

25. Juni 2013



Herrn Oberbürgermeister
Dr. Helmut Müller

über
Magistrat

und

Herrn Stadtverordnetenvorsteher
Wolfgang Nickel

Herrn Hans-Martin Kessler
Vorsitzender des Ausschusses
für Planung, Bau und Verkehr

Der Magistrat

Dezernat für
Stadtentwicklung, Bau und Verkehr

Stadträtin Sigrid Möricke

21 . Juni 2013

Vorlagen-Nr. 12-F-03-0425
Straßensperrung für den Schwerlastverkehr
Antrag der Fraktion Bündnis 90/ Die Grünen vom 17.09.2012

Der Magistrat wird gebeten zu prüfen,

ob es in vergleichbaren Städten Logistikkonzepte gibt und wie deren Erfahrungen auf Wiesbaden übertragen werden können.

Sehr geehrte Damen und Herren,
sehr geehrter Herr Kessler,

die Städte Augsburg, Freiburg, Kassel und Magdeburg haben City-Logistik-Konzepte eingeführt.

1. Augsburg: Einführung in 1994; Eine Kooperation von 10 Spediteuren führte zu einer Reduktion der Touren um 75 %, die Fahrleistung sank um 75 % und die Anzahl benötigter Transportfahrzeuge ging von drei auf eins zurück.
2. Freiburg: Einführung 2001; Zusammenschluss von 12 Transportunternehmen; Reduktion der Anzahl der Touren um 33 % und die Anzahl der eingesetzten LKW um 50 %.
3. Kassel: Einführung 1994; Kooperation von 10 Spediteuren; Reduktion der Tourenanzahl um 75 %, die Fahrleistung sank um 60 %; Reduktion des Fahrzeugeinsatzes um 80 %.
4. Magdeburg: Einführung 1997, Einstellung 2000 aufgrund von Unstimmigkeiten der Spediteure; Reduktion der Tourenanzahl um 66 % und Fahrleistung um 33 %. Der Fahrzeugeinsatz verringert sich von 5 auf ein Fahrzeug.

Diese Ergebnisse zeigen durchweg positive Auswirkungen auf das Verkehrsaufkommen im Güter- und Lieferverkehr. So konnte die Anzahl der Lieferfahrten zwischen 33 und 75 % verringert werden bei gleichzeitiger Verminderung der Anzahl der Transportfahrzeuge zwischen 33 und 80 %. Durch eine gemeinsame Belieferung des Handels entstehen Vorteile für die Allgemeinheit infolge einer deutlich geringeren LKW-Fahrtenanzahl, was zu einer erheblichen Reduzierung der verkehrsbedingten Emissionen führt und die vom Lieferverkehr ausgehenden Störwirkungen (Ladevorgänge im Straßenraum bzw. in den Fußgängerzonen) merklich reduziert. Diesem öffentlichen Nutzen steht auch ein betriebswirtschaftlicher Nutzen der Lieferanten in Form eines deutlich niedrigeren Fahrzeugeinsatzes einschl. des Fahrpersonals gegenüber.

Ausgehend von diesen durchaus positiven Wirkungen der City-Logistik hat der Deutsche Städtetag eine Handlungsanleitung im Umgang mit dem städtischen Lieferverkehr erarbeitet und im September 2003 als „Leitfaden City-Logistik“ /Berlin herausgegeben.

Bereits im Vorwort wird der Zielkonflikt, in dem sich die kommunalpolitischen Entscheidungsträger befinden, formuliert. Auf der einen Seite hat der knappe öffentliche Raum in den Innenstädten vielfältige Funktionen zur Freizeitgestaltung und zur Sicherung der Mobilität zu erfüllen, auf der anderen Seite trägt gerade der Lieferverkehr in einem großen Maß zur Funktionsfähigkeit der Innenstadt als Wirtschaftsstandort bei.

Auf der Grundlage einer Erhebung von Kommunen in Nordrhein-Westfalen, die eine City-Logistik eingeführt haben bzw. einführen wollen, werden folgende Thesen (Auszug) formuliert:

- City-Logistik kann nur mit externer Hilfe zustande kommen, weil die einzelnen Akteure nicht bereit sind, bei unsicherem Ausgang ihrer Bemühungen die Entwicklungskosten zu tragen.
- Ob sich der städtische Lieferverkehr als Gebietslogistik organisieren lässt, hängt von logistischen Widerständen ab. Diese sind vorhanden und betriebswirtschaftlich begründet bei Filialisten/Kaufhäusern, Montagefahrten und Werksverkehren.
- Dem Handel/Gewerbe kommt die Schlüsselrolle für Erfolg oder Misserfolg der City-Logistik zu. Er hat die entscheidende Marktmacht und könnte die gebietsschonende Bündelung seiner Anlieferung erzwingen. Allerdings ist der Handel derzeit noch nicht ausreichend für die Anlieferprobleme sensibilisiert.

Wie können die Erfahrungen der Kommunen auf Wiesbaden übertragen werden?

In einem ersten Schritt wäre der Handel/das Gewerbe von den Vorteilen/Vorzügen einer Kooperation zu überzeugen. Der Handel bzw. ihre Interessensvertretungen müssen für sich einen Nutzen erkennen können. Dieser muss neben einer rein betriebswirtschaftlichen Komponente auch einen symbolischen Nutzenanteil (Imagennutzen) aufweisen. Erst wenn es gelingen könnte, alle oder sehr viele Belieferer der Innenstadt zu einer freiwilligen Kooperation zu bewegen, dann ließen sich nicht unerhebliche Fahrtenreduktionen mit dem Ziel einer stadtverträglichen Abwicklung des Lieferverkehrs erreichen.

Die Stadt kann hierbei eine moderierende/anregende Rolle übernehmen.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, consisting of a stylized 'S.' followed by a long, sweeping horizontal line that ends in a small hook.