

Landeshauptstadt Dresden  
Amt für Stadtplanung und Mobilität



Dresden.  
Dresdner

# City-Logistik-Konzept für die Landeshauptstadt Dresden

Kurzfassung, Juni 2021

# Inhalt

<b>Inhalt .....</b>	<b>2</b>
1. Problemlage aus Sicht der Landeshauptstadt Dresden .....	3
2. Strategische Zielsetzungen für die Landeshauptstadt Dresden und Ableiten von Handlungsbedarfen .....	3
3. Umzusetzende Maßnahmen mit Verantwortlichkeiten .....	4
3.1 Ladezonen .....	4
3.2 Anbieterneutrale Paketstationen .....	5
3.3 Mikrodepots in Kombination mit Lastenrädern .....	6
4. Vorschlag zum weiteren Vorgehen .....	7

# 1. Problemlage aus Sicht der Landeshauptstadt

Im Mittelpunkt des City-Logistik-Konzepts stehen die stetig wachsenden Paketverkehre im Stadtgebiet, die gleichzeitig Ausdruck der dynamischen Entwicklung am sog. KEP-Markt sind. Die Abkürzung KEP steht für Kurier-, Express- und Paketdienste, d.h. die Anbieter transportieren vornehmlich Sendungen mit relativ geringem Gewicht (bis ca. 30 kg) und Volumen, wie z.B. Briefe, Dokumente, Päckchen und Kleinstückgüter.

Die Ermittlung des Paketaufkommens im Stadtgebiet stützt sich auf Sekundärdaten, eigene Berechnungen sowie Einschätzungen der befragten KEP-Dienstleister. In einer Überschlagsrechnung ergibt sich daraus eine Anzahl von ca. 12,8 Mio. Paketsendungen im Privatkundengeschäft (B2C) im Jahr 2019. Dies entspricht ungefähr 23 Paketen jährlich pro Einwohner. Eine aktuelle Untersuchung im Auftrag des Bundesverbandes Paket und Expresslogistik e. V. (BIEK) verdeutlicht, dass durch die Corona-Pandemie eine Prognose des zukünftigen Paketvolumens zwar mit Unsicherheiten behaftet ist, aber dennoch unter Berücksichtigung der Pandemieauswirkungen bis 2024 von einem Wachstum ausgegangen wird, das jährlich zwischen 3,6 % und 4,2 % liegt.

Paketverkehre für Privatkunden und stationäre Einzelhändler sowie sonstige (Heim-) Lieferdienste haben einerseits zwar nur einen vergleichsweise geringen Anteil am gesamten Straßenverkehr im Stadtgebiet. Andererseits weisen sie aufgrund häufiger Stopps insbesondere in verdichteten Wohn- und Geschäftslagen ein hohes Konfliktpotenzial auf. Angesichts des weiterwachsenden Onlinehandels ist auch künftig von einer Zunahme in diesem Liefersegment auszugehen.

Pilotprojekte in anderen Städten wurden analysiert und auf ihre Übertragbarkeit auf die Situation in Dresden geprüft. So wurde z.B. im Bremer City-Logistik-Projekt Urban-BRE mit dem Einsatz eines Mikrodepots und der von dort durchgeführten Sendungsverteilung mit Lastenrädern in einem Zeitraum von 16 Monaten eine Emissionsreduzierung von ca. 1.700 kg CO<sub>2</sub> sowie ca. 3.400 g Feinstaub erzielt.

## 2. Strategische Zielsetzungen für die Landeshauptstadt Dresden und Ableiten von Handlungsbedarfen

Der Entwurf der gesamtstädtischen Logistikstrategie wurde auf der Grundlage der vorangehend beschriebenen Ergebnisse der im Stadtgebiet durchgeführten Untersuchungen und der Auswertung von Praxiserfahrungen im Bereich der City-Logistik erarbeitet. Die Strategie steht im engen inhaltlichen und funktionalen Zusammenhang insbesondere mit folgenden kommunalen Konzepten:

- Verkehrsentwicklungsplan (VEP) 2025plus der Landeshauptstadt Dresden
- Energie- und Klimaschutzkonzept Dresden 2030
- Radverkehrskonzept der Landeshauptstadt Dresden
- Integriertes Stadtentwicklungskonzept Dresden (INSEK)

