

Nachhaltige Stadtlogistik Wiesbaden

Auftaktveranstaltung des Dialogprozesses am 05. Dezember 2019 im Schloss Biebrich



Veranstaltungsdokumentation

DIALOG BASIS, 20. Dezember 2019



DIGI-L

Intelligente Logistik
für Wiesbaden

Inhalt

Stadtrat Andreas Kowol, Dezernent für Umwelt, Grünflächen und Verkehr der Landeshauptstadt Wiesbaden: Begrüßung und Eröffnung	3
Dr. Antje Grobe, DIALOG BASIS & Sven Altenburg, Prognos AG: Ergebnisorientierte Dialoge gestalten – Einführung in den Dialogprozess	4
Impulsvorträge	7
Dr. Manuela Bauer, Fraunhofer-Institut für Arbeitswirtschaft und Organisation IAO: Innovationen auf der letzten Meile – Chancen und Herausforderungen für die Stadtlogistik von morgen.....	7
Gerd Seber, DPD Deutschland GmbH: Herausforderungen der Citylogistik aus Sicht der Praxis.....	9
Nachhaltige Stadtlogistik Wiesbaden – Dialogagenda gemeinsam gestalten	10
Nachhaltige Stadtlogistik Wiesbaden – Vertiefung von Schwerpunktthemen	12
Dr. Petra Beckefeld, Amtsleiterin, Tiefbau- und Vermessungsamt der Landeshauptstadt Wiesbaden: Zusammenfassung und nächste Schritte	18
Anhang: Teilnehmende der Auftaktveranstaltung am 05. Dezember 2019	19



Stadtrat Andreas Kowol, Dezernent für Umwelt, Grünflächen und Verkehr der Landeshauptstadt Wiesbaden: Begrüßung und Eröffnung



In der Landeshauptstadt Wiesbaden sind Fragen rund um die Mobilität in aller Munde. Die aktuellen verkehrlichen Herausforderungen sind in den Zeitungen präsent, spürbar wenn man in der Stadt unterwegs ist und bekannt für die verschiedenen Liefer- und Wirtschaftsverkehre. Dabei hat die Landeshauptstadt nicht nur mit mehr Verkehren zu tun, sondern auch mit mehr Störungen im Straßennetz.

Der Magistrat möchte sichern, dass die Innenstadt Wiesbadens für die Anwohnerinnen und Anwohner sowie für die vielen Besucherinnen und Besucher attraktiv bleibt. Dazu gehört auch, die Wirtschaftsverkehre aufrechtzuerhalten. Hierfür sollen die Bedarfe der Wirtschaftsverkehre abgebildet und die urbane Logistik umwelt- und stadtverträglicher gestaltet werden. Auch eine Erhöhung der Parkgebühren kann dazu beitragen, dass der Lieferverkehr legal auf Parkflächen halten kann und nicht in der zweiten Reihe stehen muss.

Als Grundlagen für den Dialogprozess „Nachhaltige Stadtlogistik Wiesbaden“ gelten das Förderprogramm „Digi-L“ des Bundes zur Digitalisierung der Logistik, der Green City Masterplan Wiesbaden, das Sofortprogramm Saubere Luft und der Luftreinhalteplan sowie die Beschlüsse der Stadtverordnetenversammlung vom Mai 2019. Mit Wiesbadener Unternehmen, der Logistikbranche, mit Handwerk und speziellen Lieferdiensten soll ein Stufenkonzept für nachhaltige Stadtlogistik erarbeitet werden. Hierbei soll diskutiert werden, wie in Wiesbaden Fahrten, Stopps und Parken in der zweiten Reihe reduziert werden können, mit welchen Fahrzeugen geliefert wird und ob beispielsweise die Lade- und Lieferzeiten für die Fußgängerzone restriktiver gehandhabt werden könnten. Die Auftaktveranstaltung im Schloss Biebrich ist ein Startschuss für die Generierung von Maßnahmen, die von allen Stakeholdern getragen werden sollen. So sollen im Dialog neue Konzepte entstehen, wo Menschen in Zukunft Pakete und Waren abholen können, wo intelligente Ladezonen entstehen und wie diese sachgerecht genutzt werden können.

Bereits im kommenden Jahr 2020 muss die Stadt sich am Ergebnis messen lassen und die gerichtlich festgelegten Grenzwerte für Stickoxid erhalten. Deshalb sollen erste Maßnahmen bereits im zweiten Halbjahr 2020 umgesetzt werden. Für die Teilnehmenden gilt es: Beteiligen sie sich intensiv! Nur so können Ergebnisse erzielt werden, die die besonderen Charakteristika Wiesbadens berücksichtigen.

Dr. Antje Grobe, DIALOG BASIS & Sven Altenburg, Prognos AG: Ergebnisorientierte Dialoge gestalten – Einführung in den Dialogprozess

Nach der Einführung von Herrn Stadtrat Kowol erläutern Dr. Antje Grobe von DIALOG BASIS und Sven Altenburg von Prognos AG – die beiden Hauptauftragnehmer der Landeshauptstadt Wiesbaden – den Ablauf des Dialogprozesses und die Vorgehensweise bei der Erstellung des Stufenkonzeptes Nachhaltige Stadtlogistik Wiesbaden.

DIALOG BASIS ist eine unabhängige Dialog-Organisation mit hoher methodischer Fachkompetenz für Bürgerbeteiligung und Stakeholder-Dialoge. Im Auftrag der Europäischen Kommission, von Bundes- und Landesministerien, Behörden, Städten, Unternehmen, Verbänden und Vereinen begleitet DIALOG BASIS eine Vielzahl von Dialogen in den Themenbereichen Klima und Energie, Infrastruktur und Stadtentwicklung sowie Technologie und Transformation. Im Rahmen des Dialogprozesses Nachhaltige Stadtlogistik Wiesbaden übernimmt DIALOG BASIS die Organisation, Moderation und Dokumentation der verschiedenen Dialogveranstaltungen.

Prognos AG mit ihren Unterauftragnehmern Universität Duisburg-Essen, Zentrum für integrierte Verkehrssysteme (ZIV) und KE-Consult ist für die Erstellung des genannten Stufenkonzeptes zuständig. So bringt das Projektteam Expertisen zur Verkehrsplanung, Logistik- und KEP-Branche zusammen. Das gleiche Konsortium hat im Jahr 2019 für die Stadt Hamburg ein vergleichbares Projekt erfolgreich abgeschlossen und kann von den Erfahrungen auch in Wiesbaden profitieren. Der ambitionierte Ansatz der Stadt Wiesbaden, nicht nur ein Konzept erstellen zu lassen, sondern auch zügig zur Umsetzung der Maßnahmen zu kommen, stellt dabei eine Besonderheit dar.

