und gewerblichen Nutzern bewilligt worden. Zudem ist geplant die Infrastruktur für Lastenräder zu verbessern: Im April 2020 führte die Stadt eine Umfrage bei den Nutzern durch und sucht aktuell mit dem RADBÜRO und Einkaufsmärkten nach Abstellmöglichkeiten.

In der Fußgängerzone, am Hauptbahnhof, sollen **versenkbare Poller** ebenfalls pilotiert werden. Ursprünglich für die Terrorabwehr angedacht und im Rahmen eines Gesamtkonzepts für die Fußgängerzone diskutiert, sollen die Funktionalität und Steuerung der Poller nun im Kontext der urbanen Logistik geprüft werden.



# DIGI-L

Intelligente Logistik  
für Wiesbaden

- Eine Teilnehmerin fragt, ob die Stadt Wiesbaden für die Hubs mobile oder baulich integrierte Lösungen anstrebt.
  - Frau Pahl und Herr Altenburg erläutern, dass die Art der Umsetzung grundsätzlich auf die Lage und vorhandene Infrastruktur ankommt. Von den bisher geprüften Vorschlägen käme allerdings nur ein Standort ggf. für einen baulich integrierten Hub infrage – und dies auch eher mittelfristig. Für die ersten Pilots gehe man daher von mobilen Konzepten aus.
- Im Hinblick auf die Einführung neuer Liefer- und Ladezonen werden die Möglichkeiten diskutiert, wie man illegales Parken verhindert.
  - Frau Pahl weist darauf hin, dass Liefer- und Ladezonen grundsätzlich auch für Privatpersonen für entsprechende Vorgänge zur Verfügung stehen. Bzgl. gestärkter Kontrollen und Möglichkeiten der Schilderung und/oder Straßenmarkierung führe man Gespräche mit der Straßenverkehrsbehörde: Das Ziel ist es, auch die Sichtbarkeit der Liefer- und Ladezonen zu erhöhen.
- Eine Teilnehmerin schlägt das Konzept einer „Servicezone“ vor, um den Parksuchverkehr durch Handwerker und Sozialdienste zu reduzieren.
  - Frau Dr. Beckefeld weist darauf hin, dass Handwerkern und Sozialdiensten der Handwerkerausweis von der Stadt Wiesbaden zur Verfügung steht. Da die Einführung von solchen Servicezonen rechtlich kompliziert wäre, setze die Stadt Wiesbaden weiterhin auf die Ausweise und auf neue Liefer- und Ladezonen.
- Ein Teilnehmer fragt, ob auch gemietete oder geleaste Lastenfahrräder von der Stadt Wiesbaden gefördert werden. Die Fragestellung diskutiere man auch in anderen Städten.
  - Frau Dr. Beckefeld erläutert, dass die Förderung gegen eine einmalige Investition bzw. Rechnung ausgezahlt wird. Die Förderung ist aber sowohl an private als auch gewerbliche Nutzer gerichtet.

## Erwartungen der Teilnehmenden an das Stufenkonzept (Workshop 1)

In der ersten digitalen Sitzung werden die Erwartungen der verschiedenen Akteure an das Stufenkonzept diskutiert. Im Vorfeld der Veranstaltungen hat DIALOG BASIS das Meinungsbild der Stakeholder, fokussiert auf die drei Fragestellungen, erfragt:

- Welche Erwartungen haben die verschiedenen Akteure an das Stufenkonzept?
- Welche Voraussetzungen müssen erfüllt sein, damit sich die Akteure in Wiesbaden an der Umsetzung der in dem Stufenkonzept enthaltenen Maßnahmen aktiv beteiligen?
- Welche Erwartungen haben die Akteure an eine Kommunikationsstrategie während der Umsetzung des Stufenkonzepts? Wie holt man alle betroffenen Gruppen und die gesamte Bevölkerung ab?

Viele der beteiligten Akteure haben dezidierte schriftliche Rückmeldungen hierzu eingereicht. Alle Aussagen wurden im Original dem Gutachterteam und der Stadt Wiesbaden vorgelegt. Für die digitale Sitzung hingegen hat DIALOG BASIS die Stellungnahmen zusammengefasst und anonymisiert. Dabei wurden Kernaussagen oder kontroverse Punkte hervorgehoben, die somit als Grundlage für die Diskussionen im Workshop dienen:

