

Sitzungsvorlage Nr. 262/2019

Ausschuss für Wirtschaft, Infrastruktur und
Verwaltung
am 03.07.2019



zur Beschlussfassung

- Öffentliche Sitzung -

10.05.2019

464 - WIV-Ö - 262/2019

Zu Tagesordnungspunkt 5

Lieferlogistik optimieren

u. a. Antrag der FDP-Fraktion vom 20.10.2018

I. Beschlusslage zum Antrag

In der Regionalversammlung am 05.12.2018 (Sitzungsvorlage Nr. 087/2018) wurde folgender alternativer Vorschlag der Geschäftsstelle zum Antrag der FDP-Fraktion „Logistik – Modellprojekt Lieferlogistik optimieren – Intelligente Zustellanlagen“ beschlossen: *Das Anliegen wird aufgegriffen, indem ein Bericht über laufende und mögliche künftige Projekte gegeben und über den Einsatz von Mitteln der Region zur Unterstützung der Vorhaben entschieden wird.*

II. Sachbericht

Ausgangslage

Der Antrag der FDP-Fraktion bezog sich konkret auf ein Modellprojekt bezüglich intelligenter Zustellanlagen. Die Regionalversammlung hat im Haushaltsbeschluss einen alternativen Beschluss gefasst, der das Thema Lieferlogistik weiter fasst. Die Geschäftsstelle hat daher zusammen mit der Wirtschaftsförderung Region Stuttgart GmbH (WRS) das Anliegen in dieser Vorlage inhaltlich breiter aufgearbeitet und schlägt dementsprechend die unten aufgeführten Beschlussvorschläge vor.

Grundsätzlich ist zwischen Güterverkehr und City-/Lieferlogistik zu unterscheiden. Die Gütermobilität bezeichnet im Allgemeinen die Beförderung von Gütern aller Art auf den Verkehrswegen Straße, Schiene, Wasser und Luft, und ist Teil des Wirtschaftsverkehrs. Die City-/Lieferlogistik, oder auch Urbane Logistik, bezeichnet dagegen Konzepte zur Bündelung des lokalen und regionalen Güterverkehrs in Ballungsräumen bzw. innerhalb von Kommunen.

Der überregionale / nationale Güterverkehr ist unter dem Blickwinkel der Verlagerung von Verkehren von der Straße auf Schiene und Wasser wichtiger Teil der Regionalverkehrsplanung. Ein regionales Handlungsfeld wird aber auch in der Umsetzung lokaler Bausteine, z.B. in Form von Güterverkehrszentren und Schnittstellen (etwa Reaktivierung von Gleisen in Gewerbegebieten), Mikro-Hubs oder innerstädtischen Anlieferungskonzepten gesehen, da hier auch Verknüpfungen zu den regionalen Kompetenzen in Mobilitätsmanagement, nachhaltiger Mobilität und Wirtschaftsförderung vorhanden sind. Die folgenden Ausführungen konzentrieren sich ausschließlich auf die Aspekte der Urbanen Logistik. Darin treffen verschiedene Faktoren aufeinander, die eine stadtverträgliche Logistik der letzten Meile beeinflussen. Besondere Herausforderungen sind der wachsende Online-Handel, die immer kleinteiligeren Bestellungen, der Flächenmangel bei Logistikflächen oder die Berücksichtigung unterschiedlicher Interessen von Anwohnern, Logistikunternehmen und Kommunen.

Der Verkehrsausschuss hat sich in seiner Sitzung am 27.02.2019 bereits ausführlich mit dem Thema Citylogistik beschäftigt. Zu den inhaltlichen Ausführungen mit zahlreichen Projektbeispielen und möglichen Projektansätzen verweist die Geschäftsstelle auf die Sitzungsvorlage Nr. 315/2019. In dieser Vorlage ging es auch um die Frage, welche Handlungsspielräume auf regionaler Ebene in diesem Bereich bestehen. Die Geschäftsstelle sieht vor allem bei der Vernetzung von Akteuren und Projektpartnern Möglichkeiten, zusammen mit den Kommunen innerstädtische und regionale Lieferverkehre zu optimieren. Die Geschäftsstelle und die WRS übernehmen bereits heute Beratungs- und Unterstützungsfunktionen für die Kommunen. Der Verkehrsausschuss hat beschlossen, regionale Projektansätze zur Citylogistik zu befördern und in den kommenden Ausschreibungen der beiden Kofinanzierungsprogramme „Modellregion für nachhaltige Mobilität“ sowie „Wirtschaft und Tourismus“ explizit das Thema Citylogistik zu bewerben.

