

Stenografischer Bericht

öffentlicher Teil

19. Sitzung – Enquetekommission „Mobilität der Zukunft in Hessen 2030“

11. Juli 2022, 10:01 bis 11:53 Uhr und 12:15 bis 13:24 Uhr

Anwesend:

Stellv. Vorsitz: Elke Barth (SPD)

ordentliche Mitglieder:

CDU

Sabine Bächle-Scholz
Dirk Bamberger
Heiko Kasseckert

stellvertretende Mitglieder:

CDU

Birgit Heitland
Michael Reul

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Karin Müller (Kassel)
Katy Walther

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

SPD

Elke Barth
Tobias Eckert
Knut John

SPD

Gernot Grumbach

AfD

Arno Enners
Klaus Gagel

AfD

Freie Demokraten

Dr. Stefan Naas

Freie Demokraten

DIE LINKE

Axel Gerntke

DIE LINKE

Fraktionsassistentinnen und -assistenten:

CDU:	Sina Kunkel
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN:	Frank Müller
AfD:	Fabian Flecken Klaus-Peter Kaschke
Freie Demokraten:	Falco Hartard
DIE LINKE:	Sebastian Scholl

Landesregierung:

HMWEVW

MinR Dr. Christian Langhagen-Rohrbach

Ständige Sachverständige:

Prof. Dr.-Ing. Petra K. Schäfer

Prof. Dr. Barbara Lenz

Dr.-Ing. Georg Gickeleiter

Dieter Posch

Prof. Dr. Martin Lanzendorf

Ständige Beratende Mitglieder:

Institution	Name	Anwesenheit
Hessischer Landkreistag	Dr. Michael Koch (Direktor)	teilgenommen
Hessischer Städtetag	Dr. Jürgen Dieter (Geschäftsführender Direktor)	
Hessischer Städte- und Gemeindebund	Johannes Heger (Geschäftsführer)	teilgenommen
House of Logistics & Mobility GmbH (HoLM)	Michael Kadow (Geschäftsführer)	
LAG ÖPNV Hessen	Prof. Dr. Tom Reinhold (Geschäftsführer)	
Nordhessischer VerkehrsVerbund (NVV)	Sabine Herms (Leiterin Bereich Strategie und Presse)	
Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV)	Prof. Knut Ringat (Geschäftsführer)	
Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN)	Christine Haban (Sachbearbeiterin der Abteilung Aufgabenträgerbetreuung und Vergabe)	teilgenommen
Regionalverband FrankfurtRheinMain	Rouven Kötter (Erster Beigeordneter und Mobilitäts- dezernent)	
Zweckverband Raum Kassel		

Sachverständige:

Dipl.-Ing. Claudia Bohner-Degrell

Dr. Julius Menge

Prof. Dr. Kai-Oliver Schocke

Claus-Peter Große

Protokollierung: Swetlana Franz

Sonja Samulowitz

Brigitte Laveuve

Inhaltsverzeichnis:

1. Anhörung zum Thema „Umweltfreundlicher Güterverkehr und Logistik / Logistikstandorte in Hessen (urbane Räume)“

Sachverständige:

Wirtschaftsverkehrsstrategie für die Region FrankfurtRheinMain

Dipl.-Ing. Claudia Bohner-Degrell
Regionalverband FrankfurtRheinMain
Abteilung Mobilität
Frankfurt am Main

S. 6

Umsetzung neuer Organisationsmodelle für innerstädtische Logistik (Großstädte), Territorialvergaben

Dr. Julius Menge
Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz
Grundsatzangelegenheiten der Verkehrspolitik, Verkehrsentwicklungsplanung
Berlin
(digital)

S. 18

LieferradDA

Prof. Dr. Kai-Oliver Schocke
Frankfurt University of Applied Sciences
Frankfurt am Main

S. 35

Mikro-Depots-Projekt

Claus-Peter Große
Dezernat für Umwelt, Grünflächen und Verkehr
Kompetenzzentrum nachhaltige Stadtlogistik
Wiesbaden

S. 50

2. Verschiedenes

siehe nicht öffentlicher Teil

1. Anhörung zum Thema „Umweltfreundlicher Güterverkehr und Logistik / Logistikstandorte in Hessen (urbane Räume)“

Stellv. Vorsitzende: Ich darf zu diesem Tagesordnungspunkt noch mitteilen, dass Prof. Dr. Heike Flämig, die wir in der letzten Sitzung angehört haben, heute zugeschaltet ist und ab 13 Uhr, also vermutlich nach unserer kleinen Mittagspause, für die Beantwortung von Fragen zur Verfügung steht. Sie erinnern sich wahrscheinlich daran, dass wir in der letzten Sitzung im Anschluss an ihren Vortrag keine richtige Fragerunde mehr machen konnten und auch die Präsentation noch nicht vorlag.

Die erste Rednerin zu dem Thema „Umweltfreundlicher Güterverkehr und Logistik/Logistikstandorte in Hessen (urbane Räume)“ ist Frau Bohner-Degrell. Frau Bohner-Degrell ist beim Regionalverband FrankfurtRheinMain; sie ist dort in der Abteilung Mobilität beschäftigt. Sie wird uns heute einen Vortrag zu dem Thema „Wirtschaftsverkehrsstrategie für die Region FrankfurtRheinMain“ halten. Frau Bohner-Degrell, herzlich willkommen bei uns!

Frau Dipl.-Ing. **Degrell:** Frau Vorsitzende, meine Damen und Herren! Ich wünsche Ihnen allen einen guten Morgen. Ich komme vom Regionalverband FrankfurtRheinMain und freue mich sehr, Ihnen ein wichtiges Vorhaben für FrankfurtRheinMain vorstellen zu können, das gerade in diesem Frühjahr gestartet ist. Es ist ein wichtiges strategisches Vorhaben, und aus diesem Grund haben wir uns bemüht, das Land – das Verkehrsministerium – ebenfalls als Kooperationspartner für dieses Projekt zu gewinnen, was uns auch gelungen ist. Herr Dr. Langhagen-Rohrbach, der zuständige Dezernatsleiter, ist heute ebenfalls anwesend. Natürlich haben wir auch die politische Ebene der Kommunen eingebunden.

Zunächst möchte ich mit Ihnen einen kurzen Blick auf unser Haus werfen. Ich denke, viele von Ihnen kennen den Regionalverband FrankfurtRheinMain. Trotzdem möchte ich einen Überblick geben.

Präsentation Frau Degrell siehe Anlage – Folie 2: „Der Regionalverband FrankfurtRheinMain“

Der Regionalverband FrankfurtRheinMain ist ein Zusammenschluss von 80 Kommunen im Herzen des Rhein-Main-Gebietes. Sie sehen auf der Karte die dunkelblau schraffierte Fläche. Das ist unser Kerngebiet, eingebettet in die Metropolregion. In unserem Gebiet leben 2,4 Millionen Menschen.

Wir vertreten die Interessen der Kommunen und haben Aufgaben, die übergeordneter Natur sind, bei denen es sinnvoll ist, dass man sie gemeinsam erledigt. Wir stellen den Regionalen Flächennutzungsplan auf oder schreiben eine Mobilitätsstrategie - die wir aktuell umsetzen – für die Region. Die Themen Klima, Energie, Nachhaltigkeit und Digitalisierung stehen auf unserer Agenda. Wir haben auch ein Europabüro in Brüssel. – So viel zu unserem Haus.

Folie 3: „Ausgangslage“

Jetzt aber zu unserem heutigen Thema. Wie ist die Ausgangslage? Wir brauchen den Wirtschaftsverkehr schlicht für die Versorgung der Menschen und der Wirtschaft mit Gütern und Dienstleistungen. Das ist elementar für unsere Region. Gleichzeitig ist FrankfurtRheinMain ein zentrales Drehkreuz, sowohl für Deutschland als auch für Europa. Das gilt nicht nur für die Straße, sondern für alle Verkehrsträger. Es liegt auf der Hand, dass mit diesen Rahmenbedingungen auch Herausforderungen einhergehen. Sie kennen das alle von den Straßen her: Staus, steigende Lärm- und Schadstoffemissionen, Kämpfe um Flächen im urbanen Raum, Konflikte im Straßenverkehr usw.

Aber das eine ist die Region mit ihren Kommunen, das andere sind die Wirtschaftsakteure. Die Wirtschaftsakteure haben im Moment ein riesengroßes Problem. Die Verkehrsinfrastrukturen sind absolut an ihren Grenzen: der zunehmende Onlinehandel, der Klimawandel – sie sind verpflichtet, Emissionen einzusparen, was auch richtig ist –, die Digitalisierung. Die Branche steht mit dem Rücken zur Wand. Insofern haben wir als Regionalverband FrankfurtRheinMain gesagt: Wir sind eine Vertretung von 80 Kommunen; wir möchten uns dieser Aufgabe annehmen. – Ein Hintergrund ist, dass wir in diesem breiten Feld diverse Akteure haben. Wir haben sehr viele unterschiedliche Positionen, und dieses Feld ist heiß umkämpft. Das, was uns bisher fehlt, ist tatsächlich eine Steuerung. Traditionell hat die öffentliche Seite in der Verkehrsplanung keine Instrumente, den Wirtschaftsverkehr zu steuern. Er kam aus der Wirtschaft, und man hat es der Wirtschaft auch überlassen und zugetraut, aber in der heutigen Zeit, mit dieser Entwicklung, tut hier Steuerung dringend not.

Aus diesem Grund haben wir uns diesem Thema gewidmet, mit dem Ziel, einen nachhaltigen Wirtschaftsverkehr zu schaffen; denn nur wenn er nachhaltig ist, wird er auch zukunftsfähig sein. Das heißt, für unsere Kommunen stehen auf der Agenda: Klimaschutz, Verkehrssicherheit, Verkehrsfluss und die Sicherung der Lebensqualität in Städten und Gemeinden. Aber selbstverständlich wollen wir auch die Leistungsfähigkeit der Wirtschaftsverkehre optimieren, wo es geht. Das muss damit einhergehen.

Folie 4: „Normatives Zielbild“

Wie wollen wir das schaffen? Wie wollen wir das erreichen? – Wir haben ein normatives Zielbild zugrunde gelegt: eine Trias, die sich auf viele Themen im Verkehr übertragen lässt. Das oberste Ziel ist, unnötige Verkehre zu vermeiden, wo es geht. Dabei kann es darum gehen, die Zahl der Leerfahrten zu reduzieren oder regionale Lieferketten zu fördern. Das sind Maßnahmen zur Optimierung und zur Effizienzsteigerung.

Der zweite wichtige Aspekt ist die Verlagerung des Verkehrs auf umweltfreundliche Verkehre. Fakt ist, dass noch im Jahr 2020 – also auch im Moment – lediglich 18 % der Wirtschaftsverkehre über die Schiene laufen, und das vor der Hintergrund, dass, bezogen auf die gleiche Zahl an Gütertonnen, ein Güterzug nur 20 % der Energie benötigt, die bei einem Lkw- immer noch erfolgen 72 % des Wirtschaftsverkehrs auf der Straße. Auf der Straße ächzt man: Es fehlen 80 % Fahrer, wie selbst die Vertreter der Speditionsverbände sagen.

Natürlich müssen wir die umweltfreundlichen Verkehre fördern. Das heißt, wir müssen die Anteile von Schiene und Wasserstraße absolut stärken. Der Anteil der Wasserstraße am Wirtschaftsverkehr liegt im Moment bei 7 %. Das ist ein zu vernachlässigender Anteil; den Rest haben wir in den Pipelines. Das ist also ein sehr wichtiger Aspekt.

Der dritte Punkt ist die verträgliche Gestaltung des Wirtschaftsverkehrssystems. Natürlich brauchen wir alle Verkehrsträger; wir können keinen ausschließen. Der, der vorhanden ist, muss verträglich sein. Bei den Straßen bedeutet es z. B. die Förderung emissionsarmer Kraftstoffe und Tankgelegenheiten.

Folie 5: „Regionale Wirtschaftsverkehrsstrategie als Abstimmungs- und Konsolidierungsprozess“

Was haben wir konkret vor? – Wir haben eine ganz große Stärke in der Region: Wir haben bei allen Verkehrsträgern unglaublich kompetente Akteure. Wir haben Wissenschaftler und sehr starke Wirtschaftsakteure, und die wissen, wo die Probleme liegen. Bei null brauchen wir also nicht anzufangen; die Herausforderungen liegen auf dem Tisch. Insofern haben wir uns entschieden, einen ganz pragmatischen und möglichst effektiven Ansatz zu fahren, indem wir sagen: Wir nehmen alle Akteure und die Wissensträger mit ins Boot. Das heißt, unser Ziel ist ein Abstimmungs- und Konsolidierungsprozess. Mit diesem kooperativen Prozess, in den ein ganz breites Spektrum an Akteuren eingebunden ist, erarbeiten wir ein gemeinsames Handlungsprogramm.

In dem Moment, in dem alle mit im Boot sind und dieses Handlungsprogramm gemeinsam erarbeiten, ist das ein Commitment und letztendlich auch eine Verpflichtung zur Umsetzung. Es sind alle dabei, und das wird gemeinsam getragen. Das sind die besten Voraussetzungen dafür, dass das Ganze eine sehr hohe Tragfähigkeit hat.

Natürlich sind dabei einige Maximen zu beachten: Wir müssen Prioritäten setzen. Im Moment sind wir bei übergeordneten Maßnahmen. Wir haben schon mehr als 40 übergeordnete Maßnahmen mit Relevanz. Die können wir nicht alle gleichzeitig angehen. Das bedeutet, Prioritäten zu setzen. Wir müssen auf Bestehendem aufbauen. Wir fangen nicht bei null an; es gibt viele gute Ansätze. Absolut oberstes Gebot ist die Umsetzungsorientierung. Wir müssen in die Umsetzung kommen.

Folie 6: „Gremien“

Ich habe von der Vielzahl der Akteure berichtet, die wir einbinden. wie sieht das konkret aus? – Wir haben fünf Gremien mit 55 Stakeholdern. Das Bemerkenswerte ist, dass alle Stakeholder, die wir angefragt haben – darunter auch Bundesverbände –, zugesagt haben, mitzuwirken. Das hat eine enorme Aussagekraft. Zunächst ist der Lenkungskreis zu nennen; in ihm sind unser Haus und das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen zu nennen. Dann gibt es ein politisches Gremium, nämlich den Kommunalbeirat, in dem die Landkreise und die Städte vertreten sind; in ihm sitzen also die Landräte sowie die Bürgermeister und die Beigeordneten. Aus jedem Landkreis haben wir noch eine Kommune. Dieser ganze Prozess soll nicht nur fachlich erarbeitet werden, sondern auch politisch in der Region verankert sein. Das heißt, die

Politik geht mit, die Politiker sind informiert. Im Idealfall – das ist unser Wunsch – möchten wir das Ganze am Ende in der Verbandskammer politisch beschließen lassen.

Die anderen drei Gremien sind die fachlichen Beiräte. Wir haben einen Fachbeirat, in dem die Fachbehörden, die Betreiber der Verkehrsinfrastruktur, die Wissenschaft und die Fachebenen der Kommunen und Kreise vertreten sind. Wir haben einen Wirtschaftsbeirat, in dem Wirtschafts- und Unternehmensverbände sowie Verkehrsanbieter im Wirtschaftsverkehr vertreten sind, und außerdem gibt es ein Netzwerk Wirtschaftsverkehr.

Folie 7: „Akteure im Fachbeirat“

Ich möchte nicht alle Akteure aufzählen, aber ich habe die Liste mit den Mitgliedern des Fachbeirats und des Wirtschaftsbeirats in der Präsentation aufgenommen, damit Sie sehen, was das bedeutet, wen wir alles mit im Boot haben und über welche Schlagkraft wir damit verfügen. Zunächst: Es sind, sowohl im Fachbeirat als auch im Wirtschaftsbeirat, alle Verkehrsträger vertreten: Hessen Mobil; die Autobahn GmbH des Bundes; die Schiene mit der DB Netz AG, dem RMV und der Hessischen Landesbahn; die Gemeinschaft Frankfurter Hafenanlieger; die FRAPORT AG; die Deutsche Flugsicherung, wobei wir hier von Drohnen reden. Außerdem sind Wissenschaftsexperten dabei: Prof. Schocke, der heute auch referieren wird; Frank Lademann von der TH Mittelhessen, der ein Spezialist für Bahnsysteme ist. Das ist ein sehr hochkarätiges Gremium.

Folie 8: „Akteure im Wirtschaftsbeirat/im Netzwerk Wirtschaftsverkehr“

Diese hochkarätige Besetzung spiegelt sich auch in allen anderen Gremien wider, beispielsweise im Wirtschaftsbeirat. Dort haben wir die Vereinigung der hessischen Unternehmensverbände, den Hessischen Industrie- und Handelskammertag, die Handwerkskammer, Speditions- und Logistikverbände, die DB Cargo AG, die RheinCargo usw. Das reicht bis zum Branchenverband Zivile Drohnen aus Berlin, der sich ebenfalls bereit erklärt hat, seine Expertise hier einzubringen. Sie sehen, wir haben die gesamte in dieser Region vorhandene Schlagkraft in diesem Prozess gebündelt. Dadurch haben wir ein großes Potenzial, um einen guten Ansatz auf die Beine zu stellen.

Folie 9: „Operative Gremieneinbindung – Themen und Zeitplan“

Wie ist die Zeitplanung? – Gestartet sind wir im April mit unserer Auftaktveranstaltung; aktuell befinden wir uns in der 2. Dialogrunde. Übermorgen, am Mittwoch, findet die 2. Workshoprunde in Frankfurt statt. Insgesamt haben wir vier Zyklen. Jeder Zyklus besteht aus einer sehr anspruchsvollen Onlinebefragung, die alle Akteure im Prinzip als eine Art Stellungnahme ihres Hauses beantworten, und darauf aufbauend findet, wiederum mit allen Akteuren, jeweils ein intensiver Workshop statt. Unser Ziel ist, dass das Handlungsprogramm bis zum nächsten Sommer steht und dann möglichst beschlossen wird. Danach kommt die große Herausforderung: die Umsetzung all dieser Maßnahmen. Das möchten wir selbstverständlich auch begleiten.

Eine ganz wichtige Sache ist: Wir werden nicht nur ein Handlungsprogramm mit Maßnahmen erstellen, die sich im luftleeren Raum befinden, sondern wir wollen auch eine möglichst große Verpflichtung der Akteure. Das heißt, wir werden diese Maßnahmen den zuständigen Ebenen

zuweisen, die verantwortlich sind: das Land, die Region, die Kommunen, die Akteure. Es soll klar sein, wer gefordert ist. Auch das wollen wir an dieser Stelle mitgeben.

Folie 10: „Aktueller Sachstand“

Ich zeige Ihnen hier, was der aktuelle Sachstand ist. Wir sind, wie gesagt, in der 2. Dialogrunde. Es zeichnet sich schon klar ab, in welche Richtung es geht. Im Verlauf dieser beiden Runden haben wir schon sechs Handlungsfelder ausmachen können, die sehr aussagekräftig sind. Hinter diesen sechs Handlungsfeldern stehen im Moment mehr als 40 übergeordnete Maßnahmen, die wir im nächsten Schritt priorisieren und bewerten werden.

Bei dem Handlungsfeld A – das ist allen präsent; der Wirtschaftsverkehr ist auf der Straße – um die Steuerung. Im Wesentlichen stehen Lkw-Parkflächen dahinter. Sie kennen die Situation: Die Lkws parken überall. Bei der Just-in-time-Belieferung stehen sie in den Kommunen irgendwo im öffentlichen Raum; die Rastplätze sind überfüllt. Hier braucht man natürlich eine Steuerung.

Handlungsfeld B: emissionsarmer Wirtschaftsverkehr auf allen Verkehrsträgern. Das heißt, wir haben dann für die Straße, die Schiene, die Wasserstraße und die Luft Maßnahmen, um dies umweltfreundlicher zu gestalten.

Handlungsfeld C: Die Steuerung der Gewerbe- und Logistikflächenentwicklung ist wichtig, auch wenn das kein unmittelbares Verkehrsthema ist. Da, wo man ein Gewerbe- oder Logistikgebiet ausweist, wird man Verkehr produzieren. Das heißt, die Verkehrsinfrastruktur und die Flächen sind kongeniale Partner; sie sind immer zusammenzudenken. Insofern brauchen wir auch Flächen mit multimodalem Anschluss: Wo können die sein? Wo gibt es Schiene, Straße und möglichst auch Wasserstraße? – Diese Standorte müssen wir sichern.

Damit sind wir schon bei Handlungsfeld D: multimodaler Wirtschaftsverkehr. Das ist tatsächlich ein Knackpunkt. Wir müssen es schaffen, die Verkehre zu kombinieren und alle Verkehrsträger zu nutzen. Bi- oder trimodale Güterverteilzentren oder -umschlagzentren sind Schlagwörter. Wir brauchen für die Region Verteilzentren, die mehrere Kommunen bedienen. Diese Multimodalität ist ein ganz wichtiger Aspekt.

Dann gibt es noch das Handlungsfeld E – Prozessoptimierung, z. B. durch die Vermeidung von Leerfahrten – und das Handlungsfeld F: Netzwerk, Öffentlichkeitsarbeit und Marketing.

Ich möchte meinen Vortrag mit einem Appell schließen. Das war jetzt ein kurzer Einblick in dieses Projekt. Wir stehen noch am Anfang – oder bewegen uns gerade in Richtung Mitte –, aber es zeichnet sich schon klar ab, in welche Richtung es gehen wird. Wir haben schon sehr viele Erkenntnisse gewonnen. Ganz klar ist: Der Wirtschaftsverkehr hat in der Vergangenheit tatsächlich ein politisches Schattendasein gefristet. Der Wirtschaftsverkehr ist schlicht ein wichtiger Faktor für unsere Region. Wir brauchen ihn. Gleichzeitig verursacht er einen großen Teil der Emissionen auf unseren Straßen. 2014 hat das BMVI für das Jahr 2030 eine Steigerung der Transportleistung um 38 % prognostiziert. Wir sind jetzt ungefähr bei der Hälfte.

Aber das Ende der Fahnenstange ist noch lange nicht erreicht. Es wird noch viel auf uns zukommen, und wir müssen uns jetzt ganz dringend die Frage stellen, mit welchen Verkehrsmitteln wir diese Verkehre zukünftig bewältigen wollen. Dazu braucht der Wirtschaftsverkehr einfach politische Aufmerksamkeit. Er muss auf allen politischen Ebenen berücksichtigt werden. Es reichen hier auch keine prestigeträchtigen technologischen Pilotprojekte aus. Wir brauchen einen echten politischen Willen, Rahmenbedingungen zu verändern und zu optimieren, sodass wir das schaffen, was wir brauchen. Der größte Handlungsbedarf im Wirtschaftsverkehr steckt nämlich in einer flächendeckenden, verlässlichen und hochwertigen multimodalen Verkehrsinfrastruktur. Die Verkehrsinfrastruktur ist die Basis für unser gesamtes System – und daran krankt es. Wenn wir das nicht haben, werden wir den Verkehr nicht zukunftsfähig gestalten können. Wir brauchen diese Basis.

