

# NACHHALTIGE WIRTSCHAFTSVERKEHRSPLANUNG – IN ZUSAMMENARBEIT MIT DER WIRTSCHAFT

Handlungsempfehlung für hessische Kreise und Kommunen



Projektträger:

Im Auftrag von:



Stimmungsbilder aus der Veranstaltungsreihe „Nachhaltige Wirtschaftsverkehrsplanung – Zusammenarbeit zwischen Kommunen und Wirtschaftsakteuren“, © DIALOG BASIS | Fachzentrum Nachhaltige Mobilitätsplanung Hessen

# NACHHALTIGE WIRTSCHAFTSVERKEHRSPLANUNG – IN ZUSAMMENARBEIT MIT DER WIRTSCHAFT

Handlungsempfehlung für hessische Kreise und Kommunen

# Sehr geehrte Damen und Herren, liebe Vertreterinnen und Vertreter der hessischen Kommunen,

eine zukunftsfähige Mobilität ist der Schlüssel zu starken Kommunen, einer wettbewerbsfähigen Wirtschaft und lebenswerten Städten und Gemeinden in ganz Hessen. Der Wirtschaftsverkehr nimmt dabei eine zentrale Rolle ein: Er verbindet Unternehmen, sichert die Versorgung und schafft Arbeitsplätze – stellt aber gleichzeitig Kommunen und Landkreise vor wachsende Herausforderungen.

Die Anforderungen hierbei steigen stetig: Lieferketten werden komplexer, die Erwartungen an Tempo und Flexibilität wachsen, und das Verkehrsaufkommen nimmt spürbar zu. Gleichzeitig gilt es, die Lebensqualität in unseren Städten und Dörfern zu erhalten. Lärm, Emissionen und Flächenverbrauch müssen reduziert werden, um Umwelt und Wohnumfeld nachhaltig zu entlasten.

Daher ist es wichtig bei der Mobilitätsplanung die Interessen von Wirtschaft, Bürgerinnen und Bürgern sowie kommunalen Akteuren gemeinsam zu denken. Es geht um intelligente Lösungen, die Verkehrsströme effizient steuern, Ressourcen schonen und zugleich die Erreichbarkeit und Versorgung in allen Regionen Hessens sichern – ob in den städtischen Zentren, im ländlichen Raum oder dazwischen.

Dazu braucht es starke Partnerschaften. Die enge Zusammenarbeit zwischen kommunalen Verwaltungen und der Wirtschaft ist unerlässlich, um praktikable und zukunftsorientierte Konzepte zu entwickeln. Eine Orientierung an den Prinzipien der nachhaltigen integrierten Mobilitätsplanung (SUMP) bietet hierfür einen strategischen Rahmen: Sie denkt ökologische, wirtschaftliche und



soziale Ziele zusammen und macht den Weg frei für eine Mobilitätspolitik, die alle mitnimmt.

Die kommunale Ebene ist der Ort, an dem Mobilität konkret gestaltet wird – und zugleich einer der Treiber für Innovation, Kooperation und Veränderung in Hessen. Diese Publikation möchte Sie dabei unterstützen, den Austausch zwischen Wirtschaft und Kommunen zu intensivieren und gemeinsam tragfähige Wege in eine nachhaltige Mobilitätszukunft zu entwickeln.

Ich wünsche Ihnen eine inspirierende Lektüre und viele Impulse für Ihre tägliche Arbeit. Denn nur gemeinsam gelingt uns ein Mobilitätssystem, das zukunftsfähig ist – und Mobilität für alle ermöglicht.

A handwritten signature in blue ink that reads "Kaweh Mansoor".

Kaweh Mansoor

Hessischer Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr, Wohnen und ländlichen Raum

# Liebe Kommunalplanende,

die vorliegende Handreichung ist das Ergebnis eines intensiven Austauschs: Im Jahr 2024 wurden die Inhalte gemeinsam mit Vertretenden hessischer Kommunen, des Landes Hessen sowie mit Akteurinnen und Akteuren aus Wirtschaft und Wissenschaft im Rahmen der Veranstaltungsreihe „Nachhaltige Wirtschaftsverkehrsplanung – Zusammenarbeit zwischen Kommunen und Wirtschaftsakteuren“ erarbeitet.

Ziel der Veranstaltungsreihe war es, aktuelle kommunale Konzepte zur Steuerung des Wirtschaftsverkehrs sichtbar zu machen und Wege der Zusammenarbeit zwischen kommunalen Verwaltungen und wirtschaftlichen Akteuren zu diskutieren. Im Fokus standen dabei sowohl die praktischen Herausforderungen als auch gelungene Beispiele aus der kommunalen Praxis in Hessen.

Mit dieser Handreichung möchten wir Sie als Kommunalplanende dabei unterstützen, den Wirtschaftsverkehr im Sinne einer nachhaltigen, integrierten Mobilitätsplanung weiterzuentwickeln – gemeinsam mit den relevanten Partnern vor Ort. Die Publikation bietet Ihnen praxisnahe Hinweise zur Organisation und Durchführung eines strukturierten Dialogs mit Wirtschaftsakteuren und kann als Grundlage für lokale Planungsprozesse dienen.

Wir hoffen, dass Sie in dieser Handreichung wertvolle Impulse und praktische Anregungen finden, die Sie in Ihrer Arbeit vor Ort weiterbringen und Ihnen helfen, die Wirtschaftsverkehre in Ihrer Kommune aktiv und zukunftsorientiert zu gestalten.

Ihr Fachzentrum Nachhaltige  
Mobilitätsplanung Hessen



Hinweis: Der Begriff Kommune wird zur Vereinfachung der Texte als Synonym für Stadt, Gemeinde oder Landkreis verwendet

## Über diese Handlungsempfehlung

Diese Handlungsempfehlung beleuchtet die Zusammenarbeit zwischen Kommunen, Wirtschaftsakteuren und weiteren relevanten Stakeholdern – denn die kommunale Mobilitätsplanung steht zunehmend vor der Herausforderung, den Wirtschaftsverkehr als integralen Bestandteil nachhaltiger Stadtentwicklung zu berücksichtigen. Ein wirkungsvoller Ansatz ist die Entwicklung eines Wirtschaftsverkehrsplans (Sustainable Urban Logistics Plan, SULP), der den Wirtschaftsverkehr systematisch in die Gesamtmobilitätsstrategie integriert.

Die Handreichung richtet sich an Mitarbeitende der kommunalen Verwaltung und bietet eine praxisorientierte Anleitung zur Gestaltung dieses Prozesses in enger Zusammenarbeit mit der lokalen Wirtschaft. Entlang der typischen SULP-Phasen – Analyse, Planung, Umsetzung und Monitoring – wird aufgezeigt, wie Sie als Kommunen dialogbasierte Prozesse mit Wirtschaftsakteuren und weiteren Beteiligten initiieren und erfolgreich umsetzen können.

Jede Phase enthält konkrete Handlungsschritte, die als Orientierung für den Aufbau tragfähiger Partnerschaften dienen. Ein zentrales Element bildet dabei eine Checkliste mit 14 Schritten, die Kommunen hilft, den kooperativen Planungsprozess strukturiert, transparent und zielgerichtet zu gestalten – von der ersten Kontaktaufnahme bis zur Umsetzung und Verfestigung gemeinsamer Maßnahmen.

Diese strukturierte Herangehensweise unterstützt Sie dabei, wirtschaftliche Effizienz mit Nachhaltigkeitszielen zu verbinden – und so die Grundlagen für eine zukunftsfähige Logistik zu schaffen.

# Inhaltsverzeichnis

<b>Einführung:</b> Wirtschaftsverkehr in integrierter kommunaler Mobilitätsplanung	<b>8</b>
<b>Bedarf für Zusammenarbeit:</b> Mehrwert des Dialogs mit Wirtschaftsakteuren und weiteren Stakeholdern für die kommunale Wirtschaftsverkehrsplanung	<b>13</b>
<b>Umsetzung:</b> Kommunale Wirtschaftsverkehrsplanung in Zusammenarbeit mit der Wirtschaft	<b>15</b>
<b>Übersicht:</b> 14 Schritte zur erfolgreichen Zusammenarbeit mit Wirtschaftsunternehmen	<b>15</b>
Phase 1: Vorbereitung und Analyse	<b>16</b>
Phase 2: Konzept- oder Strategieentwicklung im Dialog	<b>22</b>
Phase 3: Gemeinsame Maßnahmenplanung	<b>25</b>
Phase 4: Umsetzung und Monitoring	<b>32</b>
<b>Impressum</b>	<b>36</b>

# EINFÜHRUNG:

## Wirtschaftsverkehr in integrierter kommunaler Mobilitätsplanung

Der Wirtschaftsverkehr macht rund ein Drittel des innerstädtischen Gesamtverkehrs aus. Auch in ländlichen Räumen sind Bewegungen von Waren und Dienstleistungen, die Belieferung von Geschäften, die Versorgung von Haushalten und Unternehmen sowie die Entsorgung von Abfällen unabdingbar. Das erzeugt immer mehr Verkehr, der mithilfe von integrierten Konzepten verträglich abgewickelt werden muss.

In den letzten Jahren hat sich vor allem der gewerbliche Lieferverkehr durch eine hohe Dynamik ausgezeichnet. Während das Sendungsvolumen kontinuierlich gewachsen ist, machen sich vor allem strukturelle Veränderungen im Lieferverkehr in den Kommunen bemerkbar: Durch den Online-Handel haben kleinteilige Sendungen und die Letzte-Meile-Lieferungen an Verbraucherinnen und Verbraucher zugenommen. Obwohl die Kurier-, Express- und Paketdienstleister (kurz: KEP) ihre Touren optimieren und ihre Fahrzeugfleotten elektrifizieren, verschärft das Wachstum die Problematiken in den Kommunen: Parken in zweiter Reihe, Lärm, Verkehrsstörungen, Staus

und auch die Treibhausgas- und Feinstaubemissionen anderer Verkehrsteilnehmenden nehmen zu.

Während der Lieferverkehr in den Kommunen als präsent wahrgenommen wird, umfasst der Wirtschaftsverkehr weit mehr: Nicht nur den Transport von Waren und Gütern, sondern auch von Personen und Material zur Erbringung von Dienstleistungen.

Tatsächlich macht der von KEP-Dienstleister verursachte Verkehr nur ca. 5 Prozent der Wirtschaftsverkehre innerhalb einer Kommune aus, wobei sich dies zwischen Kommunen unterscheiden kann (s. Diagramm auf S. 7). Die Fahrten von Handwerksbetrieben, Sozialdiensten und weiteren Beschäftigten im Kundendienst tragen ebenfalls zum Verkehrsaufkommen in den Kommunen bei – und der Bedarf an Hausbesuchen und Vor-Ort-Dienstleistungen kann aufgrund des demografischen Wandels in Zukunft noch steigen.

Verkehr			
Personenverkehr		Güterverkehr	
Privater Personenverkehr	Wirtschaftsverkehr*	Privater Güterverkehr**	
Berufs-, Einkaufs**-, Freizeitverkehr usw.	Personenwirtschaftsverkehr (Dienstreisen und Dienstleistungsverkehr)	Güterwirtschaftsverkehr (gewerblicher Güterverkehr)	Private Umzugs-, Besorgungs- und Entsorgungsverkehr

\*) Die Abgrenzung von Personbeförderung und Gütertransport ist bei Baustellen- / Handwerkerverkehren oftmals nicht eindeutig bestimmbar.

\*\*) Der private Güterverkehr lässt sich bei seiner Erhebung schwer vom Personenverkehr abgrenzen. Zudem steht bei Besorgungen auch das Einkaufserlebnis selbst bzw. die Produktauswahl vor Ort im Vordergrund der Raumüberwindung. Weiterhin sind solche Verkehre in Fahrtenketten von Personen eingebunden.

Abbildung 1: Einordnung des Wirtschaftsverkehrs (eigen Darstellung nach FGSV EVNM-WiV Ausgabe 2020)

<sup>2</sup>Umweltbundesamt. (2024). Schwere Lasten. Große Aufgabe. Ein Ziel. Dessau-Roßlau: Umweltbundesamt.