Im Kofinanzierungsprogramm „Modellregion für nachhaltige Mobilität“ sind eine Intelligente Citylogistik und die Elektrifizierung der Wirtschaftsverkehre als Themenfelder für förderfähige Vorhaben explizit genannt. Im Kofinanzierungsprogramm „Wirtschaft und Tourismus“ wurde das Thema Lieferlogistik im Rahmen des Projekt-Workshops am 01.03.2019 sogar als „besonders erwünschtes Themenfeld“ beworben. Im Workshop wurden auch Ansätze zusammen mit den Referenten im Rahmen ihrer Vorträge zur Regionalvermarktung und zum innerstädtischen Einzelhandel diskutiert. Leider sind in beiden Programmen in den vergangenen Jahren keine Projektanträge hierzu eingegangen, auch wenn es solche Ansätze im Kontakt mit den Kommunen immer wieder gibt.

Grundsätzlich ist festzustellen, dass in der gesamten Region nur wenige sichtbare Projektansatzpunkte zur Urbanen Logistik vorhanden sind. Allen voran die Landeshauptstadt Stuttgart beschäftigt sich intensiv mit dem Aufgabengebiet Urbane Logistik. Insofern ist es bedauerlich, dass es auf regionaler Ebene seit der Auflösung des regionalen Kompetenzzentrums „KLOK Kooperationszentrum Logistik e.V.“ keine organisierte Ansprechpartnerschaft mehr für das Thema Logistik gibt. Sowohl beim Verband Region Stuttgart als auch bei der Wirtschaftsförderung Region Stuttgart GmbH muss das Thema von den Mitarbeitern nun mehr zusätzlich bearbeitet werden. Die Geschäftsstelle schlägt daher weiter unten vor, das Thema der „Stärkung der regionalen Logistik-Kompetenz auf der Grundlage eines dauerhaften Netzwerkes“ aufzugreifen.

Ausgewählte Initiativen der Landeshauptstadt Stuttgart und anderer Kommunen

In der Stadt Stuttgart ist der stellvertretenden Leiter der Abteilung Wirtschaftsförderung auch der städtische Wirtschaftsverkehrsbeauftragte. Konkrete umgesetzte Citylogistik-Projekte existieren vor allem in der Landeshauptstadt Stuttgart. Dort existiert auch ein Arbeitskreis Citylogistik, bestehend aus Vertretern der Stadtverwaltung, der Region, der IHK Region Stuttgart, des städtischen Einzelhandels und der maßgeblichen Logistik- und Paketdienstleister. Unter anderem hat die Stadt Stuttgart ein vom Fraunhofer-Institut IAO durchgeführtes europaweites Screening von bestehenden Citylogistikansätzen präsentiert. Eine Studie der IHK Region Stuttgart hat sehr tiefgehende Empfehlungen für die Innenstadtlogistik der Stadt Stuttgart bereits 2012 aufgezeigt. Zahlreiche Lösungsansätze und geplante Maßnahmen werden aktuell in einem Entwurf eines städtischen Citylogistikkonzeptes zusammengeführt.

Seit 2016 wird das Pilotprojekt „logSPACE – Alternative Zustellkonzepte für die Stuttgarter Innenstadt“ umgesetzt. Dabei werden gemeinsam mit KEP-Dienstleistern innovative Lösungen für eine stadtverträgliche Logistik erarbeitet, getestet (bis voraussichtlich 2021) und evaluiert, z. B. die emissionsfreie Belieferung der Innenstadt. Konkret wurden vier innerstädtische Mikro-Depots von DHL und UPS in Form von mobilen Containern aufgestellt. Dort werden die Pakete mit Lieferfahrzeugen an- und dann mit Sackkarren und Lastenfahrrädern in der Innenstadt ausgeliefert.

Aktuell plant DB Schenker den Einsatz von vollelektrischen FUSO eCanter-LKW's (die Marke FUSO gehört zu Daimler Trucks) für den urbanen Verteilerverkehr im Raum Stuttgart (neben Paris und Frankfurt/Main).

