

Gefördert durch:



Bundesministerium
für Verkehr und
digitale Infrastruktur



aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages



STUFENKONZEPT NACHHALTIGE STADTLOGISTIK



IMPRESSUM

Herausgeber

Landeshauptstadt Wiesbaden
Tiefbau- und Vermessungsamt
Gustav-Stresemann-Ring 15, 65189 Wiesbaden

Fachliche Begleitung, Erstellung des Stufenkonzepts Nachhaltige Stadtlogistik Wiesbaden

Sven Altenburg (Prognos AG), Maïke Breitzke (Prognos AG),
Dr. Klaus Esser (KE CONSULT), Jan Garde (studio next mobility),
Sören Groth (studio next mobility), Stephan Kritzinger (ZIV),
Dr. Judith Kurte (KE CONSULT), Frank Willmann (ZIV),
Prof. Dr.-Ing. Dirk Wittowsky (Universität Duisburg-Essen)

Beteiligungsprozess, Redaktion

Dr. Antje Grobe, Mikko Rissanen (DIALOG BASIS)

Editorial Design und Illustrationen

simoneleitenberger.de

Bildrechte

Landeshauptstadt Wiesbaden
Tiefbau- und Vermessungsamt

Druck

Druck-Center der Landeshauptstadt Wiesbaden

Stand

März 2021

INHALT

	Lieferverkehr in Wiesbaden nachhaltig gestalten	4
	Verkehrsbedingte Emissionen: Handlungsdruck in Wiesbaden	6
	Branche mit Zukunft: Entwicklung des Lieferverkehrs in Wiesbaden	8
	Intensität des Lieferverkehrs und Problemlagen in Wiesbaden	10
	Aufbau des Stufenkonzepts Nachhaltige Stadtlogistik Wiesbaden	12
PHASE I 2020 → 2021	Phase I: Unmittelbar anzugehende Maßnahmen	16
PHASE II → 2025	Phase II: Transformation aktiv anstoßen	27
PHASE III → 2030	Phase III: Langfristig Ziele erreichen	31
	Begleitende Maßnahmen: Erfolge messen	35
	Dialogprozess Nachhaltige Stadtlogistik Wiesbaden	38
	Glossar	39

LIEFERVERKEHR IN WIESBADEN NACHHALTIG GESTALTEN

EIN INTERVIEW MIT STADTRAT ANDREAS KOWOL,
DEZERNENT FÜR UMWELT, GRÜNFLÄCHEN UND VERKEHR

Im Herbst 2019 hat die Landeshauptstadt Wiesbaden die Erstellung eines „Stufenkonzepts Nachhaltige Stadtlogistik“ beauftragt. Nach einem umfassenden Beteiligungsprozess mit drei Workshop-Phasen wurde das Stufenkonzept im Dezember 2020 fertiggestellt und anschließend der Stadtverordnetenversammlung vorgelegt.

Ab 2021 sollen Lieferverkehre in Wiesbaden zum ersten Mal mit einem klaren Konzept gesteuert und weiterentwickelt werden. Welchen Stellenwert hat das Stufenkonzept Nachhaltige Stadtlogistik für die Landeshauptstadt Wiesbaden?

Andreas Kowol Das Stufenkonzept hat einen hohen Stellenwert. Mit dem Beschluss der Stadtverordnetenversammlung ist es eine Grundlage, um den Lieferverkehr in Wiesbaden umwelt- und stadtverträglicher zu gestalten. Somit ist es nicht nur ein Instrument, um die Vorgaben des Green City Masterplans zur Reduzierung der Stickoxidemissionen des Lieferverkehrs zu erfüllen, sondern auch für die Stadtplanung. Eine umweltfreundliche Letzte-Meile-Belieferung mit Cargo-Bikes und Lieferzonen in ausreichender Zahl, die auch bestimmungsgemäß genutzt werden, verändert das Stadtbild zum Positiven: Weniger Zweite-Reihe-Parker, mehr Platz zum Leben und für den Fuß- und Radverkehr.

Bereits im Rahmen der Erstellung des Stufenkonzepts führte die Landeshauptstadt eine umfassende Akteursbeteiligung durch. Wie gelingt die Umsetzung eines solchen Konzeptes, die Auswirkungen auf Logistikunternehmen, Einzelhandel und Privatkunden hat?

Andreas Kowol Wir müssen und werden im ständigen Kontakt mit allen Akteuren bleiben, die sich bereits in den Workshops engagiert haben. Logistikbranche und Einzelhandel, Handwerk und Lieferanten, aber auch die verschiedenen Ämter der Stadtverwaltung, Stadtpolitik sowie Bürgerinnen und Bürger kommen nur gemeinsam voran bei der Umgestaltung des innerstädtischen Lieferverkehrs. Es wird einen runden Tisch ‚Nachhaltige Stadtlogistik‘ geben, an dem alle anstehenden Maßnahmen diskutiert werden. Koordiniert wird alles vom Kompetenzzentrum ‚Nachhaltige Stadtlogistik‘ im Tiefbau- und Vermessungsamt. Hier laufen alle Fäden zusammen: Wer Informationen braucht, kann sie dort erhalten.



Was wird sich auf den Straßen Wiesbadens als Erstes ändern?

Andreas Kowol Die ersten Maßnahmen sieht man bereits in der Moritzstraße: Die Lieferzonen sind türkisblau markiert und mit entsprechenden Piktogrammen besser sichtbar als vorher. Die Fehlbelegungsquote soll dadurch verringert werden. Im Pilotprojekt ‚WILoad‘ werden Sensoren Daten zur Belegung von Lieferzonen erfassen. In einem weiteren Schritt ist ein Buchungssystem geplant, für das derzeit noch die rechtlichen Voraussetzungen fehlen. Auf dem Elsässer Platz wird der Kurier-Express-Paket-Dienstleister DPD den ersten Mikro-Hub Wiesbadens errichten. Von dort aus wird das anliegende Wohngebiet mit zwei Lastenfahrrädern beliefert werden.

Der Fokus des Stufenkonzepts reicht bis zum Jahr 2030. Wie sieht die Vision der Landeshauptstadt für die Zukunft aus – wie werden Waren in Wiesbaden in 2030 versendet und empfangen?

EINE UMWELTFREUNDLICHE LETZTE-MEILE-BELIEFERUNG REDUZIERT NICHT NUR DIE STICKOXID-EMISSIONEN DES LIEFERVERKEHRS, SONDERN VERÄNDERT DAS STADTBILD AUCH ZUM POSITIVEN

Andreas Kowol Wenn wir die Maßnahmen des Stufenkonzepts bis zum Jahr 2030 umsetzen, wird der Lieferverkehr in der Innenstadt nicht ausschließlich, aber sichtbar, mit Cargo-Bikes und kleineren Elektrofahrzeugen abgewickelt werden. Wir könnten einige Multifunktions-Pick-Up-Points an den Mobilitätsstationen haben. Wenn wir beispielsweise dort aus dem Bus steigen, können wir an diesem Pick-Up-Point unser Paket abholen, aber auch das frisch gewaschene Hemd oder eine Lebensmittellieferung. Das könnten wir dann alles auf ein Lastenrad umladen und damit nach Hause fahren oder fahren lassen. —

VERKEHRSBEDINGTE EMISSIONEN: HANDLUNGSDRUCK IN WIESBADEN

Wie viele andere deutsche Städte leidet die Landeshauptstadt Wiesbaden an verkehrsbedingten Emissionen. Hierbei handelt es sich nicht nur um klimaschädliche Treibhausgase: Feinstaub und Stickstoffoxide (NO_x) wirken sich negativ auf die Gesundheit der Menschen aus. Auch in Wiesbaden erfordert insbesondere die erhöhte Belastung durch NO_x geeignete Gegenmaßnahmen.

HINTERGRUND: GREEN CITY MASTERPLAN DER STADT WIESBADEN

Um die gesetzlich festgelegten NO_x -Grenzwerte auch ohne (*Diesel-*) Fahrverbote einhalten zu können, hat die Landeshauptstadt Wiesbaden einen GREEN CITY MASTERPLAN erarbeitet.

Der Green City Plan – Masterplan WI-Connect beinhaltet umfassende Maßnahmen, mit denen die NO_x -Emissionsbelastung gesenkt werden soll. Die Maßnahmen im Bereich Verkehr gliedern sich in unterschiedliche Handlungsfelder:

- > Elektrifizierung des Verkehrs
- > Digitalisierung des Verkehrs
- > Vernetzung im ÖPNV
- > Radverkehr
- > Urbane Logistik
(gleichbedeutend mit Stadtlogistik)

Für jedes Handlungsfeld wurden Zielwerte zur Senkung der verkehrsbedingten Emissionen gesetzt. Diese sollen mit einem Bündel von sofortigen, kurz-, mittel- und langfristigen Maßnahmen erreicht werden. Bezogen auf das Basisjahr 2017/18 muss der Sektor Urbane Logistik seine NO_x -Emissionen sofort bis kurzfristig um 5,5 und mittel- bis langfristig um 9 Prozent reduzieren.

STUFENKONZEPT NACHHALTIGE STADTLOGISTIK WIESBADEN

Wenn die hohen Ziele des Green City Masterplans erreicht werden sollen, muss der städtische Lieferverkehr in erheblichem Maß emissionsärmer abgewickelt werden. Dafür reichen ein Antriebswechsel und die Elektrifizierung der Fahrzeugflotte allein nicht aus. Vielmehr müssen logistische Prozesse so gestaltet werden, dass nicht nur Emissionen eingespart werden, sondern auch der Gesamtverkehr möglichst wenig beeinträchtigt wird.

Die Landeshauptstadt Wiesbaden hat deshalb ein Stufenkonzept Nachhaltige Stadtlogistik Wiesbaden erstellen lassen. Das Stufenkonzept wurde von einem wissenschaftlichen Gutachterteam unter der Leitung der Prognos AG erarbeitet und wird im März 2021 der Stadtverordnetenversammlung zur Verabschiedung vorgelegt. Parallel mit der Erarbeitung



fürhte die Landeshauptstadt Wiesbaden eine umfangreiche Stakeholder-Beteiligung durch, im Rahmen derer das Konzept und die einzelnen Maßnahmen mit verschiedensten Betroffenen diskutiert wurden. Die vorliegende Kurzfassung fasst die Hintergründe, Ziele und Maßnahmen des Stufenkonzepts zusammen.

Das vollständige Stufenkonzept ist auf der Internetseite der Stadt Wiesbaden unter <https://www.wiesbaden.de/leben-in-wiesbaden/verkehr/stadtlogistik/> zu finden.

WEITERE ZIELE DES STUFENKONZEPTS NACHHALTIGE STADTLOGISTIK WIESBADEN

Obwohl das Stufenkonzept die Senkung der NO_x-Emissionen als Primärziel verfolgt, adressiert es auch andere Belastungen, die durch den städtischen Lieferverkehr entstehen. Zum einen erfordert der fortschreitende Klimawandel Anpassungen der Stadtstruktur (*z. B. Begrünung und Vermeidung von Hitzeinseln*), die bei der Entwicklung der Stadtlogistik zu berücksichtigen sind. Zum anderen trägt der Lieferverkehr zu anderen städtischen Problemlagen bei: Haltevorgänge von Lieferfahrzeugen beanspruchen Teile des öffentlichen Raums und führen häufig zu Behinderungen im Verkehrsfluss, Staus, Beeinträchtigungen der Aufenthaltsqualität oder gar zu wachsenden Gefahrenlagen für andere Verkehrsteilnehmende. Ein nachhaltiger Lieferverkehr verursacht somit nicht nur

weniger Emissionen. Er beansprucht möglichst wenig Platz und stellt keinen Stör- oder Gefährdungsfaktor dar. Daher beinhaltet das Stufenkonzept Maßnahmen, die nicht nur NO_x einsparen, sondern den Lieferverkehr allgemein konfliktfreier gestalten.

Neben der Erstellung des Stufenkonzepts wurden im Jahr 2020 bereits erste Sofortmaßnahmen von der Landeshauptstadt Wiesbaden initiiert und vom Gutachterteam fachlich begleitet. Diese umfassen vor allem Vorbereitungen für die Realisierung von ersten Mikro-Depots und Lieferzonen. Darüber hinaus wurde im Rahmen des Förderprogramms ein Kompetenzzentrum nachhaltige Stadtlogistik im Tiefbau- und Vermessungsamt der Landeshauptstadt Wiesbaden eingerichtet. Ein Pilotprojekt zur Verkehrserfassung von Lieferverkehr soll 2021 realisiert werden.

¹ Die Erstellung des GREEN CITY PLANS – Masterplan WI-Connect wurde vom Bundesministerium für Verkehr und Infrastruktur (BMVI) gefördert.

² Auch die Erstellung des Stufenkonzepts Nachhaltige Stadtlogistik Wiesbaden wurde vom BMVI im Rahmen des Förderprogramms „Digitalisierung der Logistik“ (DIGI-L) gefördert.

BRANCHE MIT ZUKUNFT: ENTWICKLUNG DES LIEFERVERKEHRS IN WIESBADEN

Verkehrsmodelle gehen davon aus, dass der Verkehr – gemessen an der Fahrleistung (km/Jahr) – sich in Abhängigkeit des wirtschaftlichen Wachstums entwickelt. Während die Corona-Pandemie den Verkehr in Städten reduziert hat, sind ein wirtschaftlicher Aufschwung und somit eine Steigerung der Fahrleistungen in den kommenden Jahren wahrscheinlich. Dies betrifft sowohl den individuellen als auch den Lieferverkehr.