Ich möchte es ganz kurz am Beispiel Schiene erläutern. Hier müssen die Rahmenbedingungen dringend angepasst werden. Wir brauchen z. B. die gleichen Zugangsbedingungen für alle Verkehrsträger. Die Schiene steht hier nicht gleichberechtigt neben der Straße. Die Schiene ist mit ihren Kapazitäten am Ende. Das Netz ist an vielen Stellen marode; die Nachrichten sprechen da Bände. Wir brauchen hier dringend eine Beschleunigung der Planungs- und Genehmigungsprozesse, sonst werden wir das nicht schaffen.

Darüber hinaus existieren gerade bei der Schiene teilweise absurde Regularien. Der Bund hat verkündet, dass Güter auf der Schiene transportiert werden sollen. Es gibt also eine klare Maßgabe Richtung Schiene. Aber vor Ort werden bis heute Infrastrukturen abgebaut. Ich rede von Gleisanschlüssen, die Gewerbeflächen anbinden. Das Ganze hat einen regulatorischen Grund. Wenn ein Gleisanschluss erhalten werden soll, ist die Kommune in der Bringschuld. Das heißt, sie muss den Bedarf für diesen Gleisanschluss ganz konkret nachweisen. Das führt das ganze System ad absurdum. Zeigen Sie mir eine Kommune, die einen finanzstarken Investor abweist, der keinen Gleisanschluss will. Das ist unwahrscheinlich. Das heißt, draußen gehen uns nach wie vor täglich wichtige Verkehrsinfrastrukturen verloren. Wir brauchen hier tatsächlich das Gegenteil: Verkehrsinfrastruktur auf der Schiene und an der Wasserstraße ist ein übergeordnetes Gemeinwohlinteresse. Das müssen wir auch von übergeordneter Stelle sichern. Wir werden nicht alle Gleisanschlüsse gleich morgen nutzen können, aber wir müssen die Infrastrukturen erhalten, damit wir sie in Zukunft nutzen können.

Sie sehen, die Optimierung der Rahmenbedingungen ist hier wirklich ein entscheidendes Thema. Dafür brauchen wir alle politischen Ebenen, und wir brauchen hier auch das Land mit seinen Kompetenzen und seinen Entscheidungsmöglichkeiten. Wir brauchen das Land als mutigen Entscheider, wir brauchen das Land als Kommunikator nach Berlin, und wir müssen jetzt in die Umsetzung kommen. Uns ist natürlich völlig klar, das sind absolut komplexe Herausforderungen, die unter schwierigen Rahmenbedingungen bewältigt werden müssen. Verkehrsinfrastruktur aufzubauen dauert lange; das hängt mit den verschiedenen politischen Ebenen zusammen. Es gibt einen Druck. Es ist uns klar, dass das nicht von heute auf morgen geht und dass es sehr komplex ist. Aber den Kopf in den Sand zu stecken bringt uns gar nicht weiter. Wir als Vertreter der Region – das muss man ganz klar sagen – können vieles von dem, was in diesem Handlungsprogramm stehen wird, allein gar nicht leisten. Aber gemeinsam mit dem Land, mit den Kommunen und mit

allen Akteuren, die in diesem Prozess stecken, haben wir ein großes Potenzial, und das möchten wir heben. Das Ziel muss also sein, dass wir unsere Möglichkeiten voll ausschöpfen. Wir haben jetzt alle Akteure am Tisch. Lassen Sie uns das gemeinsam nutzen. Wenn wir das schaffen, können wir vieles anstoßen und vieles umsetzen. Ich bin sicher, dass man unsere Stimmen dann auch in Berlin hören wird.

Stellv. Vorsitzende: Es liegen schon ganz viele Fragen vor. Ich darf als Erster der Abg. Katy Walther das Wort geben.

Abg. **Katy Walther:** Danke schön für Ihren Vortrag. – Ich habe drei Fragen. Erstens. Sie haben von Just-in-time gesprochen. Ich habe von Ihnen nicht gehört, dass wir von Just-in-time vielleicht wieder auf Lagerhaltung umschwenken sollten. Die neuesten Entwicklungen – Corona, Ukraine-Krieg – habe ich etwas vermisst, aber vielleicht ist das, gemessen an der Kürze des Vortrags, auch zu weit gedacht.

Zweitens würde mich die Verbindlichkeit dessen, was Sie hier erarbeiten, interessieren. Die Kommunen führen ihre Verkehrswendeprojekte eigenständig durch, in Frankfurt z. B. wird der „Sustainable Urban Mobility Plan“ erarbeitet. Die arbeiten da also auch schon an Konzepten für den Wirtschaftsverkehr. Mich würde interessieren, inwieweit Sie über ein Papier, das man sich einmal anschauen kann, hinaus eine Verbindlichkeit herstellen wollen. Sie haben ja gesagt, Sie müssten in die Umsetzung kommen, alle müssten mitmachen, und Sie wollten eine Verbindlichkeit. Wie soll das passieren?

Drittens. Die Maßnahmen sind noch nicht sehr konkret. Ich wäre auf jeden Fall daran interessiert, dass Sie uns darüber auf dem Laufenden halten, über welche konkreten Maßnahmen diskutiert wird; denn im Moment ist das hier noch sehr oberflächlich vorgestellt worden. Wahrscheinlich können Sie das noch nicht bis in die Tiefe sagen. Aber für mich stellt sich wirklich die Frage: Welchen Ansatz hat der Regionalverband? Erklärt der Regionalverband: „Wir haben die Klimaziele, und wir haben das, was man darunter subsumieren muss, und unter dieser Prämisse gestalten wir die Wirtschaftsverkehre“, oder ist der Regionalverband sozusagen der Anwalt der Wirtschaft, damit es so weitergeht? – Mich irritiert immer dieser kleine Satz: „Der Verkehr muss fließen“; denn das war die Prämisse, die wir immer haben. Die haben wir bei der Straßenplanung z. B. in der StVO, und das kollidiert mit vielen anderen Sachen. Von daher würde ich gern verstehen, was die Prämisse bei diesem ganzen Konzept ist.

Abg. **Klaus Gagel:** Frau Bohner-Degrell, vielen Dank für den interessanten Vortrag. – Ich habe auch ein paar Fragen, wobei ich an die der Kollegin nahtlos anknüpfen kann. Auch mich würde die Prämisse interessieren. Das Thema Wirtschaftsverkehr ist, wie Sie eben vorgetragen haben, für unsere Gesellschaft essenziell auf allen Ebenen. Unter den unterschiedlichen Ergebnissen,

zu denen Sie auf den verschiedenen Handlungsfeldern kommen, können durchaus welche sein, bei denen das Thema Klimaschutz einen nicht so hohen Stellenwert im Vergleich zu der Prämisse des fließenden Verkehrs, der Infrastruktur und der Logistik insgesamt hat. Auch bei der Prozesssteuerung und dem multimodalen Wirtschaftsverkehr kann das der Fall sein. Mich würde interessieren: Ist es denkbar, dass Ergebnisse herauskommen, dass man sagt: „Okay, den Klimaschutz müssten wir jetzt einmal sein lassen, wir setzen die Priorität auf den Wirtschaftsverkehr“? Ist so etwas denkbar? Ist ein solch ergebnisoffener Prozess bei Ihnen möglich?

Eine weitere Frage betrifft Handlungsfeld D – multimodaler Wirtschaftsverkehr – und Handlungsfeld E: Prozessoptimierung im Wirtschaftsverkehr. Das klingt ein bisschen so, als ob jetzt eine Arbeitsgruppe die Optimierung übernehmen wollte. Aber eigentlich ist es doch die Sache der Logistikunternehmen, ihre Prozesse individuell zu optimieren. Wer optimiert da jetzt was? Sind Sie den Unternehmen bei der Optimierung behilflich, indem Sie im Bereich der Prozessoptimierung – keine Ahnung – vielleicht die Welt neu erfinden? – Aber ich denke, DHL und UPS – oder wer auch immer von den Speditionen, die auf den Straßen oder auf der Schiene unterwegs sind, ein Logistikdienstleister ist – haben diese Prozesse schon optimiert, so gut es im Rahmen der vorhandenen Infrastrukturen eben geht.

Eine weitere Feststellung: Wenn wir uns in den letzten Jahren unsere Städte angeschaut haben, ob Wiesbaden, Frankfurt oder andere, haben wir festgestellt, dass massiv Verkehrsflächen weggenommen wurden. Es wurden Fahrradwege angelegt, und es wurden sehr großzügig Busspuren ausgebaut. Verkehrsflächen für den fließenden Verkehr, sowohl für den Lkw- als auch für den Pkw-Verkehr, wurden in den Städten in erheblichem Umfang weggenommen, mit der Folge, dass es Staus gab. Das sieht man in Wiesbaden ganz massiv. Innerhalb der letzten fünf Jahre hat das extrem zugenommen. Mir liegen Berichte von Handwerksunternehmen aus dem Umland vor, die in der Stadt keine Aufträge mehr annehmen. Sie sagen, sie bekämen erstens keinen Parkplatz, und zweitens sei das Fahren dort mit vielen Hindernissen verbunden. Daher nähmen sie einfach in manchen Stadtteilen, wo diese Verkehrsfläche nicht zur Verfügung steht, keine Aufträge mehr an. In Frankfurt soll das extrem sein. Stellen Sie sich vor, Sie haben einen Handwerksbetrieb, müssen dort eine Wohnung sanieren, haben aber keinen Parkplatz. Wohin wollen Sie dann? – Eine Lösung für dieses konkrete Beispiel würde mich interessieren. Kommt man da den kleinen und mittelständischen Handwerksbetrieben entgegen?

Frau Dipl.-Ing. **Degrell**: Vorweg muss ich sagen: Wir vom Regionalverband sind keine Wirtschaftsverkehrsexperten. Wir sind die Vertreter dieser 80 Kommunen, und unsere Aufgabe liegt darin, dass wir diesen Prozess anstoßen, moderieren und voranbringen. Ich bin nicht die Expertin, die Ihnen sagen kann, welche die besten Lösungen für Just-in-time, Probleme im Zusammenhang mit dem Ukraine-Krieg usw. wären. Wir sind auch, wie gesagt, erst am Anfang. Wir sind im April gestartet. Vieles scheint aber schon durch. Insofern kann ich anbieten – das möchten wir auch offensiv machen –, dass wir da in Kontakt bleiben und Ihnen Ergebnisse zur Verfügung stellen, damit Sie sehen, was hinter diesen übergeordneten Handlungsfeldern steht.

Die Verbindlichkeit des Plans: Was war der Grund, warum wir das politisch verankert haben? – Fakt ist, es gibt regional keine Aufgabenträgerschaft für den Wirtschaftsverkehr. Die Kommunen – gerade die Städte – haben erst in jüngerer Zeit angefangen, Logistikkonzepte zu erarbeiten. Vorher gab es das nicht. Die Kommunen haben natürlich ihre Zuständigkeit, aber die endet an der Grenze der Kommune. Da wird nicht weitergedacht. Regional haben wir beim ÖPNV den RMV als Aufgabenträger. Aber er deckt den Güterverkehr nicht mit ab. Wir brauchen eine zuständige Stelle, in der man auch einmal übergeordnet denkt und schaut, wo die Verknüpfungen und Vernetzungen sind. Wir können den Wirtschaftsverkehr nicht sich selbst überlassen. Da es also eine große Regelungslücke gibt, haben wir vom Regionalverband gesagt: Wir möchten da reingehen, wir haben 80 Kommunen im Rücken, lasst es uns wagen. – Natürlich ist das ein Versuch. Wir schauen, wohin wir kommen. Der Versuch macht uns aber auch sehr viel Mut, weil wir diese starken Akteure haben.

Sie haben die politische Verankerung angesprochen: Das war unser Ziel. Wir haben Vereinbarungen mit dem Land, und wir haben Vereinbarungen mit diesen Kommunen – über Letter of Intent sozusagen –, das gemeinsam zu entwickeln und zu tragen. Die Vertreter der Kommunen haben auch ihre Unterschriften geleistet, und wir werden das in unseren Kommunen politisch verabschieden lassen, sodass das am Ende auch in der Verbandskammer steht. Wir haben keine Aufgabenträgerschaft – das ist richtig –, aber wenn das von 80 Kommunen getragen wird und ein Commitment dieser starken Stakeholder ist, hat das eine gewisse Kraft. Vielleicht wird es auch eine Maßnahme sein, dass man eine Zuständigkeit schafft – wer auch immer sie bekommen wird.

Dann kam die Frage nach den konkreten Maßnahmen: was dahintersteht, was wir vom Regionalverband bearbeiten und ob wir da Lösungen haben. Nein, die hat der Regionalverband nicht. Am Ende steht ein Handlungsprogramm. Eine Maßnahme kann dann sein, ein Konzept dafür zu erarbeiten oder dieses und jenes umzusetzen. Wir sind nicht die eierlegende Wollmilchsau; das muss ich ganz klar sagen. Wir moderieren diesen Prozess und versuchen, die Akteure zu bündeln. Wir haben ein Jahr, um das zu konsolidieren, und dann geht es ans Eingemachte. Dann sind auch die Logistikakteure gefragt. Sie haben völlig recht: Das ist die Aufgabe der Wirtschaft, das müssen die machen. Aber in dem Moment, in dem wir diese Akteure mit im Boot haben und die signalisiert haben: „Ja, wir sind dabei, wir möchten diese Ziele unterstützen“, ist die Wahrscheinlichkeit groß, dass sie dranbleiben und dass wir das gemeinsam machen. Es ist auch eine Dynamik, die sich da entwickelt. Da wollen wir einfach etwas in Gang setzen.

Klimaschutz versus Wirtschaftsverkehr: Der Klimaschutz ist erst einmal etwas Abstraktes. Es ist nicht so, dass sich Klimaschutz und Wirtschaftsverkehr widersprechen. Das tun sie nicht. Fließender Verkehr bedeutet auch, dass der Verkehr besser fließt, wenn unnötiger Verkehr vermieden wird. Ich kann Ihnen sagen: Innerstädtisch verbrauchen Sie auf der Route vom Start bis zum Ziel mehr Zeit im Parksuchverkehr als auf Ihrer eigentlichen Strecke. Das heißt, wenn wir das optimieren, also die unnötigen Verkehre von der Straße bekommen, wird der Verkehr besser fließen. Das ist keine restriktive Maßnahme aus Klimaschutzgründen, sondern das sind rein organisatorische Dinge.

Zum Teil brauchen wir vielleicht auch regulatorische Maßnahmen. Sie haben völlig recht: Der Wirtschaftsverkehr muss seiner Aufgabe in den Städten nachkommen. Die Handwerker müssen in die Städte fahren können. Insofern muss man den Verkehr in den Kommunen in Gänze denken. Man muss auch hinterfragen: Müssen alle Menschen mit ihren Autos, die quasi eine Kinderzimmerfläche haben, diese wertvolle Fläche in der Stadt belegen? – Auch darüber muss man nachdenken. Es gibt z. B. einen regionalen Handwerkerparkausweis, den die ivm entwickelt hat. Wir müssen das ganzheitlich denken. Natürlich muss der Verkehr, der in den Städten gebraucht wird, funktionieren. An der Stelle gebe ich Ihnen völlig recht.

Es wurde noch eine Frage zum Wegnehmen der Verkehrsfläche gestellt: Man muss ganz klar sagen, dass Radwegeinfrastruktur und Fußwegeinfrastruktur auch Verkehrsflächen sind. Es geht um einen klugen Verkehr. Jeder dieser Verkehrsträger hat seine Vorteile. Lassen Sie uns nicht die Verkehrsträger gegeneinander ausspielen, sondern die Vorteile eines jeden Verkehrsträgers nutzen. Es geht nicht darum, dass der eine besser ist als der andere – was letztendlich bedeutet, den Autoverkehr zu beschneiden –, sondern darum, den Verkehr intelligenter zu machen.

Abg. **Arno Enners:** Frau Bohner-Degrell, auch ich danke Ihnen für die vielen Informationen. Das ist wirklich wichtig. – Sie sagten vorhin, bei den Wirtschaftsverkehrsstrategien müsse eine Priorisierung vorgenommen werden. Dann fügten Sie mit einem doch spürbaren Anflug von Emotion zu, dass die Maßnahmen bald starten müssten. Ich finde es gut, wenn Maßnahmen in dieser Richtung umgesetzt werden. Aber Sie sagten auch, dass das nicht von heute auf morgen geht. Jetzt komme ich zu meiner Frage: Wo sehen Sie da den Hemmschuh? Ist es die Finanzierung, ist es die Bürokratie? Ist es der Personalmangel, oder ist es am Ende vielleicht die Politik, die das Ganze verzögert und verhindert, dass die Maßnahmen, die wichtig wären, zügig zum Laufen gebracht werden?

Frau Dipl.-Ing. **Degrell:** Ich muss an das anknüpfen, was ich eben gesagt habe: Ich kann Ihnen im Moment noch keine Lösung präsentieren. Wir sind erst am Anfang. Aber es zeichnet sich ab, dass Regularien Hemmschuhe sind, und das ist auf den unterschiedlichsten politischen Ebenen der Fall. Sehr viel tiefer kann ich da gar nicht einsteigen. Ich glaube, die Regularien sind ein entscheidender Punkt an der Stelle.

Abg. **Dr. Stefan Naas:** Vielen Dank für den Vortrag. – Ich kenne den Regionalverband relativ gut: Ich arbeite ein bisschen im Regionalvorstand mit, gehöre dem Verband schon ein paar Jahre an und bin auch Mitglied der Regionalversammlung. Ich habe ein paar Zweifel an dem großen Bild, das Sie uns geschildert haben.

Um vorne anzufangen: Der Regionalverband hat es nicht einmal geschafft, die gesetzliche Kompetenz für die Freihaltung von Verkehrswegen zu bekommen. Wir haben uns damals sehr stark

dafür eingesetzt, dass das ins Metropolgesetz mit aufgenommen wird – ich will das jetzt nicht darlegen –, aber es ist nicht geschehen. Eigentlich haben wir keine Kompetenzen. Wir haben es im Regionalverband dann geschafft – und das ist das Gute, da muss ich die Kollegen Horn und Kötter loben –, zumindest kleinere konkrete Projekte anzustoßen. Dazu gehören die Verkehrswege, vor allem die Knotenpunkte S-Bahn/U-Bahn mit den Fahrradabstellanlagen. Da ist der Verband mit der Bündelung von entsprechenden Anträgen der Kommunen im Moment unglaublich erfolgreich; da wird eine ganze Menge gemacht. Vorgestern ist die Fahrradstation in Steinbach eingeweiht worden; heute ist das in der Presse. Das finde ich sehr gut. Das sind konkrete Projekte.

Bei dem, was Sie da aufzeigen, habe ich meine Zweifel, dass es am Ende über den Papierstatus hinauskommt. Man kann sich natürlich überall vernetzend einklinken, man kann Kaffeekränzchen gründen usw. Ich fände es wichtiger, dass Sie diese konkreten Sachen beibehalten. Es ist auch nicht alles Gold, was glänzt. Der Regionalverband hat extra einen Schienenplaner eingestellt, der sich für die Schiene einsetzen soll. Wenn Sie sich aber das Ergebnis der Arbeit dieses Schienenplaners anschauen – „Schienenmanager“ heißt der, glaube ich –, stellen Sie fest, dass es doch überschaubar ist. So drücke ich es bei dem großen Wohlwollen aus, das ich dem Verband gegenüber habe.

Deswegen ist für mich nicht wichtig, was auf all diesen Seiten steht, sondern für mich ist wichtig, was an konkreter Vernetzung und an konkreten Projekten dabei herauskommt. Die ganze Chose wird nämlich von den Kommunen bezahlt. Daher ist es wichtig, dass es auch ein bisschen effizient ist und dass sich jetzt nicht alle Stellen um das Thema Verkehr kümmern. Es kümmern sich nämlich die europäische Ebene darum, der Bund neuerdings, das Land, der Regionalverband und – Katy Walther weiß das – die Regionalversammlung. Wir haben gerade in der letzten Woche über Logistikzentren gesprochen. Das ist ein bisschen viel. Dann haben wir die Kreise, die auch noch Konzepte entwickeln, und unten hängt dann die Kommune dran. Zurückhaltung fände ich da besser, und ich fände es besser, wenn wir uns auf die konkreten Punkte fokussierten, bei denen wir erfolgreich sind, und versuchten, sie gemeinsam weiter auszubauen.

Da würde mich – weil die Frage schon einmal gekommen ist – interessieren: Was soll am Ende herauskommen? – Ich glaube nicht, dass Sie im Regionalverband Wirtschaftsverkehre steuern können. Da übernehmen wir uns ein bisschen. Wie gesagt, wir schaffen es kaum, Logistikzentren zu steuern, und da haben wir eine Planungskompetenz. Wir schaffen es kaum, die Ansiedlung von Rechenzentren zu steuern – obwohl wir auch da eine Kompetenz haben. Wie sollen wir es dann beim Wirtschaftsverkehr schaffen?

SV Prof. **Dr. Barbara Lenz:** Frau Bohner-Degrell, danke für den Vortrag. – Meine Fragen haben sich eigentlich weitestgehend erledigt. Trotzdem möchte ich, anknüpfend an das, was Herr Naas gesagt hat, noch eines loswerden: Ich glaube, Sie haben einfach unglaublich hoch gesteckte Ziele. Es sei erlaubt, daran zu zweifeln, dass ein Regionalverband das alles so hinbekommt. Nichtsdestotrotz finde ich es wichtig, dass Sie die regionalen Akteure miteinander vernetzen, sie

zusammenbringen und ins Gespräch bringen. Ich wehre mich ein bisschen dagegen, das „Kaffeekränzchen“ zu nennen oder einen vergleichbaren Begriff zu verwenden. Dass sie miteinander reden und voneinander wissen, hat eine ganz eigene Qualität, und das ist wirklich etwas, was ein Regionalverband auch leisten kann.

Ich erinnere an die Siebziger- und Achtzigerjahre: Da gab es nicht nur andere Musik, sondern da wurde auch der runde Tisch erfunden, der in vielen Regionen die Dinge wirklich vorangebracht hat. Ich glaube, wenn Sie sich noch einmal überlegten, welche Ziele Sie tatsächlich erreichen können und was Sie möglicherweise anderen überlassen sollten bzw. wo man die Politik in die Bütt schicken müsste, würden Sie sich selbst, aber auch der Region einen Gefallen tun. Sie erlauben mir diese Empfehlung.

Frau Dipl.-Ing. **Degrell**: Ich möchte einen oder zwei Sätze dazu sagen. Fakt ist, in der Wirtschaft ruft man nach einer regionalen Steuerung. Fragen Sie die hessische IHK. Die schreiben in ihrem Papier, dass sie bei diesem Thema die regionale Ebene brauchen.

Zu den konkreten Projekten: Wir brauchen natürlich auch einen Prozess, um zu entscheiden, welche Projekte wir umsetzen wollen. Das Spektrum ist so breit, und wir müssen irgendwo anfangen. Bisher gibt es auf der regionalen Ebene nichts, und ich bin sicher, hinterher wird es mehr geben als vorher. Es ist ein Versuch. Bisher klafft hier eine Lücke. Wir haben uns im Regionalverband einfach entschieden, in diese Lücke hineinzugehen. Mir ist klar, dass das hoch gesteckte Ziele sind, aber klein-klein zu denken wird uns beim Wirtschaftsverkehr nicht weiterbringen. Die Prioritätensetzung und das effektive Vorgehen bestehen genau darin, dass wir uns mit den Akteuren, die diesen Wirtschaftsverkehr tragen, auf die wichtigsten Maßnahmen einigen. Wir werden sehen. Laden Sie uns in einem Jahr wieder ein. Ich werde Ihnen die Ergebnisse vorstellen, und dann können wir uns weiter darüber unterhalten.