Die Erstellung des Stufenkonzeptes erfolgt im Rahmen drei paralleler Arbeitspakete. Im Rahmen der Analyse werden zunächst bereits bestehende Maßnahmen und Strategien der Stadt Wiesbaden zum urbanen Lieferverkehr wie auch Beste Praxis aus anderen Städten – unter Berücksichtigung der Übertragbarkeit auf Wiesbaden – zusammengetragen. Anhand vorliegender Struktur- und Verkehrsdaten werden die Quartiere der Landeshauptstadt typisiert und Problemlagen sowie Handlungsspielräume in Teilräumen Wiesbadens identifiziert.

Da unterschiedliche Quartierstypen unterschiedliche Maßnahmen erfordern, soll das Stufenkonzept einen räumlich differenzierten Maßnahmenkatalog mit drei Umsetzungsphasen aufweisen. Hierbei soll erarbeitet werden, welche Maßnahmen – „Stufe 1“ – zeitnah, welche bis zum Jahr 2025 und welche bis 2030 empfohlen werden können. Da die Stadt Wiesbaden bereits im kommenden Jahr erste Maßnahmen umsetzen möchte, soll zeitgleich die Umsetzung der Maßnahmen der Stufe 1 vorbereitet werden.

AP 1 Analyse	AP 2 Akteursbeteiligung	AP 3 Stufenkonzept
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bestandsaufnahme Daten und Konzepte in Wiesbaden ▪ Literatur- und Best Practice-Recherche ▪ Status Quo-Analyse Stadtlogistik Wiesbaden ▪ Typisierung der Stadtstruktur in Wiesbaden 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Auftaktveranstaltung ▪ Themen-Workshops ▪ Abstimmung mit Politik und Verwaltung 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Definition Zielszenario ▪ Räumlich differenzierter Maßnahmenkatalog ▪ Potentialanalyse ▪ Dreiphasiges Stufenkonzept ▪ Vorbereitung und Begleitung Stufe 1

Abbildung 1: Erstellung des Stufenkonzepts Nachhaltige Stadtlogistik Wiesbaden

Eine intensive Akteursbeteiligung ist ein zentrales Merkmal des Prozesses. Nach der Auftaktveranstaltung werden Konzepte und Überlegungen des Projektteams in themenspezifischen Workshops mit betroffenen Akteuren, Unternehmen, Logistikern, Lieferdiensten, dem Handwerk und städtischen Ämtern offen diskutiert. Zugleich können Ideen, Vorschläge und Anliegen der Stakeholder direkt vom Projektteam aufgenommen werden. So sollen gemeinsam getragene Maßnahmen entwickelt werden, die anschließend der Politik und Verwaltung vorgelegt und bis September 2020 veröffentlicht werden.

Vorgesehen sind drei halbtägige Workshops pro Thema, die in zweitägigen Blöcken durchgeführt werden. So wird es den einzelnen Stakeholdern ermöglicht, an mehreren Workshop-Gruppen teilzunehmen. Die ersten Workshops finden bereits kurzfristig nach der Winterpause statt:

- **22.-23. Januar 2020: Grundsätzliche Strategien, Bedürfnisse und Anforderungen**
 - 22.01.2020 (vormittags): Mikro-Hubs
 - 22.01.2020 (nachmittags): Optimierte Zustellung
 - 23.01.2020 (vormittags): Liefer- und Ladezonen
 - 23.01.2020 (nachmittags): Digitalisierung & Smart Logistics
- **11.-12. März 2020: Mögliche Lösungsansätze**
- **27.-28. Mai 2020: Handlungsempfehlungen, Vorbereitung der Umsetzung**

Zusätzlich werden die Anforderungen verschiedener Spezialverkehre entweder in bilateralen Gesprächen mit den verschiedenen Akteuren oder in einem weiteren Workshop diskutiert. In allen

Workshops soll konstruktiv mit Dissens umgegangen und transparent mit Simultan-Protokoll gearbeitet werden – so können die Teilnehmenden bereits vor Ort sicherstellen, dass ihre Positionen und Anliegen korrekt aufgenommen werden.

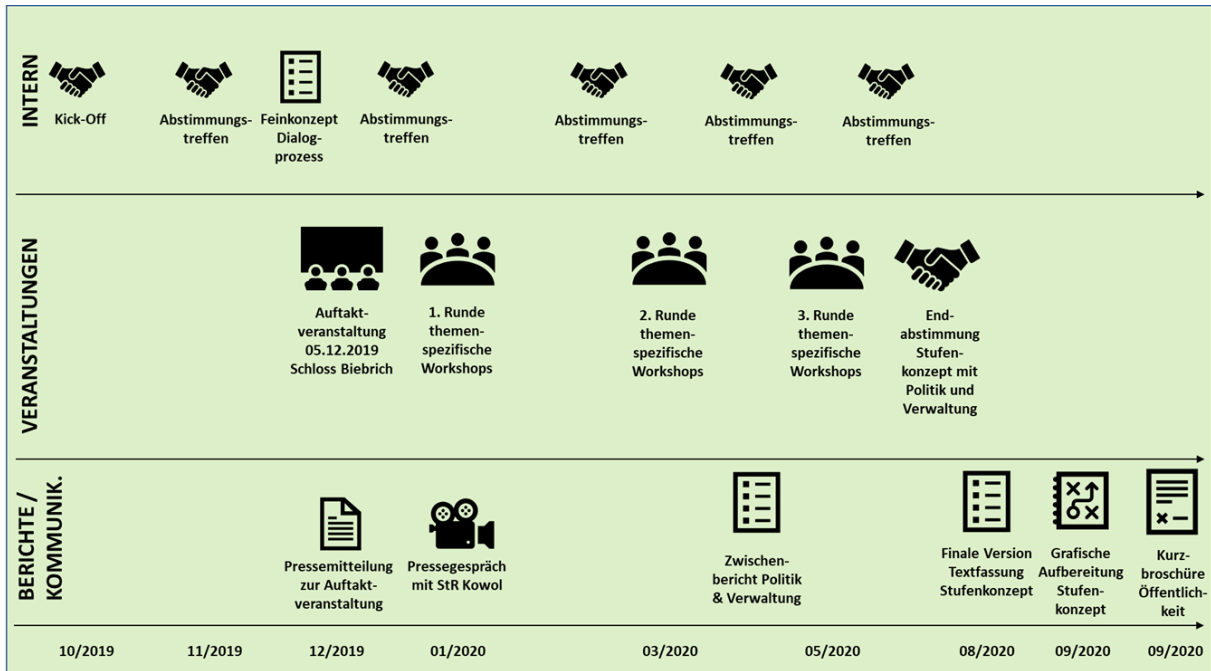


Abbildung 2: Dialogprozess Nachhaltige Stadtlogistik Wiesbaden

Impulsvorträge

Dr. Manuela Bauer, Fraunhofer-Institut für Arbeitswirtschaft und Organisation IAO: Innovationen auf der letzten Meile – Chancen und Herausforderungen für die Stadtlogistik von morgen



