

<b>Protokoll:</b>	<b>Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik des Gemeinderats der Landeshauptstadt Stuttgart</b>	<b>Niederschrift Nr.</b>	166
		<b>TOP:</b>	2
<b>Verhandlung</b>		<b>Drucksache:</b>	
		<b>GZ:</b>	
<b>Sitzungstermin:</b>	09.05.2023		
<b>Sitzungsart:</b>	öffentlich		
<b>Vorsitz:</b>	BM Pätzold		
<b>Berichterstattung:</b>	Frau Aufrecht (L/OB-RZ), Herr Fichtner, Herr Tuncer (beide DPDHL)		
<b>Protokollführung:</b>	Frau Klemm / fr		
<b>Betreff:</b>	<b>Vorstellung Konzept DHL Packstationen; Durch Deutsche Post DHL Group zur Anfrage der FDP-Fraktion zur Stellungnahme zu Antrag Nr. 307/2022 vom 30.09.2022 - mündlicher Bericht -</b>		

Der im Betreff genannte Antrag ist dem Originalprotokoll sowie dem Protokollexemplar für die Hauptaktei beigelegt.

Die zu diesem Tagesordnungspunkt gezeigte Präsentation und eine Darstellung zur ökologischen Nachhaltigkeit sind dem Protokoll als Dateianhang hinterlegt. Aus Datenschutzgründen werden sie nicht im Internet veröffentlicht. Dem Originalprotokoll sind sie in Papierform angehängt.

Nach einer kurzen Vorstellung durch Frau Aufrecht (L/OB-RZ) berichtet Herr Fichtner (DPDHL) im Sinne der Präsentation. Ergänzende Anmerkungen sind nachfolgend in zusammengefasster Form mit Verweis auf die jeweilige Foliennummer wiedergegeben.

Seit 20 Jahren, so der Vortragende, stelle man Packstationen auf und sei auf einem guten Weg, in der Logistik CO<sub>2</sub>-Neutralität zu erreichen, z. B. durch Einsparung von Wegen, und dadurch von Verkehr und Emissionen, auf dem hart umkämpften Markt. Deutsche Post DHL (DPDHL) wäge genau ab, welche Fahrzeuge man für die jeweiligen Zustellbereiche einsetze und wähle grundsätzlich das kleinstmögliche Fahrzeug (Fahrrad/Lastenrad, Lieferwagen) bzw. entscheide sich für die Zustellung zu Fuß (Folie 4). In Stuttgart sei die Elektrifizierung der Zustellung von durchschnittlich ca. 600.000 Paketen monatlich (Innenstadt) mangels entsprechender Infrastruktur noch nicht sehr weit fortgeschritten, werde aber Schritt für Schritt angepasst. In Großstädten stelle die Bevölke-

rung hohe Ansprüche an eine flexible zeitliche und örtliche Zustellung (Folie 5), wie sie Packstationen bieten. Folie 6 zeigt vergleichend die 30 %ige CO<sub>2</sub>-Einsparung zwischen dem "normalen" und dem Zustellmodell Packstation anhand einer grafischen Darstellung. Bei der Zustellung an Letztere spare man nicht nur Wege und Haltepunkte, sondern trage auch zu einem ungehinderten Verkehrsfluss bei. Das derzeitige Packstationen-Netz an 12.500 Standorten solle bundesweit auf etwa 15.000 ausgebaut werden und sei in der Regel 24/7 zugänglich (Ausnahme: einzelne Stationen in Wohngebieten). Die damit verbundenen Vorteile zeigt Folie 7 aus urbaner, Bürger- und Standortgeber-Sicht, und Folie 8 beinhaltet eine Aufstellung der insgesamt 684 Touchpoints in Stuttgart mit 79 Packstationen in Betrieb sowie 10 vor Inbetriebnahme, mit dem Ziel von 222 Stationen, von denen bis Ende 2025 noch 133 aufzubauen seien. Letztere stellt anschließend Herr Tuncer (DPDHL) nach Postleitzahlen sortiert dar (Folie 9). Er fährt fort mit Praxisbeispielen (Folie 10), darunter eine solarbetriebene Packstation an der Rotebühlstraße 40 (Stuttgarter Lebensversicherung) und Standortvorschlägen (Folien 11 ff.). Es kämen, so Herr Tuncer, Standorte - auch solarbetriebene - an u. a. Altglascontainern, Mobility-Hubs etc. in Frage. Sodann kommt er auf Beispiele für Poststationen zu sprechen (Folie 16), an denen neben Paketabholung und -zustellung auch der Kauf von Briefmarken, Video-Beratung und Postkasten-Funktion eingerichtet ist. Möglich seien auch Kooperationen mit städtischen Verkehrsbetrieben, wie mit der Freiburger Verkehrs AG (Folie 17). Mit der Darstellung des Standortrealisierungsprozesses einer DHL-Packstation (Folie 18) und den nächsten Schritten einer gemeinsamen Kooperation (Folie 19) wird der Bericht abgeschlossen.