© Elena Reck | Fachzentrum Nachhaltige Mobilitätsplanung Hessen

Die verschiedenen Wirtschaftsverkehre unterscheiden sich aber qualitativ: Während Paketzustellungen in der Regel mit kurzen, aber vielen Standzeiten verbunden sind, können Handwerksbetriebe Parkplätze für mehrere Stunden benötigen.

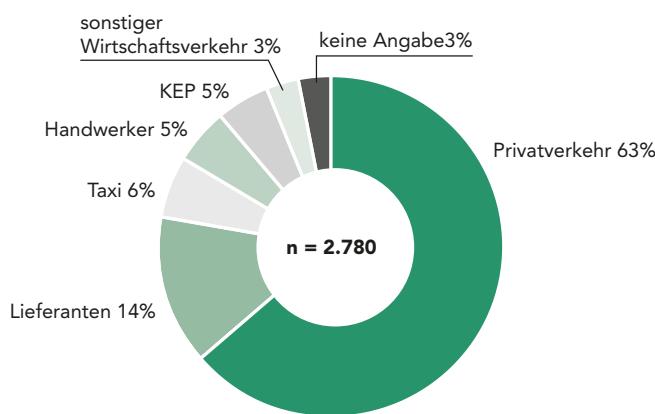


Abbildung 2: Anteile des Wirtschaftsverkehrs am Gesamtverkehr, am Beispiel der Landeshauptstadt Wiesbaden  
(Quelle: Eigene Darstellung nach Schäfer et al. 2019)

Je nachdem, welcher Definition man im Bereich des Wirtschaftsverkehrs folgt, gehören die betriebsbedingten Wege von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, z.B. Arbeitswege, Dienstreisen aber auch Dienstfahrten (Betriebliches Mobilitätsmanagement (BMM)) dazu oder nicht. Im Rahmen dieser Handlungsempfehlung wird das BMM ausgeklammert, auch wenn Kommunen und Unternehmen in diesem Bereich viele Einflussmöglichkeiten haben, um die betrieblich bedingte Mobilität von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, Kundinnen und Kunden und Lieferanten effizienter, umweltfreundlicher und kostengünstiger zu gestalten. Zentrale Maßnahmen des BMM sind u. a. die Förderung nachhaltiger Mobilität (z. B. Jobtickets, Fahrradleasing, Fahrgemeinschaften), die Optimierung des Fuhrparks (z. B. E-Mobilität, Carsharing) und die Reduzierung des Verkehrsaufkommens (z. B. Homeoffice, Videokonferenzen).

## Was zählt alles zum Wirtschaftsverkehr?

Zum Wirtschaftsverkehr zählen alle Verkehrs-vorgänge, die im Zusammenhang mit wirtschaftlichen Tätigkeiten stehen. Zum Beispiel:

- **Warentransport:** Beförderung von Rohstoffen, Zwischenprodukten und Fertigwaren.
- **Lieferverkehr:** Zustellung von Waren an Einzelhändler, Haushalte (z. B. durch Paket-dienste), Gastronomiebetriebe oder Unternehmen.
- **Entsorgungsverkehr:** Transport von Abfällen, Recyclingmaterialien und anderen Reststoffen.
- **Handwerker und Servicetechniker:** Fahrten im Zusammenhang mit Reparaturen, Wartung oder Montagedienstleistungen.
- **Pflegedienste:** Fahrten von Pflegekräften zu Patienten oder der Transport von Personen zu bspw. Arztbesuchen oder Therapien.
- **Kurier-, Express- und Paketdienste (KEP):** Transporte im Rahmen von E-Commerce, Dokumentenlieferungen und zeitkritischen Sendungen.
- **Bau- und Schwerlasttransporte:** Lieferung von Baumaterialien wie Beton, Stahl oder Holz sowie die Beförderung von Baumaschinen und -geräten.
- **Versorgungsfahrten:** Transporte für öffentliche Einrichtungen wie Krankenhäuser, Schulen und Pflegeeinrichtungen.

## Wirtschaftsverkehre in integrierter Mobilitätsplanung verankern

Die Optimierung der Wirtschaftsverkehre ist eng mit einer integrierten Mobilitätsplanung auf kommunaler Ebene verknüpft. Diese verfolgt das Ziel, alle Verkehrsarten – Personenverkehre, Wirtschaftsverkehre – in einem einheitlichen Konzept zu berücksichtigen. Dadurch können Synergien genutzt und Zielkonflikte minimiert werden.

Die integrierte Mobilitätsplanung auf kommunaler Ebene in Hessen orientiert sich an den europäischen Leitlinien für Nachhaltige Urbane Mobilitätsplanung ("Sustainable Urban Mobility Plans, kurz SUMP). Als verkehrsträger- und verkehrsmittelübergreifende, integrierte und langfristige Pläne sollen SUMPs Wege zur zukunfts-fähigen Mobilität aufzeigen und fördern. Unter Betrachtung ökologischer, ökonomischer und sozialer Aspekte sollen Leitbilder für nachhaltige Mobilität und konkrete Maßnahmen zu ihrer Umsetzung erarbeitet werden: Die integrierten Mobilitätspläne dienen als Orientierung für die sektoralen Fachpläne aber auch für die gesamte Stadtgesellschaft.

**Für den Prozess der integrierten Mobilitätspla-nung gelten acht Planungsprinzipien:**

1. Nachhaltige Mobilität unter Betrachtung verkehrlicher Wechselwirkungen mit dem Umland planen
2. Über institutionelle Zuständigkeiten hinweg arbeiten
3. Bürgerinnen und Bürger sowie Interessen-gruppen einbeziehen
4. Die aktuelle und zukünftige Leistungsfähigkeit des Mobilitätssystems bewerten
5. Die langfristige Vision und einen klaren Um-setzungsplan definieren
6. Alle Verkehrsträger integriert entwickeln
7. Monitoring und Evaluation vorbereiten
8. Die Qualität im gesamten Planungs- und Umsetzungsprozess sichern

In vielen Kommunen und Landkreisen spielt der Wirtschaftsverkehr in integrierten Mobilitätskonzepten nur eine untergeordnete Rolle oder wird gänzlich ausgeklammert. Dies kann in den meisten Fällen zu Schwierigkeiten führen, da die Mobilität von Personen und Gütern nicht in Silos funktioniert und sie sich Infrastruktur und Raum teilen. Daher ist es wichtig, die acht Planungsprinzipien des SUMP auch auf die Wirtschaftsverkehrsplanung anzuwenden. Denn das Ziel einer nachhaltigen integrierten Wirtschaftsverkehrsplanung ist es, ein Mobilitätssystem zu schaffen, das die Effizienz des kommunalen Wirtschaftsverkehrs verbessert und damit die lokale Wirtschaft fördert (Prinzip 1). Dabei ist darauf zu achten, dass die Versorgung der Kommunen gesichert ist. Ähnlich wie beim SUMP ist eine enge Zusammenarbeit der verschiedenen Ämter und Behörden in den Kommunen unabdingbar (Prinzip 2). Da die Versorgungsketten häufig über die Gemeindegrenzen hinausgehen, kann es sinnvoll sein, Nachbargemeinden oder den Landkreis miteinzubeziehen. Ein weiterer wichtiger Faktor für die erfolgreiche Umsetzung von Wirtschaftsverkehrskonzepten ist die Einbindung zentraler Interessengruppen (z. B. Spediteure, KEP-Dienstleister, Industrie- und Handelsverbände, Handwerkskammern etc.), um unterschiedliche Perspektiven abzubilden (Prinzip 3).

Selbstverständlich ist eine langfristige Vision für die Wirtschaftsverkehrsplanung ebenso wichtig wie für die übrige Mobilitätsplanung. Dabei ist darauf zu achten, dass die Visionen/Leitziele der verschiedenen Mobilitätsplanungen aufeinander abgestimmt sind und sich nicht widersprechen (Prinzip 5). Um die Zielerreichung überprüfen zu können, ist es wie beim SUMP notwendig, die aktuelle und zukünftige Leistungsfähigkeit des Wirtschaftsverkehrs in der Kommune zu bewerten, um den Planungs- und Umsetzungsfortschritt nachvollziehen und bewerten zu können (Prinzip 4 & 7). Dazu ist ein prozessbegleitendes Monitoring ausgewählter Indikatoren erforderlich.

Für den Wirtschaftsverkehr steht vielerorts die Mobilität auf der Straße im Vordergrund und sollte daher bei der Planung berücksichtigt werden. Dennoch ist es möglich, andere Verkehrsträger

im Rahmen der Planung integriert zu entwickeln. Beispielsweise durch die Förderung von Synergien zwischen Güter- und Personenverkehr (z. B. Cargo-Tram, Nutzung vorhandener Fahrradinfrastrukturen) (Prinzip 6). Wie bei jedem anderen Prozess ist auch bei der integrierten Mobilitätsplanung eine durchgängige Qualitätssicherung erforderlich (Prinzip 8).

Insgesamt zeigt sich, dass Wirtschaftsverkehre und integrierte Mobilitätsplanung Hand in Hand gehen müssen, da eine Zunahme der Wirtschaftsverkehre im Straßenverkehr prognostiziert wird<sup>3</sup>. Denn auch wenn einzelne Maßnahmen der Wirtschaftsverkehrsplanung von den Kommunen, den Wirtschaftsakteuren, weiteren Stakeholdern und Bürgerinnen und Bürgern unterschiedlich bewertet werden können, ist das grundsätzliche Interesse gleich:

**Die Vermeidung von Verkehrsstörungen und die Verbesserung des Durchflusses reduzieren die Anzahl der benötigten Fahrzeuge sowie die Klima-, Feinstaub- und Lärmbelastung und tragen zur Lebensqualität und Effizienzsteigerungen in den Kommunen bei.**

Für Kommunen und Landkreise ist es deshalb wichtig die Wirtschaftsverkehrsplanung als kommunale Aufgabe zu verankern. Dabei können die Kommunen den städtischen Wirtschaftsverkehr je nach Größe und Komplexität in ihre SUMP-Prozesse integrieren oder im Rahmen eines separaten nachhaltigen urbanen Logistikplans („Sustainable Urban Logistics Plan“ – SULP) betrachten. Ein wesentliches Erfolgskriterium ist die konstruktive Zusammenarbeit mit der Wirtschaft.

#### Bedeutung des Wirtschaftsverkehrs:

- > Wirtschaftsverkehre spielen eine wichtige Rolle im Gesamtverkehr von Kommunen.
- > Wirtschaftsverkehre sind sehr vielfältig und in jeder Kommune egal ob in Klein-, Mittel- oder Großstädten sowie im ländlichen Raum vorhanden.
- > Wirtschaftsverkehre sollten bei der integrierten Mobilitätsplanung mitbedacht werden.

<sup>3</sup> Bundesministerium für Digitales und Verkehr. (2024). Verkehrsprognose 2040. <https://www.bmdv.bund.de/verkehrsprognose>

## Fachzentrum Nachhaltige Mobilitätsplanung Hessen

Das bei der Hessen Trade & Invest angesiedelte Fachzentrum Nachhaltige Mobilitätsplanung Hessen unterstützt hessische Kreise und Kommunen bei der Aufstellung und Umsetzung von nachhaltigen, integrierten Mobilitäts- und Wirtschaftsverkehrsplänen. Die Formate sind vielfältig:

- Beratungen in unterschiedlichen Planungs- und Projektphasen
- Veranstaltungen, Netzwerktreffen und Schulungen
- Bereitstellung von Informationen und Beratung zu aktuellen Förderprogrammen
- Wissensaustausch auf Länder-, Bundes- und EU-Ebene
- Zusammenführung von Best-Practice-Beispielen
- Bereitstellung von Dokumenten und Mustervorlagen
- Veröffentlichungen und regelmäßige Newsletter

Zudem fungiert das Fachzentrum als Sprachrohr für Kommunen und nimmt ihre Bedarfe aktiv auf.



Stimmungsbild aus der Veranstaltungsreihe „Nachhaltige Wirtschaftsverkehrsplanung – Zusammenarbeit zwischen Kommunen und Wirtschaftsakteuren“, © DIALOG BASIS | Fachzentrum Nachhaltige Mobilitätsplanung Hessen

# BEDARF FÜR ZUSAMMENARBEIT: Mehrwert des Dialogs mit Wirtschaftsakteuren und weiteren Stakeholdern für die kommunale Wirtschaftsverkehrsplanung

Zentral für die Erstellung der nachhaltigen integrierten Mobilitätspläne – SUMPs und SULPs – ist die Einbeziehung von Stakeholdern aus der Wirtschaft und der Stadtgesellschaft. Viele Faktoren sprechen für die Zusammenarbeit zwischen den Kommunen und den Wirtschaftsakteuren.

