

Protokoll:	Ausschuss für Klima und Umwelt des Gemeinderats der Landeshauptstadt Stuttgart	Niederschrift Nr.	36
		TOP:	2
Verhandlung		Drucksache:	
		GZ:	
Sitzungstermin:	16.07.2021		
Sitzungsart:	öffentlich		
Vorsitz:	BM Thürnau		
Berichterstattung:	Frau Aufrecht, Frau Dr. Wohlhüter (beide OB/82)		
Protokollführung:	Herr Haupt / pö		
Betreff:	Citylogistikprojekte in der LHS - Antrag Nr. 263/2020 vom 26.06.2020 (SPD) - mündlicher Bericht -		

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

Die Anträge Nr. 291/2018 und Nr. 257/2019 vom 14.07.2021 (Die FrAKTION LINKE SÖS PIRATEN Tierschutzpartei) sowie die Stellungnahmen der Verwaltung sind dem Originalprotokoll sowie dem Protokollexemplar für die Hauptaktei ebenfalls beigelegt.

Die zu diesem Tagesordnungspunkt gezeigte Präsentation ist dem Protokoll als Datei-anhang hinterlegt. Aus Datenschutzgründen wird sie nicht im Internet veröffentlicht. Dem Originalprotokoll und dem Protokollexemplar für die Hauptaktei ist sie in Papierform angehängt.

Ihre Fraktion, so StRin Schanbacher (SPD), habe diesen Antrag zum Thema "Mikrodepots für einen klimafreundlichen Lieferverkehr" gestellt, da der Liefer- und Paketversandverkehr in der Innenstadt stark zunehme. Im besten Fall sollten für Lieferungen keine Fahrzeuge eingesetzt, sondern Fahrräder aus den Mikrodepots benutzt werden. Zu diesem Thema sei ein attraktives Projekt durchgeführt sowie eine Förderung von der Region vorgenommen worden. Der Antrag beinhalte, dass die Stadtverwaltung einen Projektvorschlag für die kooperative Nutzung von Mikrodepots erarbeite und diesen gemeinsam mit der Region umsetze.

Frau Aufrecht weist auf die vor der Sitzung ausgegebenen Stellungnahmen zu den Anträgen Nrn. 219/2018 und 257/2019 hin. Diese Anträge bezögen sich ebenso auf die Citylogistik und seien nun schriftlich beantwortet worden. In ihrem Vortrag würden Frau Dr. Wohlhüter und sie den im Betreff aufgeführten Antrag mündlich beantworten. Sie bittet um Nachsicht, dass das Thema erst zum jetzigen Zeitpunkt im AKU behandelt wird. Dies liege an der Zusicherung seitens Verwaltung, die Thematik personell vorzustellen. Frau Dr. Wohlhüter sei seit Januar dieses Jahres in der Abteilung tätig und sei zuvor beim Fraunhofer Institut beschäftigt gewesen. Den Ausschussmitgliedern sollten lediglich diejenigen Projekte präsentiert werden, die sich in der Realisierungsphase befänden. Der heutige Vortrag solle eine umfassende Einführung in das Thema Citylogistik darstellen.

Im Folgenden berichten Frau Aufrecht bis einschließlich Folie 5 und Frau Dr. Wohlhüter ab Folie 6 bis Folie 25 im Sinne der anhängten Präsentation. Frau Dr. Wohlhüter ergänzt, begrüßenswerterweise habe der Parkhausbetreiber APCOA, mit dem das Projekt durchgeführt worden sei, mittlerweile zum Thema Citylogistik ein entsprechendes Geschäftsmodell entwickelt. Das Modell trage die Bezeichnung "APCOA-Hubs" und integriere die unterschiedlichsten Nutzungen in den Parkhäusern. Seit April stehe die Verwaltung in intensivem Kontakt mit APCOA sowie diversen Lieferdienstleistern, und es liefen Vertragsverhandlungen zwischen drei großen Logistikbetreibern. Diese hätten Interesse bekundet, unterschiedliche Standorte von APCOA in der LHS als Mikrohub anzumieten. Dabei würden den Unternehmen relativ günstig Flächen zur Verfügung gestellt, und APCOA könne die Auslastung der Parkhäuser insbesondere in den Morgenstunden erhöhen. Dieses Vorgehen werde durch die Wirtschaftsförderung der Stadt unterstützt, und es werde nach Fördermöglichkeiten für die Unternehmen gesucht. Sobald klar sei, wer welche Infrastruktur an welchem Standort benötige, könne ebenso ein Förderantrag für das Projekt "Städtische Logistik" über die Region gestellt werden. Dieses Projekt sei leicht auf andere Standorte übertragbar, was bei einer regionalen Betrachtung wichtig sei.

