

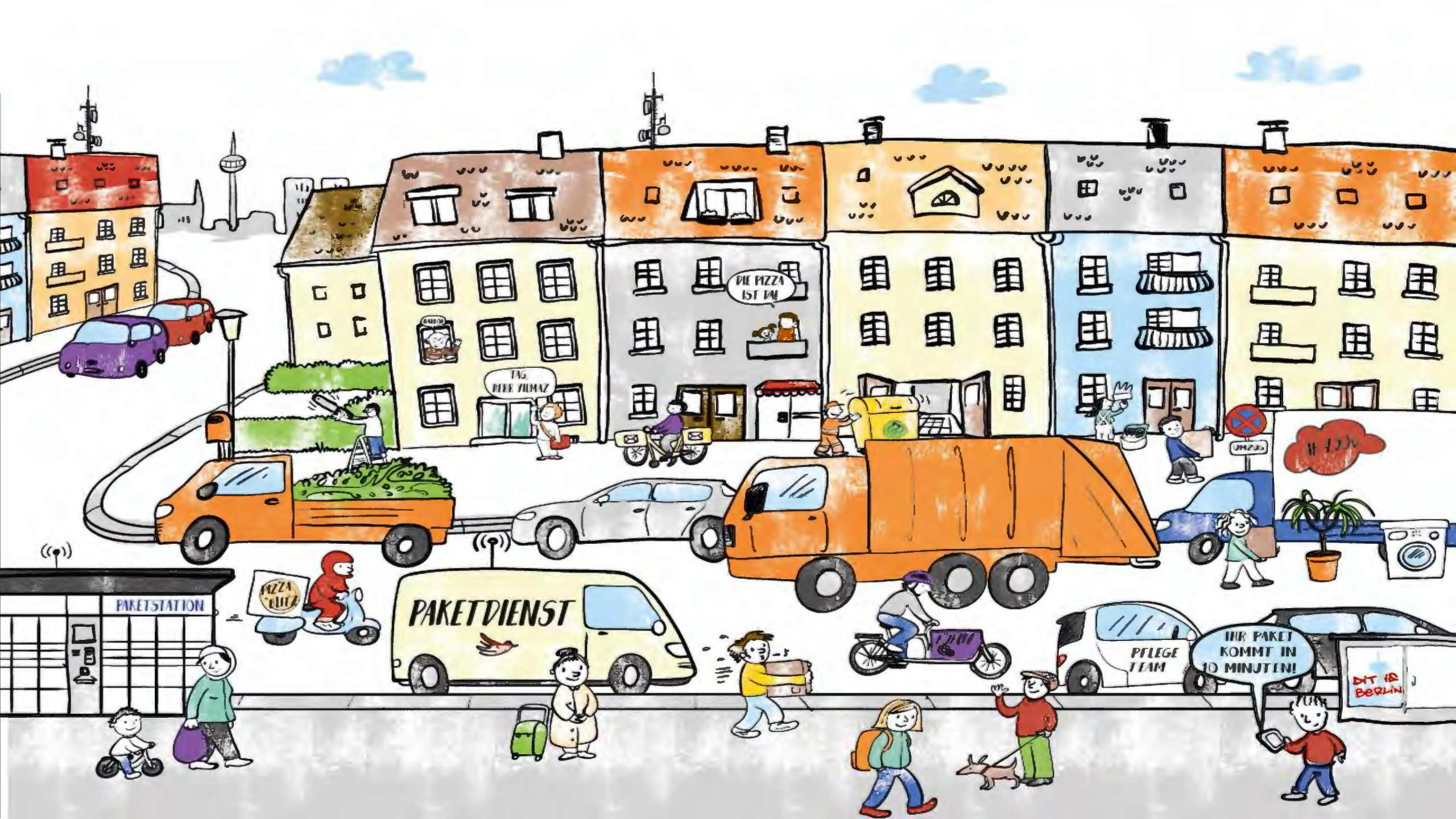
Umsetzung neuer Organisationsmodelle für innerstädtische Logistik, Territorialvergaben – die Berliner Perspektive

Dr. Julius Menge
Leiter der Gruppe „Wirtschaftsverkehr und Fernverkehr“

Senatsverwaltung
für Umwelt, Mobilität,
Verbraucher- und Klimaschutz

BERLIN





Eine Zahl verdeutlicht die Aufgabe!

5,6 Millionen Tonnen CO₂*

*31 % der gesamten Berliner CO₂-Emissionen

Warum wollen wir Wirtschaftsverkehr im urbanen Raum gestalten / steuern?

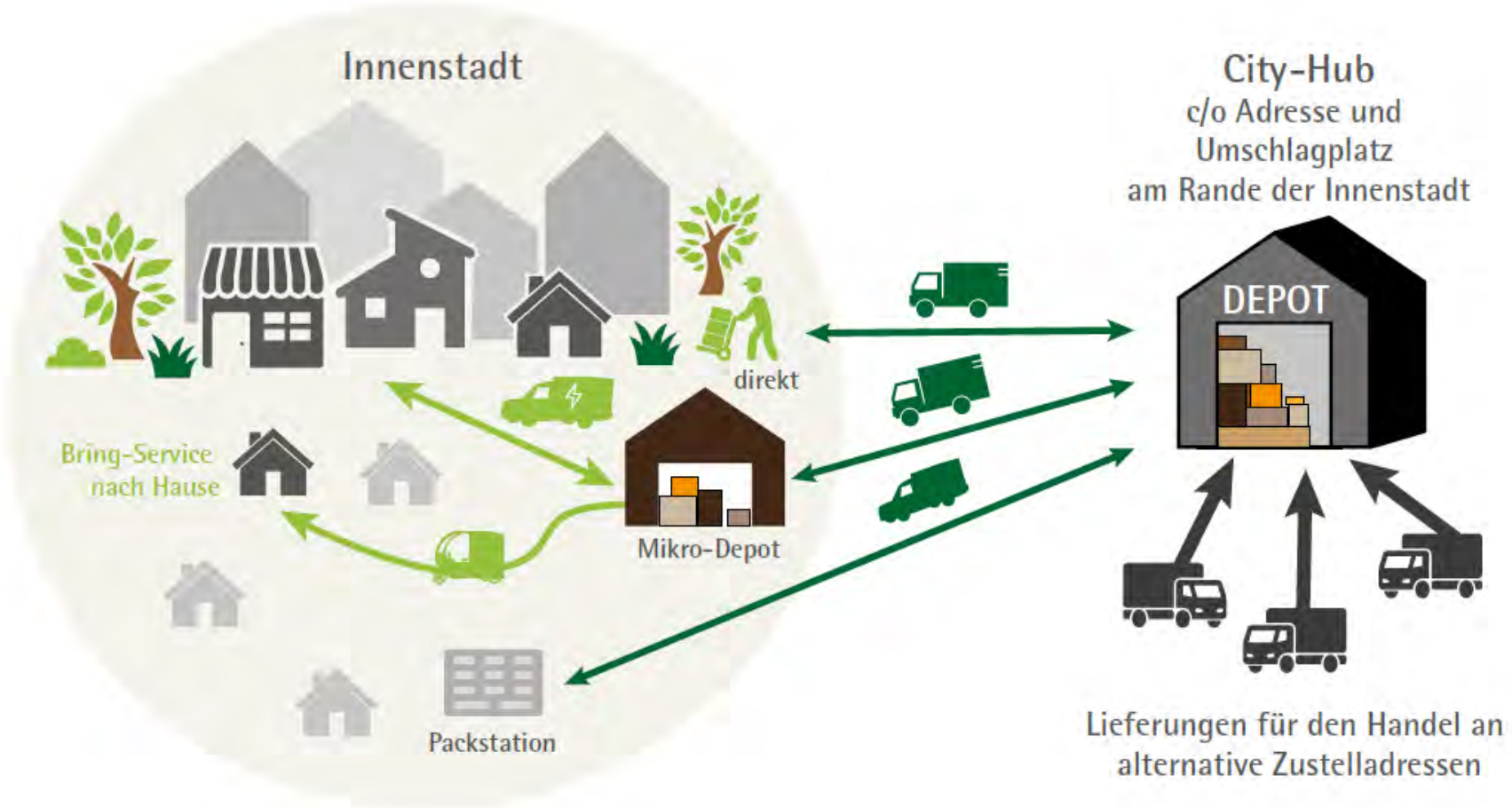
- Emissionen (u.a. THG, NOx, PM10, Lärm) und Betroffenenzahlen reduzieren
- Flächenbedarf reduzieren, Infrastruktur effizienter nutzen
- Verkehrssicherheit erhöhen
- Infrastrukturverzehr minimieren
- Reaktionsfähigkeit und Resilienz erhöhen
- Lebensqualität sichern und fördern
- Leistungsfähigkeit der Wirtschaft erhalten / stärken → Standorte sichern / entwickeln

→ Jeder dieser Punkte ist über unterschiedliche Kriterien meß-/bewertbar;
Maßnahmen adressieren zumeist ausgewählte Parameter

Umsetzung neuer Organisationsmodelle für innerstädtische Logistik (Großstädte), Territorialvergaben (1/4)



Umsetzung neuer Organisationsmodelle für innerstädtische Logistik (Großstädte), Territorialvergaben (2/4)