Ihren Dank für den Bericht äußern StR Serwani (FDP), StR Peterhoff (90/GRÜNE), StR Dr. Vetter (CDU), StRin Schanbacher (SPD), StR Pantisano (Die FrAKTION LINKE SÖS PIRATEN Tierschutzpartei), StRin Köngeter (PULS), StR Dr. Mayer (AfD), BVin Kienzle (Mitte) und BVin Mezger (Nord).

Die StRinnen Schanbacher und Köngeter sowie die StRe Peterhoff und Pantisano heben hervor, beim Aufstellen neuer Packstationen sei eine Bündelung von Nutzungen (z. B. an Glascontainern) und Anbietern sinnvoll. Es dürfe möglichst kein öffentlicher (Grün-)raum für Packstationen geopfert werden. StR Pantisano führt beispielhaft gern von Familien mit Kindern genutzte Flächen an. Ihn, StRin Köngeter und BVin Kienzle stört zudem der optische Eindruck von bspw. mehreren Packstationen unterschiedlicher Anbieter. StRin Köngeter regt in dem Zusammenhang sogenannte White-Label-Lösungen an. Frau Aufrecht nennt APCOA als möglichen Anbieter solcher anbieterneutralen Packstationen. Das Unternehmen habe entsprechende Ambitionen, diese auf Freiflächen zu etablieren. In Parkhäusern hingegen sei eine Aufstellung von Packstationen generell wegen der Brandschutzvorgaben schwierig. Damit bekräftigt sie Ausführungen von Herrn Tuncer, der auf einen Vorschlag von BVin Kienzle eingeht, Packstationen auf Parkplätzen von Einzelhandelsketten aufzustellen und entsprechende Kooperationen mit großen Ketten bestätigt. In der Innenstadt seien diese allerdings meist Mieter einer Immobilie und somit von einer Genehmigung des Eigentümers abhängig. Auch seien dort häufig keine Parkflächen, sondern vielmehr Parkhäuser vorhanden.

Frau Aufrecht stellt klar, keine der derzeit 85 Packstationen im Stadtgebiet (DHL: 79, weitere von anderen Anbietern) befinde sich im öffentlich nutzbaren Raum, wo die Stadtverwaltung sie generell auch nicht genehmigen wolle. Hingegen könne man sich Packstationen an Mobilitätsstützpunkten sehr gut vorstellen, wofür allerdings noch entsprechende Konzepte nötig seien - man sei mit allen Paketdienstleistern in intensivem Austausch dazu. Herr Fichtner ergänzt, DPDHL sei der Pionier bei Packstationen. Bis-

lang könne man sich Drittnutzern aus Kapazitätsgründen nicht öffnen, anderenfalls müsse das Netz annähernd verdoppelt werden (Marktanteil DPDHL derzeit ca. 45 - 48 %). Zudem könne man die Fächerlogistik nur dann steuern, wenn man Zugriff auf die Kundendaten habe. Einzige Ausnahme seien Einzelprojekte vor Ort bzw. eine Kooperation mit der Deutsche Bahn AG (DB AG). Damit beantwortet er auch eine Frage von StR Dr. Mayer.

BVin Mezger bittet im Sinne der Nutzung von Expertisen der Bezirksvorsteher\*innen, diesen die gezeigte Aufstellung der geplanten Packstationen zukommen zu lassen. Das sagt Herr Fichtner ebenso zu wie die nachträgliche Übermittlung einer Darstellung zur ökologischen Nachhaltigkeit von DPDHL. Zudem informiert er, man habe bereits mit einigen Bezirksvorstehern über die Standorte gesprochen.

