

Zukunftspakt Mobilität Region Stuttgart

Positionspapier

Arbeitsgruppe Citylogistik, Güterverkehr, Ressourceneffizienz

November 2020

Teilnehmerinnen und Teilnehmer der Arbeitsgruppe

Name	Institution/Organisation
Attila Gáality	Verband Region Stuttgart
Gesine Kapelle	Handwerkskammer Region Stuttgart
Gudrun Zühlke	ADFC
Martin Armbruster	Landeshauptstadt Stuttgart
Jana Janson	Wirtschaftsregion Stuttgart
Götz Bopp	IHK Region Stuttgart
David Korte	Universität Stuttgart
Sawas Alessandro Cuscianna	Logwin Renningen (angemeldet, jedoch nicht teilgenommen)
Thorsten Munk	MEGA Stuttgart GmbH (angemeldet, jedoch nicht teilgenommen)
Kerstin Prohaska-Haug	Verkehrsministerium, Ref. 37

1 Zukunftspakt Mobilität Region Stuttgart

Der Zukunftspakt Mobilität Region Stuttgart nimmt Bezug auf die im Anschluss an den Mobilitätsgipfel Region Stuttgart 2015 formulierte Abschlusserklärung. In dieser wurden die gemeinsamen Ziele wie die Erhöhung der Zuverlässigkeit und Zukunftsfähigkeit der Mobilität sowie die Einhaltung der Grenzwerte für Luftreinhaltung und der Lärm- und Klimaschutzziele definiert.

Die Ziele des 2019 initiierten Zukunftspaktes Mobilität Region Stuttgart sind es, einen Beitrag zur Verkehrswende in der Region Stuttgart zu leisten sowie das Engagement der beteiligten Akteure ebenso wie laufende und künftige Prozesse sichtbar zu machen.

Hierzu formulieren fünf thematische Arbeitsgruppen des Zukunftspaktes jeweils individuelle Leitmaßnahmen für die Mobilitätsentwicklung in der Region, die einen Beitrag zur Erreichung der Ziele der Verkehrswende 2030 leisten können. Das Positionspapier gibt das mehrheitlich zugestimmte Ergebnis der Arbeitsgruppe und nicht notwendigerweise die politische Zustimmung der beteiligten Leitungsebenen wider.

2 Die urbane Logistik in der Corona-Pandemie

Die Corona-Pandemie und die damit verbundenen Maßnahmen zur Eindämmung haben das öffentliche Leben in erheblichem Maße eingeschränkt und gleichzeitig die Abhängigkeit von funktionierenden logistischen Infrastrukturen aufgezeigt. Im Straßengüterverkehr waren erhebliche Wartezeiten und Verzögerungen zu verzeichnen, die auf diverse Unsicherheiten bei den Akteuren in den Logistikketten aufgrund unklarer rechtlicher Vorgaben, verschärfte Grenzkontrollen oder teilweise auch auf eine heruntergefahrte Industrieproduktion zurückzuführen waren. In der Schienengüterlogistik kam der wesentliche systembedingte Vorteil zum Tragen, auf diese Weise große Gütermengen kontaktarm und mit geringem Infektionsrisiko transportieren zu können.

Auch im Bereich der Citylogistik veränderte die Corona-Pandemie Unternehmenssituationen und Lieferverkehre. Die meisten Kurier-, Express- und Paketdienstleister (KEP) stellten bei Zulieferungen auf eine kontaktlose Übergabe um. Durch das Hinterlegen von Paketen an Wunschorten wurde der Kontakt zwischen Zusteller*Innen und Empfänger*Innen vermieden und das Infektionsrisiko gesenkt. Während das Paketvolumen an Unternehmenskunden sank, stieg es im Privatkundensektor stark an. Zur Kontaktvermeidung stiegen laut einer repräsentativen Studie des Instituts für Management- und Wirtschaftsforschung (IMWF) vor allem Familien mit Kindern auf die Lieferung von Lebensmitteln um. Im Vergleich zum Vorjahreszeitraum im August/September war 2020 ein Plus von etwas mehr als zehn Prozentpunkten zu verzeichnen. Die Corona-Pandemie hat die hohe Abhängigkeit der Logistikverkehre von stationärem Handel und Online-Handel aufgezeigt.

Ziel dieser Arbeitsgruppe ist es, mithilfe intelligenter und vernetzter Logistikkonzepte die Organisation der Lieferverkehre zu optimieren und dadurch möglichst auch zu reduzieren. Besonders im begrenzten Flächenangebot des öffentlichen Raumes, in dem MIV, Rad- und Fußverkehr, ÖPNV und Wirtschaftsverkehr sowie Flächen für Verteilzentren und Mikro-Depots miteinander konkurrieren, ist der Fokus auf eine integrierte Stadt- und Verkehrsplanung unter Berücksichtigung logistischer Verkehre zu legen.