Abschließend möchte ich sagen: Das, was wir machen, besteht im Moment darin, einen Konsolidierungsprozess herbeizuführen – was wollen wir für die Region? – und dafür letztendlich eine hohe Tragfähigkeit zu schaffen. Mehr ist es an der Stelle nicht. Dann kann es um die konkrete Umsetzung gehen.

Abg. **Gernot Grumbach**: Kurze Vorbemerkung: Lassen Sie sich nicht entmutigen. Juristen haben das Problem, dass sie in Zuständigkeiten denken; Zuständigkeiten sind aber vielleicht nicht immer handlungsentscheidend.

Ich habe eine Frage, die ich heute mehrfach stellen will – Sie können Sie vermutlich noch nicht ganz beantworten –: Gibt es schon eine Idee für die Grundstruktur? – Es gibt zwei Möglichkeiten. Möglichkeit Nummer eins ist, dass eine reine Koordination der Logistiker geschaffen wird. Möglichkeit Nummer zwei ist, dass es pro Kommune einen Dienstleister für alle gibt. Daraus ergeben sich sozusagen die Untermöglichkeiten: Er ist entweder öffentlich oder privat.

Frau Dipl.-Ing. **Degrell**: Tut mir leid. Das ist wieder eine inhaltliche Frage.

Stellv. Vorsitzende: Mir liegen keine weiteren Fragen vor. Frau Bohner-Degrell, ich darf mich ganz herzlich bei Ihnen bedanken und wünsche Ihnen weiterhin Erfolg bei der Umsetzung der Maßnahmen; denn ich denke, es ist tatsächlich eine sehr wichtige Aufgabe, dass wir da weiterkommen.

Eine letzte Bemerkung kann ich mir als Bad Homburgerin nicht verkneifen: Dass ein Schienenbeauftragter beim Regionalverband nicht merkt, dass in Bad Homburg die Gleisbauarbeiten bei der U-Bahn und der S-Bahn zur gleichen Zeit erfolgen und wir somit von der Öffentlichkeit abgeschnitten werden, tut uns weh. Aber darüber diskutieren wir vielleicht bilateral in der Pause.

Nächster Redner ist Herr Dr. Julius Menge. Herr Dr. Menge ist Mitglied der Berliner Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz. Er wird uns einen Vortrag zu dem Thema „Umsetzung neuer Organisationsmodelle für innerstädtische Logistik (Großstädte), Territorialvergaben“ halten.

Herr **Dr. Menge**: Frau Vorsitzende, sehr geehrte Damen und Herren! Danke für die Gelegenheit, hier vorzutragen. Ich hoffe, Sie sehen es mir nach, dass ich mich nicht von Berlin aus auf den Weg gemacht habe. Ich glaube, in Zeiten, in denen wir alle auf das Klima und auf Effizienz schauen sollten, ist es für Sie nachvollziehbar, dass dies der effizientere Weg für mich ist, an der Diskussion teilzunehmen. Sie werden auf der letzten Folie der Präsentation die Kontaktdaten finden. Fühlen Sie sich also, wenn wir in der Diskussion nicht alle Fragen klären können, dort Kontakt aufzunehmen. Ich stehe sehr gern für Fragen zur Verfügung; denn das Thema, um das es geht – das hat nicht zuletzt der Vortrag von Frau Bohner-Degrell klargemacht –, ist eines, worüber diskutiert werden muss und an dem man gemeinsam arbeiten muss, um eine Lösung zu finden.

In Berlin sind wir in der glücklichen Lage, dass wir uns wirklich schon seit Dekaden mit dem Thema Wirtschaftsverkehr auseinandersetzen. Die Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbrauch- und Klimaschutz, bei der ich angestellt bin, ist quasi das Landesverkehrsministerium und gleichzeitig die zuständige Abteilung Verkehr innerhalb der Stadtverwaltung. Innerhalb der Abteilung Verkehr gibt es eine Gruppe, die ich leite und die sich mit dem Thema Wirtschaftsverkehr auseinandersetzt. Wir sind in der glücklichen Position, dass wir, mich eingeschlossen, mittlerweile drei Personen haben, die sich ausschließlich mit dem Thema „Strategische Planung des Wirtschaftsverkehrs“ befassen. Das ist nicht bloß, weil sich das Land gern mit dem Thema beschäftigt, sondern weil es ein Thema ist, das Aufmerksamkeit verdient und bei dem man personelle Ressourcen braucht, um voranzukommen. Ich denke, das ist auch in der Diskussion, die Sie gerade live vor Ort geführt haben, deutlich geworden.

An mich ist, wie gesagt, der Wunsch herangetragen worden, aus unserer Perspektive Antworten auf die Fragestellung zu geben, welche neuen Organisationsmodelle gerade für die innerstädtische Logistik denkbar sind. Dazu gehört gerade auch das Thema Territorialvergaben. Ich sage ganz klar, ich schildere das aus der Berliner Perspektive. Es ist immer sehr lustig, wenn ich an Veranstaltungen in anderen Ländern teilnehme und es dort heißt: Wir tragen unsere Wünsche nach Berlin. – Dann denke ich mir, dass das für mich zwar spannend ist, ich aber auch nicht weiß, was ich mit hessischen Wünschen genau anfangen soll. Sie reden von der Bundesregierung. Wenn ich von der Berliner Perspektive spreche, rede ich für das Land und die Stadt Berlin. Ich spreche also über das Themenfeld, für das wir die Zuständigkeit besitzen.

Präsentation Dr. Menge siehe Anlage – Folie: „Straßenbild“

Sie alle sind Experten bzw. Sie sind im Laufe der Arbeit der Enquetekommission dazu geworden. Das Thema „Wirtschaftsverkehr in unseren Städten“ ist wirklich ein buntes und vielfältiges. Wenn wir über innerstädtische Logistik und innerstädtischen Wirtschaftsverkehr sprechen, haben wir ganz viele Sachen vor Augen, aber egal wie komplex das Bild vielleicht schon ist, die Realität ist immer noch deutlich komplexer. Das betrifft allein schon die Fahrzeuge, die wir auf den Straßen sehen: vom Lastenrad, mit dem Lebensmittel geliefert oder Pakete zugestellt werden, bis zum Lkw.

Die Fragestellung ist: Wie kommen die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Paketdienste zu uns? Wie kommen die Handwerkerinnen und Handwerker in unsere Haushalte? Wie wird die Post zugestellt? Wo und wie werden Umzüge gemacht? Wie werden die Supermärkte und der Lebensmitteleinzelhandel versorgt? – Aber es ist ganz wichtig, dass wir in diesen Diskussionen nicht nur an das Thema Versorgung denken, sondern ganz klar auch das Thema Entsorgung im Blick haben; denn gerade das spielt in den urbanen Verkehren eine entscheidende Rolle.

Die letzte Meile – das ist so ziemlich der Kern der Diskussion, in der wir uns hier befinden – ist ein Wachstumsmarkt, wie wir feststellen, wenn wir uns die Entwicklung in den letzten Jahrzehnten anschauen, was die Anzahl der gefahrenen Kilometer, die Anzahl der eingesetzten Fahrzeuge, die Anzahl der Unternehmen, die dort tätig sind, und die Varianz der unterschiedlichen Geschäftsmodelle betrifft. All das wächst und nimmt zu, und das erhöht noch einmal die Komplexität – gerade vor dem Hintergrund der Digitalisierung, die uns hier ganz neue Optionen eröffnet.

Das, was wir jetzt schon sehen können und was wir insbesondere in der Zeit der Corona-Pandemie erleben konnten, war ein Wachstum bei der Zustellung von Produkten, die online bestellt wurden. Ganz wichtig ist an der Stelle – das muss man immer sagen –: Eine Zunahme der Zahl der Bestellungen, beispielsweise im Internet über den E-Commerce, heißt nicht, dass auch der Verkehr 1 : 1 zunimmt. Es gibt natürlich klare Wachstumszusammenhänge. Da geht es oft um die Frage: Was sind das eigentlich für Produkte, und mit welcher zeitlichen Frist müssen die kommen?

Gerade bei den großen Unternehmen, beispielsweise bei den Paketzustellern, gibt es noch Effizienzpotenziale, die zum Teil auch genutzt werden. Für die ist es die letzte Möglichkeit, ein neues Fahrzeug auf die Straße zu bringen, wobei da auch ein Argument eine Rolle spielt, das Frau

Bohner-Degrell schon gebracht hat: Wir haben in Deutschland einen extremen Fachkräftemangel, insbesondere beim Fahrpersonal. Insofern ist das erst einmal unabhängig davon, mit welchem Verkehrsmodus wir uns bewegen. In allen Bereichen haben wir beim Fahrpersonal eine extreme Überalterung, egal ob auf der Schiene, auf dem Binnenschiff oder auf der Straße. Wir haben eine extreme Herausforderung, qualifiziertes Personal zu finden, um überhaupt Produkte zustellen oder die Entsorgung vornehmen zu können.

Folie: „Eine Zahl verdeutlicht die Aufgabe!“

Wir haben aber eine ganze Reihe von Aufgaben, mit denen wir uns beschäftigen müssen. Das ist die Zahl, die Sie auf dieser Folie sehen: 5,6 Millionen t CO₂ und damit 31 % der gesamten CO₂-Emissionen im Land Berlin entfielen im Jahr 2019 auf den Verkehrssektor. Der Verkehrssektor ist der einzige Sektor, in dem es uns seit dem Basisjahr 1990 nicht gelungen ist, Reduzierungen herbeizuführen, sondern wir haben, im Gegenteil, einen stetigen Anstieg der CO₂-Emissionen zu verzeichnen. Sie wissen, die Städte in Deutschland – gerade die Metropolen – wachsen. Die extreme Herausforderung resultiert insbesondere daraus, dass die Emissionen stärker steigen, als es, was den Pro-Kopf-Verbrauch betrifft, angemessen wäre. Das heißt, es wird nicht nur aufgrund des Wachstums der Städte mehr CO₂ emittiert, sondern wir haben insgesamt einen höheren CO₂-Ausstoß pro Kopf. Das unterstreicht, dass wir es nicht nur mit einer lokalen Herausforderung zu tun haben, wie wir es schon vernommen haben, sondern dass wir uns in unseren Städten auch globalen Herausforderungen zu stellen haben und hier wirklich zum Handeln aufgefordert sind.

Folie: „Warum wollen wir Wirtschaftsverkehr im urbanen Raum gestalten/steuern?“

Warum wollen wir den urbanen Wirtschaftsverkehr gestalten und steuern? – Sie haben es im vorangegangenen Vortrag schon gehört: Wir haben eine ganze Reihe von Parametern. Jetzt kann man die spannende Frage stellen: In welche Richtung optimiert man eigentlich bei einem solchen Plan? – Ich glaube, es wäre zu kurz gedacht, sich lediglich ein Argument herauszugreifen; denn das ist die Realität: Wir haben auf dem Feld des Wirtschaftsverkehrs einfach ganz viele unterschiedliche Betroffenheiten, wie wir feststellen, wenn wir uns allein das Thema Emissionen anschauen.

Wir haben die globalen Herausforderungen der Treibhausgasemissionen, und wir haben die NO_x-Emissionen, die insbesondere aus dem Verkehr mit Dieselfahrzeugen – überproportional durch die schwereren Fahrzeuge mit Dieselantrieb – resultieren. Das sind Fahrzeuge, die beispielsweise in der Versorgung der innerstädtischen Lebensmitteleinzelhändler eingesetzt werden – im Baugewerbe werden sie sogar massiv eingesetzt – und für die es heutzutage an vielen Stellen noch gar keine technische Alternative gibt. Da finden Entwicklungen statt, indem man z. B. Fahrzeuge in Kleinserien produziert, aber das sind noch Entwicklungen. Wir haben das Thema Feinstäube, und wir haben das Thema Lärm. Da sind wir aufgefordert – wir haben zum Teil klare rechtliche Verpflichtungen –, handelnd einzugreifen, damit Grenzwerte eingehalten werden können.

Daneben haben wir aber noch eine andere Herausforderung: den Flächenbedarf. Da geht es um eine Steigerung der Zahl der Bewohnerinnen und Bewohner, die, beispielsweise in ausgewiesenen Neubauquartieren lebend, auch alle versorgt werden wollen. Hier spielt nicht nur die Versorgung, sondern immer auch die Entsorgung eine Rolle. Das sind Themen, bei denen wir direkt über den Flächenbedarf reden. Wir haben heute in der Logistik – im Wirtschaftsverkehr – ganz klare Randbewegungen. „Randbewegungen der Logistik“ heißt immer, dass wir mehr und längere Wege in die Stadt hinein haben. Das sind gegenläufige Tendenzen, die die Herausforderungen der Zukunft noch verstärken werden. Das sind Herausforderungen, denen wir uns in den Städten stellen müssen. Damit ist die Fragestellung verbunden, wie wir das, was wir an Infrastruktur haben – was sich zum Teil in einer intensiven Umgestaltung befindet; für Berlin kann ich das explizit sagen, Radverkehrsinfrastruktur ist da das Thema –, deutlich effizienter nutzen.

Zum Thema Verkehrssicherheit – ich glaube, das ist uns allen klar –: Berlin hat mit dem Berliner Mobilitätsgesetz sogar ein gesetzliches Ziel formuliert, die Vision Zero zu erreichen. Das ist leider noch ein Ziel. Aber ich glaube, es ist klar, dass wir auch daran intensiv arbeiten müssen. Wirtschaftsverkehr und die schwächsten Verkehrsteilnehmenden sind leider Themen, das auch medial immer wieder zu großen Reflexionen führt, gerade weil Unfälle, an denen große und schwere Fahrzeuge und die schwächsten Verkehrsteilnehmenden beteiligt sind, oft verheerende Folgen haben.

Wir haben als Gesellschaft die Aufgabe, Infrastruktur zu reduzieren. Wir müssen unsere Reaktionsfähigkeit und unsere Resilienz erhöhen. Ich glaube, aktuell gibt es ein ganz klares Beispiel, warum man das tun sollte. Aber natürlich müssen wir auch sagen: Wenn der Wirtschaftsverkehr effizienter wird, erhöhen wir die Lebensqualität und die Leistungsfähigkeit sowohl für die Bewohnerinnen und Bewohner als auch für die Wirtschaft. Das sind alles Elemente dessen – das sind nur Stichwörter –, was uns in der strategischen Planung leiten sollte, was anhand unterschiedlicher Kriterien mess- oder bewertbar ist und was man mit unterschiedlichen Maßnahmen angehen muss. Heute sind unterschiedlichste Maßnahmen in der Anwendung und werden zum Teil auch getestet.

Das ist einer der Punkte, an dem ich dem vorangegangenen Vortrag ein bisschen widersprechen möchte. Einmal kam das Argument, wir müssten jetzt nichts mehr entwickeln und testen. Das glaube ich nicht. Wir müssen an vielen Stellen noch ein paar Sachen testen; denn mit vielem, was wir haben, sind wir nur in der Lage, einzelne Parameter zu verändern – im besten Fall positiv zu verändern. Ich glaube, an vielen Stellen brauchen wir da auch ein bisschen Fingerspitzengefühl. Die Wahrheit ist aber – im Englischen wird das „silver bullet“ genannt –; Es gibt nicht eine einzelne Maßnahme, mit der man in der Lage ist, all diese Kriterien effizient zu bedienen und eine signifikante Verbesserung herbeizuführen. Wir werden also immer ein Thema haben, bei dem wir sagen, wir müssen zielgruppenspezifisch, möglicherweise auch verkehrsträger- oder raumspezifisch Maßnahmen entwickeln und zur Umsetzung bringen, um am Ende im Gesamtsystem Verbesserungen herbeizuführen.

Folie: „Umsetzung neuer Organisationsmodelle für innerstädtische Logistik (Großstädte), Territorialvorgaben (1/4)“

Einer der Punkte, bei dem sowohl die Planer als auch die Bewohnerinnen und Bewohner und die Politiker immer wieder aufspringen und sagen: „Muss das sein?“, betrifft gerade die Organisationsmodelle. Das ist bei einfachen und vergleichbaren Themen wie „Ich bekomme ein Paket“ oder „Ich bekomme in meinem Abgeordnetenbüro am Tag drei, vier oder fünf unterschiedliche Pakete“ relativ klar: Warum muss es sein, dass am Tag die Mitarbeiter jedes einzelnen Paketdienstes – all die großen und all die kleinen – parallel ankommen und eigentlich genau das Gleiche machen? – Das ist ein Bild von einer der Berliner Hauptverkehrsstraßen: 50 m und 30 Minuten Zeit. Sie brauchen eigentlich keine Kunststücke zu vollbringen, wenn Sie solche Bilder wiedergeben wollen. Die Frage ist: Mit welchen Organisationsmodellen und mit welchen Zielsetzungen könnte man, wenn man möchte, hier eingreifen und Verbesserungen und Veränderungen herbeiführen? Kommen wirklich Verbesserungen dabei heraus, und wenn ja, aufgrund welches dieser Kriterien?

Folie: „Umsetzung neuer Organisationsmodelle für innerstädtische Logistik (Großstädte), Territorialvorgaben (2/4)“

Das ist genau die Fragestellung, vor der wir standen – vor der auch die Fachwelt, die Politik, die Planung und insbesondere die Unternehmen sehr oft stehen. Es gibt eine spannende Studie des BUND, der sich, inklusive eines Rechtsgutachtens, sehr offen und sehr neutral mit der ganzen Thematik auseinandergesetzt und unterschiedliche Beispiele gezeigt hat, wie man mit diesen sogenannten City-Hubs, also am Rande der Innenstadt gelegenen Sammelpunkten, agieren könnte, um den Bewohnerinnen und Bewohnern direkt etwas zuzustellen und gleichzeitig, beispielsweise unter Nutzung solcher Mikro-Depots, unterschiedliche Verteilmechanismen zu etablieren. Große Einzelhändler oder große Empfänger könnte man immer noch direkt beliefern.

Das sind die Vorstellungen, die man vor Augen hat. Es gibt bundesweit auch ein paar gute Beispiele, wie so etwas funktionieren kann. Das sind aber alles Versuche, das sind Einzelelemente, und vor allem sind es keine rechtlich vorgegebenen Lösungen, sondern Lösungen, die zum Teil im Rahmen von Projekten etabliert wurden, um zu zeigen, was geht, und auch um zu testen: Steht eigentlich ein Business Case dahinter? Kann man mit einer solchen Lösung wirklich etwas verbessern?

Folie: „Umsetzung neuer Organisationsmodelle für innerstädtische Logistik (Großstädte), Territorialvorgaben (3/4)“

Diese Frage haben wir uns auch gestellt. Wir haben ein Rechtsgutachten in Auftrag gegeben und geschaut: Können wir als Stadt und als Land verpflichtende Lösungen für einen – das hatten wir gerade in der letzten Frage – Gebietslogistiker einführen? – Der BUND hat sich in seiner Untersuchung mit einer ähnlichen Fragestellung befasst; ich habe hier den Link aufgeführt. Das war eine größere Untersuchung, bei der es um den Lieferverkehr allgemein ging. Sie hat sich damit auseinandergesetzt, was da eigentlich funktionieren könnte. Es gibt also Beispiele, bei denen man sich diesem ganzen Thema juristisch widmet.

Folie: „Vor dem Steuern: Sehen und Verstehen“

Ich glaube aber, zuerst muss man – und das ist ein ganz wichtiger Schritt, um vom gefühlten Wissen zu einer rationalen Lösungsfindung zu kommen – sich fragen: Über was reden wir eigentlich? – Überlegen Sie sich einmal, wie man in politischen oder planerischen Diskussionen agiert. Bei dem Thema Paket findet man immer ganz schnell, dass das eine der großen Herausforderungen ist. Schauen wir uns einmal eine der wenigen verfügbaren Untersuchungen an: Hier hat man eine Stichtagserhebung in der Düsseldorfer Innenstadt gemacht und geschaut: Wer fährt eigentlich vormittags in die Innenstadt? Was sind das für Gewerke? Wer kommt da vorbei? – Die Paketdienste machten in dieser Stichprobe sage und schreibe 6 % aus. Die Fragestellung ist also: Was wollen wir eigentlich optimieren? An welcher Stelle ist die Last? Ist dies das alleinige Thema? Muss man das Thema größer fassen?

Gut finde ich an dieser Abbildung, dass man ein gewisses Gefühl dafür bekommt, wer in unsere Städte fährt. Ich weiß, in Frankfurt ist man intensiv dabei, entsprechende Werte zu erheben. Das sind großartige Beispiele; denn eine amtliche Statistik gibt es gar nicht dazu. Ich denke, wir brauchen an ein paar Stellen wirklich noch Wissen, und dieses Wissen wird hierdurch ganz gut erworben. Es zeigt sich, dass beispielsweise die klassische Versorgung des Handels – die über Speditionen erfolgt – mit 27 % einen deutlich größeren Anteil hat. Auch das Handwerk und die städtischen Fahrzeuge haben einen viel größeren Anteil als die Paketdienste.

Nichtsdestotrotz haben wir versucht, uns im Rahmen dieses Rechtsgutachtens mit der Frage auseinanderzusetzen, insbesondere weil es in anderen Bereichen – ich denke an den Rohrleitungsverkehr – entsprechende Regelungen durchaus schon gibt. Da brauchen Sie für einen einzelnen Haushalt in einem Mehrfamilienhaus auch nicht sämtliche Versorger abzuklappern, um zu klären, wer in welcher Einzelwohnung welches Wasserrohr legt. Es gibt Bereiche, in denen sozusagen eine Art Monopolisierung eingezogen und gesteuert wird.

Folie: „Umsetzung neuer Organisationsmodelle für innerstädtische Logistik (Großstädte), Territorialvergaben (4/4)“

Klar ist: Wenn man so etwas macht, gibt es eine ganze Reihe von rechtlichen Grundlagen, die erst einmal anzufassen sind oder für die eine Klärung herbeizuführen ist. Die Herausforderung ist, dass an der Stelle ein großes Maß an Regelungskompetenz und Regelungsverantwortung über das Grundgesetz dem Bund zugeschrieben wird, gerade beim Postgesetz. Klar ist: Wenn man an der Stelle Lösungen fände, die den Paketbereich umfassten, müsste man die Bundesnetzagentur als zuständige Bundesbehörde überhaupt erst einmal in die Pflicht nehmen, um am Ende die Umsetzung der Maßnahmen zu überprüfen. Das ist eine große Herausforderung. Die Frage, inwieweit hier ein Land allein oder sogar eine Stadt allein zu Lösungen kommen könnte, ist noch nicht abschließend beantwortet. Es ist aber klar, dass das relativ schwierig ist.

Schwierig ist es schon, rechtskonform und rechtssicher zu klären: Was wollen wir eigentlich in einen solchen Regelungskontext gießen? – Das gilt insbesondere für die Frage: Was ist eigentlich ein Paket? Wie kann man ein Paket beispielsweise von Apothekenlieferungen abgrenzen? Wie

kann man es von Lebensmittellieferungen abgrenzen? Was passiert, wenn beispielsweise Amazon Privatpersonen zur Abfederung von Spitzen einstellt, um dann gewerblich Pakete zuzustellen? Wie bekommt man so etwas rechtlich sauber geregelt? – Ich kann Ihnen sagen, das ist schwierig. Es wird insbesondere deshalb schwierig, weil man damit konfrontiert ist, dass man es wettbewerbskonform regeln kann, aber auch das Postgesetz und das Gleichbehandlungsgesetz nach dem Grundgesetz hat. Da muss man sehr genau hinschauen. Allein über das Straßenrecht und das Straßenverkehrsrecht Lösungen zu finden ist relativ komplex und schwierig. Es könnte Lösungen geben. In Hamburg hat man versucht, über die Teileinziehung von Straßenraum Lösungen zu finden. So etwas in einer komplex funktionierenden Innenstadt, beispielsweise in Frankfurt oder auch in Berlin, hinzubekommen, ist nicht leicht.