### Welche Erwartungen haben Sie an das Stufenkonzept?

- *„Ein wirklich ganzheitlich gedachtes Konzept bestehend aus der Synergie von örtlichen & physischen, technischen und psychologischen / kommunikativen Dimensionen“*
- *„Ich erwarte, dass das Stufenkonzept realistische Ziele beinhaltet, die für die städtische Verwaltung händelbar und realisierbar gesteckt werden.“*
- *„Der Ansatz sollte auf andere Standorte bzw. Städte übertragbar und ausweitbar sein. Eine mögliche Fortführung sollte nicht von der weiteren Beteiligung aller KEP-Dienste abhängig gemacht werden.“*
- *„Bestmöglich ein agiles Konzept, welches sich entsprechend den Herausforderungen anpasst.“*
- *„(...) wenn sich Maßnahmen als wenig praktikabel erweisen: Flexibilität im Anpassen der Maßnahmen.“*
- *„Chance, Logistik und Parkraummanagement integriert zu betrachten.“*
- *„Reduktion der Verkehrsbelastung sowie der Emissionen. Möglichst mit weiteren Reduktionseffekten für den MIV. Förderung des Radverkehrs über den Bedarf durch die Radlogistik.“*
- *„sehr kurzfristige Umsetzung erster realisierbarer Bausteine, um den Prozess sichtbar anzustoßen (Identifikation von Leuchttürmen)“*

Anhand der Zitate werden die Erwartungen in der Gruppe diskutiert und im Simultanprotokoll festgehalten.

## Welche Erwartungen haben Sie an das Stufenkonzept? – Zusammenfassung

- Ganzheitliches Konzept mit Berücksichtigung der örtlichen, technischen und kommunikativen Aspekte
- Differenzierung zwischen B2B- und B2C-bezogenen Konzepten: Betreiberunabhängige Umsetzung vorantreiben
- Reduktion der Verkehrsbelastung sowie der Emissionen
  - Effekte der Maßnahmen quantifizieren und visualisieren
- Realistische Ziele für die städtische Verwaltung
- Auflagen für Neubau: Platz für Hubs, Ladepunkte, Abstellflächen zur Verfügung stellen
- Integration der Logistik und des Parkraummanagements
- Übertragbarkeit auf andere Standorte bzw. Städte
- Identifikation und kurzfristige Umsetzung von Leuchttürmen (Piloten)
- Agiles Konzept, Flexibilität im Anpassen der Maßnahmen
  - Lernen aus den ersten Pilotprojekten
- Aktivierung von Bürgerinnen und Bürgern (in Zusammenarbeit mit der Stabstelle für Bürgerbeteiligung)

Nach der Diskussion kommentieren Herr Altenburg und Frau Dr. Beckefeld die Ergebnisse. Laut Herrn Altenburg sind die Erwartungen realistisch und spiegeln auch die Zielvorstellungen des Gutachterteams wider. Frau Dr. Beckefeld betont, dass das Tiefbau- und Vermessungsamt anstrebt, ein Konzept „nicht nur für die Schublade“ erstellen zu lassen: Dieses soll effektiv umgesetzt werden, was politische Entscheidungen bedarf. Deshalb sei es wichtig, dass im Stufenkonzept möglichst konkret genannt wird, welche Weichenstellungen in welcher Stufe notwendig sind.

Auf die gleiche Art und Weise werden die Voraussetzungen für eine aktive Beteiligung der Stakeholder an der Umsetzung des Stufenkonzepts und für eine effektive Kommunikationsstrategie diskutiert und im Simultanprotokoll verdichtet:





## Welche Voraussetzungen müssen erfüllt sein, damit Sie sich an der Umsetzung der Maßnahmen aktiv beteiligen?

- „Zusammenarbeit mit der Stadt und den Ordnungsbehörden“
- „Transparenz über die Kosten und das Zeitmanagement“
- „Eine Markt- und technische Dynamik berücksichtigende Projektausschreibung“
- „Unterstützung bei der Schaffung von baulichen und rechtlichen Voraussetzungen“
- „Unterstützung bei der Erschließung von Flächen und ggf. bei der Umwidmung von Sondernutzungsrechten“
- „Identifikation von Fördermöglichkeiten (E-Lastenräder, Umbaumaßnahmen)“
- „Ich fürchte das wird nur über Sanktionierung oder finanzielle Anreize gehen, freiwillig und rein ideologisch wird kaum einer die Mehrkosten für Mikro-HUBs und Lastenräder tragen wollen.“
- „Wesentliche Voraussetzungen sind konkrete Zielsetzungen, Mut zu Restriktionen seitens der Stadt Wiesbaden (Einfahrverbote, Einschränkungen bei Lieferzeiten, hohe Anzahl von Ladezonen, Parkplätze fallen weg) sowie Investitionen in Radinfrastruktur.“
- „Für uns als Unternehmen ist natürlich wichtig, dass wir von Lösungen auch einen Benefit haben. Konkret kann ich dies noch nicht beziffern, aber ein Anreiz muss für uns gegeben sein um hier aktiv zu werden.“
- „Es muss klar ersichtlich werden, welche Vorteile sich für die Akteure ergeben, aber auch wie sehr ein Umdenken rund um die Mobilität erforderlich ist.“