## Qualität der Planungen verbessern

Nur durch die Beteiligung der Wirtschaftsakteure können deren Bedarfe in der Wirtschaftsverkehrsplanung berücksichtigt werden. Das gegenseitige Verständnis trägt zur Qualität der Planung bei: Im Dialog können Abläufe, Routinen und praktische Herausforderungen der Wirtschaftsakteure diskutiert werden. Umgekehrt kann der Wirtschaft vermittelt werden, unter welchem Handlungsdruck die Kommunen stehen und warum sie bestimmte Leitbilder und Ziele für die Stadt definieren und umsetzen wollen.

Aufbauend auf diesem gegenseitigen Verständnis können die Chancen und Herausforderungen für eine nachhaltige Wirtschaftsverkehrsplanung in der Kommune, über die allgemeinen Klimaziele hinaus, konkretisiert werden. Es können Konzepte entwickelt werden, die den Bedarfen des Klimaschutzes, der Bürgerinnen und Bürger und der Wirtschaft gerecht werden.

Wie bereits dargestellt, ist die Planung der Wirtschaftsverkehre im Kontext der gesamten kommunalen Mobilitätsplanung zu sehen. Integrierte Planungsprozesse und die Verknüpfung des

Dialogs mit den Fachplänen sind wichtig, damit sich die verschiedenen Verkehrsträger nicht gegenseitig behindern und bei der Verteilung des öffentlichen Raums angemessen berücksichtigt werden.

## Gemeinsam die Konzepte umsetzen

Eine Besonderheit der Wirtschaftsverkehrsplanung im Vergleich zur sonstigen kommunalen Verkehrsplanung ist die Rolle der Wirtschaftsakteure als Umsetzungspartner. Auch bei kommunaler Planungshoheit wird die Wirtschaft für die Umsetzung vieler Maßnahmen benötigt.

So können Kommunen beispielsweise im Bereich der Radlogistik unter anderem Fahrradnetze und Mikro-Depots als Umschlagspunkte für die Feinverteilung und klimafreundliche Letzte-Meile-Lieferungen planen. Voraussetzung ist allerdings die Nutzung der Mikro-Depots durch willige Dienstleister. Auch der Einsatz von Elektrofahrzeugen für die Zustellung oder zum Beispiel die Einführung von anbieterübergreifenden Pick-Up-Points hängt von den Dienstleistern ab.

Darüber hinaus muss bei der Planung der öffentlichen Raum effizient genutzt werden: Wenn Liefer- und Ladezonen oder Ladeinfrastruktur für elektrische Lieferfahrzeuge ausgebaut werden, sollte dies dort stattfinden, wo die Wirtschaftsakteure die Infrastruktur benötigen und nutzen würden.

Es wird deutlich: Die Umsetzung kann nur gemeinsam gelingen! Die kommunale Ebene braucht Wirtschaftsakteure, die zusammenarbeiten wollen – sonst können die Kommunen den Wirtschaftsverkehr nur sehr begrenzt planen und steuern. Kommunen können Anreize schaffen, um die Bereitschaft zur Zusammenarbeit zu erhöhen.

## Gesellschaftliche Nachfrage nach Akteursbeteiligung

Neben den Wirtschaftsakteuren empfiehlt es sich, auch weitere Stakeholder aus den Kommunen einzubeziehen. In verschiedenen Handlungsfeldern sehen sich Kommunen heute mit einem erhöhten Dialogbedarf konfrontiert.

Die Einbindung der Stadtgesellschaft und die Berücksichtigung ihrer Bedürfnisse in kommunalen Planungs- und Strategieprozessen ist notwendig, um das Vertrauen und die Akzeptanz für Konzepte zu stärken. Da die Kommunen der Lebensmittelpunkt der Bürgerinnen und Bürger

sind, ist der Bedarf an Akteursbeteiligung gerade auf kommunaler Ebene besonders hoch.

Dies gilt auch für die Wirtschaftsverkehrsplanung: Da viele der möglichen Maßnahmen einen räumlichen Bezug haben, sind unterschiedliche Interessen betroffen. Liefer- und Ladezonen oder die Stärkung der Radlogistik haben Auswirkungen auf die Verkehrsführung, den ruhenden Verkehr oder die Stadtgestaltung in den Quartieren. Für eine bessere Ausgestaltung und die Akzeptanz der Maßnahmen vor Ort empfiehlt es sich, Vertretende der Stadtgesellschaft einzubeziehen: Dazu gehören beispielsweise Ortsbeiräte, Bürgerinitiativen und Vereine sowie Umwelt- und Naturschutzorganisationen. Auch die Rolle des Gemeinderats und dessen frühzeitige Einbindung in den Prozess sowie die Notwendigkeit einer offenen Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger bei der Konzeption und Umsetzung einzelner Maßnahmen sind zu prüfen. Dies kann die Akzeptanz und Identifikation der beteiligten Akteure für die Planung und Umsetzung der Wirtschaftsverkehrsplanung steigern.



Stimmungsbild aus der Veranstaltungsreihe „Nachhaltige Wirtschaftsverkehrsplanung – Zusammenarbeit zwischen Kommunen und Wirtschaftsakteuren“, © DIALOG BASIS | Fachzentrum Nachhaltige Mobilitätsplanung Hessen

# UMSETZUNG:

## Kommunale Wirtschaftsverkehrsplanung in Zusammenarbeit mit der Wirtschaft

14 Schritte zur erfolgreichen Zusammenarbeit mit Wirtschaftsunternehmen



Abbildung 3: 14 Schritte zur erfolgreichen Zusammenarbeit mit Wirtschaftsunternehmen (Quelle: Eigene Darstellung)



Abbildung 4: Phase 1 - Vorbereitung und Analyse  
(Quelle: Eigene Darstellung)

## Phase 1: Vorbereitung und Analyse

### Schritt 1: Arbeitsstrukturen in den Kommunen schaffen

Wie kann die empfohlene Zusammenarbeit zwischen den Kommunen und der Wirtschaft gelingen? Für die integrierte Wirtschaftsverkehrsplanung und als Voraussetzung für den Dialog müssen Kommunen im ersten Schritt Arbeitsstrukturen schaffen: Der kommunale Wirtschaftsverkehr und die Zusammenarbeit bedürfen einer kontinuierlichen Koordination.

In den meisten Kommunen, unabhängig von ihrer Größe, fehlen bislang geeignete Arbeitsstrukturen zur Steuerung des Wirtschaftsverkehrs - und das, obwohl der Wirtschaftsverkehr überall eine zentrale Rolle spielt. Aber auch dort, wo Strukturen vorhanden sind, ist der Stand der Steuerung der Wirtschaftsverkehrsplanung in den Kommunen sehr unterschiedlich. In einigen Kommunen wird die Aufgabe durch Mitarbeitende der Mobilitäts-, Stadtplanungs- oder Tiefbauäm-

ter übernommen. In anderen Kommunen wurden Stabsstellen eingerichtet, die den Austausch zwischen Akteuren der Stadtverwaltung und externen Akteuren koordinieren. Eine weitere Möglichkeit besteht darin, die Arbeitsstrukturen bei der Wirtschaftsförderung anzusiedeln.

Während die geeignete Vorgehensweise von Fall zu Fall geprüft werden muss, ist es wichtig, das Thema dauerhaft in den Kommunen zu verankern: Mitarbeitende mit befristeten Stellen, die an Förderprogrammen gebunden sind, können ohne Weisungsbefugnis nicht immer die notwendige Abstimmung zwischen den betroffenen Dezernaten und Fachämtern (z. B. Mobilität, Wirtschaft und Umwelt) koordinieren. Vielmehr sollten klare und kontinuierliche Strukturen für die Zusammenarbeit innerhalb der Kommune geschaffen werden.

Ob diese Aufgabe von Fachämtern oder Stabsstellen wahrgenommen wird, bleibt den Kommunen überlassen. Eine klare Empfehlung ist jedoch, dass die koordinierende Stelle auch dauerhaft als zentrale Anlaufstelle für die Wirtschaftsakteure fungiert und den Dialog zwischen der Kommune und der Wirtschaft langfristig koordiniert. Auf diese Weise kann die Expertise der Umsetzungsebene in die kommunalen Planungsprozesse integriert werden.

**Unabhängig von der organisatorischen Aufhängung empfehlen die beteiligten Stakeholder die folgenden Qualitäten für die Koordinationsstelle Wirtschaftsverkehr:**

- > Kompetenzen an der Schnittstelle der Verkehrs-, Mobilitäts- und Flächenplanung
- > Verhandlungsgeschick zwischen den Belangen betroffener Dezernate und Fachämter
- > Praxisbezug und Kenntnisse über die Bedarfe der Wirtschaft und der Unternehmen vor Ort
- > Zugang zu externer Fachexpertise für die Erarbeitung konkreter Konzepte und Maßnahmen

- > Koordination des Dialogs zwischen der Kommune und den Stakeholdern
- > Katalysator-Funktion: Einbringen neuer Themen und Ideen in den Dialog
- > Kommunikation des Themas Wirtschaftsverkehr der Stadtgesellschaft, Koordination der Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger bei Bedarf

Insbesondere für kleinere Kommunen mit begrenzten Ressourcen sind Tandemlösungen mit kommunenübergreifender Zuständigkeit denkbar, also der konkreten Zusammenarbeit verschiedener Kommunen an dem Thema.

Angesichts der wirtschaftlichen und verkehrlichen Verflechtungen von hessischen Kommunen ist es

auch denkbar, die Aufgabe auf Kreis- oder regionaler Ebene aufzunehmen: Viele Wirtschaftsverkehre machen nicht an kommunalen Grenzen halt – sie sind überkommunal vernetzt und betreffen zahlreiche Akteure. Ein Handwerker, der in einer Stadt ansässig ist, fährt täglich zu Kunden in umliegende Gemeinden. Baustellen erfordern Materiallieferungen aus verschiedenen Regionen, oft mit schweren LKW. Möbelspediteure transportieren Haushalte über Stadt- und Landesgrenzen hinweg. KEP-Dienstleister (Kurier-, Express- und Paketdienste) beliefern sowohl Unternehmen als auch Privathaushalte in mehreren Kommunen.

Die Region FrankfurtRheinMain hat in einem Pilotprojekt bereits einen regionsweiten Ansatz verfolgt und den Strategieprozess zwischen ihren Mitgliedskommunen, den Landkreisen und der Fachöffentlichkeit koordiniert (s. Kasten unten).

## Regionale Wirtschaftsverkehrsstrategie FrankfurtRheinMain

Zukunftsfähige und nachhaltige Lösungen für die kommunenübergreifenden Wirtschaftsverkehre sind das Ziel der Regionalen Wirtschaftsverkehrsstrategie FrankfurtRheinMain. Zur Erstellung der Strategie führte der Regionalverband FrankfurtRheinMain eine umfassende Stakeholder-Beteiligung durch.

Mit mehr als 50 Schlüsselorganisationen aus Fachbehörden, Wirtschaft und Wissenschaft, hybriden und digitalen Dialogveranstaltungen sowie vorbereitenden Akteursumfragen wurde die Strategie als regionales Handlungsprogramm gemeinsam entwickelt. Die Umsetzung der Strategie wurde im November 2023 von der Verbandskammer des Regionalverbands, dem höchsten beschlussfassenden Organ, durch alle 80 Mitgliedskommunen einstimmig beschlossen. Viele der enthaltenen Maßnahmen betreffen auch direkt die Kommunen.

Nun soll das Handlungsprogramm durch die zuständigen Stakeholder aus verschiedenen Fachbereichen und Branchen in eigenständigen Projekten umgesetzt werden. Der Regionalverband FrankfurtRheinMain koordiniert und begleitet den Umsetzungsprozess: Neben der Initiierung von Projekten, flankierenden maßnahmenbezogenen Dialogformaten und handlungsfeldübergreifenden Netzwerkveranstaltungen, soll die Umsetzung der Maßnahmen auch evaluiert werden.

