

An den Bürgermeister Horst Feddermann

Stadt Aurich

Stadt Aurich
Vorz. Bgm.

Eing.: 24. Nov. 2020

Abt.:

Antrag
20 024

Antrag: Wege zur Reduzierung des innerstädtischen Lieferverkehrs

Sehr geehrter Herr Feddermann,

sehr geehrte Ratsherrinnen und -herren im Auricher Stadtrat,

in den letzten Jahren hat auch in Aurich der innerstädtische Verkehr durch diverse Anlieferungen innerhalb der Fußgängerzone – insbesondere durch sog. KEP: Kurier-, Paket- und Expressdienste - stark zugenommen. Abgesehen von der erheblichen Beeinträchtigung der Aufenthaltsqualität wegen durchfahrender und haltender Kleintransporter / LKWs in der Fußgängerzone, ist dadurch das Mikroklima der Stadt (Abgase, Ruhestörung, etc.) stark beeinträchtigt. Zur Erhöhung des persönlichen Wohlbefindens unserer Gäste und Aurichern während deren Verweilzeit in der Innenstadt, möchte ich die Verwaltung um Klärung bitten, wie hierauf langfristig entgegengewirkt werden kann. Zur Lösung dieses Problems möchte ich auf die in der letzten Ratssitzung verteilte Publikation des Niedersächsischen Städtetages, Ausgabe 4 / 2020, S. 18 ff. verweisen! Dort wird z. B. auf eine „Bündelung der Warenverteilung“ und die „Verwendung von umweltfreundlichen Verkehrsmitteln“ hingewiesen. Dafür müsste eine Änderung der Satzung folgen.

Konkret bitte ich die Verwaltung der Stadt Aurich darum, zumindest alle der im Niedersächsischen Städtetag aufgeführten Handlungsoptionen daraufhin zu überprüfen, ob diese (III. Eine praktische Lösung für niedersächsische Städte, S. 19-21) für die Anlieferung der Geschäfte - insbesondere innerhalb der Fußgängerzone – praktisch wie theoretisch / rechtlich übernommen werden können und hierzu eine Informationsvorlage im zutreffenden Ausschuss vorzulegen.

Mit freundlichen Grüßen,

Sonja Jakob im Auricher Stadtrat

Aurich, der 19.10.2020

Anlage: Auszug aus dem Niedersächsischen Städtetag, Ausgabe 04-2020, S. 18-21



NIEDERSÄCHSISCHER
STÄDTETAG

NST-N

NACHRICHTEN

4 2020

ALLGEMEINE VERWALTUNG

**Corona in
Niedersachsen –
ein zweiter
Überblick**

Seite 5

FINANZEN UND HAUSHALT

**Die Flexibilisie-
rung von Straßen-
ausbaubeiträgen
in Niedersachsen**

Seite 9

**Grundsteuer-
reform – noch
kein Ende der
Hängepartie**

Seite 13

UMWELT

**Bewältigung
von Extrem-
wetterschäden im
Kommunalwald**

Seite 29



Stadt Schöppenstedt

Wege zur Reduzierung des innerstädtischen Lieferverkehrs – Umweltfreundliche Konzepte für die „letzte Meile“

VON JOHANNES BUTZ

I. Einführung in die Problematik und Zielsetzung

In den letzten Jahren hat der Lieferverkehr in den deutschen Innenstädten rasant zugenommen. Neben der Belieferung der ortsansässigen Geschäfte ist dies auch zu einem Großteil auf den stetig wachsenden Sektor der Kurier-, Paket- und Expressdienste (KEP) zurückzuführen. Ursache dafür ist der wachsende Online-Handel zwischen Händlern und Verbrauchern (B2C). Auch wenn der Wirtschaftsverkehr in den Städten und Gemeinden wesentlich über die KEP-Branche hinausgeht, steht diese durch das berühmte „Halten in zweiter Reihe“ im Fokus der Bemühungen, den Lieferverkehr gerade in den Innenstadtbereichen zu reduzieren. Dies würde nicht nur der Entlastung des öffentlichen Verkehrsraums (gerade auch im Hinblick auf Fußgängerzonen und verkehrsberuhigte Bereiche) und damit der Verkehrssicherheit dienen, sondern auch der Reduzierung des Schadstoffausstoßes.