Dabei ist geplant, dass die E-LKW's von Ilsfeld vollelektrisch die Region beliefern und in der Stadt Stuttgart an LKW-Schnellladesäulen wieder aufladen können.

Bereits seit 2018 erprobt Dachser im Rahmen seines Projekts „Emission-Free Delivery“ die Auslieferung von Stückgutsendungen mit E-LKW in Kombination mit elektrisch unterstützten Lastenrädern und Mikro-Hubs in Stuttgart. Zusätzlich soll die bereits in Paris getestete lärmarme und abgasfreien Nachtbelieferung mit E-LKW's nun auch in Stuttgart angewandt werden.

Während Paketdienste bisher kaum bereit sind, ihre innerstädtischen Paketsendungen einem neutralen, dritten Dienstleister zu übergeben, sind Speditionen mit Stückgutsendungen hier viel offener. Auch solche White-Label-Lösungen (also die Nutzung anderer Dienstleister, um Wege über Mikro-Hub-Schnittstellen zu bündeln und zu elektrifizieren) sind in Stuttgart aktuell als Pilotprojekte am Start.

Die Stadt Stuttgart wird mit Start noch im Jahr 2019 ein vom Bund gefördertes Projekt zum Digitalen Lieferzonen-Management umsetzen. Über die Nutzung einer digitalen Applikation erhalten Lieferdienste die Möglichkeit, in speziell ausgewiesenen Zonen Lieferzeiten zu buchen und diese kostenlos zu nutzen. Durch die temporäre Nutzung entfällt das Parken in der zweiten Reihe, denn Lieferdienste bekommen über die Buchung die Sicherheit, einen Parkplatz für die Entladung zu finden. Gleichzeitig wird das Nutzungsprofil der Lieferzonen erfasst. Durch die Auswertung der Daten können ein zentrales Lieferzonenmanagement für die Innenstadt aufgebaut und die tatsächlich benötigten Lieferzonen weiterentwickelt werden.

Auch die Stadt Ludwigsburg entwickelt zu Zeit einen eigenen Themenschwerpunkt zum Urbanen Wirtschaftsverkehr, der auch die Thematik der Schwerlastverkehre in den Gewerbegebieten umfasst. Ziele und Maßnahmen sind erst in Arbeit, die Stadt zeigt sich aber sehr interessiert an Themen wie der Flächenfindung für Mikro-Hubs, Paketboxen für die Innenstadt und die Gewerbegebiete oder der Datenerfassung von Warenströmen und Lieferprozessen.

Interreg-Projekt SULPiTER

Von Juni 2016 bis Mai 2019 war die WRS als einer von dreizehn kommunalen und regionalen europäischen Partnern am Projekt SULPiTER beteiligt, das im Rahmen des Programms „Interreg Central Europe“ der Europäischen Union kofinanziert wurde. SULPiTER untersuchte städtische Wirtschaftsverkehre und den Beitrag zur umweltfreundlichen Optimierung. Ziel war es auch, die vorhandenen regionalen Akteure zusammenzuführen und das Wissen über Urbane Logistik für die Verwaltungen nutzbar zu machen. Hierzu wurde auch in der Region Stuttgart ein Arbeitskreis Regionaler Güterverkehr aus Vertretern der Region, Kommunen, Kammern, Logistikunternehmen, Häfen und der Wissenschaft gegründet, um gemeinsam Strategien und Maßnahmen für einen besseren regionalen Wirtschaftsverkehr zu entwickeln.