3 Ziele der Arbeitsgruppe Citylogistik, Güterverkehr, Ressourceneffizienz

Die Arbeitsgruppe hat sich im Laufe der Sitzungen im Wesentlichen mit den Themen Citylogistik und Wirtschaftsverkehr im urbanen Raum befasst, da hier der größte Handlungsbedarf identifiziert wurde.

Strukturelle Veränderungen in der Produktion, im Handel, im Nutzerverhalten und im Transportwesen sowie die Belastung von Umwelt und Mensch rücken die Themen Citylogistik und Güterverkehr zunehmend in den Fokus der Stadt- und Raumplanung. Die Verdichtung und Verkehrszunahme sowie ein steigendes Paketaufkommen führen zu immer stärker hervortretenden Problemen im Zusammenhang mit dem Güterverkehr im urbanen Raum. Der Wirtschaftsverkehr und die Logistik stellen einerseits die Versorgung der Bevölkerung sicher, andererseits werden sie aber auch aufgrund des Lärms, der Abgase und des Staus als störend empfunden. Das Ziel dieser Arbeitsgruppe ist es, Nutzungskonflikte im fließenden und ruhenden Güterverkehr abzubauen, künftig zu vermeiden und gleichzeitig für eine lebenswerte Stadt eine leistungsfähige Güterversorgung unter Berücksichtigung von Gesundheit, Ökologie und Lebensqualität zu schaffen. Dabei sollen die CO₂- und die Lärmemissionen und möglichst auch das Verkehrsaufkommen reduziert werden.

Die Zunahme der Integration logistischer Infrastrukturen nicht nur außerhalb urbaner Gebiete, sondern zunehmend in verdichtete Stadträume ist geprägt von einem ökonomischen und öko-

logischen Effizienzgedanken. Herausforderung ist es, künftig funktionale Ladeeinheiten gesellschafts- und stadtverträglich in den urbanen Raum zu integrieren. Nachdem dem Thema der urbanen Logistik in der Stadt- und Verkehrsplanung bisher wenig Aufmerksamkeit gewidmet wurde, ist es das Anliegen dieser Arbeitsgruppe, durch aufeinander abgestimmte Logistik- und Verkehrskonzepte zukunftsorientierte und resiliente Lösungen zu entwickeln und damit einen Beitrag zur Erreichung der Klimaziele des Landes zu leisten. Für eine erfolgreiche Verkehrswende ist eine Einbeziehung und aktive Steuerung der urbanen Logistik eine der zentralen kommunalen Aufgaben. Dabei erscheint es wichtig, auf ggf. bereits bestehenden Aktivitäten, Pilotprojekten und bereits vorhandenen Maßnahmen aufzubauen. Städte, die das Thema der Logistik bereits im Fokus haben, sollen auf ihrem Weg unterstützt und gestärkt werden, um die Grundlagen zur Umsetzung konkreter Maßnahmen zu schaffen. Städte, für die die urbane Logistik bislang kaum von Bedeutung war, sollen sensibilisiert und in der Schaffung der notwendigen Grundlagen und Strukturen unterstützt werden.

4 Leitmaßnahmen

Die Optimierung des städtischen Güterverkehrs durch die Kommunen ist eine zentrale Herausforderung der Stadt- und Verkehrsplanung, jedoch auch „Tagesgeschäft“ der Stadtverwaltung. Das gegenwärtige wie auch das zu erwartende Wachstum in der urbanen Logistik führt zu mehr Lieferverkehr und Flächenverbrauch, mehr Störereignissen zwischen ruhendem und fließendem Verkehr und auch zu höheren CO₂-Emissionen. Verkehrs- und Lärmbelastungen in Innenstädten und Wohngebieten durch einen zunehmenden Lieferverkehr aufgrund von Online-Handel, zunehmende Mehrfachfahrten aufgrund von Nicht-Antreffen der Kund*Innen, fehlende Synergien von Logistikanbietern in Liefergebieten sind weitere Herausforderungen, die bei künftigen Planungen zu berücksichtigen sind.