KEP-SENDUNGEN IM FOKUS DES STUFENKONZEPTS

Über diese generelle Steigerung hinaus wächst der städtische Lieferverkehr seit Jahren. Für die Stadtlogistik sind die sogenannten KEP- (*Kurier-, Express- und Paket-*) Dienstleister von besonderer Bedeutung. Trotz einer vergleichsweise kleinen Anzahl eingesetzter Fahrzeuge versorgt der KEP-Verkehr Konsumenten, Unternehmen und den städtischen Einzelhandel und ist dadurch für eine große Anzahl von Haltevorgängen verantwortlich. Somit beansprucht er erheblich den öffentlichen Raum. Je nach lokalen Gegebenheiten kann der KEP-Verkehr Störungen des Verkehrsflusses bewirken und indirekt zu höheren Emissionen führen.

Bis 2030 wird der KEP-Verkehr in Deutschland und in Wiesbaden stark zunehmen: In der Landeshauptstadt nach Modellierungen des Gutachterteams sogar um 60 Prozent bis zum Jahr 2030, was ein jährliches Wachstum von vier Prozent bedeutet. Dies aus mehreren Gründen:

- Durch das Wachstum des Online-Handels nehmen die Sendungen an Privatkunden zu.
- Auch internationale Paketsendungen sowohl an Privat- als auch an Firmenkunden nehmen zu.
- Kurier- und Expresssendungen – vor allem zwischen Unternehmen – steigen stetig.

- Die Versorgung des stationären Handels durch die KEP-Dienste spielt weiterhin eine bedeutende Rolle.
- Die Digitalisierung und neue Vertriebsstrategien wie z. B. automatisierte Belieferung von Kunden könnten ebenfalls die Sendungszahlen erhöhen.

Dabei verteilt sich das KEP-Sendungsaufkommen in Wiesbaden sehr unterschiedlich. Bei Betrachtung der Anzahl der Sendungen je Gebiet zeigt sich ein deutlicher Schwerpunkt auf den Postleitzahlen 65183 und 65185, also jene Postleitzahlen, die u. a. das historische Fünfeck umfassen.

DIE ROLLE DER STADTSTRUKTUR IN WIESBADEN

Die Frage, welche Auswirkungen der Lieferverkehr in einem Gebiet hat, lässt sich aber nicht allein durch das Sendungsaufkommen bestimmen. Vielmehr müssen die stadtstrukturellen Gegebenheiten mit betrachtet werden: In einem Stadtteil mit breit ausgebautem Straßennetz, lockerer Bebauung und ausreichenden Freiflächen zum Abstellen der Lieferfahrzeuge kann die gleiche Menge von Sendungen mit deutlich weniger Konflikten abgewickelt werden als in einer historisch gewachsenen Kernstadt mit dichter Bebauung, engen Straßen und kaum vorhandenen Haltemöglichkeiten.

Aus diesem Grund wird im Stufenkonzept Nachhaltige Stadtlogistik zwischen sieben unterschiedlichen Logistik-Quartierstypen differenziert:

- > **Innenstadt und Ortskerne** (z. B. *das historische Fünfeck sowie Ortsteilzentren wie Bierstadt und Biebrich*): Hier konzentrieren sich Einzelhandel, Gastronomie, Arbeitsplätze, öffentliche und kulturelle Einrichtungen.
- > **Mischgebiete** (z. B. *Westend, Rheingau- und Dichterviertel*): Urbaner, nachgefragter Wohnraum mit kleinteiligem Einzelhandel und Gastronomie – und häufig akutem Platzmangel.
- > **Offene Bebauung** mit Ein- und Zweifamilienhäusern (z. B. *die historisch geprägten Villengebiete Wiesbadens*): Große, weniger dicht bebaute Stadtgebiete mit einem bedeutenden Anteil der Wohnbevölkerung – und somit der Privatkunden.
- > **Großwohnsiedlungen mit Zeilenbebauung** (z. B. *Biebrich-Parkfeld, Klarenthal und Schelmengraben*): Mehrgeschossiger Wohnungsbau mit vergleichsweise geringem Sendungsaufkommen, aber längeren Haltevorgängen aufgrund der Weitläufigkeit.
- > **Gewerbe- und Industriegebiete**: Unterschiedliche Gebiete mit Firmen-, aber kaum Privatkunden.
- > **Transformationsgebiete und neue Siedlungsgebiete**: Aufgrund des Bedarfs an Wohnraum müssen auch in Wiesbaden neue Wohngebiete entwickelt – und Stadtlogistik von Anfang an mitgedacht werden.
- > **Sonstige** (z. B. *US-Liegenschaften sowie einzelne Solitärgebäude*): Aufgrund ihres Sonderstatus nicht im Fokus des Stufenkonzepts.

Die Verschiedenheit der Wiesbadener Quartiere macht deutlich, dass andernorts erfolgreiche Ansätze nicht in allen Gebieten durchsetzbar oder sinnvoll sind: Unterschiedliche Stadtteile erfordern unterschiedliche Maßnahmen.

BESONDERE PROBLEMLAGEN

Durch eine Überlagerung des Sendungsaufkommens je Gebiet und der Quartierstypen können besondere Problemlagen im Hinblick auf die negativen Auswirkungen des Lieferverkehrs ermittelt werden. Hohe Anzahl von KEP-Sendungen und enge Bebauung charakterisieren Gebiete mit besonderem Handlungsdruck:

- > **Die Problemlagen** stellen einen relativ kleinen Anteil der Fläche Wiesbadens dar. Dabei verteilen sich die stark betroffenen Gebiete über das gesamte Stadtgebiet.
- > **Die Gebiete mit dem höchsten Handlungsdruck** sind weitgehend deckungsgleich mit der Kernstadt (*Historisches Fünfeck*) und dem angrenzenden Westend. Aus diesem Grund legt das Stufenkonzept ein besonderes Augenmerk auf die Entlastung dieser Bereiche und sieht dort Sofortmaßnahmen vor.
- > **Dringende Handlungsbedarfe** sind auch in den Ortsteilen zu erkennen, vor allem in Biebrich und Bierstadt sowie im Rheingauviertel-Hollerborn.
- > In vielen Fällen schließen sich an die besonders betroffenen Gebiete Bereiche offener Bebauung (*Ein- und Zweifamilienhausgebiete*) an. Diese können potentielle Flächen für logistische Prozesse (z. B. *Mikro-Depots*) darstellen. Somit kommt ihnen bei der Standortsuche logistischer Infrastruktur auch eine Bedeutung zu.

INTENSITÄT DES LIEFERVERKEHRS UND PROBLEMLAGEN IN WIESBADEN

DIE ZEHN POTENZIELL AM MEISTEN BETROFFENEN QUARTIERE IN WIESBADEN

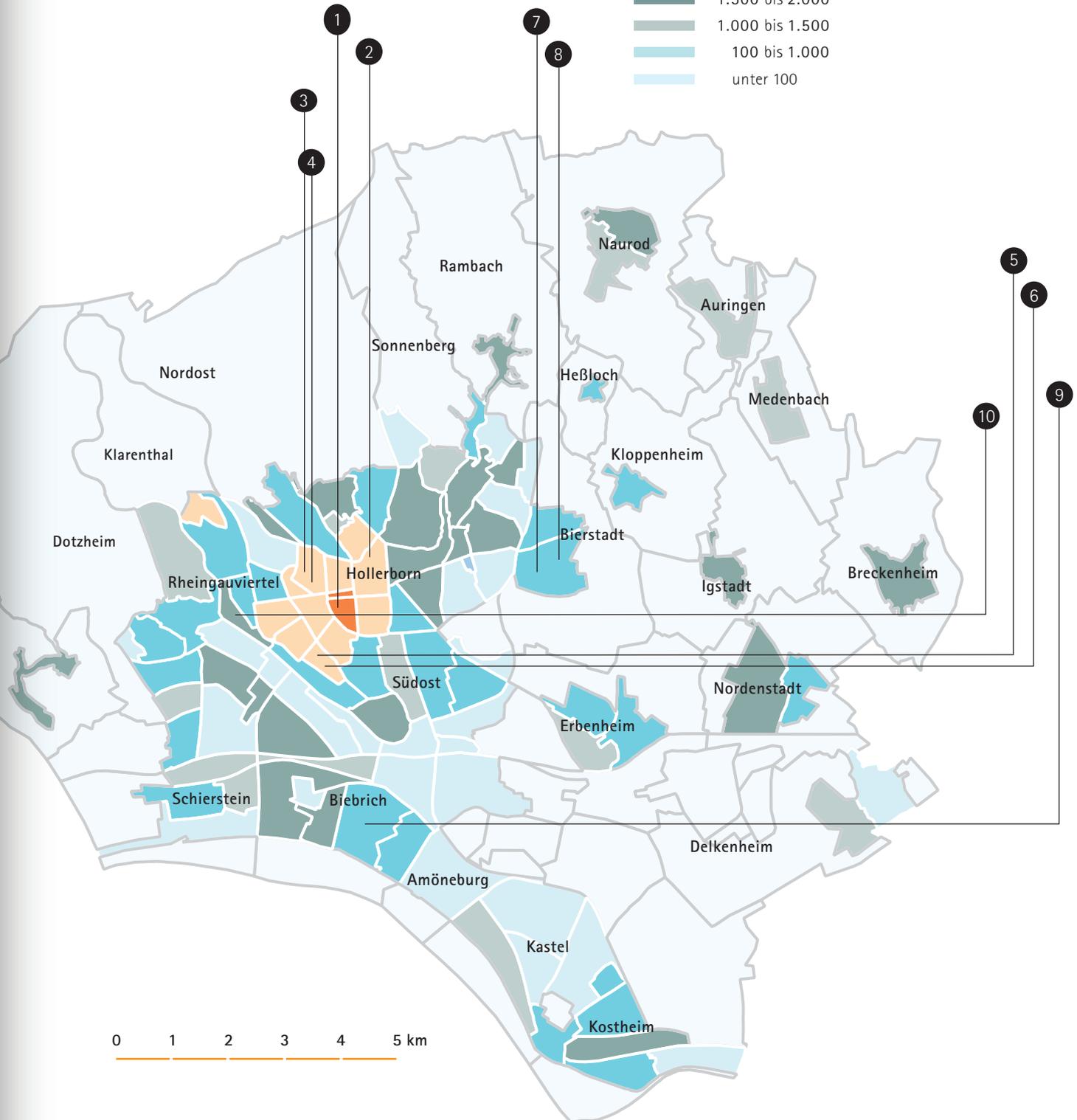
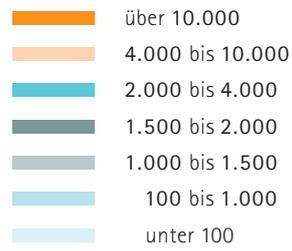
Quartiersbezeichnung	Stadtteil	ID in Karte
Innenstadt Süd, West und Nord	Westend (u. a.)	1
Historisches Fünfeck	Mitte	2
Nördlich Elsässer Platz	Westend, Bleichstraße	3
Südlich Elsässer Platz	Rheingauviertel, Hollerborn	4
Schiersteiner Straße	Südost	5
An der Waldstraße	Biebrich	6
Bierstadt Umfeld	Bierstadt	7
Bierstadt Ortskern	Bierstadt	8
Am Schlosspark	Biebrich	9
Ludwig-Erhard- / Dotzheimer Straße	Rheingauviertel, Hollerborn	10

Quelle: eigene Darstellung



ERLÄUTERUNG

ANZAHL DER KEP-SENDUNGEN PRO JAHR UND HEKTAR



0 1 2 3 4 5 km

Geodatengrundlage: @Stadt Wiesbaden

Sachdaten: ©KE-CONSULT (KEP-R 2020) und ZIV – Zentrum für integrierte Verkehrssysteme

AUFBAU DES STUFENKONZEPTS NACHHALTIGE STADTLOGISTIK WIESBADEN

Das Stufenkonzept stellt nicht nur eine Sammlung von Maßnahmen für nachhaltigere Stadtlogistik dar. Das Konzept ist so skaliert worden, dass die im Green City Masterplan definierten Zielwerte (*Einsparung von NO_x*) mit der Summe der Maßnahmen erreicht werden können.

Die verschiedenen Szenarien, Berechnungen und Simulationen, die dem Stufenkonzept zugrunde liegen, werden im vollständigen Stufenkonzept unter <https://www.wiesbaden.de/leben-in-wiesbaden/verkehr/stadtlogistik/> genau erläutert.

Bei der Skalierung der Maßnahmen ist auch berücksichtigt worden, dass der Ausstoß von NO_x je Fahrzeugkilometer dank technischer Fortschritte in den letzten Jahren kontinuierlich gesunken ist. Obwohl dieser Trend sich auch in Zukunft durch Erneuerung des Fahrzeugbestandes fortsetzen wird, verbleiben relevante Emissionen, wenn keine weiteren Maßnahmen ergriffen werden.

Wie zuvor beschrieben ist auch zu bedenken, dass der Lieferverkehr nicht nur die Emissionsproblematik verschärft. Steigende Fahrleistungen von Transportern und Lkws lösen erhebliche verkehrliche, städtebauliche und infrastrukturelle Belastungen aus. Daher werden die Herausforderungen der Stadtlogistik allein durch technische Fortschritte nicht beseitigt.