Wenn man sich fragt – so wurde es auch in der letzten Frage formuliert –: „In welcher Form würde man das wollen? Müsste es ein Öffentlicher sein, der das Erbringen von Leistungen übernimmt?“, hat man es nicht nur damit zu tun, wie man es regeln kann, sondern auch damit, wer es macht. Dann ist man erst einmal daran gebunden, zu definieren, ob man etwas als White Label will und welche Rolle eine Kommune einnehmen soll. Das sind alles Fragen, die Sie an der Stelle zu klären hätten. Dazu gehört auch die Frage, welche Kompetenz welcher Spieler hat. Diese Fragen sind nicht ganz leicht zu beantworten.

Wichtig ist mir aber noch, deutlich zu machen: Solange wir physische Güter konsumieren und physische Güter in unseren Städten ganz klar zur Lebensqualität und Versorgungssicherheit beitragen, muss klar sein, dass wir über neue Organisationsformen nicht weniger oder mehr Sendungen haben. Es wäre lediglich eine Veränderung der Prozesse; es wäre gegebenenfalls auch eine Veränderung der Verkehrsmittel oder der verkehrlichen Konzepte, die dahinterstehen. Man muss sich sehr genau überlegen, im Hinblick auf welches Kriterium man optimiert. Ganz klar ist: Die großen national und international tätigen Logistiker optimieren ganz hart für sich; denn die Marge in dem Bereich ist einfach extrem begrenzt. Sie müssten also schon von sich aus eine deutlich höhere Effizienz an den Tag legen; die operativ herbeizuführen ist wirklich ganz schwierig, insbesondere wenn man gefordert ist, entsprechende Flächen und Logistikimmobilien bereitzustellen, um erst einmal eine Konsolidierung anzubieten.

Das Ergebnis: Man kann, gerade im Kontext von Territorialvergaben, darüber nachdenken, neue Organisationsmodelle einzuziehen. Das ist ein komplexes Spiel. So hat das, ehrlich gesagt, noch keine deutsche Stadt gemacht. Man wird an vielen Orten den Rechtsweg gehen müssen, weil die Unternehmen an der Stelle deutlich klagefreudig sind. Auf der anderen Seite muss man an irgendeiner Stelle einmal diesen Weg gehen, um hier eine rechtssichere Lösung herbeizuführen.

Folie: „Heute schon möglich: Neue Angebote (das Beispiel KoMoDo)“

Was aber klar ist: Wir können von diesem Zwang erst einmal ablassen. Wir können Angebote machen. In Deutschland werden derzeit an vielen Stellen Angebote gemacht. Wir testen beispielsweise Mikro-Depot-Konzepte, so, wie wir das beispielsweise in Berlin mit dem KoMoDo gemacht haben – ohne Zwang, mit der Bereitstellung einer Fläche, womit es uns gelungen ist,

die Unternehmen zu überzeugen und über eine Nutzungsvereinbarung zu binden, diese Infrastruktur zielortnah zu nutzen. Man kann mit einem Transporter oder mit einem kleinen Lkw in dieses Depot fahren. Ab diesem Depot erfolgt die Zustellung der Sendung rein lastenradbasiert, zu Fuß oder, lokal emissionsfrei, mit kleinen E-Fahrzeugen. Das sind Beispiele, wie man Ziele erreichen kann.

Wir haben in einem zehnmonatigen Feldversuch, der hochgradig erfolgreich war, insgesamt 11 t CO₂ eingespart. Die CO₂-Wende für das Land Berlin werden wir mit solchen Maßnahmen aber nicht schaffen. Hermes beispielsweise will jetzt in der Stadt Hamburg die Pakete CO₂-neutral zustellen. Bei dem Unternehmen Hermes reden wir über eine Einsparung von ungefähr 1.200 t CO₂ pro Jahr. Das ist ein wichtiger Beitrag, ein gutes Zeichen, aber die Rettung ist das noch nicht. Da sind wir zu noch mehr Maßnahmen aufgefordert. Wie Sie sehen, sind wir im Land Berlin momentan auf den verschiedensten Ebenen dabei, dieses Mehr zu definieren.

Wir brauchen auch – das ist das Wichtige; das kam im vorangegangenen Beitrag schon heraus – ganz unterschiedliche Handlungs- und Einsatzfelder, auf denen wir uns möglichst parallel bewegen und naturgemäß ein gewisses Maß an Prioritätensetzung vornehmen müssen. Unsere Prioritäten sind derzeit: Wir versuchen, sehr präzise Folgendes herauszuarbeiten: Was bringen Mikro-Depots eigentlich? Auf welcher Ebene tragen sie für welchen Indikator in welchem Maß etwas bei? Wo haben wir im Land Berlin entsprechende Standortpotenziale, um das Ausrollen solcher Mikro-Depot-Konzepte in der Stadt und im Land Berlin zu verstärken? – Das ist wahrlich keine reine Innenstadt-Diskussion. Es ist mir wichtig, das zu betonen. Die Innenstadt Berlins erstreckt sich auf einer Fläche von 88 km²: das Innere des S-Bahn-Rings. Aber wir haben auch außerhalb dieses Areals ganz viele verdichtete Wohnquartiere, in denen eine solche Mikro-Depot-Lösung sinnvoll sein könnte.

Folie: „Ladezonen“

Thema Ladezonen: Ich glaube, es ist uns allen bewusst, dass wir an der Stelle agieren müssen. Es geht aber auch um die Fragestellung: Was haben wir an Infrastruktur, und wie nutzen wir sie? – Wenn wir über neue Konzepte für Innenstädte nachdenken, sind wir auch gefordert, über neue Zeiten nachzudenken: Müssen alle Lieferungen an Supermärkte noch nach der Einzelgenehmigung bis 18 Uhr abgeschlossen sein, wenn der Supermarkt bis 22 Uhr geöffnet ist? – Das ist eine Diskussion, die wir führen müssen. Im Land Berlin sind wir ganz aktiv dabei. In Frankfurt beispielsweise gibt es Tests mit der Straßenbahn. Wir führen momentan Machbarkeitsstudien zu der Frage durch, wie sich der ÖPNV nutzen lässt. Auch das sind neue Konzepte und Ansätze; in Berlin gehört das Thema S-Bahn-Verbund dazu.

Wir schauen aber auch auf die in Berlin reichlich verfügbaren Wasserstraßen. Da kann man zum Teil automatisierte oder autonome Schiffsgefäße in ganz anderen Größen verwenden, als wir sie bisher im Einsatz hatten. Ich glaube, das Wichtige ist, dass wir heutzutage nicht mehr auf einen Verkehrsträger oder ein Verkehrsmittel setzen, sondern das diversifizieren.

Auch wir sind den Weg gegangen, den Frau Bohner-Degrell dargestellt hat. Auch wir in Berlin haben uns ein Wirtschaftsverkehrskonzept gegeben. Es gab schon ein paar Vorgänger. Das

neue, aktualisierte Wirtschaftsverkehrskonzept finden Sie auch im Netz. Das war bei uns ein Element mit einem extrem intensiven Beteiligungsverfahren, in dem wir ganz viele Maßnahmen aufgelistet haben. Wie gesagt, die Präsentationen werden Sie erhalten.

Lassen Sie mich eine persönliche Einschätzung dazu geben: Ich glaube, das Wichtigste ist ein klares, gemeinsames Verständnis. Es wird keine schnelle und vor allen Dingen auch keine einfache Lösung geben. Aber ein reines „Wir lassen das jetzt so laufen“ können wir uns auch nicht erlauben. Ein Unternehmen optimiert immer einzelbetrieblich oder einzelunternehmerisch. Wir sind gefordert, für Stadt und Gesellschaft zu optimieren. Deswegen sind solche strategischen Pläne, wie sie hier vorgestellt wurden, wichtig, und man befasst sich intensiv mit ihnen. Die Städte müssen als Treiber agieren. Wie gesagt, ein Unternehmen schaut auf sich selbst; das ist die unternehmerische Aufgabe. Wir müssen eben schauen, wie wir für die Städte optimieren können.

Wir brauchen dabei Engagement und Umsetzung – inklusive einer Lernkultur. Das möchte ich an der Stelle noch einmal betonen: Wenn man Sachen testet und noch keine Beispiele hat, ist es extrem schwierig, genau zu wissen, welche Wirkung es haben wird. Da müssen wir miteinander lernen, und wir müssen uns auch das Lernen ermöglichen. Das ist auch wichtig, wenn sich der Rechnungshof am Ende anschaut, wie Sie die Wirtschaftlichkeit im Vorfeld betrachtet haben. Das sind Sachen, die einem in der Verwaltung sonst auf die Füße fallen.

Ich glaube, das kam vorhin schon einmal, und nach meiner persönlichen Einschätzung ist das auch einer der wichtigsten Punkte: Sie brauchen, um sich mit dem Thema auseinanderzusetzen, eine starke und leistungsfähige Verwaltung. Das ist anders als beim ÖPNV, bei dem Sie über Verkehrsverträge ganz viel klar regeln können. An der Stelle müssen Sie reden. Sie müssen in Kontakt bleiben. Darauf bezog sich auch der Hinweis von Frau Lenz im Zusammenhang mit den runden Tischen. Miteinander im Austausch zu sein kostet zwar einerseits Ressourcen, bringt aber andererseits eine Stadt und eine Region essenziell nach vorne. Das kann ich nach jahre- und jahrzehntelanger Tätigkeit im Land Berlin ganz klar so unterstreichen. Dafür brauchen Sie die richtigen Menschen an der richtigen Stelle, und dafür brauchen Sie die Kapazitäten in Politik und Verwaltung. Ich würde mich freuen, wenn Sie sich die nähmen.

Stellv. Vorsitzende: Von unserer Seite vielen Dank. – Als Erster hat sich der Kollege Grumbach zu Wort gemeldet.

Abg. **Gernot Grumbach:** Vielen Dank für den Vortrag. – Völlig unerwartet die Wiederholung der Frage von vorhin: Wenn Sie sich eine optimale Struktur aussuchen könnten, würden Sie auf eine Koordination von Dienstleistern gehen – KoMoDo ist ja eine Koordination verschiedener Dienstleister –, oder würden Sie eher sagen: „Wir brauchen für die ganze Stadt oder für Teilregionen einen Dienstleister, der das Gesamtmanagement übernimmt“? Die spannende Frage, die sich daraus ergibt, ist: Soll das ein öffentlicher oder ein privater Dienstleister sein? Bei einem öffentlichen Dienstleister: Wie wird es finanziert?

Herr **Dr. Menge**: Ich glaube, man kann die Macht des Faktischen es in der Praxis ganz klar spiegeln: Es wird momentan keinen einzelnen Dienstleister geben, der so etwas in einer Stadt bzw. einem Land wie Berlin – ich kann das nur aus der Berliner Perspektive sagen – übernehmen könnte. 3,6 Millionen Einwohnerinnen und Einwohner, 19 Millionen Übernachtungen im Hotelgewerbe: Es gibt momentan niemanden, der über das entsprechende Personal und die Fahrzeuge verfügt – abgesehen davon, dass Sie sowieso erst einmal definieren müssen, was Sie wollen. Ich glaube, wir sind zurzeit noch ein Stück weit davon entfernt, Städte einem Gebietsspediteur oder einem Gebietslogistiker zuzuordnen. Ich denke auch nicht, dass wir in allen Städten dieselben Herausforderungen haben. Sie müssen das aber über die Herausforderungen rechtfertigen.

Es gibt selbstverständlich räumliche Einheiten, in denen wir den entsprechenden Druck und eigentlich auch die Handlungsobliegenheit haben. Darauf wird es eher hinauslaufen, egal wie man das dann räumlich schneidet. Das hätte aber den Vorteil, dass Sie unterschiedliche städtische Regionen in Verfahren geben und dann jeweils für die einzelnen Gebiete entsprechende Prozesse durchführen könnten. Dann hätten Sie eine gewisse Spreizung und könnten trotzdem den Wettbewerb im Markt erhalten. Das wäre der Weg, den ich an der Stelle klar bevorzugen würde.

Ob das eine Stadt selbst machen sollte: Auch da kann ich nur für Berlin sprechen. Ich glaube, einer Stadt obliegt es insbesondere, zu fragen: Wie können wir Flächen bereitstellen, und wie können wir eine Anbieterneutralität bei der Flächennutzung erreichen? – Das war der Kern des Auftrags bei KoMoDo. Wir haben mit unserem städtischen Logistikunternehmen, der BEHALA – Berliner Hafen- und Lagerhausgesellschaft –, die sich zu 100 % im Eigentum des Landes Berlin befindet, zusammengearbeitet; denn, und das ist eine ganz klare Botschaft, die Paketdienstleister gehen nicht mit in eine Immobilie, die einem anderen Paketdienstleister gehört. Das ist ganz klar. Sie müssen also an der Stelle Strukturen schaffen, die das Neutralitätsgebot nach außen transportieren.

Ob eine Stadt das am Ende operativ umsetzen wollte: Dazu müsste man mehr wissen, auch zur Leistungsfähigkeit. Ich glaube nicht, dass das zielführend wäre. Dafür hat der Markt die passenden Angebote. Wir haben gesagt, im Rahmen der Vergabe lassen sich hierfür die entsprechenden Kriterien bilden. Ich würde es – das ist meine jetzige Einschätzung – über das Vergabeverfahren in den Markt geben. Man könnte dann sicherstellen, dass der Betreffende nach außen hin nicht in seiner eigenen Farbe unterwegs ist, egal ob das ein typischer Stückgutlogistiker oder ein Paketlogistiker ist. Er könnte beispielsweise auch im Auftrag einer Stadt oder eines Landes unterwegs sein. Diese Option gibt es.

Das wäre auch überlegenswert im Hinblick darauf, dass man irgendwann einmal zum Ende kommt, egal für wie lange Sie einen solchen Vertrag schließen. Was macht man denn, wenn der Vertrag ausläuft? – Dann stellt sich die Frage, in wessen Eigentum sich beispielsweise die Infrastrukturen, die man geschaffen hat, von den Mikro-Depots bis zu den Fahrzeugen. Aber das ist ein Thema, bei dem man wirklich noch lernen muss. Ich glaube, wir sind beim Lernen noch nicht am Ende angekommen.

SV Prof. **Dr. Barbara Lenz:** Ich habe zwei Fragen: Erste Frage. Gibt es denn eine Abschätzung, wie viel weniger Verkehr in dem Moment entstehen würde, in dem eine Stadt dieses Territorialprinzip umsetzt? Gibt es irgendeine Idee, wie viel das ist?

Die zweite Frage zu stellen fällt mir gar nicht leicht. Mein Eindruck ist folgender: Es gibt jetzt den Plan. Man hat eine Idee, wie man das mit der Organisation macht. Dazu braucht man Flächen – vielleicht auch zusätzliche Flächen – usw. Aber was ist in Berlin anders geworden, oder was würde in Berlin anders werden, wenn es gelänge, dieses Integrierte Wirtschaftsverkehrskonzept umzusetzen? – Frau Bohner-Degrell hat auch darauf hingewiesen, dass es einen Konflikt zwischen Wirtschaftsverkehr und privatem Verkehr gibt. An welcher Stelle müsste man jenseits dieses Systems Wirtschaftsverkehr womöglich auch noch anpacken, um das, was als Konzept da ist, umsetzen zu können? Was kann das Land tun? Dies hier ist eine Enquetekommission des Landes Hessen. Was habt ihr gemacht? Was könnte ein anderes Land auch machen?

Herr **Dr. Menge:** Vielen Dank für die spannende Frage. – Zu der Frage nach der Auswirkung auf das Fahrzeugaufkommen, wenn man entsprechende Konzepte umsetzt: Deswegen habe ich vorhin ausgeführt, dass sich, wenn wir solche Territorialvergaben tätigen, am Ende nichts daran ändert, wie viele Güter oder Produkte in ein entsprechendes Quartier hineingehen oder herauskommen. Es ist davon auszugehen, dass sich die Anzahl der Fahrzeuge oder der Fahrten erst einmal nicht signifikant verändern würde, weil die gleiche Menge an Produkten transportiert wird.

Was sich ändern könnte – deswegen überlegen wir uns solche Konzepte und arbeiten sehr intensiv daran –, ist zum einen die Steuerbarkeit: Wann finden die Fahrten statt? – Wir haben eine andere Tourenbildung. Wenn Sie zehn Fahrzeuge haben, die im Zickzack durch ein Quartier fahren, ist es natürlich schöner, wenn es am Ende zwei sind, die Sie linear durch eine Straße fahren lassen können. Da kann man sehr viel mehr über die räumlichen Gegebenheiten lernen. Sie können dann aber auch ganz andere Vorgaben machen, mit welcher Art von Fahrzeugen man dort hineinfährt.

In Frankfurt, in Wiesbaden und in Berlin gibt es diese dicht bebauten Quartiere, bei denen man sich fragt: Muss man unbedingt mit einem Transporter mit einem Verbrennermotor dort hineinfahren und dann in zweiter Reihe stehen? Kann man es nicht, wenn man vorgeschaltete Mikro-Depots hat, mit einer elektrisch betriebenen Sackkarre, mit einem Lastenrad oder mit elektrisch betriebenen Kleinfahrzeugen machen? – Das können Sie im Rahmen solcher Prozesse vorgeben. Dann hätten Sie in Bezug auf Indikatoren wie Lärmwirkung, Verkehrssicherheit, Flächenverbrauch und Flächeneffizienz erstrebenswerte Entwicklungen aus der Perspektive einer Stadt. Daher ist das der Punkt, auf den wir schauen und abzielen. Es wird nicht unbedingt die Anzahl der Fahrzeuge reduziert, aber es können sich dadurch die Fahrzeugtypen ändern, und es kann sich die Fahrleistung innerhalb eines Quartiers ändern. Das sind Parameter, auf die wir durchaus schauen.

Was wird anders, wenn man so etwas wie das IWK umsetzt, und an welcher Stelle muss man noch etwas machen? – Unser Integriertes Wirtschaftsverkehrskonzept – das war auch ein bisschen bei dem vorangegangenen Vortrag der Fall – umfasst eben alles: Wie gehen wir mit dem Schienengüterverkehr um? Wo brauchen wir in der Stadt Flächen, um den Umschlag Straße/Schiene innerstädtisch zu ermöglichen und Distanzen zu reduzieren? Wir haben Themen im Zusammenhang mit der Binnenschifffahrt und mit Großraum- und Schwertransportern auf der Straße. Ein solches Wirtschaftsverkehrskonzept muss ganz viel erfassen.

Ver- und Entsorgung in den inneren Städten: Ich glaube, es ist klar, dass man mit einem solchen Konzept Entwicklungen anstoßen kann. Man kann vor allen Dingen das Reden anstoßen. Man muss den Unternehmen überhaupt erst einmal klarmachen, was wir wollen. Das ist für Sie vielleicht offensichtlich, aber erlauben Sie mir die Ausführungen: Wenn ich mit Unternehmern rede, stelle ich fest, die sind zum Teil ganz froh, wenn vom Land oder von der Stadt einer vorbeikommt und sagt: Uns als Vertreter des Landes – oder der Stadt – ist dieses oder jenes wichtig. – Das wissen die nämlich nicht. Sie haben keine Zeit, um sich intensiver damit auseinanderzusetzen. Für Unternehmen ist das echt handlungsleitend und an der Stelle entscheidungsrelevant und strategierelevant.

Wir müssen auch zeitig kommunizieren, wohin wir in Bezug auf die Infrastruktur und die Veränderung von Infrastruktur steuern wollen. All diese Kommunikation ist im Rahmen eines Wirtschafts- und Verkehrskonzepts möglich – aber eben auch darüber hinaus. Ich glaube, das „darüber hinaus“ ist eine ganz entscheidende Komponente. Um ein Beispiel anzuführen: Über die Infrastrukturnutzung brauchen Sie im Verkehrsgewerbe kaum zu diskutieren; denn jemand, der Lebensmittelmärkte oder Drogeriemärkte versorgt, fährt nicht im Berufsverkehr dorthin – in der Morgenspitze oder in der Nachmittagsspitze –, weil es ihm großen Spaß macht, mit einem 26-t-Lkw zwischen den Autos all der Menschen zu stehen, die gerade zur Arbeit fahren oder von dort kommen, sondern er tut das, weil der Auftraggeber verlangt, dass die Produkte bis zu einem gewissen Zeitpunkt da sind. Daran, dass das zielführend ist, habe ich aus verkehrlicher Sicht meine Zweifel. Ich weiß nicht, ob es beispielsweise für einen Drogeriemarkt ganz furchtbar wäre, wenn er nicht morgens um 8 Uhr seine Produkte bekäme, sondern vielleicht abends um 17 Uhr. Dann könnten sie abends eingeräumt werden, und morgens wäre trotzdem alles fertig.

Um diese Veränderungen herbeizuführen, muss man mit denen sprechen, die im Handel arbeiten. Das machen wir als Vertreter des Landes. Das ist ein klassisches Thema, bei dem man sagt: Um den Verkehr zu verändern, muss man mit anderen Akteuren als allein mit denen des Verkehrsgewerbes reden. Ich glaube, es ist ein wichtiger Lernprozess, hier miteinander zu agieren.

Um noch ein anderes Beispiel zu bringen und ein bisschen vom Paketgewerbe wegzukommen: Ich weiß nicht, wie das im Land Hessen organisiert ist. In Berlin beispielsweise ist es so, dass jeder Haushalt mehrere bunt gefärbte Mülltonnen hat. Es gibt einen kommunalen Entsorger, der den normalen Hausmüll mitnimmt. Aber gerade bei der Papiertonne steht es jedem Bürger und jeder Bürgerin frei, welchen Entsorger er oder sie wählt. Das bedeutet, dass wir in Wohnstraßen bei der Abholung von Papier zum Teil drei, vier oder fünf verschiedene Unternehmen haben, die

die Häuser anfahren, um da Papier einzusammeln. Ob so etwas unbedingt sinnvoll – ist? Betriebswirtschaftlich, im Sinne eines liberalisierten Marktes ist es das auf jeden Fall, aus einerverkehrlichen Perspektive und aus der Perspektive des Umweltschutzes würde ich ein ganz großes Fragezeichen dahinter setzen. Ich glaube, auch das ist ein Thema, über das man sich Gedanken machen kann und sollte. Das ist einer der Diskussionsstränge, die wir im Land aufnehmen.

Dafür brauchen Sie Personal. Dafür brauchen Sie Menschen, die nicht nur erkennen, dass das ein Thema ist, sondern die auch in der Lage sind, mit den Mitarbeitern der Unternehmen in einer geeigneten Sprache zu sprechen. Das können Sie sich wahrscheinlich vorstellen. Wir haben im Land Berlin im Kontext des Wirtschaftsverkehrskonzepts auch die Erfahrung gemacht: Wir brauchen nicht einen Paketlogistiker mit einem Binnenschiffer zusammenzusperrern und die über Herausforderungen und Probleme im Wirtschaftsverkehr reden lassen. Die kommen zwar alle aus dem Wirtschaftsverkehr, aber die leben einfach in unterschiedlichen Welten.