StR Peterhoff (90/GRÜNE) betont, in der Präsentation seien die Standorte für die Mikrohub genannt worden. Ebenso sei bezüglich des Brief- und Paketdienstleisters DHL ausgeführt worden, dessen Fahrräder seien abgezogen worden, und stattdessen würden Fahrzeuge eingesetzt. Zuvor seien die leichten Pakete von den Fahrrädern und die schweren Pakete von anderen Fahrzeugen transportiert worden.

Bezüglich der Weiterentwicklung der Projekte, so StR Peterhoff stellten die Hubs den ersten Ansatzpunkt dar, und es müsse untersucht werden, wie bei diesen Hubs eine größere Anzahl an Distributionszentren geschaffen werden könnten, damit die Innenstadt optimal beliefert werden könne. Da in der Innenstadt enge Strukturen beständen, müsse eine langfristige Ausrichtung mit dem Ziel einer emissionsfreien Citylogistik erfolgen. Es stelle sich die Frage, ob die Ladepunkte mit großen Fahrzeugen erreicht werden könnten oder ob kleinere Fahrzeuge besser geeignet seien.

Obwohl rund 10.000 Parkplätze in der Innenstadt beständen, so StR Peterhoff, seien diese nicht mit den LKW erreichbar. Angesichts der Restriktionen bei der Anlieferung sei beim Wettbewerb zur Gestaltung der B14 zu beachten, dass keine Unterfahrungen der Bundesstraße mehr beständen. Dadurch würden gut erreichbare große Flächen geschaffen, was eine positive perspektivische Option darstelle. Aufgrund der Corona-Pandemie sei deutlich geworden, wie rasch Flächenpotenziale in der Innenstadt durch die geschaffenen Testzentren erschlossen worden seien. Auch unter Berücksichtigung

der Außengastronomie könnten diese Flächen ebenso für die Logistik vorgemerkt werden. Frau Dr. Wohlhüter ergänzt, sie versuche an den Gesprächen zu den neuen Planungen bezüglich der Flächen teilzunehmen und das Thema der Citylogistik entsprechend zu platzieren. Dies betreffe u. a. den Umbau der B14. Hierbei werde geprüft, ob sich der Aspekt Wirtschaftsverkehr und Citylogistik integrieren lasse. Ebenso treffe dies auf das Rosensteingebiet und den Breuninger-Mobilitätshub zu. Im Stadtplanungsstudium werde das Thema Logistik aktuell nicht behandelt, weshalb es wichtig sei, diesen Aspekt seitens der Verwaltung amtsübergreifend zu positionieren. Bezüglich der raschen Zurverfügungstellung von öffentlichen Flächen für die Corona-Testzentren würden im Gegensatz zu diesen für die Logistikflächen der Hubs ein Nutzungszeitraum von mindestens einem oder einem halben Jahr benötigt. Das liege daran, die Prozesse umstellen und die nötige Infrastruktur beschaffen zu müssen. Angesichts der Kosten für ein Lastenrad zwischen 4.000 und 20.000 Euro stelle dies eine große Investition dar. Kein Unternehmen teste daher einen solchen Hub lediglich für drei oder vier Monate. Daher sei es bei der Planung von Hubflächen sehr wichtig, Standorte mit einem längeren Nutzungszeitraum zu finden. Daher sei der von StR Peterhoff dargestellte Vergleich mit den Testzentren nicht geeignet.

StR Peterhoff betont, hinsichtlich der nötigen Ausweitung der Logistik aus der Innenstadt heraus in die äußeren Quartiere habe die Verwaltung im Stadtbezirk Nord Ladezonen getestet. Es stelle sich die Frage, ob die Untersuchungen konkret in den stark belasteten Bezirken durchgeführt würden, um dort mit solcherlei Flächen eine Entlastung zu erreichen. Die Diskussion bezüglich des Bismarckplatzes zeige, dass solche Flächen zur Entzerrung benötigt würden. Frau Aufrecht betont hierzu, für die Verwaltung sei wichtig, dass es keine Patentlösung für die LHS gebe, sondern es sei entscheidend, in welcher Art die Quartiere städtebaulich gestaltet seien und wie sich das Sendungsvolumen und die Sendungen zusammensetzten. Daher müsse für jedes Quartier eine spezielle Lösung angestrebt werden. Bezüglich des von Frau Dr. Wohlhüter angesprochenen Projekts "LogSPACE" befinde man sich in der "dritten Phase 4.0". Hierbei werde das Thema behandelt, wie quartierspezifische Lösungen erarbeitet werden könnten. In diesem Zusammenhang würden stark belastete Quartiere in der Umsetzung berücksichtigt.