Quelle: BUND 2021

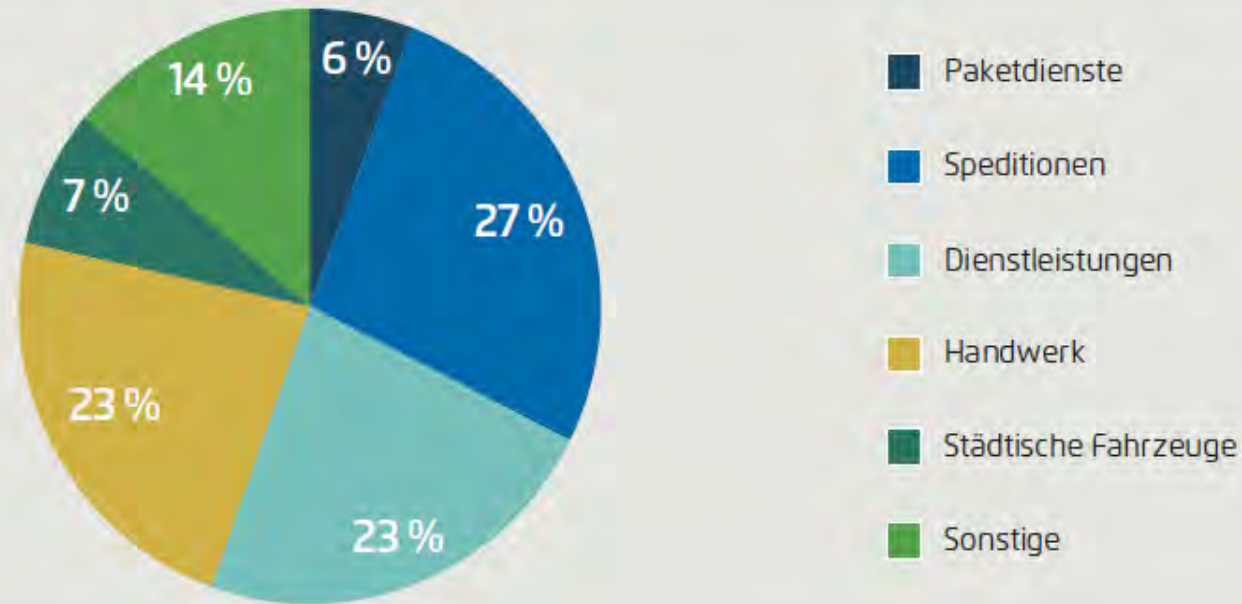
Umsetzung neuer Organisationsmodelle für innerstädtische Logistik (Großstädte), Territorialvergaben (3/4)

- Frage: Können Städte / kann Berlin eine verpflichtende Lösung für einen Gebietslogistiker einführen?
- Inhaltlicher Fokus?
 - Berlin: KEP
 - Untersuchung des BUND: Lieferverkehr allgemein
(Quelle: https://www.bund.net/fileadmin/user_upload_bund/publikationen/mobilitaet/Gutachten_Lieferverkehr_Kommunen_BUND_.pdf)

Vor dem Steuern: Sehen und Verstehen

Erhobene Einfahrten von Nutzfahrzeugen in der Düsseldorfer Innenstadt am Stichtag (2018) von 7:00–12:30 Uhr

Abbildung 1.4



Eigene Darstellung nach Goebels et al. (2019)

Quelle: <https://www.agora-verkehrswende.de/veroeffentlichungen/lieferrn-ohne-lasten/>

Umsetzung neuer Organisationsmodelle für innerstädtische Logistik (Großstädte), Territorialvergaben (4/4)

- Diverse Anforderungen / Grundlagen zu klären:
 - Was soll eigentlich bewegt werden und lässt sich das Problem ausreichend begründen?
 - Rechtliche Umsetzbarkeit derzeit herausfordernd, auch Gesetzgebung des Bundes betroffen (PostG, Gleichbehandlungsgebot Art 3 GG, Straßenverkehrsrecht, Straßenrecht)
 - In welcher Form? (Vergabe ist nicht gleich white-label, Rolle der Kommune)
 - Es werden nicht weniger / mehr Sendungen, durch eine andere Form
- Ergebnis:
 - Denkbar, aber aktuell nicht möglich; Angebot vs. Zwang

Heute schon möglich: Neue Angebote (das Beispiel KoMoDo)



5 KEP-Dienste, 10 Monate Feldversuch, täglich bis zu 11 Räder im Einsatz,
3 - 5 km Radius, 160.000 Pakete mit Lastenrädern ausgeliefert,
ca. 28.000 konventionelle Fahrzeug-km eingespart (11 t CO₂)

Aktuelle Analysen zum Thema Mikro-Depots



25.11.2021

Leistungsbeschreibung

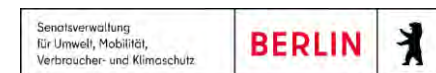
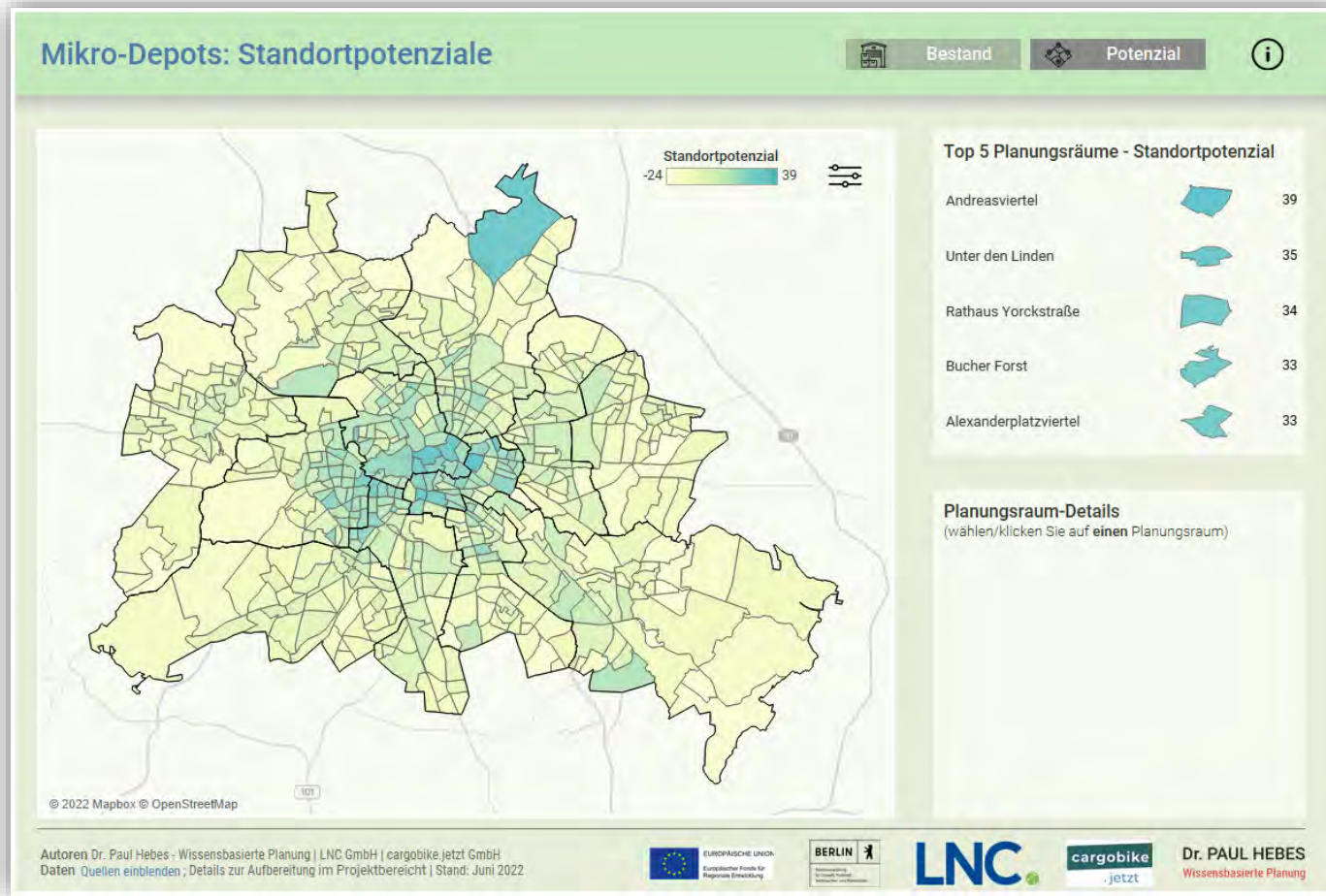
Studie zu Potenzialen und Wirkungen von Mikro-Depots im Land Berlin

Leistung/CPV:

Dienstleistungen von Ingenieurbüros; 71300000-1
Planung und Ausführung von Forschung und Entwicklung; 73300000-5

Vergabenummer: IVA3-3-2021

1	Anlass, Ausgangssituation und Zielsetzungen.....	2
2	Zu erbringende Leistungen im Einzelnen (Arbeitspakete und Meilensteine):.....	3
2.1	AP 1: Wirkbereiche und Indikatoren.....	3
2.2	AP 2: Einzelevaluation.....	4
2.3	AP 3: Potenzial- und Wirkungsanalyse.....	4
2.4	AP 4: Dokumentation und Verbreitung.....	6
2.5	AP 5: Projektkoordination / Öffentlichkeitsarbeit.....	6
3	Zeitraumen	6
4	Zusammenarbeit AG und AN, Dokumentation und Datenübergabe	7
5	Kostenrahmen.....	8
6	Hinweise zur Angebotsabgabe	8
7	Zuschlagskriterien.....	9





Nutzung der Infrastruktur

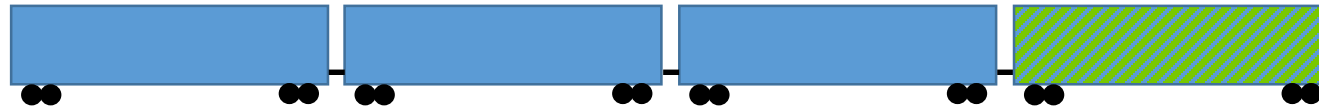


A 113 in Berlin,
AS Späthstraße
Aufnahmezeit
links: 4:48 Uhr, rechts: 6:55 Uhr

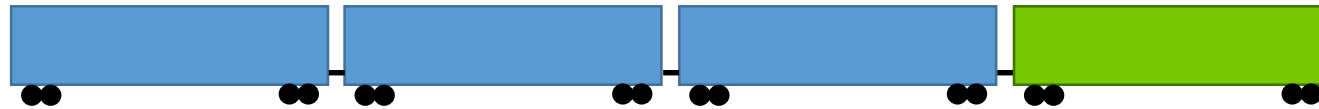


City-Rail-Logistics - Potenzial und Umsetzbarkeit einer Gütermithnahme in der S-Bahn Berlin: Szenarien