### Welche Voraussetzungen müssen erfüllt sein, damit Sie sich an der Umsetzung der Maßnahmen aktiv beteiligen? – Zusammenfassung

- Funktionierende Kooperationsstrukturen
- Transparenz über Kosten und Zeitmanagement
- Eine die Markt- und technische Dynamik berücksichtigende Projektausschreibung
- Unterstützung der Akteure
  - bei der Umsetzung von baulichen und rechtlichen Voraussetzungen
  - bei der Erschließung von Flächen
  - ggf. bei der Umwidmung von Sondernutzungsrechten
  - Multiplikatoren identifizieren und Hebelwirkungen in der Kommunikation schaffen
- Fördermaßnahmen / finanzielle Anreize: Schwerpunkt auf eine lösungsorientierte wirtschaftliche Perspektive setzen
- Restriktionen / Sanktionen



## Welche Erwartungen haben Sie an eine Kommunikationsstrategie während der Umsetzung des Stufenkonzepts?

- *„Die Kommunikationsstrategie sollte ganzheitlich in eine Gesamtstrategie zum Thema Mobilität innerhalb der Stadtentwicklung eingebunden und nicht singulär betrachtet werden.“*
- *„Die Kommunikationsstrategie müsste eigentlich allumfassend durchdacht werden und eine Stabsstelle beinhalten.“*
- *„Entwicklung einer Co-Creation / Co-Development Plattform als Kontakt, Kommunikations- und Inputplattform“*
- *„Aktive Förderung des Stakeholder-Dialogs in Form von runden Tischen (...) möglicher Einsatz eines Güterverkehrsbeauftragten als Bindeglied“*
- *„Rolle des Einzelhandels beschreiben – nach außen kommunizieren, dass der Einzelhandel von Beginn an mitgewirkt hat.“*
- *„Ehrlich die Vor- und Nachteile nennen und nicht nur auf die Umweltaspekte eingehen – diese sind für viele kein Argument.“*
- *„Positive Kommunikation. „Breite Brust“ – Es ist gut für alle, was wir tun.“*
- *„(...) wir tun alles, damit unsere Stadt noch lebenswerter wird und wir uns und den nachfolgenden Generationen die größtmögliche Lebensqualität bieten können“.*
- *„Lustigerweise gibt es quasi nur Gewinner, wenn das Konzept erfolgreich ist.“*

### Welche Erwartungen haben Sie an eine Kommunikationsstrategie während der Umsetzung des Stufenkonzepts? – Zusammenfassung

- Einbindung in eine Gesamtstrategie zur Mobilität
  - Zielgruppen-/ themenspezifische Kommunikation (Logistik, E-Mobilität, Leichtmobilität, Sharing)
- Entwicklung einer Co-Creation-Plattform mit Pop-up-Ansatz und Prototyping:
  - Kein „finales“ Konzept kommunizieren: Offene Arbeitsansätze
  - Agile Ansätze der Technikgestaltung und Kommunikation
  - Unterschiedliche Kontaktpunkte zu Kunden, Bürgerinnen und Bürgern
  - Analoge Kommunikation, nicht technik-affine Bürgerinnen und Bürger mitnehmen
- Aktive Förderung des Stakeholder-Dialogs
  - Gewerbebetreibende, Bezirksverordnete, städtische Ämter, Interessenverbände
- Einsatz eines Güterverkehrsbeauftragten
- Ehrlich Vor- und Nachteile nennen, nicht nur auf Umweltaspekte eingehen
  - Emotionale Vorteile hervorheben: Komfort, Lebensqualität
- Breite Brust – die Lebensqualität in der Stadt wird verbessert
- Wer sind Gewinner und Verlierer von Änderungsprozessen? Kommunikation des Mehrwerts

## Realisierung logistischer Infrastruktur (Workshop 2)

Im ersten thematischen Workshop wird der Aufbau logistischer Infrastruktur in Wiesbaden betrachtet. Sven Altenburg von Prognos AG leitet die Diskussionen wieder mit einem kurzen Impulsvortrag ein.

Herr Altenburg weist zunächst darauf hin, dass die Umsetzung der geplanten Maßnahmen nicht „für einen städtebaulichen Nulltarif“ gelingen kann. Potentiell nutzbare Flächen für die Entwicklung der urbanen Logistik seien zwar vorhanden, aber „ungenutzte“ Flächen existieren im städtischen Raum nicht: Bei der Verbesserung der logistischen Infrastruktur muss die Stadt mit Flächenkonkurrenzen umgehen. Die Einführung von Liefer- und Ladezonen, Hubs oder Paketstationen entzieht Flächen für andere Nutzungen wie Parken, Rad- und Fußwegen oder auch von Veranstaltungen und Märkten, die eher punktuell stattfinden.