DREI ZENTRALE HEBEL DES STUFENKONZEPTS

Anhand der Ziele des Green City Masterplans und Erfahrungen aus anderen Städten wurden für das Stufenkonzept Nachhaltige Stadtlogistik Wiesbaden drei zentrale Hebel gewählt:

- Einsatz von Fahrzeugen mit elektrischen Antrieben anstelle von Verbrennungsmotoren
- Reduzierung der motorisierten Fahrleistung (*u. a. durch den Einsatz von Lastenfahrrädern*)
- Verstetigung des Verkehrsflusses (*u. a. durch weniger konfliktreiche Haltevorgänge*)

Unter Beachtung der Ergebnisse der Stakeholder-Beteiligung sowie relevanter Pläne und Konzepte Wiesbadens wurden für jeden dieser Hebel unterschiedliche Maßnahmen gewählt und konzipiert. In ihrer Gesamtheit sollen diese Maßnahmen also zu den gewünschten Effekten führen.

Dabei ist zu berücksichtigen, dass eine Stadt nicht direkt in die Prozesse der Marktbeteiligten eingreifen kann: Beispielsweise entscheiden Logistikunternehmen letztendlich immer, mit welchen Fahrzeugen sie Lieferungen abwickeln. Das Stufenkonzept hat daher günstige Rahmenbedingungen für nachhaltigere Lieferkonzepte zu schaffen und Unternehmen so in die gewünschte Richtung zu lenken.

EIN GESTAFFELTES KONZEPT MIT DREI PHASEN

Dabei muss das Stufenkonzept zeitlich gestaffelt aufgebaut sein und Maßnahmen in unterschiedlichen Phasen beinhalten. Dies aus den folgenden Gründen:

- > Die Maßnahmen bauen aufeinander auf. Beispielsweise können logistische Infrastrukturen erst dann aufgebaut werden, wenn ein Überblick über potentielle Flächen vorliegt. Erst wenn ein bestimmter Schritt getan ist, kann der nächste erfolgsversprechend angegangen werden.
- > Gerade im Bereich der neuen Infrastrukturen sind viele einzelne Projekte erforderlich, um die benötigte Breitenwirkung zu erreichen. Im Hinblick auf die Kapazitäten der Beteiligten (*v. a. der Stadt Wiesbaden und der Logistikunternehmen*) kann nur eine begrenzte Anzahl von Projekten gleichzeitig initiiert und umgesetzt werden.
- > Wenn in den ersten Phasen kleine Erfolge mit ersten Projekten geerntet werden können, wachsen die Akzeptanz und das Engagement bei den Beteiligten, sich auch auf größere und schwierigere Umstellungen einzulassen.
- > Einige empfohlene Maßnahmen sind im bestehenden Rechtsrahmen sehr schwer oder noch gar nicht umzusetzen. Im Hinblick auf die laufenden umwelt- und klimapolitischen Debatten könnten Kommunen in den nächsten Jahren hier zusätzliche Handlungsspielräume erhalten.
- > Bei einigen Maßnahmen sind Ausschreibungen und Vergabe von Leistungen notwendig, die auch bestimmte Zeiträume erfordern.
- > Im Rahmen des Stufenkonzepts sollen verschiedene Maßnahmen hochskaliert werden. Dies erfordert Monitoring und Evaluation der bereits umgesetzten Maßnahmen und ggf. ihre Anpassung.

Aus dieser Notwendigkeit ergibt sich die Einteilung des Stufenkonzepts in drei Phasen:

—> **PHASE 1**
Unmittelbar anzugehende Maßnahmen (*2020–2021*):
Etablierung von Strukturen für die Steuerung des Stufenkonzepts, Umsetzung von ersten konkreten Maßnahmen

—> **PHASE 2**
Transformation aktiv anstoßen (*bis 2025*):
Verstärkung und Hochskalieren der Maßnahmen

—> **PHASE 3**
Langfristige Ziele erreichen (*bis 2030*):
Weiteres Hochskalieren, Durchführung von Maßnahmen, die politisch kontrovers sein können oder eine Änderung der regulatorischen Rahmenbedingungen erfordern

BEACHTUNG DER GEGEBENHEITEN UND DIALOG VOR ORT

Wie zuvor beschrieben, können Maßnahmen zur Implementierung einer neuen Logistik nicht stadtweit nach dem Gießkannenprinzip umgesetzt werden. Die unterschiedlichen Quartierstypen mit ihren Gegebenheiten sind für entsprechend unterschiedliche Maßnahmen prädestiniert. Dabei gehört die Bereitstellung von Flächen für Be- und Entladevorgänge zu den wichtigsten Handlungsfeldern einer neuen Logistik in Wiesbaden. Insbesondere in der Innenstadt sind sie eine endliche Ressource: Ungenutzte Flächen existieren im städtischen verdichteten Raum praktisch nicht. Durch die Umsetzung der empfohlenen Maßnahmen entstehen neue Flächenkonkurrenzen. Eine erfolgreiche Implementierung der Maßnahmen setzt somit eine kontinuierliche Einbeziehung der Logistikunternehmen, der Stadtgesellschaft und der Menschen vor Ort voraus.

³ Dazu zählen insbesondere das integrierte Stadtentwicklungskonzept Wiesbaden 2030+, der Verkehrsentwicklungsplan Wiesbaden 2030 und der Luftreinhalteplan für den Ballungsraum Rhein-Main, 2. Fortschreibung Teilplan Wiesbaden.

MASSNAHMEN DES STUFENKONZEPTS

PHASE 1
2020 → 2021

1.1 — Einrichtung und Durchführung einer
Dialogplattform „Nachhaltige Stadtlogistik Wiesbaden“



1.2 — Schaffung und Betreiben einer zentralen städtischen
Anlaufstelle für die Belange des Lieferverkehrs
(„Kompetenzzentrum Nachhaltige Stadtlogistik“)



1.3 — Einrichtung und Betreiben einer
Vermittlungsstelle „Logistikflächen“



1.4 — Analyse zu Quartieren mit besonderem
Konfliktpotential durch Lieferverkehr



1.5 — Schaffung von 20 ersten Lieferzonen



1.6 — Errichtung von zwei ersten Mikro-Depots



1.7 — Eignungsprüfung und Ausbau der elektrischen
Ladeinfrastruktur



1.8 — Förderung Lastenfahrräder



1.9 — Schaffung von Infrastrukturen zur optimierten Zustellung



2.1 — Umfassende Bestandsaufnahme von Potentialflächen
logistischer Nutzung und laufende Aktualisierung

2.2 — Schaffung von 40 weiteren Lieferzonen

2.3 — Aufbau eines Lieferzonenmanagements inkl. Buchungssystem

2.4 — Optimierung der Radinfrastruktur (auch) für Lastenfahrräder

2.5 — Errichtung von vier weiteren Mikro-Depots

2.6 — Privilegien für den Rad(liefer)verkehr

3.1 — Schaffung von 40 weiteren Lieferzonen

3.2 — Unterstützung einer kommunalen Lieferplattform

3.3 — Schaffung von vier weiteren Mikro-Depots

3.4 — Restriktionen gegenüber konventionellem Lieferverkehr

Im Rahmen von 3.4 — Pilotprojekt VERSENKBARE POLLER



3.5 — Reorganisation des öffentlichen Beschaffungswesens

4.1 — Öffentliche Informationskampagne



4.2 — Förderung von Reallaboren und Pilotprojekten

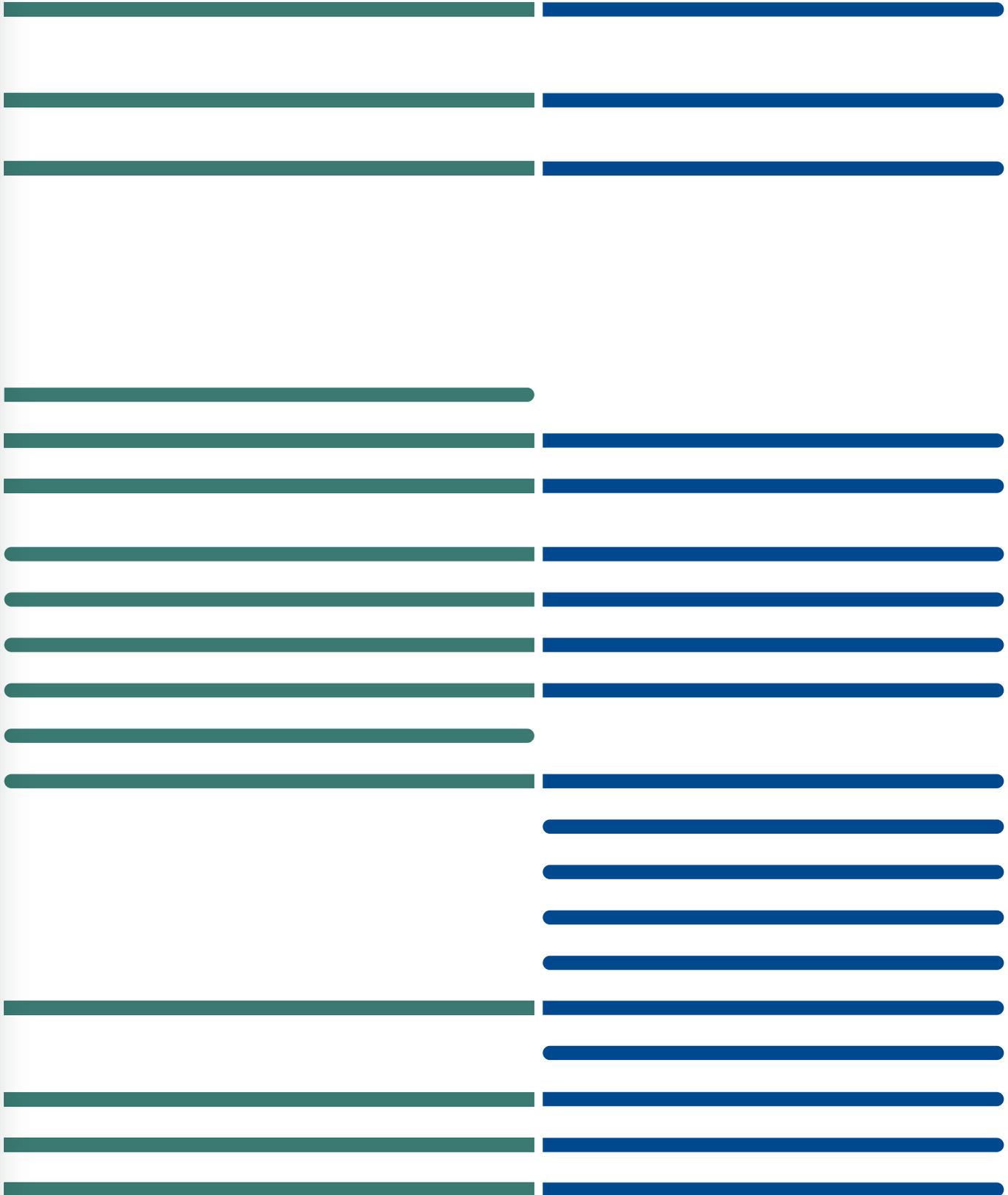


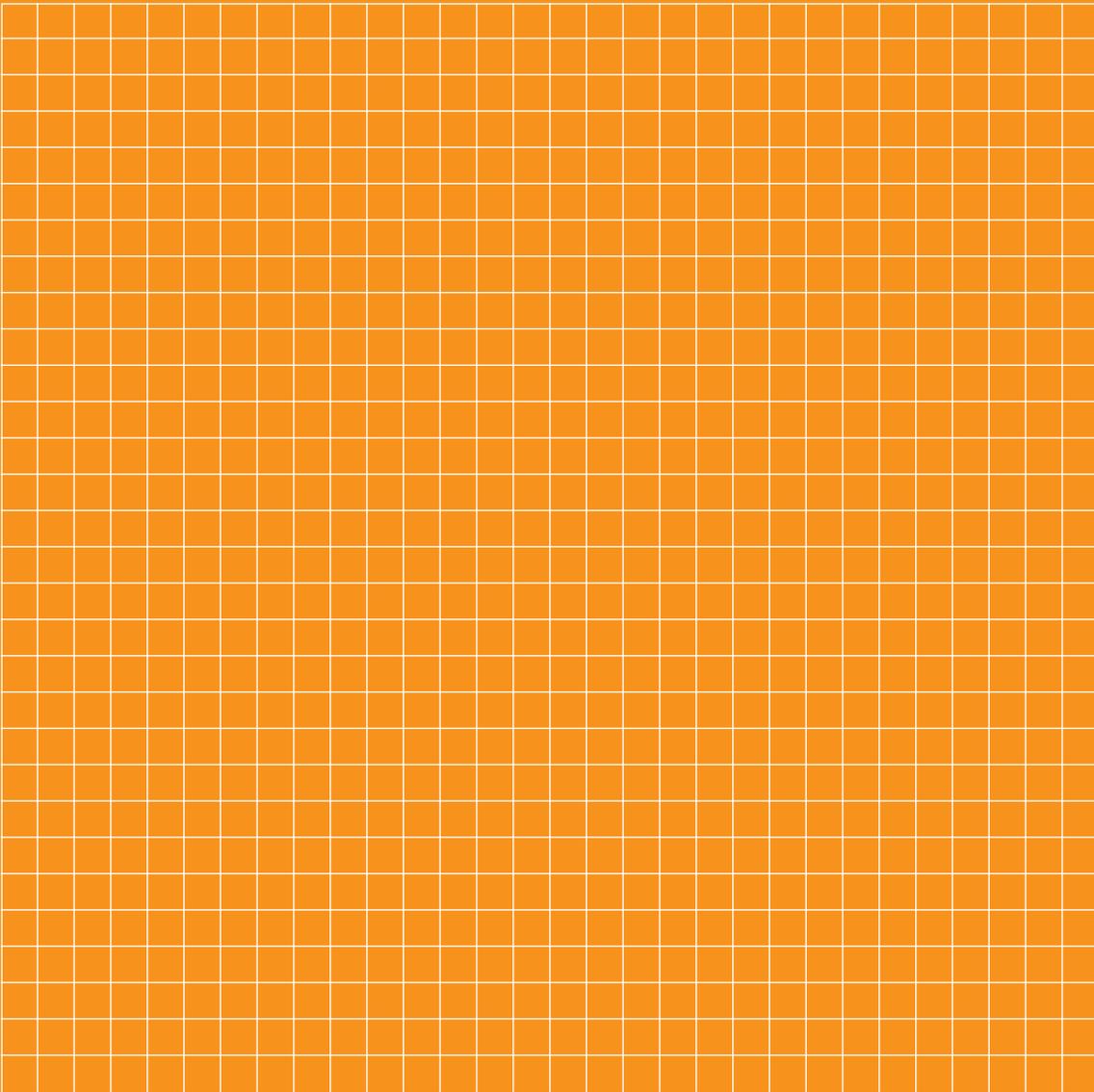
4.3 — Erfolgskontrolle und Evaluation



PHASE 2
→ 2025

PHASE 3
→ 2030





PHASE 1



UNMITTELBAR ANZUGEHENDE MASSNAHMEN

2020 → 2021

MASSNAHME 1.1

EINRICHTUNG EINER DIALOGPLATTFORM NACHHALTIGE STADTLOGISTIK WIESBADEN

Das Stufenkonzept zur Transformation des Lieferverkehrs ist auf eine breite Einbindung der Stakeholder angewiesen. Für eine erfolgreiche Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen sind die Expertise und Kooperation der betroffenen Beteiligten notwendig.

