



**IMPULS 09**  
zur Enquetekommission

## Mobilität der Zukunft in Hessen 2030

Güterverkehr & Logistik  
in urbanen Räumen



Hessischer Industrie-  
und Handelskammertag



## Das Wachstum der Innenstadtlogistik sorgt für Herausforderungen

Städte und Gemeinden sehen sich zunehmend mit neuen Herausforderungen im Bereich der innerstädtischen Wirtschaftsverkehre konfrontiert. Grund dafür sind sich verändernde Märkte und Kundenerwartungen hinsichtlich der Verfügbarkeit, Aktualität und Frische von Waren. Die Corona-Pandemie hat die Änderung des Konsumverhaltens merklich beschleunigt. Dies zeigt sich beispielsweise in einer Verlagerung von Einkäufen in Richtung Online-Handel, einer verstärkten Nutzung haushaltsbezogener Dienstleistungen wie beispielsweise Essenslieferungen, aber auch einer dem demographischen Wandel geschuldeten Zunahme von Pflege- und Bringdiensten. Die Folge sind steigende innerstädtische Belieferungsverkehre. Damit einher gehen Nutzungskonkurrenzen im städtischen Raum, die für die kommunalen Akteure einen steigenden Handlungsdruck bedeuten, um die unterschiedlichen Ansprüche in geeigneter Weise im städtischen Raum abzubilden.

Die innerstädtische Logistik sichert nicht nur die Versorgung der Bevölkerung und Unternehmen mit Waren und Gütern. Neue Akteure auf dem Logistikmarkt zeigen, dass die Branche auch Treiber von Innovationen, Faktor zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit von Unternehmen und Garant neuer Arbeitsplätze auf allen Qualifikationsniveaus ist. Die Branche erlebt derzeit ein enormes Wachstum. Das Sendungsvolumen der Kurier-, Express- und Paketdienste (KEP) in Deutschland ist im Jahr 2020 um fast 11 Prozent auf knapp über 4 Milliarden Sendungen angestiegen. Der Bundesverband Paket und Expresslogistik e. V. (BIEK) erwartet ein Anwachsen bis zum Jahr 2025 auf insgesamt rund 5,7 Milliarden Sendungen.

Gerade in den Wachstumsregionen steigt das Straßenverkehrsaufkommen stetig an. Spediteure müssen mittlerweile immer mehr Fahrzeuge und Fahrer einsetzen und die Stopps pro Tour reduzieren, da sich aufgrund der zunehmenden Staubelastung die Fahrzeiten verlängern. Nur so kann die gleiche Zahl an Kunden bedient werden, ohne die Lieferqualität zu verschlechtern. Der Einsatz zusätzlicher Fahrzeuge trägt wiederum zu einer weiteren Erhöhung des Verkehrsaufkommens bei.

## Stadtverträgliche Logistik

Zu bedenken ist, dass diese Herausforderungen in den unterschiedlichen Stadtgebieten unterschiedlich ausgeprägt sind. In Abhängigkeit von der Bevölkerungsdichte und der Anzahl sowie Größe des ansässigen Gewerbes oder der Industrie variieren die Sendungsart und -menge sowie die in Frage kommenden Transportarten. Die größten Herausforderungen existieren in den gewachsenen, innerstädtischen Gebieten, in denen sich Nutzungen bündeln und ein hoher Besatz an Geschäften des Einzelhandels oder der Gastronomie zu verzeichnen ist.

Bereits in den 1990er Jahren gab es in verschiedenen europäischen Städten unterschiedliche City Logistik-Projekte, die den Lieferverkehr durch bessere Kooperationen der Transportunternehmen in einem liberalisierten Markt effizienter gestalten sollten. Im Ergebnis zeigte sich jedoch zumeist, dass die Erwartungen bezüglich des Verkehrsverringierungspotenzials der City-Logistik nicht erfüllt werden konnten. Problematisch ist dabei nach wie vor, dass einerseits die Kurzfristigkeit der individualisierten Zustellservices kaum Möglichkeiten der Transportbündelung miteinander konkurrierender Unternehmen zulässt und andererseits in bestimmten Lieferverkehrssegmenten die Fahrzeuge bereits voll ausgelastet sind, insbesondere bei den KEP-Dienstleistern, so dass eine anbieterübergreifende Bündelung kaum realisierbar ist.