In vielen Städten wird der Bereich der urbanen Logistik immer wichtiger für die Luftreinhaltung und damit die Erfüllung der Klimaziele. Bei der Flächenkonkurrenz und dem Preisdruck, die in den Städten spürbar werden, ist das Ausweisen von Logistikflächen nicht besonders attraktiv für die Städte. Trotzdem sind sie für eine Stadt und ihre Versorgung essentiell.

In der Studie „EU-Screening City-Logistik“ hat das Fraunhofer IAO bestehende und geplante Citylogistik-Maßnahmen in europäischen Großstädten identifiziert. Die einzelnen Ansätze und Hebel können zu den Maßnahmenbündeln innovative Distributionssysteme, emissionsarme Fahrzeuge, automatisierte Zustellung, Hub-Strukturen, Flächenmanagement, Verkehrssteuerung und Regulierungsmaßnahmen zugeordnet werden. Während die ersten Maßnahmenbündel hauptsächlich die von den Logistikunternehmen eingesetzten Techniken umfassen, gehören die letzteren zu eher traditionellen stadtentwicklungspolitischen Instrumenten einer Stadt. Trotz der Möglichkeit, hier direkt Einfluss zu üben, ist der Dialog miteinander der richtige Ansatz, um gemeinsam getragene Konzepte zu finden, die zu der jeweiligen Stadt passen.

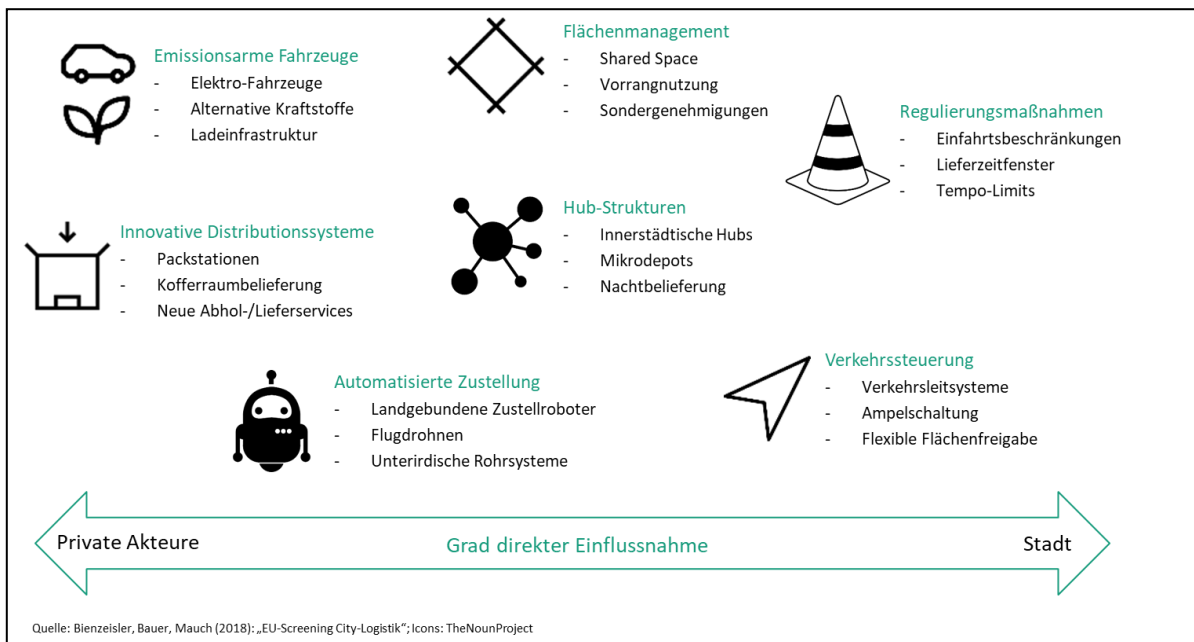


Abbildung 3: Maßnahmenbündel innovativer City-Logistik - bestehende und geplante Maßnahmen in europäischen Städten

Im Stuttgarter Pilotprojekt „logSPACE“ werden mit Projektpartnern UPS und Deutsche Post DHL erprobt, wie temporär verfügbare Flächen als Hubs für die Innenstadtlogistik genutzt werden können. In logSPACE erfolgt die Zustellung auf der letzten Meile mit Lastenrädern und Sackkarren von drei Mikro-Hubs aus. Das Ziel ist es, den motorisierten Lieferverkehr in der Innenstadt zu reduzieren, neue Zustellkonzepte zu testen und zu überlegen, wie temporäre Hubs langfristig in eine Stadt und ihr Logistikkonzept integriert werden könnten. Ein Diskussionspunkt ist, ob verschiedene Unternehmen die gleiche Fläche nutzen könnten – ein Ansatz, der aktuell in Berlin pilotiert wird.

Für funktionierende Citylogistik ist ausreichende Flächenverfügbarkeit zentral. Zugleich sind Flächen heute ein zentrales, umkämpftes Gut einer Stadt. Als Reaktion auf urbane Flächenverknappung wird im Projekt „Park_up“ eine intelligente Nutzung von Parkflächen für die Feinverteilung von Paketen und Sendungen angestrebt. Hierbei können Parkflächen von Logistikunternehmen bedarfsorientiert per App an- und abgemietet werden – insbesondere in den frühen Morgenstunden, wo viele Parkhäuser in der Innenstadt schwach ausgelastet sind. Nach Anlieferung per Van oder Kastenwagen findet die Umsortierung auf Stellplätzen statt, bevor die Waren mit Lastenrädern zugestellt werden. So können die raren Flächen in der Stadt effizienter genutzt und Autoverkehr vermieden werden.

Im Bereich der Verkehrssteuerung pilotieren die Projektpartner Stadt Stuttgart, Fraunhofer IAO und PARKUNLOAD das digitale Lieferzonenmanagement in der Landeshauptstadt Baden-Württembergs. Im Projekt „SmartZONE“ erhalten Lieferdienste per App Echtzeitinformationen über die aktuelle Parksituation und die Möglichkeit, speziell ausgewiesene Zonen für einen Liefervorgang „zu buchen“.