Die Umsetzung des Stufenkonzepts soll durch eine kontinuierliche Dialogplattform begleitet werden. Sie hat die Aufgabe, den Umsetzungsstand zu erörtern und die nächsten Schritte zu besprechen. Auf dem Praxiswissen der Beteiligten aufbauend soll sie die zwangsläufig auftretenden Konfliktlinien frühzeitig erkennen und möglichst auflösen.

Neben den zuständigen städtischen Ämtern und Betrieben sollten insbesondere die wichtigsten KEP-Dienste und die sonstigen in Wiesbaden operierenden Logistikunternehmen sowie Vertretende des Einzelhandels und der Immobilienwirtschaft in der Dialogplattform vertreten sein.

Bereits bestehende Aktivitäten zur Maßnahme 1.1

Schon bei der Erstellung des Stufenkonzepts ist eine enge Stakeholder-Einbindung erfolgt. Die Koordination übernahm das Tiefbau- und Vermessungsamt der Landeshauptstadt Wiesbaden, das hierbei viele persönliche Kontakte zu Logistikunternehmen und weiteren engagierten Stakeholdern knüpfen konnte. Diese Kontakte sollten zum Aufbau der Dialogplattform genutzt werden.

MASSNAHME 1.2

SCHAFFUNG UND BETREIBEN EINES KOMPETENZ- ZENTRUMS NACHHALTIGE STADTLOGISTIK

Wie in vielen Städten fehlten auch in Wiesbaden klare kommunale Zuständigkeiten für Stadtlogistik. Privaten Beteiligten fehlte auf Seiten der Stadt ein zentraler Ansprechpartner. Zugleich sind die Kompetenzen innerhalb der Stadtverwaltung zersplittert und Entscheidungswege im Bereich der Logistik wenig erprobt. Dies verzögert Entscheidungen auf dem Weg zur Umsetzung.

Vor diesem Hintergrund war in der Stadtverwaltung ein koordinierendes Kompetenzzentrum für die Belange des Lieferverkehrs zu schaffen. Dieses sollte die über verschiedene Behörden verteilten Kompetenzen bündeln. Zudem bietet es sich an, die Steuerung des Gesamtprozesses im Stufenkonzept in die Hände dieser Stelle zu legen.

Das Kompetenzzentrum sollte offensiv beworben werden, damit es den privaten Beteiligten bekannt wird und als zentraler Ansprechpartner für die Logistikbranche in Wiesbaden fungieren kann.

Bereits bestehende Aktivitäten zur Maßnahme 1.2

Wie zuvor beschrieben, verfügt das Tiefbau- und Vermessungsamt bereits über vielfältige Kontakte zu Unternehmen und Stakeholdern. Auch konnte bei der Erstellung des Stufenkonzepts die Zusammenarbeit mit anderen städtischen Behörden gestärkt werden. Daher ist das Kompetenzzentrum mit der Projektleitung für nachhaltige Stadtlogistik, dem Lieferzonenmanagement (1.5) und dem Aufbau von Mikro-Depots (1.6), seit Sommer 2020 im Tiefbau- und Vermessungsamt angesiedelt.

MASSNAHME 1.3

EINRICHTUNG UND BETREIBEN EINER „VERMITTLUNGSSTELLE LOGISTIKFLÄCHEN“

Nutzbare Flächen sind Grundvoraussetzung für die Errichtung logistischer Infrastruktur. Dabei handelt es sich nicht nur um Frei- und Brachflächen: Die Kleinteiligkeit der benötigten Infrastrukturen erlaubt auch die temporäre oder dauerhafte Nutzung von Leerständen und Bestandsimmobilien wie Garagen und Parkhäusern. So vielfältig diese Optionen sind, so vielschichtig sind auch die Inhaber potenzieller Flächen: Immobilienentwickelnde, Einzelhandel, Parkhausbetreibende und Privatpersonen sind nur einige Beispiele. Auch die Stadt Wiesbaden mit ihren städtischen Betrieben und Gesellschaften verwaltet eigene Flächen und Immobilien, wie auch die in Wiesbaden ansässigen Landes- und Bundesbehörden. Im Hinblick auf diese Vielfalt ist es wenig überraschend, dass Städte in der Regel einen eingeschränkten Kenntnisstand zu den verfügbaren Flächen haben. In Wiesbaden sind die städtischen Flächen in einem Kataster hinterlegt. Der Überblick über die potenziell für Logistik nutzbaren Flächen anderer Akteure fehlt allerdings. Zugleich haben Logistikunternehmen keine geregelte Möglichkeit, ihr Interesse an Flächen in einem bestimmten Quartier gegenüber der Stadt zu artikulieren. Somit ist nicht nur die Angebots-, sondern auch die Nachfrageseite für die Planungen der Stadt bislang intransparent. Für den Abgleich von Angebot und Nachfrage sollte eine kommunale Vermittlungsstelle für logistisch nutzbare Flächen eingerichtet werden.

Bereits bestehende Aktivitäten zur Maßnahme 1.3

Die Wirtschaftsförderung der Landeshauptstadt Wiesbaden bezeichnet sich schon heute als Anlauf-, Koordinierungs- und Vermittlungsstelle bei Ansiedlungsfragen. Somit verfügt sie über notwendige Kernkompetenzen, die für die Belange der Logistik erweitert werden könnten. Weitere nutzbare Kompetenzen liegen bei der Stadtplanung und dem Amt für Liegenschaften.

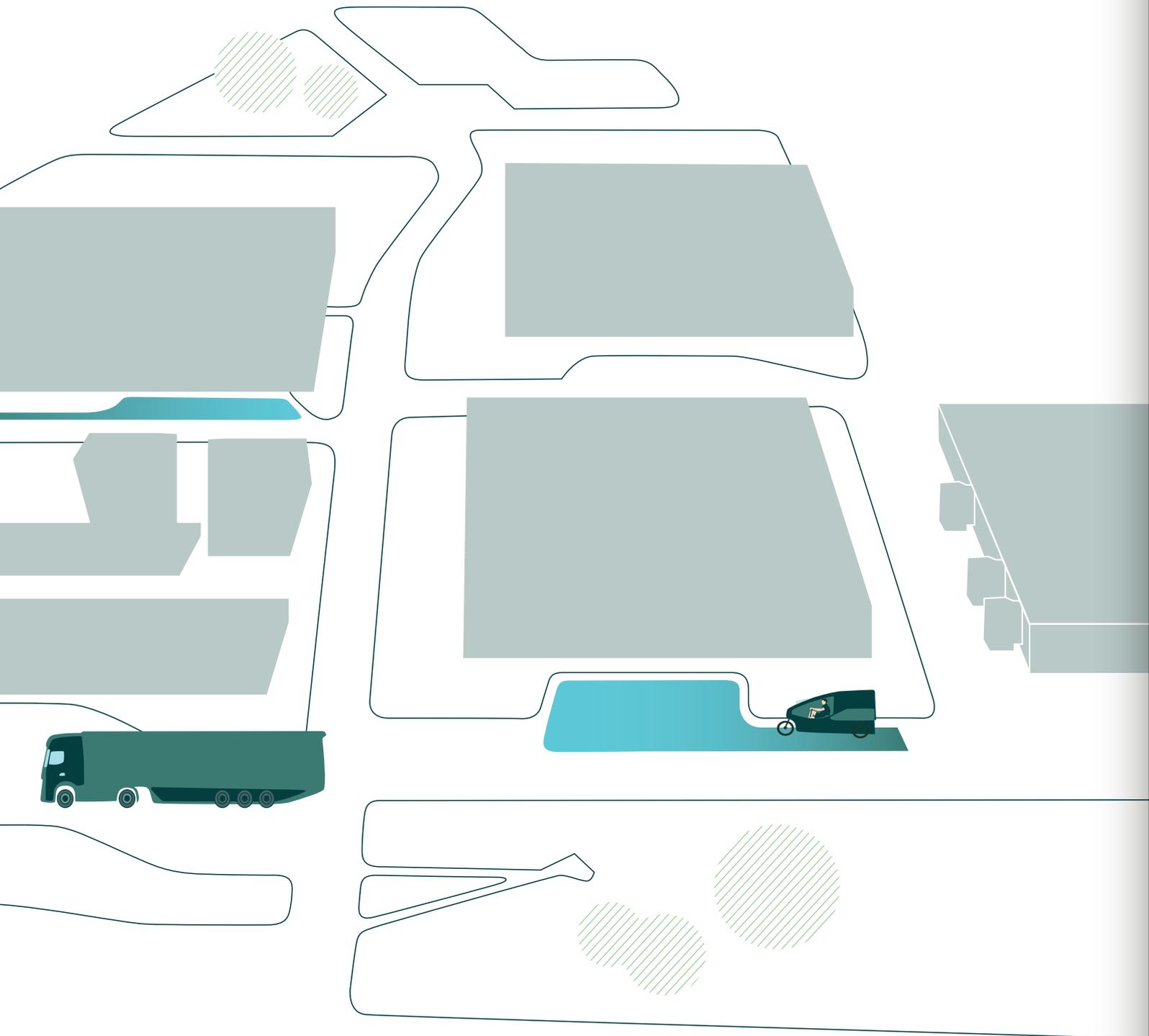
MASSNAHME 1.4

ANALYSE ZU QUARTIEREN MIT BESONDEREM KONFLIKTPOTENZIAL DURCH LIEFERVERKEHR

Das Stufenkonzept hat erste Hinweise darauf gegeben, welche Teilräume in Wiesbaden durch Lieferverkehr in besonderem Maße belastet werden. Datenbasierte Analysen reichen jedoch nicht aus, um detaillierte, maßgeschneiderte Maßnahmen auf Quartiersebene zu erarbeiten. Die für das Stufenkonzept vorgenommenen Analysen basieren auf Verkehrszellen und erkennen nicht die Unterschiede auf der Ebene von Quartieren, Straßenzügen oder Häuserblocks. Dabei beeinflussen gerade die räumlichen Gegebenheiten (z. B. *bauliche Besonderheiten*) sowie das Verhalten der Menschen vor Ort (z. B. *Fehlbelegung von Lieferzonen, Halten in zweiter Reihe*) die Liefervorgänge vor Ort. Für zielgerichtete kleinräumlichere Maßnahmen ist daher eine detailliertere Analyse sinnvoll. Um Quartiere mit besonderem Handlungsdruck zu identifizieren, wird eine mehrstufige Vorgehensweise empfohlen. Mittels Abfragen unter Logistikunternehmen, Gewerbebetreibenden und Anwohnenden können Problemlagen erfasst werden, die anschließend durch städtische Behörden begutachtet werden können. Gebiete mit besonderem Handlungsdruck können anschließend bei der Errichtung neuer logistischer Infrastruktur, wie Lieferzonen (1.5) und Mikro-Depots (1.6) bevorzugt werden, um die Wirksamkeit der Maßnahmen zu optimieren.

Bereits bestehende Aktivitäten zur Maßnahme 1.4

Bei der empfohlenen Analyse kann auf existierende Datengrundlagen aufgebaut werden. Die für das Stufenkonzept vorgenommenen Analysen schränken den Suchraum bereits deutlich ein. Außerdem wurden im Gutachten „Analyse des Wirtschaftsverkehrs in der Innenstadt der Landeshauptstadt Wiesbaden“ (*Frankfurt University of Applied Sciences und Hochschule Rhein-Main 2019*) erste Erhebungen im Wiesbadener Stadtgebiet durchgeführt, die ähnliche Ziele verfolgen.



