



**„Lieferrn ohne Lasten“
Chancen und Herausforderungen im
städtischen Güterverkehr“**

**Vortrag im Mobilitätsausschuss im
Rhein-Kreis Neuss**

Wolfgang Aichinger
Projektleiter Städtische Mobilität,
Agora Verkehrswende

Online-Vortrag, 26.08.2021

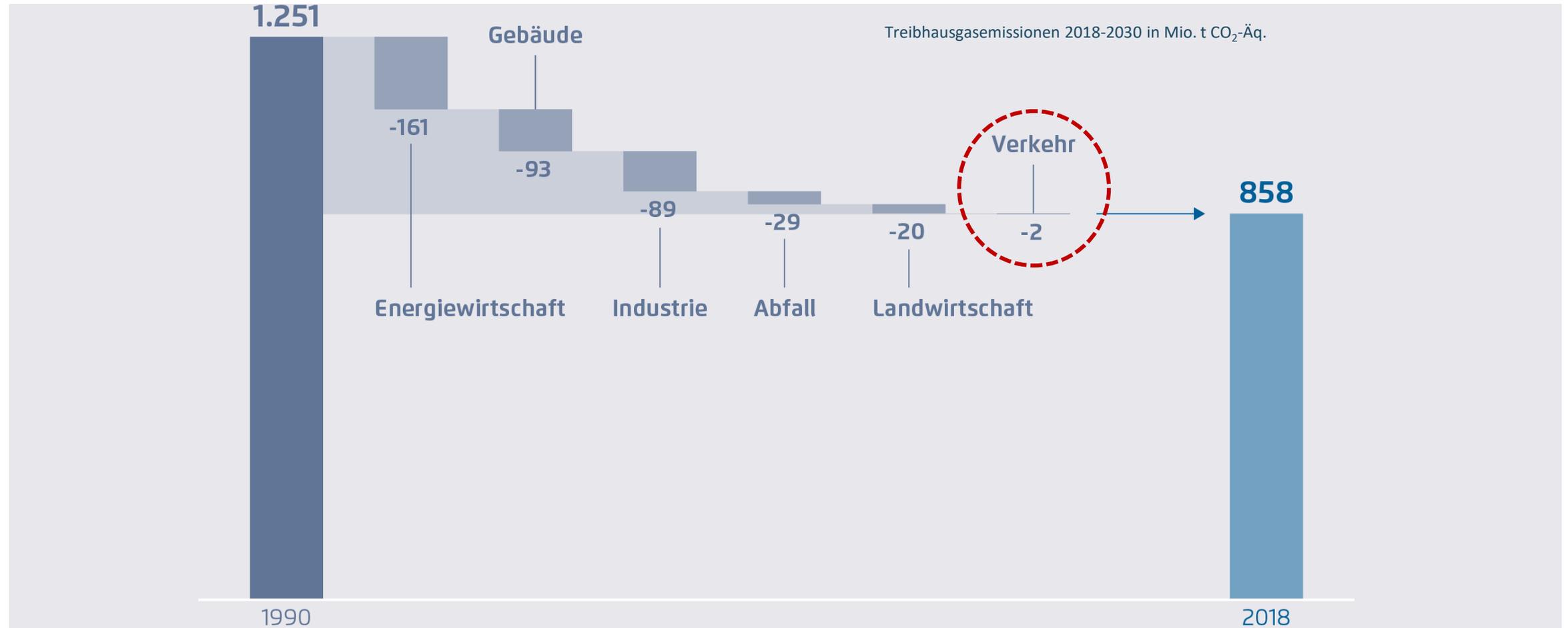
Was wir sind.