Für die antragstellende Fraktion äußert sich StR Serwani. Ihm sei wichtig gewesen zu erfahren, wie der Ablauf für mögliche zusätzliche Packstationen in Stuttgart erfolge. Er denke dabei auch an Standorte wie städtische Ämter oder an P+R-Plätzen. Grundsätzlich gehe es ihm um Flexibilität bei der Paketzustellung, zumal Pakete seit der Coronapandemie in Mehrfamilienhäusern mehrheitlich lediglich im Hausflur abgestellt würden, von wo sie dann teilweise auch einfach verschwänden. Logistikzentren finde er auch wegen der Vielzahl der oft gleichzeitig zustellenden Lieferfahrzeuge - auch für die vorletzte Meile - vorteilhaft. Der Fahrstil bzw. das Parkverhalten der Fahrer\*innen von Lieferwagen der DPDHL entspreche nicht immer der StVO, wirft StRin Schiener (90/GRÜNE) ein, bevor StR Serwani fortfährt, ihn interessiere, inwieweit Genehmigungsverfahren für zusätzliche Packstationen bei der Stadt laufen und ggf. beschleunigt werden können, und inwiefern bereits entsprechende Kontakte mit der Verwaltung bestehen. Herr Tuncer führt aus, ein von DPDHL beauftragtes Architekturbüro stehe in Kontakt mit dem Baurechtsamt der Stadt. Des Weiteren wünscht sich StR Serwani, dass auch größere Unternehmen für ihre Angestellten Packstationen anbieten. Beispielhaft nennt er als Standort den Rathaus-Innenhof. Die Bedarfe der Städte, so Herr Fichtner ergänzend, würden im Zuge der weiteren Planungen von Paketstationen im Kontakt mit den Verwaltungen ermittelt. Sollten noch Wünsche seitens der Landeshauptstadt für Standorte bestehen, müssten diese möglichst innerhalb der nächsten ein, zwei Jahre kommuniziert werden.

StR Peterhoff hält eine Aufstockung der Packstationen für sinnvoll. Angesichts des Rückbaus von Briefkästen in der Stadt plädiere er auch für integrierte Postkästen in den Packstationen. Den allgemeinen Abbau von Briefkästen kann Herr Fichtner so nicht bestätigen. Diese würden lediglich auf Anfrage bzw. bei der Schließung von Postfilialen entfernt, aber an anderer Stelle wiederaufgebaut. Die Anzahl der Briefkästen bundesweit stagniere seit Längerem bei ca. 110.000.

Des Weiteren interessiert StR Peterhoff, ob das inzwischen eingestellte Pilotprojekt mit Elektrolastenträgern für die kleinteilige Verteilung von Paketen wiederaufgenommen wird. Seinen Informationen zufolge sei das Projekt an zu umfangreichen Zustellbereichen und einer relativ eingeschränkten Gewichtsspanne der Pakete gescheitert. Herr Fichtner informiert, die Auswertung des Pilots habe ergeben, dass weder die vorhandene Fläche in der Stadt noch das Personal des Unternehmens ausreichend seien. In anderen Städten prüfe man derzeit die Rahmenbedingungen unter Einsatz neuerer bzw. veränderter Lastenträger. Ansonsten betrachte man die unternehmenseigenen Lieferwagen als rollende Mikro-Hubs, von denen aus in Teilwohngebieten fußläufig zugestellt werde. Gleichwohl beteilige man sich an anderen, innovativen Projekten. Frau Aufrecht

ergänzt, auf einem von ehemals vier derartigen Pilotprojekt-Standorten zur Feinverteilung von Paketen in der Stadt verteilte UPS von einer von der Stadt zur Verfügung gestellten Fläche aus seine Pakete. Davon abweichend gebe es noch das Konzept der kooperativen Nutzung mit unterschiedlichen Varianten. Zum einen handle es sich dabei um große Flächen, die für die entsprechenden Zulieferer unterteilt und von diesen zur Anlieferung angesteuert würden. Über die unternehmenseigenen Distributionskanäle erfolge dann die Feinverteilung an die Endkunden. Zum anderen gehe es um sogenannte White Labels, Flächen, auf denen Paketdienstleister anliefern, während ein anderer Betreiber die Feinverteilung vornehme (z. B. VeloCARRIER).