Ziel ist es, umwelt- und verkehrsfreundliche Lösungen für die sogenannte „letzte Meile“, den letzten Abschnitt der Lieferkette, zu entwickeln. Die Lieferfahrzeuge der vielen unterschiedlichen Anbieter sollen nicht mehr vor jedem Haus oder Geschäft einzeln halten müssen, um Pakete und Lieferungen zuzustellen. Um das zu erreichen, sind vonseiten der Kommunen, gerade der stärker betroffenen Städte, umfassende Eingriffe in die bisher recht unregelmäßige Organisation des Lieferverkehrs nötig. Diese sind zum Beispiel durch kommunale Satzungen möglich. Im Rahmen dessen soll im folgenden Beitrag aufgezeigt werden, welche praktischen Lösungen für die „letzte Meile“ denkbar sind und wie diese in einer kommunalen Satzung geregelt werden könnten.

II. Beispiele für umwelt- und verkehrsfreundliche Lösungen für die „letzte Meile“

Im Folgenden sollen zunächst verschiedene Beispiele, auch aus dem europäischen Ausland, vorgestellt werden, auf deren Basis dann ein Konzept für eine niedersächsische, mittelgroße Beispielstadt entwickelt werden kann.

1. Einrichtung von Mikro-Depots (Micro-Hubs)

Ein Konzept, das vom Bundesverband Paket- und Expresslogistik (BIEK) vorgestellt wurde¹ und auf das auch der Deutsche Städte- und Gemeindebund (DStGB) Bezug nimmt, ist die Einrichtung von Mikro-Depots, auch Micro-Hubs genannt. Mikro-Depots sind Warenlager, die von den einzelnen Logistikunternehmen angefahren werden, damit anschließend hieraus die Pakete von einem zentralen Anbieter beispielsweise per Lastenfahrrad, per E-Scooter oder zu Fuß zu den Empfängern gebracht werden. Dieses Konzept erfordert neben der Einrichtung der Mikro-Depots, beispielsweise in Form von großen Paketstationen, und eines zentralen Verteildienstes auch die Schaffung von Ladezonen und Logistikflächen für Lastenräder oder die Scooter. Gleichzeitig muss der Zugang der einzelnen Paket- und Lieferdienste zur Innenstadt beschränkt werden. Ausnahmen für besonders eilige und wichtige Lieferungen wie Medikamente kann es hierbei durchaus geben. Dies liegt dann im Ermessen der jeweiligen Kommune.

¹ Siehe hierzu die Veröffentlichung „KURIER-, EXPRESS- UND PAKETDIENSTE IN DER STADT“ Emissionsarme und emissionsfreie Konzepte der Paketdienste – Wie Städte Mikro-Depots und Co unterstützen können“ des BIEK, abrufbar unter <https://www.biek.de/themen-und-positionen/innenstadlogistik.html>; abgerufen am 9.6.2020.



Johannes Butz, zur Zeit Rechtsreferendar beim Niedersächsischen Städtetag

2. Beispiel Cityporto Padua

Eine weitgehende praktische Anwendung eines solchen Konzepts mit einem zentralen Logistikzentrum unter dem Namen „Cityporto“ existiert in der italienischen Stadt Padua. Anstoß für die Schaffung dieses Logistiksystems war der überhandnehmende Verkehr und die Luftverschmutzung in der beengten Innenstadt Paduas. Es wurde ein zentrales Logistikzentrum am Stadtrand gebaut, das von sämtlichen Lieferdiensten, beispielsweise DHL und DB Schenker, angefahren wird. Von dort aus werden die Lieferungen von einem zentralen Anbieter, der Interporto Padova SPA, zu den einzelnen Adressaten in der Innenstadt gebracht. Der Fokus liegt hierbei jedoch nicht auf Paketen und Warensendungen, die auf direktem Wege den Verbrauchern zugestellt werden (B2C), sondern der Anbieter beliefert auch Läden und Geschäfte im Rahmen des täglichen Warenverkehrs (B2B). Im Jahr 2014 hat Cityporto, das als Public Private Partnership (PPP) organisiert ist und seit Juli 2004 operiert, fast 100 000 Lieferungen durchgeführt. Cityporto betrieb

zu diesem Zeitpunkt und zu diesem Zweck elf mit Flüssiggas betriebene Transportfahrzeuge.²