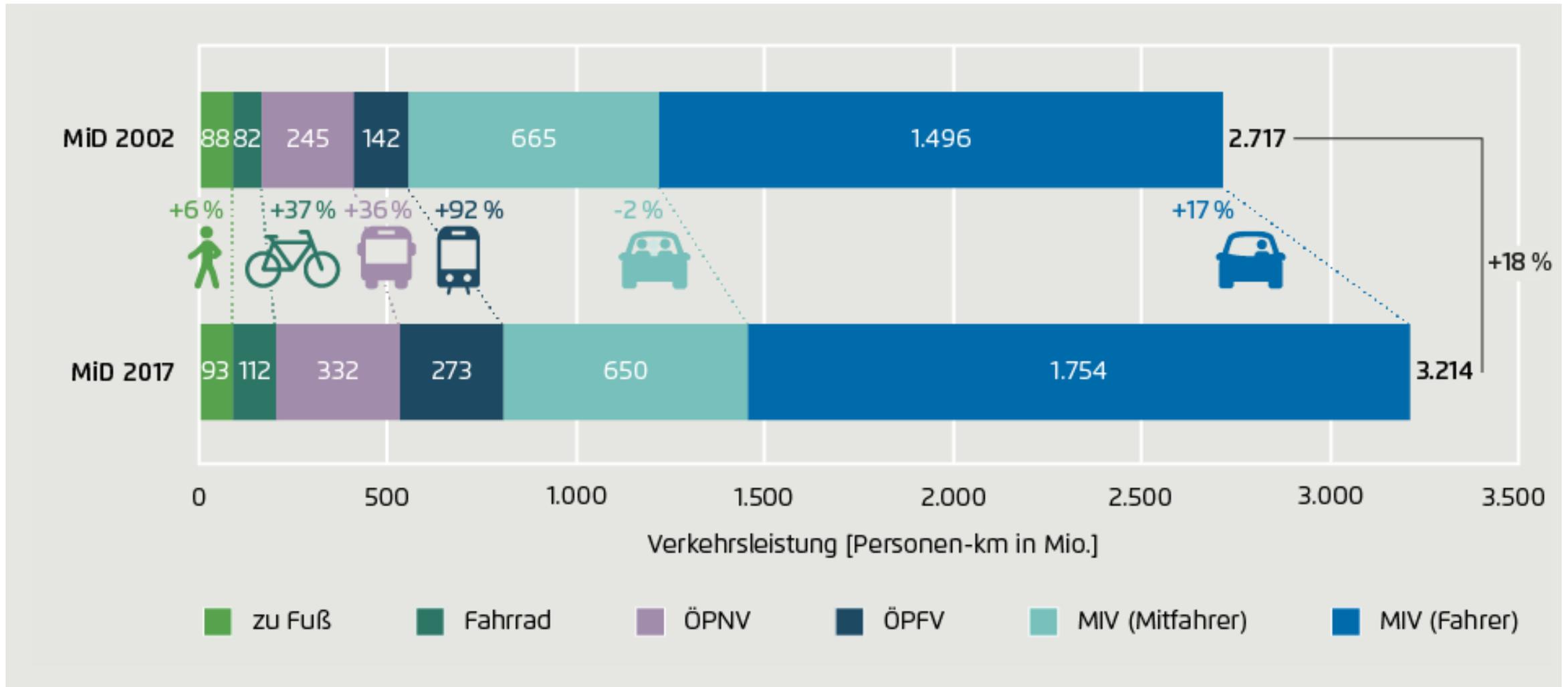
- Initiative der **Stiftung Mercator** und der **European Climate Foundation** seit 2016
- **Mission:** Szenarien, Diskurse und Strategien für die **Dekarbonisierung des Verkehrssektors bis 2050**
- **Schwerpunkt:** zunächst nationale zumeist **bodengebundene Verkehre in Deutschland** im europäischen Kontext
- Unabhängiger **Think Tank** und hochrangiger **Rat der Agora** sowie Agora **Städtenetzwerk Urbane Verkehrswende**

Der Verkehrssektor konnte in den letzten 25 Jahren nicht zur absoluten Minderung von Treibhausgasemissionen beitragen.

Treibhausgasemissionen 1990-2018 in Mio. t CO₂-Äq.



Die Entwicklung der Verkehrsleistung: Die Wege werden länger. Das Auto ist weiterhin einer der Treiber der Entwicklung.



Die Verkehrswende benötigt auch im städtischen Güterverkehr die Mobilitätswende und die Energiewende im Verkehr.

VERKEHRSWENDE

Die Verkehrswende stellt die Klimaneutralität des Verkehrs bis zum Jahr 2050 sicher.