- Szenario 1: Kombiniertes Transport von Personen und Gütern (z. B. Mehrzweckbereich)



- Szenario 2: Gütertransport in vom Fahrgastverkehr abgetrennten Viertelzug



- Szenario 3: Eigene Fahrten für den Gütertransport





Das Integrierte Wirtschaftsverkehrskonzept Berlin

- Senatsbeschluss am 31. August 2021
- Dokument öffentlich verfügbar unter [Integriertes Wirtschaftsverkehrskonzept \(IWVK\) - Berlin.de](https://www.berlin.de/Integriertes-Wirtschaftsverkehrskonzept)
- 12 Maßnahmenbündel in zwei Kategorien:
 - Maßnahmenfelder als Ergebnis der Beteiligung (9)
 - Ergänzende Maßnahmenfelder als Ergebnis gesellschaftlicher Entwicklungen (3)
- Ergebnis eines intensiven Beteiligungsverfahrens
- Erster Evaluationsbericht veröffentlicht



Was es jetzt braucht...

(persönliche Einschätzung)

- Klares Verständnis: Es gibt keine schnelle / einfache Lösung! Ein „Weiter so!“ können wir uns nicht erlauben.
- Städte als Treiber, denn Unternehmen optimieren sich selbst, nicht Stadt oder Gesellschaft
- Neue Konzepte und Organisationsmodelle für (inner-)städtische Logistik
- Engagement und Umsetzung (inkl. einer „Lernkultur“)
- Neue Mechanismen zur Beurteilung der Wirtschaftlichkeit
- Starke und leistungsfähige Verwaltung, um mit dem Thema Wirtschaftsverkehr angemessen umgehen zu können!

Vielen Dank ...

Dr. Julius Menge

Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz

Leiter der Gruppe „Wirtschaftsverkehr und Fernverkehr“ (IV A 3)

Am Kölnischen Park 3 | 10179 Berlin

Tel. +49 (0)30 9025-1566 | Fax +49 (0)30 9025-1675

julius.menge@senumvk.berlin.de

Senatsverwaltung
für Umwelt, Mobilität,
Verbraucher- und Klimaschutz

BERLIN



Die regionale Wirtschaftsverkehrsstrategie FrankfurtRheinMain

Anhörung
Enquetekommission Mobilität
Land Hessen
Wiesbaden/11.07.2022

Regionalverband FrankfurtRheinMain/Bohner-Degrell



Der Regionalverband FrankfurtRheinMain

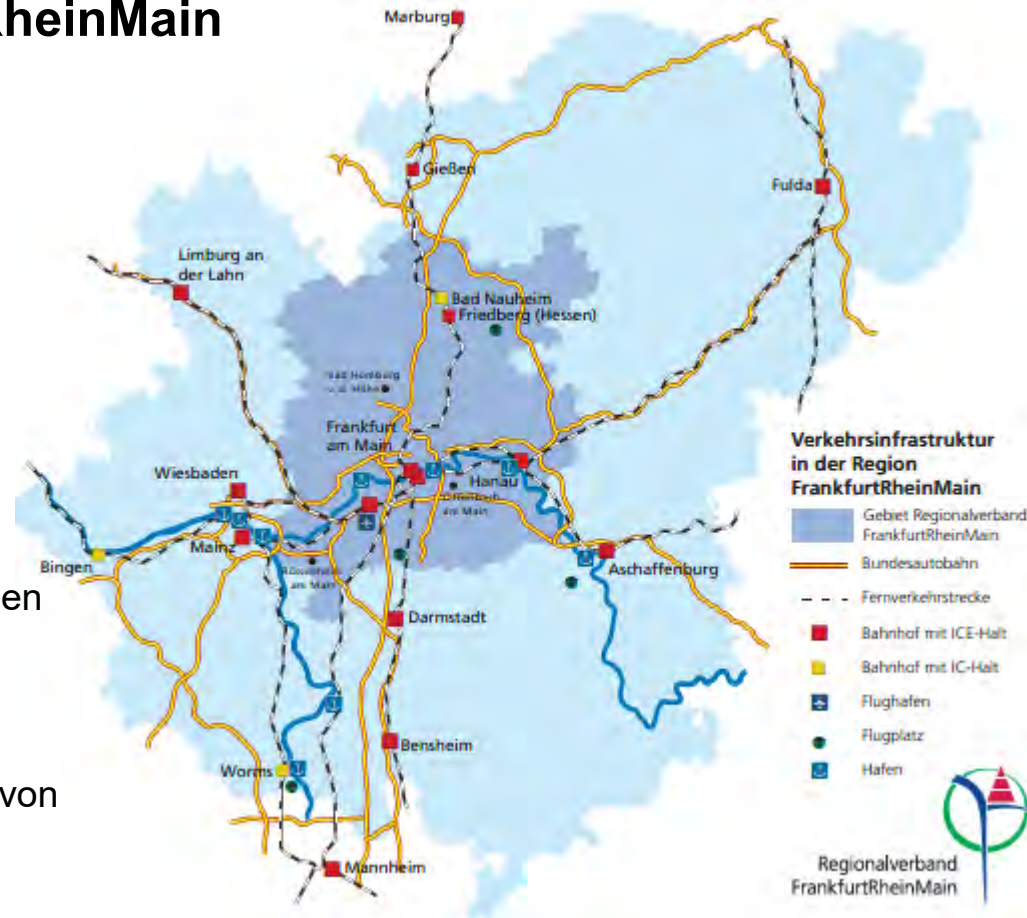
www.region-frankfurt.de

**Zusammenschluss von 80 Kommunen
im Rhein-Main-Gebiet**

2,4 Millionen Einwohner

Aufgaben

- Aufstellung und Fortschreibung des Regionalen Flächennutzungsplans
- Umsetzung und Weiterentwicklung der Mobilitätsstrategie für die Region
- Europabüro: Beratung über und Einwerbung von Fördermitteln; Lobbyarbeit in Brüssel
- Entwicklung von Digitalisierungsstrategien
- Klima-Energie-Portal und Erstellung des Regionalen Energiekonzeptes
- Schutz und Erhalt von Streuobstwiesen
- Bündelung der Arbeit der regionalen Gesellschaften
- Umfassendes Monitoring der Region



Versorgung der Menschen und der
Wirtschaft mit Waren und Dienstleistungen

FRM als zentrales Drehkreuz des deutschen +
europäischen Wirtschaftsverkehrs

**Herausforderungen
für die Region**

Staus

Steigende Lärm- und
Schadstoffemissionen

Wachsender Flächenbedarf
und Flächenkonkurrenzen

Zunehmende Konflikte im
Straßenverkehr

...



**Herausforderungen für
die Wirtschaftsakteure**

Infrastrukturen an
Kapazitätsgrenzen

Absicherung der Lieferketten

Rasant steigender Onlinehandel

Klimawandel - Anforderung
zur Emissionseinsparung

Digitalisierung

...

Gemeinsamer Ansatz:

Regionale Wirtschaftsverkehrsstrategie FRM für einen nachhaltigen und zukunftsfähigen Wirtschaftsverkehr

1. Verbesserung Klimaschutz, Verkehrssicherheit, Verkehrsfluss sowie die Lebensqualität in Städten und Gemeinden
2. Optimierung der Leistungsfähigkeit der Wirtschaftsverkehre

Normatives Zielbild

Verkehr vermeiden
durch Optimierung und
Effizienzsteigerung

Verkehr verlagern
auf umweltfreundliche
Verkehre

Verträgliche Gestaltung
des
Wirtschaftsverkehrssystems

Regionale Wirtschaftsverkehrsstrategie als Abstimmungs- und Konsolidierungsprozess

1. Kooperativer Prozess zur Entwicklung eines gemeinsamen Handlungsprogramms
2. Commitment für die Umsetzung und Entwicklungssteuerung

Prioritäten
setzen

Auf
Bestehendem
aufbauen

Umsetzungs-
orientierung

Gremien



Fachbeirat

Aufgabenträger, Fachbehörden, Betreiber und Akteure Infrastruktur/-management:

1. Hessen Mobil
2. Regierungspräsidium Darmstadt
3. RMV
4. DB Netz AG
5. Hessische Landesbahn (HLB)
6. Autobahn GmbH des Bundes
7. Gemeinschaft Frankfurter Hafenanlieger
8. FRAPORT AG
9. Deutsche Flugsicherung (Drohnen)
10. IVM Integriertes Verkehrs- und Mobilitätsmanagement Region Frankfurt RheinMain

Wissenschaftsexperten:

11. Prof. Dr. Kai-Oliver Schocke, UAS Frankfurt, Produktion und Logistik, Direktor Research Lab for Urban Transport
12. Prof. Dr.-Ing. Frank Lademann, TH Mittelhessen, Bahnsysteme und Verkehrstechnik
13. Prof. Dr. Axel Wolfermann, Hochschule Darmstadt, Verkehrswesen
14. Prof. Eva Kaßens-Noor, TU Darmstadt, Verkehrsplanung und Verkehrstechnik

Fachvertretung Kommunen und Kreise:

- 15.-24. Fachvertretung der Kommunen des Kommunalbeirats (Verkehr/Wirtschaftsförderung)
- 25.-30. Fachvertretung der Kreise des Kommunalbeirats (Verkehr/Wirtschaftsförderung)

Wirtschaftsbeirat

1. VHU – Vereinigung der hessischen Unternehmerverbände
2. HHHK – Hessischer Industrie- und Handelskammertag, vertreten durch die IHK Frankfurt als federführende Kammer für das Thema Verkehr)
3. Handwerkskammer Frankfurt-Rhein-Main
4. Speditions- und Logistikverband Hessen/ Rheinland-Pfalz e.V.
5. Fachverband Güterkraftverkehr und Logistik Hessen e. V.
6. SGKV Studiengemeinschaft für den kombinierten Verkehr e.V.
7. BIEK Bundesverband Paket und Expresslogistik e.V.
8. BdKEP Bundesverband der Kurier-Express-Post-Dienste e.V.
9. DB Cargo AG
10. RheinCargo GmbH & Co. KG (Schiff und Schiene)
11. Netzwerk Europäischer Eisenbahnen e.V.
12. Radlogistikverband RLVD e.V.
13. AirCargo Community Frankfurt e.V. (Verband Flughafenrainer)
14. BVZD – Branchenverband Zivile Drohnen e.V.