3. Beispiel Utrecht

Die holländische Stadt Utrecht bedient sich eines ähnlichen Logistikkonzepts.³ Dieses ist dabei eingebettet in ein allgemeines, umfassendes System von Zufahrtsbeschränkungen und Ausnahmegenehmigungen für das Befahren der Utrechter Innenstadt. Dies ist außerhalb von gesetzlich festgelegten Lieferzeiten, in denen das Befahren der Innenstadt erlaubt ist, grundsätzlich verboten. Es gibt jedoch Ausnahmegenehmigungen für Bewohner, für Bau-, Installations- und Reparaturverkehr, für Taxis sowie für die „Stadtdistribution“⁴. Dabei handelt es sich um verschiedene private Anbieter, die von zentralen Warenlagern aus die Lieferungen in die Innenstadt übernehmen.

Die Prüfkriterien für die Ausnahmegenehmigungen bezüglich der Stadtdistribution legen dabei unter anderem fest: „Um für eine Genehmigung bezüglich der Stadtdistribution in der Gemeinde Utrecht in Betracht zu kommen, muss der Antragsteller mindestens die Verladung, Um- und Ausladung, die Feinverteilung und Sammlung der angebotenen Güter, die für die Innenstadt von Utrecht bestimmt sind beziehungsweise aus der Innenstadt stammen, durchführen und muss im Rahmen [der Straßenverkehrsgesetze] hierzu berechtigt sein.“ Sodann folgen Regelungen über die Annahme- und Umschlagzentren und über diejenigen Waren, die zwingend über die Stadtdistribution auszuliefern sind, was sich nach der Größe der Frachtstücke richtet und ob sie auf Paletten oder Rollcon-

tainern ausgeliefert werden können. Bestimmte Waren sind von der Verteilung über die Stadtdistribution ausgeschlossen, wie frische oder gefrorene Waren oder Schüttgüter wie Sand, Kies oder Mehl.

Für die Verteilung der Güter in der Innenstadt sollen möglichst umweltfreundliche Fahrzeuge verwendet werden. Dabei dürfen von jedem der verschiedenen Umschlagzentren nur fünf Fahrzeuge gleichzeitig von der erteilten Genehmigung Gebrauch machen. Wichtig und bemerkenswert ist noch folgende Regelung: „Jedermann kann ohne vorherige Selektion und/oder Unterschied in der Behandlung zu transportierende Sendungen bei einem Anbieter der Stadtdistribution in Utrecht anliefern.“ Das heißt, dass nicht nur ausgewählte Lieferdienste die Stadtdistribution in Anspruch nehmen (müssen) – wie dies in Padua bei Cityporto der Fall ist –, sondern dass jedermann seine auszuliefernden Waren an die zentrale Warenverteilung übergeben kann. Zu guter Letzt folgen Regelungen über einen Betriebsplan, den die einzelnen Anbieter bei der Stadt Utrecht vorzulegen haben, in dem die von ihnen durchzuführen Aufgaben geregelt werden, sowie über die Gültigkeitsdauer der Betriebsgenehmigung (zwei Jahre mit automatischer Verlängerung, es sei denn, das Kollegium des Bürgermeisters und der Beigeordneten, die die Genehmigungen erteilen, beschließen schriftlich begründet, dass ein neuer Antrag vorgelegt werden muss).