MOBILITÄTSWENDE

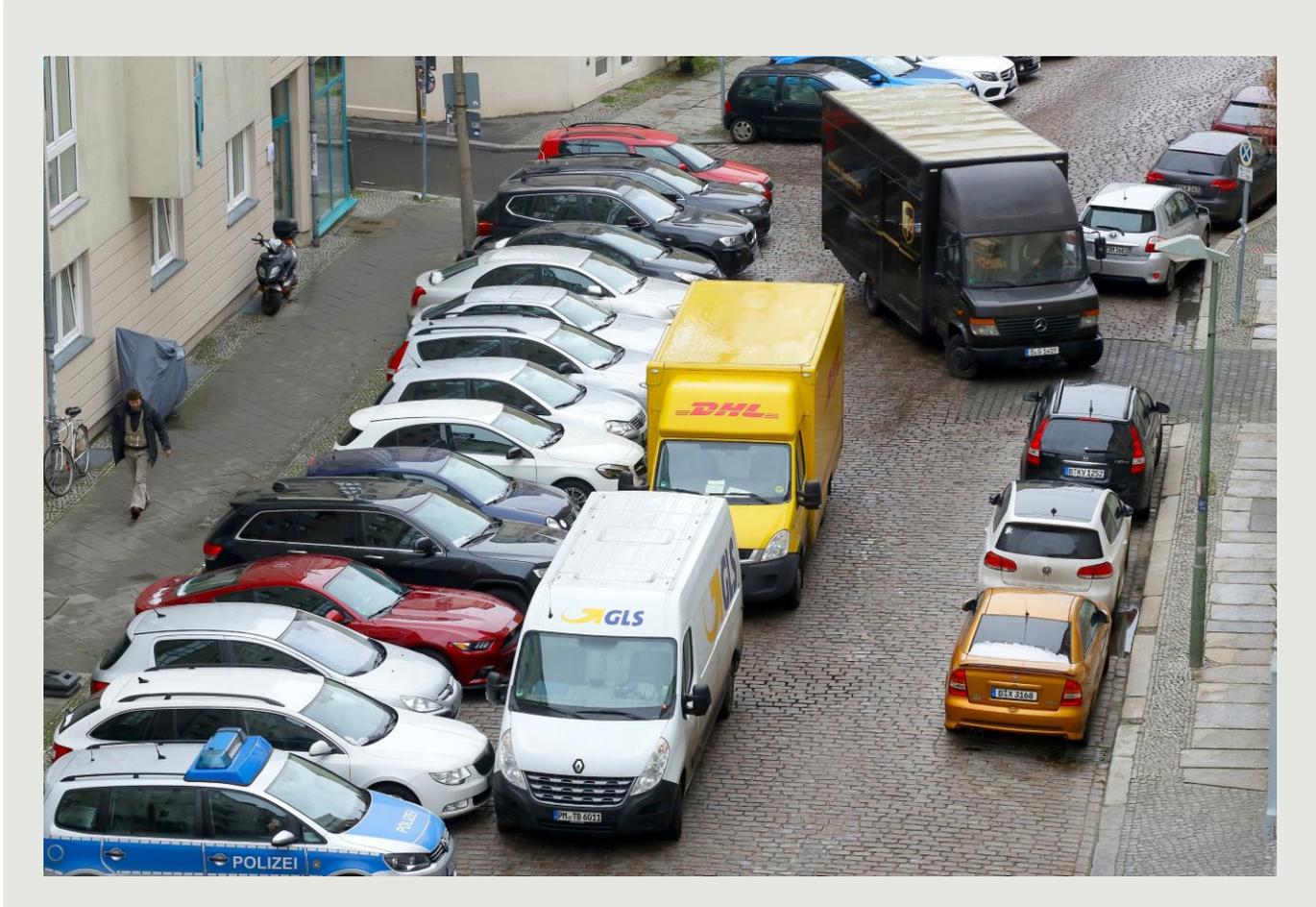
Die Mobilitätswende sorgt für die Senkung des Endenergieverbrauchs ohne Einschränkung der Mobilität.



ENERGIEWENDE IM VERKEHR

Die Energiewende im Verkehr sorgt für die Deckung des verbleibenden Endenergiebedarfs mit klimaneutraler Antriebsenergie.

Städtischer Güterverkehr: „Optimiert“ unter den heutigen Rahmenbedingungen



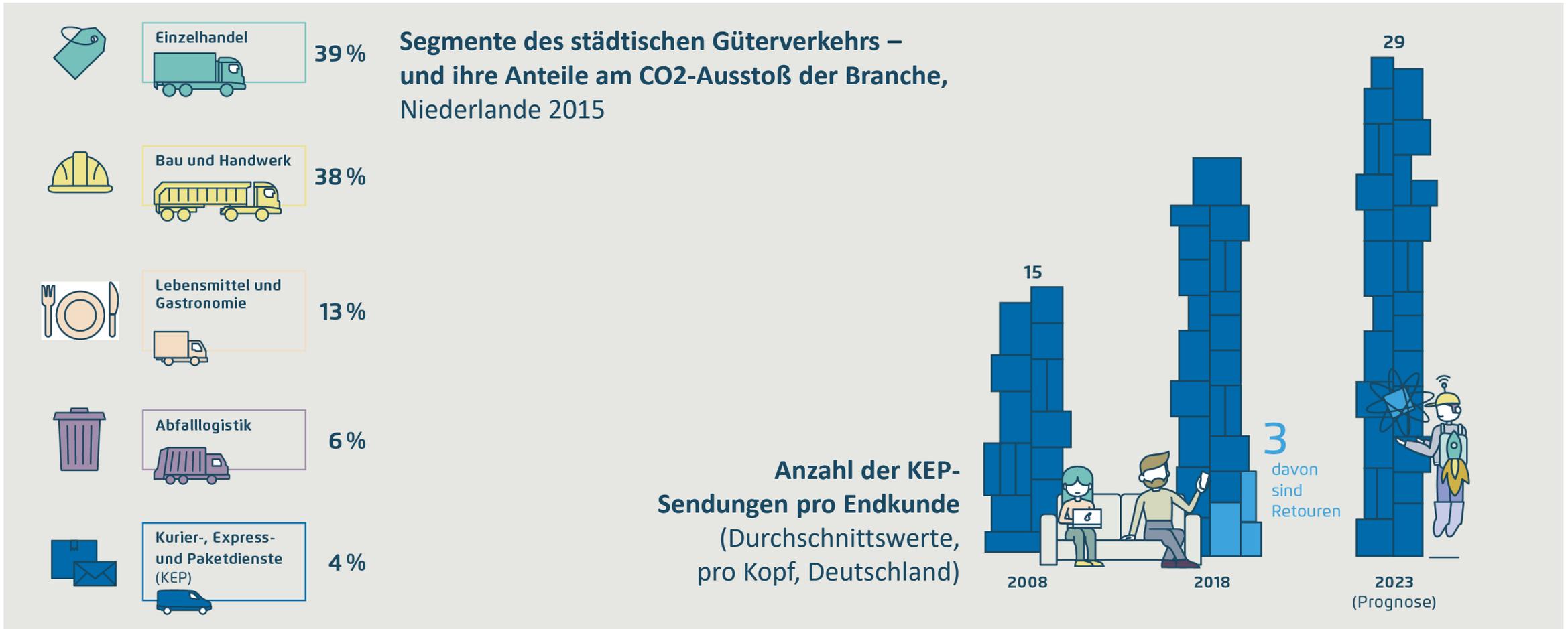
- „Gemeingebrauch“ des Straßenrechts gestattet Übernutzung öffentl. Räume
- Städt. Infrastruktur ist ohne ökologische oder verkehrliche Steuerung zu nutzen (Lkw-Maut nur auf B-Straßen, Staus oder Umweltwirkungen werden nicht eingepreist)
- 30 % Anteil an Luftschadstoffen – aber zT Ausnahmen für Güterverkehr von Diesel-Fahrverboten