Bezüglich der von Frau Dr. Wohlhüter vorgestellten Studie zum unterirdischen Warentransport habe die IHK im vergangenen Jahr einen eigenen ausführlichen Bericht zum gleichen Thema veröffentlicht, so StR Peterhoff. Möglicherweise könnten beide Studien miteinander verknüpft werden. Hinsichtlich des Rosensteinlogistikkonzepts die Behandlung dieses Themas jetzt der richtige Zeitpunkt, da derzeit die Planungen zur Infrastruktur liefen. Auch StRin Königeter erkundigt sich, ob es einen Austausch der Verwaltung mit der der IHK bezüglich deren Studie zur Citylogistik für das Rosensteinareal stattgefunden habe. Sie sei sich nicht sicher, ob diese Studie bereits veröffentlicht worden sei. Frau Aufrecht erklärt hierzu, die IHK sei ein maßgeblicher Initiator gewesen, um den Aspekt des unterirdischen Warentransports anzugehen. Zu diesem Thema habe die Verwaltung in ständigem Austausch mit der IHK gestanden. Auf diese Weise habe die Möglichkeit bestanden, einen Förderantrag zu stellen, welcher vom Gemeinderat in die Wege geleitet worden sei.

StR Kotz (CDU) betont, beim Thema unterirdische Transportsysteme müsse er an Altstadtrat Schertlen (damals Stadtisten) denken, der sich stets für Leerrohre stark gemacht habe. Dieser Aspekt könne perspektivisch bei Neubaugebieten wie beispielsweise dem Rosensteinareal berücksichtigt werden. Frau Aufrecht ergänzt hinsichtlich die-

ses Areal, bei unterirdischem Warentransport sei die Unterscheidung zwischen dem sogenannten Urban Hub und dem Mikrohub sehr wichtig. Beim Urban Hub würden die Sendungen außerhalb angefahren und danach im unterirdischen Warentransport weiterverteilt. Der Urban Hub werde als Fläche für die Großsendungen genutzt, während im Stadtgebiet Mikrohub benötigt würden. Unabhängig vom dem in Stuttgart eine besondere Herausforderung darstellenden Tiefbau sei der unterirdische Warentransport ebenso eine Herausforderung. Bezüglich der entsprechenden Lösungen für die LHS sei die Verwaltung intensiv involviert, und es bestehe hierzu ein Vorschlag. Allerdings sei das Thema höchst komplex. Für Quartierslösungen wie im Rosensteinviertel müsse die Citylogistik mitberücksichtigt werden.

Hinsichtlich des RosensteinaREALs, so StRin Schanbacher, müssten Strukturen für Depots geschaffen werden, um bereits zum jetzigen Zeitpunkt den entsprechenden Herausforderungen zu begegnen. Frau Dr. Wohlhüter ergänzt, die Studie zum unterirdischen Warentransport am RosensteinaREAL sei vom Fraunhofer Institut für Materialfluss und Logistik (IML) in Dortmund bearbeitet worden. Bei einem vom Landesverkehrsministerium organisierten "Jour Fixe Citylogistik" sei die Stadtverwaltung wie auch die IHK und das Landeswirtschaftsministerium eingebunden gewesen. Dort seien die Ergebnisse vorgestellt worden, und es habe eine Diskussion darüber stattgefunden. Die Verwaltung beziehe nun das Rosensteinviertel bei der Studie des unterirdischen Warentransport explizit als einen potentiellen Hubstandort mit ein.

StR Kotz betont, die Präsentation habe einen breit aufgestellten Bericht dargestellt, der viel Bewegung und Dynamik beinhaltet habe. Am Beispiel des Parkhausbetreibers APCOA zeige sich, dass es nicht nötig sei, öffentliche Gelder dauerhaft in eine Förderung fließen zu lassen, sondern dass vielmehr wirtschaftliche Ideen beständen. Manche Themen wie die Digitalisierung seien in der Vergangenheit nicht möglich gewesen. Die Akteure seien sehr gut vernetzt. Hinsichtlich des öffentlichen Raums sei bereits in der Vergangenheit eine intensive Diskussion über andere Postzustellerfirmen und deren zusätzliche Briefkästen diskutiert worden. Nun stünden kleine Logistikhubs und Fahrradabstellanlagen im Vordergrund. Diese seien zwar optisch ähnlich gestaltet, jedoch komme eine Doppelnutzung möglicherweise nicht infrage. Bezüglich des Aspekts, dass manche Fahrzeuge von Lieferdiensten und Handwerksbetrieben aufgrund ihrer Größe in Tiefgaragen und Parkhäuser nicht einfahren könnten, müsse berücksichtigt werden, je mehr Parkplätze im städtischen Innenraum entfernt würden, desto mehr müssten andere entsprechende Haltemöglichkeiten eingerichtet werden. Ebenso stelle sich die Frage, wie mit Haltezonen für diese Betriebe umgegangen werde. Dies betreffe nicht Parkplätze, welche monatelang benötigt würden, sondern Parkflächen, welche lediglich an einem oder wenigen Tagen benötigt würden. Der Aspekt des digitalen Freihaltens solcher Flächen stelle eine Herausforderung dar.