III. Eine praktische Lösung für niedersächsische Städte

Die vorgenannten Beispiele zeigen, wie sich der innerstädtische Lieferverkehr effektiv eindämmen lässt. Durch die Bündelung der Warenverteilung auf einen oder mehrere Verteiler, von denen jeder nur eine bestimmte Anzahl von Fahrzeugen gleichzeitig einsetzen darf, sowie die Verwendung von umweltfreundlichen Verkehrsmitteln wird der Warenverkehr deutlich eingedämmt und zugleich schadstoffarm ausgestaltet. Die folgenden Ausführungen sollen aufzeigen, wie sich die genannten Kon-

zepte auf eine mittelgroße, niedersächsische Stadt übertragen ließe. Hierbei ließe sich insbesondere aus der Satzung der Stadt Utrecht einiges übernehmen

1. Wichtigste Voraussetzung zur Reduzierung des Lieferverkehrs ist die Errichtung eines oder mehrerer Warenverteilungszentren. Nehmen wir als Beispiel das oben angeführte Mikro-Depot. Dieses sollte am Rande der Innenstadt errichtet werden, idealerweise an einem größeren Knotenpunkt, damit es möglichst schnell und unkompliziert erreicht werden kann. Dann muss darüber nachgedacht werden, ob dieses Mikro-Depot schwerpunktmäßig auf dem allgemeinen täglichen Warenverkehr der Geschäfte in der Innenstadt liegen soll (B2B) oder auf dem KEP-Sektor (B2C), um im letzteren Falle insbesondere die zahlreichen Fahrzeuge der Paketdienste (DHL, DPD, UPS, GLS etc.) aus der Innenstadt verbannen zu können. Davon hängt die Größe des zu errichtenden Mikro-Depots und des Projekts insgesamt ab. Die Satzung der Stadt Utrecht beispielsweise scheint den Schwerpunkt auf den Warenverkehr zu legen, obwohl auch „jedermann“ berechtigt ist, den Lieferdienst in Anspruch zu nehmen. Der Schwerpunkt auf dem Warenverkehr erfordert eine größere Dimension des Konzepts, da zahlreiche Geschäfte in der Innenstadt zu beliefert sind.

In der Utrechter Satzung sind bestimmte Güter festgelegt, die zwingend durch den zentralen Lieferdienst zu verteilen sind, und bestimmte Güter, die davon ausgenommen sind. In der zu erstellenden Satzung unserer Beispielstadt hätte diese die Freiheiten, festzulegen, welche Güter zu transportieren sind, und damit Einfluss auf die Größe des zu verwirklichenden Konzepts. Möglich wäre, nach Einführung des Systems nur eine geringe Anzahl an Gütern für die Verteilung durch den zentralen Lieferdienst zu bestimmen und diese dann nach und nach zu erweitern, wenn feststeht, dass das Konzept funktioniert.

Gerade wenn der Schwerpunkt des Lieferdienstes auf dem Warenverkehr

² Für weitere Informationen siehe http://www.interportopd.it/files/Cityporto_eng.pdf, abgerufen am 9.6.2020, sowie http://www.bestfact.net/wp-content/uploads/2016/01/CL1_014_QuickInfo_Cityporto-16Dec2015.pdf, abgerufen am 10.6.2020.

³ Siehe dazu die Satzung über die Regelung der (Zufahrts-)Genehmigung für die Utrechter Innenstadt aus dem Jahr 1993.

⁴ Die vorliegende Satzung wurde aus von der Stadt Utrecht zur Verfügung gestellten Dokumenten aus der Niederländischen Sprache ins Deutsche übersetzt. Distribution meint hier im Sinne der Absatzlogistik die Zustellung von Waren an ihre Empfänger.

der ansässigen Geschäfte liegt, ist in praktischer Hinsicht eine frühzeitige Beteiligung und Kommunikation der Stadt mit den Betroffenen nötig. So können zum Beispiel Bedenken im Hinblick auf eine mögliche wirtschaftliche Beeinträchtigung der Geschäfte zerstreut werden, die insbesondere in Bezug auf die Leistungsfähigkeit und die Flexibilität des Lieferdienstes bestehen könnten, wenn es um sehr kurzfristige Warenlieferungen geht. Es ist wichtig, die betroffenen Geschäfte und Läden frühzeitig bei dem Projekt „mitzunehmen“. In Bezug auf Privatpersonen dürften diese Bedenken eher weniger bestehen, da diese nicht – so wie die Geschäfte – darauf angewiesen sind, mit den Warenlieferungen Geld zu verdienen und der Umfang der Lieferungen im Durchschnitt wesentlich kleiner ist.