Die so generierten Daten über die Nutzung und Auslastung von Ladezonen – über die Anzahl und Dauer von Ladevorgängen – kann die Stadt in ihre Planungsprozesse integrieren.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass sowohl Flächen als auch bedarfsgerechte Services für stadtverträgliche Citylogistik essentiell sind. Voraussetzungen für langfristig verfügbare Umschlagplätze für eine zweite Distributionsebene sollen im Dialog geschaffen werden, unter Berücksichtigung der Ansprüche verschiedener Verkehrsteilnehmer und der Sicherheitsaspekte.

Gerd Seber, DPD Deutschland: Herausforderungen der Citylogistik aus Sicht der Praxis



Verkehrsprobleme, Verdichtung und Raumkonkurrenz spitzen sich in urbanen Räumen immer weiter zu. Hierbei fehlen unter anderem Halte- und Parkmöglichkeiten für gewerbliche Verkehre: Obwohl der private Individualverkehr fast zwei Drittel und KEP-Dienstleister nur etwa fünf Prozent der Park- und Haltevorgänge ausmachen, sind Fahrverbote und Zufahrtsbeschränkungen in vielen Städten eingeführt worden. Da die Paketmengen gleichzeitig stark ansteigen, stoßen herkömmliche Zustellmodelle an ihre Grenzen.

Die DPD entwickelt alternative urbane Zustellkonzepte in ihrem Nachhaltigkeitsprogramm DrivingChange. Mit der Elektrifizierung der Flotten werden CO₂-neutrale Anlieferungen angestrebt, wobei aktuell der Bedarf durch die Automobilindustrie jedoch nicht abgedeckt wird. Der gesamte Lieferverkehr kann nicht mit Sprintern durchgeführt werden – auch elektrische 7,5-Tonner-LKWs werden dringend benötigt.

Aus Sicht der Paketdienstleister reicht das Verhängen von Zufahrtsbeschränkungen nicht als einzige Lösung aus. Sie geben zu bedenken, dass KEP-Dienstleister nicht nur dem Online- sondern in zunehmendem Maße auch dem stationären Handel dienen und somit auch zur städtischen Infrastruktur und zu lebendigen Innenstädten beitragen. Im Sinne einer gemeinsamen Konzeptentwicklung müssten Städte die Errichtung von Liefer- und Ladezonen für gewerbliche Verkehre stärker ins Auge fassen. Letztendlich müsse die Sicherstellung von Logistikflächen, Liefer- und Ladezonen, Mikrodepotflächen und Zustellpunkten Teil der integrierten Verkehrs- und Quartiersplanung werden.

Dabei stehen Städten und Kommunen eine Fülle von Lösungsansätzen zur Verfügung, die allerdings nur im konstruktiven Miteinander mit den Unternehmen wahrhaftig nachhaltige Maßnahmen werden können. So werden beispielsweise für logistische Umschlagflächen unterschiedlichste Mikrodepotkonzepte erprobt, von Lagerräumen und Hallen bis zur Nutzung von öffentlichen Flächen temporärer Bebauung oder von Parkplätzen. Auch alternative Zustellpunkte wie Pick-Up-Paketshops oder nutzeroffene Paketkästen im lokalen Handel oder im Quartier gewinnen rapide an Bedeutung. Die Auswahl der Konzepte sollte sich nach der Flächenverfügbarkeit und den Gegebenheiten vor Ort richten.



Nachhaltige Stadtlogistik Wiesbaden – Dialogagenda gemeinsam gestalten

Nach den einführenden Beiträgen wurden die Teilnehmenden gebeten, in Tischgruppen Schlüsselthemen, Möglichkeiten und Herausforderungen der Stadtlogistik in Wiesbaden zu diskutieren. Die Themen und Anregungen der Stakeholder wurden mit der Tag-Cloud-Methode direkt auf der Leinwand aufgenommen und um die Schwerpunktthemen Mikro-Hubs, Optimierte Zustellung, Liefer- und Ladezonen, Spezialverkehre und Digitalisierung & Smart Logistics gruppiert. Die dabei entstandene Wolke stellt das Themenspektrum für den Dialogprozess dar.



Abbildung 4. Tag-Cloud Nachhaltige Stadtlogistik Wiesbaden

Nachhaltige Stadtlogistik Wiesbaden – Vertiefung von Schwerpunktthemen

In einem nächsten Schritt wurden die in der Cloud aufgenommenen Fragestellungen in fünf thematischen Arbeitsgruppen – Mikro-Hubs, Optimierte Zustellung, Liefer- und Ladezonen, Spezialverkehre und Digitalisierung & Smart Logistics – vertieft. Die Teilnehmenden wurden gebeten, anhand der aufgenommenen Begriffe die verschiedenen Potenziale und Herausforderungen für die Landeshauptstadt Wiesbaden zu konkretisieren. Zudem wurden sie gefragt, welche weiteren Akteure in die Erstellung des Stufenkonzeptes einbezogen werden sollten. Die Diskussionen in den Arbeitsgruppen wurden mit Simultanprotokollen dokumentiert und im Nachgang bereinigt.

Arbeitsgruppe 1: Mikro-Hubs

Begriffe aus der Tag Cloud: Leerstände nutzen, Kooperationen KEP-Dienstleister, Parkhäuser, Mobilität-, Sozial-, Logistikhub, Flächen-Sharing, Mehrfachnutzung von Flächen, Flächenbörse, Entfernungsoptimierung, Bewirtschaftung von Flächen, Incentivierung

Zentrale Herausforderungen und Schlüsselfragen für das Stufenkonzept:

Logistische Konzepte

- Wie unterscheiden sich die Bedürfnisse einzelner Dienstleister? In welchen Fällen sind sie wie übereinzubringen?

Betreibermodelle

- Wer koordiniert? Wer "hat den Hut auf"?
- Welche Probleme sollen von Seiten der Stadt mit Mikro-Hubs angegangen werden?
- Welche Mehrwerte generieren Mikro-Hubs? Für wen?