Eine zweite Herausforderung ist zudem, dass Stadtverwaltungen häufig nicht den Überblick über die Flächen in ihrer Stadt haben: Das Flächeneigentum in einer Stadt ist generell sehr zersplittert. Verschiedene Flächen sind im direkten Besitz der Stadt. Öffentliche Flächen können aber kommunalen Betrieben und Organisationen anderer Politikebenen – Landes- und Bundesbehörden – gehören. Dazu kommen noch die unterschiedlichsten Flächen und in Wiesbaden als Sonderfall noch die US-Liegenschaften dazu. Somit ist das Angebot potentieller Flächen meistens weitestgehend unbekannt und eine Koordinierung von Angebot und Nachfrage seitens Logistiker und Konzeptentwickler fehlt.

Drittens ist bei der Realisierung von logistischer Infrastruktur die städtebauliche Qualität zu betrachten. Mikro-Hubs und Pick-up-Points verändern das Stadtbild, wie bereits mehrfach in den entsprechenden Workshops diskutiert. Die Integration baulicher oder mobiler Lösungen – in der Regel von mehreren Anbietern – in das Stadtbild ist keine einfache Aufgabe. Zudem ist daran zu erinnern, dass Mikro-Hubs auch Arbeitsplätze sind. Neben dem unabdingbaren Stromanschluss sind Lösungen für Sanitätsräume, den Brandschutz sowie für die von den Unternehmen angeforderte Sicherheit der Anlagen notwendig. Diese Anforderungen machen die Eingriffe in das Stadtbild ggf. noch größer.

Im Hinblick auf diese Herausforderungen stellt Herr Altenburg den Teilnehmenden drei Fragen, die in der Gruppe diskutiert wurden. Die Anregungen und Hinweise der Akteure wurden im Simultanprotokoll festgehalten:

- Bestehen die Erwartung und der Anspruch, dass bislang anders genutzte Flächen zu Gunsten der Logistik umgewidmet werden sollen? Welche Flächen sollte dies betreffen?
- Wie kann ein umfassender Überblick über die für logistische Infrastrukturen nutzbaren Flächen geschaffen und laufend aktualisiert werden? Wie kann es gelingen, die Flächen effizient zu vermitteln?
- Wie können verbindliche bauliche Standards für logistische Infrastrukturen festgelegt werden? Wer legt diese fest, wie setzt man sie durch?



**Bestehen die Erwartung und der Anspruch, dass bislang anders genutzte Flächen zu Gunsten der Logistik umgewidmet werden sollen? Welche Flächen sollte dies betreffen?**

- Es sollen unterschiedliche Flächen betrachtet werden:
  - Umwidmung von Parkplätzen zu kurzfristigen Lieferzonen, Gestaltung über Parkgebühren
  - Kommunale Parkhäuser (Durchfahrtshöhe als Herausforderung)
  - Städtische Liegenschaften (insbesondere Hinterhäuser)
  - Flächen von/in Einzelhandelsgeschäften
  - Überkapazität der Parkplätze und Flächen in/an Kaufhäusern und Einkaufszentren
- Einplanung in Neubauprojekte stärken (Prüfung gewerblich genutzter Stellplätze)
- Die Gesamtsituation in den Quartieren betrachten: z. B. Christa-Möhring-Platz – Mikro-Hub oder Pick-up-Point als Attraktivierung
- Dauer der Umnutzung definieren / temporäre Konzepte beachten: z. B. Erhöhung von Kapazitäten für das Weihnachtsgeschäft prüfen
  - Rendez-Vous-Punkte, z. B. UPS in Hannover
  - Nächtliche Lieferungen beim Stückgutgeschäft

**Wie kann ein umfassender Überblick über die für logistische Infrastrukturen nutzbaren Flächen geschaffen und laufend aktualisiert werden? Wie kann es gelingen, die Flächen effizient zu vermitteln?**

- Koordinierung soll durch die Stadt erfolgen
  - Bebauungsplan
  - Vorgaben / Stellplatzsatzung wird derzeit überarbeitet im Hinblick auf Lieferverkehre und Sharing
- Logistik-Kataster: Tiefbau- und Vermessungsamt in Zusammenarbeit mit dem Liegenschaftsamt
  - Im Stufenkonzept wird eine klare Empfehlung bzw. ein Umsetzungsauftrag gewünscht
  - Koordination / Vermittlung: Ggf. Wirtschaftsförderung / städtische Ämter und Eigenbetriebe
- Steuerung und Flächenvermittlung soll im Sinne der nachhaltigen Stadtentwicklung stattfinden
  - u. a. Stärkung des Einzelhandels in der Stadt, Reduzierung des Verkehrs

**Wie können verbindliche bauliche Standards für logistische Infrastrukturen festgelegt werden? Wer legt diese fest, wie setzt man sie durch?**