Städtischer Güterverkehr: „Optimiert“ unter den heutigen Rahmenbedingungen ... des Wilden Westens?



- „Gemeingebrauch“ des Straßenrechts gestattet Übernutzung öffentl. Räume
- Städt. Infrastruktur ist ohne ökologische oder verkehrliche Steuerung zu nutzen (Lkw-Maut nur auf B-Straßen, Staus oder Umweltwirkungen werden nicht eingepreist)
- 30 % Anteil an Luftschadstoffen – aber zT Ausnahmen für Güterverkehr von Diesel-Fahrverboten

Urbane Logistik – deutlich mehr als Paketlieferungen. Letzte Meile ist aber Wachstumsmarkt



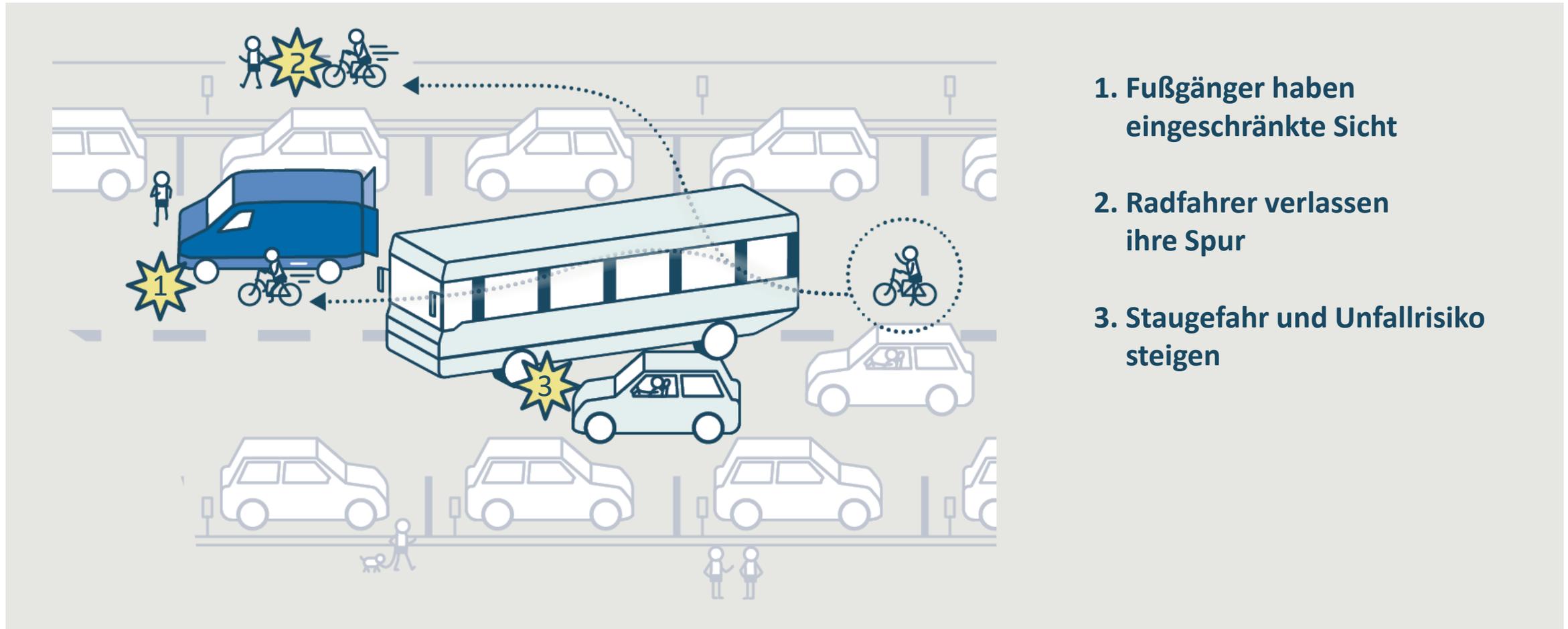
Urbane Logistik – deutlich mehr als Paketlieferungen. Letzte Meile ist aber Wachstumsmarkt

Tägliche Anlieferungen und Sendungen pro Unternehmen
(Innenstadt von Wuppertal, 2019)