Diese Welten und die unterschiedlichen Themen müssen Sie kennen. Sie müssen die geeigneten Gespräche führen und dann entscheiden, welche Maßnahmen Sie daraus ableiten können, für die Sie auch ein Mandat haben. Das ist entscheidend; denn wir müssen identifizieren, an welcher Stelle wir überhaupt mandatiert sind, zu handeln, und an welcher Stelle es die EU oder der Bund wären. Das heißt nicht, dass man da nichts tun kann, aber die Mechanismen sind andere, und auch die Zeitachsen sind naturgemäß andere. Das war wahrscheinlich das, was Frau Bohner-Degrell meinte, als sie sagte, die Regulierung stehe ihnen an manchen Stellen im Weg. Das würde ich unterschreiben.

Abg. **Dr. Stefan Naas:** Vielen Dank für den wirklich inspirierenden Vortrag. – Ich bin nicht immer einer Meinung, was die Einschätzung angeht. Als Erstes habe ich – auch weil der Kollege Grumbach es schon genannt hatte – an das Stichwort „Post“ gedacht. Wenn man das zu Ende denkt, was Sie gesagt haben, stellt man fest, dass wir das vor 150 Jahren mit Heinrich von Stephan und dem Weltpostverein schon hatten: ein Anbieter, staatlich reguliert, ein sozialer Preis, der noch pauschaliert ist, egal ob etwas an den Nachbarn, auf die Hallig – wohin man mit dem Boot übersetzen muss – oder auf die bayerische Alm zugestellt wird, zu der man zu Fuß hochgehen muss. Das ist ein und derselbe Preis, und das gilt natürlich auch für Paketdienstleistungen.

Das alles war im 19. Jahrhundert da. Schon 1880 gab es nach meiner Erinnerung Liberalisierungstendenzen – die die Reichspost dann alle wieder mühsam eingesammelt hat –, und zwar haben lokale Private versucht, eine Lokalpost zu schaffen. Sie haben dafür Lokalpoststationen eingerichtet. Das hat man ganz schnell wieder eingestampft. Das wäre alles sehr schön gewesen, wenn die Post weiterhin so effizient gewesen wäre wie 1860 und es möglich gemacht hätte, eine Postkarte innerhalb eines Tages zuzustellen. Das hat sie in den Siebziger- und Achtzigerjahren des 19. Jahrhunderts nicht mehr getan, und dementsprechend gab es einen Innovationsschub seitens der Privaten, die es schneller geschafft und dies auch effizienter und günstiger gemacht haben. Alles andere war – ich sage das aus liberaler Perspektive – doch etwas verkrustet, auch im Hinblick auf die Beamtenstruktur.

Jetzt ist die Frage: Dreht man das eigentlich zurück? – Da habe ich meine Zweifel. Klar können Sie irgendwann sagen: „In der Altstadt von Rothenburg ob der Tauber, von Marburg oder wo auch immer darf kein Verbrenner mehr fahren“, oder: „Die Wege sind so eng, dass man mit dem Ordnungsrecht am Ende etwas ausschließt“, aber wenn man im Dialogverfahren versucht, eine Steuerungswirkung zu erzielen, die eigentlich über die Preisfestsetzung erfolgen müsste, weil es für die Postzusteller sinnvoll ist, sich wieder zusammenzutun und das effizient zu nutzen, rennt man etwas hinterher, was die Betriebswirtschaft sehr viel schneller macht. Ein effizient arbeitendes Unternehmen schaut nämlich, wo es Synergien gibt und wo man vielleicht auch Geld sparen kann.

Ich weiß nicht, ob die lenkende Hand des Staates und die gescholtenen Kaffeekränzchen – wie ich sie genannt habe – sinnvoll sind. Frau Lenz, dass ich sie „Kaffeekränzchen“ genannt habe, war gar nicht despektierlich gemeint; auch hat die Ministerialbürokratie ganz wichtige Kaffeekränzchen. Das ist also nicht abwertend gemeint, sondern es heißt einfach so. Deswegen habe ich den Begriff verwendet. Aber ich denke, dass Sie mit Gesprächsrunden – das ist der neutralere Begriff – nicht das erreichen können, was das Resultat betriebswirtschaftlicher Überlegungen ist. Deshalb habe ich meine Zweifel, ob der Zwitter zwischen Liberalisierung und der „Das drehen wir jetzt doch irgendwie zurück, weil wir da negative Auswirkungen haben“-Haltung wirklich so effizient ist.

Herr **Dr. Menge**: Ich möchte ganz kurz darauf eingehen. Ich finde den Hinweis gut und richtig. Das, was gerade passiert, ist das, was sozusagen eingefordert wurde. Wir müssen darüber reden und uns darauf verständigen, worauf wir optimieren wollen. Ehrlich gesagt, die Unternehmen optimieren betriebswirtschaftlich. Aber es stellt sich die Frage, ob es für die Gesellschaft, den Planeten oder unsere Städte besser ist, wenn wir die Pakete für 4,90 € zustellen oder wenn wir sie gerechter bepreisen; denn eine Haustürzustellung in Frankfurt ist mindestens genauso aufwendig wie der Transport auf eine Hallig. Diese Diskussion führt keiner in einem nationalen oder sogar in einem globalen Unternehmen, das auch davon existiert, dass sich die unterschiedlichen Geschäftsbereiche querfinanzieren.

Ich kann Ihnen ehrlich sagen, dass gerade im Paketbereich keines der großen Unternehmen traurig wäre, wenn die Stadt, das Land oder der Bund – wer auch immer dafür verantwortlich ist – Regelungen einziehen würde, die für alle gelten; denn dann ist auch der Wettbewerb im Markt gewahrt. Es gibt hier also keine Angst vor Regulierungen, sondern den Wunsch, Regulierungen zu gestalten und darüber zu diskutieren, um sich von vornherein klarzumachen, welche Folgen das hat.

Noch ein Beispiel: Ich bin völlig bei Ihnen, wenn es darum geht, dass wir nicht unbedingt zu den alten Strukturen zurückmüssen. Aber es gibt auch neue Strukturen, bei denen man sich durchaus die Frage stellen kann, ob die sinnvoll sind. Das Land Berlin erstreckt sich auf 892 km²; davon entfällt ungefähr ein Drittel auf Wälder und Seen. Sie können sich also ausrechnen, dass das Land an vielen Stellen sehr dicht besiedelt ist. Wir haben in dieser Stadt insgesamt ungefähr

4.100 Paketpunkte. Das sind die sogenannten Packstationen der verschiedenen Anbieter und die Paketshops der einzelnen Unternehmen, die aber beispielsweise mit den Einzelhändlern zumeist vertraglich festlegen, dass dann kein Vertrag mit einem weiteren Paketdienst geschlossen wird. Ist das effizient? – Für den einzelnen kleinen Lebensmittelladen oder Tabakshop ist es vielleicht ganz nett, sich zu sagen: „Dann bekomme ich hier noch einen dazu“, aber aus der Perspektive der Flächennutzung, der räumlichen Erschließung und des Nutzens für die Stadt und die Gesellschaft ergibt das doch keinen Sinn.

Es ist super, wenn wir Paketshops haben. Ich glaube, wir müssen darüber nachdenken, ob es ein Menschenrecht ist, dass man sein Paket an die Haustür geliefert bekommt, oder ob es nicht genauso gut funktionieren würde, wenn es so wäre wie beim ÖPNV: Die nächste ÖPNV-Haltestelle – das gilt für das Land Berlin – sollte nicht mehr als 44 m entfernt sein. Die Paketzustellung könnte man nach einer ähnlichen Logik strukturieren: Der Punkt, an dem man sich ein Paket abholt, sollte nicht weiter entfernt sein als 400 m. Dorthin werden die Pakete dann geliefert. Solche Diskussionen muss man führen. Man muss miteinander reden, und dann kommt man zu Lösungen, die einerseits unternehmerischen Bedarfen gerecht werden und andererseits Stadt und Gesellschaft voranbringen.

Abg. **Katy Walther:** Danke schön für Ihren Vortrag. – Sie haben mit Ihren Fotos eindrucksvoll geschildert, wie die Situation der Paketdienstleister ist. Der Markt regelt da im Sinne des Marktes und nicht im Sinne der Menschen, die in diesen Straßen wohnen.

Ich habe noch eine Frage. Das Konzept, das Sie vorgestellt haben, ist, wie Sie gesagt haben, sehr personalintensiv. Es sei ein Trial-and-Error-Konzept, und Sie seien noch ganz am Anfang. Wenn wir auf kleinere Kommunen schauen, die diese Probleme auch haben, aber vielleicht über noch weniger Personal in der Verwaltung verfügen, das das strukturell angehen kann: Welche Maßnahmen würden Sie für eine schnelle Besserung vorschlagen können? Wenn man sich das in einer Kommune fragt, die es mit Paketdienstleistern, deren Fahrzeuge in zweiter und dritter Reihe parken, und vielleicht auch noch mit Gehwegparken zu tun hat, sodass es eng ist in der Stadt und man kaum noch Platz für Radwege und Gehwege hat, welche Maßnahmen wären die ersten, die angegangen werden müssten und auch von kleineren Kommunen umgesetzt werden könnten, ohne den großen Aufschlag, den Wirtschaftsverkehr neu zu regeln, machen zu müssen?

Herr **Dr. Menge:** Wenn ich dafür eine Lösung hätte, wäre ich wahrscheinlich in einer anderen Position. Aber ich glaube, man muss immer lokale Lösungen finden. Dazu muss man die lokale Situation kennen. Ich glaube, schon daran scheitern wir an ganz vielen Stellen. Wir können gar nicht genau beschreiben, wie es aussieht und an welcher Stelle wir welche Probleme für wie lange haben. Der erste Schritt, den man gehen muss, besteht also darin, den Status quo zu erfassen, um Regelungsnotwendigkeiten zu identifizieren und Lösungsansätze zu entwickeln.

Dazu muss man sagen, dass Sie im Land Hessen in einer großartigen Position sind. Sie haben Unterstützen, und Sie haben, beispielsweise über das HoLM, lokale Wissensträger. Sie haben eine große Zahl von Universitäten und Hochschulen, mit denen man intensiv zusammenarbeiten kann. Mit Sicherheit haben Sie auch ganz fitte Ingenieurbüros. Man muss also die lokale Kompetenz nutzen und entsprechend einbinden. In der Realität am schnellsten umsetzbar ist das, was die Flächen für Liefer- und Ladeverkehr betrifft. Es will Ihnen niemand etwas Böses, wenn er in der zweiten Reihe hält, aber es ist einfach schwierig, wenn Sie einen Lebensmittelsupermarkt versorgen müssen und palettenweise Güter haben, die Sie erst 50 m weit über das Kleinpflaster ziehen müssen. Das macht einfach keinen Spaß, das ist ergonomisch nicht sinnvoll, das ist der schnellste Weg, um das Fahrpersonal wieder aus dem Fahrgewerbe hinauszudrängen.

Wir müssen uns also die lokalen Gegebenheiten anschauen und uns fragen: Wo werden Liefer- und Ladeverkehrsflächen gebraucht? – Dafür muss man ein paar Prozesse anpassen. Wir stellen das einer Berliner Perspektive dar. Wie gesagt, da müssen Sie ein bisschen vorsichtig sein. Es ist so, dass die Unternehmen das Schaffen von Ladeverkehrsflächen beantragen. Ich glaube, hier müssen die Städte und Gemeinden deutlicher vorgehen und sozusagen strategisch definieren, wo man sie haben will und wohin sie kommen. Das wird mit dem Gewerbe abgestimmt, dann werden die Flächen ausgewiesen, und so hat man schon eine Reihe von Herausforderungen vom Tisch und von der Straße.

SV Prof. **Dr. Barbara Lenz**: Ich möchte diese Frage anschließen: Kann das Land Berlin seinen Bezirken die Vorgabe „Soundso viele Flächen müsst ihr bereithalten“ machen? – Ich suche immer noch den Hebel, den einer betätigt, um die Maschine anzuwerfen.

Herr **Dr. Menge**: Wenn ich einen Hebel hätte, wäre mein Leben bedeutend leichter. Den gibt es nicht. Was wir machen, ist – wir sind an der Stelle dem Land Hessen ähnlich –, dass wir den Bezirken beispielsweise Handlungsanweisungen und Leitfäden geben, wie etwas umzusetzen ist. Das ist es, was die Bezirke wollen. Ansonsten landet man im Land Berlin in zwölf Bezirken bei zwölf unterschiedlichen Lösungen, wie mit Liefer- und Ladeverkehrsflächen umgegangen wird. Eine klare Vorgabe seitens des Landes, nicht als Muss-Formulierung – eine Muss-Formulierung passt in der Realität selten –, das ist das, was die Bezirke wollen und brauchen. So sollte es aussehen.

Es darf nicht nur mit der Fragestellung verbunden sein, wie man es räumlich einpassen und gestalten sollte, sondern es müsste auch mitgedacht werden, wie man es überwacht. Die Kolleginnen und Kollegen aus Wiesbaden haben da ihre eigenen Projekte, auch mit der Unterstützung des Bundes. Da lohnt auch der Blick vor die eigene Haustür; Wiesbaden ist da sehr gut aufgestellt und intensiv mit dabei. Wir sind da im Austausch; denn da lernen wir in den deutschen Städten miteinander. Es gibt keinen Hebel. Das ist das Wichtige. Jede Liefer- und Ladeverkehrsfläche, die man ausweisen möchte, wird immer zulasten irgendeines Betroffenen gehen. Das kann z. B. der

ruhende Verkehr oder der Radverkehr sein. Sie brauchen Fläche dafür. Sie brauchen diese Fläche vielleicht nicht den ganzen Tag – auch das ist ein wichtiger Punkt –, aber man kann mit dem Gewerbe klären, und man kann es auch steuern, wann etwas gebraucht wird und man es bereithalten muss. Das ist etwas personalaufwendig und intensiv. Ich glaube aber, das lässt sich ganz gut über Handlungsanweisungen, Handlungsvorgaben und Verwaltungsvorschriften regeln. Das ist zumindest der Weg, den wir jetzt gehen und der für mich der am meisten Erfolg versprechende ist.

Abg. **Gernot Grumbach:** Herr Naas hat mit seinen historischen Ausführungen eine exotische Frage bei mir provoziert: Es gibt inzwischen Versuche, logistische Verknüpfungen nicht auf Briefebene, sondern auf Normpäckchenebene in einer Rohrverbindung zu organisieren. – Aber worauf ich hinauswill: Ergäbe es einen Sinn, in der multimodalen Verknüpfung zwischen einem Citylogistikzentrum und Mikro-Depots solche Verbindungen zu knüpfen? Ergibt das einen ökonomischen und einen logistischen Sinn?

Herr **Dr. Menge:** Vielen Dank für die Frage. – Ich finde das deutlich netter, als immer nur über Drohnen zu reden; denn Drohnen finde ich persönlich ein ganz furchtbares Thema, gerade aus der städtischen Perspektive – es sei denn, sie fahren auf dem Wasser. Rohrleitungsverbindungen können eine Lösung sein. Sie haben das schon angesprochen. Wir haben in der Vergangenheit viel über die Rohrpostsysteme – Berlin hatte die weltgrößte Rohrpost – transportiert. Auch heute noch gibt es etliche Produkte und Güter, die über Rohrleitungen transportiert werden. Ob man das auch auf der Palettenebene machen kann und sollte: Das ist einer der Punkte, hinter die ich auch aus ökonomischen Gründen noch ganz viele Fragezeichen setzen würde.

Ich glaube aber – das ist das Entscheidende –, die Zeit ist reif, über Sachen nachzudenken und Lösungen in Betracht zu ziehen, über die wir in der Vergangenheit vielleicht gelacht hätten. Ich sage Ihnen, was das Thema „Gütermitnahme in der S-Bahn“ betrifft, ganz ehrlich: Immer wieder einmal kam jemand zu mir, hat sich zu mir an den Schreibtisch gesetzt und gesagt: Ich habe des Rätsels Lösung, wir machen das jetzt alles über die U-Bahn und die S-Bahn. – Lange Zeit musste ich dann lächeln. Mittlerweile testen wir das selbst bzw. führen zumindest eine Machbarkeitsstudie durch, denn die Gesellschaft ist reif, über den eigenen Schatten zu springen und ehemals verworfene Lösungen nochmals nachzuprüfen und mit einer gewissen Substanz neu auf den Tisch zu legen.

Ich glaube, der Schritt, etwas „mit Substanz auf den Tisch zu legen“, fehlt bei diesen Rohrleitungssystemen noch. In Berlin wird das auch nicht im Rahmen der Machbarkeitsstudie überprüft, aber wir haben da schon Überlegungen angestellt und mit den unterschiedlichsten Experten darüber diskutiert. Es ist komplex, gerade in den inneren Städten – ich glaube, es ist relativ egal, ob wir da über Frankfurt, Hamburg, Berlin oder München reden –: Gefühlt haben wir im Untergrund ganz viel Platz, in der Realität ist das aber nicht der Fall. Wir haben zum Teil extrem schwierige Baugründe; in Berlin haben wir eben sehr sandige Böden. Das sieht man jedes Mal, wenn man

einen U-Bahntunnel baut. Es ist extrem teuer, das zu bauen, und es ist extrem intensiv, so etwas zu warten. Ich glaube, da gibt es noch einiges zu diskutieren. Mittlerweile würde ich aber kaum eine Lösung per se ausschließen. Ich glaube aber, dass dies noch in den Bereich der exotischen Lösungen fällt. Zumindest ist das für mich momentan noch so.

Stellv. Vorsitzende: Vielen Dank für Ihren Vortrag, Herr Dr. Menge. – Wir machen jetzt eine Pause bis 12:15 Uhr. Herr Dr. Menge, Sie dürfen auch nach der Pause gern bei uns bleiben; denn dann es um zwei Praxisbeispiele: LieferradDA und das Mikro-Depots-Projekt.

(Unterbrechung von 11:53 bis 12:15 Uhr)

Stellv. Vorsitzende: Kolleginnen, und Kollegen, wir fahren in unserer Sitzung fort.

Ich darf Herrn Professor Dr. Kai-Oliver Schocke von der Frankfurt University of Applied Sciences begrüßen. Herr Professor Schocke, Sie haben uns einen Vortrag zu LieferradDA mitgebracht, wobei „DA“ für Darmstadt steht. Sie haben das Wort.

Präsentation Prof. Dr. Schocke siehe Anlage – Folie 1: „Nachhaltig. Herausfordernd. Lastenradbelieferung in Darmstadt“

Herr Prof. **Dr. Schocke:** Mein Vortrag enthält zwei Teile. Zum einen werde ich Ihnen von dem Projekt LieferradDA berichten, zum anderen möchte ich einige Empfehlungen formulieren, die Sie vielleicht in der weiteren Diskussion und vor allem für das Abschlusspapier nutzen können.

Ich trage hier für ein Konsortium vor. Die Hochschule Darmstadt und wir haben gemeinsam einen Antrag gestellt. Das Ministerium hat uns zwei Jahre lang finanziell unterstützt. Wir fahren tatsächlich mit Fahrrädern durch Darmstadt. Über das, was wir dabei tun, werde ich Ihnen im ersten Teil berichten.

Folie 2: „Motivation & Ziel“

Was waren die Motivation und das Ziel? Zum einen haben unsere Untersuchungen ergeben – das klang heute im Laufe des Tages schon an –, dass eine Fahrradbelieferung vor allem in Innenstädten sinnvoll sein kann, weil Verkehre reduziert, Autos, Sprinter oder Lieferfahrzeuge ersetzt werden können. Zudem entstand das Projekt vor genau zwei Jahren in der Pandemie. Im ersten Lockdown haben wir uns überlegt, wie wir die Einzelhändler unterstützen könnten, wie Pakete, Produkte, die in der Stadt verfügbar waren, die aber dem Publikum von den Einzelhändlern nicht verkauft werden konnten, zu den Endkunden kommen könnten.

Ich weiß nicht, ob es in Wiesbaden Lieferdienste gibt, aber ich vermute es fast. In Darmstadt, wo ich wohne, und in Frankfurt, wo ich lehre und arbeite, fahren z. B. die Gorillas und alle ihre Wettbewerber. Wir haben gesagt: Wenn wir schon etwas tun, dann machen wir es richtig und schaffen auch attraktive Arbeitsplätze, hatten also den Anspruch, nachbarschaftlich und nachhaltig zu agieren.

Folie 3: „Das Konzept von LieferradDA“

Wie funktioniert das Ganze? Auf der Folie oben sehen Sie den Informationsfluss, der sich immer entgegen der Warenströme bewegt. Fangen wir bei den Kunden an.

Sie gehen in einen Laden oder rufen dort an oder bestellen eventuell auch über das Internet bei einem Einzelhändler und bezahlen auch gleich den Auftrag. Der Einzelhändler erteilt uns einen Lieferauftrag. Sie sehen es unten: Wir konsolidieren bis 14 Uhr, holen die Ware beim Einzelhändler ab und liefern sie am gleichen Tag noch aus. Damit beginnen wir meist gegen 16 Uhr. Wir fahren durch ganz Darmstadt, also von Arheilgen, wo ich wohne, bis hinunter nach Eberstadt, also in dem gesamten 10 mal 5 Kilometer großen Gebiet.

Folie 4: „Akteurinnen und Akteure“

Wer macht alles mit? Das sind eine ganze Reihe von Einzelhändlern, eine ganze Reihe von Buchläden, verschiedene Weinläden. Ausgangspunkt war der Spargelhof Merlau, der im ersten Lockdown das Problem hatte, den Spargel zu den Kunden zu bringen. Niemand konnte in den Hofladen oder zu den Verkaufsstellen, die er normalerweise beliefert, kommen.

Akteur ist selbstverständlich auch unser eigener Radlieferdienst. Zudem unterstützt uns die Stadt Darmstadt in verschiedenen Aktionsformen, z. B. durch die Darmstadt Marketing GmbH.

Das Ganze war ein wissenschaftliches Projekt. Daher wurde es durch Befragungen begleitet, um herauszufinden, was die Einzelhändler, aber vor allem die Kunden, die die Produkte bekommen, von ihm halten.

Folie 5: „LieferradDA liefert mehr als nur ...“

Wir liefern also eine ganze Reihe von Dingen. Wie gesagt, haben wir mit Produkten von Einzelhändlern angefangen, haben dann aber erkannt, dass die Bedarfe sehr stark schwanken. Als der erste Lockdown auslief, ist jeder wieder ins Geschäft gegangen und hat dort abgeholt. Bei den darauf folgenden Lockdowns ist die Zahl unserer Lieferungen jeweils wieder angestiegen. Vor Weihnachten war mehr los als im Sommer.

Mittlerweile haben wir das Geschäftsmodell verändert und wie folgt erweitert: An „Shop & Deliver“ nehmen alle maßgeblichen Händler der Darmstädter Innenstadt teil, für die wir z. B. Werbemittel ausfahren. „n.vpf. Medikamente“ bedeutet „nicht verschreibungspflichtige Medikamente“. Wir fahren also nicht gegen Rezept, aber es gibt z. B. den Bedarf, Hustenbonbons nach Hause gebracht zu bekommen, wenn man mit einer Erkältung nicht vor die Tür gehen möchte.