Netzwerk Wirtschaftsverkehr

Netzwerk Verkehr/Mobilität:

1. House of Logistics & Mobility (HoLM) GmbH (Leitend)
2. Fachzentrum Nachhaltige Urbane Mobilität (FZ-NUM) des Landes Hessen/ Hessen Trade & Invest GmbH (HTAI), Wirtschaftsentwicklungsgesellschaft des Landes Hessen
3. Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (VDV)

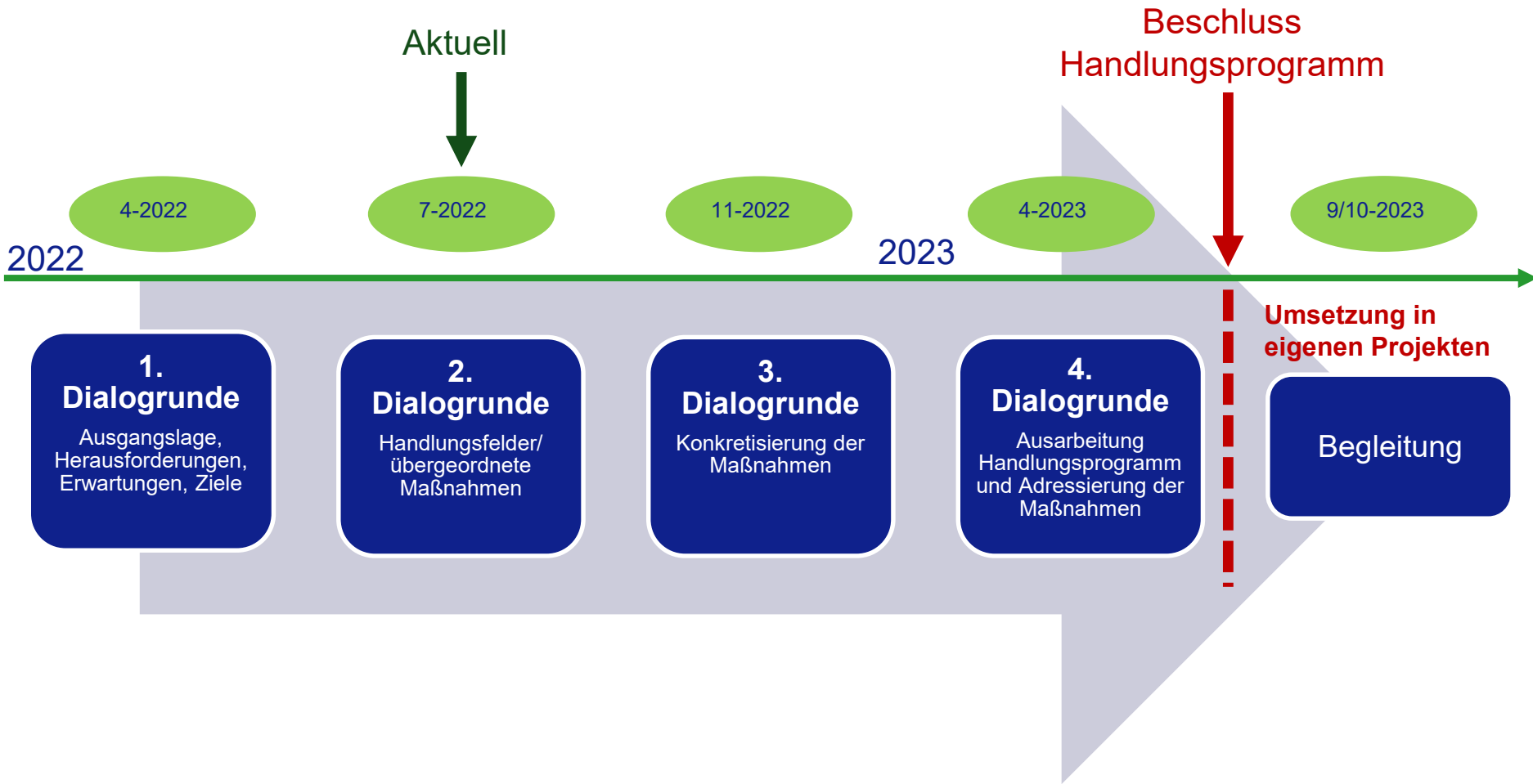
Netzwerker Wirtschaftsentwicklung und -förderung, Regionsentwicklung:

4. HA Hessen-Agentur GmbH (nicht-monetäre Wirtschaftsförderung des Landes Hessen)
5. PERFORM Zukunftsregion FrankfurtRheinMain (Initiative der Wirtschaftskammern der Metropolregion FRM)
6. Die Wirtschaftsinitiative RheinMain (Zusammenschluss von Unternehmen und Organisationen)

Gemeinnützige Interessensverbände für nachhaltigen Verkehr:

7. VCD Hessen e.V.
8. BUND LV Hessen e.V.
9. Pro Bahn e.V. Regionalverband Mittelhessen/Großraum Frankfurt

Operative Gremieneinbindung – Themen und Zeitplan



Aktueller Sachstand

Abstimmungsprozess zu Handlungsfeldern und übergeordneten Maßnahmen

Überblick Handlungsfelder:

- Handlungsfeld A: Steuerung des Wirtschaftsverkehrs auf der Straße
- Handlungsfeld B: Emissionsarmer Wirtschaftsverkehr auf allen Verkehrsträgern
- Handlungsfeld C: Steuerung von Gewerbe- und Logistikflächenentwicklung
- Handlungsfeld D: Multimodaler Wirtschaftsverkehr
- Handlungsfeld E: Prozessoptimierung im Wirtschaftsverkehr
- Handlungsfeld F: Netzwerk, Öffentlichkeitsarbeit, Marketing



**Weitere Informationen:
www.wirtschaftsverkehr-frm.de**



Kontakt:
Claudia Bohner-Degrell
Regionalverband FrankfurtRheinMain
Telefon: +49 69 2577-1619
E-Mail: bohner-degrell@region-frankfurt.de



Mikro-Depots in Wiesbaden

Förderprojekt DIGI-L – Konzept für Nachhaltige Stadtlogistik

Kompetenzzentrum nachhaltige Stadtlogistik
Tiefbau- und Vermessungsamt
Landeshauptstadt Wiesbaden

Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages

AP2: Kompetenzzentrum Stadtlogistik



Jens Hoffmann
Lieferzonen-
management



Claus-Peter Große
Mikro-Hubs



Carola Pahl
Projektleitung

Ob Lieferzone oder Mikro-Hub:
Fragen und Anregungen zur Stadtlogistik an
stadtlogistik@wiesbaden.de

Förderprojekt DIGI-L

Förderantrag Bescheid BMVI am 12.12.2018:

DIGI-L – Digitalisierung der Logistik in der Landeshauptstadt Wiesbaden

Beschluss der STVV „urbane Logistik“ am 23.05.2019:

prioritär anzugehen:

- umweltfreundlichen letzte Meile-Belieferung mittels Einrichtung von innenstadtnahen Paketumschlagplätzen (Mikro-Depots)
- Einführung „intelligenter Ladezonen“
- Stufenkonzept mit Zielen, Handlungsfeldern und Maßnahmen

Förderprojekt DIGI-L: 3 Arbeitspakete (gesamt 1,4 Mio. Euro, 50% Förderung) - Laufzeit 12/2018 – 09/2021