Abhilfe könnten neue konzeptionelle Ansätze oder technische Innovationen bieten, wie z. B. Mikrodepots, Lastenräder, Elektrofahrzeuge oder auch auf spezielle Branchensegmente oder Ortsteile spezialisierte Bündelungsplattformen. Insbesondere die Pilotprojekte zu Mikrodepots verlaufen vielversprechend. Dabei positioniert ein KEP-Dienstleister einen Lkw, einen Container oder eine Wechselbrücke an einem zentralen Standort, ab dem dann emissionsfreie Kleinfahrzeuge – in der Regel Lastenräder – die Feinverteilung zu den privaten und gewerblichen Kunden übernehmen. Ein solches Mikrodepot ersetzt nach den Erfahrungen der KEP-Dienstleister bis zu drei konventionelle Lieferfahrzeuge. Gerne würden die Unternehmen mehr Mikrodepots in den Städten betreiben, oftmals scheitert es jedoch an fehlenden geeigneten oder genehmigungsfähigen Standorten. Auch hier zeigt sich, dass für logistische Zwecke geeignete Flächen in Konkurrenz mit anderen Nutzungszwecken stehen und gegenüber diesen häufig hintenanstehen.

Häufig übersehen werden die Bau- und Baustellenverkehre. Gerade Großbaustellen in innerstädtischen Bereichen, wie beispielsweise Hochhäuser oder große Wohn- bzw. Bürokomplexe, stellen große Herausforderungen für die städtische Logistik dar und können für eine angespannte Verkehrssituation sorgen. Oftmals verfügen Baustellen nicht über hinreichende Logistikkonzepte, sodass Ver- und Entsorgungsprozesse der Baustellen zum Teil nicht bzw. nur bedingt koordiniert sind. Grundsätzlich sind die Unternehmen bereit, solche Bautransporte nachts durchzuführen, um freie Straßenkapazitäten zu nutzen und nicht tagsüber die Verkehrssituation zu verschlimmern, allerdings ist dies gerade in innerstädtischen Lagen nicht möglich, da der nächtliche Lärmschutz für die Anwohner im Umfeld der Baustellen zu berücksichtigen ist. Eine bessere Vorabstimmung und Planung von Baustellen unterschiedlicher Akteure könnte zu einer Entspannung der Situation beitragen, für die es entsprechende Koordinierungsstellen bei den zuständigen Behörden braucht. Diese könnten dazu beitragen, dass sich beispielsweise die öffentlichen und privaten Betreiber von Ver- und Entsorgungsleitungen mit Straßenbaulastträgern wie Hessen Mobil oder den Kommunen und Projektentwicklern von Bauprojekten abstimmen, um Baumaßnahmen gemeinsam und lokal begrenzt durchzuführen, statt sie nacheinander abzuarbeiten.

Nicht zuletzt bietet der kombinierte Verkehr große Potenziale zur Versorgung der Bevölkerung und der Unternehmen in urbanen Räumen mit Waren und Gütern. Vorstellbar wären Transporte, die im Hauptlauf auf der Schiene stattfinden und dann am Rand der urbanen Räume auf geeigneten Konsolidierungsflächen auf kleinere, lokal emissionsfreie Transporteinheiten auf der Straße umgeschlagen werden. Eine Verlagerung von Transporten auf die Schiene scheitert allerdings oftmals an den fehlenden Umschlagsflächen für die Feinverteilung in den Städten. Es ist im Gegenteil zu beobachten, dass im Rahmen der Stadtplanung geeignete Flächen und Gleisanschlüsse anderen Nutzungen zugeführt werden und dadurch die Verlagerungspotenziale insgesamt zurückgehen.

## Logistik besser berücksichtigen

Im Allgemeinen wünschen sich die hessischen Unternehmen, dass die Logistik gemäß ihrer essenziellen Funktion für die Ver- und Entsorgung einer Stadt angemessen berücksichtigt wird. Daher sollte der Logistik ein entsprechender Stellenwert nicht nur in der Verkehrsplanung, sondern auch in der Stadt- und Raumplanung eingeräumt werden.

### Tipp



Eine Übersicht bestehender und fest geplanter Baustellen bieten einige Industrie- und Handelskammern in ihrem gemeinsamen IHK-Baustellenportal:

[ihk-baustellen-portal.de](https://www.ihk-baustellen-portal.de)





Hessischer Industrie-  
und Handelskammertag

## Impressum

### Herausgeber

Hessischer Industrie- und Handelskammertag (HIHK) e. V.  
Karl-Glössing-Straße 8  
65183 Wiesbaden  
☎ 0611 360 115-0  
@ info@hihk.de  
🌐 www.hihk.de