Im linken Bereich der Folie sehen Sie, dass wir inzwischen auch in den kommerziellen Bereich eingestiegen sind. Mittlerweile gibt es eine ganze Reihe an Lieferfahrten für kommunale Unternehmen der Stadt Darmstadt, z. B. für den EAD und den Bauverein. So sammeln wir beispielsweise die Korben im Stadtgebiet ein. Es gibt einen Service des EAD, um Altglas bei kleinen Restaurants einzusammeln. Diesen haben wir übernommen. EAD bereitet auch Essen für Kindergärten und Schulen zu, das wir jetzt ebenfalls regelmäßig ausfahren.

Folie 6: „Unsere Flotte“

Das Fahrzeug links oben ist ein Fahrrad des Darmstädter Händlers Riese & Müller. Dieses Unternehmen werden Sie alle kennen. Die drei anderen Modelle sind unterschiedlich groß und sozusagen auch unterschiedlich wertvoll. Links unten sehen Sie ein Standardmodell, wie Sie es wahrscheinlich schon oft gesehen haben: ein Dreirad, noch basierend auf einem Fahrrad. Die Zuladung ist bei diesem Rad nicht besonders groß, und das Fahrrad ist vor allem nicht allzu stabil.

Zwei Jahre lang wurden wir gefördert. Das Design links, das gelbe Design, stammt aus dem ersten Jahr; das Design rechts stammt aus dem letzten Jahr. Wir sind jetzt auch mit zwei sehr großen Lastenrädern unterwegs. Rechts oben sehen Sie das größte momentan am deutschen Markt erhältliche Fahrrad. Das ist ein UNO. Es kommt aus Berlin. Die beiden rechten Modelle sind tatsächlich mit Wechselcontainern bestückt.

Wir wurden vom Land Hessen auch für das Güterstraßenbahn-Projekt in Frankfurt gefördert. Sie haben vielleicht der Presse entnommen, dass wir vor drei Jahren für Hermes Pakete im Stadtgebiet ausgefahren haben. Dabei haben wir herausgefunden, dass es nicht sinnvoll ist, einzelne Pakete in die Straßenbahn einzuladen. Deswegen haben wir jetzt zwei Fahrräder mit Wechselcontainern, die wir hoffentlich im September für Feldversuche einsetzen können.

Das ist also unsere Flotte, mit der wir durch Darmstadt fahren. Um es noch einmal zu sagen: Es sind alles Fahrräder. Die beiden rechts abgebildeten Fahrräder sind 1,15 m breit und sind trotzdem noch in der Lage und berechtigt, auf Bürgersteigen zu fahren.

Folie 9: „Was haben wir gelernt?“

Ich habe schon ausgeführt, dass es mit den Einzelhändlern immer ein bisschen schwierig ist. Wenn Kunden in einen Laden gehen und ein Buch kaufen, nehmen sie es in der Regel mit, wenn es vorrätig ist, und brauchen es sich nicht nach Hause liefern zu lassen. Sie brauchen also nicht zwingend einen Lieferservice.

Vielleicht wollen die Kunden den lokalen Einzelhandel stärken und einen Anzug, ein Notebook, eine Präsentationsmaus oder auch ein Buch von zu Hause aus kaufen; aber die meisten Einzelhändler sind nicht in der Lage, ihnen etwas online zu verkaufen. Sie können anrufen und fragen, ob sie etwas Bestimmtes vorrätig haben, und vielleicht sind die Einzelhändler dann auch in der Lage auszuliefern. Aber die meisten bieten keine Online-Bestellmöglichkeit. Das heißt, die Auslieferung nach der Bestellung wird nur sehr selten wahrgenommen.

Sie können sich einmal überlegen, wann Sie das letzte Mal im Internet gekauft haben, vielleicht bei einem Konzern, der nicht unbedingt Steuern in Deutschland zahlt. Ich bin heute – nicht direkt, aber doch indirekt – mit dem Fahrrad aus Frankfurt gekommen. Wenn man durch Wiesbaden radelt, sieht man, wie toll der Einzelhandel hier aussieht. Vielleicht könnte man ihn künftig mit LieferradDA – oder LieferradWI – stärken, sodass auch hier Waren nach Hause gebracht werden können.

Aber ein Konzept alleine auf der Basis von Lieferungen der Einzelhändler an die Endkunden, zu ihnen nach Hause halten wir nicht für nachhaltig.

Folie 10: „Wie geht es weiter?“

Ein sehr großer Bedarf besteht für gewerbliche Transporte. Ich habe es gerade schon ausgeführt. Es gibt den EAD, den Bauverein, die HEAG Holding, die ENTEGA. HEAG mobilo darf demnächst auch Güter transportieren. Dies sorgt für eine Auslastung, die es uns ermöglicht weiterzumachen.

Sie sehen es: Die Frau Professorin Johanna Bucerius, Herr Professor Axel Wolfermann und ich gründen gerade aus, werden das Ganze also kommerziell betreiben. Wir werden uns dem Wettbewerb stellen. In Darmstadt gab es ansonsten niemanden. Wir finden die Idee so brilliant und vor allem auch die Unterstützung der Stadt so gut, dass wir tatsächlich weitermachen werden. Wir sind froh, dass die Stadt Darmstadt das wirtschaftliche Risiko zu Beginn mindert und vor allem auch über die stadteigenen Organisationen unterstützen wird, sodass wir eine Grundauslastung haben werden. – Dies ist also das Projekt LieferradDA.

Es gibt vielfältige Lieferdienste. Auch in Wiesbaden gab es einen, der jetzt nicht mehr existiert. In der nächsten Woche findet in Frankfurt die Eurobike statt. Vielleicht hat der eine oder andere geplant, sie zu besuchen. Die Lastenradbelieferung wird dort ein großes Thema sein. Freitags wird ein Pitch stattfinden, bei dem sich verschiedene Initiativen aus ganz Deutschland vorstellen. Herr Menge ist vielleicht auch dabei. Wir haben uns in der vorletzten Woche in Berlin getroffen. In diesem Gewerbe treffen sich immer die Gleichen. Schauen Sie einmal dort vorbei, um zu sehen, welche Initiativen es noch gibt, in Würzburg, in Freiburg und in anderen Städten.

Bisher haben wir also einen kleinen Aspekt herausgenommen. Das war ein Forschungsprojekt, großartig vom hessischen Wirtschaftsministerium unterstützt. Jetzt werden wir ein Start-up gründen und das Ganze weiterbetreiben.

Wir haben das auch gemacht, um die Städte nachhaltig zu beliefern. Als Relaunch „Research Lab for Urban Transport“ führen wir viele Untersuchungen durch. Wir durften die Stadt Frankfurt bei ihrem City-Logistik-Konzept begleiten. Die Ergebnisse werden in der nächsten Woche veröffentlicht. Für Darmstadt selbst führen wir gerade Untersuchungen durch. In Wiesbaden waren wir mindestens indirekt beteiligt. Insoweit sind wir also recht aktiv.

Als Professor, aber auch als Teil des Research Lab for Urban Transport möchte ich nun noch einige Empfehlungen geben.

Folie 11: „Wir müssen handeln. Jetzt!“

Vorab eine Folie, die mich nachhaltig beeindruckt hat. Ich habe sie in Rot gestaltet, weil ich sie so imposant finde.

Zwei Kollegen von der Kühne Logistics University haben im Jahr 2019, also vor der Pandemie, auf einer Tagung in Dortmund ausgeführt, was getan werden muss, damit wir das Ziel einer globalen Erwärmung von maximal 2 Grad für den Verkehrsbereich einhalten. Es gilt, dabei nicht innezuhalten. Wir haben heute gehört, dass die Verkehre weiter wachsen.

Damit im Verkehrsbereich das Ziel einer Steigerung um maximal zwei Grad erreicht wird, müssen wir den CO₂-Ausstoß um den Faktor 6 reduzieren. Das bedeutet wesentlich mehr, als nur ein paar Räder in die Stadt zu bringen. 30 % der gewerblichen Straßenverkehre müssen auf die Schiene verlagert werden, und – das sind Und-Verknüpfungen – die Schiene muss um 50 % effizienter werden, und der Strom, der erzeugt wird, um die Züge fahren zu lassen, muss eine um 50 % geringere CO₂-Belastung aufweisen.

Was die Straße betrifft, müssen die Lkw 30 % stärker beladen werden, die Leerfahrten, die zurzeit 50 % aller Fahrten ausmachen, müssen um 30 % reduziert werden, die Lkw-Effizienz muss um 50 % gesteigert werden. Um es einmal zu veranschaulichen: Ein Langstrecken-Lkw braucht ungefähr 30 l Sprit pro 100 km und dürfte künftig nur noch 15 l verbrauchen. Das ist so, als wenn Ihr Auto statt 8 l nur noch 4 l verbraucht. – Diese Analogie haben Sie sicherlich gerade schon selbst im Kopf gehabt. – Außerdem muss im Lkw-Straßenverkehr die Hälfte der Flotte auf nicht fossile Brennstoffe umgewidmet werden.

Das sind die Rahmenbedingungen dafür, dass wir das Klimaziel erreichen können. Im Verhältnis dazu sind die Empfehlungen, die ich Ihnen jetzt dazu mitgeben werde, eher klein.

Folie 12: „Ein paar Fakten ...“

In der heutigen Diskussion wurde diesbezüglich bereits einiges angesprochen. Herr Menge hat es vorhin schon gesagt: Kein Logistiker fährt in die Stadt, um Spaß zu haben, keiner steht gern mit dem REWE-Lkw und anderen im Stau. Vielmehr fährt er immer im Auftrag eines Kunden, der in der Stadt lebt. Menschen, die in der Stadt leben, müssen beliefert werden. Logistik ist daher essenzieller Bestandteil eines Lebens in den Städten und im urbanen Raum.

Stückgutpediteure brauchen viele Lkw, um in die Stadt hineinzufahren, weil dort so viel Stau ist. Ohne Stau könnten sie viel effizienter sein und brauchten nur noch halb so viele Fahrzeuge.

Wir sprechen immer wieder über Verkehrsvermeidung beim gewerblichen Verkehr. Wenn ein großer Stückgutpediteur nicht mehr zwei Fahrzeuge, sondern nur noch ein Fahrzeug einsetzen würde, hätten wir schon viel erreicht. Aber viel besser wäre es, die Lkw würden durchfahren. Sie müssen ja die Supermärkte beliefern, damit die Produkte dort sind, die wir morgens, mittags und abends essen wollen. Der MIV, der individuelle Personenverkehr, macht 70 % aus. Wäre es nicht sehr viel besser, wenn diese 70 % reduziert werden könnten, damit Logistik tatsächlich stattfindet?

Es gibt unterschiedliche Untersuchungen und unterschiedliche Zahlen darüber, wie groß der Anteil der Paketdienstleister an den gewerblichen Verkehren ist. Er liegt zwischen 15 und 20 %. In Fußgängerzonen sind es 30 %, auf der Wilhelmstraße ist es wieder ein bisschen weniger. Die Paketdienstleister machen also nur einen kleinen Anteil und lediglich fünf bis sechs Unternehmen aus. Jeder fokussiert sich auf sie. Ich kann Ihnen dazu nur zurufen: Das Parken in zweiter Reihe wird von uns und von Ihnen allen subjektiv als sehr häufig wahrgenommen; aber nach dem, was wir gemessen haben, ist dies gar nicht so häufig der Fall. Die armen Fahrer, die oftmals noch nicht einmal gut entlohnt werden, suchen immer einen Fleck, wo sozusagen graues Parken möglich ist, sodass alle anderen, die im öffentlichen Raum unterwegs sind, nicht allzu sehr betroffen werden.

Dienstleistungen und Logistik. Wenn Sie im Internet bestellen, zahlen Sie in der Regel für Ihre Retouren nichts. Das ist ein Hinweis darauf, dass Dienstleistungen und Logistik nicht adäquat entlohnt werden.

Um es nochmals ganz klar zu sagen: Hier in Wiesbaden können Sie die allermeisten Produkte kaufen, die Sie vielleicht abends auf dem Sofa im Internet bestellen. Die Produkte sind schon da und müssen nicht extra zu Ihnen nach Hause gebracht werden. Nutzen Sie das. Das ist nachhaltig.

Folie 13: „Alle Logistiker wollen es!“

Ich durfte im Rahmen der Untersuchungen für die Stadt Frankfurt verschiedene Logistiker der Stadt befragen. Das ging von Sachen auf Rädern, einem Radlogistik-Dienstleister, der mit verschiedenen Rädern durch Frankfurt fährt und Produkte ausliefert, bis hin zu dem Unternehmen, das Hochhäuser abbricht und den Schutt, meist aus dem Westend, in den Osthafen bringt. Alle wären froh und glücklich, wenn es Zufahrtsbeschränkungen gäbe. Das wäre für alle gleich, es wäre für alle fair, und vor allem könnte man es einpreisen. Die Straßen wären leer, und es müssten nicht mehr so viele Fahrzeuge eingesetzt werden.

Folie 14: „Best practice“

Es gibt unzählige Ergebnisse wissenschaftlicher Projekte, ganz viele Best practices. Der Radlieferdienst in Darmstadt hat es ausprobiert und gesehen, dass es funktioniert. Es gibt unzählige weitere Versuche. Gleich werden wir noch vom Mikro-Depot in Wiesbaden hören. Auch das ist ja ein Versuch, voranzukommen und auszuprobieren, ob etwas tatsächlich funktioniert.

Folie 15: „Der lokale Einzelhandel hat alles vorrätig!“

Um noch einmal auf die Innenstadtlogistik einzugehen: Ich habe gerade schon gesagt, dass der lokale Einzelhandel tatsächlich alles vorrätig hat. Es ist alles da. Wir brauchen alle keine Internethändler und auch keine deutschlandweiten Lieferdienste. Ich persönlich hatte noch niemals abends um zehn das Gefühl, unbedingt eine Tüte Chips zu brauchen, die mir jemand innerhalb von zehn Minuten für einen ganz kleinen Aufpreis bringt. Damit verbrennen Sie auch Entgelt ohne

Ende. Ich weiß nicht, wie Sie das wahrnehmen. Sie können einmal ausrechnen, wie teuer eine solche Lieferung sein müsste, damit zumindest der Fahrer bezahlt würde.

Das ist keine logistische Aufgabe. Deshalb bin ich als Logistik-Professor eigentlich nicht befugt, das zu sagen. Aber nach dem vierten Lockdown müssen wir die Innenstädte wiederbeleben, wir müssen das Verständnis für den lokalen Einzelhandel fördern, und vor allem wären gemeinsame Angebote gut. Dabei geht es nicht um Lieferdienstleistungen – ich greife jetzt schon vor –, sondern darum, gemeinsame Angebote aller Gewerbetreibenden zu moderieren, darum, dass es eine Plattform gibt, die die Lust darauf weckt, in der Stadt zu kaufen.

Dazu könnte ein stadteigenes Lieferunternehmen etabliert werden. Das heißt nicht, dass die Stadt es betreibt, sondern das bedeutet, dass es aus der Stadt heraus betrieben wird. In diesem Unternehmen könnte gebündelt und konsolidiert werden. Es gibt nicht nur die Verkehre, die hineingehen und wieder hinausgehen, sondern auch Verkehre innerhalb der Stadt. Ich habe Ihnen vorhin ein paar Beispiele aus dem LieferradDA-Projekt genannt. Eine Möglichkeit bestünde demnach darin, lokale nachhaltige Lieferdienste bei der Gründung zu unterstützen und anzuschieben und vor allem das öffentliche Verständnis, also deren öffentliche Wahrnehmung, zu fördern.

Herr Menge hat es indirekt auf einer Folie angesprochen: Es gibt auch ein Projekt von Kollegen der HTW in Berlin, die den Kiez-Boten etabliert haben. Dort können Sie bestellen, lassen es zum Kiez-Boten liefern, und der beliefert Sie dann, wenn Sie zu Hause sind, mit dem Fahrrad. Dabei müssen Sie aber aktiv sagen, dass die Ware zunächst nicht zu Ihnen nach Hause, sondern zum Kiez-Boten gehen soll. Dieses Verständnis sorgt dafür, dass sich Logistikströme verändern können. Wenn Sie alle nicht sagen würden, es solle zu Ihnen nach Hause geliefert werden, man solle gegebenenfalls zwei- oder dreimal vorbeikommen oder es unter die Treppe stellen oder beim Nachbarn abgeben, sondern wenn Sie sagen würden: „Liefere es in eine Packstation, in ein Mikro-Depot oder zu einem Lieferdienst!“, dann könnten wir etwas ändern. Die öffentliche Wahrnehmung muss sich tatsächlich verändern.

Folie 16 bis 18: „Empfehlungen ...“

Ich gebe Ihnen jetzt noch drei Empfehlungen, orientiert an dem, was vielleicht in der nächsten Woche in Frankfurt veröffentlicht werden wird.

Die Frage, ob Nachhaltigkeit immer eines der wichtigsten Kriterien ist, klang heute bereits an. Die Maßnahmen sind hier nach Nachhaltigkeit, Umsetzbarkeit, Investitionsbedarf und Umweltwirksamkeit klassifiziert. Würde man die Maßnahmen mit sehr großer Wirkung in der Kombination aller vier Faktoren umsetzen, dann wäre es tatsächlich möglich, Veränderungen herbeizuführen.

Zunächst geht es darum, Standorte zu identifizieren. Wir haben uns immer wieder einmal über das Europaviertel in Frankfurt unterhalten. Dort gibt es überhaupt keine Flächen für Logistiker. Wo sollen dort ein oder vielleicht fünf Logistiker stehen, um die Pakete für die Menschen in einem Haus mit hundert Wohneinheiten auszuliefern? Es wäre gut gewesen, wenn man die Logistik gleich mitgedacht und beispielsweise an eine unterirdische Anlieferzone gedacht hätte, damit die Fahrzeuge gut halten können.

Wir halten sehr viel davon, die Lastenradbelieferung zu forcieren. Um Ihnen einen Anhaltspunkt zu geben: Ein großes Lastenrad hat eine Kapazität von ungefähr 80 Paketen und ersetzt einen Sprinter. Nicht alles, aber 80 % der Pakete könnten mit einem solchen Lastenrad transportiert werden. Dass genau diese Formel gilt, haben z. B. großartige Versuche von UPS in Hamburg gezeigt. Mittlerweile sind dies nicht mehr nur Versuche, sondern man hat in fast dem kompletten Innenstadtbereich umgestellt, damit Verkehre vermieden werden.

Die Sprinter werden meist noch mit Diesel angetrieben, aber das gesamte Gewerbe ist vorbereitet. Wenn im innerstädtischen Wiesbadner Bereich nur noch E-Fahrzeuge fahren dürften, wären zumindest die Paketdienstleister in der Lage, innerhalb kürzester Zeit umzustellen.

Die Logistik muss also bei der Planung berücksichtigt werden. Vorhin bin ich am Einfahrtsschild zur Fußgängerzone vorbeigeradelt. Ab 11 Uhr darf niemand mehr hineinfahren. Wozu führt das? Alle Paketdienstleister schicken mehrere Fahrzeuge gleichzeitig in die Fußgängerzone, um bis 11 Uhr alles ausgeliefert zu haben. Es wäre besser, wenn man ein Lastenrad hätte, das durch die Fußgängerzone rollt und den ganzen Tag beliefert. Auch dieser Vorschlag wurde vorhin schon gemacht.

Sicherlich ist es wichtig, Runde Tische zu etablieren. Wenn es Lade- und Lieferzonen gibt – auch das hat sich aus den verschiedenen Interviews ergeben –, sollte darauf geachtet werden, dass auf ihnen kein Fahrzeug steht, das nicht dorthin gehört, damit an diesen Stellen auch große Lieferfahrzeuge, die mittlerweile 8 bis 9 m lang sind, Platz finden. Die Kosten für Strafzettel dürften dabei nicht geringer sein als die Parkhausgebühren.

Zu den Lieferzonen wird vielleicht gleich noch aus Wiesbadener Sicht vorgetragen. Hier laufen ja hervorragende Versuche.

Eine mittlere Wirkung haben die Mikro-Depot-Flächen. Ich reibe mich immer ein bisschen an der Frage, ob eine Stadt sie tatsächlich zur Verfügung stellen wollte. Aber wenn, so wie in Frankfurt, ein Paketdienstleister einen Container aufstellen will, um von dort aus Pakete auszuliefern, warum sollte dies nicht auch ein Getränkedienstleister oder ein Bäcker tun? Daher ist der Wettbewerb um öffentliche Flächen sehr wichtig. Aber es gibt auch Pop-up-Stores, also Läden, die temporär nicht verwendet werden, oder eine Baulücke, die erst in zwei Jahren bebaut wird. Alles das kann man verwenden. KoMoDo in Berlin hat Herr Menge genannt. Dort wird eine Fläche in der Mitte einer Straßenbahnwendeschleife verwendet, ein Platz, der anders nicht genutzt werden kann. Man muss nur kreativ sein; dann findet man auch etwas, und wenn es auf unserem Campus ist. – Wir wollen ein Mikro-Depot auf unserem Campus einrichten.

Also: Logistik sollte insgesamt mehr bedacht und auch für Quartiere sollte eine Leistung zentral ausgeschrieben werden. Insoweit teile ich das, was Herr Menge vorhin sagte, ebenfalls: Es sollten eher kommerzielle Anbieter genutzt werden, statt dass es eine Stadt gleich selbst macht. – Man könnte auch den Einsatz emissionsfreier Lieferfahrzeuge vorschreiben. Zumindest im Sprinter-Bereich gibt es insoweit mittlerweile viele Optionen.

Damit sind wir bei Multi-User-Hubs, also Lagerflächen, die von mehreren gleichzeitig verwendet werden können. Ich überspringe jetzt etwas, weil das wahrscheinlich im Vortrag zur Stadt Wiesbaden gleich erwähnt werden wird.

Ganz unten steht: „Die Belieferung mit Straßenbahnen testen“. Aller Voraussicht nach wird im September ein Test mit Hermes in Frankfurt erfolgen, und zwar ein richtiger Test über mehrere Wochen. Wir hatten das vor mittlerweile drei Jahren schon einmal getestet. Damals war es eher prototypisch, und wir haben gezeigt, dass es möglich ist, einen Container in eine Straßenbahn hineinzurollen und nach der Straßenbahnfahrt aufs Fahrrad zu wechseln. Das hätten Sie alle auch zeigen können; aber nun wird wohl ein weiterer Test durchgeführt werden. Dabei geht es darum, Container am Stau vorbei in die Stadt zu bringen – das Hermes-Depot befindet sich in Hanau – und dann, so, wie Sie es gesehen haben, mit Fahrrädern auszuliefern.

Nun zu den Dingen, die keine oder kaum Wirkung haben. In Berlin ist die Situation ganz anders. Dort gibt es ein Projekt der bereits erwähnten Kollegen der HTW – ich weiß gar nicht, von wem es gefördert wird; vielleicht von Herrn Menge oder vom Bund –, um Wasserwege für die Logistik zu nutzen. Wiesbaden hat keinen signifikanten Fluss. In Frankfurt ist der Main auch nicht wirklich geeignet. Für Hessen ist das also wohl nicht das Mittel der Wahl.

Was autonome Fahrzeuge angeht, so bin auch ich sehr skeptisch. Es mag sein, dass es Platoons, also virtuelle Lkw-Ketten auf Autobahnen, geben wird. Das scheint für mich die erste Anwendung zu sein. Aber bevor ein autonomes Fahrzeug oder auch ein kleiner Lieferroboter durch die Wiesbadener Innenstadt fährt, vergeht wohl noch sehr viel Zeit.