- Festlegung der Standards ist Aufgabe der Politik
- Stadtplanungsamt übernimmt Koordination der Ämter (auch Denkmalschutz)
  - Ggf. fachliche Beiräte (Gestaltungsbeirat) einbeziehen
  - Ansätze für Bestand, Neubau, modulare Lösungen differenzieren
  - Gestalterische Grundqualitäten festlegen (auch für temporäre Lösungen)
  - Abwägung zwischen höheren Anforderungen und der Wirtschaftlichkeit für Unternehmen
- Grundlagen der Gestaltung über die DIN-Ausschüsse möglichst standardisieren
  - Rolle der Kommunen müsste gestärkt werden
  - Standards müssten für möglichst viele Kommunen gelten
- Im Sinne der Selbstverpflichtung: Kommunikation über Verbände der Kommunen und der Logistiker

Herr Altenburg kommentiert anschließend die Ergebnisse. Er weist darauf hin, dass im Projekt DIGI-L in erster Linie ein Stufenkonzept für die Stadt Wiesbaden erstellt wird. Folglich wird der Fokus auf der Erarbeitung konkreter Handlungsempfehlungen für die Landeshauptstadt und auf den Bereichen liegen, die unter den Entscheidungskompetenzen einer Kommune fallen. Die Empfehlungen an übergeordnete Politik- oder Verbandsebenen wären dann von den beteiligten Akteuren selbst weiterzutragen.

### **Anreizsysteme und Rahmenbedingungen (Workshop 3)**

Alternative Zustellkonzepte sind in der Regel der klassischen Belieferung durch konventionelle LKWs ökonomisch unterlegen. Aus diesem Grund standen im Mittelpunkt des zweiten thematischen Workshops verschiedene Anreize und Rahmenbedingungen, mit den die Durchsetzung neuer nachhaltiger Konzepte unterstützt werden kann.

In seiner einführenden Präsentation weist Herr Altenburg darauf hin, dass die Logistikbranche innovativ sei und ein starkes Eigeninteresse hat, Lieferungen zu optimieren. Alternative Konzepte, die in verschiedenen Städten pilotiert worden sind, hätten sich bereits durchgesetzt, wenn sie nicht ökonomisch nachteilig für die Unternehmen wären. Daher müssen die Logistiker mit einem klugen, ausgewogenen Mix von Anreizen und Rahmenbedingungen dazu bewegt werden, neue nachhaltige Konzepte zu bevorzugen. Privilegien und Restriktionen sollten gleichermaßen geprüft werden – die einen reichen ohne die anderen nicht aus.

Der Instrumentenkoffer einer Stadt bietet verschiedene Optionen, deren Eignung für die Stadt Wiesbaden zu diskutieren ist. Da aktuell eine Vielzahl von politischen Diskussionen im Gange sind, lohnt es sich im langfristigen Stufenkonzept auch mit solchen Instrumenten auseinandersetzen, die in der aktuellen Gesetzeslage noch nicht umgesetzt werden können. Neben der aktuellen Gesetzeslage ist aber auch die politische Akzeptanz in einer Stadt entscheidend für die Durchsetzbarkeit solcher Instrumente.

Als Anreize kommen erstens Privilegien für bestimmte Fahrzeug- oder Antriebstypen, insbesondere für Lastenräder und E-Fahrzeuge, infrage. Obwohl sie noch nicht juristisch umgesetzt werden können, sind exklusive (buchbare) Haltebereiche denkbar. Alternativ könnten exklusive Einfahrrechte in Fußgängerzonen, Möglichkeiten für Nachtbelieferung oder die Nutzung von Umwelt- oder Busspuren gewährt werden, wobei hier die Kompatibilität mit dem lokalen ÖPNV zu prüfen sei. Für Lastenräder können außerdem an Ausnahmeregelungen in Einbahnstraßen oder begünstigende Ampelschaltungen gedacht werden.

Den Anreizen stehen restriktive Maßnahmen gegenüber. Einfahrverbote oder Umweltzonen seien in der aktuellen Gesetzeslage nur bedingt zielführend, da die Restriktionen auf der grünen Plakette basieren müssten: Die Einfahrverbote würden auch hochmoderne Dieselfahrzeuge betreffen. Sollte die blaue Plakette tatsächlich eingeführt werden, sollten die Möglichkeiten erneut geprüft werden. Neben den Einfahrverboten werden verschiedene Formen der City-Maut bzw. des Road-Pricings auf der kommunalen, Bundes- und EU-Ebene politisch diskutiert. Effektiv kann die Stadt den Logistikverkehr aber bereits durch Angebot, Rückbau und Bepreisung von Haltezonen oder durch eine Anordnung von Einbahnstraßen steuern. Auch mit Geschwindigkeitsbegrenzungen

können die verkehrsbedingten NO<sub>x</sub>-Emissionen gesenkt werden, wobei reale Geschwindigkeitsmessungen zeigen, dass Tempo 30 im Innenstadtbereich bereits oft Realität ist.