**Wirtschaftsverkehrsstrategie für die Region FrankfurtRheinMain:**

<https://www.wirtschaftsverkehr-frm.de>

## Schritt 2: Handlungsspielräume definieren

Es gilt zu betonen, dass eine Akteursbeteiligung nur dann erfolgreich sein kann, wenn sie nicht nur in der Stadtverwaltung, sondern auch auf politischer Ebene gewünscht und unterstützt wird. Eine Klärung der eigenen Zielsetzungen, Handlungsspielräume und der Erwartungen an die Zusammenarbeit mit den Stakeholdern ist notwendig, bevor zum Dialog eingeladen wird. Dazu gehört auch, dass politische Entscheidungsträger frühzeitig eingebunden werden, um eine breite Akzeptanz und langfristige Umsetzbarkeit sicherzustellen. Für die Vorbereitungsphase werden die Einbindung der Amts- oder Dezernatsleitung, der zuständigen politischen Gremien sowie vorbereitende interne Workshops vorgeschlagen.

Handlungsspielräume für Kommunen beziehen sich auf die Möglichkeiten, verkehrliche und logistische Rahmenbedingungen aktiv zu gestalten. Ein Beispiel hierfür sind die Lieferzonen in Wiesbaden, die gezielt eingerichtet wurden, um den Wirtschaftsverkehr effizienter zu steuern und den öffentlichen Raum besser zu nutzen. Ebenso bieten Einfahrtsbeschränkungen eine Regulierungsmöglichkeit, indem Kommunen festlegen, zu welchen Zeiten oder unter welchen Bedingungen bestimmte Fahrzeuge in bestimmte Bereiche einfahren dürfen. Solche Maßnahmen zeigen, wie Kommunen durch gezielte Steuerung den Wirtschaftsverkehr lenken und optimieren können.

Während die Kommunen über die Planungshoheit im Bereich Mobilität verfügen, wird ihr Handlungsspielraum durch übergeordnete Vorgaben auf europäischer, Bundes- und Landesebene bestimmt. Dazu gehören unter anderem die Straßenverkehrsordnung (StVO) und die Landesbauordnungen, die Regelungen zu Tempolimits, Stellplatzverpflichtungen und weiteren Aspekten enthalten. Auch Klimaziele auf EU-, Bundes- und Landesebene sowie gesetzlich festgelegte Grenzwerte für Feinstaubemissionen haben eine steuernde Wirkung.

Letztere waren beispielsweise ein zentraler Impuls für die Entwicklung des Green City Masterplans und des darauf aufbauenden städtischen Logistikkonzepts in Wiesbaden.

Darüber hinaus sind bei der verwaltungsinternen Vorbereitung auch die Schnittstellen zu anderen kommunalen Leitbildern, Masterplänen, Raum- und Entwicklungskonzepten zu prüfen. Diese können maßgeblich für die Steuerung des Wirtschaftsverkehrs sein und den Rahmen für den Dialog mit den Stakeholdern und die möglichen Maßnahmen setzen.

**In diesem Zusammenhang ist vor einer Scheinsbeteiligung zu warnen:** Einige Wirtschaftsakteure haben bereits die Erfahrung gemacht, dass sie zwar in kommunale Strategieprozesse einzbezogen wurden – ihre Themen und Anregungen in den finalen Konzepten allerdings nicht mehr sichtbar waren. Wenn eine Akteursbeteiligung stattfindet, muss sie ernst gemeint sein: Dialog benötigt Mitgestaltungsmöglichkeiten und die Bereitschaft, gemeinsam erarbeitete Lösungen auch umzusetzen. Ansonsten werden die Akzeptanz der kommunalen Ansätze und die Voraussetzungen für die weitere Zusammenarbeit gefährdet.

**Für die verwaltungsinterne Vorbereitung der Akteursbeteiligung wird empfohlen:**

- > Einbindung der Amts- oder Dezernatsleitung bei der Konzeption der Beteiligung
- > Vorbereitende interne Workshops zur Klärung der Handlungsspielräume
- > Prüfung der Schnittstellen zu anderen kommunalen Masterplänen und Leitbildern
- > Frühzeitige Einbindung der Wirtschaftsakteure schafft gegenseitiges Vertrauen
- > Transparenz über die Möglichkeiten der Mitgestaltung

## Schritt 3: Akteure identifizieren

In der Vorbereitungsphase sind auch die zu beteiligende Akteure zu identifizieren. Der Handlungsrahmen sollte alle kommunalen Wirtschaftsverkehre (siehe S. 8). umfassen. Es sollten Unternehmen bzw. deren Vertretungen aus allen verkehrsrelevanten Branchen sowie weitere kommunale und interne Stakeholder einbezogen werden.

**Grundlage kann eine systematische Themenfeld- und Akteursanalyse sein:** Dabei werden den einzelnen Bereichen des Wirtschaftsverkehrs relevante Akteure zugeordnet und für den Dialog priorisiert. Ein solches Vorgehen empfiehlt beispielsweise die Richtlinie VDI 7000 zur frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung bei Industrie- und Infrastrukturprojekten. Sie gibt Hinweise, wie kommunale Themen im Vorfeld systematisch geclustert und priorisiert werden können. Im nächsten Schritt können den identifizierten Themen die relevanten Akteure zugeordnet werden, die an der Gestaltung, Umsetzung und Akzeptanz der Maßnahmen beteiligt werden sollen.

Zunächst kommt den Wirtschaftsakteuren als möglichen Umsetzungspartnern eine besondere Rolle zu.

Wie bereits erläutert, ist der Wirtschaftsverkehr hier in einem weiten Sinne zu verstehen: Die Kommunen sind gut beraten, neben den KEP-Dienstleistern und Speditionen auch das Handwerk, soziale Dienste und andere Dienstleistungen vor Ort einzubeziehen. Auch die lokale Wirtschaft, die Gastronomie und der Einzelhandel sind in jedem Fall zu berücksichtigen.

Neben den externen Akteuren dürfen auch die Stakeholder aus dem Stadtkonzern nicht vernachlässigt werden. So erzeugen beispielsweise die kommunale Abfallwirtschaft oder die Stadtwerke selbst Wirtschaftsverkehr. Auch im Hinblick auf die Einbindung in die Gesamtmobilitätsplanung ist die Beteiligung der kommunalen Verkehrsbetriebe in jedem Fall sinnvoll, da diese auch als Vorbilder bei der Umsetzung von Wirtschaftsverkehrsmaßnahmen agieren können. Darüber hinaus können z. B. das Stadtplanungs- oder das Umweltamt eine zentrale Rolle bei der Konzeption und der Genehmigung einzelner Maßnahmen spielen. Andererseits können die Wirtschaftsförderung oder auch das Liegenschaftsamt mit städtischen Immobilien wesentlich zur Umsetzung der Maßnahmen beitragen oder diese direkt übernehmen. Somit sind sowohl die internen Stakeholder der Stadtverwaltung als auch die externen Akteure für die Beteiligung breit zu erfassen.

## Wer sind mögliche Ansprechpersonen für Ihr Beteiligungsvorhaben?

- Wirtschaftsförderung
- Gewerbeverein
- KEP-Dienstleistende
- Industrie- und Handwerkskammern
- Handwerkskammern
- Speditionsverbände
- Ortsansässige Unternehmen
- Kommunale Unternehmen, wie Entsorgungsunternehmen
- Pflegeverbände, Betreibende von Altersheimen
- Ärztinnen und Ärzte mit Hausbesuchen
- Uvm.

## Schritt 4: Weitere Stakeholder aus der Kommune einbeziehen

Neben den Akteuren aus der Wirtschaft und dem Stadtkonzern empfiehlt es sich, weitere Akteure aus den Kommunen einzubeziehen. Vertretende von Ortsbeiräten, Bürgerinitiativen, Umwelt- und Naturschutzorganisationen, Vereinen sowie des Gemeinderats können wichtige Impulse für die Umsetzbarkeit der Maßnahmen in den Kommunen und den Quartieren liefern. Der Stakeholder-Kreis sollte grundsätzlich weit gefasst werden, da viele lokale Konflikte gerade dann entstehen, wenn wichtige Stakeholder nicht frühzeitig in Planungsprozesse einbezogen werden.

Schließlich ist die Wirtschaftsverkehrsplanung als Forschungsgebiet an mehreren hessischen Hochschulen und Forschungseinrichtungen verankert. Durch die Forschungsarbeiten und die Vernetzung der Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler können aktuelle Trends und Best-Practice-Beispiele aus anderen Kommunen, Regionen und Ländern in die kommunalen Prozesse eingebracht werden. So leistet auch die Wissenschaft wichtige Beiträge zur kommunalen Wirtschaftsverkehrsplanung, sei es als feste Teilnehmende eines kommunalen Dialogprozesses oder als Gastexpertinnen und -experten.

**Für die Identifizierung der Akteure wird empfohlen:**

- > Systematische Themenfeld- und Akteursanalysen
- > Beteiligung aller Wirtschaftsverkehre in den Kommunen
- > Einbeziehung von internen Stakeholdern aus den Dezernaten und Fachämtern und der weiteren Stakeholder-Landschaft in den Kommunen
- > Ergänzung der Akteursgruppe im Prozessverlauf bei Bedarf

## Schritt 5: Zum Dialog einladen

Wenn dann zum Dialog eingeladen wird, sollten die Ziele und Rahmenbedingungen der Zusammenarbeit sowie die Erwartungen an die Stakeholder transparent kommuniziert werden. Eine einfache Einladung per E-Mail ist in vielen Fällen nicht ausreichend: Vorgespräche mit prioritären Stakeholdern sind empfehlenswert, um die Stakeholder einzubinden.

Bei der Ersteinladung ist es zielführend, das Vorgehen je nach Akteursgruppe anzupassen. So verfügen beispielsweise die großen KEP-Dienstleister über regionale Vertretungen und Erfahrungen mit kommunalen Beteiligungs- und Planungsprozessen zum Thema Wirtschaftsverkehr. Die zuständigen Ansprechpersonen können in der Regel schnell identifiziert und zum Dialog eingeladen werden.

Anders stellt sich die Situation in den Bereichen Spedition, Handwerk, lokale Gastronomie, Einzelhandel und soziale Dienstleistungen dar. In der Speditionsbranche und im Handwerk ist der Anteil der Kleinst-, Klein- und Mittelbetriebe hoch und die Kapazitäten der einzelnen Unternehmen, sich in Beteiligungsprozesse einzubringen, begrenzt. So können in einem ersten Schritt daher Logistikverbände sowie Netzwerkorganisationen des Handwerks (Handwerkskammer und Kreishandwerkerschaften) eingebunden werden, die ggf. auch interessierte Unternehmen aus ihren Netzwerken empfehlen können. Gleichermaßen gilt für die lokale Gastronomie und den Einzelhandel, die über die Interessensvertretungen und Multiplikatoren (IHK, Handels- und Gewerbevereine) eingebunden werden können.

Die sozialen Dienste hingegen standen bisher selten im Mittelpunkt der Diskussionen über den Wirtschaftsverkehr. Dementsprechend sind sich viele Träger sozialer Dienste ihrer möglichen Rolle im Dialog nicht bewusst. Um sie für eine Zusammenarbeit gewinnen zu können, sind Auftaktgespräche zur Sensibilisierung der Akteure und zur Kommunikation des Mehrwerts des Dialogs notwendig.

Nicht zuletzt verändern Digitalisierung und plattformbasierte Dienstleistungen auch den Wirtschaftsverkehr in den Kommunen. In den letzten Jahren sind unter anderem die Kurieri von Lieferando, Uber Eats oder Volt zu einem bekannten Bild in vielen (größeren) Kommunen geworden. Die Plattformen bieten nicht nur die Lieferung von Essen, sondern auch von Einkäufen aus Supermärkten, Drogerien oder Blumenläden an. Dabei zeichnen sich die Anbieter durch digitale, dezentrale Lieferantenstrukturen aus und sind in der Regel nicht mit einem Unternehmensstandort in den Regionen vertreten. Die Einbindung der Plattformunternehmen in kommunale oder regionale Prozesse stellt daher eine Herausforderung dar. Die Bedürfnisse der gastronomischen Lieferdienste können derzeit eher über die Hotel- und Gaststättenverbände eingebracht werden.

Dennoch kann empfohlen werden, die Entwicklung der Plattformökonomie in den Kommunen weiter zu beobachten.