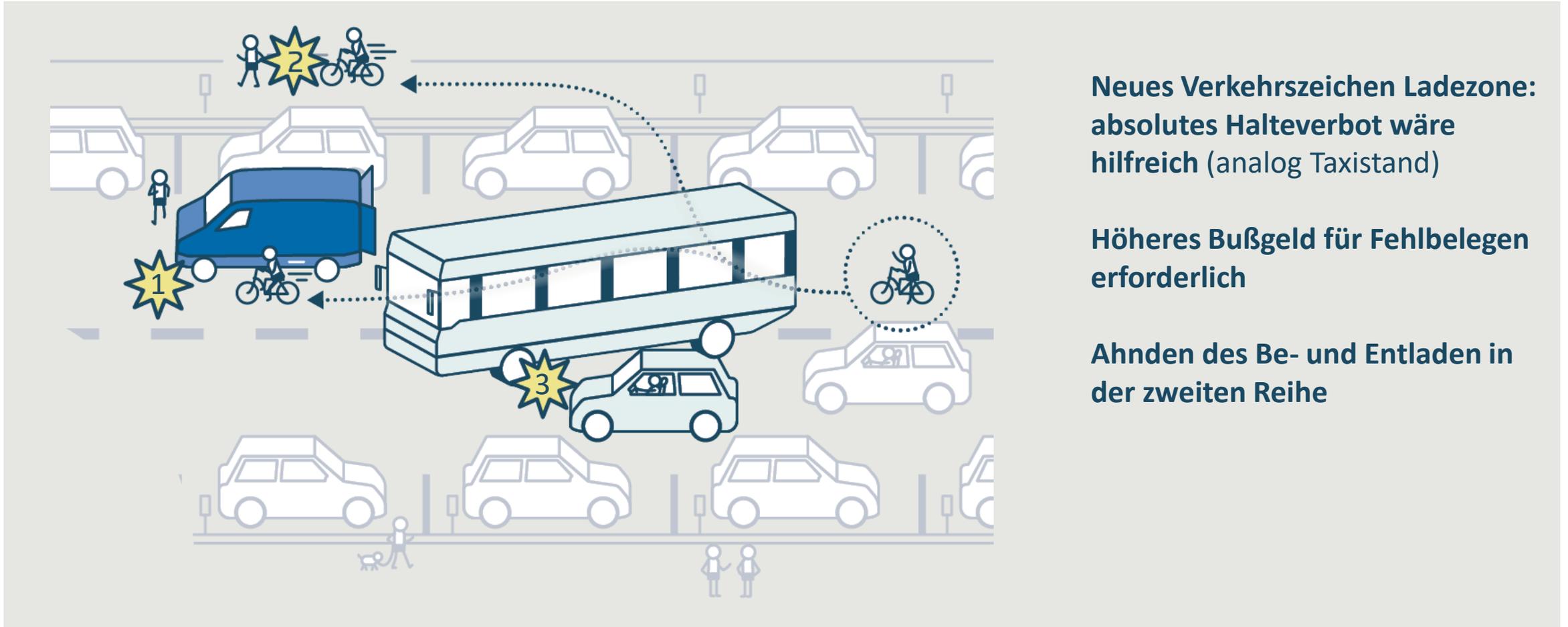
Das massive Wachstum des Güterverkehrs ist jedoch eine große Herausforderung. So soll allein die **Fahrleistung leichter Nutzfahrzeuge deutschlandweit bis 2030 um 44 Prozent** zunehmen. Das erfordert kommunale Steuerung.

Neue Prioritäten in der Straßengestaltung: Ladezonen alle 50 Meter erhöhen Sicherheit und Effizienz



1. Fußgänger haben eingeschränkte Sicht
2. Radfahrer verlassen ihre Spur
3. Staugefahr und Unfallrisiko steigen

Neue Prioritäten in der Straßengestaltung: Ladezonen alle 50 Meter erhöhen Sicherheit und Effizienz



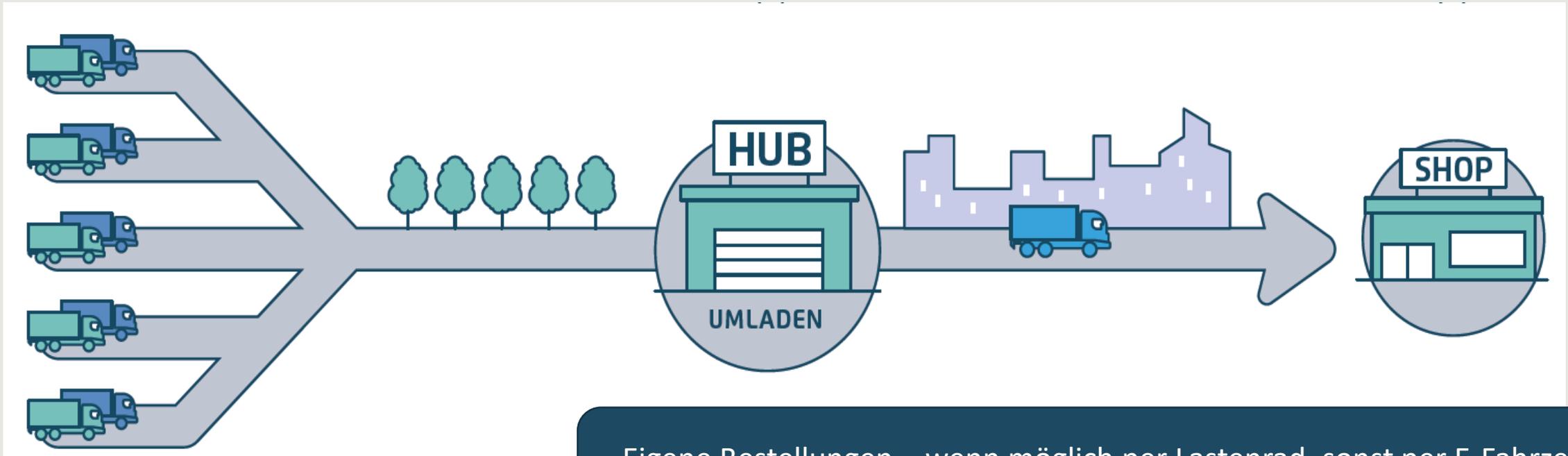
Neues Verkehrszeichen Ladezone:
absolutes Halteverbot wäre
hilfreich (analog Taxistand)