2 Eine weitere Frage ist, ob unsere Beispielstadt beim Betrieb des Mikro-Depots und der Verteilung der Waren in der Innenstadt in Eigenregie in Form eines dann zu gründenden kommunalen Unternehmens tätig werden möchte oder ob sie den Lieferservice auf einen oder mehrere private Anbieter überträgt.

Dabei stellt sich die rechtlich relevante Frage, ob das geplante Mikro-Depot überhaupt als kommunales Unternehmen gemäß § 136 Abs. 1 NKomVG betrieben werden könnte.⁵ Da das Mikro-Depot lediglich dem innerstädtischen Warenverkehr dient, würde die Stadt innerhalb ihres eigenen Hoheitsbereiches tätig werden. Nach § 136 Abs. 1 S. 2 Nr. 1 NKomVG müssten das Mikro-Depot und die Warenverteilung einem öffentlichen Zweck dienen. Dabei darf nicht die Gewinnerzielung im Vordergrund stehen. Hier kann man argumentieren, dass die geplanten Maßnahmen der Entlastung des innerstädtischen Verkehrsraumes dienen, und zwar sowohl vom Verkehr als auch vom

Schadstoffausstoß. Damit dürfte ein öffentlicher Zweck gegeben sein. Dass der Betrieb des Mikro-Depots und des Verteildienstes unsere Stadt finanziell überfordert, dürfte abwegig sein, sodass auch ein angemessenes Verhältnis zur Leistungsfähigkeit der Gemeinde besteht.

Fraglich ist schließlich, ob der öffentliche Zweck nicht besser und wirtschaftlicher durch einen privaten Dritten erfüllt werden kann (Subsidiaritätsklausel, § 136 Abs. 1 S. 2 Nr. 3 NKomVG). Hier lässt sich zum momentanen Zeitpunkt kein eindeutiges Ergebnis finden, da es zu

der Frage immer der Erkundung des bereits vorhandenen Marktes bedarf, der in dieser Form jedoch noch nicht besteht. Es ist somit eine Prognose zu stellen. Der Aufwand, der von der Stadt für die Einrichtung eines Mikro-Depots und eines Verteildienstes zu betreiben ist, müsste von einem privaten Dritten ebenso bewältigt werden, da bisher nichts Vergleichbares vorhanden ist, sodass nicht per se von einem wirtschaftlicheren Betrieb durch einen privaten Dritten auszugehen ist. Bei „Gleichstand“, also wenn die Kommune in der Lage ist, mindestens ebenso effektiv wie



Schrifttum

Das neue Fachkräfte-einwanderungsrecht

Klaus, Mävers, Offer

C.H. Beck, 2020

XXI, 297 Seiten, Softcover, 69 Euro
ISBN 978-3-406-74044-2

Bereits der Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD erwähnt ein „Fachkräfteeinwanderungsgesetz, das den steigenden Bedarf an Fachkräften durch Erwerbsmigration neu und transparent“ regeln soll, als ein wesentliches Projekt dieser Legislaturperiode. Dieses lange diskutierte Fachkräfteeinwanderungsgesetz wurde im August 2019 nunmehr verkündet. Zahlreiche Änderungen u.a. in Aufenthaltsgesetz und Beschäftigungsverordnung, welche im Wesentlichen am 1. März 2020 in Kraft treten, regeln nun die Materie rund um die Fachkräftezuzwanderung neu. Der Praxisleitfaden bietet eine kompakte, praxisorientierte Aufbereitung der aktuellen Rechtslage und schafft einen Überblick über die einhergehenden Änderungen im Migrationsrecht (AufenthG sowie BeschV). Neben einführenden Erläuterungen zur Historie der Fachkräftezuzwanderung und zum Gesetzgebungsverfahren wird umfassend auf das Verfahren im Arbeitsmigrationsrecht und dessen Änderungen (u.a. zum beschleunigten Fachkräfteverfahren, zu Mitteilungs- und Dokumentationspflichten, Entsendung, Sanktionen) eingegangen. Die materiellen Regelungen werden eingehend beleuchtet. Insbesondere die Änderungen im Aufenthaltsgesetz