LIEFERZONEN Lieferzonen sind ein wichtiges Instrument für konfliktfreieren Lieferverkehr: Sie helfen Belieferungen aus der zweiten Reihe heraus und somit Verkehrsstörungen für alle Verkehrsteilnehmenden zu reduzieren.

MASSNAHME 1.5

SCHAFFUNG VON 20 ERSTEN LIEFERZONEN

Lieferzonen sind Bereiche im öffentlichen Straßenraum, die nur für Liefer- und Ladevorgänge genutzt werden dürfen. Auch in Wiesbaden sind sie ein geeignetes Instrument, um den Lieferverkehr zu entlasten und Verkehrsstörungen zu reduzieren.

Auf den Lieferverkehr haben Lieferzonen zwei wichtige positive Effekte:

- > Für den Lieferverkehr entfällt der Parksuchverkehr. Dies führt zu Effizienzsteigerungen bei den Unternehmen, aber auch zu Umweltentlastungen in den entsprechenden Gebieten.
- > Aus Mangel an Alternativen findet Lieferverkehr häufig aus der zweiten Reihe heraus statt. Dadurch werden die Verkehrsflüsse für den Gesamtverkehr gestört. Wenn Belieferung aus der zweiten Reihe minimiert wird, führt dies insgesamt zu einer Verflüssigung des gesamten Verkehrs auf den entsprechenden Straßen.

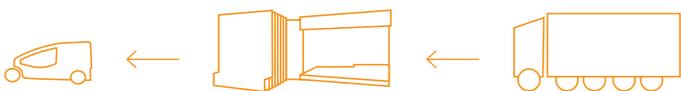
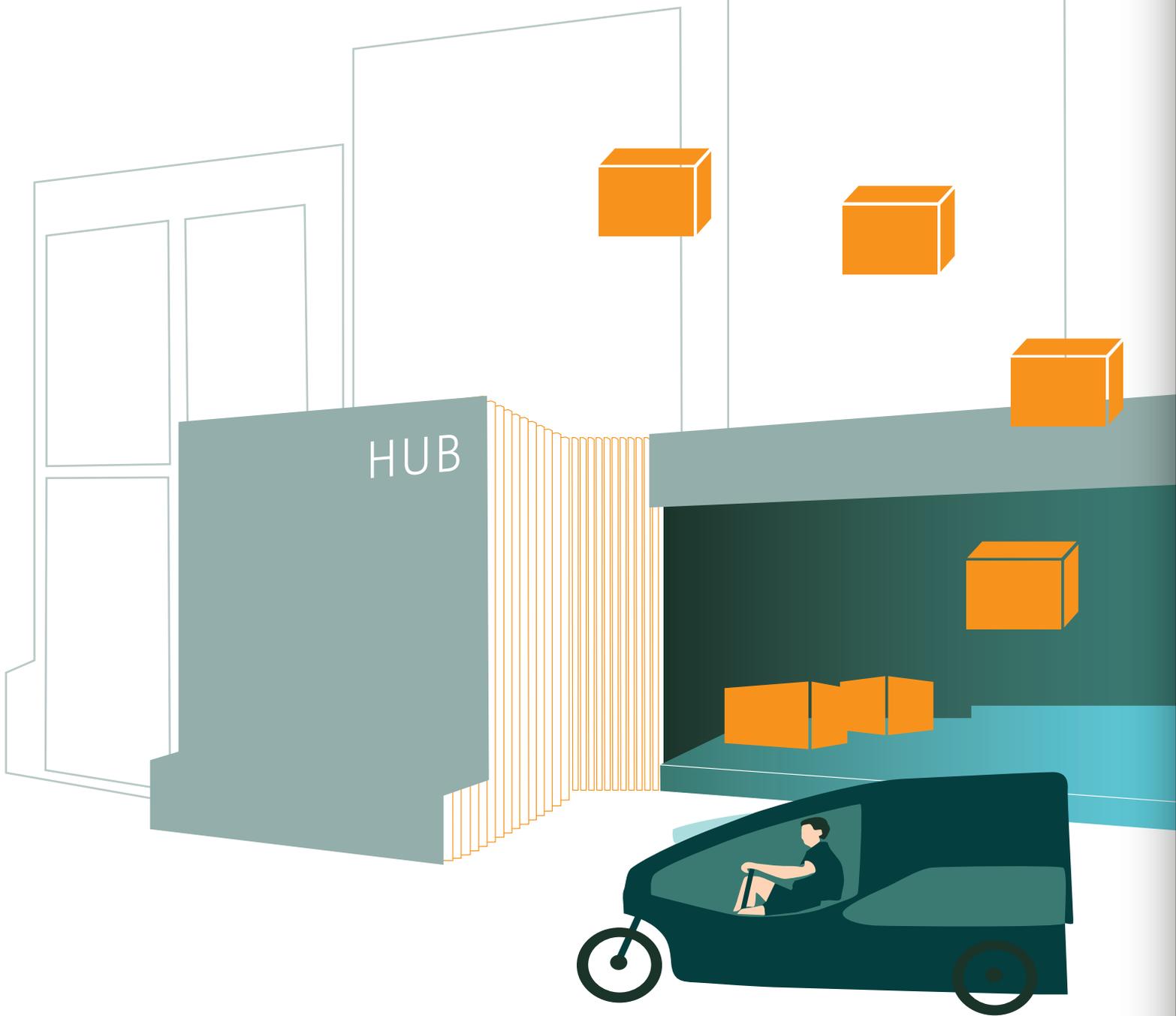
Die Anzahl der empfohlenen Lieferzonen orientiert sich sowohl an dem Lieferverkehr als auch an ihrer Umsetzbarkeit im Stadtgebiet. Für Wiesbaden werden insgesamt rund 100 Lieferzonen empfohlen, von denen etwa 20 in der ersten Phase eingerichtet werden könnten. In einem begrenzten und hoch belasteten Gebiet könnten dadurch erste Erfolge erzielt werden. Der Bereich des 1. Rings bzw. des historischen Fünfecks stellt einen idealen Startpunkt dar.

Bei der Schaffung von Lieferzonen ist zu berücksichtigen, dass dadurch neue Flächenkonkurrenzen entstehen – trotz des Potentials, den gesamten Verkehr zu entlasten. Dabei können Lieferzonen mit tageszeitlicher Beschränkung ausgewiesen werden, sodass sie außerhalb dieser Zeiten z. B. als Anwohnerparkplätze zur Verfügung stehen.

Neben der Einrichtung der Lieferzonen ist allerdings deren Freihaltung für den Lieferverkehr wichtig. Studien zeigen, dass Lieferzonen in bis zu 80 Prozent der Fälle fehlbelegt sein können. Der Missbrauch von Lieferzonen als Parkplätze führt wieder zur Belieferung aus der zweiten Reihe heraus. Kennzeichnung bzw. Farbgebung, Kontrollen sowie digitales Lieferzonenmanagement (2.3) können hier entgegenwirken.

Bereits bestehende Aktivitäten zur Maßnahme 1.5

- > Die Planungen zur Einrichtung von ersten Lieferzonen entlang des 1. Rings laufen. Der entsprechende Plan mit konkreten Standorten wird zur Zeit der Veröffentlichung (*Feb. 2021*) erstellt.
- > Auch die Einrichtung eines Lieferzonenkatasters ist in Planung. Lieferzonen sollen in Zukunft besser sichtbar sein und deshalb farbige Markierungen und Piktogramme erhalten. In der Moritzstraße wurde bereits im Dezember 2020 die erste Lieferzone in der neuen türkisblauen Farbgebung markiert.



MIKRO-DEPOT Mikro-Depots stellen eine nachhaltige Lösung für die „letzte Meile“ dar. Durch Lieferungen mit Lastenfahrrädern oder kleinen E-Fahrzeugen können Verkehrsströme reduziert und Emissionen eingespart werden.

MASSNAHME 1.6

ERRICHTUNG VON ZWEI ERSTEN MIKRO-DEPOTS

Mit Lastenfahrrädern kann die „letzte Meile“ des Lieferverkehrs ohne NO_x-Emissionen erbracht werden. Ein stärkerer Einsatz von Lastenfahrrädern erfordert die Errichtung sogenannter Mikro-Hubs – Umschlagpunkte für Logistikunternehmen.

Nachdem die Mikro-Depots mit größeren Fahrzeugen beliefert werden, können Pakete dort umgeladen werden, bevor sie mit Lastenfahrrädern oder kleineren elektrifizierten Fahrzeugen an den Kunden geliefert werden. So können nachhaltige Lösungen auf der letzten Meile umgesetzt, Verkehrsströme reduziert und Emissionen eingespart werden. Mikro-Depots können als stationäre oder mobile Infrastrukturen (z. B. Container oder Wechselbrücken) oder im Rahmen einer Umnutzung des baulichen Bestandes (z. B. Einzelhandels-Leerstände, Parkhäuser, Garagen) betrieben werden. Eine weitere Möglichkeit bieten sogenannte „Rendez-vous-Punkte“. Hier werden die kleineren Fahrzeuge direkt aus größeren Feeder-Fahrzeugen beladen – ohne jegliche baulichen Infrastrukturen.

Die Festlegung von Standorten für Mikro-Depots bedarf einer sorgfältigen Analyse. Zunächst ist das Sendungsaufkommen zu beachten. Während Gebiete mit einer hohen Anzahl von KEP-Sendungen grundsätzlich geeignet sind, spielt die Sendungsstruktur auch eine Rolle. Die Größe und das Gewicht der Pakete setzen Grenzen für den Einsatz von Lastenrädern. Vor allem für das historische Fünfeck und die erweiterte Kernstadt sind Mikro-Depots eine geeignete Maßnahme. Da aber genau in diesen Gebieten Flächenknappheit herrscht, können potenzielle Standorte in Wohngebieten in unmittelbarer Nähe zur Kernstadt gefunden werden. Aufgrund der Flächenknappheit sind in der Innenstadt mobile oder temporäre Depots eher realisierbar, während in den Mischgebieten baulich integrierte Depots möglich sein könnten. Bei allen Varianten von Mikro-Depots sind gestalterische Aspekte und soziale Infrastrukturen zu beachten. Beeinträchtigungen der Anwohnenden durch z. B. anfallende Lärmemissionen, Beschattungen, Sichtbeeinträchtigung und Behinderungen anderer Verkehrsteilnehmenden müssen

vermieden werden. Auch das Design der Depots sollte sich am städtebaulichen Umfeld, dem Denkmalschutz und der charakteristischen Eigenschaften des Stadtbildes orientieren. Aus städtebaulicher Sicht ist es auch durchaus denkbar, Mikro-Depots mit Paketstationen und verschiedensten Nutzungsräumen zu kombinieren. Durch solche neuartigen „Social Hubs“ können neue Aufenthaltsqualitäten in den Quartieren geschaffen werden.

Für die Landeshauptstadt Wiesbaden werden insgesamt 10 Mikro-Depots empfohlen. Damit diese einen relevanten Einspareffekt von NO_x erreichen können und nur eine begrenzte Anzahl von Standorten entwickelt werden muss, sollte es sich dabei um kooperativ genutzte Mikro-Depots handeln, aus denen heraus drei oder mehr Anbietende operieren sollten. In der ersten Phase sollen zwei erste Mikro-Depots errichtet werden.

Bereits bestehende Aktivitäten zur Maßnahme 1.6

- > Nach einer Ortsbegehung mit Logistikunternehmen wurde der Plan gefasst, am Standort Elsässer Platz ein erstes Pop-Up-Mikro-Depot möglichst schnell zu realisieren. Dieses soll zunächst ein bis zwei Anbietende beherbergen.
- > Zum Zeitpunkt der Veröffentlichung (Februar 2021) liegt eine erste Absichtserklärung eines KEP-Dienstleistungsunternehmens vor, der an diesem Ort gerne aus einem Mikro-Depot heraus operieren möchte.

MASSNAHME 1.7

EIGNUNGSPRÜFUNG UND AUSBAU DER ELEKTRISCHEN LADEINFRASTRUKTUR

Der Einsatz von Fahrzeugen mit elektrischen Antrieben anstelle von Verbrennungsmotoren ist ein wirksamer Hebel für nachhaltigere Stadtlogistik.

Während der Anteil der E-Fahrzeuge im Güterverkehr derzeit noch zu vernachlässigen ist, ist eine deutliche Erhöhung zu erwarten: Bis 2030 könnten bei entsprechenden Rahmenseetzungen bis zu 50 Prozent der in den Städten operierenden Transporter elektrisch fahren.

Allerdings ist diese Entwicklung nicht automatisch: Logistikunternehmen werden vor allem dort investieren und ihre Flotten spürbar anpassen, wo die Kommunen geeignete und verlässliche Infrastruktur schaffen.

Grundvoraussetzung für eine hohe Elektrifizierungsquote ist eine ausreichende Ladeinfrastruktur. Es kann davon ausgegangen werden, dass ein Großteil der KEP-Fahrzeuge über Nacht an regionalen Verteilzentren geladen werden soll. Hier kann ein technischer Engpass bestehen: Zusätzlich zu den Ladevorgängen werden gerade in den Verteilzentren die Umschlagsinfrastrukturen zur Nachtzeit unter Volllast betrieben. Entsprechend hoch sind der Strombedarf und die Anforderungen an das Verteilnetz der Mittelspannung. Im Hinblick auf die langen Planungs- und Realisierungszeiträume im Stromnetz ist es daher wichtig, frühzeitig einen Dialog zwischen Logistikunternehmen und den Versorgungsbetrieben anzustoßen. Es sollte geklärt werden, welche Fahrzeugzahlen wo perspektivisch geladen werden sollen und ob das Stromnetz dafür (*unter Beachtung aller anderen Konsumierenden*) ausreichend ausgebaut ist. Eine Option ist dabei die möglichst weitgehende Kopplung von Mikro-Depot-Standorten mit Ladepunkten.