Höheres Bußgeld für Fehlbelegen
erforderlich

Ahnden des Be- und Entladen in
der zweiten Reihe

Bündelung: Effizienzsteigerung aus Sicht des Empfängers Warum nicht auch für die Stadtverwaltung? Die Uni-Klinik?

Wie aus zehn Lieferfahrten zum Händler eine wird:
ABC Logistik Düsseldorf



Eigene Bestellungen – wenn möglich per Lastenrad, sonst per E-Fahrzeug?
Nur mehr konsolidiert? Nur, wenn Abbiegeassistenten verwendet werden? ...

Fußgängerzonen: Autofreie Bereiche mit neuartiger City-Logistik



Beispiel Göteborg: größtes Konsolidierungsprojekt Europas

Elektrische Fahrzeuge beliefern Fußgängerzone und Forschungscampus

Einsparungen beim Schwerlastverkehr
80 Prozent

Hinweis:
Neues BUND-Rechtsgutachten
„Städtischen Lieferverkehr umweltgerecht gestalten“

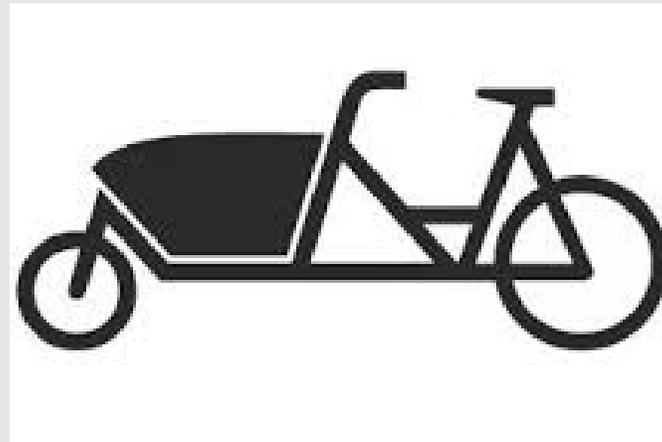
Fußgängerzonen: Autofreie Bereiche mit neuer City-Logistik

Autofreie Stadtquartiere:
wachsendes Interesse in vielen
Städten



Quelle: Wolfgang Aichinger

Lieferzeitfenster definieren:
ggf. Vorteile für Lastenräder
oder E-Mobile



Quelle: BMVI

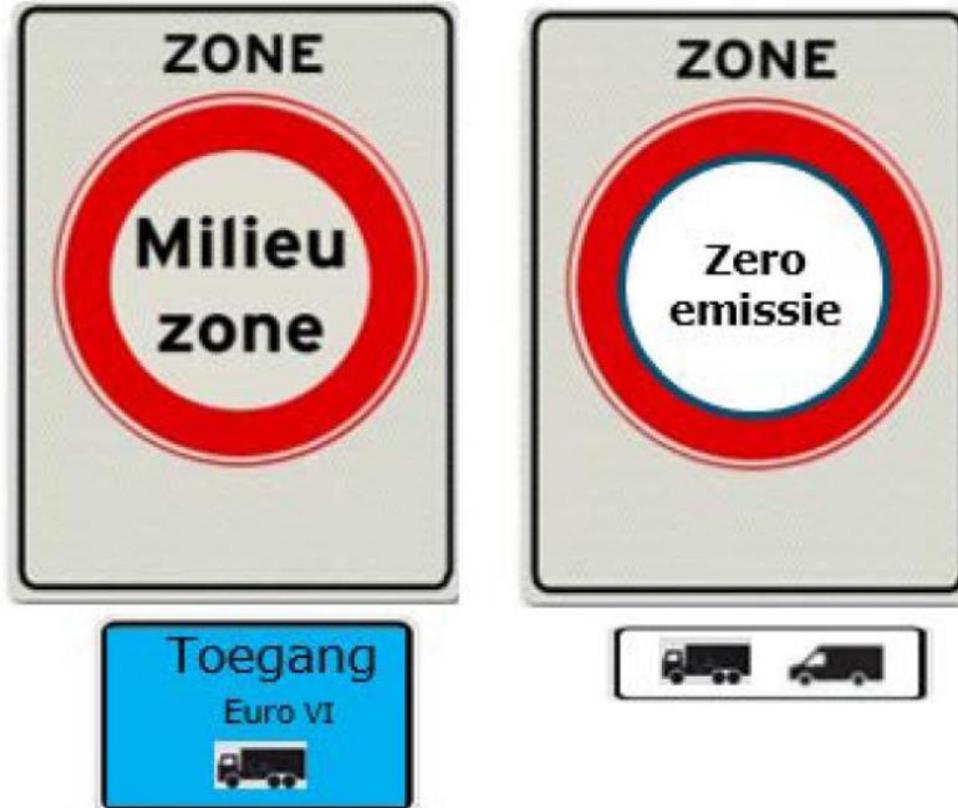
Ein- und Ausfahrt managen:
zum Beispiel Pollerkonzepte
(Bsp. Heidelberg)