Die Arbeitsgruppe Citylogistik, Güterverkehr, Ressourceneffizienz hat für die Region Stuttgart daher Leitmaßnahmen mit dem Zielhorizont 2030 entwickelt, die einen Beitrag leisten können, um den Herausforderungen einer zukunftsfähigen und klimafreundlichen urbanen Logistik zu begegnen. Den Akteuren in der Region wird empfohlen, einzelne Maßnahmen in ihre Entscheidungsprozesse aufzunehmen und in eigener Verantwortung oder gemeinsam mit Projektpartnern umzusetzen. Hierbei sind je nach den Gegebenheiten und möglichen Erfahrungswerten in der Kommune zwischen erfolgsrelevanten und optionalen Handlungsschritten zu differenzieren.

4.1 Leitmaßnahme: Kommunale Logistikbeauftragte in der Region Stuttgart Begründung der Auswahl

Ziel dieser Maßnahme ist es, eine institutionelle Verantwortlichkeit für den Themenbereich Citylogistik und Güterverkehr innerhalb der kommunalen Verwaltungsstrukturen aufzubauen und stärken.

Zentrale Aufgabe einer/s Logistikbeauftragten wird es sein, die an Logistikverkehren beteiligten Akteure, in erster Linie Logistikunternehmen, Stadt, Wirtschaft, Einzelhandel und Verbände zu vernetzen. Die/der Logistikbeauftragte fungiert als „Kümmerer“ und Anlaufstelle für logistische Themen, steuert die Querschnittsmaterie Logistik verwaltungsintern und ist offizieller Ansprechpartner/in nach innen und außen für alle an Logistikthemen beteiligten Akteure. Verwaltungsintern verantwortet die/der Logistikbeauftragte unter der Prämisse der Flächensicherung die Implementierung von Logistikthemen in städtebauliche und planerische Aufgaben z. B. bei Neubauprojekten oder grundlegenden Umgestaltungen von Bestandsquartieren. So ist es eine kommunale Herausforderung, Logistikflächen in der notwendigen Größe und Lage zu sichern und zu akquirieren. Dies können mobile (Mikro-)Hubs im Straßenraum, dauerhaft installierte innerstädtische Umschlagpunkte oder regionale Güterverteilzentren sein, wobei auch auf der Ebene einzelner Gebäude oder Gebäudeensembles (infrastrukturelle) Maßnahmen für die Versorgung der Bürger*Innen und Unternehmen vorgesehen werden können. Die Tätigkeit des/der Logistikbeauftragten zielt dabei aber nicht nur auf die Vorbereitung und Schaffung eines künftigen Zustandes, sondern dient auch der Sicherstellung, dass kleinere und größere konkrete Maßnahmen im Bestand, etwa für (Pilot-)Projekte zur akuten Verbesserung der Rahmenbedingungen in Absprache mit den oben genannten Akteuren umgesetzt werden können.

Handlungsschritte

Die Arbeitsgruppe Citylogistik, Güterverkehr, Ressourceneffizienz schlägt hierzu folgende modellhafte Handlungsschritte bis 2030 vor, an denen sich die umsetzenden Institutionen orientieren können:

Handlungsschritte	kurzfristig*	mittelfristig*	langfristig*	mögliche Zuständigkeit
Erhebung der Ist-Situation: Welche Kommunen haben bereits Logistikbeauftragte?	●			VRS
Aufgabenbereich für die Funktion „Logistikbeauftragte/r“ definieren	●			VM, IHK
Sensibilisierung von Kommunen für Thema und Personalstelle	●			VM, VRS
Anstoßfinanzierung/Förderung der Region, ggf. des Landes (Personalstelle), vorbehaltlich der Finanzierungszusage	●			Landesregierung, VRS
Klärung der institutionellen Verantwortlichkeit innerhalb der Organisation	●			Kommune, LK
Angemessene Ausstattung mit Haushaltsmitteln sowie Verstetigung dieser für langfristige Sicherung dieser Aufgaben	●	●		Kommune, LK
Regionale Vernetzung der/des Logistikbeauftragten	●	●		IHK, VRS
Anbindung an Gemeinderat/Fachausschüsse	●	●		Kommune, LK
Angebot von Weiterbildungsmöglichkeiten einrichten	●			Städtetag, VRS

Die Wirkung der Leitmaßnahme in Form einer Sensibilisierung wird wie folgt bewertet:

Reduktion CO2-Emissionen**	Verkehrsverlagerung**	Verkehrsvermeidung**	Verkehrsoptimierung**
	●	●	●

4.2 Leitmaßnahme: Kampagne/Bewusstseinsbildung zum Thema Logistik in der Region Stuttgart

Begründung der Auswahl

Der Mobilitätsbegriff an sich und der gesellschaftlich wie politisch diskutierte Wandel der Mobilität ist in höchstem Maße personenverkehrszentriert. Die Gütermobilität hierbei nicht in dem ihrer Bedeutung gerecht werdenden Maße zu integrieren, kann den angestrebten Mobilitätswandel zeitlich verlangsamen und in seiner positiven Wirkung auf die Schutzgüter hemmen. Die Flächen und Infrastrukturen, auf denen die Personen- und die Gütermobilität stattfindet, sind überwiegend dieselben, weshalb es eines ganzheitlichen Ansatzes bedarf, wenn Anpassungen für die Mobilität der Zukunft in der Stadt- und Verkehrsplanung diskutiert und umgesetzt werden.