Zentrale Herausforderungen und Schlüsselfragen für das Stufenkonzept:

- Rolle von Elektromobilität?
- Ab wann lohnt sich das Lastenrad?
- Kooperationswille der Paketzusteller? Unter welchen Bedingungen?
- Wie können Mikro-Hubs auch soziale Bedürfnisse erfüllen und mehr sein als Logistik? (Machbarkeit: Fokus auf Logistik, nach Möglichkeit ergänzende Kooperationen)
- Welche Dienstleistungen/Funktionen werden mit Mikro-Hub gebündelt? Wer kooperiert im Rahmen von Mikro-Hubs? (spezifisch je Mikro-Hub)
- Was wird vor Ort konkret nachgefragt?
- Pick-up-Station integrieren?
- Wieviel Verkehr wird durch Mikro-Hubs induziert?
- Wie kann die Wirksamkeit von Mikro-Hubs nachgewiesen werden?



DIGI-L

Intelligente Logistik
für Wiesbaden

Arbeitsgruppe 2: Optimierte Zustellung

Begriffe aus der Tag Cloud: Quartierslösungen, Mobilität-, Logistik- & Social Hub, Bau von Packstationen, Pick-Up-Stores, Paketboxen an Mobilitätsstationen, Neuplanung der Citybahn nutzen, intelligente Tourenplanung, zumutbare Entfernung, Auswirkungen auf Mitarbeitenden

Zentrale Herausforderungen und Schlüsselfragen für das Stufenkonzept:

Nachhaltige Mobilität

- Ist in der Logistik nicht zum gleichen Preis möglich
- Nachhaltigkeit braucht einen Preis (z. B. durch ein City-Maut-Konzepte)

Elektromobilität

- Als Megatrend Grundlage des Green City Masterplans
- Beschleunigung der Verkehre
- Ausstattung der Elektrolastenträder
- CO2-Reduktion
- Problematik der Verfügbarkeit
- Setzt kurze Distanzen der Zustellung voraus
- Logistik für E-Mobility notwendig (Akku-Ladestationen, Austausch-Akkus für Kleinfahrzeuge)

Auswirkungen auf Mitarbeitenden

- Fahrer/Innen sind ein knappes Gut!
- Optimierte Zustellung hat Auswirkungen auf die Entfernungen und Arbeitszeiten der Mitarbeitenden
- Lastenkurierfahrer/innen sind einfacher zu bekommen

Quartierslösungen

- Mikrohub im Quartier notwendig
- Kann / soll öffentlicher Raum zur Verfügung gestellt werden?
- Bei Ausweisung neuer Quartiere berücksichtigen

Soziale Bindung ermöglichen

- Soziale Räume schaffen / Raum für Soziales. Wer finanziert das?
- Neue Geschäftsmodelle entwickeln „Kneipen zu Umschlagstationen“ „Kiosk-Konzept“

Packstationen

- An Orten des täglichen Bedarfs zu errichten (Einzelhandel, Mobilitätsstationen, Unternehmen, Verwaltung, an der Haustür, in der Wohnanlage)



DIGI-L

Intelligente Logistik
für Wiesbaden

- Problematik der Verkehrsverlagerung auf MIV
- Problem der automatisierten Übergabe /
- Problem der Umsetzung
- Problem Bereitschaft, lange Fußwege in Kauf zu nehmen, ist gering
- Problem der Nachbarschaftskontrolle
- Problematik der besetzten Packboxen
- Kostenlose Lieferung an die Tür ist zu attraktiv

Neue Übergabepunkte

- Sollen dort, wo sich Wege und Menschen kreuzen errichtet werden
- Einführung Mobiler Packstationen

Neue Geschäftsmodelle:

- Bündelung von Lieferungen an einem Ort („Amazon-Day“)
- Stärkung Einzelhandel (Kiezkaufhaus, neue Dienstleistungen, Handwerk ...)

Stadtentwicklung

- Rahmenbedingungen auf Seiten der Stadt anpassen und mitdenken:
Stellplatzverordnungen / Logistikverordnungen / Lärmschutz / Emissionen
- Neue „Dorf“- Strukturen im Quartier: Soziale Dienste & Lieferservice verbinden
- Was senkt wirklich die Verkehre?

Weitere einzubeziehende Akteure, Gremien, Unternehmen usw.:

- Tankstellen, Paketshop-Betreiber, Soziale Einrichtungen

Arbeitsgruppe 3: Liefer- und Ladezonen

Begriffe aus der Tag Cloud: Konfliktfreie Flächen finden, Kernzeiten für Lieferung in der Fußgängerzone, Flächenmehrfachnutzung, Kontrolle von Ladezonen, Poller u. Einfahrtssperren, Sperrungen, Buchungssysteme, Park- und Lieferraumbepreisung

Zentrale Herausforderungen und Schlüsselfragen für das Stufenkonzept:

Status-Quo Ermittlung

- Wo gibt es in Wiesbaden Lieferzonen? Wie werden diese kontrolliert?
 - Innenstadtbereich und Taunusstraße besonders betrachten
- Wo gibt es Engpässe bzw. Konflikte mit anderen Interessengruppen?



DIGI-L

Intelligente Logistik
für Wiesbaden

- Wie werden die Lieferzonen aktuell genutzt?
- Wie sieht es mit der Konsumentenbelieferung in den Wohngebieten aus? Gibt es hier Probleme und Herausforderungen für KEP-Verkehre?
- Innenstadtbereich ist zentraler Problembereich, um NOx-Ziele zu erreichen

Bedarfsermittlung

- Wo werden welche Flächen benötigt und wann?
 - Überprüfung der Notwendigkeit der Ladezonen (Ausbau und Rückbau abwägen)
 - Quartiersstrukturen bei der Ermittlung der Bedarfe berücksichtigen, städtebauliche und soziale Aspekte in die Abwägung einbeziehen
- Vermeidung von Privilegien von individuellen Einzelhändlern
- Überprüfung der Ladezonenzeiten, um Akzeptanz zu erhöhen: Welche zeitlichen Beschränkungen sind sinnvoll? Ist 6:00 – 11:00 Uhr realistisch für die Fußgängerzone, auch für KEP-Dienste?
- Logistik der Fußgängerzone mit Terrorabwehr abstimmen

Regulierung/ Bewirtschaftung

- Wie kann eine Ladezone als Ladezone erhalten werden?
- Buchungssysteme, Gemeinschaftliche Nutzung, Kooperationsmöglichkeiten unter Einzelhändlern prüfen
- Rechtliche Restriktionen bezüglich der zeitlichen Reservierung prüfen
- Kommunalen Flächen für Pilotprojekte identifizieren
- Welche privaten Räume können für Liefer- und Ladezonen genutzt werden? Welche Anreize gibt es für Private? Kann ein Flächen-Sharing implementiert werden z.B. in Form einer Plattform? Bsp. Parkhäuser
- Kann die Preisbildung als lenkende Wirkung dienen, Ladezonen als Ladezone freizuhalten?
- Akzeptanz erhöhen durch eindeutige (offizielle) Beschilderung/ Markierung
- Vorschlag: Pilotphase mit Pollern in der Wellritzstraße, um Nutzergruppen zu identifizieren und die Pollerlösung zu erproben