Quelle: Schwarzwälder Bote



- Öffentliche Raum ist auch in Klein- und Mittelstädten knapp.
- Qualitäten des Stadtraums entscheidend für Tourismus, Einzelhandel, Familienfreundlichkeit, ...
- Pollerkonzepte in vielen kleineren Kommunen längst etabliert (Villingen-Schwennigen, Quedlinburg, Bernkastel-Kues, Rudolstadt, ...)
- Wirtschaftlichkeit von Logistikkonzepten hängt von „kritischer Masse“ ab. Autofreie Bereiche / Pollerkonzepte unterstützen diese.



Beispiel Niederlande:

in bis zu 40 holländischen Städten „Zero Emission Logistics Zones“ ab 2025

Fahrplan entwickeln = Planbarkeit!

Verfügbarkeit von E-Fahrzeugen wächst

Neue Fördergelder

Schrittweise Ausdehnung der Fahrverbote in Amsterdam

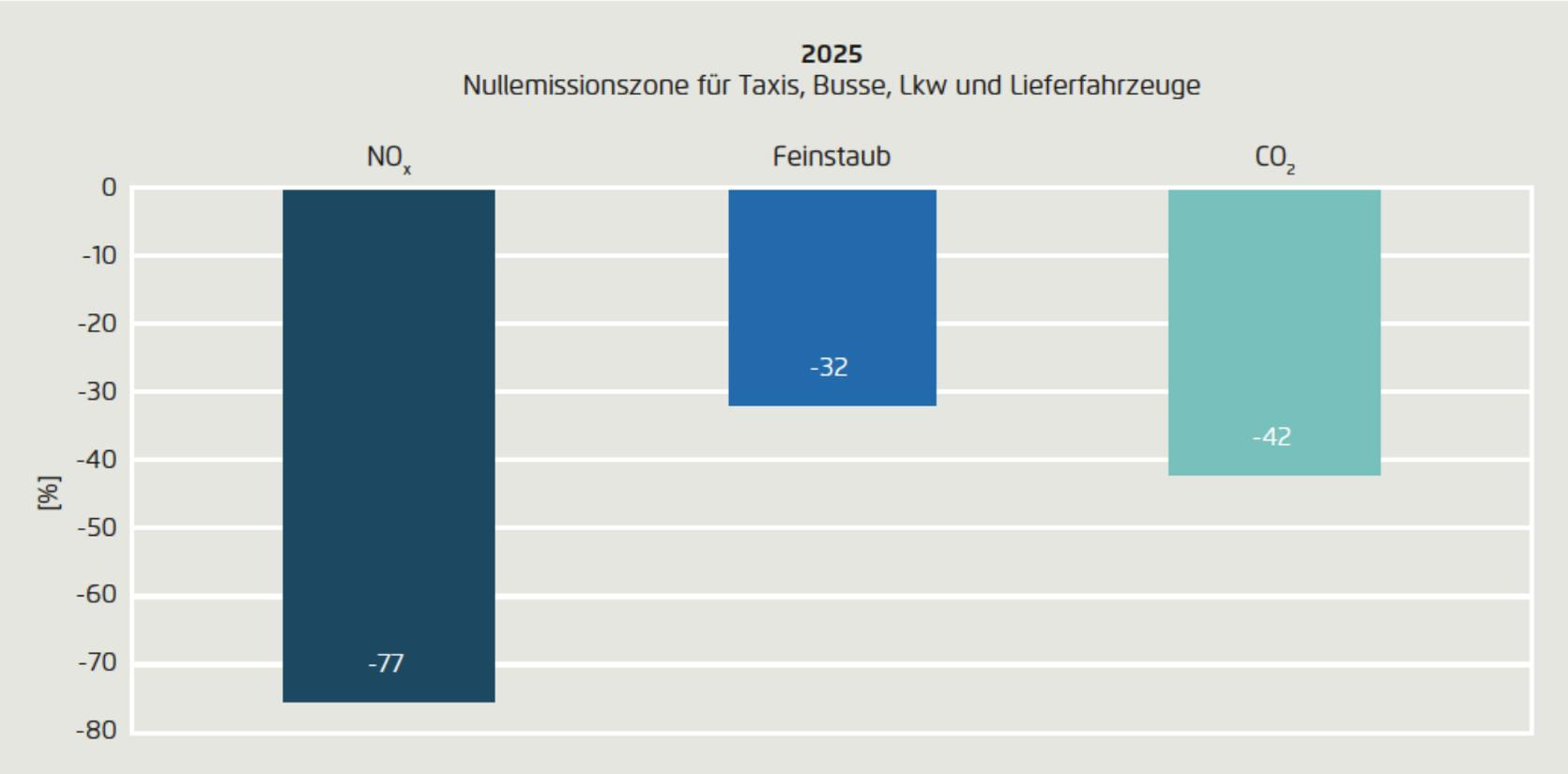
Abbildung 5.6



Eigene Darstellung nach City of Amsterdam (2019)

Erwartete Reduzierung der verkehrsbedingten Emissionen in Amsterdam bis 2025

Abbildung 5.7



Eigene Darstellung nach City of Amsterdam (2019)

- Bei Neubauprojekten sollten Ladehöfe und Mikro-Hubs nicht nur für eine einzelne Immobilie, sondern für das ganze Quartier mitgeplant werden.
- Logistik ist weniger rentabel als andere Gewerbenutzungen. Im Gewerbemietrecht und in der Baunutzungsverordnung könnten ggf. eigene Bestimmungen für „Logistik“ oder „Versorgung“ eingeführt werden.
- Städte und Regionen müssen Logistikflächen in den nötigen Größen und Lagen sichern – von mobilen Hubs im Straßenraum, über dauerhafte innerstädtische Umschlagpunkte bis hin zu regionalen Güterverteilzentren. -> **Besondere Rolle des Landkreises?**
- Dafür braucht es auch Gleisanschlüsse und Umschlagpunkte an Kanälen. Flächen ohne diese Anschlüsse sollten nicht mehr entwickelt werden. -> **Besondere Rolle des Landkreises?**

Verwaltung und Politik: Städtischer Güterverkehr braucht Steuerung – auch auf Kreisebene?

- Mindestens eine Vollzeitstelle in der Verwaltung in Großstädten ab 200.000 Einwohnern
- Zuständigkeiten definieren, Ansprechpartner benennen.
- Dauerhafte Konsultationsnetzwerke und Vertrauen aufbauen.
- Probleme und Herausforderungen benennen. Gemeinsame ambitionierte Ziele entwickeln.