Die Zielsetzung des Konzeptes für die Stadt besteht im Wesentlichen darin:

- auf eine Reduzierung des Verkehrsaufkommens sowie der Umweltbelastung (Lärm, Schadstoffe) durch den innerstädtischen Güterverkehr, hier speziell der KEP-Branche, hinzuwirken, wobei der Förderung von Lastenrädern in Substitution von eingesetzten Lieferfahrzeugen mit Verbrennungsantrieben besondere Bedeutung zukommen soll;
- zu einer Verbesserung von Verkehrsabläufen in eng besiedelten Bereichen, einer Verringerung von Kfz-Fahrten sowie zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit (z.B. Reduzieren des Parkens in zweiter Reihe) beizutragen;
- innovative Liefertechniken und -technologien befördern zu helfen;
- die Wohn- und Standortqualität der Stadt, insbesondere in Stadtbezirken mit hoher Wohndichte, zu steigern;
- den wachsenden Ansprüchen der Bürgerinnen und Bürgern hinsichtlich einer schnellen, effizienten und klimaschonenden Belieferung nachzukommen;
- als Kommune zur Wirtschaftlichkeit von Liefer- und Dienstleistungstransporten im Stadtgebiet beizutragen (besser Auslastung der Transportmittel, Verringerung des Anteils von Kfz-Fahrten und deren Länge, kürze Wartezeiten bei den Kunden, Bündelungen von Fahrten, Reduzierung des Anteils vergeblicher Zustellung, Imageverbesserungen)

Das City-Logistik-Konzept kann so einen Beitrag zur aktiven Gestaltung der Verkehrswende beisteuern.

Zielkonflikte zu den o.g. Konzepten sollen weitgehend vermieden werden. Das bedeutet u.a., dass Erleichterungen bzw. Komfortverbesserungen bei innerstädtischen Paketlieferungen möglichst nicht zu einer signifikanten Beeinträchtigung des stationären Einzelhandels in Stadtteilzentren führen sollen. Die aus den Zielsetzungen entwickelten Maßnahmen zielen daher nicht einseitig auf die Anbieter von Logistikdienstleistungen ab, sondern wurden auch aus der Perspektive der Nutzer, zu denen neben den Bürgerinnen und Bürgern auch Gewerbetreibende in den Stadtquartieren zählen, konzipiert.

Stadtverträgliche Lösungen sollen daher die Interessenlagen

- der Anwohner/innen und stationären Einzelhändler/innen als Nachfragende dieser Transporte,
- der Anbieter dieser Transporte (KEP-Dienstleister, lokale Lieferdienste) und
- der Stadtentwicklung (Verkehr und Umwelt)

berücksichtigen. Dabei soll sowohl ein hoher Zustellkomfort für Paketlieferungen als auch die Optimierung der Zustellvorgänge gewährleistet werden.

Für die sogenannte „letzte Meile“, d.h. die Paketlieferung bzw. -abholung im unmittelbaren Stadtquartier, sind flexible Lösungen zu etablieren, die sowohl der Bewohnerschaft als auch lokal ansässigen Händlern und Lieferdiensten zugutekommen. Hierbei sollen auch Fahrzeugkonzepte unterhalb der bisher üblichen Größenklassen (Transporter) sowie geeignete Behälter- und Standortlösungen (z.B. sog. Mikrodepots) zum Einsatz kommen.

### 3. Umzusetzende Maßnahmen mit Verantwortlichkeiten

Der Entwurf für die gesamtstädtische Logistikstrategie berücksichtigt neben der stadtverträglichen Abwicklung von Paketlieferungen ebenfalls die Ver- und Entsorgungsfahrten von Produktions-, Handels-, Lager- und Distributionsstandorten im Stadtgebiet. Für dieses Gesamtspektrum wurden folgende Maßnahmen vorgeschlagen:

- Einrichtung von Ladezonen für alle Lieferverkehre
- Einsatz von Fahrzeugen mit lokal emissionsfreien und lärmreduzierten Antrieben (Rahmenbedingungen)
- Skalierbares Standortkonzept für Distributionspunkte (zentrumnahes Logistikzentrum bis zum Mikrodepot)
- Einsatz von Lastenfahrrädern für Paket- und Lieferdienste
- Aufbau eines Netzes von anbieterneutralen Paketstationen (zusätzlich zu anbietergebundenen Stationen)
- IT-gestützte Verknüpfung der Anwendungen (Smart-City-Ansatz) und Öffnung für weitere Technologien