Diese wurden in einem Logistikplan (SULP – Sustainable Urban Logistics Plan) auch für die Region Stuttgart zusammengefasst. Der Maßnahmenkatalog Regionaler Güterverkehr umfasst Maßnahmen für den Lieferverkehr auf der „letzten Meile“, für den regionalen Wirtschaftsverkehr und für die bessere Anbindung an den umweltfreundlichen Fernverkehr auf Bahn und Binnenschiff in der Region Stuttgart. Die Auslieferung auf der letzten Meile soll mit umweltfreundlichen Fahrzeugen erfolgen. Das erfordert Mikro-Hubs für das Umladen der Sendungen in den Stadtbezirken. Wichtig ist auch, dass der Empfänger bei der ersten Zustellung auch tatsächlich erreicht wird, um Mehrfach-Fahrten zu vermeiden (z. B. mit Hilfe von Zustellanlagen oder Packstationen). Ein weiterer wichtiger Baustein für die Region ist die Schaffung von Lieferzonen, um Suchverkehre zu vermindern. Im Bereich der regionalen Güterverkehre spielt auch das Tankstellennetz eine Rolle. Das Projekt OPTIGG hat im Wesentlichen ergeben, dass nur ein kleiner Teil der Tankstellen speziell für die Betankung mittlerer und größerer Lkw eingerichtet ist. Zudem liegen sie überwiegend an historisch gewachsenen Standorten und somit an „alten“ Bundesstraßen statt an neuen Umgehungen oder günstigen Verkehrsachsen. Diese Kombination führt dazu, dass LKW im Regionalverkehr

häufig Umwege fahren, um zu tanken. Daraus ergibt sich die Empfehlung, LKW-Tankstellen bau- und verkehrsplanerisch mehr zu berücksichtigen und neue Standorte auch zu planen. Voraussetzung hierfür ist aber wiederum eine Datenbasis zum Tankverhalten und zu den Lieferprozessen, die aber kaum vorhanden ist. Auch diese Aspekte sind in den SULP der Region Stuttgart eingeflossen.

Ziel der Geschäftsstelle und der WRS ist es, dieses im Projekt entstandene Netzwerk aktiv fortzuführen und als Plattform für konkrete Projektumsetzungen zu nutzen.

Empfehlungen aus dem Mobilitätskongress der Europäischen Metropolregion Stuttgart

Der am 22.01.2019 stattgefundenen Mobilitätskongress der Europäischen Metropolregion Stuttgart hat in acht Arbeitsgruppen konkrete Beiträge zu vielen Herausforderungen der Mobilität geliefert. In den Arbeitsgruppen Citylogistik und Güterverkehr wurden Empfehlungen formuliert, wie z. B.

- Förderung von Experimenten, wie die kurzfristige Buchung und Reservierung von Lieferzonen im öffentlichen Raum
- Prüfung von Nutzungsmöglichkeiten temporärer freier Flächen, wie z. B. Parkplätzen, als Zwischenlagerflächen (Mikro-Hubs)
- Unterstützung der interkommunalen Kooperation vor dem Hintergrund ungeklärter Rechtslagen und fehlender geeigneter Flächen, um z. B. Standorte für Verteilzentren zu definieren
- Schaffung von Anreizen für emissionsfreie und innovative Lieferkonzepte, z. B. durch enge Einbeziehung von Endkunden, Einzelhandel und Logistikdienstleistern
- Gemeinsam von Pilotprojekten lernen, interkommunaler Austausch
- Sensibilisierung der Bevölkerung für die Bedürfnisse der Citylogistik

Güterverkehrskonzept des Landes Baden-Württemberg

2017 hat das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg die Leitrichtung eines Güterverkehrskonzepts vorgestellt, welches gezielt die auf Landesebene bestehenden Handlungsmöglichkeiten betrachten soll. Im Fokus stehen Vernetzungsaktivitäten und -foren, um Problemstellungen und Handlungsfelder praxisnah zu diskutieren und Lösungsvorschläge erarbeiten zu können. Ein konkretes Handlungsfeld ist dabei auch die Citylogistik. Das Güterverkehrskonzept soll bis zum ersten Quartal 2020 fertiggestellt sein. Neben anderen Fachforen wird es Mitte Juli auch ein Workshop zur Urbanen Logistik in Ludwigsburg geben.

Bundesverband Paket und Expresslogistik (BIEK)

Anlässlich des bundesweiten „Tag des Lärms“ am 24.04.2019 hat sich der Bundesverband Paket und Expresslogistik (BIEK) für die Verwendung leiser Antriebe in der Lieferlogistik ausgesprochen. Auf der letzten Meile ließen sich zu einem großen Umfang klassische Lieferfahrzeuge durch Lastenfahräder in Kombination mit Mikro-Depots ersetzen. Der Bundesverband appelliert an die Kommunen, solche Projekte zu fördern und die Unternehmen bei der Suche nach Flächen für Mikro-Depots zu unterstützen. Solche Lösungen sind auch Teil des Memorandum of Understanding „Gute Logistik für lebenswerte Innenstädte“, das der BIEK gemeinsam mit dem Handelsverband Deutschland und den beiden kommunalen Spitzenverbänden Deutscher Städtetag und Deutscher Städte- und Gemeindebund im Sommer 2018 unterzeichnet hat.