Zuletzt sind Möglichkeiten für städtische Förderprogramme zu prüfen. Die Stadt Wiesbaden fördert bereits die Anschaffung von Lastenrädern. Zusätzlich denkbar wären Mietzuschüsse für logistische Flächen und/oder Förderungen von baulichen Maßnahmen zur Errichtung von Mikro-Depots und Pick-up-Points: Die Mieten in der Innenstadt orientieren sich an der Wertschöpfung des Einzelhandels und sind somit für Logistiker häufig nicht leistbar. Hier gilt es, neben den finanziellen Spielräumen auch die förderrechtliche Machbarkeit zu prüfen.

Im Hinblick auf die Anreize, Förderungen und Restriktionen wird empfohlen, die Instrumente in enger Absprache mit den Logistikern auszuwählen und umzusetzen. Man solle gemeinsam überlegen, wie man das System der urbanen Logistik anders gestalten kann, um nicht restriktive Maßnahmen durchzusetzen: Sind aus dem einem oder anderen Grund z. B. Lieferungen nur mit konventionellen LKWs möglich, kann man hier mit Restriktionen zusätzliche Verkehrsprobleme schaffen. Sowie so müssten sich die Anreize und Restriktionen ergänzen und zum Wandel ermutigen.

- Seitens der Logistiker wird kommentiert, dass Nachtbelieferungen an Privatkunden (ohne Abstellerlaubnis) nicht möglich sind. Vorstellbar wäre dagegen die Bevorratung der Mikrohub, der Pick-up-Points oder des Einzelhandels, wenn die Händler einen Zugang zu ihren "Warenannahmen" (über Codes, Schlüssel) für die Paketdienstleister ermöglichen – dies erfordert natürlich breite Akzeptanz durch den Einzelhandel. Allerdings seien die Zustellpakete eines jeweiligen Tages in der Nacht noch in den Umschlagplätzen der Paketdienste: Sie sind in der Regel erst ab 5-8 Uhr überhaupt zustellbar. Außerdem ist die Akzeptanz der Einwohner ein zentrales Kriterium.
- Ebenfalls wird diskutiert, wie viele Lastenräder einen konventionellen Sprinter (15 m<sup>3</sup>) ersetzen können. Laut Erfahrung der Logistiker können die Sprinter nicht 1:1 ersetzt werden: In Praxis werden eher aus zehn Sprintern sieben Sprinter und drei Lastenräder, wobei die Sprinter dabei größer werden. Dies liegt daran, dass die Paketmengen und -größen sich nicht bei einer Umverteilung ändern und alle Lieferungen nicht mit Lastenrädern betätigt werden können. Vieles hängt allerdings von der Sendungsstruktur des jeweiligen Unternehmens und des Stadtteils ab – die Verhältnisse können positiver und negativer ausfallen.

Wie in allen thematischen Workshops stellt Herr Altenburg auch zu den Anreizen und Restriktionen drei Fragen, die von den Teilnehmenden diskutiert werden:

- Welche Möglichkeiten des Verkehrsmanagements können ergriffen werden, um elektrische Fahrzeuge und Lastenräder zu privilegieren (z. B. reservierte Parkplätze oder Fahrspuren)?
- Welche Maßnahmen sollen ergriffen werden, um Nachfrageströme in sensiblen Bereichen zu begrenzen oder zumindest umweltsensitiv temporär zu steuern (z. B. Einfahrverbote, Halteverbote, City-Maut)? Was ist politisch durchsetzbar?
- Welche weiteren Förderungen auf städtischer Ebene (neben der bereits existierenden Förderung von Lastenrädern) werden als sinnvoll erachtet?

**Welche Möglichkeiten des Verkehrsmanagements können ergriffen werden, um elektrische Fahrzeuge und Lastenräder zu privilegieren (z. B. reservierte Parkplätze oder Fahrspuren)?**