Frau Aufrecht betont, für diesen Warenverkehr würden Lösungen benötigt. Den Handwerkern müsste ein Parken an derartigen Haltestationen ermöglicht werden, was sich für digitale Lösungen eigne.

Einer von zwei Anträgen zum Thema Citylogistik liege bereits nahezu drei Jahre zurück und sei nun erst beantwortet worden, so StR Rockenbauch (Die FrAKTION LINKE SÖS PIRATEN Tierschutzpartei). Viele Aspekte der beiden Anträge seien aufgegriffen und in der Präsentation dargestellt worden, was sehr positiv zu bewerten sei. Bei dem Thema Citylogistik handle es sich stets um einen Kampf um die Fläche, was in der Stadt ein Problem darstelle. Das Möblierungsthema des öffentlichen Raums (Radboxen, Brief-

kästen, Toilettenhäuschen, Werbetafeln) sei bedauerlich, aber die Infrastruktur sei notwendig. Es sei begrüßenswert, dass die Stadt bei diesem Thema gestalterisch und städtebaulich tätig sei und hierbei die Kreativität der Studierenden nutze. In einem der beiden Anträge habe seine Fraktion bei der Aktion "Stuttgart Laufd nai!" ausgesagt, die Parkhäuser im Bereich Cityring sollten lediglich direkt von diesem erreichbar sein. Dadurch würden perspektivisch große Parkpotenziale in der Innenstadt frei. Die dargestellten Projekte mit dem Unternehmen APCOA seien zu begrüßen.

Frau Dr. Wohlhüter betont bezüglich der Initiative "Stuttgart läuft nai!", in diesem Jahr seien bereits zwei Workshops zum Thema der Art der zukünftigen Belieferung durchgeführt worden. Die ersten Vorschläge bezüglich Lieferzonen und Einfahrtszeitfenster würden in den Planungen bereits aufgenommen und vorgestellt. Ziel der Verwaltung sei, sich im Laufe des Jahres nach dem Beschluss der Grobkonzeptes mit den entsprechenden Unternehmen und Dienstleistern vor Ort zu treffen, Rundgänge durchzuführen und konkrete Maßnahmen zu verorten, wo Lastenräder abgestellt werden könnten. Aktuell bestünden aufgrund der Straßenverkehrsordnung (STVO) und der Gesetzgebung hierbei Hindernisse, da ein Lastenfahrzeug gleichgesetzt werde mit einem gewöhnlichen Fahrrad. Daher dürfe es in Gegenrichtung einer Einbahnstraße fahren, und es dürfe auf den Gehwegen abgestellt werden. Bei allen Vorteilen des Fahrzeuges handle es sich jedoch um ein Transportmittel. Daher dürfe es die Verwaltung nicht privilegieren, etwa mit einem Schild "Lastenfahrzeuge frei", da dies sonst ebenso für alle anderen Fahrräder gelten würde. Es sei nicht gewünscht, dass alle Fahrräder durch eine Fußgängerzone fahren würden. Der Verwaltung fehle es an einem entsprechenden Passus in der STVO, damit die Verwaltung solcherlei Konzepte unterstützen könne. Möglicherweise sei dies im Rahmen der lebenswerten Innenstadt in Einklang mit der STVO möglich. Derzeit finde diesbezüglich eine Abstimmung mit dem Amt für öffentliche Ordnung statt. Sie hoffe, im Herbst oder zu Beginn des nächsten Jahres hierzu die ersten Möglichkeiten aufzeigen zu können, damit der Gemeinderat hierüber beschließen könne.

StRin Köngeter (PULS) gibt hierzu zu bedenken, dass die Lieferfahrzeuge ebenso durch Fußgängerzonen führen, was jedoch nicht für andere KFZ gelte. In den Fußgängerzonen bestehe ein Lieferzeitfenster, so Frau Dr. Wohlhüter. So dürften von 18:00 bis 11:00 Uhr alle Lieferfahrzeuge einschließlich Lastenfahrzeuge in die Fußgängerzone einfahren, wodurch die Lastenräder mit dem Lieferverkehr aufgrund des gleichen Nutzungszwecks gleichgestellt seien.