(u.a. zu den Grundsätzen, zu Aufenthaltstitel, Erteilung, zur Einwanderung zur Ausbildung (§§ 16 ff. AufenthG), Arbeitsaufnahme (§§ 18 ff. AufenthG) und zur Studien-, Ausbildungs- und Arbeitsplatzsuche, zu Ablehnungs- und Versagungsgründen) sowie auch in der Beschäftigungsverordnung (u.a. zu: Leitende Angestellte, Führungskräfte, Spezialisten, Werklieferungsverträge und Besondere Berufsgruppen). Abgerundet werden die stets an den Bedürfnissen der Praxis ausgerichteten Ausführungen durch einen Exkurs zum Familiennachzug zu Ausbildungs- und Arbeitsmigranten.

Vorteile auf einen Blick:

- umfassender Einstieg in die aktuelle Rechtslage
- hoher Praxisbezug. Fallbeispiele mit Lösungen, Praxistipps, Checklisten, Übersichten, Synopseanschauliche, kompakte Erläuterung des Einwanderungsverfahrens

Die Autoren befassen sich im Rahmen ihrer Anwaltstätigkeit, in Vorträgen und in wissenschaftlichen Publikationen mit Fragen des Migrationsrechts: Dr. Sebastian Klaus, Rechtsanwalt, Dr. Günther Mävers, Rechtsanwältin, Maître en Droit (Aix-en-Provence), Fachanwältin für Arbeitsrecht, und Bettina Offer, Rechtsanwältin.

Das Werk wendet sich an Rechtsanwälte, Richter, Behördenreferenten und alle mit dem Einwanderungsrecht befassten Berufsgruppen und daran Interessierten.

⁵ Zu den einzelnen Voraussetzungen des § 136 Abs. 1 NKomVG, insbesondere zur sog. Schrankentras, siehe Kloß/Dingeldey, in: Beck-Onlinekommentar Kommunalrecht, Rn. 28 ff.

ein privater Dritter ihre Leistung zu erbringen, so ist ihr dies gestattet. Entscheidend dürfte sein, dass, wenn die Stadt einen Bedarf an der Einrichtung eines innerstädtischen Transportsystems sieht, der bislang nicht gedeckt ist, und ihr nicht bekannt ist, dass private Angebote in genau dieser Form beabsichtigt sind, ihr auch gestattet sein muss, tätig zu werden. Somit ließe sich festhalten, dass die Errichtung des Mikro-Depots und des Verteildienstes auch als kommunales Unternehmen möglich ist.

Die Stadt Utrecht betreibt für die Warenverteilung in der Innenstadt kein eigenes Unternehmen, sondern vergibt Genehmigungen an private Anbieter, die die Lieferungen übernehmen. Diese Anbieter sind dann verpflichtet, mindestens die Verladung, Um- und Ausladung, die Feinverteilung und Sammlung der angebotenen Güter, die für die Innenstadt von Utrecht bestimmt sind, beziehungsweise aus der Innenstadt stammen, durchzuführen. Dazu hat jeder Anbieter ein eigenes Distributionszentrum, von dem aus er agiert. Dieses Konzept lässt sich natürlich auch mit nur einem Anbieter durchführen. Die Genehmigung kann auf einen bestimmten Zeitraum befristet werden, beispielsweise zwei Jahre, sodass nach dieser Zeit eine Bilanz gezogen werden kann, wie der Anbieter mit den Aufgaben, zu denen er sich verpflichtet hat, zurechtkommt.