### Für die Einladung zum Dialog sind verschiedene Arbeitsschritte zu empfehlen:

- > Vorgespräche zur Einbindung der Akteure
- > Ermittlung und Einladung der regionalen Ansprechpersonen der großen KEP-Dienstleister
- > Ansprache der Spediteure und des Handwerks über die Branchenvertretungen
- > Einbindung der lokalen Wirtschaft, Gastronomie und Einzelhandel über Netzwerk-Organisationen und Multiplikatoren
- > Sensibilisierung der Vertretenden weiterer Wirtschaftsverkehre (z. B. Sozialdienste)
- > Betrachtung der Plattformökonomie und neuer Wirtschaftsverkehre



Stimmungsbild aus der Veranstaltungsreihe „Nachhaltige Wirtschaftsverkehrsplanung – Zusammenarbeit zwischen Kommunen und Wirtschaftsakteuren“, © DIALOG BASIS | Fachzentrum Nachhaltige Mobilitätsplanung Hessen



Abbildung 5: Phase 2 - Strategieentwicklung (Quelle: Eigene Darstellung)

## Phase 2: Konzept- oder Strategieentwicklung im Dialog

### Schritt 6: Datenlage für die Steuerung des Wirtschaftsverkehrs verbessern

Die kommunale Mobilitätsplanung konzentriert sich bisher meist auf den Personenverkehr. Dementsprechend ist die Datenlage zum Wirtschaftsverkehr auf kommunaler Ebene oft lückenhaft. Auch ist zu bemerken, dass der Wirtschaftsverkehr als solches oft nicht eindeutig zu erkennen ist. Fahrzeuge von Klein- und Kleinstunternehmen im Handwerk werden beispielsweise sehr oft nicht den Wirtschaftsverkehren zugeordnet. Die lückenhafte Datenlage stellt eine Herausforderung für die Erarbeitung wirksamer Wirtschaftsverkehrskonzepte dar.

Während es für Kommunen grundsätzlich empfehlenswert ist, die eigene Datenlage zu verbessern, kann auch hier der Dialog mit der Wirtschaft wertvoll sein. Die Wirtschaftsakteure können entweder aggregierte Daten zur Entwicklung ihrer Wirtschaftsverkehre zur Verfügung stel-

len oder auf einer allgemeineren Ebene Trends beschreiben. Darüber hinaus können gemeinsam mit den KEP-Dienstleistern, Spediteuren, Handwerksbetrieben und anderen Wirtschaftsakteuren besondere Problemlagen oder „Hotspots“ im Untersuchungsraum identifiziert werden. Neben quantitativen Daten sind anekdotische Erfahrungen auf der Praxisebene wichtig.

### Schritt 7: Übergreifende Ziele und Indikatoren formulieren

Um Strategien und Konzepte für die Kommunalpolitik greifbar zu machen und die notwendige politische Rückendeckung zu sichern, ist es sinnvoll, konkrete Ziele und Indikatoren mit allen beteiligten Stakeholdern zu erarbeiten und festzuhalten. Gemeinsame Zielsetzungen helfen dabei, die zentrale Frage zu beantworten: Warum wollen wir den Wirtschaftsverkehr in unserer Kommune planen?

Indikatoren sind essenziell, um die Fortschritte bei der Zielerreichung messbar zu machen. Sie ermöglichen eine objektive Bewertung, zeigen Handlungsbedarfe auf und dienen als Grundlage für fundierte Entscheidungen. Durch sie lassen sich Erfolge nachweisen und Anpassungen an der Strategie gezielt vornehmen.

Die definierten Ziele und Indikatoren schaffen Transparenz und erleichtern die Evaluation der Strategien sowie deren Umsetzung. Anschließend an die Erarbeitung der Ziele sollten gemeinsam mit den relevanten Akteuren Handlungsfelder erarbeitet werden, die zur Erreichung der Ziele beitragen.

### Schritt 8: Handlungsfelder gemeinsam priorisieren

Mögliche Instrumente zur Steuerung des Wirtschaftsverkehrs in Kommunen lassen sich in verschiedenen Publikationen finden. Dazu zählen die Veröffentlichungen des Fachzentrums Nachhaltige Mobilitätsplanung Hessen, anderer

Landes- und Bundesbehörden und wissenschaftlicher Institute, aber auch beispielhafte kommunale Wirtschaftsverkehrskonzepte. Für die hessischen Kommunen koordiniert das Fachzentrum den Informationstransfer und berät die Kommunen bei der Erstellung nachhaltiger, integrierter Mobilitäts- und Logistikkonzepte.

Das Instrumenten-Set der Kommunen umfasst zum einen direkte Handlungsspielräume in der Verkehrsplanung und der Gestaltung des öffentlichen Raums. Räumliche Maßnahmen zur Steuerung des Wirtschaftsverkehrs können u. a. die Ausweisung von Liefer- und Ladezonen, die Stärkung der Radlogistik durch die Verbesserung des Radverkehrsnetzes und die Bereitstellung von Flächen für logistische Strukturen wie Mikro-Depots sein. Darüber hinaus können Einfahrten in die Ortskerne durch Lieferzeitfenster oder Ausnahmeregelungen geregelt werden. Auch kommunale Lösungen für anbieterübergreifende Pick-up-Points und deren Integration in die Stadtplanung gehören zum möglichen Handlungsräumen.

Zum anderen können die Kommunen diverse unterstützende Maßnahmen ergreifen: Beispielsweise können Kommunen Unternehmen bei

Ansiedlungsfragen beraten oder die Vermittlung von Gewerbe- und Logistikflächen übernehmen. Auch die Förderung verschiedener Pilotprojekte wie der Einsatz von Lastenrädern bei Lieferungen des Einzelhandels oder lokale Online-Marktplätze sind Teil vieler Konzepte. Die Akteure aus der Wirtschaft und Wissenschaft können aktuelle Beispiele aus anderen Städten und Regionen in den Dialog mit einbringen.

Die Vielfalt der Instrumente macht aber auch deutlich: Kommunale Wirtschaftsverkehrsplanung braucht einen langen Atem und Ressourcen für die Umsetzung. Mit Blick auf die knappen Ressourcen und den konkurrierenden Vorhaben in den Kommunen empfiehlt sich ein pragmatisches Vorgehen. Es ist zu prüfen, welche Maßnahmen mit größtmöglicher Wirkung zeitnah mit den vorhandenen Ressourcen umgesetzt werden können.

Auf Basis der zusammengetragenen Daten, Problemlagen und politischen Prioritäten in der Kommune können gemeinsam mit den Wirtschaftsakteuren und weiteren Stakeholdern Handlungsfelder priorisiert werden.

## Best-Practices Nachhaltige Wirtschaftsverkehrsplanung

Das Fachzentrum Nachhaltige Mobilitätsplanung Hessen hat zur nachhaltigen Abwicklung von Wirtschaftsverkehren Best-Practice-Beispiele gesammelt und veröffentlicht – sowohl für urbane als auch für ländliche Räume. Die Steckbriefsammlungen bieten einen Überblick über bundesweit realisierte Projekte und dienen Entscheidungstragenden und Planenden als Impulsgeber.

Neben der Darstellung der Vorgehensweise und Potenziale der Projekte werden Kommunen konkrete Aufgaben und Tipps für die Übertragbarkeit der Best-Practices gegeben.

Fachzentrum Nachhaltige Mobilitätsplanung Hessen: Urbane Wirtschaftsverkehre – Best-Practice-Beispiele.

[https://mobilitaetsplanung-hessen.de/wp-content/uploads/2023/01/Best\\_Practice\\_Beispiele\\_WiVe\\_Urbaner\\_Raum.pdf](https://mobilitaetsplanung-hessen.de/wp-content/uploads/2023/01/Best_Practice_Beispiele_WiVe_Urbaner_Raum.pdf)

Fachzentrum Nachhaltige Mobilitätsplanung Hessen: Ländliche Wirtschaftsverkehre – Best-Practice-Beispiele.

[https://mobilitaetsplanung-hessen.de/wp-content/uploads/2024/08/Best-Practice\\_WiVe\\_Landlicher-Raum-Sammel.pdf](https://mobilitaetsplanung-hessen.de/wp-content/uploads/2024/08/Best-Practice_WiVe_Landlicher-Raum-Sammel.pdf)

Die Priorisierung kann dabei auf einer Zeitachse erfolgen, so dass „Low-Hanging-Fruits“ vorgezogen, erste Erfolge möglichst früh erzielt und größere Projekte langfristig geplant werden. Bei der Priorisierung ist auch zu berücksichtigen, welche Maßnahmen zeitnah von den Wirtschaftsakteuren selbst umgesetzt werden können.

## Schritt 9: Entwicklung neuer Technologien und Lieferkonzepte betrachten

Eine kontinuierliche Optimierung von Lieferungen liegt im Interesse der Logistikbranche. Die Unternehmen entwickeln daher permanent neue Ansätze, was die stetig steigende Nutzung alternativer Antriebsquellen zeigt. Auch die Digitalisierung und der Einsatz künstlicher Intelligenz geben der Branche einen Innovationsschub: Während erste Lieferroboter bereits seit einigen Jahren in urbanen und ländlichen Räumen im Einsatz sind, können sich autonome Lieferlösungen in der Zukunft noch stärker etablieren. Auch der stetige Fortschritt im Bereich der alternativen Antriebsquellen und die Umsetzung

dieser in der Verkehrsbranche ist zu berücksichtigen und bei der Planung der Wirtschaftsverkehre innerhalb einer Kommune mitzudenken.

Kontinuität in der Koordination der Wirtschaftsverkehrsplanung und im Dialog mit den Akteuren empfiehlt sich auch deshalb, damit Kommunen auf neue Lieferkonzepte reagieren und ihre Konzepte bei Bedarf anpassen können.

Insgesamt können im Dialog Voraussetzungen für wirksame Maßnahmen geschaffen werden, durch

- > Zusammentragung von Daten zum Wirtschaftsverkehrsaufkommen
- > Formulierung von messbaren Zielen und Indikatoren
- > Identifizierung besonderer Problemlagen in der Kommune
- > Gemeinsame Priorisierung von Handlungsfeldern
- > Anpassung der Konzepte bei technologischen Entwicklungen



© Elena Reck | Fachzentrum Nachhaltige Mobilitätsplanung Hessen



Abbildung 6: Phase 3 - Maßnahmenplanung (Quelle: Eigene Darstellung)

## Phase 3: Gemeinsame Maßnahmenplanung

Im Dialog können dann konkrete Maßnahmen für die priorisierten Handlungsfelder geplant werden. Gemeinsam mit den Wirtschaftsakteuren werden spezifische Problemlagen, Hotspots und potenzielle Standorte für logistische Infrastrukturen identifiziert.

Im Folgenden werden mögliche Maßnahmen der Wirtschaftsverkehrsplanung vorgestellt, die im Rahmen interaktiver Bodenmoderationen während der Projektworkshops mit allen Akteuren erarbeitet wurden. Konsens war, dass die Maßnahmen darauf abzielen, Verkehrsbehinderungen zu vermeiden und die Durchlaufzeiten für die Wirtschaftsakteure zu verbessern.

### Schritt 10: Optimierung der Anlieferung zur Entlastung des Verkehrs

Häufige Stopps für Lieferungen und Zustellungen führen zu Staus, Lärm und einer erhöhten Umweltbelastung.

Durch gezielte Maßnahmen wie die Einrichtung von Liefer- und Ladezonen, Handwerkparkausweise, Lieferfenster oder LKW-Leitsysteme kann der Verkehrsfluss im Stadtgebiet deutlich verbessert werden.

### Liefer- und Ladezonen nach Bedarf ausweisen

Liefer- und Ladezonen sind ein geeignetes Instrument, um den Parksuchverkehr von Lieferanten und Lieferungen aus der zweiten Reihe heraus zu reduzieren. Durch die Minimierung der damit verbundenen Verkehrsstörungen werden der gesamte Straßenverkehr entlastet, der Verkehrsfluss verbessert und sowohl Treibhausgas- als auch Feinstaubemissionen reduziert. Zudem führt dies zu einem Rückgang von Unfällen.

Liefer- und Ladezonen sind daher insbesondere für verdichtete Innenstadtquartiere empfehlenswert. Für eine bedarfsoorientierte Ausweisung sollte der Bedarf der Wirtschaft für neue Liefer- und Ladezonen erhoben werden: Beispielsweise mittels analoger oder digitaler Straßenkarten. Entweder in Vor-Ort-Workshops oder auf einer digitalen Plattform sollen die Wirtschaftsakteure Standortvorschläge einbringen können.