Weitere einzubeziehende Akteure, Gremien, Unternehmen usw.:

- KEP-Branche, Handwerker, CityBahn, Stückgut Logistik



DIGI-L

Intelligente Logistik
für Wiesbaden

Arbeitsgruppe 4: Spezialverkehre

Begriffe aus der Tag Cloud: Innovative Lösungen, Gebündelte Ver- und Entsorgung, Flexible Ladezonen, Kongress-Zentrum, Just-In-Time Baulogistik, Umzugsunternehmen, Lasten- und Straßenbahn

Zentrale Herausforderungen und Schlüsselfragen für das Stufenkonzept:

Grundsätzliche Herausforderungen

- Wege einsparen und optimieren z. B. durch Digitalisierung, Telekonferenzen und E-Rezept
- Anpassungsfähigkeit an Bedürfnisse und Anforderungen der Benutzer und Kunden
- Wer bezahlt die Spezialverkehre? → Ethische Frage
- Sharing-Systeme nicht nur für Großbaustellen (geschlossene Systeme) sondern auch für kleine Baustellen entwickeln
- Umgang mit Anwohnern, öffentliche Kommunikation
- Ausgestaltung von Parkflächen
- Schärfung der Parkkontrolle
- Flächenkonkurrenz, Stadtgestalterische Integration (Begrünung, Aufenthaltsbereiche)

Lösungsansätze für Wiesbaden

- Möglichkeiten für eine LKW-Abstellfläche untersuchen
- Bereitstellungflächen für Just-In-Time-Baulogistik
- Digitalisiertes Verkehrsleitsystem entwickeln
- Privileg-Maßnahmen für Elektromobilität
- Gefahrloses Zusteigen bei Sammel-Taxi-Stellen
- Alternativkonzepte für Entsorgung – „smarte Mülltonnen“
- Temporäre Stellplätze für Handwerker – Handwerkerparkausweis benutzerfreundlicher gestalten und auch für Pflegedienste zur Verfügung stellen
- Flächen multifunktional über ein digitales System für verschiedene Ver- und Entsorgungen verwalten
- Flexibilisierung von Halteverböten

Weitere einzubeziehende Akteure, Gremien, Unternehmen usw.:

- DHL, UPS, Lidl, Knettenbrech & Gurdulic, REWE, Hermes, Handwerkskammer, City-Manager in der Innenstadt (ab 1.2.20), Gesundheitskonferenz Wiesbaden, Forum für Demenz, Car-Sharing-Anbieter, Bäckereien, Tourismus-Branche, Firma Sippel (Busunternehmen), Feuerwehr und Polizei, Taxi und Uber

Arbeitsgruppe 5: Digitalisierung & Smart Logistics

Begriffe aus der Tag Cloud: Innovative Lösungen, Gebündelte Ver- und Entsorgung, Flexible Ladezonen, Kongress-Zentrum, Just-In-Time Baulogistik, Umzugsunternehmen, Lasten- und Straßenbahn

Zentrale Herausforderungen und Schlüsselfragen für das Stufenkonzept:

Großräumige Verkehrssteuerung anhand Standortdaten optimieren:

- Verkehrsabhängige und umweltsensitive Steuerung
- Integrative Betrachtung aller Verkehrsmittel und aller Verkehrsteilnehmer
- Möglichkeiten für eine LKW-Einfahrtkontrolle in Wiesbaden prüfen
 - Konzessionen für Zustellungen
 - Einfahrtverbote für sensible Bereiche (Sperrung von Quartieren)
 - Begrenzung der Nachfrageströme
- Zentrale smarte Plattformen für die Koordination von Angebot und Nachfrage
- Möglichkeiten digitaler Verkehrsschilder nutzen (Integration mit Projekt Digi-V)

Intelligente Verkehrssteuerung und effiziente Nutzung vom Park- und Lieferraum vorantreiben (z. B. mittels einer Business-Parking-App):

- Technische Voraussetzungen für Datenerfassung werden in Wiesbaden derzeit geschaffen
- Steuerung von Angebot und Nachfrage durch intelligente Algorithmik (KI)
- Öffentliche und private Flächen (Firmen, Schulen, Supermärkte, ...) betrachten
 - Raum-Zeit-Koordination von Flächen (Flächenbörse / Flächensharing / Bewirtschaftung / Buchungssystem für Lieferzonen / Incentivierung)
- Welche rechtlichen Hindernisse bestehen?
 - Wie würde ein Pilotprojekt aussehen? Und wie könnte die Nutzung über ein Pilotprojekt hinaus erfolgen? Haftungsfragen, Zufahrtsregelung? Konstruktiver Umgang mit der StVo?
 - Datenschutz und Datensicherheit (z.B. Kameraerfassung?)
- Welche technischen Herausforderungen bestehen?
 - Standardisierung von Schnittstellen, Nutzbarkeit von Daten (u. a. Feuerwehre, Rettungs- und Sozialdienste, Wirtschaftsverkehre)
 - Digitalisierung der Verwaltung bleibt hinterher
- Sondernutzungsmöglichkeiten mittels einer App einräumen?
 - z. B. für E-Fahrzeuge, Lastenräder, Handwerk (Beispiel: FlexPark in München)
- Erster Schritt: Information über die Belegung des Parkraums zugänglich machen

Weitere einzubeziehende Akteure, Gremien, Unternehmen usw.:

- Regionale Güterverteilzentren, KEPs

Dr. Petra Beckefeld, Amtsleiterin, Tiefbau- und Vermessungsamt der Landeshauptstadt Wiesbaden: Zusammenfassung und nächste Schritte



Nach einer kurzen Zusammenfassung der Arbeitsergebnisse durch DIALOG BASIS zog Dr. Petra Beckefeld, Amtsleiterin beim Tiefbau- und Vermessungsamt der Landeshauptstadt Wiesbaden Fazit zu der Auftaktveranstaltung. Sie bedankt sich bei den Teilnehmenden für die konstruktiven Diskussionen und die vielen wertvollen Hinweise zu den einzelnen Maßnahmenbereichen.