StR Rockenbauch betont, StR Boy (90/GRÜNE) habe bereits ausgeführt, die Flächen der B14 mit den unansehnlichen Unterführungen, welche in Kürze nicht mehr notwendig seien, als Potenzial für die Citylogistik zu nutzen. Ebenso sei die schienengebundene Citylogistik wichtig. In der Markthalle seien noch die alten Gleise vorhanden. Bei aller Begeisterung für die digitale Citylogistik und Lastenfahrzeuge dürfe der Aspekt der Schiene an zentralen Orten und die Frage, welche Rolle die SSB hierbei übernehmen könnten, nicht unberücksichtigt bleiben. Es existierten bereits genügend Tunnel für PKW und die Stadtbahn. Damit könne zwar nicht die Feinverteilung vorgenommen, aber ein gröberes Netz erstellt werden, an das die Mikrohubbs angeschlossen werden könnten. Ebenso solle der Stuttgarter Hafen in das Konzept miteinbezogen werden. Das größte Potenzial für die Citylogistik läge in dem wesentlich zu kleinen und zu unsicheren neuen Tiefbahnhof, da dort große Flächen als Verteilerfläche vorhanden seien. Allerdings liege das Problem für die Citylogistik daran, dass keine schienengebundene Innenstadtlogistik existiere. Andererseits würden die Waren weiterhin mit PKW vom au-

ßenliegenden Warendepot zum Mikrohub transportiert, und dann erst werde das Lastenfahrrad zum Einsatz kommen.

Frau Aufrecht betont, beim Thema Schiene sei stets zu berücksichtigen, dass die unterschiedlichsten Sendungen transportiert würden (z. B. Lebensmittel, große und kleine Sendungen usw.) und die Schiene nicht für alle Sendungen geeignet sei. Besonders für die letzte Transportstrecke zum Kunden*in sei die Schiene lediglich bedingt einsetzbar. Dagegen stelle der von StR Rockenbauch angesprochene Hafen ein Thema für die Citylogistik dar, und die Verwaltung sei hinsichtlich des Hafens im Gespräch. Zudem liege aus dem Gemeinderat ein Antrag zum Thema Schienenverkehr und Hafen vor.

Frau Dr. Wohlhüter betont, die Schieneninfrastruktur sei bereits vorhanden, und es wäre vorteilhaft, diese nutzen zu können. So bestehe in Karlsruhe das Projekt "Cargo-Tram" und ein Projekt in Frankfurt, bei dem die oberirdisch verkehrenden Stadtbahnen ebenso für Logistikzwecke genutzt würden. Hierbei könnten Container in den Innenraum der Bahnen gestellt oder wie in Karlsruhe ein Anhänger angehängt werden. Mit der SSB habe bereits ein Austausch über dieses Thema stattgefunden. Ein Problem stelle in der LHS die knappe Taktung der Bahnen und hohe Auslastung der Schiene dar. Die Abend- und Nachtzeiten, in denen nicht viele Züge verkehrten, würden für die Wartung der Gleise benötigt. Diese Wartungsarbeiten könnten nicht in den Tagesablauf integriert werden. Die räumliche Begrenzung der Haltestellen stelle ein weiteres Problem dar. Falls beispielsweise ein Anhänger an eine Bahn angehängt werde, müsste ein großer räumlicher Umbau durchgeführt werden, um einen entsprechenden Warenumschlag an den Haltestellen zu ermöglichen. Ein Warentransport in den Bahninnenräumen mache keinen Sinn und stelle im Rahmen des Personenbeförderungsgesetzes ein Problem dar.

Der Aspekt der Integration von Paketstationen an den S- und U-Bahnstationen werde weiterverfolgt, allerdings bestehe hierfür an den Bahnsteigen wenig Platz. In einem Gespräch mit den VVS sei ausgesagt worden, dass in den Außenbezirken bei der DB Regio mehr Platzkapazitäten an den Bahnhöfen vorhanden seien. Paketstationen im öffentlichen Raum seien nachteilig, da sie den Platz für Fußgänger und Radfahrer verengten. In Fällen einer Anfrage nach Stellmöglichkeiten für Paketstationen vermittele die Verwaltung beispielsweise Kontakte zu den großen Handelsketten.

StR Dr. Oechsner (FDP) betont, den S21-Bahnhof nicht zu nutzen und dafür viele Schienen für kleine Züge in der Stadt zu bauen, sei fraglich. Das Unternehmen APCOA habe seine Chance genutzt, rasch finanzielle Mittel zu erwirtschaften. Der Fortschritt entwickle sich u. a. aus den wirtschaftlichen Chancen. Der Gedanke, es könne sich etwas ohne finanzielle Anreize grundlegend verändern, sei ein Irrglaube. Der vorherige Bericht der Verwaltung sei sehr umfassend gewesen, da hier zahlreiche Bereiche aufgezeigt worden seien, in denen man im Bereich der Citylogistik tätig sei. Ziel sei die Verringerung des Lieferverkehrs mit großen Fahrzeugen in der Innenstadt. Der Ausstieg der DHL aus dem Radverkehr verwundere ihn nicht.