Zur Erreichung der voranstehend beschriebenen Zielstellungen für Paket- und sonstige Lieferdienste sind die Elemente „Ladezonen“, „anbieterneutrale Paketstationen“ sowie „Mikrodepots in Verbindung mit Lastenrädern“ besonders relevant, da sie sowohl eine kurzfristige Umsetzungsperspektive als auch aktive Gestaltungsmöglichkeiten für die Stadtverwaltung aufweisen. Die genannten Elemente werden nachfolgend hinsichtlich ihrer Wirkung und Umsetzungsoptionen beschrieben.

#### 3.1 Ladezonen

Insbesondere in Hauptverkehrsstraßen, jedoch auch in dicht bebauten Nebenstraßen führt das Halten in zweiter Reihe zu erheblichen Behinderungen des fließenden Verkehrs und zu Beeinträchtigungen der Verkehrssicherheit. Ladezonen haben sich sowohl in Dresden – hier bislang vorwiegend in Einzelhandelslagen – sowie in anderen Großstädten als wirksame Lösung zur Trennung des fließenden Verkehrs vom ruhenden Lieferverkehr bewährt. Sie bewirken zudem eine Verbesserung der Sicherheit und Attraktivität des Radverkehrs, da ein Zuparken von Radverkehrsanlagen durch Lieferfahrzeuge vermieden wird. Dieser Ansatz hat seit dem Jahr 2020 an Bedeutung gewonnen, da das Parken bzw. Halten auch auf Radschutzstreifen seitdem als Ordnungswidrigkeit geahndet wird, obwohl häufig keine Alternativen für das Abstellen der Fahrzeuge für Anlieferungen bestehen.

Aufgrund zunehmender Paketlieferungen auch in reinen Wohngebieten mit schmalen Straßenquerschnitten trägt die Einrichtung von Ladezonen hier zur Verbesserung der Verkehrssituation bei. Die unmittelbare Nähe zu den Nutzern der

Dienstleistungen (Anwohner, Einzelhändler) rechtfertigt die zumindest temporäre Reservierung öffentlichen Verkehrsraums für Anlieferungen.

Da Paketlieferungen mehrheitlich tagsüber stattfinden, sind die Ladezonen nachts bzw. in Tagesrandlagen auch als Pkw-Parkplatz nutzbar. Voraussetzung hierfür ist, dass die Ladezone so dimensioniert ist, dass sie für zwei bis drei Pkw in Längsaufstellung nutzbar ist (ca. 11 bzw. 16 m Länge).

Es wird empfohlen, bei geplanten Straßenausbaumaßnahmen in verdichteten Wohngebieten bzw. Bereichen mit Wohn- und Einzelhandelsbesatz, bei denen ohnehin die Randbereiche neugestaltet werden sollen, die Möglichkeit der Einrichtung von Ladezonen zu prüfen. Die Anzahl der möglichen Ladezonen je Straßenzug richtet sich nach den örtlichen Gegebenheiten und nach dem insgesamt verfügbaren Parkraumangebot. Günstig ist z.B. die Positionierung in der Nähe von Einzelhandelsgeschäften, die ebenfalls als Paketshops fungieren. Da der räumliche Einzugsbereich von Ladezonen erfahrungsgemäß auf ca. 100 m in jede Richtung für beide Straßenseiten eingeschätzt wird, ist nicht davon auszugehen, dass der Bedarf jederzeit komplett gedeckt werden kann. Vielmehr geht es darum, bei beengten Straßenverhältnissen überhaupt Parkmöglichkeiten für Anlieferungen zu schaffen und somit zur Entspannung der Verkehrssituation beizutragen.

#### **Empfehlungen zur Umsetzung:**

In den Planungen für den Ausbau der **Königsbrücker Straße** sind Ladezonen bereits vorgesehen. Zusätzlich wird sowohl im Hinblick auf die voranstehend beschriebene Problemlage als auch auf die vorgesehenen Realisierungszeiträume die Prüfung der Integration von Ladezonen in die Ausbauplanung der **Augsburger Straße** durch das STA empfohlen.