Durch den Luftreinhalteplan hat die Stadt Wiesbaden die klare Vorgabe, 5,5 Prozent der verkehrsbedingten NOx-Emissionen mit Maßnahmen der nachhaltigen Stadtlogistik bis zum Jahr 2020 zu reduzieren. An diesem Ziel muss die Stadt sich messen lassen, um Fahrverbote in der Innenstadt zu vermeiden. Da die Emissionseinsparungen durch Maßnahmen wie die Schaffung von E-Bussen erst später eintreten, ist der Handlungsdruck für die Stadtverwaltung enorm. Die Stadt verfolgt das Ziel, wirksame – ggf. auch politisch provokante – Maßnahmen zu beschreiben und diese der Stadtverordnetensammlung vorzulegen. Mit der notwendigen politischen Rückendeckung sollen erste Maßnahmen auch zügig umgesetzt werden.

Die Tatsache, dass viele Expertinnen und Experten mit einer vergleichsweise kurzen Vorlaufzeit der Einladung der Stadt gefolgt sind, bestätigt den Ansatz, die Maßnahmen für nachhaltige Stadtlogistik in einem Dialog gemeinsam mit den Stakeholdern zu erarbeiten. Die unterschiedlichen Interessen in Wiesbaden sollen auch im weiteren Prozess gehört werden: Für die Teilnehmenden gilt es, sich weiterhin aktiv in die Diskussionen in den nachfolgenden Arbeitsgruppen einzubringen, sodass die vorgeschlagenen Maßnahmen auch von den betroffenen Akteuren getragen werden.

Anhang: Teilnehmende der Auftaktveranstaltung am 05. Dezember 2019

Titel	Nachname	Vorname	Position	Organisation
Dr.	Abidi	Hella	Corporate Solutions, Research & Development	DACHSER Group SE & Co. KG
	Altenburg	Sven	Projektleiter Mobilität & Transport	Prognos AG
	Anic	Domagoj	Abteilungsleiter Verkehr, Niederlassung Betrieb Wiesbaden	Deutsche Post AG
	Azzou	Hicham	Verkehrsplaner, Mobilitätsmanagement	Kreisstadt Limburg a. d. Lahn
	Bachem	Anke	Mobilitätsamt, Abteilung Konzeptionelle Mobilitätsplanung	Wissenschaftsstadt Darmstadt
Dr.	Bauer	Manuela	Urban Delivery Systems	Fraunhofer-Institut für Arbeitswirtschaft und Organisation IAO
Dr.	Beckefeld	Petra	Amtsleiterin Tiefbau- und Vermessungsamt	Landeshauptstadt Wiesbaden
	Becker	Christian	Gründer und Geschäftsführer	FREESIXTYFIVE GmbH
	Berg	Jasper	Referent	Handelsverband Hessen e. V.
	Bersch	Ann-Kathrin	Fachbereich Bauingenieurwesen / Verkehrswesen	Hochschule Darmstadt
	Bingel	Sven	Referent, Dezernat für Umwelt, Grünflächen und Verkehr	Landeshauptstadt Wiesbaden
	Birk	Maximilian	Fachgruppe Mobilitätsmanagement	Hochschule RheinMain
	Blum	Michael	Inhaber	GO! Express & Logistik Mainz GmbH
	Bredlow	Oliver	Inhaber	Heizung * Sanitär * Gas * Solar me. Oliver Bredlow
	Brömer	Jörg	Geschäftsführer	Brömer & Sohn GmbH
	Butz	Dieter	Amt für Statistik und Stadtforschung	Landeshauptstadt Wiesbaden
	Böttge	Nils	Projektmanager	Fachzentrum Nachhaltige Urbane Mobilität (FZ-NUM) des Landes Hessen
	Carlowitz	Ilse		Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland – BUND e. V.



DIGI-L

Intelligente Logistik
für Wiesbaden

	Davieds	Hannes	Leiter Fuhrparkmanagement und Vorstandsfahrdienst, Spezialthemen /Grundsatzfragen, Bereich Konzerndienstleistungen	R+V Allgemeine Versicherung AG
	Engel	Stephanie	Leiterin der Straßenverkehrsbehörde, Justiziarin Straßenverkehrsamt	Landeshauptstadt Wiesbaden
Dr.	Esser	Klaus	Wirtschafts- und Verkehrsberatung	KE-Consult Kurte&Esser GbR
	Fischell	Susanne	Projektmanagerin Innovations- und Netzwerkmanagement	House of Logistics & Mobility (HOLM) GmbH
	Frank	Michael	Abteilungsleiter Projektentwicklung	SEG Stadtentwicklungsgesellschaft Wiesbaden mbH
	Frowein	Robert	Leiter Logistik	Wiesbaden Congress & Marketing GmbH
	Frölich	Annette	Mitglied im Ortsbeirat Biebrich, ehrenamtliche Mitarbeiterin Arbeitsgruppe Umwelt	LINKE & PIRATEN Rathausfraktion Wiesbaden
	Große	Claus-Peter	Verkehrspolitischer Sprecher, Stadtverordnetenfraktion B90/Die Grünen	Stadtverordneter Landeshauptstadt Wiesbaden
	Haas	Manuela	Leiterin Filialentwicklung, Prokuristin	ALDI GmbH & Co. KG, Bingen
	Hansen	Petra	Assistentin	Mainzer Mobilität / CityBahn GmbH
	Hebenstreit	Antje	Ortsvorsteherin Wiesbaden-Igstadt, SPD-Fachsprecherin für die Bereiche Frauen, Wirtschaft und Beschäftigung	Stadtverordnete Landeshauptstadt Wiesbaden
	Hense	Karsten	Tiefbau- und Vermessungsamt	Landeshauptstadt Wiesbaden
	Herzog	Carolin	Stadtplanungsamt	Landeshauptstadt Wiesbaden
	Hiltl	Georg	Stabstelle „Emissionsfreier ÖPNV“	ESWE Verkehrsgesellschaft mbH
	Hiltmann	Uwe	Prokurist, Kaufmännischer Leiter	Mainzer Mobilität / CityBahn GmbH
	Hurth	Lilian	Projektleiterin	SEG Stadtentwicklungsgesellschaft Wiesbaden mbH
	Häffner	Andreas	Teamleiter Projektentwicklung	SEG Stadtentwicklungsgesellschaft Wiesbaden mbH