Darüber hinaus kann durch kleinere Logistikunternehmen ein erhöhter Bedarf von öffentlich zugänglichen Ladepunkten entstehen. Kleine Unternehmen sowie Subunternehmen der großen Dienstleister stellen teilweise ihre Fahrzeuge über Nacht nicht auf einem Betriebshof, sondern im öffentlichen Straßenraum. Handelt es sich um ein elektrisches Fahrzeug, ist Bedarf für Lademöglichkeit über Nacht da.

MASSNAHME 1.8

FÖRDERUNG VON LASTENFAHRRÄDERN

Die Logistikbranche und weitere Beteiligte sollen darin bestärkt werden, vermehrt Lastenfahrräder anzuschaffen und diese in Wiesbaden einzusetzen. Die Landeshauptstadt Wiesbaden verfügt bereits über ein entsprechendes Förderprogramm, das beibehalten und nach Möglichkeit finanziell und inhaltlich erweitert werden sollte. Zudem kann die Bekanntheit weiterer Förderprogramme, z. B. des Umweltbundesamtes, in Wiesbaden erhöht werden.

Zusätzlich sollte der Versuch unternommen werden, weitere Lastenfahrräder über ein Sharing- oder Verleihkonzept all jenen Nutzenden zur Verfügung zu stellen, die diese nur gelegentlich benötigen und daher kein Interesse an der Investition in ein eigenes haben. Dazu bieten sich zwei Varianten an:

Bereits bestehende Aktivitäten zur Maßnahme 1.7

Ein für elektrische Transporter geeignetes Ladepunktnetz steht durch ESWE Versorgung in weiten Teilen der Stadt bereits zur Verfügung. Darüber hinaus verfügt Wiesbaden über ein E-Mobilitätskonzept, das die Stärkung der Elektromobilität als Querschnittsausgabe versteht. Bisher liegt der Fokus aber auf dem Privatverkehr. Bei einer Überarbeitung des Konzepts sollten auch erste Bereiche des Lieferverkehrs (*v. a. KEP-Dienste*) stärker berücksichtigt werden.

MASSNAHME 1.9

SCHAFFUNG VON INFRASTRUKTUREN ZUR OPTIMISIERTEN ZUSTELLUNG

- > Aufbau eines kommerziellen Verleihsystems entweder durch die Stadt selbst oder einen privaten Anbieter. Während die erste Option aufgrund hoher Investitionskosten ggf. wenig attraktiv ist, könnte die Stadt gezielt versuchen, einen der etablierten Unternehmen (z. B. *sigo*) in diesem Bereich zum Aufbau eines entsprechenden Angebots in Wiesbaden zu bewegen.
- > Initiierung eines kooperativen Sharing-Ansatzes bei Privatpersonen. In vielen Städten entstehen aktuell Zusammenschlüsse von Personen, die Lastenräder besitzen und ihre Räder auch anderen Nutzenden zur Verfügung stellen (z. B. *carvelo2go*, *Donk-EE*, *flotte Berlin*). Die Stadt könnte ein entsprechendes System z. B. dadurch anregen, dass Lastenfahrern, die im Sharing-System integriert werden, einen höheren Fördersatz in der stadt-eigenen Förderung zugesprochen bekommen können.

Bereits bestehende Aktivitäten zur Maßnahme 1.8

- > Seit dem März 2019 bezuschusst die Stadt die Anschaffung von Lastenfahrrädern mit 25 Prozent des Kaufpreises bis zu 1.000 Euro. Antragsberechtigt sind alle privaten und gewerblichen Interessierten. Die Förderung kann als Erfolg angesehen werden, da die Fördermittel 2019 und 2020 komplett ausgeschöpft waren und daraufhin 2021 neu aufgelegt wurden.
- > Darüber hinaus stellen die Wohnbaugesellschaften Nassauische Heimstätte und GWW ihren Mietern an einigen Standorten Lastenfahräder zum Ausleihen zur Verfügung.

Ein Anteil der Belastungen durch den KEP-Verkehr ist darin begründet, dass er nicht nur die Kernstadt und Gewerbegebiete beliefert, sondern auch eine große Anzahl von Zustellungen in Wohngebieten leisten muss. Diese Gebiete sind für den Lieferverkehr weder infrastrukturell noch baulich ausgelegt.

Außerdem ist die erfolgreiche Zustellung von Sendungen tagsüber an Privatkunden schwierig, da diese sich zumeist nicht zu Hause, sondern an ihrem Arbeitsplatz befinden. Fahrleistungen werden häufig umsonst getätigt. Alternativ können Sendungen an Privatpersonen nicht an deren Wohnadresse, sondern an zentrale Zustellinfrastrukturen – „Pick-Up-Points“ – geliefert werden. Zur Minimierung der damit verbundenen Abholverkehre sollten diese Pick-up-Points an Orten entstehen, die von den Menschen ohnehin im Rahmen ihrer alltäglichen Routinen aufgesucht werden:

- > Am oder in unmittelbarer Nähe des Arbeitsplatzes
- > An verkehrlichen Knotenpunkten oder zentralen ÖPNV-Haltestellen und Bahnhöfen
- > Im Wohnumfeld in Einrichtungen zur täglichen Versorgung (z. B. *Kiosks*, *Reinigungen*)
- > In Versandhandelsbetrieben mit zusätzlichen Dienstleistungen (z. B. *Retourenmanagement*, *Anproben*)
- > In Kombination mit weiteren Versorgungseinrichtungen (z. B. *Ärztelhäuser*, *Kinderbetreuung*)

Pick-up-Points erreichen ihre stärkste Bündelungswirkung dort, wo viele Privatempfangende an einem Ort sind. Für die Zustellung am Arbeitsplatz sind große Bürokomplexe ideale Orte. Grundvoraussetzung ist, dass Arbeitgeber mit der Nutzung der Räumlichkeiten zur Annahme und Lagerung der Sendungen einverstanden sind. Am Markt existieren bereits mehrere Anbietende, die sich auf eine möglichst störungsfreie Zustellung am Arbeitsplatz spezialisiert haben (z. B. *Pakadoo*).

Die Landeshauptstadt Wiesbaden kann die Zustellung am Arbeitsplatz auf zwei Arten fördern. Zum einen kann sie dies

in ihren eigenen großen Standorten etablieren. Zum anderen kann die Stadt ihre Vorbildfunktion und gute Öffentlichkeitsarbeit nutzen, um die Zustellung am Arbeitsplatz bei anderen Arbeitgebenden zu fördern und diese auch mit den etablierten Anbietenden in Kontakt zu bringen.

Bereits bestehende Aktivitäten zur Maßnahme 1.9

Das Tiefbau- und Vermessungsamt befindet sich in Gesprächen mit Dienstleistern, um in Wiesbaden ein Angebot zur Zustellung am Arbeitsplatz am Standort zu schaffen. Zur Integration von Pick-up-Points in Mobilitätsstationen führt das Tiefbau- und Vermessungsamt erste Sondierungsgespräche mit ESWE Verkehr.

PHASE 2



TRANSFORMATION AKTIV ANSTOSSEN

→ 2025

MASSNAHME 2.1

UMFASSENDE BESTANDSAUFNAHME VON POTENTIALFLÄCHEN LOGISTISCHER NUTZUNG UND LAUFENDE AKTUALISIERUNG

Mit der Vermittlungsstelle für Logistikflächen sollten in der ersten Phase (1.3) wichtige Voraussetzungen geschaffen werden. Um effektiv arbeiten zu können, muss die Vermittlungsstelle einen guten Überblick über potenzielle Flächen schaffen, die sie für entsprechende Nutzungen vermitteln kann.

Dazu soll die Vermittlungsstelle proaktiv diese Flächen erheben. Zur Ergänzung vorhandener Datengrundlagen wie dem Liegenschaftskataster sollte sie mit allen potentiellen Flächeninhabern (*Immobilienentwickelnde, Einzelhandel, Parkhausbetreibende und Privatpersonen sowie öffentliche Institutionen*) in Kontakt treten. Intensive Vernetzung und Eigen-Marketing sind notwendig, um ein umfassendes „LOGISTIK-KATASTER“ zu schaffen – das auch regelmäßig zu aktualisieren ist.

Da die Vermittlungsstelle ja nicht nur Informationen erheben und verwalten, sondern eine aktive Vermittlungsrolle übernehmen soll, sollte das Logistik-Kataster möglichst frei verfügbar sein. Dazu bietet es sich an, das Kataster in das Geoportal der Landeshauptstadt Wiesbaden einzubinden.

Bereits bestehende Aktivitäten zur Maßnahme 2.1

Die Stadt Wiesbaden verfügt über ein Flächenkataster ihrer eigenen Liegenschaften, das auch bereits im Geoportal integriert ist. Dieses Kataster soll in Bezug auf für logistische Zwecke nutzbare Flächen präzisiert und durch dafür verfügbare Flächen anderer Beteiligten erweitert werden.

MASSNAHME 2.2

SCHAFFUNG VON 40 WEITEREN LIEFERZONEN

Für die Phase 1 war die Errichtung von 20 ersten Lieferzonen vorgesehen. Diese Aktivitäten sind nun deutlich zu intensivieren: Durch 40 weitere Lieferzonen sollen die Entlastungswirkungen bis 2025 stärker in die Fläche gebracht werden. Während die ersten Lieferzonen sich primär entlang des 1. Rings erstreckten, sollte es in Phase 2 darum gehen, die komplette Innenstadt Wiesbadens mit Lieferzonen auszustatten. Das Ziel ist es, die Konflikte durch Haltevorgänge weitgehend zu reduzieren. Auch diese Lieferzonen sollten möglichst frühzeitig in ein digitales Lieferzonenmanagement (2.3) eingebunden werden.

MASSNAHME 2.3

AUFBAU EINES LIEFERZONEN-MANAGEMENTS INKLUSIVE BUCHUNGSSYSTEM

Bis 2025 sollen etwa 60 Lieferzonen in Wiesbaden geschaffen werden. In der Phase 3 sollen diese noch einmal auf insgesamt etwa 100 Lieferzonen erhöht werden. Wie zuvor erläutert, können die Zonen ihr volles Potenzial erst dann entfalten, wenn sie effizient ohne Fehlbelegungen für Liefervorgänge genutzt werden.

Somit müssen die zu schaffenden Lieferzonen verwaltet und überwacht werden. Die Kontrolle von Fehlbelegungen (*v. a. Missbrauch als Parkplatz*) ist aufwändig, weil nachgewiesen werden muss, dass das Fahrzeug nicht im Rahmen eines Be- oder Entladevorgangs abgestellt ist. Ziel soll aber trotzdem sein, dass Lieferzonen sachgerecht verwendet werden und die Nutzenden ggf. die Möglichkeit

erhalten, Lieferzonen für ein festgelegtes Zeitfenster vorab verbindlich zu buchen. Hierfür kann ein digitales Lieferzonenmanagement mit Buchungssystem (*App*) als besonders vielversprechend angesehen werden. Während sie derzeit noch dem geltenden Rechtsrahmen widersprechen, sind hier die politischen Diskussionen aktiv zu verfolgen.

Dennoch bleibt die Herausforderung, die Lieferzonen für die vorgesehene Nutzung freizuhalten. Dafür sind grundsätzlich zwei Varianten denkbar:

- > Reservierte Lieferzonen werden bis zur Ankunft des vorgesehenen Nutzers „gesperrt“. Hierfür können die Buchungszeiträume digital angezeigt werden. Bauliche Hindernisse wie versenkbare Poller wären effizienter – allerdings wäre eine Ausstattung von 100 Lieferzonen mit Pollern sehr kostspielig. Rechtlich wäre die Lösung im öffentlichen Straßenraum auch noch nicht zulässig.
- > Alternativ sind konsequente Überwachung und Sanktionierung denkbar. Da 100 Lieferzonen kaum persönlich begangen werden können, müsste der Aufwand mit technischen Lösungen zumindest teilweise reduziert werden. Während Kamera-Überwachung technisch möglich wäre, ist sie mit Bedenken im Hinblick auf den Datenschutz verbunden. Mit Sensorik könnte die Belegung so überwacht werden, dass registrierte Verstöße gezielt kontrolliert werden können.

Bereits bestehende Aktivitäten zur Maßnahme 2.3

Mit dem Pilotprojekt WiLoad plant Wiesbaden derzeit die Haltevorgänge an ausgewählten Lieferzonen zu erfassen. Dabei sollen Daten zur Anzahl, Zeitpunkt und Dauer der Haltevorgänge sowie zum Fahrzeugtyp gewonnen werden. Anhand dieser Erkenntnisse könnten im aufzubauenden Buchungssystem realistische Zeitslots definiert werden. Auch können Erkenntnisse zur Zuverlässigkeit der verwendeten Technologie gesammelt werden.

Festzustellen ist, dass beide Varianten Investitionen für Technik und Personalaufwand erfordern. Gleichwohl müssen der Aufwand und die damit verbundenen Kosten als notwendig gesehen werden: Nur wenn Lieferzonen den rechtmäßigen Nutzenden zur Verfügung stehen, können sie ihren positiven Effekt entfalten.