Die Umsetzbarkeit der Vorschläge sollte dann im Nachgang von der Stadtverwaltung geprüft und den Akteuren transparent kommuniziert werden. Dabei sind auch weitere Mobilitätsbedürfnisse zu berücksichtigen: Während eine reibungslose Abwicklung des Lieferverkehrs und der Kundenbelieferung zentral für den Einzelhandel sind, kommen die Erwartungen der Kunden an die Erreichbarkeit der Geschäfte, wie beispielsweise eine gute Anbindung an den ÖPNV sowie einer guten Fahrradinfrastruktur, Parkplätze oder Lademöglichkeiten für Elektroautos hinzu. Um die Standortvoraussetzungen des Einzelhandels zu sichern oder zu verbessern, müssen diese mit beachtet werden. So können Lieferzonen beispielsweise auch für gewerbliche Lastenräder sinnvoll sein. Auch die Auswirkungen auf die Anwohnerinnen und Anwohner müssen bei der Ausweisung von Liefer- und Ladezonen selbstverständlich berücksichtigt werden.

Um die Nutzung durch die Wirtschaftsakteure zu optimieren, sollten die Liefer- und Ladezonen in der Kommune wirksam kommuniziert werden. Eine entsprechende Beschilderung und

Kennzeichnung im Straßenraum sowie eine Online-Veröffentlichung in Form eines Lieferzonenkatasters werden empfohlen.

## Ausweisung von Liefer- und Ladezonen in der Landeshauptstadt Wiesbaden

In Wiesbaden wurde im März 2021 das Stufenkonzept für nachhaltige Stadtlogistik von der Stadtverordnetenversammlung beschlossen. Ein zentrales Instrument ist die Einrichtung von Liefer- und Ladezonen: Bis 2030 sieht das Konzept insgesamt 100 Stück für die Landeshauptstadt vor. Die Stadt verfügt bereits über 60 Liefer- und Ladezonen und ist damit auf einem guten Weg, ihr Ziel zu erreichen. Das Lieferzonenkataster auf dem Geoportal der Stadt Wiesbaden steht den Wirtschaftsakteuren und allen Interessierten frei zur Verfügung.

Für die Akzeptanz in den Quartieren hat sich bei der Ausweisung neuer Liefer- und Ladezonen die Einholung von Ortsbeiratsbeschlüssen bewährt. Das Team Stadtlogistik des Tiefbau- und Vermessungsamtes nimmt Standortvorschläge aus der Wirtschaft entgegen.

Über die Beschilderung hinaus werden die Liefer- und Ladezonen in Wiesbaden mit einem türkisblauen Breitstrich und einem Piktogramm markiert, sodass diese sich optisch von regulären Parkmarkierungen unterscheiden – dies reduziert Fehlbelegungen.

Lieferzonenkataster auf dem Geoportal der Landeshauptstadt Wiesbaden:

<https://geoportal.wiesbaden.de/kartenwerk/application/Lieferzonen>

Stufenkonzept Nachhaltige Stadtlogistik Wiesbaden:

<https://www.wiesbaden.de/leben-in-wiesbaden/mobilitaet/verkehrsentwicklung/stadtlogistik>

Die Berliner Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt hat den Leitfaden „Lieferflächen für Berlin“ veröffentlicht. Er dient als praxisorientierte Unterstützung für die Planung und Umsetzung von Liefer- und Ladezonen im öffentlichen Straßenraum. Ziel ist es, den Wirtschaftsverkehr effizienter zu gestalten, Nutzungskonflikte zu minimieren und die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Der Leitfaden richtet sich insbesondere an Verwaltungen und Planungsstellen und kann auch für andere Kommunen als Orientierungshilfe bei der Einrichtung entsprechender Infrastruktur dienen.

Leitfaden „Lieferflächen für Berlin“:

<https://www.berlin.de/sen/uvk/mobilitaet-und-verkehr/verkehrsplanung/vorgaben-zur-planung/#vorgaben>

## Parkausweise für Handwerk und weiterer Vor-Ort-Dienstleistungen

Lange An- und Abfahrtszeiten sind für Handwerksbetriebe eine zentrale Herausforderung. In vielen Kommunen müssen Unternehmen Staus und Verkehrsstörungen einkalkulieren, was dazu führt, dass weniger Kunden pro Tag bedient, werden können. Insbesondere in dicht besiedelten Gebieten sind die Parkmöglichkeiten für Handwerker oft begrenzt, was zusätzliche Zeit und Ressourcen bindet. Um das Handwerk sowie Pflegedienste zu unterstützen, können Kommunen die Parkplatzsuche durch z. B. KFZ-gebundene Ausnahmegenehmigungen oder Parkausweise vereinfachen und so die Anfahrtszeiten der Betriebe deutlich verkürzen.

In der Region Frankfurt RheinMain haben sich Städte und Gemeinden zum Beispiel auf einheitliche Regelungen zur Erteilung und gegenseitigen Anerkennung von Parkausweisen für Handwerksbetriebe verständigt. Diese Regelungen ermöglichen es den Handwerksbetrieben, in bewirtschafteten Parkzonen oder Zonen mit eingeschränkter Haltedauer zu parken, ohne dabei in Konflikt mit den örtlichen Vorschriften zu geraten. Dadurch wird die Effizienz der Betriebe

gesteigert, da sie ihre Baustellen schneller erreichen und wertvolle Arbeitszeit einsparen können.

Handwerksbetriebe und Pflegedienste haben oft nur begrenzte Ressourcen, um an Präsenzworkshops oder Dialogformaten teilzunehmen. Digitale Dialogkarten ermöglichen es Kommunen, den Unternehmen dennoch die Möglichkeit zu geben, ihre Anliegen und Bedürfnisse einzubringen. Mit digitalen Dialogkarten sind Online-Plattformen gemeint, auf denen Wirtschaftsakteure ortsbezogene Hinweise anpinnen können – z. B. Problemlagen, besondere Bedarfe für Ladezonen oder ähnliche Themen. Solche Karten werden heutzutage von vielen digitalen Beteiligungsplattformen angeboten und bieten eine niederschwellige Möglichkeit zur Beteiligung. Ansonsten sind z. B. lokale Handwerkskammern gute Anlaufstellen für die Bedürfnisse von Handwerksbetrieben.

## Effiziente Steuerung von Wirtschaftsverkehren zur Entlastung der Kommunen

Weitere diskutierte Maßnahmen zur Optimierung der Wirtschaftsverkehre sind zum einen die Einführung von Lieferfenstern, welche klare

## Regionaler Handwerkerparkausweis FrankfurtRheinMain

Seit 2006 ist der Regionale Handwerkerparkausweis fester Bestandteil des Parkraummangements in der Region FrankfurtRheinMain.

Die Handwerksbetriebe beantragen bei der Straßenverkehrsbehörde an ihrem Firmensitz eine einjährige Ausnahmegenehmigung zum Parken, den Regionalen Handwerkerparkausweis FrankfurtRheinMain. Dieser wird in der Überwachungspraxis vor Ort in allen teilnehmenden Städten und Gemeinden in der Region FrankfurtRheinMain anerkannt.

Damit wird den Betrieben der zeitliche sowie finanzielle Aufwand erspart, individuelle Ausnahmegenehmigung jeweils einzeln bei den örtlich zuständigen kommunalen Straßenverkehrsbehörde zu beantragen.

**Regionaler Handwerkerparkausweis  
FrankfurtRheinMain:**

[https://ivm-rheinmain.de/  
handwerkerparkausweis/](https://ivm-rheinmain.de/handwerkerparkausweis/)

Zeiträume für Lieferungen von Gütern und Waren festlegen. Dadurch lassen sich Stoßzeiten entfernen und die Verkehrsbelastung spürbar reduzieren. Weitergehend kann ein LKW-Leitsystem für eine intelligente Verkehrssteuerung sorgen, indem es Lastwagen gezielt zu optimalen Routen und geeigneten Ladezonen leitet. So werden Staus vermieden und unnötige Fahrten minimiert. Zudem kann die Anpassung der Straßenführung den Verkehrsfluss in stark frequentierten Bereichen verbessern und die Effizienz von Lieferprozessen steigern.

Damit diese Maßnahmen ihre volle Wirkung entfalten, ist es entscheidend, sie in enger Abstimmung mit den Wirtschaftsakteuren zu entwickeln. Nur wenn sie mit den betrieblichen Abläufen der Unternehmen kompatibel sind, lassen sich reibungslose Lieferprozesse gewährleisten und gleichzeitig die Verkehrssituation in der Stadt verbessern. Ein frühzeitiger Dialog mit Unternehmen und Logistikdienstleistern trägt dazu bei, praxisnahe Lösungen zu finden, die sowohl wirtschaftlich als auch verkehrsplanerisch sinnvoll sind.

## Schritt 11: Effiziente Gestaltung der letzten Meile in der Kommune

Die letzte Meile spielt eine entscheidende Rolle in der effizienten Gestaltung des Wirtschaftsverkehrs, da sie den Abschluss der Lieferkette im kommunalen Umfeld darstellt. Hier entstehen häufig Engpässe, die zu Verzögerungen, erhöhtem Verkehr und zusätzlichen Emissionen führen. Lösungen wie Mikro-Depots, Lastenräder oder Pick-up Points können helfen, Verkehr und Emissionen zu reduzieren. Aber auch andere Wirtschaftszweige können von diesen Lösungen profitieren. Es ist daher wichtig, Lösungen beispielsweise auch für das Handwerk mitzudenken und gegebenenfalls anzupassen.

Um die Abwicklung der Wirtschaftsverkehre auf der letzten Meile möglichst leise und schadstoffarm gestalten zu können, sollten die Kommunen die Unternehmen durch Förderungen, Flächenbereitstellung, Parkraumbewirtschaftung oder

aber auch durch regulatorische Maßnahmen (z. B. Einfahrtsregulierungen) dabei unterstützen auf alternative Verkehrsmittel wie Elektrofahrzeuge oder Lastenräder umzusteigen.

## Voraussetzungen für Mikro-Depots prüfen und schaffen

Für eine erfolgreiche Verlagerung auf kleinere, umweltfreundliche Transportmittel spielen Mikro-Depots eine entscheidende Rolle. Sie ermöglichen den Umschlag von Waren aus größeren Fahrzeugen auf Lastenräder oder Elektrotransporter und sind damit notwendig für eine effiziente und emissionsarme Logistik.

Mikro-Depots können dabei beispielsweise mit Container-Lösungen oder „Rendez-Vous-Punkten“ betrieben werden. Rendez-Vous-Punkte stellen Mikro-Depots ohne feste Infrastruktur dar – d.h., Lastenräder werden direkt von einem Fahrzeug beladen.

In Pilotprojekten wurden sowohl unternehmensinterne als auch anbieterübergreifende Modelle getestet, bei denen ein Drittanbieter die Infrastruktur bereitstellt. Alternativ zu den Containern bietet sich die Nutzung von leerstehenden Immobilien an, was eine Reihe von Vorteilen und Möglichkeiten mit sich bringt. Die Flächen können als Mikrodepots ausgebaut und genutzt werden sowie Lagerräume für weitere Wirtschaftsakteure (z. B. Handwerksbetriebe) können integriert werden, wobei die für den Arbeitsalltag wichtigen Sozialräume bereits vorhanden sind. Mögliche Voraussetzungen sind mit der Wirtschaft zu erörtern.

Entscheidend für den Erfolg ist die Kooperation mit Akteuren, die bereit sind, ihre Lieferungen von diesen Depots aus zu organisieren. Kommunen können die Nutzung aktiv fördern, indem sie geeignete Flächen bereitstellen. Dabei ist es wichtig, Standorte nach den Anforderungen der Logistikunternehmen auszuwählen – insbesondere im Hinblick auf Sendungsdichte und Infrastruktur. Idealerweise können klare Arbeitsschritte und Zuständigkeiten vereinbart werden.