- Klare Rahmenbedingungen definieren, mit ausreichend Vorlauf ankündigen und umsetzen.
- Agile Projektteams einrichten (zB für Mikro-Hubs, Integration von City-Logistik in Neubauprojekten, Bündelung eigener Lieferungen, ...).

Zusammenfassung: Mögliche Ansatzpunkte der Städte, Gemeinden und des Landes

Städte und Gemeinden	Land, Bund
Personal aufbauen und Zuständigkeiten definieren	Förderung von Personalstellen
Konzepte für Stadtlogistik generell und Hubs (auch „auf Vorrat“)	Förderung von Konzepten
Ladezonen ausweisen, Flächen sichern	Beratung, Rechtssicherheit, an Bundes-/Landesstraßen vorsehen, Unterstützung für StVO-Verkehrszeichen
Sichere Kreuzungen bauen	Förderung, an Bundes-/Landesstraßen umsetzen
Fahrplan für Nullemissionszonen aufsetzen	Fahrplan für Nullemissionszonen aufsetzen
Eigene Bestellungen als Hebel nutzen (Abbiegeass., Lastenräder, Bündelungskonzepte, ...)	Eigene Bestellungen als Hebel nutzen, (Abbiegeass., Lastenräder, Bündelungskonzepte, ...)

Ideensammlung: Mögliche Ansatzpunkte der Landkreise und Regierungspräsidien

Aufgabe	Voraussetzungen
Strukturaufbau / Personalstellenaufbau	Kreise und Regierungspräsidien
Service für die Städte und Gemeinden	
<ul style="list-style-type: none">• Förderberatung	Regierungspräsidien
<ul style="list-style-type: none">• Umsetzungsberatung	Regierungspräsidien
Aktivierung und Koordinierung der Kommunen	Kreise
Flächenentwicklung, Gleisanschlüsse, ...	Kreise
Gemeindeübergreifende Radverkehrsinfrastruktur	Kreise
Eigene Bestellungen als Hebel nutzen (Abbiegeass., Lastenräder, Bündelungskonzepte, ...)	Kreise und Regierungspräsidien

Liefern ohne Lasten

Wie Kommunen und Logistikwirtschaft den städtischen Güterverkehr zukunftsfähig gestalten können



Herzlichen Dank für Aufmerksamkeit!

Fragen? Anregungen?

Kontaktieren Sie mich gern:

wolfgang.aichinger@agora-verkehrswende.de

Anna-Louisa-Karsch Str. 2 | D-10178 Berlin

T +49 30 700 1435-000 | **F** +49 30 700 1435-129

M info@agora-verkehrswende.de

Agora Verkehrswende ist eine gemeinsame Initiative der Stiftung Mercator und der European Climate Foundation.