Ein weiterer Ansatzpunkt, den wir immer wieder diskutiert haben, waren die unterschiedlichen Gebührenregelungen für unterschiedliche Antriebsarten. Das halte ich für bürokratisch zu aufwendig und daher für nicht umsetzbar. – Soweit die Empfehlungen für den urbanen Raum.

Ich möchte nun noch auf den ländlichen Raum eingehen.

Wir haben beispielsweise in Seligenstadt Untersuchungen mit der gleichen Methodik durchgeführt. Hier besteht genau das gleiche Problem, nur ist die Fußgängerzone nicht so groß wie in Frankfurt.

Wir haben sehr intensiv mit der Stadt Eltville kooperiert und tun dies auch jetzt noch. In verschiedenen studentischen Projekten haben wir etwa gezählt, wie viel Fahrzeuge denn überhaupt in die Stadt hineinfahren. Sie waren wahrscheinlich alle schon einmal in Eltville und kennen das Kopfsteinpflaster und die engen Straßen. Da sich Lieferfahrzeuge sehr schwer tun, könnte eine konsolidierte Zulieferung tatsächlich funktionieren. Auch dort sind wir mit Paketdienstleistern in Kontakt. Diese können immer leicht angesprochen werden und sind auch willens, von drei Fahrzeugen, die sie für ihre Region momentan brauchen, nur noch eines zu benutzen und mit zwei Fahrrädern auszuliefern. Auch dort tun wir also etwas für den Umweltschutz.

In Nordhessen – daran sind wir nicht beteiligt – wird auch die Bahn verwendet, um die Anlieferung im ländlichen Raum zu etablieren.

Für uns selbst als Reload laufen aktuell zwei Anträge.

Mit einer Simulation erforschen wir derzeit im zweiten Jahr – dies wird noch drei Jahre gefördert werden – autonome Fahrzeuge im ländlichen Raum zum gemeinsamen Transport von Personen und Gütern. Eine Simulation ist es deswegen, weil es noch keine autonomen Fahrzeuge gibt. Dazu haben wir uns zwei Landkreise ausgesucht, einen in Hessen und einen in Niedersachsen, weil die kooperierende Hochschule die Hochschule Hannover ist. Wir hoffen, dass es, wenn wir fertig sind, bereits autonome Fahrzeuge gibt, sodass man die Ergebnisse gleich übernehmen kann.

Ein zweites Projekt wird vom Projektträger leider nur sehr langsam genehmigt. Wir wollten eigentlich schon im August mit der Belieferung kleiner Dörfer rund um Michelstadt angefangen haben, um dort vor allem ältere Leute, die nicht mehr mobil sind, mittels Drohnen mit Medikamenten und Lebensmitteln zu beliefern. Wie Sie alle wissen, hat ein hessisches Unternehmen, Wingcopter, mittlerweile in Weitersadt zu Hause, gerade in den letzten Wochen wieder sehr viel Geld eingesammelt. Das Unternehmen hat Verträge für Zehntausende von Drohnen in Afrika und in den USA. Hier bei uns wollen wir ein oder zwei Drohnen einsetzen, um durch den Odenwald zu fliegen.

Wir sind schon geflogen. Wir waren in ganz Deutschland die Ersten, die tatsächlich im öffentlichen Raum außerhalb der Sichtweite des Piloten geflogen sind. Das war im Januar 2021. Jetzt wollen wir die Menschen im Odenwald „beglücken“.

Ich danke für Ihre Aufmerksamkeit. Sie haben garantiert viele Fragen an mich, die ich gern beantworten werde.

Stellv. Vorsitzende: Herzlichen Dank auch von meiner Seite. Tatsächlich liegen schon einige Fragen vor. Ich werde wieder in Zweiergruppen bündeln. Als Erster hat sich Herr Kollege Dr. Naas gemeldet.

Abg. **Dr. Stefan Naas:** Herzlichen Dank für den sehr guten und sehr interessanten Vortrag. Ich werde eine Bemerkung machen und eine Frage stellen.

Zunächst zu meiner Bemerkung. Ich hätte sie auch schon zum Vortrag davor machen können. Nunmehr habe ich schon zum zweiten Mal gehört, dass in diesen top geplanten, modernen Quartieren plötzlich öffentliche Fläche fehlt. Meine generelle These, die ich immer in der Regionalpolitik vertrete, lautet, dass nichts über ein organisches Wachstum der Städte geht. Das, was bisher vom Reißbrett geliefert wurde, ganz gleich, wie gut es gemeint war und zu welcher Zeit es entstanden ist, war, vor allem, wenn es von Investoren getrieben war, meistens auf den letzten Quadratmeter ausgeplant, und Reparaturflächen fehlen.

(Zuruf)

– Das ist erst einmal so. Es ist ja die Aufgabe der öffentlichen Hand, gerade das zu verhindern. Ich weiß gar nicht, wie der Vorwurf lauten soll. – Wenn die öffentliche Hand ein ganzes Gebiet mit dem Stand der Städtebauplanung aus der Hand gibt – Herr Kollege Grumbach, Sie sehen meine Argumentationslinie gegen die Josefstadt durchscheinen –, dann entsteht vielleicht zu diesem Zeitpunkt ein gutes Gebiet. Aber was ist mit dem Landeplatz für Drohnen? Was ist mit der Packstation? Was ist mit all den Dingen, an die heute noch keiner denkt? Deswegen bin ich immer für organisches Wachstum, auch für Reparaturflächen, für viel öffentlichen Raum, damit man gegebenenfalls nachsteuern kann.

Nun zu meiner einfachen Frage. Wenn ich es richtig verstanden habe, haben Sie jetzt ein Unternehmen –

(Zuruf: In Gründung, ja!)

– in Gründung –, und Sie wollen ja mit diesem Unternehmen Geld verdienen. Das wollen wir auch, damit ordentlich Steuern fließen. Können Sie sagen, wie viel Subvention Ihre kaufmännische Kalkulation enthält? Denn die Fahrräder werden ja zunächst vom Land Hessen gefördert, und dann wird das Unternehmen – so vermute ich – auch noch gefördert. Ich habe das Wort „Ministerium“ herausgehört. Auch die Stadt Darmstadt wird wohl noch etwas drauflegen. Was ist, wenn das wegfällt? Trägt es sich dann, oder erleiden Sie dann das gleiche Schicksal wie einst die Vorgängerunternehmen, die Sie schon genannt haben und die wieder „eingegangen“ sind?

Können Sie also etwas zur Ausstattung mit Subventionen und dazu sagen, wie groß der Anteil der Subventionen ist?

Stellv. Vorsitzende: Vielen Dank. – Kleiner Hinweis an den Kollegen Dr. Naas: Es gibt auch Konzeptvergaben, bei denen man entsprechende Wünsche hinterlegen kann. – Jetzt hat sich als Nächster Herr Gagel gemeldet.

Abg. **Klaus Gagel:** Vielen Dank, Herr Schocke, für den impulsgebenden Vortrag, der mich – das gebe ich gern zu – nicht in allen Punkten überzeugt hat.

Erstens. Sie haben behauptet, dass in Innenstädten kein Onlinehandel nötig sei. Dieser Behauptung widerspreche ich absolut. Wir leben in einer Marktwirtschaft, in der der Kunde die freie Wahl hat, wo er was wie bestellen möchte. Wenn ein Kunde in der Innenstadt lieber beim Onlinehändler bestellt, als in den Einzelhandel zu gehen, so ist dies seine freie Wahl. Er entscheidet sich vielleicht so, weil er damit die größere Auswahl hat oder bessere Erfahrungen gemacht hat oder zu einem günstigeren Preis einkauft.

Zweitens. Wie viele Vorträge hier in der Enquetekommission zielte auch Ihr Vortrag auf den Klimaschutz und die Emissionen ab, die reduziert werden müssten. Das ist immer das generelle Totschlagargument. Nehmen wir einmal an, wir hätten dieses Ziel nicht mehr, das Thema der

CO₂-Emissionen würde also als Argument wegfallen, würde dann nicht die gesamte Argumentation bezüglich dessen, was wir alles machen müssen, in sich selbst zusammenfallen?

Herr Prof. **Dr. Schocke**: Ich habe nicht angemerkt, dass im Europaviertel öffentliche Flächen fehlen, sondern wollte auf Folgendes hinaus: Zum Beispiel gibt es eine Stellplatzsatzung. Wenn man ein Haus baut, muss man einen Stellplatz bereitstellen. Wir waren kürzlich bei Freunden in Richen, einem Ortsteil von Groß-Umstadt. Dort ist eine Solaranlage auf dem Dach vorgeschrieben. Warum wird nicht für Mehrfamilienhäuser vorgeschrieben, dass man an dem Haus selbst – nicht öffentlich – Logistikflächen zur Verfügung stellen muss? Man muss ja auch Mülleimer irgendwo unterbringen. Meine Aussage lautete: Es fehlt nicht an öffentlichen Flächen, sondern an Logistikflächen innerhalb der privaten Flächen.

Nun zum Landeplatz für Drohnen. Ich halte Drohnen im City-Bereich für völlig überzogen. Damit komme ich gleich wieder zu den Paketen. In Frankfurt werden jeden Tag 15.000 Pakete ausgeliefert. Frankfurt ist eine sehr kompakte Stadt. Würden Sie dort 10.000 Pakete auf diese Art ausliefern, hätten Sie andauernd surrende Drohnen um sich herum. Ich glaube, das möchten wir nicht.

Vor zwei Wochen waren wir gemeinsam mit Herrn Menge auf einer Konferenz im Rahmen der LAST MILE CITY LOGISTICS, einer Messe in Berlin. Dort hat jemand seine Idee vorgestellt, Drohnen an den Balkon heranfliegen zu lassen: Man stellt sich auf den Balkon, und dann kommt die Pizza angefliegen. Ich stelle mir gerade ein Mehrfamilienhaus vor, in dem alle gleichzeitig eine Pizza bestellen. – Das wollen wir wohl alle nicht.

Drohnen sind geeignet, um eilige Güter, etwa Blutkonserven, auszuliefern. Auch dazu gab es in Frankfurt schon Versuche. – Vielleicht ist es auch cool, wenn eine Person viel Geld hat, vom Flughafen in die Stadt zu fliegen und dann, ähnlich wie in New York, auf dem Main zu landen und direkt zum Römer weiterzulaufen. – Ansonsten bin ich diesbezüglich sehr skeptisch.

Nun zu den Subventionen. Momentan bekommen wir gar nichts. Wir werden von der Stadt unterstützt, wenn wir dann eine UG sind, indem wir fest zugesagte Aufträge erhalten. Um Ihnen einen Anhaltspunkt zu geben: Wir brauchen ungefähr 1.000 Pakete am Tag, um wirtschaftlich zu sein. Das ist nicht unrealistisch. Bei 1.000 Paketen täglich beträgt der faire Preis, um im Stadtgebiet Darmstadt mit dem Fahrrad auszuliefern, 4,50 €. Jetzt können Sie sich überlegen, was ein Paket ansonsten kostet. 4,50 € sind gar nicht so teuer.

(Abg. Dr. Stefan Naas: Keine Subventionen für Lastenräder?)

– Die sind ja schon bezahlt. Wenn wir weitere brauchen – für 1.000 Pakete täglich brauchen wir vier Fahrräder –, finanzieren wir sie selbst.

Nun zur Innenstadt und dem Onlinehandel. Ich wollte darauf hinaus, dass wir uns immer schnell darüber beklagen, dass die Innenstädte verwaisen, dass wir an leeren Schaufenstern vorbeigehen, dass dies aber nicht daran liegt, dass wir insgesamt weniger einkaufen, sondern daran, dass viele ins Internet abwandern.

Selbstverständlich stehe ich zu unserer Marktwirtschaft. Aber ich kann Ihnen versichern: Ich kaufe bei einem großen amerikanischen Internethändler seit vielen Jahren nicht mehr und nur noch ausgewählt im Internet. Alles gibt es auch in Darmstadt online, und gar nicht einmal so viel teurer, gerade wenn man nachfragt. Daher mein Appell, einen Wandel herbeizuführen und den lokalen Handel zu unterstützen, damit wir es genießen, dass die Rollläden nicht überall unten, sondern die Markisen ausgefahren sind.

Die Frage nach dem Klimaschutz haben Sie vorhin schon einmal gestellt. Alle Maßnahmen, die wir hier immer wieder diskutieren, haben natürlich auch einen Aspekt in Richtung Klimaschutz. Die zweite Frage lautet aber immer, wie wir Verkehre vermeiden. Auch das klang an: Niemand steht gern im Stau. Die Maßnahmen, die wir hier in Kombination mit einer Verlagerung des Individualverkehrs in Richtung ÖPNV vorschlagen, sorgen dafür, dass die Straßen insgesamt besser genutzt werden können, nämlich von jenen, die in die Stadt hineinfahren müssen.

Jetzt sagen Sie vielleicht, ein Pendler müsse auch in die Stadt hineinfahren. Darüber können wir jetzt noch lange diskutieren. Aber vielleicht fährt man zu zweit oder zu dritt, oder man fährt nur ÖPNV. Er ist auch mit dem 9-Euro-Ticket gar nicht so voll geworden. Ich kann nur dazu einladen: Nutzen Sie es. Es ist ein großes Erlebnis, gerade hier im Rhein-Main-Gebiet.

Alle Maßnahmen sind ausdrücklich sinnvoll umzusetzen, ohne den Klimaschutz zu bedenken.

Abg. **Klaus Gagel:** Ich habe eine weitere Frage. Sie haben gesagt, der Endkunde sollte sich die Waren nicht nach Hause, sondern ins Mikro-Depot liefern lassen. Das ist ja im Grunde genommen ein Rückschritt für den Kunden. Für ihn ist es nicht mehr so komfortabel. Wenn ich Kunde wäre, würde ich fragen: Warum soll ich denn diesen Rückschritt gehen? – Ich kann nicht nachvollziehen, warum wir freiwillig einen Rückschritt machen wollten. Dem muss ja dann irgendein höheres moralisches Ziel gegenüberstehen.

Herr Prof. **Dr. Schocke:** Richtig. Wir sind eines der wenigen Länder in Europa, in denen für Retouren nichts verlangt wird und in denen dem Kunden die Produkte nach Hause gebracht werden. Wenn wir es gewohnt sind, die Produkte nach Hause gebracht zu bekommen, ist es ein Rückschritt; aber wenn man sein Paket nicht bei den Nachbarn suchen will – in einem Mehrfamilienhaus, wissen wir nicht, ob es beim Nachbarn über uns oder beim Nachbarn unter uns abgegeben wurde –, wenn man diesen Suchaufwand sparen möchte, wenn man aber vor allen Dingen dafür sorgen möchte, dass schneller geliefert wird, dann wäre das eine gute Sache.

Wir haben eine für Deutschland repräsentative Befragung zur Akzeptanz solcher neutralen Depots durchgeführt. Zwei Drittel der Menschen würden neutrale Depots als Ablageort – als sicheren Ablageort – nutzen, und diese zwei Drittel wären bereit, 70 Cent dafür zu bezahlen, dass sie wissen, wo sich ihr Produkt befindet – nicht für die Lieferung nach Hause, sondern einfach um zu wissen, dass sich ihr Paket in einem Depot befindet.

SV Prof. **Dr. Barbara Lenz:** Herr Schocke, danke für den Vortrag. Die Dinge, die Sie genannt haben, haben mich an das erinnert, was wir in der letzten Sitzung besprochen hatten, als es auch schon um den Wirtschaftsverkehr und zum Teil auch um den innerstädtischen Wirtschaftsverkehr gegangen ist. Dabei wurde die meines Erachtens ganz wichtige Feststellung getroffen, dass es den Handel in den Innenstädten nie wieder so geben wird, wie wir ihn vielleicht vor zehn Jahren, zumindest vor COVID, hatten. Mich hat – das sage ich unter Kollegen ganz offen – ein wenig gestört, dass Sie unterstellt haben, die Innenstadt bleibe quasi so, wie sie ist, und der Einzelhandel habe alles vorrätig. Ich gebe zu, dass ich keine wissenschaftliche Untersuchung in dieser Richtung kenne, aber ich bin sicher, dass sich unser Lifestyle sehr stark dahingehend verändert hat, dass man jetzt nicht nur alles und das sofort haben will, sondern dass auch die Vielfalt der Auswahl, an die wir uns gewöhnt haben, vom Einzelhandel nicht mehr reproduzierbar ist. Bei den Überlegungen zur Logistik fehlt mir manchmal, dass nicht auch nach vorn und danach geschaut wird, wie sich der Kunde verändert.

Auch hätte es mir gefallen, wenn Sie stärker zwischen den Kunden unterschieden hätten. Es gibt die privaten Kunden, aber auch den Handel. Dazu gibt es sehr gute Arbeiten aus London. Herr Menge hat auf die Gastronomie und Hotellerie hingewiesen. Es gibt Unternehmen, die beispielsweise Bürobedarfe erhalten. Die Kundenperspektive sollte bei der Frage, wie dieses System gesteuert wird, stärker beachtet werden. Sie haben – völlig zu Recht – auf die Frage der Produkte hingewiesen; allerdings muss meiner Meinung nach auch der Typ des Empfängers noch viel stärker berücksichtigt werden.

Aber ich will nicht nur kommentieren, sondern auch eine Frage stellen.

Sie haben drei Folien bezüglich sehr großer, mittlerer und quasi keiner Wirkungen gezeigt. Von welchen Wirkungen sprechen Sie? Welche Messgrößen haben Sie dabei jeweils eingefangen? Welche gemeinsame Wirkungsgröße könnte gemeint sein?

Abg. **Gernot Grumbach:** Sie haben mich tatsächlich zu einer Vorbemerkung provoziert. Es ist offen, was in den Städten passiert, und zwar ganz offen, weil die Kaufhausstrukturen gerade auseinanderfallen und wieder einzelne Geschäfte entstehen. Es geht weniger um die Frage, wie viel vom gleichen Produkt es irgendwo gibt, als darum, dass es alle Produkte gibt. Das sind zwei völlig verschiedene Dinge.

(SV Prof. Dr. Barbara Lenz: Beim letzten Mal haben wir über die Kaufhäuser gesprochen!)

– Genau. – Aber da Sie die eine Frage völlig unerwartet bereits beantwortet haben, stelle ich nun eine andere: die nach den Rahmenbedingungen für diesen Lieferrad-Service, danach, welche Schnittstellen gebraucht werden, welche IT-Infrastruktur gebraucht wird usw. Sie ist ganz wichtig; denn wenn diese Rahmenbedingungen nicht gegeben sind, wird Ihr Modell nicht gut funktionieren.

Herr Prof. **Dr. Schocke:** Frau Lenz, Sie haben mich nach den drei Folien gefragt. Es ist keine logistische Aufgabe, zu fragen, ob es ausreichend entschärft ist. Ich sage jetzt nichts mehr zu innerstädtischem Handel. Manche Vorredner mit viel mehr Expertise haben sich dazu schon geäußert. Aber wie sich der Kunde verändert, ist eine ganz wichtige Fragestellung. Ich habe Ihnen einen Einblick in unsere vielleicht zunächst sehr naive Vorstellung gegeben, der zufolge es die Einzelhändler sehr begrüßen würden, im Lockdown jemanden zu haben, der die Produkte zu den Kunden nach Hause bringt, sie machten gehörig Werbung dafür und sorgten für die Last. Insoweit wurden wir von der Realität eingeholt. – Vielleicht sind es auch die falschen Arten von Einzelhändlern.

Nun zu B2C und B2B. Auf beides habe ich ausdrücklich hingewiesen. Vom Einzelhandel zum Endkunden ist es sehr schwierig, weil der Endkunde vorgibt, wie er beliefert werden möchte. Die Kiezboten in Berlin haben das gleiche Problem. Aber B2B ist sehr viel besser zu handhaben. Es gibt einen großen Bürolieferanten, der sein Lager in der Stadt hatte und fünf Europaletten an die TU und an die Hochschule liefert. Die Lieferung hätten wir gern mit dem Rad übernommen; aber er hat sein Lager nach Dietzenbach verlagert, und das ist jetzt dafür zu weit weg.

Das Konzept basierte also darauf, dass sich das Lager in der Innenstadt von Darmstadt befindet. Der Logistikdienstleister hat die Produkte nach Griesheim geliefert und hat sie dort in zwei Lkw umgeladen, die dann zu beiden Hochschulen gefahren sind. Das war nicht nachhaltig. Das und vieles mehr hätten wir gern mit dem Fahrrad gemacht.

Wir sind mit unseren Studierenden kreativ unterwegs, um Bedarfe zu finden. Wenn man viele Bedarfe identifiziert, kann man auch steuern. Deswegen habe ich auch gesagt – Sie sehen gerade die Folie dazu –: Wenn man jene, die in einer Stadt zu Hause sind, dazu bringt zusammenzuarbeiten, und wenn es nicht nur darum geht, die einzelnen Gewerke von A nach B geliefert zu bekommen, dann macht es Spaß.

Soweit es die Messgrößen betrifft, wurden wir, ähnlich wie Frau Bohner-Degrell, von einem umfangreichen Expertengremium unterstützt. Die IHK war dabei, viele Logistikdienstleister, die Stadt natürlich, das Beratungshaus, das die eigentliche Untersuchung durchgeführt hat, wir als Hochschulen. Die vier Kategorien wurden anhand verschiedener Kriterien bewertet, und alles wurde zusammengetragen. In der Regel war das also eine subjektive Bewertung.

(Zuruf SV Prof. Dr. Barbara Lenz)

– Die Methodik. Heute in einer Woche wird der Bericht veröffentlicht. Er hat etwa 250 Seiten. In ihm steht noch viel mehr als heute in diesem Snapshot.

(SV Prof. Dr. Barbara Lenz: Dann bitte ich darum, den Link zugeleitet zu bekommen!)

– Gern.

(SV Prof. Dr. Barbara Lenz: Danke!)

Die Frage nach Schnittstellen fasse ich so auf, dass es darum geht, was man braucht, damit ein solcher Lieferdienst erfolgreich ist. Eine IT-Schnittstelle ist tatsächlich wichtig. Der Einzelhändler schickt uns momentan eine Excel-Datei. Das ist auch eine Schnittstelle, aber keine sehr komfortable. Wir haben im Rahmen des Projekts, das das Land finanziert hat, verschiedenste Liefersoftware für Radlieferdienste aus ganz Europa angeschaut und haben dabei verschiedene Kriterien herausgefunden. Jetzt setzen wir eine Software ein, die über eine automatisierte Schnittstelle verfügt. Unser größter Kunde ist Vinocentral, ein großer Darmstädter Weinhändler, der auch über das Internet liefert. Die Darmstädter Kunden werden mit dem Rad beliefert. Auf dem Weg von seinem Warenwirtschaftssystem zu uns besteht eine elektronische Schnittstelle, und damit ist es ganz einfach. – Die Schnittstelle könnte auch ein Marktplatz sein. Hinsichtlich eines Marktplatzes Wiesbaden gibt es bereits Initiativen.

Stellv. Vorsitzende: Mir liegen keine weiteren Fragen vor. Ich darf mich bei Ihnen herzlich bedanken.