- Schaffung von Liefer- und Ladezonen ist vorrangig
  - Die Freihaltung und Kontrolle der Liefer- und Ladezonen sind hierbei zentral
  - Buchbare Liefer- und Ladezonen oder Zahlung nach Nutzung als Alternativen prüfen
- Nachtzustellung:
  - B2C: über Paketkästen (oder alternative Konzepte sicherer Zustellung, z. B. Kofferraumzustellung)
    - Problematisch: Zustellversprechen bei unverzüglichen Lieferungen (z. B. Amazon Prime)
  - B2B: Aushandlungsprozess mit dem Einzelhandel, Industriekunden eher unproblematisch
    - Differenzierung nach Güterströmen und Lieferketten, Paketen und Speditionswaren
    - Gute Erfahrungen im Frischlogistik (insb. Shop-in-Shop), IHK als Schlüsselakteur
    - Spezialisierte Unternehmen (NOX, Nightstar) ansprechen
    - Erfordert Anpassung von Arbeitszeiten
  - Emissionsvermindernde Wirkung durch Vermeidung von Verkehrsstörungen
- Umweltspur:
  - In Wiesbaden sind Busspuren für Fahrräder generell bereits seit längerer Zeit freigegeben
  - „Umweltspuren“ (Radweg frei für Linienverkehr) wurden neu eingeführt
- Schaffung neuer Einbahnstraßen / Einbahnstraßenprivilegierung für Lastenräder:
  - Privilegen für Lastenräder unkritisch
    - In Wiesbaden sind Einbahnstraßen bereits für Radverkehr freigegeben worden
  - Schaffung neuer Einbahnstraßen wird kritisch betrachtet: Großer Teil der Sendungen kann nicht mit Lastenrädern beliefert werden
  - Nach Quartierstypen differenzieren
- Einfahrtsrechte in die Fußgängerzone
  - Für Lastenräder / E-Fahrzeuge bestimmter Größe (ggf. in definierten Lieferzeiten)
  - Nutzung von Querverbindungen ggf. ausreichend
  - Für Abholungen
- Verkehrsmanagement bei den Paketshops / Pick-up-Points verbessern
- Privilegien nicht nach Antrieb- oder Fahrzeugtypen gestalten, sondern für Akteure anbieten, die sich für bestimmte Maßnahmen verpflichten



**Welche Maßnahmen sollen ergriffen werden, um Nachfrageströme in sensiblen Bereichen zu begrenzen oder zumindest umweltsensitiv temporär zu steuern (Einfahrverbote, Halteverbote, City-Maut)? Was ist politisch durchsetzbar?**

- Planungssicherheit durch Regulierungen schaffen
  - Restriktionen und Zeitrahmen mit Unternehmen abstimmen
  - Regelungen für die neuen Geschäftsmodelle (Lieferservices kleiner Einzelhandelsgeschäfte, Integration in die EMILIE)
- Einfahrverbote für bestimmte Fahrzeuggrößen?
  - Mit dem Bundesemissionsschutzgesetz verknüpft, nur bei Überschreitung der Grenzwerte möglich
  - Beispiel der Stadt Gent: Durchfahrt von bestimmten Quartieren nur mit emissionsfreien Fahrzeugen
- Besondere Regelungen für Pflege- und Gesundheitsdienste
  - Kurze Haltevorgänge, viel Parksuchverkehr
- Stärkere ordnungspolitische Durchsetzung wird gewünscht
  - Grenzen der Straßenverkehrsverordnung und Ignoranz der Verkehrsteilnehmer als Herausforderungen

**Welche weiteren Förderungen auf städtischer Ebene (neben der bereits existierenden Förderung von Lastenrädern) werden als sinnvoll erachtet?**

- Kooperative Ansätze stärker fördern
  - Softwareanwendung, Prozessentwicklung
- Packstationen als Servicestationen fördern
- Batterieaustausch oder Ladestationen für Lastenräder anbieten
- Gutachten der Agora Verkehrswende zu juristischer Machbarkeit der Instrumente prüfen
- Lokalen Einzelhandel durch Online-Handel und regionalen Transport stärken (EMILIE)

## Verstetigung des Dialogs (Workshop 4)

Im vierten und abschließenden digitalen Workshop wird die Weiterführung des Dialogs betrachtet. Während das Stufenkonzept Nachhaltige Stadtlogistik bereits im September 2020 fertiggestellt und anschließend von der Stadtverordnetenversammlung verabschiedet werden soll, wird es erst danach mit Leben gefüllt. Die Umsetzung des Konzepts benötigt vielfältige Akteure, die eine gemeinsame Vision verfolgen und an einem Strang ziehen – die Stadt Wiesbaden kann den gewünschten Wandel nicht alleine bewerkstelligen.

Laut Herrn Altenburg müssen bereits in dieser Phase Strukturen für einen Dialog über viele Jahre hinweg geschaffen werden. Es soll überlegt werden, wer als koordinierende und moderierende Stelle fungieren kann und



wie man während des Prozesses mit unterschiedlichen Zielvorstellungen umgeht. Außerdem bleiben Pilotprojekte und Reallabore bei der Umsetzung der Konzepte und Einbindung regionaler Akteure in den Lernprozess wichtig: So kann Wiesbaden ihre „Lessons learned“ kommunizieren und auch von den Erfahrungen anderer Städte lernen. Zuletzt soll der Dialog auch innerhalb der Stadtverwaltung vorangetrieben werden. Vielversprechende Ansätze sollten effizient genehmigt und erprobt werden können.