MASSNAHME 2.4

OPTIMIERUNG DER RADINFRASTRUKTUR (AUCH) FÜR LASTENFAHRRÄDER

Wenn die vorgesehene Förderung und Privilegierung von Lastenfahrrädern gewünscht greifen, werden ab der Phase 2 deutlich mehr Lastenfahrräder in Wiesbaden unterwegs sein. Auf diese Entwicklung hin muss die Radinfrastruktur rechtzeitig ausgerichtet werden.

Wie viele Städte verfügt Wiesbaden bereits über ein Radverkehrskonzept, das allerdings stark auf den Personenverkehr fokussiert ist. Dabei dürfen die besonderen Anforderungen von Lastenfahrrädern nicht außer Acht gelassen werden. Lastenfahrräder sind deutlich breiter und haben einen größeren Kurvenradius als Personenräder. Demnach können manche Radwege für Lastenfahrräder zu schmal sein und für den

Bereits bestehende Aktivitäten zur Maßnahme 2.4

Im Rahmen der bestehenden Lastenradförderung (1.8) hat die Stadt Wiesbaden eine Umfrage zur Lastenrad-Infrastruktur unter den Fördermittelnehmern durchgeführt. Die Umfrage stellt eine exzellente Grundlage dar, um diese fraglos benötigte Infrastruktur weiter ausbauen zu können.

Nutzenden eine Gefahr darstellen. Das Radverkehrskonzept Wiesbadens aus dem Jahr 2015 sollte auf nötige Anpassungen überprüft werden. Auch beim Ausbau der Radabstellanlagen sollten Lastenfahrräder verstärkt berücksichtigt werden. Außerdem benötigen Lastenfahrräder, ebenso wie konventionelle Fahrzeuge auch Lieferzonen, um andere Verkehrsteilnehmende nicht zu behindern. Es ist zu diskutieren, inwieweit die zu schaffenden Lieferzonen einen „hybriden“ Charakter haben sollten, indem sie sowohl für konventionelle Transporter als auch für Lastenfahrräder nutzbar und buchbar sind – oder ob neben den „normalen“ Lieferzonen auch welche für Lastenfahrräder ausgelegt werden. Dabei ist zu prüfen, ob diese Zonen auch in das städtische Lieferzonenmanagement (2.3) integriert werden können. Zuletzt kann der Radverkehr insgesamt durch eine Vielzahl sehr unterschiedlicher und zumeist kleiner baulicher Maßnahmen gefördert werden. Nicht nur der möglichst lückenlose Ausbau des Radnetzes ist entscheidend: Auch qualitative Merkmale, wie Wegweisung oder Hindernisquerungen spielen für die Attraktivität eine große Rolle. Dies gilt auch für Lastenfahrräder.

MASSNAHME 2.5

ERRICHTUNG VON VIER WEITEREN MIKRO-DEPOTS

Bereits in Phase 1 wurden zwei erste Mikro-Depots geschaffen. Ihre Errichtung ist nun deutlich zu intensivieren: Durch vier weitere Einheiten sollen die Verlagerungswirkungen stärker in die Fläche gebracht werden. Dabei sollte das Ziel sein, die Innenstadt auch abseits des historischen Fünfecks durch den Bau weiterer Depots und die Integration weiterer Logistikdienstleistungsunternehmen noch stärker zu entlasten. Standortvorschläge zur Schaffung von Mikro-Depots sollten sich aus der Analyse zu Quartieren mit besonderem Konfliktpotenzial durch Lieferverkehr (1.4) ergeben. Insgesamt ist die Eignung der möglichen Standorte immer mit den Stakeholdern zu prüfen.

MASSNAHME 2.6

PRIVILEGIEN FÜR DEN RAD(LIEFER)VERKEHR

Maßnahmen, die den Radverkehr stärken, machen auch den Einsatz von Lastenfahrrädern attraktiver. Daher sollten dem Radverkehr möglichst umfangreiche Privilegien eingeräumt werden, um Lastenfahrrädern Vorteile gegenüber konventionellen Lieferfahrzeugen zu gewähren. Infrage kommen beispielsweise:

- Haltemöglichkeiten und Lieferzonen für Lastenfahrräder – gerade in Quartieren mit besonderem Handlungsdruck
- Freigabe von Einbahnstraßen für Räder zur Befahrung in beide Richtungen für flexible Routen und verbesserte Erreichbarkeit
- Die Einrichtung von „Umweltspuren“ für Räder, den ÖPNV und elektrische Transporter
- Längere Fenster zur Einfahrt in die Fußgängerzone
- Geschwindigkeitsvorteil durch „grüne Wellen“ – wobei die Neukonfiguration der Ampelschaltungen alle Verkehrsteilnehmenden beeinflusst
- Ausweitung der Möglichkeit zur Nachtbelieferung durch Lastenfahrräder und elektrische Transporter

Für die Privilegierung von Lastenfahrrädern und anderen Nullemissionsfahrzeugen stehen somit verschiedene Optionen zur Verfügung, die für die Gegebenheiten in der Stadt Wiesbaden zu prüfen wären. Bei manchen Optionen werden außerdem politische Beschlüsse auf Landes- und Bundesebene benötigt, um Kommunen entsprechende Handlungsspielräume zu geben.

Bereits bestehende Aktivitäten zur Maßnahme 2.6

Im Rahmen der umfangreichen Radverkehrsförderung der Landeshauptstadt Wiesbaden wurden dem Radverkehr bereits weitgehende Privilegien in Einbahnstraßen und durch die Einführung von Umweltspuren eingeräumt. In einer Fortentwicklung der Maßnahmen sollte geprüft werden, wie Lastenfahrräder noch gezielter mit Privilegien ausgestattet werden könnten.

PHASE 3



LANGFRISTIG ZIELE ERREICHEN

→ 2030

MASSNAHME 3.1

SCHAFFUNG VON 40 WEITEREN LIEFERZONEN

Nachdem in den beiden vorherigen Phasen ca. 60 Lieferzonen geschaffen wurden, sollten diese in der letzten Phase auf etwa 100 Einheiten aufgestockt werden. Dabei entstanden in den vorherigen Phasen Lieferzonen primär in der unmittelbaren Kernstadt. In der letzten Phase sollte daher der Fokus auf anderen Gebieten liegen. Als ideale Ansatzpunkte bieten sich in Wiesbaden die zahlreichen Ortsteilzentren (*z. B. Biebrich, Schierstein und Bierstadt*) an, die im Hinblick auf die Sendungsmengen deutlich als sekundäre Hotspots identifiziert werden konnten. Wo die Entlastung besonders nötig ist, kann die Analyse zu Quartieren mit besonderem Handlungsdruck (1.4) aufdecken. Zudem bietet es sich an, eine aktualisierte Konsultation der Logistikunternehmen, Gewerbebetreibenden und weiterer Betroffenen vorzunehmen: Bis zur Phase 3 vergehen einige Jahre, in denen der Lieferverkehr weiterwächst – und ggf. neue Problemlagen entstehen.

MASSNAHME 3.2

UNTERSTÜTZUNG EINER KOMMUNALEN LIEFERPLATTFORM

Langfristig sollte die Stadt Wiesbaden sich mit der Frage befassen, ob und in welchem Umfang ein eigenes Angebot der City-Logistik aufgebaut werden sollte. Regionalen Lieferplattformen wird für die letzte Meile ein hohes Potenzial zugestanden, um die Transporte anbieterübergreifend zu optimieren und mit möglichst emissionsarmen Fahrzeugen abzuwickeln. Dabei wird der Versuch unternommen, den möglichst direkten und emissionsarmen Weg zwischen der Sendung und dem Empfang zu wählen und die Zustellung dynamisch durch aktuell freie Kapazitäten unterschiedlichster Anbietender zu organisieren. Besonders vielversprechend sind die Plattformen dann, wenn sie sich zum Einsatz von Nullemissionsfahrzeugen verpflichten. Durch digitale Plattformen ist solcher Abgleich von Angebot und Nachfrage unter Berücksichtigung anbieterübergreifender Kapazitäten in vielen Dienstleistungsbereichen bereits Realität. Auch sind erste Anbietende auf dem Markt zu finden, die „schlüsselfertige“ Software-Lösungen hierfür anbieten. Dabei handelt es sich im Regelfall um eine Datenbank mit einer App, in denen Transportanfragen und freie Lieferkapazitäten eingestellt und miteinander vermittelt werden können. Entscheidend für ein attraktives Angebot ist dabei, dass möglichst viele logistische Kapazitäten angeboten werden. Neben den etablierten KEP-Diensten könnten auch weitere Beteiligte wie Verlage, Wäschereien oder mobile Dienstleistungsunternehmen mittels der Plattform kooperieren. Besonders interessant könnte eine solche Plattform für den lokalen Einzelhandel sein. Heute sieht sich beinahe jeder Einzelhandelsbetrieb der Aufgabe gegenüber, seine Waren auch online zu vertreiben und zu versenden. In der Mehrheit der Fälle organisieren die Anbietenden den Versand selbst. Kooperation mit einer digitalen Lieferplattform könnte den lokalen Einzelhandel stärken. Die Zustellung über ein regionales Label mit emissionsarmen Fahrzeugen könnte dabei als weiteres Marketinginstrument dienen.

MASSNAHME 3.3

SCHAFFUNG VON VIER WEITEREN MIKRO-DEPOTS

Auch die Mikro-Depots sollen in der Phase 3 aufgestockt werden: Mit vier neuen Standorten bis 2030. Ähnlich wie bei den Lieferzonen (3.1) sollten in der Phase 3 weitere Stadtgebiete ins Auge gefasst werden. Aufgrund ihrer Sendungsmengen, -dichten und -struktur sind hier die Ortskerne der Stadtteile (z. B. *Biebrich, Schierstein und Bierstadt*) als mögliche Standorte zu erwägen. So kann die Menge der per Lastenrad zugestellten Sendungen auch in den Stadtteilen gesteigert werden.

Auch für die Errichtung der weiteren Mikro-Depots ist eine erneute Beteiligung der Logistikunternehmen für Bedarfs-ermittlung und Standortvorschläge zu empfehlen.

Bereits bestehende Aktivitäten zur Maßnahme 3.2

Mit dem bereits laufenden Pilotprojekt „EMILIE“ wurde in Wiesbaden der Grundstein einer digitalen Lieferplattform gelegt. Die App verbindet lokale Händler und Fahrradkuriere und könnte ggf. zu einem Online-Marktplatz des lokalen Einzelhandels weiterentwickelt werden. Dabei ist es von entscheidender Bedeutung, die Sendungsmengen durch die Integration weiterer Versender und Transportkapazitäten sukzessive zu steigern. Beim Marketing und der Gewinnung weiterer Beteiligter spielt die Stadt eine wichtige Rolle.

MASSNAHME 3.4

RESTRIKTIONEN GEGENÜBER KONVENTIONELLEM LIEFERVERKEHR

Durch Restriktionen gegen bestimmte Fahrzeug- und Antriebstypen können Emissionen relativ kurzfristig gesenkt werden. Sie stellen auch ein wirksames Mittel der Verkehrsbeeinflussung dar, wenn sie E-Fahrzeuge und Lastenfahräder sinnvoller und wirtschaftlicher werden lassen als konventionelle Fahrzeuge.

Eine frühzeitige Verhängung von Restriktionen würde allerdings dem Zweck des Stufenkonzepts im Sinne des Green City Masterplans widersprechen: Mit dem Stufenkonzept sollen ja pauschal wirkende und unmittelbar verhängte Restriktionen wie „*Dieselfahrverbote*“ vermieden werden. Vielmehr sollten Restriktionen erst dann eingeführt werden, wenn den Logistikunternehmen die Voraussetzungen gegeben sind, die Liefervorgänge anders abzuwickeln. Dann können Restriktionen für einen verbindlichen Rahmen sorgen, der die mittlerweile entstandenen neuen logistischen Strukturen stützt und ihre Kontinuität sichert. In allen Fällen sollten Restriktionen im Dialog mit der Logistik geplant und frühzeitig angekündigt werden.

Der Instrumentenkoffer denkbarer Restriktionen umfasst:

- Strategische Anordnung von Einbahnstraßen
- Rückbau von Haltebereichen für große Lieferfahrzeuge bzw. Bepreisung von Haltebereichen nach Fahrzeuggröße
- Einfahrverbote in sensible Bereiche für Fahrzeuge ab einem bestimmten Gesamtgewicht (*Lkw-Durchfahrverbote*)
- Verhängung von Geschwindigkeitsbegrenzungen
- Veränderung der Ampelschaltung zu Lasten des motorisierten Verkehrs
- Einrichtung von Umweltzonen bis hin zu „Zero Emission Zones“ bei Vorliegen entsprechender Fahrzeugklassifizierungen (z. B. *Blaue Plakette*)
- Einführung einer City-Maut gestaffelt nach Fahrzeuggröße und Emissionsklasse
- Einfahrregulierung in den Bereich der Fußgängerzone mit versenkbaren Pollern
- Einführung autofreier Quartiere oder Innenstadtbereiche

MASSNAHME 3.5

REORGANISATION DES ÖFFENTLICHEN BESCHAFFUNGSWESENS

Alle diese Maßnahmen haben das Potenzial, den Einsatz konventioneller Lieferfahrzeuge unattraktiver zu machen. Wichtig ist aber, gleichzeitig Türen für Alternativen zu öffnen und „Push- und Pull-Faktoren“ zu kombinieren: Es hilft zum Beispiel nichts, lediglich Stellplätze für konventionelle Fahrzeuge zu begrenzen, wenn nicht gleichzeitig neue exklusiv für elektrische Fahrzeuge und Lastenfahräder geschaffen werden.