AP1: Stufenkonzept nachhaltige Stadtlogistik

AP2: Kompetenzzentrum Stadtlogistik

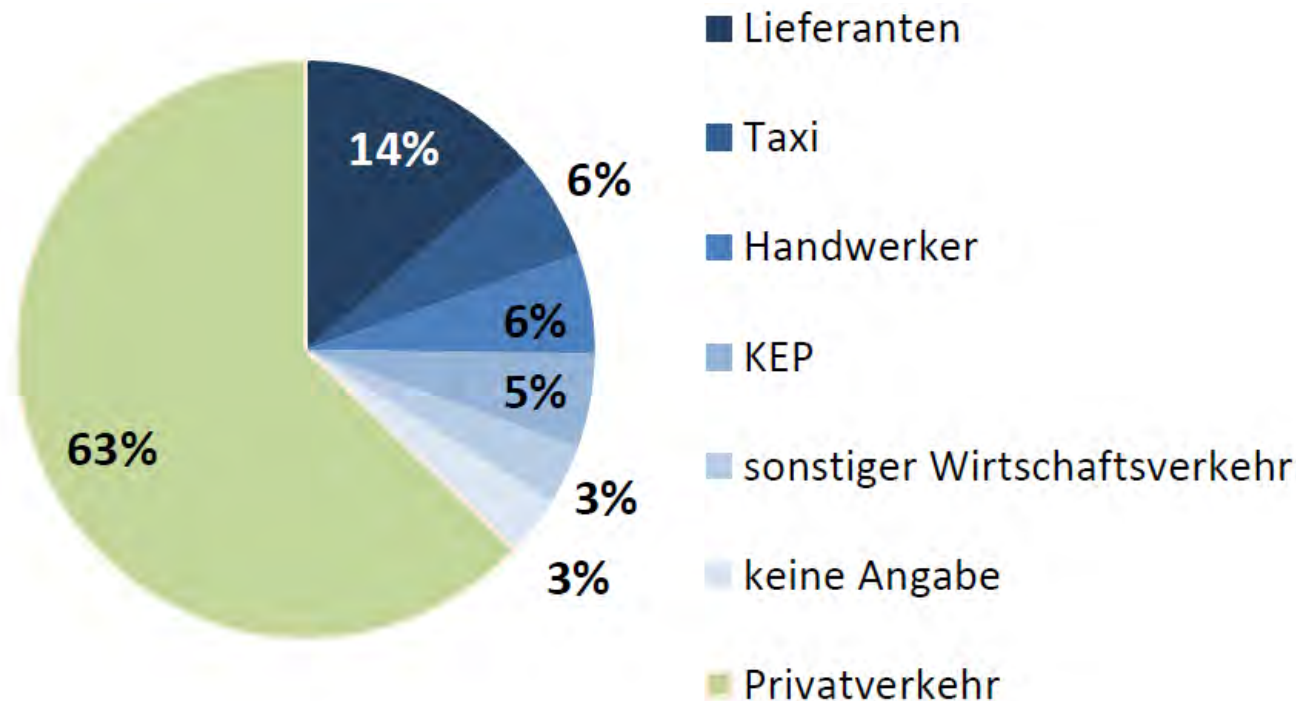
AP3: Digitale Erfassung des Lieferverkehrs

Maßnahmen des Stufenkonzepts

Phase 1: 2020→2021

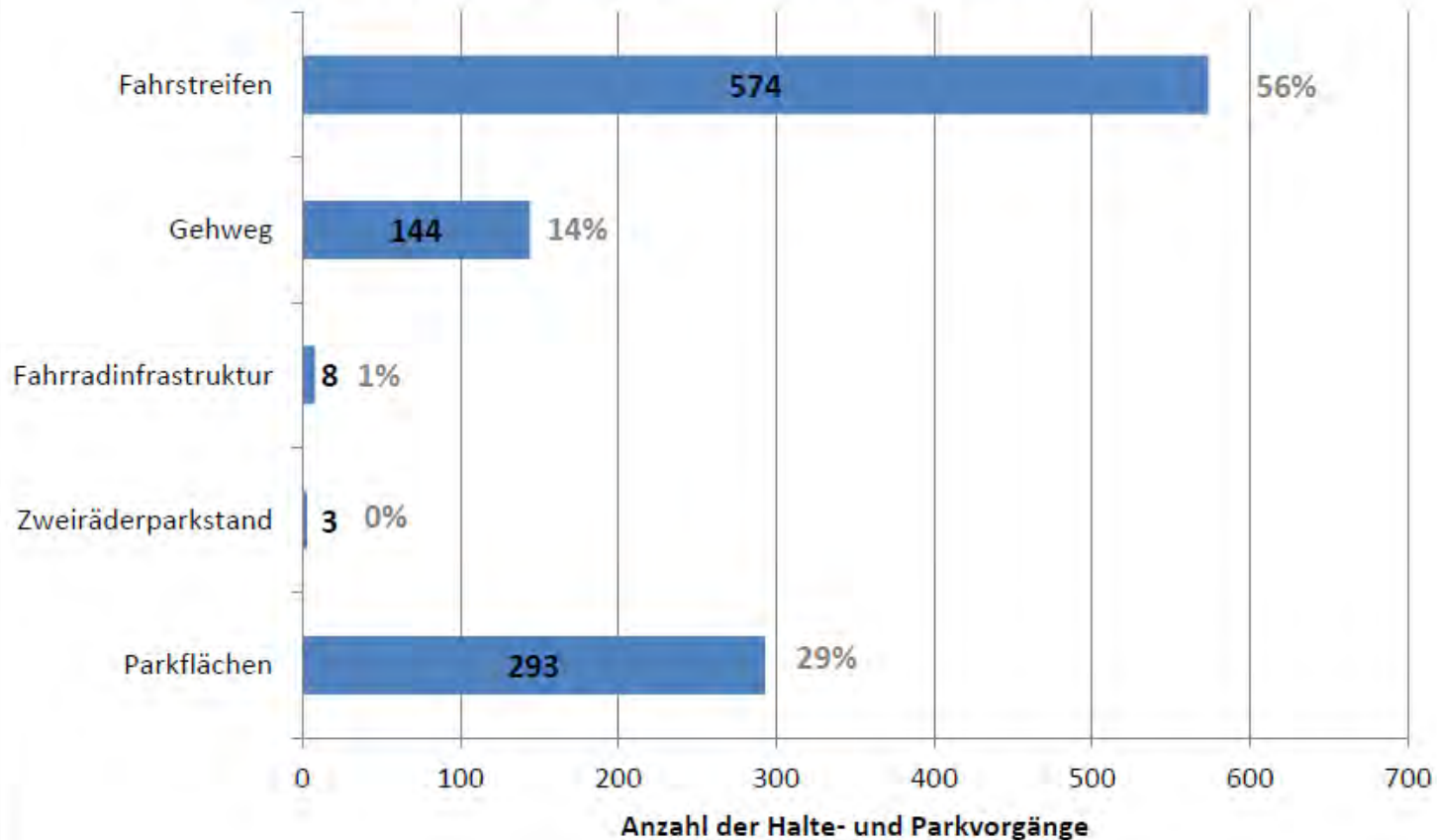
Maßnahme	Umsetzung
1.1 Dialogplattform	„Runder Tisch Stadtlogistik“ seit April 2021
1.2 Kompetenzzentrum	Team Nachhaltige Stadtlogistik im TVA
1.3 Vermittlungsstelle Logistikflächen	Noch nicht optimiert
1.4 Analyse Quartiere mit Konfliktpotenzial	aufgeschoben
1.5 20 Lieferzonen	Neue Regelbauweise, „intelligente LZ“ im Aufbau
1.6 2 Mikro-Depots	DPD und Gesund&Munter Elsässer Platz
1.7 Ausbau E- Ladeinfrastruktur	Läuft für PKW
1.8 Förderung Lastenräder	Programm seit 2019 100.000 €/Jahr
1.9. optimierte Zustellung	Ansätze wenig erfolgreich

Anteile des Wirtschaftsverkehrs am Gesamtverkehr (n=2.780)

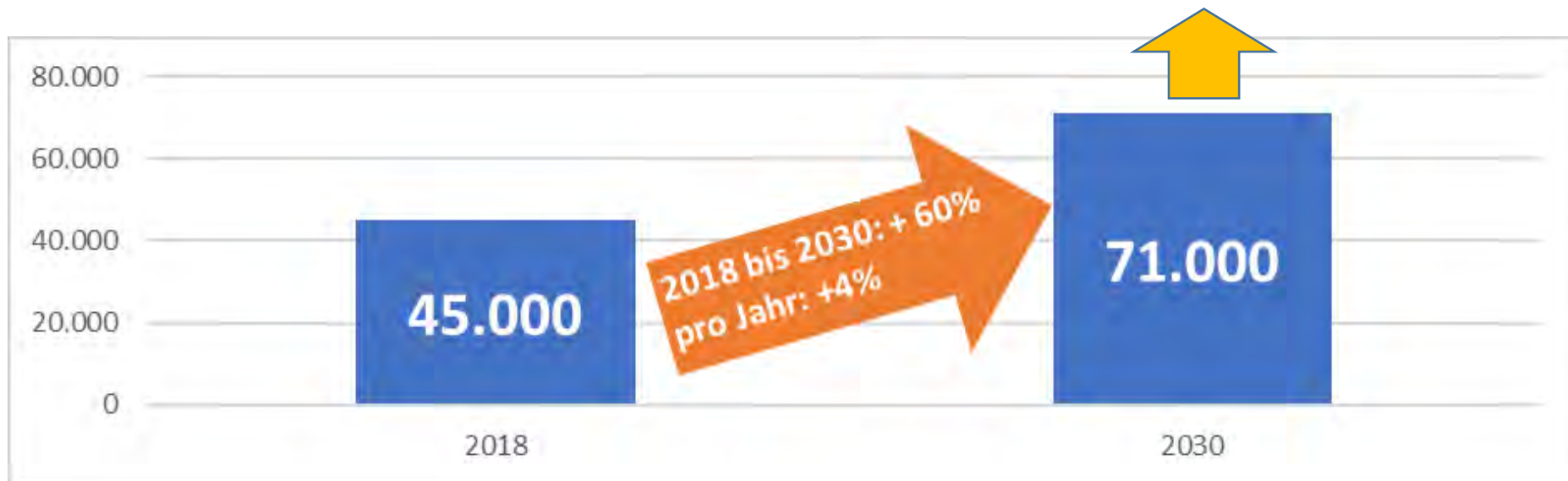


Analyse des Wirtschaftsverkehrs in der Innenstadt der Landeshauptstadt Wiesbaden,
Frankfurt University of Applied Sciences und Hochschule RheinMain, Februar 2019

Verortung der Halte- und Parkvorgänge im Straßenraum (n=1022)



Starke Zunahme der täglichen Paketsendungen in Wiesbaden



AP1: Stufenkonzept - Beteiligung



Workshops mit Stakeholdern

Einteilung in Themengebiete

- Micro-Hubs
- Lieferzonen
- Optimierte Zustellung
- Digitalisierung und Smart Logistics