### **3.2 Anbieterneutrale Paketstationen**

In weiten Teilen des Stadtgebiets haben KEP-Dienstleister – ergänzend zur Haustürzustellung von Paketen – bereits ein dichtes Netz von Paket-Abholpunkten in Form von eigenen Filialen, Paketshops und Paketstationen etabliert. Angesichts der zu erwartenden Zuwachsraten bei Paketlieferungen besteht hier jedoch weiterer Ausbaubedarf, insbesondere bei Aufstellflächen für Paketstationen. Neben individuellen Anlagen der einzelnen KEP-Dienstleister wird ebenfalls Bedarf für anbieterneutrale Paketstationen im Dresdner Stadtgebiet gesehen. Üblicherweise baut der Betreiber diese Paketstationen auf und refinanziert die Investition und den laufenden Betrieb durch sendungsbezogene Entgelte von den KEP-Dienstleistern und/oder von den Paketkunden. Einzelanlagen können z.B. von Wohnungsgesellschaften errichtet werden, welche die Paketfächer den Anwohnern entweder zur Miete oder entgeltfrei (Komfortfunktion) zur Verfügung stellen. Investoren für neue Wohngebiete sollten auf diese technische Möglichkeit hingewiesen und bei Interesse mit den Produktanbietern in Kontakt gebracht werden. Ähnliche Modelle sind ebenfalls für Unternehmen denkbar, die ihren Mitarbeitern diese Möglichkeit der Paketabholung am Arbeitsplatz anbieten wollen.

#### **Empfehlungen zur Umsetzung:**

Es wird daher empfohlen, zunächst gemeinsam mit den im Rahmen der Untersuchung identifizierten Anbietern derartiger Paketstationen sowie von IT-gestützten Betriebsplattformen (inkl. Entgeltabrechnung KEP-Dienstleister) den Ansatz für die Installation von Stationen im Stadtgebiet mit einer Kapazität von jeweils ca. 50 bis 100 Fächern je Standort weiterzuvollziehen. Entsprechend erster praktischer Erfahrungen in anderen Städten sollten sich die Paketstationen an Standorten mit hohen Personenfrequenzen, z.B. im Umfeld von Bahnhöfen, befinden. Die Installation kann entweder innerhalb von Gebäuden oder in deren Zugangsbereich erfolgen. Eine Abstellmöglichkeit für Lieferfahrzeuge ist zu gewährleisten.

Sollte im Ergebnis der vorgeschlagenen Abstimmungen die Bereitschaft von Paketdienstleistern zur Nutzung dieser Paketstationen vorliegen, werden z.B. die geplanten **Fahrradparkhäuser am Hauptbahnhof und am Neustädter Bahnhof** als geeignete Standorte angesehen. Eine grundlegende Voraussetzung für die Umsetzung des Konzepts ist es – neben geeigneten Stellplätzen – einen Investor für das Netz von Paketstationen zu finden. Der Stückpreis pro Station beträgt ca. 30 bis 40 TEUR. Für die Investition und die Bewirtschaftung an den genannten Standorten werden z.B. die Betreiber der geplanten Fahrradparkhäuser als relevant angesehen. Alternativ wird empfohlen, das Konzept unter Beteiligung der o.g. Anbieter potenziellen Investoren aus dem kommunalen Umfeld (TWD-Verbund) vorzustellen. Hierdurch bietet sich u.a. die Möglichkeit, ein weiter gefasstes Netz von Stationen zu etablieren.

Darüber hinaus sollten **Investoren neuer großflächiger Wohnanlagen** seitens der Stadtverwaltung auf Paketstationen als Komfortelement für Mieter, welches gleichzeitig eine verkehrsreduzierende Wirkung mit sich bringt, hingewiesen werden.

### 3.3 Mikrodepots in Kombination mit Lastenrädern

Mikrodepots spielen für den Einsatz von Lastenrädern und damit für das Reduzieren von Lieferfahrten auf Basis von Verbrennungsmotoren durch die KEP-Branche eine wichtige Rolle.