Dadurch steigen die Chancen, Konflikte um die Nutzung von Infrastruktur- und Verkehrsflächen zwischen den verschiedenen Nutzergruppen zu reduzieren oder bestenfalls zu vermeiden.

Ziel dieser Leitmaßnahme ist es, Konsumenten, Unternehmen sowie Entscheidungsträger*Innen in kommunalen Institutionen für die Bedeutung logistischer Verkehre und deren ökologischem Auswirkungen zu sensibilisieren. So sollte ein Bewusstsein über die Kosten und Nutzen der Logistikketten und insbesondere der „vorletzten und letzten Meile“ geschaffen werden. Auch die Ausweisung des ökologischen Fußabdrucks im (Online-) Handel stärkt die Wahrnehmung und letztlich die Wertigkeit der Logistik. Der/die Logistikbeauftragte fördert durch Informationsveranstaltungen, Publikationen, Workshopreihen etc. in Zusammenarbeit mit den Akteuren die institutionelle Verankerung des Themas Logistik in der Region.

Handlungsschritte

Die Arbeitsgruppe Citylogistik, Güterverkehr, Ressourceneffizienz schlägt hierzu folgende modellhafte Handlungsschritte bis 2030 vor, an denen sich die umsetzenden Institutionen orientieren können:

Handlungsschritte	kurzfristig	mittelfristig	langfristig	mögliche Zuständigkeit
Sensibilisierung der Verwaltungen und der Gemeinderäte	●			VM, IHK, Kommunen
Schaffung rechtlicher Voraussetzung zur Integration von Logistik in Bauleitplanung/ Handlungsleitfaden mit Entwicklungsschritten und Maßnahmen		●		Landesregierung
Einbeziehung der Handel-/Einzelhandelsverbände	●			VM, Kommunen

„Logistik-Olympiade“: Auszeichnung von Handelsunternehmen für herausragende ökologische Praxis der Lieferlogistik im Stadtzentrum	●			noch offen
Organisation von Informationsveranstaltungen, Logistik-Tagen	●			noch offen
Fortbildungen/Workshops für Unternehmen	●	●		IHK, VRS, Fachverbände

Die Leitmaßnahme wirkt wie folgt auf die Bewertungskriterien:

Reduktion CO2-Emissionen**	Verkehrsverlagerung**	Verkehrsvermeidung**	Verkehrsoptimierung**
●	●	●	●

4.3 Leitmaßnahme: Logistikkonzepte in der Region Stuttgart

Begründung der Auswahl

Zur Beschleunigung der Verkehrswende ist eine unterschiedliche, Interessen ausgleichende Flächenverteilung hilfreich, die bestenfalls Synergien zwischen mehreren Nutzungen ermöglicht, z. B. indem mehrwertorientierte Mobilitätsschnittstellen zwischen dem Personen- und dem Güterverkehr geschaffen werden. Eine Möglichkeit, dies zu erreichen, sind stadtverträglich gestaltete Mobilitäts-Hubs, über die die Personenmobilität des Umweltverbunds abgewickelt werden, die aber gleichzeitig dazu dienen, „Dinge“ des täglichen Bedarfs (Bäcker, Metzger, Lebensmittel und andere Dienstleistungen) zu integrieren und auch den Empfang und den Versand von Paketen abzuwickeln.

Neben derartigen Mobilitäts-Hubs, die künftig zum Standard in jeder Kommune gehören sollten und einen großen Beitrag zur Quartiers- und Zentrumsentwicklung von Wohn-, Misch- und Gewerbegebieten leisten können, bieten sich, abhängig von den individuellen Rahmenbedingungen der jeweiligen Kommune, viele weitere kleine, mittelgroße und große Maßnahmen mit unterschiedlicher Eingriffsintensität an, um die Citylogistik zu optimieren.