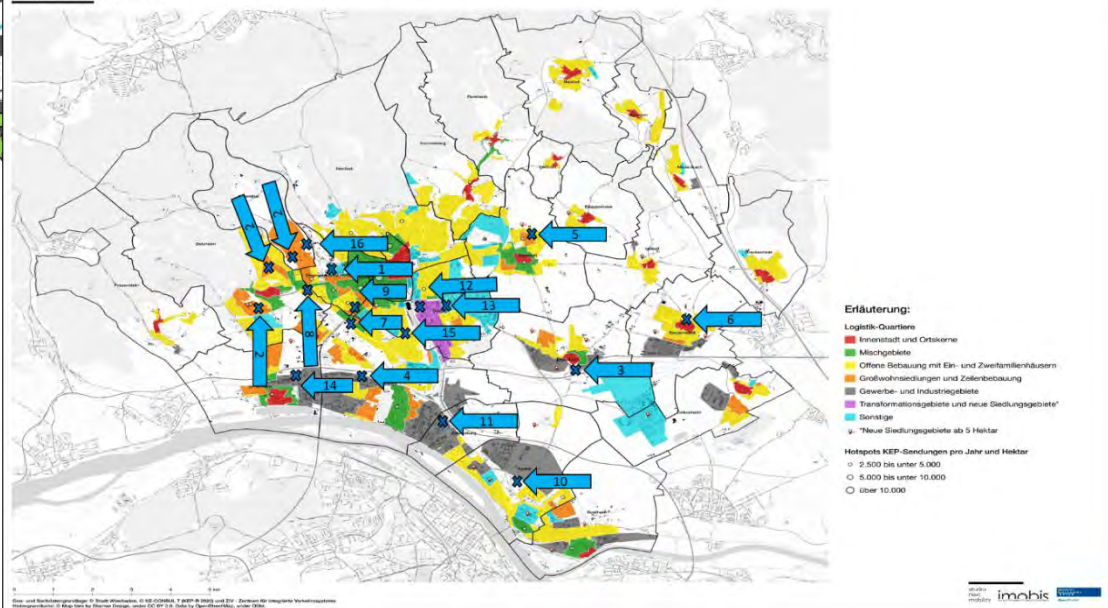
Stufenkonzept: Beteiligung

Logistik-Quartierstypen in der Stadt Wiesbaden: Fokus Innenstadtbereich
Dialogprozess Nachhaltige Stadtlogistik

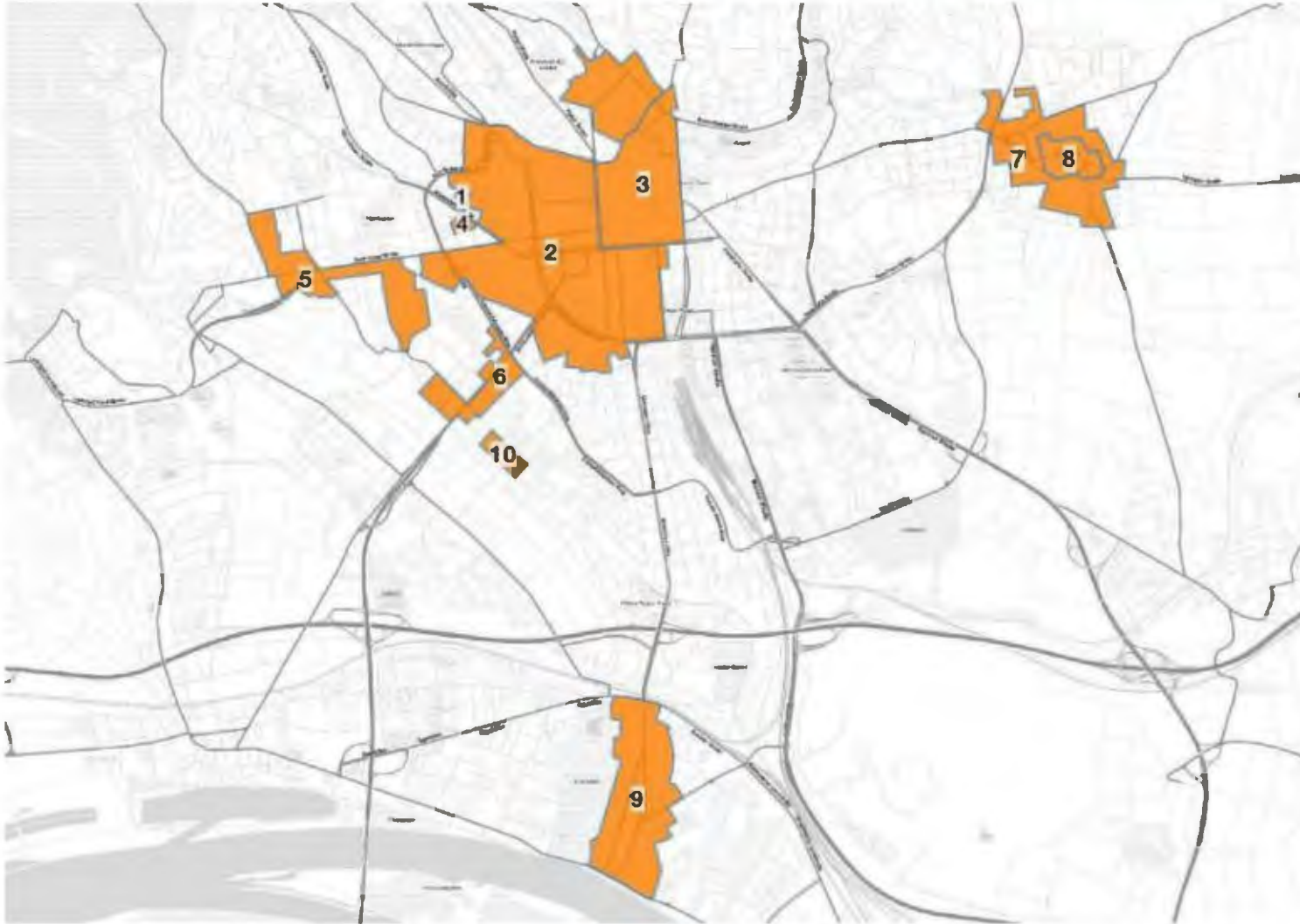


Workshop- ergebnisse

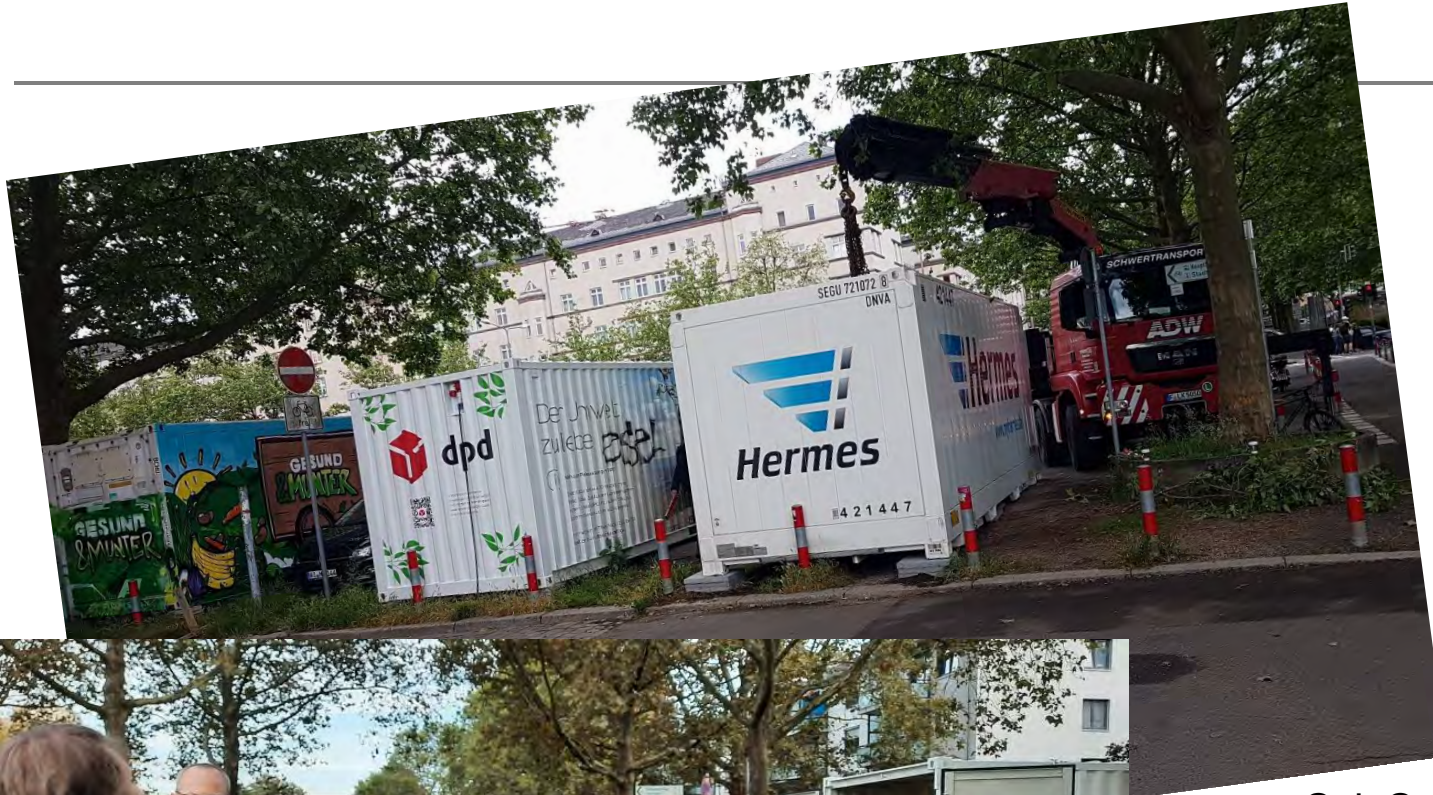
Logistik-Quartierstypen und KEP-Sendungen in der Stadt Wiesbaden
Dialogprozess Nachhaltige Stadtlogistik



Handlungsbedarf!