Zustellanlagen und Packstationen

Einer der führenden Anbieter von automatischen Paketzustellanlagen ist die Firma Erwin Renz Metallwarenfabrik GmbH & Co KG aus Kirchberg/Murr. Die seit 2015 angebotene myRENZbox kann von allen Paketdienstleistern für Empfang und Versand genutzt werden, da sie die technischen Prozesse aller großen Dienstleister implementiert. Das führt dazu, dass die Dienstleister (und deren Subunternehmen) die Box zu fast 100 % auch nutzen. In dieser Form ist die myRENZbox bundesweit der fortschrittlichste Ansatz. Zwar betreibt auch DHL seit vielen Jahren Packstationen im öffentlichen Raum (z. B. auf Discounter-Parkplätzen) und baut dieses Netz auch immer weiter aus. Dieses System ist jedoch nicht anbieterneutral.

In der myRENZbox können auch Bäcker, Reinigungen oder örtliche Lieferdienste Waren deponieren und zusätzliche Services anbieten. Sie kann bewohnerintern und genauso als firmeninterne Paketanlage genutzt werden. An der Anlage authentifizieren sich die Bewohner/Nutzer per App, mit einem elektronischen Schlüsselchip oder einer individuellen PIN und können das Paket entnehmen, sobald sie nach Hause kommen.

Mit Paketzustellanlagen sparen Dienstleister deutlich Zeit und Fahrwege, die Nutzer wiederum können rund um die Uhr Pakete abholen und aufgeben und sind nicht mehr auf die Öffnungszeiten von Paketshops angewiesen. Solche Anlagen bieten sich daher für Wohnquartiere an, sowohl beim Neubau als auch für eine Nachrüstung. Die Baugenossenschaft Esslingen eG hat beispielsweise bis Ende 2018 alle ihre insgesamt 3.000 Wohneinheiten im Bestand mit myRENZboxen nachgerüstet. Nach eigenen Angaben sei ein deutlicher Mehrwert auf Seiten der Bewohner festzustellen.

Die Firma Renz ist zusammen mit der Hochschule Heilbronn Projektpartner beim Projekt BUGA:log während der diesjährigen Bundesgartenschau in Heilbronn. Das Forschungsprojekt testet die autonome Paketzustellung mittels fahrerloser Transportfahrzeuge und den Einsatz einer Paketzustellanlage im Neubaugartier Neckarbogen. Dabei soll auch die Akzeptanz bei der Bevölkerung untersucht werden.

Laut der Firma Renz bestehe mit DHL, der ja auch Kunde der myRENZbox ist, eine Vereinbarung, dass myRENZboxen und DHL-Packstationen nicht im Wettbewerb stehen sollen. Das heißt, dass es zurzeit nicht möglich sei, myRENZboxen für eine Nutzung im öffentlichen Raum, z. B. auch PuR-Stationen oder Mobilitätspunkten, zu implementieren. Zielgruppe von Renz sind daher Wohnungsbauträger, Unternehmen, WEG's, die Verortung liegt also in Wohn- und Gewerbequartieren.

Weitere Vorgehensweise und vorgeschlagene Projektansätze

Die Zusammenschau der laufenden Aktivitäten und Projekte in der Region zeigt, dass es einerseits gerade in Stuttgart einige gute Projekte gibt. Andererseits sind außerhalb der Stadt nur wenige Aktivitäten vorhanden und eine Koordinierung der Projekte bzw. ein geregelter Austausch findet nur in Ansätzen statt, da es grundsätzlich auch an treibenden Kräften mangelt.