Wichtig sei die Unterscheidung zwischen dem privaten und dem gewerblichen Lieferverkehr, so StR Dr. Oechsner: Der gewerbliche Lieferverkehr lasse sich zum Großteil auf kleinere Zustellfahrzeuge verteilen. Es sei ausgeführt worden, für die Unternehmen sei oftmals eine Veränderung der Logistik aus Sicht der Kosten nicht interessant. Allerdings wolle der Endverbraucher ebenso keine höheren Kosten tragen. Es habe sich ein zunehmendes Bestellverhalten im Internet entwickelt, und es würden vorrangig Waren

ohne Versandkosten herausgesucht. Daher solle diskutiert werden, wie die Logistik kostengünstig und umweltverträglich sowie wirtschaftlich erfolgreich gestaltet werden könne. Falls Versandkosten berechnet würden, verringere sich die Anzahl der Pakete, da der Konsument sich möglicherweise eher für einen Händler in seiner Nähe entscheide, als eine Bestellung aufzugeben.

Hinsichtlich der dargestellten Straßenpiktogramme betont der Stadtrat aus eigener Erfahrung, dass diese niemals beachtet würden. Daher müsse eine Auswertung erfolgen, ob diese Piktogramme wirklich hilfreich seien. Es sei begrüßenswert, dass sich der Stadtbezirk Feuerbach an dem Projekt beteiligt habe, da dieser vom Lieferverkehr auf der Stuttgarter Straße stark belastet sei. Das Thema Citylogistik sei sehr positiv, und es wäre erfreulich, in diesem Bereich einen großen Schritt voranzukommen, um die Zentren auch anderer Stadtbezirke zu entlasten.

Die Post stelle relativ kleine Pakete mit einem Gewicht bis zu 30 kg zu, so StR Zaiß (FW). Daher sei die Verteilung mittels Lastenrad in vielen Fällen möglich. Dagegen müsse beispielsweise das Handelsunternehmen Breuninger seine Produkte mit großen LKWs anfahren. Während größere Firmen entsprechende Parkplätze für ihre LKWs besäßen, stelle sich die Frage, wie mit den LKW bei Gaststätten, Hotels und Brauereien verfahren werden solle. In diesem Bereich würden Getränke und Lebensmittel in größerem Ausmaß und mit höherem Gewicht geliefert. Das Problem liege daran, dass Gaststätten in der Regel gegen 10:00 oder 11:00 Uhr vormittags öffnen würden. Eine Anlieferung im Schwachverkehr nachts oder gegen 06:00 Uhr morgens sei nicht möglich, da erst einmal das Personal für diese Anlieferung gefunden werden müsse. Daher liege die Anlieferung für die zahlreichen Gaststätten in der LHS stets in der Hauptverkehrszeit. Auf seine Frage, ob für diese Branchen und die unterschiedlichen Sendungen ebenso Lösungsansätze vorliegen würden, betont Frau Aufrecht, dieser Aspekt werde in der Diskussion häufig ausgeblendet. Insbesondere beim gewerblichen Warenverkehr handle es sich um große Warensendungen. Nichtsdestotrotz existierten gewerbliche Paketkunden*innen, und der letzte Mikrohub befinde sich in der Thouretstraße und werde von dem im gewerblichen Bereich tätigen Paketdienstleister UPS genutzt. Dadurch bestehe gerade für die gewerblichen Kunden die Möglichkeit, über kleinteiligen Lieferverkehr bedient zu werden.

Das massiv steigende Paketvolumen sei nicht lediglich dem Endkunden*in zuzuschreiben. Zwar sei eine Zunahme bei den Internetbestellungen zu verzeichnen, die Paketzunahme sei jedoch ebenso dadurch entstanden, dass die Kunden*innen im innerstädtischen Bereich keine Lagervorhaltung mehr vornähmen. Vielmehr handle es sich um zahlreiche kleinteilige Lieferungen für den gewerblichen Bereich, und daher erhalte die Citylogistik in diesem Bereich ihre Berechtigung. Frau Dr. Wohlhüter ergänzt, gemeinsam mit den Gastronomen und den großen Einzelhändlern, die hängende Waren erhielten, bestünden Überlegungen hinsichtlich der Lieferkonzeption. Bei diesen Branchen würden Fahrzeuge benötigt, da es nicht möglich sei, Lastenräder zum jetzigen Zeitpunkt und zukünftig einzusetzen. Kleinere E-Fahrzeuge eigneten sich beispielsweise für den Transport von Getränkefässern. Zu diesem Aspekt befänden sich insbesondere die Speditionsunternehmen im engen Austausch mit den Automobilherstellern. Ebenso würden in der LHS Pilotprojekte durchgeführt wie beispielsweise von der Firma Dachser mit einem E-Aktros sowie einem E-Kantos. Hierzu bilde die Firma Fahrer aus, die später auf diese Fahrzeuge spezialisiert seien. Die Verwaltung sei auf die Automobilindustrie angewiesen, die diese Fahrzeuge sowohl für die Stadt tauglich mache als auch für den jeweiligen Warentransport.