Mikro Hub



Seit Sept. 2021: DPD und „Gesund & Munter“ auf dem Elsässer Platz (innenstadtnaher Parkplatz)
Seit Juni 2022: Testlauf von Hermes

Runder Tisch Stadtlogistik

Kontinuierlicher Kontakt mit Stakeholdern zweimal jährlich



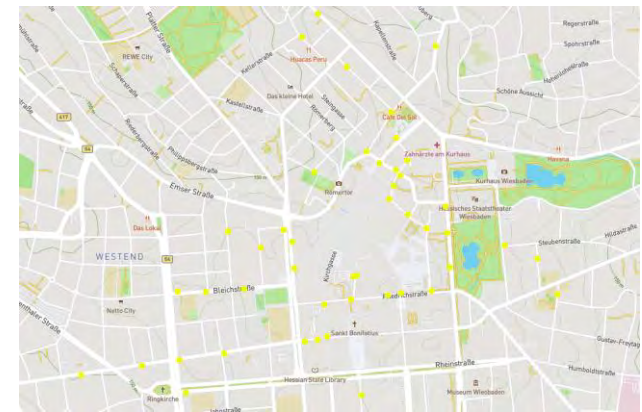
27. April 2022

Lade-/Lieferzonen

Einheitliche Markierung und Beschilderung zur besseren Wiedererkennung



Lieferzonenkataster



Straße	Länge in m	Breite in m	OBR	Anzahl Plikto	Zeiten	Termin
Moritzstraße 30	47	2,5	Mitte	5	08:00-18:00	2021
Moritzstraße /1. Ring	15	2,5	Mitte	2	09:00-18:00	2021
Rheingaustraße	30	2,5	Biebrich	4		2021
Klarenthalerstraße	22	2,5	Westend	3	07:00-13:00	2022
Emanuel-Geibel-Straße	12	2,5	Mitte	2	08:00-18:00	2022
Saalgasse/Ecke Taunusstraße	12	2,2	Mitte	2	08:00-16:00	2022
Kastellstraße	6,5	2,3	Mitte	1	08:00-14:00	2022
Rheinstraße 60	15	-	Mitte	2	-	2022
Schwalbacher Straße/Coulinstraße	15	-	Mitte	2	-	2022
Taunusstraße 66 (REWE)	20	-	Mitte	3	-	2022
Friedrichstraße 14 (BoConcept)	24	2,5	Mitte	5	komplett	2022
Fischbacher Str. 12a	33	2,5	Rheingauviertel	6	08:00-16:00	2022
Reichsapfelstraße 15	12	2,2	Schierstein	2	08:00-18:00	2022
Frankenstraße	9	2,5	Mitte	2	08:00-18:00	2022
Drei Lilien Platz	34	2	Mitte	5	Mo-Fr 6-11, S	2022
Webergasse 19 - 23	21	2	Mitte	4		2022
Herrnmühlgasse	4	2	Mitte	2		2022
An den Quellen	8	2	Mitte	2	08:00-18:00	2022

WiLoad – intelligente Lieferzonen

Phase I

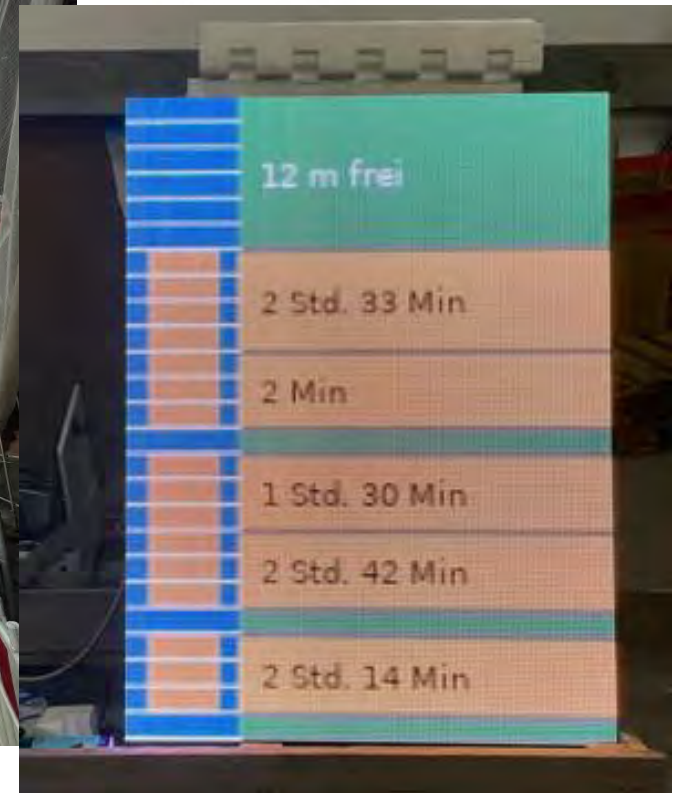
- Kameraerfassung
- Anzeigetafel
 - Auslastung
 - Fehlbelegung

Phase II

- Rollout
 - Erkennen von Hot Spots

Phase III

- *Smartphoneapp*
- *Zugangskontrolle*
- *Buchungssystem*



Versenkbare Poller

Pilotprojekt an drei Standorten 2022/2023



**DANKE FÜR IHRE
AUFMERKSAMKEIT**



Claus-Peter Große

Kompetenzzentrum nachhaltige Stadtlogistik

Tiefbau- und Vermessungsamt

Landeshauptstadt Wiesbaden

Tel.: 0611-317707

Mail: stadtlogistik@wiesbaden.de

www.wiesbaden.de/leben-in-wiesbaden/verkehr/stadtlogistik/



Lebendig. Nachhaltig. Herausfordernd. Lastenradbelieferung in Darmstadt

Ein Projekt von:

h_da
HOCHSCHULE DARMSTADT
UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES

h_da
HOCHSCHULE DARMSTADT
UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES

s:ne
SYSTEMINNOVATION FÜR
NACHHALTIGE ENTWICKLUNG



Förderung:



Kooperationen:



Motivation & Ziel



Aufbau eines emissionsfreien & sozialen Lieferdienstes für Darmstadt



Reduzierung des Verkehrs insbesondere mit Verbrennungsmotoren



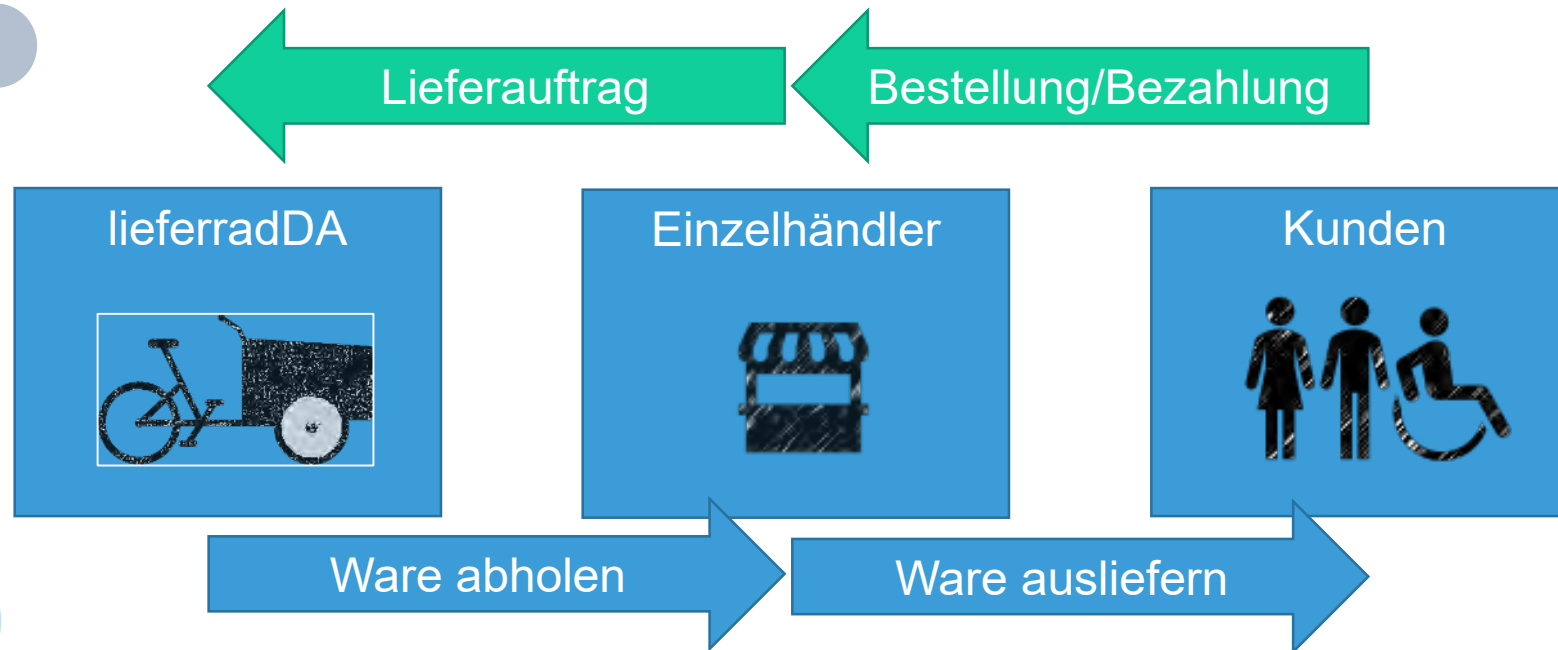
Unterstützung des lokalen Einzelhandels, der Stadt sowie Bürgerinnen und Bürger



Schaffung attraktiver Arbeitsplätze für Kuriere

Nachbarschaftlich und nachhaltig

Das Konzept von LieferradDA



- Bis 14h bestellt
- Am selben Tag geliefert

Akteurinnen und Akteure



Einzelhändler
22 Teilnehmer



Kundinnen und Kunden
Befragungen über
Bürgerpanel &
Projektgruppen



LieferradDA &
Mitarbeitende



Kooperationen

LieferradDA liefert mehr als nur

...