Lastenräder gibt es in verschiedenen Modellen, vom so genannten „Langträger“ über das „Bäcker- oder Postfahrrad“ bis hin zu Container-Rädern. Durch ihre Abmessungen sowie ihre leichte Handhabung und Wendigkeit können sie in historisch gewachsenen Stadtgebieten oder in Fußgängerzonen effektiv eingesetzt werden. Verkehrliche Vorteile bieten sie im Straßenverkehr auch dadurch, dass sie nicht in zweiter Reihe geparkt werden müssen und Radwege nutzen können.

In Kombination mit Mikrodepots können sie ihre Vorteile ideal zur Entfaltung bringen.

Im Stadtgebiet Dresden wurden mehrere Standorte für die Etablierung von Mikrodepots untersucht. Das Untersuchungsgebiet waren dabei die in der Aufgabenstellung definierten Gebietsumgriffe Äußere Neustadt und Striesen, sowie direkt angrenzende Gebiete. Daneben wurde auch für ganz Dresden eine Suche durchgeführt, vor allem in Gebieten mit hoher Handels- und Einwohnerdichte. Die Suche fokussierte sich dabei vor allem auf Flächen für

- Einsatz (temporäre) Containerlösungen
- temporäre oder langfristige Nutzung einer Bestandsimmobilie
- längerfristige, stationäre Lösung (entsprechend der städtebaulichen Anforderungen des Umfelds).

Die Abmessungen der Flächen orientierten sich dabei u.a. an bereits in anderen Städten realisierten Anlagen sowie an Empfehlungen der in der projektbegleitenden Arbeitsgruppe vertretenen Paketdienstleister.

Mikrodepots können als Single- oder Multiuser-Standort-Depots ausgeführt werden, wobei es aus städtischer Sicht vorteilhafter ist, mehrere Anbieter an einem Standort zu haben. Potenziell sollten auch andere Nutzer einbezogen werden wie z.B. Briefdienstleister, Pressegroßhändler, lokale Lieferdienste, da diese i. d. R. ähnliche Lieferkonstellationen aufweisen. Gegebenenfalls können sich bei der gemeinsamen Nutzung auch zeitliche Synergien ergeben (z.B. Pressegrossisten morgens, Paketdienstleister im Tagesbereich, Lieferdienste im Nachmittags- und Abendbereich).

Prinzipiell kommen neben Stellplätzen im Außenbereich auch Bestandsimmobilien wie z.B. leerstehende Ladengeschäfte oder Teilbereiche in Parkhäusern infrage.

Der Standort sollte mit einem Elektroanschluss versehen und gut ausgeleuchtet sein. Bei Standorten für mehrere Nutzer sollte jeder Anbieter über eine abschließ- bzw. absperzbare Fläche verfügen, was durch Zugangssicherungen und Schließsysteme für das Gebäude bzw. die Fläche ermöglicht werden kann. Nach Möglichkeit sollten Aufenthaltsräume und sanitäre Einrichtungen (gem. Arbeitsstättenrichtlinie) vor Ort sein.

Als Mindestgröße ergeben sich für Außenflächen mit nur einem Nutzer die Abmaße eines 20 Fuß-Containers, also ca. 6 x 2,5 m zuzüglich einer Fläche vor dem Behälter mit ca. 2 x 2,5 m zur Be- und Entladung. Je nach Anforderung der Nutzer sowie der konkreten Standortbedingungen kommen Flächen für Sanitär- und Aufenthaltsräume sowie ggf. zur Abstellung von Lastenrädern hinzu.

Für die Nutzung von Flächen in Gebäuden (wie z.B. leerstehenden Ladengeschäften) kann von einer ähnlichen Mindestanforderung von ca. mind. 15 – 20 m<sup>2</sup> ausgegangen werden.

#### **Empfehlungen zur Umsetzung:**

**Als Vorzugsvariante für ein Mikrodepot in Striesen hat sich der im Eigentum der Stadt befindliche Standort Spenerstraße 35 erwiesen.** Das Areal liegt zentral im Zielgebiet von Paketzustellverkehren. Von hier aus lassen sich weite Teile der Stadtteile Striesen und Blasewitz gut erreichen. Das Grundstück befindet sich in städtischem Eigentum. Auf dem Gelände befinden sich mehrere Gebäude, die gewerblich genutzt werden. Daher wird auch das Konfliktpotential bzgl. der umliegenden Wohnbebauung als gering eingeschätzt.