Für die Erteilung der Genehmigungen und die Überwachung der privaten Anbieter sind im Falle der Stadt Utrecht das Kollegium des Bürgermeisters und die Beigeordneten der Gemeinde Utrecht zuständig. Unsere Beispielstadt könnte sich überlegen, ob sie per Satzung ein eigenes Gremium schafft, das diese Aufgaben übernimmt, falls sie einen oder mehrere private Anbieter mit dem Lieferservice beauftragt, oder ob sie diese ihren bisherigen Strukturen überträgt.

3. Zudem kann in der Satzung - wie in jener der Stadt Utrecht - festgelegt werden, welche Fahrzeuge zur

Warenverteilung vorrangig zu verwenden sind. Die Utrechter Satzung formuliert: „Es soll der Einsatz der umweltfreundlichsten Fahrzeuge unter Berücksichtigung der betriebswirtschaftlichen Rentabilität angestrebt werden.“ Hier kämen zum Beispiel auch Lastenfahräder in Betracht. Falls in der Satzung auch größere Güter für die Verteilung durch den zentralen Anbieter bestimmt werden, könnten ergänzend auch E-Scooter mit einer zentralen Lade-station am Mikro-Depot herangezogen werden. Dabei könnte die Stadt die Fahrzeuge selbst beschaffen und diese dann dem Anbieter überlassen, wenn die Haushaltslage dies zulässt, oder sie verpflichtet den Anbieter, die Fahrzeuge auf eigene Regie zu beschaffen, was jedoch die Attraktivität für den potenziellen Kandidaten, sich zu bewerben, schmälern würde.

4. Zu guter Letzt müsste die Stadt eine Zufahrtsbeschränkung für den Innenstadtbereich einrichten. Dabei ist fraglich, wie weit diese reichen soll. Das Befahren der Utrechter Innenstadt ist - außerhalb der erlaubten Anlieferungszeiten, innerhalb derer das Befahren jedermann erlaubt ist - grundsätzlich verboten. Das Kollegium des Bürgermeisters und die Beigeordneten der Gemeinde Utrecht vergeben Ausnahmegenehmigungen für Bewohner, für Bau-, Installations- und Reparaturverkehr, für Taxis sowie eben für die „Stadt-distribution“. Ein solches System bedeutet natürlich einen gewissen Aufwand,

wenn Dutzende, vielleicht sogar hunderte Genehmigungen erteilt und auch überwacht werden müssen. Jedoch lässt sich nur so der Innenstadtkverkehr effektiv eindämmen.

Unsere Stadt müsste in ihrer Satzung zunächst festlegen, welches Gebiet der Innenstadtbereich umfassen soll. Verkehrstechnisch möglich ist die Absperrung von sensiblen Stadtbereichen nach der StVO mit dem Zeichen 250 (Verbot für Fahrzeuge aller Art). Entweder werden nur die entsprechenden Schilder aufgestellt (mit einem Hinweis der Ausnahme bestimmter genehmigter Verkehre), oder es werden zusätzlich Schranken, Lichtsignalanlagen, Poller, Absperrgitter und Wechselverkehrszeichen eingerichtet, wobei die bloße Beschilderung natürlich die kostengünstigste Variante darstellt.

Fazit

Die Einrichtung eines Mikro-Depots sowie eines zentralen Liefersdienstes für die „letzte Meile“ erfordert einigen Aufwand an organisatorischer Planung. Jedoch liegen die Vorteile, die ein solches System bringen würde, klar auf der Hand. Die Innenstädte, gerade wenn sie eng und verwinkelt sind, würden verkehrstechnisch und im Hinblick auf den Schadstoffausstoß deutlich entlastet. Gerade mit der Satzung der Stadt Utrecht, die seit vielen Jahren ein solches System erfolgreich betreibt, liegt ein gutes Vorbild vor, von dem sich eine hiesige Stadt, die etwas Ähnliches schaffen möchte, einiges abschauen kann.



Cargobike von Hermes am Mikrodepot in Berlin-Prenzlauer Berg