Essen



Reinigung



Shop&Deliver



Werbemittel



n.v.pf. Medikamente



Wertstoffe



Unsere Flotte



Was haben wir gelernt?



- Die Kunden der Einzelhändler, wenn im Laden, brauchen keinen Lieferservice
 - Die meisten Einzelhändler sind naiv hinsichtlich der Gefahr des Internethandels und bieten ihren Kunden keine online-Bestellmöglichkeit
 - Menschen wollen billig kaufen, im Internet
- **Ein Konzept auf Basis der Lieferung von Einzelhändlern zu Endkunden ist nicht nachhaltig**

Wie geht es weiter?



- Gewerbliche Transporte finden regelmäßig statt, bringen Auslastung
 - Die Stadt Darmstadt unterstützt stark
 - EAD, Bauverein, HEAG holding, Entega, ... sorgen für Auslastung
 - Einzelne Gewerbetreibende finden die Idee auch gut
- **die Professoren gründen aus**
- **das wirtschaftliche Risiko zu Beginn wird von der Stadt Darmstadt gemildert**

Wir müssen handeln. Jetzt!



Zu Erreichung des Klimaziel „max2Grad“ muss der CO₂-Ausstoß im Verkehr um Faktor 6 reduziert werden

Verlagerung von 30% der gewerblichen Straßenverkehre auf die Schiene

UND

Schiene wird 50% effizienter

UND

Schiene reduziert die CO₂-Belastung bei der Stromerzeugung um 50%

UND

Ladefaktor der Lkw wird um 30% gesteigert

UND

Lehrfahrten von LKW werden um 30% reduziert

UND

Die Lkw-Effizienz wird um 50% verbessert (statt 30 l/100km ...)

UND

Reduzierung der fossilen Brennstoffe im Lkw-Straßenverkehr um 50%

Ein paar Fakten...



- Kein Logistiker fährt „aus Spaß“ in die Städte. Sie fahren immer im Auftrag eines Kunden.
- Gewerbliche Verkehre sind für nur ca. 15% der Verkehre in der Stadt verantwortlich (MIV: 70%).
- Paketdienstleister (DHL, DPD, ...) machen nur ca. 15 – 20% der gewerblichen Verkehre aus. Zweite-Reihe-Parken wird subjektiv zu stark wahrgenommen.
- Die Dienstleistung „Logistik“ wird nicht adäquat entlohnt.
- Der lokale Einzelhandel hat alle Waren vorrätig!

Alle Logistiker wollen es!



Warum gibt es keine Zufahrtsbeschränkungen in den Städten?



**Es liegen unzählige Ergebnisse wissenschaftlicher
Projekte vor.**

Nutzen Sie diese!

> Versuch macht klug <

Der lokale Einzelhandel hat alles vorrätig!



(Innen-) Städte brauchen keine Internet-Händler oder deutschlandweite Lieferdienste

- Dies ist keine logistische Aufgabe:
 - Innenstädte (wieder-) beleben
 - Verständnis für den lokalen Einzelhandel fördern
 - Gemeinsame Angebote aller Gewerbetreibenden moderieren
- Stadt-eigene logistische, innerstädtische Lieferbedarfe können bündeln und konsolidieren
- Lokale, nachhaltige Lieferdienste bei Gründung können unterstützt und angeschoben werden

Empfehlungen ...



Der gewerbliche Verkehr kann nachhaltiger sein und reduziert werden

- Standorte für Mikro-Depots identifizieren
- Flächen für logistische Bedarfe bei Neubauten vorhalten / vorsehen
- Lastenradbelieferung forcieren (1 Lastenrad = 1 Sprinter)
- Logistikbedarfe bei Fachplanungen (z. B. ÖPNV) und in Planungsansätzen (z. B. SUMP) berücksichtigen
- Lieferzeitfenstern bspw. in Fußgängerzonen anpassen
- Logistiknetzwerk aus lokalen Akteuren für die letzte Meile, z. B. runder Tisch, etablieren
- Kostenintensivere Bußgelder bei Verstoß gegen Halteverbot zur Sanktionierung der Fremdbelegung von Lieferzonen verhängen
- Markierungen von Lieferzonen markieren und ausschildern

Empfehlungen ...



Der gewerbliche Verkehr kann nachhaltiger sein und reduziert werden

- Verfügbarkeit bezahlbarer Flächen für Mikro-Depots steigern
- Logistik in Verkehrsentwicklungsplan integrieren
- Logistikleistungen und -steuerung für ein Quartier (White-Label) zentral ausschreiben
- Einsatz neuer emissionsfreier Lieferfahrzeuge „vorschreiben“
- Multi-User-Hubs (kooperative Nutzung) und Einbezug weiterer Warengruppen etablieren
- Flexible Mikro-Depots (verschiebbare Boxen für Pakete, die ohne bauliche Maßnahmen auf den Boden aufgestellt werden) einrichten
- Belieferung mit Straßenbahnen testen

Empfehlungen ...

*Keine / kaum Wirkung
Nachhaltigkeit, Umsetzbarkeit,
Investitionen, Umweltwirksamkeit*

Der gewerbliche Verkehr kann nachhaltiger sein und reduziert werden

- Wasserwege für die Logistik durch den Einsatz von Booten/Binnenschiffen als Ausgangspunkt für die Feinverteilung in den Gebieten nutzen
- autonomer Fahrzeuge einsetzen
- Gebühren für Ausnahmeregelungen je nach Antriebsart unterschiedlich handhaben



... Es gelten die gleichen Empfehlungen wie für die Städte

Wir haben sehr intensiv mit der Stadt Eltville kooperiert und konkrete Konzepte erarbeitet.

Es gibt Projekte in Nordhessen zur Anlieferung des ländlichen Raums.

Es laufen / sind beantragt zwei Anträge

- Simulation autonomer Fahrzeuge im ländlichen Raum zum gemeinsamen Transport von Personen und Gütern
- Belieferung kleiner Dörfer im Odenwald mit Medikamenten und Lebensmitteln mit Drohnen



Prof. Dr. Kai-Oliver Schocke

Professor für Produktionsmanagement und Logistik
Direktor des *Research Lab for Urban Transport* ReLUT

Campus Nordend

Nibelungenplatz 1 | 60318 Frankfurt
T +49 (69) 15 33-3870, F -63870
M +49 (179) 7828332
schocke@fb3.fra-uas.de
www.frankfurt-university.de
www.relut.de

Wissen durch Praxis stärkt



backup





Logistikstandort Hessen:

1. Welche Rolle hat der Logistikstandort Hessen am gesamten Logistikflächenmarkt Deutschland?
2. Wie sieht das Beschäftigungsbild der gesamten Logistikwirtschaft in Hessen aus, unter Berücksichtigung aller am Logistikprozess beteiligten Arbeitskräfte?
3. Welche Folgen hatte die Corona Pandemie auf den hessischen Logistikmarkt? Wie werden in diesem Zusammenhang der Fachkraft- und Fahrermangel, sowie Engpässe bei Lieferketten bewertet?
4. Welche Auswirkungen haben die unterbrochenen Lieferketten für die Wirtschaft und wie müssten sich Unternehmen für die Zukunft besser aufstellen, um in Krisensituationen besser vorbereitet zu sein? Sollte das Maß an Lagerbeständen zukünftig höher gehalten und Just-in-Time-Lieferungen reduziert werden? Gibt es hierzu Prognosen und Zahlen?

Fragen der Enquete-Kommission



Güterverkehr:

5. Wie kann eine nachhaltige innerstädtische Logistikinfrastruktur der Zukunft aussehen?
6. Wie können Logistikverkehre in Innenstädten lärmärmer, umwelt- und menschenfreundlicher abgewickelt werden?
7. Welches Potenzial bieten dabei Sammelzentren für Pakete, Mikrodepots und Lastenräder, um Wege für Güter und Waren in den Städten zu reduzieren – Stichwort „letzte Meile“?
8. Wie können Kooperationen zwischen verschiedenen Logistikunternehmen geschaffen werden, um Wege einzusparen und Ressourcen zu optimieren? Braucht es hierfür eine gemeinsame Dateninfrastruktur?
9. Welche Konzepte und Überlegungen gibt es für den ländlichen Raum, wo die Konzepte der urbanen Belieferung nicht wirken?
10. Können Pflegedienste, Apothekenbelieferung etc. auch Pakete in die ländlichen Gemeinden mitnehmen?



Neue Lieferverkehre:

11. Welche alternativen Belieferungskonzepte werden als erfolgsversprechend und umsetzbar gesehen?
12. Werden selbstfahrenden Transportboxen eine Lösung darstellen?
13. Welches Potenzial bieten Drohnen für den Logistikverkehr in Städten?
14. Welche Auswirkungen hätte der Einsatz von Drohnen für den Städtebau?
15. Welche gesetzlichen Anforderungen wären hierfür erforderlich (Schutzrechte bei Flügen über Wohnungen und Häusern)?



- Verbindlichkeit des Plans
- Wirtschaftsverkehre: Nachhaltigkeit im Widerspruch zu Optimierung
- Reduzierung von Verkehrsflächen für Pkw > fließender Verkehr hat gelitten?!?
- Reduzierung der Lagerbestände
- Parksuchverkehre
- Hemmschuh für Umsetzung