

Landeshauptstadt Magdeburg

Stellungnahme der Verwaltung öffentlich

Stadtamt	Stellungnahme-Nr.	Datum
FB 32	S0031/21	25.02.2021
zum/zur		
A0240/20 – Fraktion GRÜNE/future!		
Bezeichnung		
Herausforderung Lieferverkehr		
Verteiler		Tag
Der Oberbürgermeister		09.03.2021
Ausschuss für Stadtentwicklung, Bauen und Verkehr		25.03.2021
Ausschuss für kommunale Rechts- und Bürgerangelegenheiten		25.03.2021
Stadtrat		15.04.2021

Zum Antrag A0240/20 – Herausforderung Lieferverkehr – nimmt die Verwaltung wie folgt Stellung:

Am 19.01. und 25.06. und 21.10.2019 fanden in der IHK Magdeburg Diskussionen

- zur Optimierung des Lieferverkehrs
- den zukünftigen Herausforderungen für Verkehrs und Logistik
- und ein Branchendialog

statt.

Auch Dez. VI sowie große Spediteure und Postzusteller waren anwesend. Hierbei wurde auch auf die bestehenden Halt- und Parkverbote hingewiesen. Der Oberbürgermeister wird an die Diskussionen und Abstimmungen nochmals erinnern.

Insgesamt ist festzustellen, dass die Städte aktuelle Konzepte für den gesamten Straßenverkehr aber auch im Speziellen für den Lieferverkehr erarbeiten müssen. Auch stellt sich die Frage, wie die Paketzustellung mit den zahlreichen Paketshops neu organisiert wird.

Das mit dem Entwurf der Stellungnahme S0031/21 grob umrissene Themenspektrum umfasst eine große Bandbreite weiterer zu berücksichtigender Aspekte. Das Themenfeld ist ausgesprochen weit gefasst und umfasst Aspekte der Wirtschaftsförderung / Wirtschaftsverkehr / City-Logistik / Kooperation der verschiedenen Marktteilnehmer des Paketauslieferungsgewerbes etc. wie auch der angewandten Forschung hierzu, siehe aktuelle Aktivitäten insbesondere der Otto-von-Guericke-Universität.

Das seit Jahren beobachtete, von den Verkehrsteilnehmern, insbesondere den betroffenen Radfahrern, zunehmend als Problem empfundene Verkehrsgebaren insbesondere der Lieferdienste mit den vielen Zwischenstopps und Kurzzeithalten im öffentlichen Straßenraum führt nun auch zu einer Wahrnehmung des Problems in der Politik und mit Blick auf die begrenzten Ressourcen in gewissem Maß auch zur Erforderlichkeit des Gegensteuerns durch die Verwaltung.

Durch Lieferdienste erfolgt in der Regel eine adressgenaue Zustellung der Sendungen. Die Zustellung erfolgt direkt und auf kürzestem Weg an den Empfänger bzw. zum Hauseingang. Das - auf Ebene der Innenstadt betrachtet - flächenhafte Einrichten von Lieferzonen für Lieferdienste ist zwar theoretisch denkbar, würde aber in der praktischen Umsetzung, insbesondere im Innenstadtbereich und in Wohngebieten mit hohem Parkdruck, in Größenordnungen zur Reduzierung der Zahl vorhandener und stark nachgefragter Stellplätze führen. Hier sind Konflikte zu erwarten, die absehbar nur mit hohem Aufwand befriedet werden können.

Nach Einschätzung der Abteilung Verkehrsplanung ist es nicht vor jedem Hauseingang möglich, in kurzen Abständen voneinander Stellplatzabschnitte für Lieferfahrzeuge bzw. Lieferzonen einzurichten.

Die Anordnung von Lieferzonen nur in bestimmten, verkehrsplanerisch sinnvollen Bereichen würden nicht automatisch dazu führen, dass Fahrer der Lieferdienste bereit sind, größere Wegstrecken zwischen Fahrzeug und Empfänger für das Zustellen zu Fuß in Kauf zu nehmen, da zum Teil auch größere und schwere Lieferungen zugestellt werden und der Zeitfaktor für den Fahrer eine große Rolle spielt. Es besteht ein Dilemma aus Praktikabilität, Macht der Gewohnheit sowie Flächenkonkurrenz im wertvollen innerstädtischen öffentlichen Raum.

Mit Beschluss [2524-069](#)(VI)19 - Baustein 4 zum Verkehrsentwicklungsplan (VEP) 2030*plus* wurde ein Integriertes Handlungskonzept im Vorgriff auf den Baustein 5 des VEP 2030*plus* beschlossen.

Im Integrierten Handlungskonzept des VEP 2030*plus* sind im Handlungsfeld Wirtschaftsverkehr Maßnahmen mit Querbezug zur S0031/21 aufgeführt:

- Initialisierung und Begleitung des Aufbaus einer Kooperation der Paketdienstleister zur Entwicklung stadtverträglicher Paketstationen
- "Modellprojekt Magdeburg": Projekt lokaler Forschungseinrichtungen zum Einsatz umweltverträglicher Fahrzeuge sowie zu Logistikkonzepten für innerstädtische Lieferketten
- Planung und Standortsicherung von Standorten für intermodale City-Terminals / innerstädtische Umschlagpunkte
- bedarfsgerechte Anordnung und Optimierung von Anlieferzonen

Diese Maßnahmen bedürfen nun im weiteren Verlauf einer passgenauen Finanzmittelbereitstellung, um sie vertiefend zu beplanen und dann auch realisieren zu können. Mit Blick auf die zur Verfügung stehenden personellen Voraussetzungen wird man die Untersuchungen und Konzepterstellung all dieser Einzelthemen an Dienstleister vergeben müssen. Hierfür sind finanzielle Ressourcen erforderlich.

Seitens der Straßenverkehrsbehörde im Tiefbauamt werden Lieferzonen auf Antrag der Gewerbetreibenden eingerichtet. Dieser Antrag ist erforderlich um die Beschränkung für die Allgemeinheit so gering wie möglich zu halten und um den tatsächlichen Bedarf im Umkreis des Gewerbes auch darzulegen. Die Einrichtung von Lieferzonen ist von den Gegebenheiten des Straßenquerschnittes abhängig, so dass diese Lieferzonen nicht immer in unmittelbarer Nähe des entsprechenden Gewerbes eingerichtet werden können. Aus unserer Erfahrung heraus werden in den meisten Fällen Lösungen in unmittelbarer Nähe gefunden.

Eine pauschale Anordnung von Lieferzonen im Stadtgebiet kann nicht erfolgen, da die Anordnung von Verkehrszeichen gemäß § 45 Abs. 9 StVO im konkreten Einzelfall begründet sein muss.

Im Rahmen des pflichtgemäßen Ermessens werden Verstöße des Lieferverkehrs insbesondere auf Rad- und Gehwegen konsequent erfasst. Da es sich bei den Verstößen der Postzusteller hauptsächlich um kurzzeitige Ordnungswidrigkeiten handelt, ist eine vollständige Erfassung und Ahndung der Natur der Sache nach ausgeschlossen.

Holger Platz