**Für die Äußere Neustadt wird ein Standort am Neustädter Bahnhof als Vorzugsvariante empfohlen.** Die im Gutachten ursprünglich im östlichen Bahnhofsbereich vorgesehene Fläche (neben Autovermietung) steht mit Stand Juni 2021 nicht mehr zur Verfügung, da die DB hier längerfristig eine Baumaßnahme plant und die Fläche auch nicht temporär zur Verfügung stellen

kann. Alternativ hat DB Station & Service/DB SmartCity ein ebenfalls zur DB gehörendes Grundstück in **der Dr.-Friedrich-Wolf-Str.** angeboten. Dieses verfügt über eine Umzäunung und eine Lkw-taugliche, teilweise befestigte Zufahrt. Die Fläche ist derzeit begrünt sowie vermutlich weitgehend unbefestigt und verfügt über Baumbestand, der auch bei einer temporären baulichen Lösung (Leichtbauhalle oder Container) sowie bei der Wahl einer geeigneten Flächenbefestigung zu berücksichtigen ist. Dieses Areal bietet ausreichend Fläche für mehrere Container und somit für die Nutzung durch mehrere KEP-Dienste. Vorteil dieses Areals ist die direkte Nähe zu den Zielgebieten in der Äußeren Neustadt. Andererseits sind für dieses Grundstück auch andere Nutzungen vorstellbar, sodass lediglich von einer temporären Nutzung als Mikrodepot mit einer Leichtbau-/Containerlösung ausgegangen werden kann. Mittelfristig bietet sich eine Alternative in den sog. **Bahnbögen im Bereich der Hansastraße**. Mit dem vorhandenen Carsharing-Standort würde ein Mikro-Depot die mobilitätsorientierte Nutzung ergänzen. Jedoch ist hierfür eine detaillierte Planung und Kostenschätzung zu erstellen, da die baulichen Voraussetzungen für eine Nutzung jeglicher Art derzeit nicht gegeben sind. Dennoch besteht seitens der DB Interesse, entsprechende Planungen gemeinsam mit der Stadtverwaltung vorzunehmen, da ähnliche Ansätze bereits in anderen Großstädten verfolgt werden.

Einen besonderen Standortvorteil bieten die beiden Standorte im Umfeld des Bahnhofs Neustadt durch ihre Nähe zum dort entstehenden Fahrradparkhaus mit Werkstattfunktionen. Hier zeichnen sich erfolgversprechende Synergieeffekte ab. Analog können ebenfalls die Bahnbögen an der Westseite des Bahnhofs Dresden-Mitte den Paketdienstleistern als mittelfristig verfügbarer Standort für ein Mikro-Depot angeboten werden.

Aktuell erwägt auch der Parkhausbetreiber APCOA, sein in Stuttgart im Eigenbetrieb getestetes Mikrodepot-Modell, auch in anderen Städten zu etablieren. In Dresden würden sich nach erster Einschätzung die Parkhäuser Schillergalerie, Haus am Zwinger sowie Straßburger Platz eignen.

## 4. Vorschlag zum weiteren Vorgehen

Während die Prüfung von **Ladezonen** im Rahmen laufender Straßenausbauplanungen komplett in Eigenregie des Straßen- und Tiefbauamtes und somit ohne zeitliche Abhängigkeiten erfolgen kann, sind die beiden anderen Maßnahmenkomplexe von einer aktiven Mitwirkung anderer Akteure, insbesondere aus der Wirtschaft, abhängig.