Eine beispielhafte Projektidee, mit der die Region mit den Kommunen im Gespräch ist, basiert auf einer engen Zusammenarbeit mit dem Einzelhandel bzw. dem Citymarketing. Die Chancen zur Verwirklichung effizienter, flächendeckender, innerstädtischer Citylogistik-Konzepte könnte erhöht werden, wenn die Nachfrageseite nach Logistik-Dienstleistungen in einer starken Innenstadt gebündelt und die Erwartungen, Bedarfe, Anforderungen von der Kundenseite her klar formuliert und fokussiert werden, sodass die Dienstleister viel eher bereit sind, ein gänzlich neues, stadtverträgliches, emissionsarmes Lieferkonzept für eine ganze Innenstadt anzubieten. Daraus könnte ein Diskussionsprozess, oder auch ein Ideenwettbewerb des Einzelhandels zu den besten Umsetzungsideen für eine emissionsarme Urbane Logistik entstehen. Umsetzungsort könnte ein größerer Stadtbezirk Stuttgarts oder einer der großen Mittelstädte der Region sein. Eine solche Projektidee wäre sehr gut auch für das Kofinanzierungsprogramm Wirtschaft und Tourismus geeignet.

Ein Thema, das sehr viele Akteure beschäftigt, ist der Mangel an verfügbaren Verkehrs- und Auslastungs-Daten zu den Lieferverkehren und der Austausch dieser z. B. über digitale Plattformen. Diese wären unabdingbar, um Potentiale für gemeinsame Transportmittel und gemeinsame Lagerräume (Mikro-Hubs) zu schaffen, die wiederum der wichtigste, auch finanzielle Anreiz für Paketdienstleistern ist, unternehmensübergreifende Ressourcen zu nutzen. Eine Datenerfassung und Auswertung von Warenströmen, Lieferprozessen und Fahrzeugauslastungen in der Region wäre ein großer Mehrwert. Ob die relevanten Daten von den Dienstleistern erhalten und verarbeitet werden könnten, müsste noch im Detail geprüft werden.

In einem nächsten Schritt werden die Geschäftsstelle und die WRS einzelne Projektideen konkretisieren, auch z. B. eine mögliche Kooperation bezüglich automatischer Paketzustellanlagen, und dem Ausschuss für Wirtschaft, Infrastruktur und Verwaltung hierüber berichten. Ggf. notwendige Mittelbedarfe werden dann projektbezogen zur Beschlussfassung vorgelegt.

Die Geschäftsstelle und die WRS schlagen aber bereits heute vor, folgende drei Bausteine anzugehen und zu beschließen:

Baustein 1: Stärkung der regionalen Logistik-Kompetenz auf der Grundlage eines Netzwerkes

Der Arbeitskreis Regionaler Güterverkehr, in welchem u.a. die Region, Kommunen, Kammern, Logistikunternehmen, Häfen und die Wissenschaft vertreten ist, soll nach der bereits ausgelaufenen Förderung über SULPiTER als dauerhaftes Netzwerk zur Entwicklung konkreter umsetzungsorientierte Projekte fortgeführt und etabliert werden. Es soll sich zwei- bis dreimal im Jahr auf Einladung von VRS und WRS treffen und Plattform für Best practices und eben vor allem für die Projektentwicklung zusammen mit den Kommunen dienen. In diesem Arbeitskreis können auch die Ergebnisse aus den beiden Arbeitsgruppen Güterverkehr und Citylogistik des Mobilitätskongresses der Europäischen Metropolregion in kommunale Projekte umgesetzt werden. Der Arbeitskreis soll daher vor allem um interessierte Kommunen erweitert werden. Der nächste Arbeitskreis findet voraussichtlich im September 2019 statt, dabei werden auch die regionalen Kofinanzierungsprogramme explizit vorgestellt.

Kostenansatz für kleine Anstoßprojekte: 50.000 Euro jährlich für drei Jahre ab dem Haushaltsjahr 2020 bis einschließlich 2022

Die Geschäftsstelle stellt, unter der Voraussetzung einer positiven Beschlussfassung zu dieser Vorlage, für diesen Baustein Mittel in Höhe von 50.000 Euro in den Haushaltsplanentwurf 2020 und die mittelfristige Finanzplanung 2021 bis 2022 ein.