DIGI-L

Intelligente Logistik
für Wiesbaden

	Imhof	Katja	Tiefbau- und Vermessungsamt	Landeshauptstadt Wiesbaden
	Klose	Gisbert	Tiefbau- und Vermessungsamt	Landeshauptstadt Wiesbaden
	Knetsch	Birgit	Referatsleiterin Wirtschaft und Beschäftigung	Landeshauptstadt Wiesbaden
Stadtrat	Kowol	Andreas	Dezernent für Umwelt, Grünflächen und Verkehr	Landeshauptstadt Wiesbaden
	Kraft	Johannes	Projektmanagement Elektromobilität	ESWE Versorgungs AG
	Krenkel	Rainer	Niederlassungsleiter	DPD Deutschland GmbH
	Kritzinger	Stephan	Geschäftsführer	ZIV – Zentrum für integrierte Verkehrssysteme GmbH
	Krämer	Sascha	Projekt Manager Transport (Region Center)	General Logistics Systems (GLS) Germany GmbH & Co. OHG
	Kurte	Judith	Wirtschafts- und Verkehrsberatung	KE-Consult Kurte&Esser GbR
	Landler-Krämer	Dagmar	Leiterin der Abteilung Wohnen, Amt für Soziale Arbeit	Landeshauptstadt Wiesbaden
	Leva	Viki	Stadtplanungsamt – Abteilung Verkehrswesen, Sachgebiet Verkehrsmanagement	Landeshauptstadt Mainz
Dr.	Lork	Klaus-Dieter	Stadtverordnetenfraktion AfD	Stadtverordneter Landeshauptstadt Wiesbaden
	Markus	Jessica	Leitung Innovative Projekte	ESWE Verkehrsgesellschaft mbH
	Mayr	Bianca	Referatsbearbeiterin Bürgermeisterangelegenheiten	Stadt Augsburg
	Müller	Andrej	Stadtplanungsamt / Stadtentwicklung	Landeshauptstadt Wiesbaden
	Müller	Katharina	Gruppenleitung Grundsatzplanung, Projekt Digi-P/Parkraummanagement	ESWE Verkehrsgesellschaft mbH
	Müller	Sascha	Stadtplanungsamt – Abteilung Verkehrswesen, Sachgebiet Verkehrsmanagement	Landeshauptstadt Mainz
Dr.	Neuhaus	Stefan	Geschäftsführer	Careview Technologies GmbH
	Offermanns	Ralf	Stadtverordnetenfraktion AfD, Mitglied im Ausschuss Planung, Bau und Verkehr	Stadtverordneter Landeshauptstadt Wiesbaden



DIGI-L

Intelligente Logistik
für Wiesbaden

	Otto	Guido	Inhaber	Kureck Floristik
	Oudot-Croset	Guillaume	Vertriebsingenieur	Swobbee / GreenPack
	Pahl	Carola	Tiefbau- und Vermessungsamt, Nachhaltige Stadtlogistik und Kommunikation	Landeshauptstadt Wiesbaden
	Porzucek	Frédéric	Grundsatzplanung	ESWE Verkehrsgesellschaft mbH
	Rassillier	Raimund	Geschäftsführer	veloCARRIER GmbH
	Roese	Ansgar	Abteilungsleiter Stadtentwicklung, Standortpolitik, Immobilien, Logistik & Mobilität	Wirtschaftsförderung Frankfurt GmbH
	Schmelzer	Carsten	Teamleiter Tourenbetreuung	DPD Deutschland GmbH
Prof. Dr.-Ing.	Schäfer	Petra K.	Geschäftsführende Direktorin, Research Lab for Urban Transport	Frankfurt University of Applied Sciences
	Schmitt	Maria	Projekte Logistik	Entsorgungsbetriebe der Landeshauptstadt Wiesbaden
	Schöffner	Jan	Tiefbau- und Vermessungsamt	Landeshauptstadt Wiesbaden
	Seber	Gerd	Group Manager City Logistics and Sustainability	DPD Deutschland GmbH
	Sellinat	Sebastian		HR Artist
	Sommermeier	Johannes	Leiter Logistik, Prokurist	ALDI GmbH & Co. KG, Bingen
Dr.	Springborn	Susanne	Vorstandsmitglied, Hausärztin Lehrbeauftragte in der Gesundheitsökonomie an der Hochschule RheinMain	Ärzte Club Wiesbaden e. V.
	Sroka	Michael		Sachverständiger
Dr.	Steidl	Florian	Leiter Wirtschaftspolitik, Chefvolkswirt	Industrie- und Handelskammer (IHK) Wiesbaden
	Struhalla	Eva	Amtsleiterin Verkehrs- und Landschaftsplanung	Kreisstadt Limburg a. d. Lahn
	Traber	Karl		Scholl & Knapp GmbH
	Traber	Regina	Geschäftsführerin	Scholl & Knapp GmbH



DIGI-L

Intelligente Logistik
für Wiesbaden

Dr.	Uebersohn	Gerhard	Mitglied im Ausschuss für Planung, Bau und Verkehr, SPD-Stadtverordnetenfraktion	Stadtverordneter Landeshauptstadt Wiesbaden
	Veith	Jürgen	Vorstand	mind venture AG
	Vielmeyer	Dirk		WICYCLE Projekt-Atelier
	Vu	Giang	Fraktionsreferent Bau, Planung und Verkehr, Umwelt, Energie und Sauberkeit, Mitglied im Ortsbeirat Westend/Bleichstraße	SPD-Stadtverordnetenfraktion Wiesbaden
Dr.	Walter	Stefan	Geschäftsführender Gesellschafter	Benz + Walter GmbH
	Weiland	Sylvia	Projektentwicklung	SEG Stadtentwicklungsgesellschaft Wiesbaden mbH
	Weißberger	Frank	Geschäftsführer	GO! Express & Logistik Mainz GmbH
	Wiedemann	Thea	V 1 – Mobilität, Logistik, Binnenschifffahrt	Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen
	Winkelmann	Alexander	Sport- und Jugendpolitischer Sprecher, Sprecher für Bau, Planung und Verkehr der Freien Demokraten im Rathaus, Mitglied im Ortsbeirat Wiesbaden-Sonnenberg	FDP Wiesbaden
Prof. Dr.	Wittowsky	Dirk	Abteilung Bauwissenschaften, Institut für Mobilitäts- und Stadtplanung	Universität Duisburg-Essen
	Wollny	Klaus-Peter	Gruppenleiter Verkehrssteuerung	ESWE Verkehrsgesellschaft mbH
Moderation:				
Dr.	Grobe	Antje	Managing Director	DIALOG BASIS
	Morath	Philipp	Project Manager	DIALOG BASIS
	Mönius	Daniel	Project Manager	DIALOG BASIS
	Rissanen	Mikko	Project Manager	DIALOG BASIS
	Schuster	Annika	Moderatorin	DIALOG BASIS