Den Teilnehmenden stellt Herr Altenburg die folgenden Fragen zur Diskussion:

- Besteht Bedarf für eine zentrale thematische Anlaufstelle für die privaten Akteure bei der Landeshauptstadt Wiesbaden, die alle Belange der urbanen Logistik koordiniert? Welche Erwartungen haben Sie an eine solche Anlaufstelle?
- Welches Format sollte gewählt werden, um in Zukunft einen engen Austausch aller Stakeholder zu gewährleisten (z.B. „Runder Tisch urbane Logistik“). Wer sollte daran teilnehmen? Welchen Aufgaben und Themen sollte sich primär gewidmet werden?
- Inwieweit (und wo) lassen sich in Wiesbaden Reallaborflächen für innovative (digitalisierte) Logistikansätze denken? Welche Erwartungen haben Sie an die Verwaltung, damit ein Pilotprojekt zügig umgesetzt werden kann?

#### Inhalte des Dialogs

- Agiles Management / Anpassung der Maßnahmen / Lernen aus den Pilots
- Regulierung (Städtische Vorgabe, juristische Absicherung)
- Planung und Begleitung von Reallaboren

#### **Besteht Bedarf für eine zentrale thematische Anlaufstelle für die privaten Akteure bei der Landeshauptstadt Wiesbaden, die alle Belange der urbanen Logistik koordiniert? Welche Erwartungen haben Sie an eine solche Anlaufstelle?**

- Erwartungen: Inhaltliche Expertise, Know-How der Stadtverwaltung und der Logistikbranche
  - Sicht auf alternative Konzepte
  - Verbindende Funktion / Schnittstellenkompetenz
  - Politischer Rückhalt / politischer Vorreiter
  - Kommunikation zwischen den Dezernaten und Fachämtern beherrschen
  - Fachbüro nach dem Beispiel des Fahrradbüros? (Teil des Tiefbau- und Vermessungsamts)
  - Stärkung der Kommunen und Region
- Die Gestaltung der Dialogplattform sollte nicht nur dem Markt überlassen werden



**Welches Format sollte gewählt werden, um in Zukunft einen engen Austausch aller Stakeholder zu gewährleisten (z. B. „Runder Tisch urbane Logistik“)? Wer sollte daran teilnehmen? Welchen Aufgaben und Themen sollte sich primär gewidmet werden?**

- Ziele für den Dialog definieren
  - Ergebnisorientierte Moderation von Veränderungsprozessen
  - Commitment der Teilnehmenden, Menge, Beteiligung
  - Gestaltungswille der Stadt
  - Umsetzung der Ergebnisse festlegen
- Ressortübergreifendes Format
- Mischung aus Präsenz- und Onlineveranstaltungen
- Einbindung der Unternehmen und Verbände der Branche sowie der Wissenschaft (Hochschule RheinMain, Studiengang UMSB)
- Bürgerdialoge: Offene Formate in Quartieren, Stadt-App / digitale Plattformen nutzen (z. B. dein.wiesbaden.de / Gießen)
- Jährliche offene Veranstaltung zum Stand des Prozesses?
- Dialog im Rahmen der Standardisierungsgremien (DIN usw.) ist zu stärken

**Inwieweit lassen sich in Wiesbaden Reallaborkonzepte für innovative digitalisierte Logistikansätze denken? Welche Erwartungen haben Sie an die Verwaltung, damit ein Pilotprojekt zügig umgesetzt werden kann?**

- Neben physischen Flächen auch digitale Konzepte für Vernetzung betrachten (z. B. EMILIE)
  - Integration von überregionalen Mengenströmen (in- und ausgehend)
- Städtebau-Fördergebiete der SEG nutzen / Kommunikation und Kooperation mit den Fachämtern stärken
  - Ehrlichkeit und Offenheit über Ressourcen und Möglichkeiten
- Zwischennutzungskonzepte für Leerstände erproben / Abstimmung mit dem City-Manager
- Geoportal nutzen / offenes, urbanes Datenportal aufbauen

## **Dr. Petra Beckefeld, Landeshauptstadt Wiesbaden: Schlusswort**

Zum Abschluss des letzten Workshops bedankt sich Frau Dr. Beckefeld bei den Teilnehmenden, die bereits an der dritten Workshop-Runde engagiert teilgenommen haben sowie bei den Gutachtenden für die fachliche Vorbereitung der Diskussionen. Sie sei beeindruckt von dem konstruktiven, fachlichen und ergebnisorientierten Dialog: Dieser habe viele wichtige Hinweise und Ideen für die Erstellung des Stufenkonzepts gebracht. Zugleich hofft sie auf die Möglichkeit, den Dialog in der Umsetzungsphase fortzuführen: Die Stadt Wiesbaden werde sich bemühen, über Absichtserklärungen hinaus konkrete Maßnahmen zügig auf den Weg zu bringen.