Baustein 2: Entwicklung modellhafte Projektansätze zur urbanen Logistik in der Region

Aufgrund der begrenzten personellen Ressourcen streben die Geschäftsstelle und die WRS keine eigene Projektträgerschaft von regionalen Logistik-Projekten an. Stattdessen sollen das regionale Netzwerk genutzt und vor allem Kommunen gewonnen werden, um modellhafte Projektansätze zur urbanen Logistik in der Region zu entwickeln und auch finanziell zu unterstützen (z. B. Mikrodepot-Konzepte, Packstationen und Zustellanlagen, Anlieferungs- und Parkierungsmodelle, Schaffung einer regionalen Datenbasis).

Da hierfür noch keine konkreten Mittelansätze für das kommende Jahr genannt werden können, können im Haushaltsjahr 2020 z. B. Mittel aus dem Kofinanzierungsprogramm Wirtschaft und Tourismus genutzt werden. Dort stehen, außerhalb des Wettbewerbsverfahrens, bei Bedarf maximal 100.000 Euro des jährlichen Gesamtbudgets von 350.000 Euro für den Anstoß von kommunalen Modellprojekten zu Verfügung. Hierzu werden die Geschäftsstelle und die WRS direkt auf Städte und Gemeinden in der Region zugehen.

Parallel werden die Geschäftsstelle und die WRS den Kommunen Hilfestellung geben, Wettbewerbsbeiträge für die Kofinanzierungsprogramme Nachhaltige Mobilität bzw. Wirtschaft und Tourismus zu

entwickeln. Bei weitergehenden Mittelbedarfen wird dementsprechend eine Beschlussvorlage für den Ausschuss für Wirtschaft, Infrastruktur und Verwaltung vorbereitet.

Baustein 3: Konzepte zur urbanen Logistik als eine Komponente für die IBA27-Quartiere

Der Antrag der FDP-Fraktion enthielt den Vorschlag, die IBA 2027 GmbH einzubeziehen. Die Geschäftsstelle und die WRS können keinen direkten Einfluss auf die Entwicklung von Qualitätskriterien oder die Beschlussfassung von Projekten innerhalb der Gremien der Internationalen Bauausstellung 2027 StadtRegion Stuttgart GmbH (IBA) nehmen. Die Geschäftsstelle und die WRS können lediglich die Bitte und Empfehlung an die Geschäftsführung und den Aufsichtsrat der IBA äußern, modellhafte Konzepte zur urbanen Logistik (z. B. Packstationen, Zustellanlagen, intelligente Zuliefersysteme, Logistik-/Mobilitätskonzepte für Wohn- oder Gewerbequartiere) als eine Komponente für die IBA27-Quartiere in die bestehenden Foren und Arbeitsgruppen einzubringen.

III. Beschlussvorschlag

1. Der Ausschuss für Wirtschaft, Infrastruktur und Verwaltung nimmt den Bericht der Geschäftsstelle zur Kenntnis.
2. Der Ausschuss für Wirtschaft, Infrastruktur und Verwaltung beschließt,
 - a. zusammen mit Kommunen aus der Region, Logistikunternehmen und weiteren Partnern den Arbeitskreis Gütermobilität dauerhaft als regionales Netzwerk und Plattform zum Anstoß konkreter Projekte vor Ort zu etablieren und hierfür 50.000 Euro jährlich für umsetzungsorientierte Projekte für drei Jahre ab dem Haushaltsjahr 2020 bis einschließlich 2022 in den Haushaltsplanentwurf und die mittelfristige Finanzplanung einzustellen,
 - b. mit den genannten Partnern modellhafte Projektansätze zur urbanen Logistik in der Region zu entwickeln und dem Ausschuss zur Beschlussfassung, zusammen mit einem Finanzierungsvorschlag z. B. aus dem Kofinanzierungsprogramm Wirtschaft und Tourismus, vorzulegen,
 - c. die Geschäftsführung und den Aufsichtsrat der Internationale Bauausstellung 2027 StadtRegion Stuttgart GmbH zu bitten, modellhafte Konzepte zur urbanen Logistik als eine Komponente für die IBA27-Quartiere in die Foren und Arbeitsgruppen einzubringen.
3. Dem Ausschuss für Wirtschaft, Infrastruktur und Verwaltung wird über die weitere Umsetzung der unter Punkt 2 genannten Maßnahmen Bericht erstattet.
4. Der Antrag der FDP-Fraktion vom 20.10.2018 wird für erledigt erklärt.