StR Köhler (AfD) betont, das Fraunhofer Institut habe stets sehr gute und pragmatische Überlegungen für die Schnittstellen beim Lieferverkehr. Dessen dargestellte Entwicklung zeige den zunehmenden Handlungsbedarf in der Innenstadt auf. Ob hierfür die Schiene geeignet sei, sei fraglich, da sie bei der Großanlieferung gegenüber umweltfreundlichen Fahrzeugen keine Vorteile besitze. Er bestätigt die Ausführungen von StR Zaiß bezüglich der Unterscheidung der klassischen Anlieferung und der Paketproblematik. Die Präsentation und die Diskussion habe er in der Art aufgefasst, dass die nötige Infrastruktur und die Flächen u. a. aufgrund der Neubauprojekte vorhanden seien.

Auf seine und die zuvor von StR Peterhoff gestellte Frage, warum die DHL in der Kienestraße den Mikrohubstandort und die Lastenradzustellung aufgegeben habe, führt Frau Dr. Wohlhüter aus, dieses habe nicht daran gelegen, dass geeignete Abstellorte gefehlt hätten. Beispielsweise hätten die Fahrräder am Joseph-Süß-Oppenheimer-Platz kostenfrei im unterliegenden Parkhaus abgestellt werden können. In der Kienestraße sei ein etwas abgelegener Abstellort für die Fahrräder vorhanden. Es stelle einen zentralen Punkt dar, eine Abstellmöglichkeit über Nacht für die am Mikrohub eingesetzten Fahrzeuge zu schaffen. Daher sei der aktuelle Ansatz mit APCOA sehr interessant, da hier die Fahrzeuge über Nacht stehengelassen werden könnten. In der Thouretstraße befindet sich eine sogenannte Ameise, also ein Rüttelcontainer, mit dem die Pakete tagsüber zu Fuß zugestellt würden. Falls dieser nachts entwendet werden würde, wäre dies nicht so kostspielig wie der Verlust eines Lastenrads, welches mit rund 8.000 Euro zu Buche schlage. Bezüglich der Aufgabe des Mikrohubstandorts und der Lastenradzustellung von der DHL habe sie die Aussage erhalten, dies sei mit dem zusätzlichen Umschlag begründet - gleichermaßen, ob die Pakete für die Zustellung mit dem Lastenrad geeignet seien. Dies betreffe kleinteilige Pakete mit einer hohen sogenannten Stoppdichte. Bei Stoppdichten bei großen Geschäften würden diese bei b2b-Verkehren mit einem kompletten Lastenrad angefahren. Danach müsse dieses zum Hub zurückkehren und möglicherweise den gleichen Kunden erneut beliefern. Daher sei es wesentlich effektiver, von vornherein ein größeres Fahrzeug einzusetzen, welches alternativ angetrieben werde und CO₂-neutral sei. Hierdurch könne der Belieferungsprozess erleichtert und beschleunigt sowie Kosten eingespart werden.

Laut StR Köhler argumentierten die Zulieferer, sie benötigten keinen zusätzlichen Warenumschlag, da dieser zusätzliche Kosten mit sich bringe. In diesem Bereich müssten möglicherweise zusätzliche Gebühren marktkonform erhoben werden. Seine Fraktion unterstütze die Projekte im Bereich Citylogistik.

Der Versuch, viele Projekte beim Thema Citylogistik durchzuführen, auch wenn sich einige zerschlagen hätten, sei begrüßenswert, so StRin Königeter. Von diesen Projekten hätten die Verwaltung und die Stadträte*innen viele Erfahrungen gesammelt. StR Rockenbauch habe eine mögliche Nutzung des Schienenverkehrs angesprochen. Sie könne sich zwar keine kleinen, durch die Stadt fahrenden Züge vorstellen, aber es existierten die nachts nicht genutzten SSB Strecken. Dabei stelle es einen wichtigen Aspekt dar, welche Infrastruktur zu bestimmten Zeiten nicht oder wenig genutzt werde. Das SSB-Streckennetz erstrecke sich über das gesamte Stadtgebiet. Die Zustellung der Lieferung solle nicht bis vor die Haustüre erfolgen, zumindest aber bis zu bestimmten Standorten in der LHS. Es könne diskutiert werden, die Hubs nicht lediglich in Parkhäusern unterzubringen, sondern ebenso an zentralen Standorten der Stadtbahnen wie beispielsweise am Charlottenplatz, Wilhelmsplatz oder am Pragsattel.

StR Rockenbauch erkundigt sich, ob kommunalregulatorische Beispiele oder Versuche in anderen Städten existieren, die Lieferungen nicht direkt vor die Haustüre zu transportieren, sondern an zentrale Umschlagplätze in Quartieren oder ob für diesen Bereich der Gesetzgeber auf Landes- oder Bundesebene zuständig sei.