## Anforderungen an Mikro-Depots aus Sicht der Praxis eines Liefertdienstes

Für KEP-Dienstleister erweist sich ein einzelner Container in den meisten Fällen als unzureichend, um als Mikro-Depot zu dienen. Die Anforderungen, die Unternehmen an solche Depots stellen, gehen weit über die Kapazitäten eines herkömmlichen Containers hinaus. Zusammenfassen lassen sich diese Anforderungen in mehreren beispielhaften Punkten:

- Abladefläche für einen 3,5- oder 7,5-Tonner – ohne Einfahrtseinschränkungen
- Wettergeschützte Sortierungsfläche von mindestens 10m<sup>2</sup>
- Ein ebenerdiger Zugang zur Sortierungsfläche für die Lastenräder
- Zusätzliche beleuchtete Ladefläche von mindestens 10m<sup>2</sup>
- Sichere (ggf. eingezäunte) Parkfläche von mindestens 40m<sup>2</sup> für die Lastenräder, mit mehreren 230V-Stromanschlüssen zum Aufladen
- Zusätzliche Fläche für die Wartung der Lastenräder
- Beheizbare Sozialräume für die Fahrerinnen und Fahrer: Pausenraum mit Küchenecke und Schließfächer, Toiletten und Waschmöglichkeiten
- Internet-Zugang

Dabei können Mikro-Depots beispielsweise in (öffentlichen oder privaten) Parkhäusern, auf Parkflächen, Einzelhandelsflächen oder in größeren Gewerbeeinheiten (z. B. Kaufhäusern oder Einkaufszentren) integriert werden. Neben der Bereitstellung einer sicheren Fläche sind weitere Dienstleistungen (z. B. Reinigung, Überwachung) auf der Fläche bzw. im Gebäude zu definieren.

Mögliche Betreiber, die den Service ggf. aus einem bestehenden Mitarbeiterpool leisten könnten, umfassen z. B. die Betreiber von Busbahnhöfen, Parkhäusern, Gewerbeparks, Großmärkten, Tankstellen, Werkstätten oder Logistikhubs.

Während potenzielle Standorte anhand des Kriterienkatalogs von der Stadtverwaltung geprüft werden können, sind ihre Eignung parallel von den KEP-Dienstleistern mit Blick auf die Sendungsdichte und -Struktur zu prüfen. Nach den ersten Standortprüfungen haben sich gemeinsame Begehungen zur Erfassung der Gegebenheiten vor Ort bewährt. Zuletzt sind bei der Standortprüfung auch weitere interne (z. B. Stadtplanungsamt) und externe Stakeholder einzubeziehen.

**Wichtig:** Die Anforderungen können von Unternehmen zu Unternehmen unterschiedlich sein. Aus diesem Grund ist es wichtig, eng mit den Unternehmen zusammenzuarbeiten.

## Weitere Anreize für den Einsatz elektrischer Lieferfahrzeuge und Lastenräder schaffen

Neben der Einrichtung von Umschlagsplätzen wie Mikro-Depots, können Kommunen weitere Anreize setzen, um den Einsatz von elektrischen Lieferfahrzeugen und Lastenrädern zu fördern.

Ein zentraler Hebel ist der Ausbau der Ladeinfrastruktur im öffentlichen und halböffentlichen Raum. Da viele Unternehmen aufgrund regulatorischer Vorgaben zunehmend auf Elektrofahrzeuge umsteigen müssen, ist eine flächendeckende und gut zugängliche Ladeinfrastruktur essenziell, um diesen Wandel zu unterstützen.

Auch die Radlogistik kann gezielt gestärkt werden, indem das bestehende Radwegenetz gemeinsam mit Wirtschaftsakteuren überprüft und optimiert wird. Dabei sollten sowohl neue Möglichkeiten für gewerbliche Lastenradlieferungen als auch Hindernisse im Verkehrsraum identifiziert werden – etwa Lücken im Netz, unzureichende Radwegbreiten, ungünstige Kurvenradien oder Barrieren wie Poller.

Ein zusätzlicher Anreiz für nachhaltige Lieferlösungen kann durch Einfahrtsbeschränkungen für emissionsintensive Fahrzeuge in Innenstädten

geschaffen werden. Durch die gezielte Regulierung der Zufahrt könnten elektrische Lieferfahrzeuge und Lastenräder bevorzugt behandelt und so ihre Nutzung attraktiver gemacht werden.

Zusätzlich können Kommunen die Infrastruktur für Lastenradlogistik verbessern, indem sie Abstellanlagen, Lademöglichkeiten und Sozialräume für Fahrradkuriere in enger Abstimmung mit den Unternehmen bedarfsgerecht planen.

## Atlas der Radlogistik

Die Radlogistik ist bereits ein wichtiger Bestandteil des Wirtschaftsverkehrs in den Kommunen. Auf Lastenrädern können Letzte-Meile-Belieferungen schnell, stadt-, klima- und umweltfreundlich abgewickelt werden. Im Rahmen des BMDV-geförderten Projektes #iKnowRadlogistik haben der Radlogistikverband Deutschland e. V., die House of Logistics and Mobility (HOLM) GmbH und die Agentur cargobike.jetzt den Atlas der Radlogistik veröffentlicht. Der Online-Atlas bietet Kommunen und weiteren Interessierten:

- Grundlegende Informationen über Radlogistik und ihr Ökosystem,
- Informationen zu nationalen Radlogistik-Aktivitäten auf einer Karte,
- Beispiele erfolgreicher Umsetzungen sowie
- Tipps und weiterführendes Wissen zur Planung und Umsetzung von Radlogistik.

**Atlas der Radlogistik:**

<https://www.radlogistikatlas.de>

## Möglichkeiten für Pick-Up-Points in den Quartieren prüfen

Zentrale Zustellungsinfrastrukturen – so genannte Pick-Up-Points – sind ein Instrument, um einzelne Fahrten und Lieferverkehre in den Stadtteilen zu reduzieren. Während die großen KEP-Dienstleister bereits Packstationen und Abholmöglichkeiten in Paketshops anbieten, können durch Bündelungseffekte weitere Potenziale erzielt werden.

Besonders erfolgreich können anbieterübergreifende Pick-Up-Points an Orten sein, die ohnehin von den Bürgerinnen und Bürgern besucht werden: An großen Wohngebäuden, Bahnhöfen oder weiteren ÖPNV-Knotenpunkten,

Einkaufszentren, Tankstellen, bei großen Arbeitgebern, Bürokomplexen oder Schulzentren. Auch aus Sicht der Stadtgestaltung können anbieterübergreifende Lösungen attraktiver sein als mehrere Packstationen in unterschiedlichen Formen und Farben der Anbieter.

Mehrere Unternehmen, darunter etablierte KEP-Dienstleister und Start-Ups, bieten heute offene Locker-Lösungen an, die nicht nur von den KEP-Dienstleistern, sondern auch vom lokalen Einzelhandel genutzt werden können. Kommunen können die Ansiedlung fördern, indem sie geeignete Flächen zur Verfügung stellen: In Frage kommen sowohl Leerstände als auch Flächen im Straßenraum oder bei kommunalen Wohnbaugesell-

schaften. Ein flächendeckender Aufbau wäre ggf. über eine Konzessionsausschreibung möglich.

Auch beim Aufbau von Pick-Up-Points bleibt die Kooperationsbereitschaft der Unternehmen die Schlüsselfrage: Für eine sinnvolle kommunale Lösung müssen genügend Unternehmen mit ausreichenden Sendungsvolumen bereit sein, in ein offenes Netzwerk einzuliefern. Neben den Sendungsstrukturen können hier beispielsweise Fragen der Datenschnittstellen und der Haftung ausschlaggebend sein. Zudem können auch Pick-Up-Points eine Abstimmung mit der Stadtplanung erfordern, selbst wenn diese auf privaten Flächen eingerichtet werden. Die Möglichkeiten für den Aufbau der Pick-Up-Points und potenzielle Lösungen sollten daher im Dialog mit den Unternehmen und den weiteren Stakeholdern der Stadtgesellschaft geprüft werden.

#### Für die Umsetzungsphase können folgende Empfehlungen zusammengefasst werden:

- > Maßnahmen schneller auf die Straße bringen und erste Erfolge erzielen
- > Liefer- und Ladezonen nach Bedarf der Wirtschaftsakteure ausweisen
- > Möglichkeiten für Mikro-Depots und Pick-Up-Points zusammen mit Stakeholdern prüfen
- > Verkehrsfluss auch für das Handwerk und Vor-Ort-Dienstleistungen verbessern
- > Mit breiter Methodenpalette arbeiten: Präsenzworkshops, Vor-Ort-Begehungen oder digitale Dialogkarten je nach Thema und Akteursgruppe nutzen
- > Methoden flexibel planen und bei Bedarf an andere Wirtschaftszweige anpassen

**Hinweis:** Aus der Praxis wird angemerkt, dass die Umsetzung von strategischen Konzepten in den Kommunen generell schneller erfolgen sollte. Maßnahmen sollten schneller auf die Straße gebracht werden, um ihre Wirksamkeit in den Kommunen zu überprüfen und Erfolgsmodelle zu skalieren.

Die Maßnahmen für nachhaltige kommunale Wirtschaftsverkehrskonzepte lassen sich in fünf zentrale Kategorien einteilen:

1. Weniger transportieren (**Suffizienzprinzip**): Das Suffizienzprinzip strebt die Reduzierung des Verkehrs auf das Minimum an. Gelingen kann dies beispielsweise, wenn der stationäre Einzelhandel gestärkt, lokale Vertriebswege etabliert und damit Umsätze aus dem Onlinehandel verlagert werden.
2. Minimalinvasiv transportieren (**Konsistenzprinzip**): Ressourcen werden so sparsam wie möglich eingesetzt und der menschliche Eingriff in die natürliche Umwelt so gering wie möglich gehalten. Ein solcher minimalinvasiver Transport – z. B. durch Lastenräder oder zu Fuß – nimmt weniger Verkehrsfläche in Anspruch, ist emissionsarm und verbraucht nur wenig Energie.
3. Kooperativ transportieren (**Vorsorgeprinzip**): Nach dem Vorsorgeprinzip können kompatiblen und passenden Sendungsarten und Transportprozesse branchenübergreifend durch neutrale Dienstleistende gebündelt werden. Kommunen können hierfür Infrastruktur, Flächen und Räumlichkeiten für gemeinsame Nutzung durch Logistikunternehmen zur Verfügung stellen.
4. Emissionsfrei transportieren (**Substitutionsprinzip**): Der Einsatz von elektrischen oder alternativen Antriebslösungen reduziert Emissionen. Zu beachten sind jedoch weitere Faktoren wie Energiequellen, Verkehrssicherheit, höhere Anschaffungskosten oder Investitionskosten für die Ladeinfrastruktur.
5. Günstiger transportieren (**Effizienzprinzip**): Ein minimierter Einsatz von Lieferfahrzeugen soll zur maximalen Logistikleistung führen: Dazu gehören eine intelligente Tourenplanung, eine möglichst hohe Auslastung der eingesetzten Fahrzeuge durch Bündelungen und das Vermeiden von Leerfahrten.



© Elena Reck | Fachzentrum Nachhaltige Mobilitätsplanung Hessen

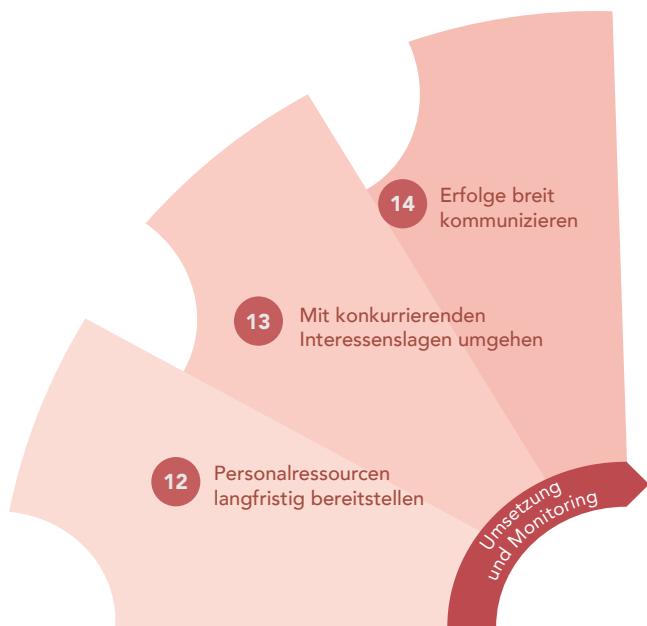


Abbildung 7: Phase 4 - Umsetzung und Monitoring  
(Quelle: Eigene Darstellung)

## Phase 4: Umsetzung und Monitoring

Wie zuvor erläutert, braucht die Steuerung des Wirtschaftsverkehrs einen langen Atem: Während erste Maßnahmen schnell umgesetzt werden können, setzen der Ausbau von stadtweiten Lieferzonen-, Mikro-Depot- oder Pick-up-Point-Strukturen langfristigere Planungs- und Abstimmungsprozesse voraus.