Wir kommen jetzt zum nächsten spannenden Vortrag, dieses Mal zu Wiesbaden und von Herrn Claus-Peter Große vom Kompetenzzentrum nachhaltige Stadtlogistik, das, wenn ich es richtig lese, dem Tiefbau- und Vermessungsamt angegliedert ist. Sein Vortrag trägt den Titel „Mikro-Depots-Projekt“. Herr Große, ich erteile Ihnen das Wort.

Herr **Größe:** Verehrte Frau Vorsitzende, meine Damen und Herren, guten Tag!

Präsentation Herr Große siehe Anlage – Folie 2: „AP2: Kompetenzzentrum Stadtlogistik“

Drei Personen – das ist inzwischen eine kompetente Truppe – kümmern sich in Wiesbaden um das Thema, wenn auch nicht in ihrer gesamten Arbeitszeit. Mein Kollege Jens Hoffmann ist gelernter Logistiker. Mit ihm haben wir uns Fachkompetenz ins Haus, in die Verwaltung, geholt. Ich stamme aus einem anderen Bereich und bearbeite jetzt den Schwerpunkt Mikro-Hubs, und Carola Pahl hat die Projektleitung inne und ist vernetzt, weil sie gleichzeitig im Radbüro der Stadt Wiesbaden tätig ist. Insofern wird von uns die Schnittstelle zwischen Fahrrad und Logistik auch in Person mit abgedeckt.

Folie 3: „Förderprojekt DIGI-L“

Woher kommen wir? Wir kommen tatsächlich aus einem Förderprojekt. Die Förderung ist inzwischen beendet, aber das Projekt hat sich mittlerweile verstetigt. Damals, im Jahr 2018, waren Arbeitspakete beauftragt worden. Mithilfe eines Gutachters sollten wir ein Stufenkonzept zur nachhaltigen Stadtlogistik entwickeln, wir sollten ein Kompetenzzentrum Stadtlogistik mit aufbauen. Ein Drittel dessen steht gerade vor Ihnen. Zudem war die digitale Erfassung des Lieferverkehrs geplant.

Die Digitalisierung war seinerzeit Schwerpunkt in der Stadt Wiesbaden. Das drückt sich auch im Projekt DIGI-V aus. Derzeit arbeiten wir noch an diesem Projekt, weil es sich als problematischer erwiesen hat, als wir uns dies ursprünglich vorgestellt hatten.

Parallel dazu war das Thema der Schadstoffe in Wiesbaden sehr aktuell; ein Dieselfahrverbot drohte, und das Thema der Schadstoffüberschreitung bei NO_x stand im Raum. Daher gab es einen Beschluss der Stadtverordnetenversammlung, dem zufolge im Rahmen der Bearbeitung dieser Themenfelder auch die Logistik mit angegangen werden sollte. Gefordert wurde, dass wir die umweltfreundliche Last-Mile-Belieferung einrichten, es wurde die Einführung intelligenter Liefer- und Ladezonen ebenso gefordert wie das Stufenkonzept, das sich mit dem überschneidet, was es aus dem Förderprojekt gibt.

Folie 4: „Maßnahmen des Stufenkonzepts Phase 1: 2020/2021“

Wo stehen wir? Die Dinge, die wir schon recht gut umgesetzt haben, sind grün unterlegt. Wir haben eine Dialogplattform geschaffen, die zusammen mit den Dienstleistern sowie anderen Interessierten und Stakeholdern im gesamten Thema Logistik sehr erfolgreich funktioniert. Wie gesagt, gibt es das Personal. Wir sind im Begriff, Liefer- und Ladezonen in der Stadt einzurichten. Das ist eine zentrale Aufgabe in der Stadt. Darauf komme ich gleich noch einmal zurück. Und das Thema, das ich in der Folge vertiefen werde, sind die Mikro-Depots. Dabei handelt es sich um einen Standort mit insgesamt drei Depots.

Die Lastenradförderung läuft in Wiesbaden auch sehr erfolgreich. Was uns noch fehlt, ist die Vermittlungsstelle für Logistikflächen. Für die Zukunft setzen wir darauf, dass das Liegenschaftsmanagement Wiesbadens im selben Dezernat wie der Verkehr angesiedelt sein wird. Das würde eine engere Zusammenarbeit bedeuten.

Ursprünglich sollten wir eine Analyse der Quartiere und des Konfliktpotenzials durchführen. Das haben wir ein wenig anders gelöst.

Zum Thema der optimierten Zustellung haben wir schon einiges gehört. Darauf werde ich nachher noch einmal kurz eingehen.

Folien 5 bis 7: „Wirtschaftsverkehr“/„KEP-Verkehr“

Wir haben uns seinerzeit in einem Gutachten die Situation angeschaut. Es klang heute schon an: Eigentlich ist der Anteil der Kurier-Expresspaketdienstleistungen am Wirtschaftsverkehr in der

Stadt gar nicht sehr hoch. Wir haben gehört, dass er in Düsseldorf 6 % beträgt. Das deckt sich etwa mit dem Anteil von 5 % in Wiesbaden. Aber dieser Anteil des Wirtschaftsverkehrs nutzt zum Halten ganz stark die Fahrstreifen und die Gehwege und nur zu einem Drittel die korrekten Parkflächen. Das führt in einer historisch gewachsenen Stadt wie Wiesbaden mit einem engen Straßenraum ausgesprochen schnell zu einer Überlastung und zu Undurchlässigkeiten im Straßennetz, die sich auch auf das ÖPNV-Netz auswirken. Sie kennen sicherlich alle die Moritzstraße. Nach eigener Beobachtung haben es dort die Kurier-Expresspaketdienstleister schon geschafft, sich parallel nebeneinander aufzustellen, sodass ein wirklicher Linienbusverkehr zuverlässig ausgeschlossen werden konnte. Das sind Punkte, die uns ganz besonders dazu bewegen haben zu sagen, da muss etwas passieren.

Hinzu kommt die stark ansteigende Zahl der Paketsendungen in Wiesbaden. Dabei müssen wir zwischen dem Endkundenmarkt – B2C –, der gegenwärtig stark steigt, und dem B2B-Markt unterscheiden, der nicht ganz so stark steigt. In der Summe hatte der Gutachter seinerzeit eine Zunahme um 60 % prognostiziert. Leider müssen wir heute davon ausgehen, dass es mehr werden wird. Ich sage bewusst „leider“, weil wir damit extreme Probleme in der Abwicklung bekommen werden.

Folien 8 und 9: „Stufenkonzept – Beteiligung“

Welche Prozesse haben wir aufgesetzt? Wir haben einen starken Beteiligungsprozess mit vier Workshops aufgesetzt, in dem wir an verschiedenen Örtlichkeiten mit den Stakeholdern intensiv und sehr detailliert besprochen haben, wo ein Mikro-Hub sinnvoll ist, wo Lieferzonen sinnvoll sind, was für eine optimierte Zustellung getan werden kann. Wir sind in einen intensiven Prozess eingetreten, der so weit ging, dass wir zu der Frage, wo ein Mikro-Hub verwirklicht werden kann, vier Ortstermine durchgeführt haben. Wir haben als Verwaltung zehn Vorschläge zu Flächen gemacht, haben mit interessierten Stakeholdern, mit den KEP-Dienstleistern, eine Begehung durchgeführt und uns eine Bewertung geben lassen. Als Ergebnis der Workshops haben wir Schwerpunkte festgestellt. Konkret sind wir dann als Allererstes an den Elsässer Platz gegangen.

Folie 10: „Handlungsbedarf!“

Handlungsbedarf haben wir in verschiedenen Stadtteilen identifiziert, logischerweise dort, wo dichte Besiedlung und hohe Paketzustellraten aufeinandertreffen.

Folie 11: „Mikro Hub“

So sieht es heute am Elsässer Platz in Wiesbaden aus, der am westlichen Innenstadtrand gelegen ist. Wir haben dort einen dritten Dienst, Hermes, mit etablieren können. Hier sehen Sie ein Foto der Installation unter beengten Platzverhältnissen. Daran erkennen Sie schon die Problematik: Flächen sind knapp. Das ist nichts Neues, es wirkt sich aber gravierend aus. Die Flächen-suche hat durchaus eine gewisse Zeit in Anspruch genommen, wir waren aber schließlich durch eine Kombination der Rangier- und Verkehrsflächen damit erfolgreich, die Container für die jeweiligen KEP-Dienstleister auf engem Raum aufzustellen. Es gab Absprachen mit dem Ortsbeirat, der befürchtet hat, dass der als Anwohnerparkplatz genutzte Raum sehr stark verengt wird.

Wir konnten ihm zusagen, dass wir durch eine optimierte Bauweise und die Zusammenstellung der Container eine weitaus kleinere als die im Lehrbuch für Mikro-Hubs angegebene Fläche benötigen.

Insgesamt funktionieren die Hubs jetzt seit einem Jahr. Ich denke, das werden wir im September mit einem nochmaligen Termin vor Ort ein wenig feiern. Diese Hubs dort etablieren sich immer besser und besser. Hin und wieder gibt es Probleme mit falsch parkenden Autos. Obwohl wir entsprechend beschildert haben, stellen sich Anwohner in ihrer Not direkt vor die Ladetore der Container, sodass der Ladebetrieb nicht aufgenommen werden kann und wir tatsächlich tagesweise gezwungen sind, Fahrzeuge abzuschleppen.

Im Prinzip ist die Etablierung sehr simpel. Wir haben handelsübliche Container dorthin gestellt, übrigens unter starken Bauchschmerzen unserer Stadtplanung, die durch die Farbgebung – Sie sehen es am Labeling – und durch die Zusage, dass dieser Standort nicht der endgültige Standort ist, abgemildert werden konnten.

Wenn Sie Mikro-Hubs einrichten, dann haben andere Teile der Stadtverwaltung zunächst einmal ganz andere Schwerpunkte, sodass ein Ausgleich gefunden werden muss. Wir werden auf Dauer nicht dort bleiben können, weil der Platz städtebaulich für anderes vorgesehen ist. Er soll teils Grünfläche werden und teils bebaut werden. Somit werden wir wieder auf die Suche gehen. Aber die Suche geht ohnehin weiter; denn dieses Mikro-Hub deckt den Westen der Stadt recht gut ab – in einem Radius von 1.500 m liegt es eigentlich im Kernstadtgebiet –, nicht aber den Osten der Stadt und andere verdichtete Teile wie Biebrich oder Dotzheim.

Es gibt auch Anfragen aus Vororten, aus Klarenthal zum Beispiel, wo die Ortsbeiräte sehr interessiert sind und fragen: „Was ist mit uns? Können wir nicht auch so etwas bekommen?“ – Mit diesen sind wir aber noch in der Diskussion; denn dabei ist auch zu fragen, wie stark die Unternehmen daran interessiert sind.

Sie sehen hier drei Container. Einer gehört keinem größeren Player, sondern einem Lebensmittellieferanten aus Taunusstein, der mit eingestiegen ist. DHL und vor allem Amazon zeigen allerdings an solchen Konzepten der letzten Meile überhaupt kein Interesse. Sie wollen ihr eigenes, großes Ding machen und wollen etablierte Logistikwege und etablierte Wege der Abwicklung mithilfe elektronischer Begleitung des Pakets nicht aufbrechen. Die Bereitschaft ist also bei den einzelnen Kurier-Expresspaketdienstleistern unterschiedlich. Die Firmen sind zwar durchaus an einem Dialog interessiert. Wenn es aber dann zur Sache geht, passiert nach unserer Erfahrung bei bestimmten Firmen – bei Marktführern – leider nichts, sodass wir insofern nur begrenzt weiterkommen – so erfreulich es auch ist, dass DPD diesen Ideen sehr aufgeschlossen gegenübersteht.

Folie 12: „Runder Tisch Stadtlogistik“

Aber – das hatte ich bereits angedeutet – wir befassen uns nicht nur mit Mikro-Hubs, sondern diese sind in eine Gesamtstrategie eingebunden, die uns durch das Stufenkonzept vorgegeben ist. Der Runden Tisch Stadtlogistik wurde eingerichtet. Auf dem Foto sehen Sie eines der schon

erwähnten legendären Kaffeetreffen. Wir haben es geschafft, mit einer lockeren Gesprächsatmosphäre sehr weit zu kommen, und sind sehr angetan davon, dass die Runden Tische des Austauschs zu einer Art Ideenschmiede geworden sind.

Dabei haben wir gesehen, dass die Überlegungen auch in der Logistikbranche weitergehen. Inzwischen wird durchaus überlegt, mit genormten Containern zu arbeiten. Leider fehlen diese gewissermaßen vorkonfektionierten Container noch, die, bepackt mit den Paketen, aus den größeren Übergabestationen kommen, einfach am Straßenrand abgesetzt und dann von den Lastenrädern aufgenommen werden. Aber das bedeutet, dass das Konzept des Mikro-Hubs in der von mir dargestellten Größe gar nicht notwendig ist, sondern dass wir lediglich kleinere Flächen am Straßenrand brauchen, auf denen – das klang in dem Vortrag von Herrn Schocke bereits an – kühlschrankgroße Container für eine kurze Zeit am Straßenrand geparkt werden können, um dort von den Lastenrädern relativ individuell übernommen zu werden. Uns als einer engen Stadt mit Flächenkonkurrenzen käme dieses Konzept sehr gelegen.

Solche Container wären übrigens auch in den Lastenstraßenbahnen verwendbar. Ungefähr von diesen Maßen reden wir.

Folie 13: „Lade-/Lieferzonen“

Wichtig für Wiesbaden ist, wie bereits angesprochen, dass wir das Falschparken und das Parken in zweiter Reihe in den Griff bekommen. Auch wenn es nicht sehr viele Fahrzeuge sind, so sind sie doch im Straßenraum hoch beweglich und stellen ständig neue Hindernisquellen im Stadtraum dar. Insofern ist es wichtig, dass wir zu einer einheitlichen und durchgängigen Markierung von Lade- und Lieferzonen in ausreichender Menge kommen. Das zeigen auch Erfahrungen aus anderen Städten. Köln hatte das einmal untersucht und eine sehr hohe Anzahl im oberen dreistelligen Bereich von Liefer- und Ladezonen für den Stadtraum identifiziert.

Neu eingeführt haben wir eine weitere, nicht StVO-konforme Auszeichnung auf der Straße: eine neutrale Person, die ausliefert. Da dieses Zeichen in der StVO nicht zu finden ist, sagen unsere Planer ein bisschen despektierlich „Straßenmalerei“ dazu. Es hat aber einen hohen Effekt und Wiedererkennungswert. Wir haben die Erfahrung gemacht, dass die Liefer- und Ladezonen, die bereits in dieser Weise umgestaltet sind, nicht so oft falsch beparkt werden wie die herkömmlichen Liefer- und Ladezonen.

Wir brauchen eine sehr hohe Zahl von Liefer- und Ladezonen. Diesbezüglich befinden wir uns in einem engen Austausch mit unseren Ortsbeiräten. Gerade der Ortsbeirat Mitte reicht uns praktisch wöchentlich neue Wünsche und neue Beschlüsse herein und macht deutlich, wo er eine Liefer- und Ladezone haben möchte. Dem kommen wir im Rahmen der Machbarkeit nach. Das ist auch der Weg für uns: zu wissen, wo Bedarf besteht. Die Ortsbeiräte der Stadtteile nutzen wir sehr stark als lokale Kenntnisträgerinnen und -träger.

Folie 14: „WiLoad – intelligente Lieferzonen“

Eines der größeren Projekte im Rahmen der Liefer- und Ladezonen ist unsere intelligente Liefer- und Ladezone. Damit soll beobachtet werden, wie lange die Liefernden und Ladenden jeweils verweilen und wer möglicherweise nicht berechtigt ist, in diesen Zonen zu stehen. Im Prinzip brauchten wir eine permanente Kontrolle, die in der Stadt nicht zu gewährleisten ist, um zu 100 % dafür zu sorgen, dass nur jene die Liefer- und Ladezonen nutzen, die dazu berechtigt sind.

Damit komme ich zu einem Problem, das wir haben, und zu einem Appell bezüglich der Straßenverkehrsordnung, zu einem Appell also, der sich an den Bund richtet. Leider haben wir nicht die Möglichkeit zu priorisieren. Wir können nicht sagen, dass ein bestimmter Raum exklusiv für das Liefern und Laden zur Verfügung steht, sondern wir müssen uns mit einem absoluten Halteverbot und einer zeitlichen Regelung für das Liefern und Laden behelfen. Auch können wir nicht bestimmte Flächen reservieren. Wir sind durchaus in der Diskussion mit den Kurier-Expressdienstleistern und sagen: Wenn ihr zum Beispiel zwischen 11:30 und 12 Uhr hier vorbeischaud, dann reservieren wir euch gern einen Slot. – Dabei geht es um eine Art Bildschirm an der Seite, dem beispielsweise zu entnehmen ist, dass UPS von 11:30 bis 12 Uhr an diesem Platz steht. Diese Möglichkeit gibt die Straßenverkehrsordnung momentan nicht her. Das hätten wir gern anders gelöst und befinden uns damit in Übereinstimmung mit dem Deutschen Städtetag, der dies auch schon seit Langem fordert.

Folie 15: „Versenkbare Poller“

Ein weiteres Projekt, das dazu dient, zumindest den Bereich der Fußgängerzone von dieser überbordenden Anzahl von Liefer- und Ladefahrzeugen zu befreien, sind die versenkbaren Poller. Mit ihnen ist ein weiterer Aspekt verbunden: Sie werden so ausgeführt, dass sie sehr sicher sind. Das rührt von den Anschlagstättigkeiten her, die wir leider zu verzeichnen hatten. Momentan sind wir im Begriff, das Projekt in die Bauphase zu überführen, haben aber jetzt noch eine technische Innovation in der Nachbarstadt Mainz kennengelernt, in der die Poller nicht versenkbar, sondern seitenverschiebbar aufgebaut wurden. Das minimiert den Eingriff in den Untergrund und hat uns dazu bewogen, an einer Stelle noch einmal neu nachzudenken.

Ich denke, in aller Kürze konnte ich Ihnen einen kleinen Überblick über das geben, was die Stadt Wiesbaden derzeit tut. Danke für Ihre Aufmerksamkeit. Nun stehe ich gern für Ihre Fragen zur Verfügung.

Stellv. Vorsitzende: Herzlichen Dank auch für diesen interessanten Vortrag. – Als Erste hat sich Frau Dr. Lenz gemeldet.

SV Prof. **Dr. Barbara Lenz:** Herzlichen Dank für den wirklich sehr anregenden Vortrag. Er hat gezeigt, was eine Stadt tun kann. Man sollte einfach machen. Mir haben auch die Poller gefallen, die Sie zum Ende Ihrer Ausführungen gezeigt haben, weil diese eine ganz klare Grenze setzen.

Eine klare Grenze zu setzen, heißt auch, dass Sie gewissermaßen in die gewohnten Bewegungsmöglichkeiten eingreifen, ganz gleich, ob in die von Privaten oder in die von Unternehmen. Wie steht es denn um die Akzeptanz? Müssen Sie um die Akzeptanz der Maßnahmen, die Sie vorgestellt haben, kämpfen, oder entwickelt sich diese gewissermaßen mit den Projekten?

Herr **Große**: Was die Poller betrifft, so haben wir tatsächlich noch ein lokales Beteiligungsprojekt mit den betroffenen Anwohnerinnen und Anwohnern aufgesetzt. Im Kern geht es um die Fußgängerzone in Wiesbaden. Ein Nebenprojekt, das ich gezeigt habe, ist der Hauptbahnhof Wiesbaden, wo es um eine Anfahrt geht. Insofern ist die Betroffenheit dort begrenzt. Wir müssen es auf jeden Fall ermöglichen, dass Berechtigte zu ihren Häusern und zu ihren Stellplätzen innerhalb der Zone kommen. Wir müssen Notfalldiensten, der Feuerwehr usw., den Zugang ermöglichen. In den Zeiten, in denen es zulässig ist, müssen selbstverständlich auch Liefer- und Ladedienste dorthin kommen. Wir sind im Begriff, dies technisch abzustimmen. Das ist recht anspruchsvoll. Sie könnten das ganz einfach mit einem Schlüssel lösen; aber wie viele Schlüssel wollen Sie ausgeben? Wir versuchen es schon gewissermaßen moderner, elektronisch, zu lösen. Die Kolleginnen und Kollegen, die sich darum kümmern, befinden sich derzeit im Gespräch hierzu. Insbesondere mein Kollege Hoffmann, den ich vorhin erwähnt habe, ist tief in das Projekt involviert. Aktuell sind wir beispielsweise im Begriff, mit der Feuerwehr zu klären, wie das gehen kann. Inzwischen gibt es auch Modelle von Steuersäulen, die ein rotes Auto mit Blinklicht automatisch als Feuerwehrwagen interpretieren und herunterfahren.

(SV Prof. Dr. Barbara Lenz: Das heißt, die Stadt darf das machen, wenn sie alle diese Rahmenbedingungen erfüllt?)

– Ja. Bei den anderen Projekten, bei den Liefer- und Ladezonen sind wir, wie gesagt, sehr daran interessiert, mit den Ortsbeiräten zusammenzuarbeiten. Es darf nicht sein, dass ein Lieferant über 500 m hinweg keine Möglichkeit hat, irgendwo zu halten und etwas auszuliefern. Es gilt daher, entsprechende Möglichkeiten zu schaffen.

Hinsichtlich der Mikro-Hubs führen wir mit den Ortsbeiräten insoweit Diskussionen, als diese sagen, Mikro-Hubs seien keine Dauerlösung. Die Konkurrenzen für die Flächen sind sehr groß. Würden wir neue Flächen finden, wäre ein Beteiligungsprozess notwendig, der ein Vorhaben sowohl mit den Stakeholdern als auch gegebenenfalls mit den Anwohnern rückkoppelt.

SV Prof. **Dr. Barbara Lenz**: Ich kenne es aus Berlin, und in Wiesbaden besteht bestimmt das gleiche Problem. Sie haben, was die Anlieferung mit größeren Lieferwagen angeht, auf den Konflikt mit dem öffentlichen Verkehr hingewiesen. Wie kann dieses Problem gelöst werden? Die Busspur läuft ja normalerweise entweder neben dem Parkstreifen oder neben dem Gehweg.

Herr **Große**: Ich nenne ein Beispiel aus Wiesbaden, wo am ersten Ring tatsächlich eine Liefer- und Ladezone auf der dortigen überbreiten Fahrspur für die Busse eingerichtet werden konnte. Die Möglichkeiten der Umsetzung hängen aber von den Gegebenheiten vor Ort ab. Wir müssen am ersten Ring schon überwiegend zusehen, dass wir in die Seitenstraßen in unmittelbarer Nähe des Rings kommen. Es gibt selbstverständlich Regularien, die sich aus den vorhandenen Querschnitten und aus der Spuraufteilung ergeben, die wir planerisch einzuhalten haben.

Stellv. Vorsitzende: Gibt es weitere Fragen? – Ich sehe, das ist nicht der Fall. Dann darf ich mich bei Ihnen bedanken. Wir können ja das Projekt vor Ort weiterverfolgen. – In meiner Heimatstadt sind die elektrischen Poller übrigens meistens kaputt. Aber das ist ein anderes Problem.

Dann sind wir heute einmal überraschend früh am Ende des öffentlichen Teils unserer Sitzung angelangt. Wir hatten den Punkt „Verschiedenes“ bereits am Anfang behandelt.

Ich bedanke mich bei Ihnen, wünsche Ihnen allen einen angenehmen Nachmittag und schließe die Sitzung.