Um derartige Maßnahmen erfolgreich umzusetzen, bedarf es konkreter Logistikkonzepte, die unter Mitwirkung der verschiedenen Akteure (u. a. Stadtpolitik und -verwaltung, Bürgerinnen und Bürger, Gewerbetreibende) entwickelt werden und die mit klaren inhaltlichen und zeitlichen Vorgaben eine planungssichere Umsetzung sicherstellen. Damit ist eine wesentliche Aufgabe der/des Logistikbeauftragten benannt.

Handlungsschritte

Die Arbeitsgruppe Citylogistik, Güterverkehr, Ressourceneffizienz schlägt hierzu folgende modellhafte Handlungsschritte bis 2030 vor, an denen sich die umsetzenden Institutionen orientieren können:

Handlungsschritte	kurzfristig	mittelfristig	langfristig	mögliche Zuständigkeit
Fördermöglichkeiten bei Bund nutzen (Förderrichtlinie „Städtische Logistik“)	●			Kommunen
Konzeptionsförderung durch das Land	●			VM
Modellprojekt: Bündelung von Unternehmensbedarfen	●			VM, IHK, Kommunen
Definition/Ausweisung von Eignungsflächen für Mobilitäts-Hubs und andere City-Logistik-Lösungen	●	●		Kommunen
Einrichtung von Innovationsräumen für Lieferlogistikunternehmen (Reallabor)		●		Uni, Kommunen
Dialog mit Bürgern, Händlern, Lieferanten und Logistikunternehmen	●	●		Kommunen
Flächennutzung für Micro-Hubs planen und ermöglichen	●			Kommunen
Prüfung rechtlicher Rahmenbedingungen (z. B. für Quartierslogistik, förder-technische Instrumente, Bevorzugung klimafreundlicher, emissionsarmer Mobilität), Hinwirken auf Anpassung des Baurechts	●	●		Landesregierung

Die Leitmaßnahme wirkt wie folgt auf die Bewertungskriterien:

Reduktion CO2-Emissionen**	Verkehrsverlagerung**	Verkehrsvermeidung**	Verkehrsoptimierung**
●	●	●	●

5 Dissenspunkte und Diskussion

- VRS: Tabellen mit Handlungsschritten, Zeitschiene und Zuständigkeiten zu tiefgehend. Ziel ist es, die Leitmaßnahmen und Unterziele dauerhaft zu etablieren, ein Ablaufplan ist nicht notwendig, da die Umsetzung den handelnden Organisationen überlassen ist und nicht den aufgelisteten Handlungsschritten entsprechen muss und die Projektdauer variieren kann. Die Zuständigkeiten wurden in den anderen AGs nicht verteilt, daher sollte sie hier ebenso offengehalten werden.
- Ref. 37, Verkehrsministerium: Eine regelmäßige Erfolgskontrolle der Maßnahmen sollte erfolgen, um die Wirksamkeit prüfen und gewährleisten zu können.
- Abt. 4, Verkehrsministerium: Emissionsfreie Gewerbe- und Logistikstandorte als Modellprojekt

6 Anmerkungen

* Zeithorizont, in der Handlungsschritte umgesetzt werden können:

kurzfristig: 0-2 Jahre; mittelfristig: 3-6 Jahre, langfristig: 7-10 Jahre oder länger

**Erläuterungen:

Reduktion CO2-Emissionen:

Eine Emissionsminderung ist zu erreichen, indem Verkehrsmittel über eine höhere technische Effizienz und, einem geringeren CO2-Ausstoß verfügen. Zudem kann sich das individuelle Fahrverhalten positiv auf den CO2-Ausstoß auswirken. Ökonomische Anreize oder bessere Informationen über CO2-sparsames Verhalten unterstützen die Emissionsminderung

Verkehrsverlagerung:

Durch eine Verlagerung von höher emittierenden Verkehrsmitteln (Lkw, Pkw, Flugzeug) auf weniger stark emittierende Verkehrsmittel (Bahn, Bus, Fahrrad, Gehen) lässt sich eine CO2-Reduktion erreichen.

Verkehrsvermeidung:

Eine Verringerung des Verkehrsaufwandes als Vermeidungsmaßnahme lässt sich z. B. durch eine geänderte Raumordnung erreichen. Siedlungs- und Infrastrukturen, die kurze Wege zulassen und weniger Verkehr induzieren.

Verkehrsoptimierung:

Verkehrsoptimierung umfasst z. B. die bessere (höhere) Auslastung von Fahrzeugen. Zudem effiziente Routenplanung, Bündelung von Verkehren, Vermeidung von Leerfahrten, Anpassung der Transportfahrzeuge an die Gütermenge. Die Rückwirkung auf die Verkehrsnachfrage sollte dabei beachtet bleiben.