StRin Schanbacher geht danach auf die Tendenz des zunehmenden Lieferverkehrs in der Innenstadt ein. Sie frage sich, ob es neben dem Konzept der Packstationen noch weitere Ideen gebe, diesen Verkehr etwas einzuschränken.

Eine Möglichkeit der künftigen Entlastung der Bürgerbüros sieht StR Dr. Vetter in den neu zu installierenden Packstationen. So könne seiner Ansicht nach die Abholung von Dokumenten über die Stationen eingerichtet werden, um der Bevölkerung zusätzliche Erledigungsgänge zu ersparen. Eine solche Kooperation bestehe mit der DB AG im Rahmen eines bundesweiten Projekts, informiert Herr Tuncer, sei aber auch mit der Stadt theoretisch und unter Einbeziehung der Gegebenheiten des Standorts möglich. EBM Dr. Mayer sagt zu, die Idee mitzunehmen, gibt jedoch zu bedenken, dass die Ausgabe von Dokumenten ein hoheitlicher Akt ist, für die sich im Übrigen eigene Abholterminals in Pilotierung befänden (Bereich Bürgerbüro Mitte). Des Weiteren setze man sehr stark auf den Direktversand seitens der Bundesdruckerei an die Antragstellenden ohne Umweg über die Kommunalverwaltung.

Die Erhöhung der Anzahl von Packstationen begrüßt StR Pantisano im Sinne einer Verkehrsreduzierung. Ihn interessiere zudem die Preisgestaltung von DPDHL insofern, als z. B. Paketlieferungen an Packstationen mit geringeren Versandkosten belegt werden als bei einer Lieferung direkt zur Wohnungstür.

Auf die im Bericht geäußerte CO<sub>2</sub>-Einsparung von 30 % geht StRin Königeter ein. Dabei komme es vor allem darauf an, dass die Menschen ihr Paket letztlich nicht mit dem Auto abholen müssen, was wiederum vom Standort der jeweiligen Packstation abhängt. Beispielhaft nennt die Stadträtin die Station am Veielbrunnen in Bad Cannstatt, die weder an den ÖPNV angebunden sei noch an ohnehin frequentierten Wegen liege. Von den gezeigten Bildern mit möglichen Verortungen sei sie nicht sehr angetan. Viel wichtiger als Standorte bei Glascontainern seien ihr Mobility-Hubs. Ihre Frage, ob ein Kriterienkatalog für Standorte existiere, bejaht Herr Fichtner. Unter anderem beinhalte dieser eine gute Anfahrbarkeit für DPDHL und die Nutzung von Synergien.

Allein durch die Demografie, äußert sich StR Dr. Mayer, und die damit verbundene zunehmende Personalknappheit sei es sinnvoll, von einer Direktzustellung von Paketen auf die Selbstabholung überzugehen. Gleichwohl gehe das mit einer Reduzierung des Service einher wie in anderen Bereichen auch.

Nachdem keine weiteren Wortmeldungen mehr vorliegen, schließt der Vorsitzende diesen Tagesordnungspunkt ab.

BM Pätzold stellt fest:

Der Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik hat von dem Bericht Kenntnis  
genommen.

Zur Beurkundung

Klemm / fr

## Verteiler:

- I. L/OB  
zur Weiterbehandlung  
L/OB-RZ
  
- II. nachrichtlich an:
  1. Herrn Oberbürgermeister
  2. OB-PR
  3. OB/82
  4. Referat WFB  
Stadtkämmerei (2)  
Liegenschaftsamt (2)
  5. Referat SOS  
Amt für öffentliche Ordnung
  6. Referat SWU  
Amt für Stadtplanung und Wohnen (3)
  7. Referat T  
Tiefbauamt (2)
  8. Amt für Revision
  9. L/OB-K
  10. Hauptaktei
  
- III.
  1. *Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN*
  2. *CDU-Fraktion*
  3. *SPD-Fraktion*
  4. *Fraktionsgemeinschaft Die FrAKTION  
LINKE SÖS PIRATEN Tierschutzpartei*
  5. *Fraktionsgemeinschaft PULS*
  6. *FDP-Fraktion*
  7. *Fraktion FW*
  8. *AfD-Fraktion*
  9. *StRin Yüksel (Einzelstadträtin)*

*kursiv = kein Papierversand*