### Schritt 12: Personalressourcen langfristig bereitstellen

Die kommunalen Teilnehmenden des Dialogprozesses beschreiben die kontinuierliche Unterstützung der Amts- und Dezernatsleitung als Schlüsselfaktor für den Erfolg.

Für die Koordination der Wirtschaftsverkehrsplanung und des Dialogs mit den Stakeholdern müssen dauerhaft Personalressourcen bereitgestellt werden. Statt befristeter Stellen ist ein langfristiger Aufbau von inhaltlicher Expertise und Akteursnetzwerken notwendig. Wechselnde politische Mehrheiten und Prioritäten, so dass Erfolge im Extremfall im Rahmen einer Amtsperiode erzielt werden müssten, stellen dagegen ein Risiko für den gesamten Prozess dar.

## Schritt 13: Mit konkurrierenden Interessenslagen umgehen

Trotz ihrer Potenziale für die gesamte Kommune ist die Umsetzung von Maßnahmen für den Wirtschaftsverkehr nicht immer einfach: Insbesondere Vorhaben im öffentlichen Straßenraum berühren vielfältige Interessen, so dass Widerstände vor Ort in den Quartieren nicht auszuschließen sind. Aus der kommunalen Praxis wird zudem berichtet, dass auch verwaltungsinterne Nutzungskonkurrenzen, Vorgaben der Stadtgestaltung und des Denkmalschutzes sowie unterschiedliche Vorstellungen zur Nutzung städtischer Flächen für logistische Infrastrukturen die Umsetzung vieler Maßnahmen (z. B. Mikro-Depots) erschweren. Zu-

dem können sich die eigenen Liefer- und Dienstleistungskonzepte sowie die Bedarfe der Wirtschaftsakteure während des Prozesses ändern.

Daher ist auch die Umsetzung der priorisierten Maßnahmen im Dialog mit externen und internen Stakeholdern zu begleiten. Regelmäßige Runde Tische haben sich bei der Begleitung der Maßnahmen bewährt: In den Formaten können die externen und internen Stakeholder zunächst über den Fortschritt bei der Maßnahmenumsetzung regelmäßig informiert werden. Vor allem aber können gemeinsam getragene Lösungen zu den praktischen Herausforderungen gesucht werden. Während der Dialog weiterhin von der koordinierenden Stelle in der Stadtverwaltung moderiert werden soll, wird bei Umsetzungsproblemen auch der direkte Austausch zwischen den Wirtschaftsakteuren und den Fachämtern für wertvoll gehalten.

Gute Erfahrungen wurden mit einem Veranstaltungsformat gemacht, bei dem sich Vor-Ort-Veranstaltungen und digitale Veranstaltungen abwechseln: Während sich die Vor-Ort-Veranstaltungen in den Kommunen ideal für die Beteiligung von lokalen Einzelhändlern, Handwerksunternehmen sowie der Stadtgesellschaft – Vertretenden aus dem Gemeinderat, Ortsbeiräten,

## Runder Tisch Stadtlogistik Wiesbaden

In Wiesbaden wird die Umsetzung des Stufenkonzepts Nachhaltige Stadtlogistik von einem regelmäßig tagenden Runden Tisch begleitet. Das Tiefbau- und Vermessungsamt der Landeshauptstadt informiert die Stakeholder über die Umsetzung der Maßnahmen. Darauf aufbauend werden in den Sitzungen des Runden Tisches z. B. Standort-Vorschläge für Liefer- und Ladezonen aufgenommen, aktuelle Herausforderungen der Maßnahmenumsetzung wie auch neue Ansätze der Logistik-Branche diskutiert.

Durch einen wechselnden Rhythmus mit Online- und Präsenzformaten können Stakeholder

breit einbezogen werden: Branchenverbände und wissenschaftliche Akteure aus dem gesamten Bundesgebiet wie auch Vertretende anderer Städte können sich problemlos bei den digitalen Sitzungen einwählen. An den Präsenzveranstaltungen in Wiesbaden nehmen dagegen u. a. Vertretende der Stadtverordnetenversammlung und anderer Fachämter teil, welches den Informationstransfer innerhalb der Stadtverwaltung und mit der Stadtpolitik stärkt.

Vereinen und Bürgerinitiativen – eignen, können bei den digitalen Veranstaltungen Expertinnen und Experten und Branchenvertretende aus ganz Hessen oder auch bundesweit einbezogen werden. So können in den wechselnden Formaten verschiedene Handlungsfelder fokussiert und die Vor-Ort-Veranstaltungen auch durch Exkursionen begleitet werden.

In der Umsetzungsphase können auch regulatorische Hürden identifiziert werden: Als aktuelles Beispiel gilt die Reservierbarkeit von Liefer- und Ladezonen. Solche Hürden können im Dialog aufgenommen und übergeordneten Ebenen, z. B. dem Fachzentrum Nachhaltige Mobilitätsplanung Hessen und der Landespolitik, gegenüber kommuniziert werden.

## Schritt 14: Erfolge breit kommunizieren

Die Teilnehmenden der Veranstaltungsreihe betonen, dass die Umsetzung der Maßnahmen auch kommunikativ begleitet werden muss. Die Maßnahmen für einen nachhaltigen Wirtschaftsverkehr müssen auch für die Bevölkerung sichtbar gemacht werden: Neben den eigenen Projektwebseiten sollten diese in die lokale Presse platziert und über kommunale Social-Media-Kanäle allgemeinverständlich kommuniziert werden.

Im Mittelpunkt der Kommunikation sollten die gemeinsam mit den Stakeholdern erzielten Erfolge und der Mehrwert für die Bevölkerung stehen: Wenn das Thema Wirtschaftsverkehr positiv besetzt ist und nicht mehr nur durch Verkehrsstörungen und Staus definiert wird, sind auch die Voraussetzungen für weitere Vorhaben in den Kommunen geschaffen.

### Für die Umsetzung und Monitoring der Maßnahmen wird empfohlen:

- > Personalressourcen für die Koordination der Wirtschaftsverkehrsplanung und des Dialogs langfristig bereitstellen
- > Umsetzung der priorisierten Maßnahmen mit einem regelmäßigen Dialogformat begleiten
- > Veranstaltungen abwechselnd vor Ort und online durchführen
- > Regulatorische Hürden übergeordneten Ebenen kommunizieren
- > Erfolge sichtbar für die Bürgerinnen und Bürger machen

## Gute Beispiele für gelungene Kommunikation

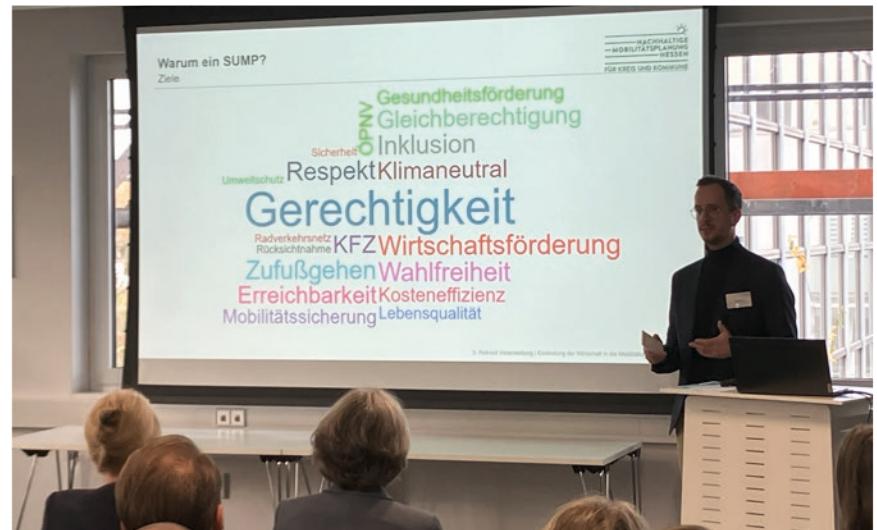
Die Plattform RBK-Mobil des Rheinisch-Bergischen Kreises sowie der Instagram-Kanal [le\\_bewegt](#) der Stadt Leinfelden-Echterdingen vermitteln erfolgreich innovative Lösungen im Bereich nachhaltige Mobilitätsplanung. Die Beispiele zeigen, wie eine verständliche und ansprechende Kommunikation, auch über Social Media und Videos, das Thema sichtbar und zugänglich für die Bevölkerung und Stakeholder macht.

### Plattform RBK-Mobil:

<https://www.rbk-mobil.de>

### Instagram-Kanal [le\\_bewegt](#):

[https://www.instagram.com/le\\_bewegt/](https://www.instagram.com/le_bewegt/)



Stimmungsbilder aus der Veranstaltungsreihe „Nachhaltige Wirtschaftsverkehrsplanung – Zusammenarbeit zwischen Kommunen und Wirtschaftsakteuren“, © DIALOG BASIS | Fachzentrum Nachhaltige Mobilitätsplanung Hessen

# Impressum

## Auftraggeber

Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie,  
Verkehr, Wohnen und ländlichen Raum  
Kaiser-Friedrich-Ring 75  
65185 Wiesbaden

[www.wirtschaft.hessen.de](http://www.wirtschaft.hessen.de)

## Herausgeberin

Hessen Trade & Invest GmbH  
Fachzentrum Nachhaltige Mobilitätsplanung Hessen  
Bessie-Coleman-Straße 7  
60549 Frankfurt am Main

[www.htai.de](http://www.htai.de)  
[www.mobilitaetsplanung-hessen.de](http://www.mobilitaetsplanung-hessen.de)

## Inhalte & Redaktion

Dr. Antje Grobe & Mikko Rissanen, DIALOG BASIS  
[www.dialogbasis.de](http://www.dialogbasis.de)

Alexandra Werner & Jan Stübner, Fachzentrum  
Nachhaltige Mobilitätsplanung Hessen

Gestaltung  
Selbach Design  
[www.selbachdesign.de](http://www.selbachdesign.de)

## Bildrechte

DIALOG BASIS | Fachzentrum Nachhaltige  
Mobilitätsplanung Hessen (2a-e, 12, 14, 21, 35a-f)

Elena Reck | Fachzentrum Nachhaltige  
Mobilitätsplanung Hessen (9, 24, 32)

Mai 2025

Diese Druckschrift wird im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit der Hessen Trade & Invest GmbH herausgegeben. Sie darf weder von Parteien noch von Wahlwerbenden oder Wahlhelfenden während eines Wahlkampfes zum Zwecke der Wahlwerbung verwendet werden. Dies gilt für Bundestags-, Landtags- und Kommunalwahlen sowie Wahlen zum Europaparlament. Missbräuchlich ist insbesondere die Verteilung auf Wahlkampfveranstaltungen, an Informationsständen der Parteien sowie das Einlegen, Aufdrucken oder Aufkleben parteipolitischer Informationen oder Werbemittel. Untersagt ist gleichfalls die Weitergabe an Dritte zum Zwecke der Wahlwerbung. Auch ohne zeitlichen Bezug zu einer bevorstehenden Wahl darf die Druckschrift nicht in einer Weise verwendet werden, die als Parteinahme der Landesregierung zugunsten einzelner politischer Gruppen verstanden werden könnte. Die genannten Beschränkungen gelten unabhängig davon, wann, auf welchem Weg und in welcher Anzahl die Druckschrift den Adressaten zugegangen ist. Den Parteien ist es jedoch gestattet, die Druckschrift zur Unterrichtung ihrer eigenen Mitglieder zu verwenden.







Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie,  
Verkehr, Wohnen und ländlichen Raum

# NACHHALTIGE WIRTSCHAFTSVERKEHRSPLANUNG – IN ZUSAMMENARBEIT MIT DER WIRTSCHAFT

Handlungsempfehlung für hessische Kreise und Kommunen