Zu bemerken ist auch, dass der bestehende Rechtsrahmen den Kommunen nur begrenzte Möglichkeiten gibt, Restriktionen in ihrer Gemarkung zu verhängen. Im Hinblick auf die globalen Klimadebatten und regionalen Emissionsproblematiken könnten in der letzten Phase des Stufenkonzepts ab 2025 jedoch Restriktionen umsetzbar sein, die heute juristisch noch keine Grundlage haben.

Bereits bestehende Aktivitäten zur Maßnahme 3.4

- Wiesbaden sammelt derzeit Erfahrungen mit der *(ursprünglich für die Terrorabwehr initiierten)* Absperrung bestimmter Bereiche durch bauliche Maßnahmen. Das Pilotprojekt „Versenkbare Poller“ am Hauptbahnhof und in der Innenstadt kann erste Erfahrungen zum Einsatz, Kosten und Zuverlässigkeit baulicher Sperren liefern, die zumindest theoretisch auch für temporäre Einfahrtssperren oder das Reservieren von Lieferzonen denkbar sind.
- Weitere restriktive Maßnahmen sind in Wiesbaden bisher nur in sehr beschränktem Umfang erprobt worden. Denkbar wäre es aber, Restriktionen gegenüber dem Lieferverkehr zunächst in Modellquartieren zum autofreien Wohnen zu pilotieren.

Die Stadtverwaltung gestaltet nicht nur das Verkehrssystem, sie ist auch Teil von diesem: Auch die Verwaltungsstandorte verursachen regelmäßige Lieferverkehre, die den Beschaffungsroutinen der einzelnen Behörden entsprechen. Langfristig ist anzustreben, dass die städtischen Behörden eine nachhaltigere Logistik in einer Vorbildfunktion vorleben. Kernelemente können hierbei sein:

- Möglichst starke Bündelung von Bestellungen um einzelne Liefervorgänge zu minimieren
- Möglichst weitgehender Einsatz von Nullemissionsfahrzeugen
- Im Idealfall Nutzung der kommunal unterstützten Lieferplattform (3.2), um hier eine verlässliche Grundlast zu erzeugen
- Etablierung von Zustellungen am Arbeitsplatz (1.9)

Diese Forderungen erfordern neue Routinen in den Behörden und zum Teil eine Restrukturierung des kommunalen Vergabe- und Beschaffungswesens – und sind somit nur mit erheblichem Aufwand umzusetzen. Es sollte aber nicht unterschätzt werden, dass von diesen Anstrengungen eine entscheidende Impulswirkung ausgehen kann, z. B. gerade für die Etablierung einer Lieferplattform. Dabei ist die Umstellung städtischer logistischer Prozesse nur dann möglich, wenn solche Vorgaben an das Beschaffungswesen politisch beschlossen werden.

BEGLEITENDE MASSNAHMEN

ERFOLGE MESSEN



MASSNAHME 4.1

ÖFFENTLICHE INFORMATIONSKAMPAGNE

Das Stufenkonzept muss einer breiten Öffentlichkeit transparent vorgestellt werden, um die nötige Akzeptanz der einzelnen Maßnahmen erzeugen zu können. Als zentrale Begründung sollte das Ziel des Stufenkonzepts gelten, harte und pauschale Maßnahmen wie Fahrverbote zu verhindern.

Nach der Vorstellung des Gesamtkonzeptes zu Beginn der Aktivitäten sollte im Projektverlauf kontinuierlich über geplante und umgesetzte Maßnahmen und deren Erfolge berichtet werden.

Die Kommunikation einzelner Maßnahmen ist von Fall zu Fall, je nach Konfliktpotenzial und Zielgruppe zu planen. Gerade für die Maßnahmen, die Restriktionen oder sonstige Einschnitte für Anwohnende darstellen (*z. B. Errichtung von Mikro-Depots*), ist eine offene Kommunikation essenziell: Die Umsetzung derartiger Maßnahmen sollte allen Betroffenen gegenüber frühzeitig und umfassend angekündigt werden.

Bereits bestehende Aktivitäten zur Maßnahme 4.1

Bei der Erstellung des Stufenkonzepts hat die Stadt Wiesbaden bereits einen umfangreichen Beteiligungsprozess durchgeführt. Es ist wichtig, den Kreis von beteiligten Stakeholdern und weiteren Betroffenen regelmäßig zu informieren – z. B. mittels eines Newsletters. Bei der Vorstellung des Stufenkonzepts und einzelner Maßnahmen können die Stakeholder auch als Multiplikatoren eingebunden werden.

MASSNAHME 4.2

FÖRDERUNG VON REALLABOREN UND PILOTPROJEKTEN

Der Logistiksektor ist ein innovativer und dynamischer Bereich, in dem permanent neue Ansätze und Technologien entwickelt werden. Daher kann nicht ausgeschlossen werden, dass auch in den nächsten zehn Jahren ganz neue Ansätze diskutiert und erprobt werden, die heute noch kaum abzusehen sind. Dazu könnten beispielsweise verschiedene autonome Lieferkonzepte zählen.

Vor diesem Hintergrund ist Wiesbaden gut beraten, bewusst für neue innovative Ansätze offen zu bleiben. Dabei sollten neue Ideen zunächst auf ihren positiven Beitrag zu den Zielen des Stufenkonzepts geprüft und erst dann als dessen Ergänzung integriert werden.

Die Prüfung neuer Konzepte sollte im Rahmen von Reallaboren und Pilotprojekten erfolgen, in denen die Ansätze in Teilräumen Wiesbadens erprobt und ihre Effekte empirisch erhoben werden. Auf ihren bisherigen Pilotprojekten aufbauend sollte Wiesbaden sich im Außenmarketing als offener und gut geeigneter Standort für logistische Reallabore und Pilotprojekte positionieren.

Bereits bestehende Aktivitäten zur Maßnahme 4.2

In Wiesbaden werden bereits anspruchsvolle Pilotprojekte durchgeführt (*z. B. DIGI-V, DIGI-L und EMILIE*). Auf die Erfahrungen aus diesen Prozessen kann die Verwaltung aufbauen, z. B. bei Genehmigungsprozessen und Projektsteuerung.

MASSNAHME 4.3

ERFOLGS- KONTROLLE UND EVALUATION

Das Stufenkonzept ist ein langjähriger Prozess, in dem zahlreiche Stellschrauben bewegt werden. Es ist von hoher Bedeutung, den Fortschritt und bereits messbare Erfolge im Kontext des Gesamtziels in bestimmten Abständen zu bewerten und daraus ggf. Konsequenzen zu ziehen. Zur Sicherung des Gesamterfolgs sollte über die Laufzeit des Stufenkonzepts ein Plan zur Evaluation erarbeitet werden. Es bietet sich an, mindestens an jedem Übergang zwischen den drei Phasen eine Zwischenbilanz zu ziehen. Neben der Entwicklung der zentralen Kennzahlen (*Verkehrsbelastung und Emissionen*) sollten hierbei die Umsetzung einzelner Maßnahmen und mögliche Hemmnisse betrachtet werden. So können die nächsten anstehenden Schritte geprüft und ggf. modifiziert werden.

Bereits bestehende Aktivitäten zur Maßnahme 4.3

Parallel zum Stufenkonzept soll im Rahmen von DIGI-V (Digitalisierung des Verkehrs) ein umfangreiches System zur Verkehrsüberwachung und Schadstoffmessung aufgebaut werden. Dieses System kann einen zentralen Baustein zum Monitoring der Erfolge des Stufenkonzepts darstellen, indem die dort erfassten Werte mit dem Zielwert des Stufenkonzepts in Bezug gesetzt werden. Die Messung der Verkehrsstärken ermöglicht eine Bewertung der Erfolge auf gesamtstädtischer und auf Quartiersebene.

DIALOGPROZESS NACHHALTIGE STADTLOGISTIK WIESBADEN



Zur Erstellung des Stufenkonzepts wurden KEP- und Logistikunternehmen intensiv einbezogen. Neben ihnen trugen Vertretende Wiesbadener Unternehmen, des Handwerks und der Sozialdienste, der Ortsbeiräte, städtischer Ämter und Fraktionen der Stadtverordnetenversammlung von Anfang an zum Stufenkonzept bei. Ziel der Akteursbeteiligung war es, die Vorschläge des Gutachterteams offen zu diskutieren und die Kriterien aller betroffenen Akteure bei der Konzeption der einzelnen Maßnahmen des Stufenkonzepts aufzunehmen. Zur Auftaktveranstaltung im Dezember 2019 im Schloss Biebrich trafen sich über 80 Teilnehmende aus allen Akteursgruppen. Auf Impulsvorträgen des Gutachter-Teams und aus Forschung und Praxis aufbauend identifizierten sie grundsätzliche Möglichkeiten und Herausforderungen der Stadtlogistik in Wiesbaden.

Nach der Auftaktveranstaltung wurden die Ansätze in thematischen Workshops konkretisiert. Anhand von Best Practice-Beispielen aus anderen Städten diskutierten die Beteiligten die Akzeptanz und Übertragbarkeit verschiedener Maßnahmen für Wiesbaden. Hierbei konnten die KEP- und Speditionsunternehmen ihre konkreten Anforderungen für die praktische Nutzung von Mikro-Depots oder Lieferzonen nennen. Zugleich wurden die Kriterien der städtischen Ämter und weiterer Stakeholder aufgenommen, beispielsweise zur Integration der Ansätze in das Stadtbild. In der zweiten Workshop-Runde erarbeiteten alle Teilnehmende gemeinsam an Karten von Wiesbaden konkrete Vorschläge, an welchen Standorten Maßnahmen realisiert werden könnten. Im Nachgang besichtigten und fotografierten Mitarbeitende des Tiefbau- und Vermessungsamts alle 83 vorgeschlagenen Standorte und erfassten ihre Randbedingungen. Anhand der Ergebnisse bewertete das Gut-

achterteam die Standorte für ihre grundsätzliche Eignung. Nach einer Prüfung der Eigentumsverhältnisse wurden die Möglichkeiten beispielsweise für die Einrichtung von Mikro-Depots mit den Logistikunternehmen vertieft diskutiert.

Im Mittelpunkt der letzten Runde der Akteursbeteiligung standen verschiedene strategische Fragen, z. B. wie logistische Infrastruktur im Hinblick auf die Flächenkonkurrenz in Wiesbaden realisiert und welche Anreizsysteme und Rahmenbedingungen vorangetrieben werden könnten. Außerdem brachten die Stakeholder ihre Expertise ein, wie man während der Umsetzung die gesamte Bevölkerung mittels einer effektiven Kommunikationsstrategie abholt.

Der Beteiligungsprozess erfüllte folgende Zielstellungen:

- Grundlegendes Informieren aller Stakeholder
- Bilden von Netzwerken
- Vorstellung und Validierung der Status Quo-Analysen des Gutachter-Teams
- Diskussion erster grundsätzlicher Handlungsoptionen
- Konkrete Standortsuche für benötigte logistische Infrastruktur
- Abstimmen der strategischen Elemente des Stufenkonzepts

Die Ergebnisse des Beteiligungsprozesses sind bei der Erstellung des Stufenkonzepts direkt eingeflossen. Über den Verlauf des Prozesses wurde die Öffentlichkeit durch regelmäßige Pressehintergrundgespräche informiert.

Die Organisation, Moderation und Dokumentation der Akteursbeteiligung übernahm DIALOG BASIS, eine unabhängige Agentur für Bürgerbeteiligung und Stakeholder-Dialoge.



GLOSSAR



BMVI	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
DIGI-L	Digitalisierung der Logistik in der Landeshauptstadt Wiesbaden (Projekt)
DIGI-V	Digitalisierung des Verkehrs der Landeshauptstadt Wiesbaden (Projekt)
EMILIE	<u>E</u> missionsfreier <u>L</u> ieferverkehr, App für lokalen Einzelhandel und Fahrradkuriere in Wiesbaden
KEP	Kurier-, Express- und Paket- (Dienstleistungen)
Lieferzone	Ein für Liefer- und Ladevorgänge reservierter Bereich im öffentlichen Straßenraum
Mikro-Depot	Umschlagpunkte für Logistikunternehmen vor der letzten Meile. Nachdem die Mikro-Depots mit größeren Fahrzeugen beliefert werden, werden Pakete dort zwischen-gelagert oder umgeladen, bevor sie mit Lastenfahrrädern oder kleineren elektrifizierten Fahrzeugen an den Kunden geliefert werden. Mikro-Depots werden häufig auch „Mikro-Hubs“ genannt.
NO_x	Stickstoffoxide – eine Sammelbezeichnung für gasförmige Oxide des Stickstoffes. In Bezug auf die Luftqualität zählen dazu insbesondere die beiden wichtigsten Verbindungen NO (Stickstoffmonoxid) und NO ₂ (Stickstoffdioxid).
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
Pick-up-Point	Zentraler Zustellort, der als Alternative für direkte Lieferung an den Empfänger dient. Pick-up-Points können sowohl singulär (Paketkästen an Häusern) als auch gebündelt (Packstationen, Quartiersboxen) sein.
Social Hub	Ein Treffpunkt im Quartier mit Angeboten der Stadtlogistik (Pick-up-Points oder Mikro-Depots) sowie weiteren Räumlichkeiten und Dienstleistungen (z. B. der Gesundheitsversorgung) für Anwohnende

Gefördert durch:



Bundesministerium
für Verkehr und
digitale Infrastruktur

aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages

