

Landeshauptstadt Stuttgart
Der Oberbürgermeister
GZ: OBM 1203-04

Stuttgart, 14.07.2021

Beantwortung und Stellungnahme zu Anfrage und Antrag

Stadträtinnen/Stadträte – Fraktionen Fraktionsgemeinschaft SÖS-LINKE-PluS
Datum 28.09.2018
Betreff Nachhaltige Citylogistik: Potenziale endlich nutzen

Anlagen

Text der Anfragen/ der Anträge

Die Stadt Stuttgart hat die Potenziale im Themenfeld nachhaltige Citylogistik bereits im Verkehrsentwicklungskonzept 2030 aufgezeigt und in strategischen Plänen wie dem Aktionsplan Nachhaltig mobil oder dem Green City Plan geeignete Maßnahmen für die Nutzung dieser Potenziale definiert. Einige der definierten Maßnahmen sind bereits in der Umsetzung, sodass die Stadt die Potenziale der nachhaltigen Citylogistik bereits aktiv nutzt und die Weiterentwicklung unterstützt.

1) Bei Neubauten und neuen Quartiersentwicklungen sieht die Wirtschaftsförderung der Stadt es künftig als relevant an, Möglichkeiten für eine nachhaltige Logistik mitzudenken – sei es z.B. über quartiersbezogene Mikro-Hubs oder über Paketstationen. Es sollte daher keinen Zielkonflikt zwischen den Nutzungsformen geben, sondern ein Miteinander, da aufgrund der steigenden Anzahl an B2C-Warensendungen auch künftig nicht mit weniger Lieferverkehr in den Wohngebieten zu rechnen ist. Im Bestand gestaltet es sich schwieriger, geeignete Flächen für Mikrodepots zu definieren, da „Flächenumwidmungen“ im öffentlichen Raum nicht ohne weiteres möglich sind.

Im Pilotprojekt LogSPACE unterstützt die Stadt aber bereits die Erprobung von Mikrohuben im öffentlichen Raum über eine temporäre Nutzung von einzelnen Parkflächen als Logistikhubs (z.B. Thouretstraße). Die Ergebnisse des Projekts zeigen, dass das System funktionieren kann, aber nicht alle Flächen für alle Dienstleister gleichermaßen als Hub-Standorte geeignet sind. Auch die Verfügbarkeit von Material (Lastenräder, Anhänger) gestaltet sich bei den Dienstleistern noch schwierig, sodass es zu starken Verzögerungen bei der Nutzung der verfügbaren Flächen der Mikro-Hubs kam.

2) Das Fraunhofer IAO hat mit dem IAT der Universität Stuttgart den Endbericht für

das Projekt LogSPACE (Phase I und II) erarbeitet, der auch als öffentliche Studie zur Verfügung gestellt wurde. Hier werden die Ergebnisse aufgezeigt, die im Rahmen des Pilotprojektes in der LHS gewonnen werden konnten. Diese beinhalten u.a. die unterschiedlichen Anforderungen der Lieferdienstleister an Mikrodepot-Standorte und deren Ausstattung.

3) Laut StVO ist ein Lastenrad mit einem Fahrrad gleichzusetzen. Das bedeutet, dass es derzeit gesetzlich noch keine Möglichkeit gibt, Lastenräder bevorzugt zu behandeln, ohne gewisse Zonen, wie z.B. Fußgängerzonen, der gesamten Fahrradnutzung freizugeben. Dies widerspricht jedoch den Zielen der Stadt, die Aufenthaltsqualität und Sicherheit für Fußgänger in diesen Zonen aufrecht zu erhalten. Es müssen entsprechend auf Bundesebene Schritte eingeleitet werden, die eine Änderung der Gesetzeslage zur Förderung des Einsatzes von Lastenrädern für gewerbliche Nutzung ermöglichen, ohne dadurch die Sicherheit in Fußgängerzonen/Innenstadtgebieten zu mindern.

Außerdem gilt es vor dem Einsatz regulatorischer Optionen zu prüfen, welche Gebiete überhaupt sinnvoll mit Lastenradkonzepten beliefert werden können. Gebiete, in denen viele B2B-Sendungen erfolgen, können nur bedingt mit Lastenrädern beliefert werden aufgrund des Volumens und der Menge der Sendungen. Daher hat die Stadt mit dem Projekt LogSPACE 4.0, der Fortführung von LogSPACE Phase I und II, ein Forschungsvorhaben in Auftrag gegeben, um die anfallenden Mengen von Sendungen im Stadtraum auf Quartiersebene besser abschätzen zu können. Mittels eines Nachfragemodells will Fraunhofer IAO bis Mitte des Jahres 2021 herausfinden, welche nachhaltigen Logistikkonzepte in welcher Art von Quartieren in der LHS Sinn machen.

4) Das Potenzial für die Zustellung von Lieferungen über emissionsarme Fahrzeuge in der Stuttgarter Innenstadt wird gesehen, jedoch ist dies immer abhängig von Stoppdichte, Sendungsvolumen bzw. Anzahl der Sendungen je Kunde. Diese Parameter unterscheiden sich aufgrund der unterschiedlichen Kundenstruktur von Lieferdienstleister zu Lieferdienstleister. Daher ist es nicht pauschal möglich, eine Aussage zum Potenzial für Mikrohub zu treffen, da je nach Standort unterschiedliche Dienstleister mehr oder weniger beteiligt werden könnten. Eine reine Belieferung der Innenstadt über Mikro-Hubs bzw. mit Lastenrädern ist jedoch nicht vorstellbar, da die Fahrzeuge für zum Beispiel extrem große Sendungen nicht geeignet sind. Kleinere Sendungen bis zur Europalettengröße sind jedoch heutzutage schon mit Lastenrädern durchzuführen. Auch für die Einrichtung von Mikrohub in der Innenstadt gilt deshalb, dass die unterschiedlichen beteiligten Akteure gleichermaßen berücksichtigt werden müssen und dass es daher insbesondere bei der Standortwahl für Mikrohub zu intensiven Abstimmungen kommen wird.

5) Folgende öffentliche Tiefgaragen/Parkhäuser sind im Eigentum der Stadt Stuttgart: Rathaus-Tiefgarage, Schwabenzentrum und Rotebühl-Garage. Jedoch wird hier aufgrund der geringen Einfahrtshöhe von max. 2,1 m, der z.T. sehr steilen, engen und kurvigen Einfahrt, sowie den z.T. fehlenden Haltemöglichkeiten vor der Einfahrt das Potential für eine Nutzung als Mikro-Depots als eher gering bewertet. Neben den städtischen Tiefgaragen/Parkhäusern gibt es private Parkhausbetreiber, die Interesse haben, ihre Flächen temporär als Logistikflächen zu vermieten. Dies hat den Vorteil, dass ein wirtschaftlich tragfähiges Geschäftsmodell entwickelt wird,

das sich auf dem Markt etablieren kann. Die Stadt unterstützt diese Entwicklungen durch Gespräche und Akteurszusammenführungen sowie über die Prüfung rechtlicher Möglichkeiten zur Unterstützung dieser „Park_up“ Idee. Es laufen aktuell Gespräche mit der APCOA Parking Deutschland GmbH und diversen Lieferdienstleistern (UPS, DPD, Hermes, GLS, Amazon) zur Nutzung von Stellflächen in privaten Tiefgaragen als Mikro-Hubs, die aufgrund der o.g. Kriterien besser geeignet sind (z.B. Königsbau-Passagen, Stephangarage).

6) Derzeit sind in den städtischen Tiefgaragen keine Mikro-Hubs geplant. Ob weitere (oberirdische) städtische Flächen für die Aufstellung von Containern/Anhängern als Mikro-Hubs geeignet sind, kann erst mit den Ergebnissen der Studie LogSPACE 4.0 beantwortet werden (weil darin u.a. das Potenzial von Lastenradzustellungen auf Quartiersebene abgeschätzt wird).

Im Januar 2021 nahm die neue Wirtschaftsverkehrsbeauftragte ihren Dienst bei der Stadt Stuttgart auf und wird im Ausschuss für Umwelt und Technik berichten. Für den Ausbau der Citylogistik sind bis 2023 insgesamt 1 Mio. EUR sowie eine Stelle in EG13 (Wirtschaftsverkehrsbeauftragte) im Aktionsprogramm Klimaschutz enthalten.

Dr. Frank Nopper
Oberbürgermeister

Verteiler
<Verteiler>