Ihre Fraktion begrüße die vorgestellten Aktivitäten, so StRin Schanbacher. Sie sei außerordentlich über die große interfraktionelle Begeisterung über den Antrag ihrer Fraktion erfreut. Es sei wichtig, keine zusätzlichen Flächen in der Stadt bezüglich der Lebens- und Aufenthaltsqualität zu entziehen, sondern lediglich umzunutzen. Dabei stelle sich die Frage, welche Kriterien die Stadt der Zukunft erfüllen müsse. Bezüglich des gewerblichen und privaten Lieferverkehrs stelle sich die Frage nach den Rückmeldungen von Kunden*innen zum Grad ihrer Zufriedenheit mit den Cargo Bikes. Besonders der Bismarckplatz biete für die Cargo Bikes große Chancen.

Aus dem von Frau Dr. Wohlhüter aufgezeigten Zeitstrahl gehe hervor, dass sich die Verwaltung inmitten des Prozesses befinde und dass am Ende des Jahres erste Ergebnisse präsentiert werden sollten, so BM Thürnau. Gleichwohl sei es angemessen, in der heutigen Sitzung in einer Zwischendiskussion einzelne Anregungen zu diesem Prozess einbringen zu können.

StRin Munk (90/GRÜNE) betont, ihr erschließe sich nicht die Logik der Aussage, für die Citylogistik eigne sich eine Tiefgarage nicht aufgrund ihrer Steigung und Kurven, während ein Parkhaus mit den gleichen Voraussetzungen hierfür geeignet sei. Frau Aufrecht betont, die Verwaltung habe nicht ausgesagt, Tiefgaragen seien für die Citylogistik grundsätzlich nicht geeignet, sondern dass insbesondere die städtischen Parkhäuser im Regelfall nicht infrage kämen. Die Steigungen stellten für die Lastenfahräder ein Thema dar, ebenso die Krümmung und Höhe der Park- und Tiefgaragen. Die Deckenhöhe lasse die Durchfahrt der Nutzfahrzeuge oftmals nicht zu. Daher befinde sich die Verwaltung im intensiven Austausch mit der Privatwirtschaft wie dem Parkhausbetreiber APCOA, welcher nicht nur in Stuttgart über ein massiv betriebenes Geschäftskonzept verfüge. APCOA sehe sich nicht lediglich als Parkhausbetreiber, sondern setze zudem auf das Thema Citylogistik. Daher sei es für die Verwaltung einfacher, mit dem Unternehmen die entsprechenden Verhandlungen gleichermaßen zu Tiefgaragen und Parkhäusern zu führen. Hierbei müsse stets der Einzelfall betrachtet werden. Frau Dr. Wohlhüter ergänzt, der Aspekt der gleichrangigen Nutzung von Tiefgaragen und Parkhäusern stelle für die Citylogistik ein großes Potenzial dar. Im Rahmen der Mobilitätswoche werde das Thema "Parkhäuser als Logistikhubs" bei einer Veranstaltung am 21.09.2021 der Bürgerschaft vorgestellt. Dadurch finde eine Sensibilisierung dieses Themas für die Bürgerinnen und Bürger statt. Die Mobilitätslogistikhubs in den Parkhäusern der Firmen Breuninger und APCOA würden der Bürgerschaft vorgestellt und die unterschiedlichsten Lösungen und Ansätze dargestellt.

Frau Aufrecht informiert bezüglich der mehrfach angesprochen Flächenthematik bei neuen Quartieren, der Aspekt der Citylogistik müsse hierbei gezwungenermaßen mitgedacht werden. Dieses betreffe nicht lediglich Mikrohub, sondern ebenso Paketstationen usw. Vor dem Hintergrund des rasant gestiegenen Sendungsvolumens werde dieses Thema die Stadt fortwährend beschäftigen.

BM Thürna kündigt an, das Thema Citylogistik spätestens Ende dieses Jahres erneut zu behandeln, und stellt fest:

Der Ausschuss für Klima und Umwelt hat von dem Bericht Kenntnis genommen.

Zur Beurkundung

Haupt / pö

Verteiler:

- I. OB/82
zur Weiterbehandlung

- II. nachrichtlich an:
 1. Herrn Oberbürgermeister
SSB
VVS
 2. S/OB
S/OB-Mobil
Klimaschutz
 3. Referat SWU
Amt für Umweltschutz
Amt für Stadtplanung und Wohnen (3)
 4. Referat SOS
Amt für öffentliche Ordnung
 5. Stadtkämmerei (2)
 6. Rechnungsprüfungsamt
 7. L/OB-K
 8. Hauptaktei

- III.
 1. Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN
 2. CDU-Fraktion
 3. Fraktionsgemeinschaft Die FrAKTION
LINKE SÖS PIRATEN Tierschutzpartei
 4. SPD-Fraktion
 5. FDP-Fraktion
 6. Fraktion FW
 7. AfD-Fraktion
 8. Fraktionsgemeinschaft PULS