### Ansprechpartner

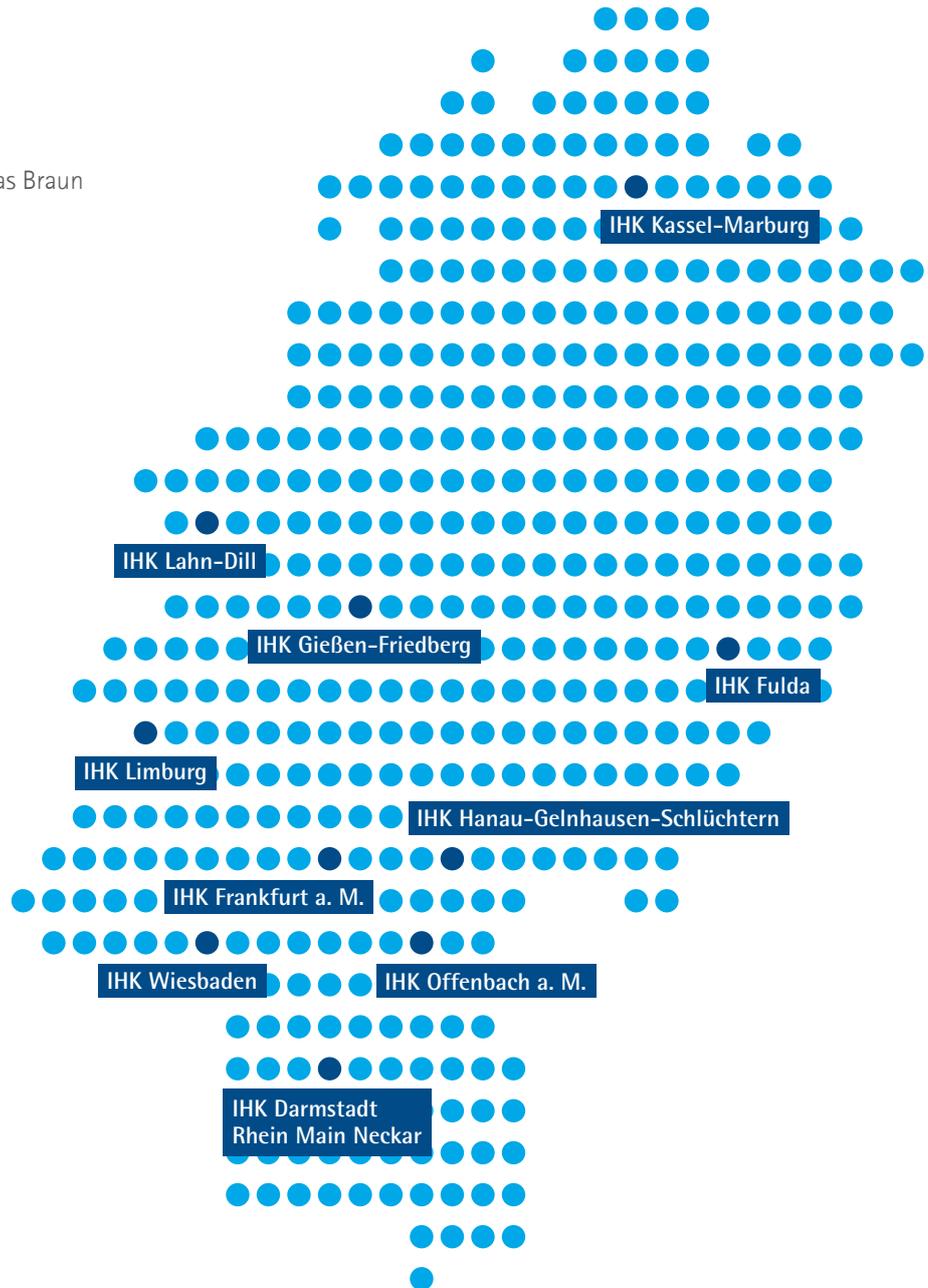
Federführung Verkehr  
Dr. Alexander Theiss, Lukas Berkel, Thomas Braun

### Bildnachweis

Titel: m.mphoto - stock.adobe.com  
S2: pikselstock- stock.adobe.com  
S3: biggi62 - stock.adobe.com

### Stand

Juli 2022



## Über den Hessischen Industrie- und Handelskammertag

Gemeinsam für Hessens Wirtschaft: Der Hessische Industrie- und Handelskammertag (HIHK) koordiniert die landespolitischen Aktivitäten der zehn hessischen IHKs. Als Sprachrohr der gewerblichen Wirtschaft in Hessen vertreten wir die Interessen von rund 400.000 Mitgliedsunternehmen gegenüber Politik, Verwaltung und Öffentlichkeit. Mit engen Kontakten zur Landesregierung, dem Landtag, den Medien sowie allen wichtigen Akteuren auf Landesebene wollen wir einen Beitrag leisten, damit die Standpunkte der hessischen Wirtschaft Gehör finden und auch in der öffentlichen Wahrnehmung zur Geltung kommen. Dabei ist das Gesamtinteresse der Wirtschaft der Maßstab unserer Arbeit.