Bei der stufenweisen Etablierung öffentlich zugänglicher, **anbieterneutraler Paketstationen** (außerhalb privater Wohnanlagen) bietet sich die Zusammenarbeit mit einschlägigen Unternehmen, z. B. mit DB Station & Service/SmartCity als Anbieter der Plattformlösung zur Bewirtschaftung der Anlagen an. Ähnlich wie in anderen Städten erscheint es auch in Dresden sinnvoll, ein kommunales Unternehmen aus dem TWD-Verbund als potenziellen Investor und Betreiber zu beteiligen, da die genannten externen Unternehmen dem bisherigen Vernehmen nach die Investition in ein Stationsnetz nicht (allein) übernehmen. Obwohl anbieterneutrale Paketstationen bereits in einigen Städten (z.B. Hamburg) getestet wurden, handelt es sich noch um ein neuartiges Konzept, vor dessen Einführung verschiedene Fragen mit den Paketdienstleistern zu klären sind (u.a. Gebühren, Schnittstellen zu IT-Systemen). Sollte im Ergebnis dieser Abstimmungen die Bereitschaft von Paketdienstleistern zur Nutzung dieser Paketstationen vorliegen, werden z.B. die geplanten Fahrradparkhäuser am Hauptbahnhof und am Neustädter Bahnhof als geeignete Standorte angesehen.

Für **Mikrodepots** gibt es mehrere Optionen für die Investition und Betreiberschaft. Voraussetzung für die Nutzerakzeptanz ist in jedem Fall, dass der Betreiber neutral, d.h. unabhängig von KEP-Dienstleistern arbeitet. Die Variante der Nutzung von **Parkhäusern** hängt vom konkreten Angebot des Betreibers ab. Im günstigsten Fall bietet dieser den KEP-Dienstleistern eine Komplettlösung an. Da sich die in Frage kommenden Parkhäuser nicht in räumlicher Konkurrenz zu den beiden anderen Standorten befinden, kann diese Variante hiervon unabhängig weiterverfolgt werden.

Für den Standort **Spenerstraße** bietet sich im Fall einer Mitnutzung vorhandener Räumlichkeiten im Gebäude (Eigentum der Stadt) die Möglichkeit, eine Lösung mit geringem investiven Aufwand zu realisieren. Hingegen müsste ein Betreiber gefunden werden. Dies könnte z.B. die von der Stadt beauftragte Immobilienverwaltung oder ein am Standort bereits ansässiges Unternehmen sein, welches die Anlage gegen Gebühr bewirtschaftet. Sollte hingegen eine Variante im Außenbereich favorisiert werden, sind Investitionen in Container o.ä. erforderlich. Zur Verbesserung der wirtschaftlichen Attraktivität für die Nutzer ist – auch nach Erfahrungen in anderen Städten – die Beantragung einer investiven Förderung sinnvoll. Hierfür gibt es zwei Optionen. Zum einen ist dies die „Richtlinie zur Förderung von investiven Maßnahmen zur klimafreundlichen gewerblichen Nahmobilität“ des BMU. Diese richtet sich an private Unternehmen und Unternehmen mit kommunaler Beteiligung unabhängig von ihrer Rechtsform. Da Anträge jährlich jeweils nur bis zum 31. Mai eingereicht werden können und ein geeigneter Antragsteller noch gefunden werden müsste, sollte stattdessen die BMVI-Förderrichtlinie

„Städtische Logistik“ als Alternative favorisiert werden. Förderanträge können von Kommunen bis zum 31. August 2021 bei der Bundesanstalt für Verwaltungsdienstleistungen (BAV) gestellt werden. Den Betrieb kann ein privates Unternehmen übernehmen. Die Förderhöhe ist an die Vorhaltefrist der Anlagen gekoppelt und ergibt sich wie folgt:

- bis zu 60 Prozent bei Vorhaltung mindestens für die Dauer von drei Jahren,
- bis zu 70 Prozent bei Vorhaltung mindestens für die Dauer von vier Jahren,
- bis zu 80 Prozent bei Vorhaltung mindestens für die Dauer von fünf Jahren.

Angesichts der bis zur Antragsfrist notwendigen Klärung offener Fragen zur Beteiligung sowie zur Bewirtschaftung ist die Beantragung einer Förderung für den Standort **Dr.-Friedrich-Wolf-Str. am Bahnhof Neustadt als aussichtsreicher** anzusehen. Hier gibt es mit der DB Station & Service/DB Smart City einen Akteur, der großes Interesse an einer Zusammenarbeit mit der Stadt zeigt und zudem über umfangreiche Erfahrung bei der Etablierung und im Betrieb von Mikrodepots verfügt. Um eine fristgemäße Beantragung von Fördermitteln zu gewährleisten, ist kurzfristig mit den interessierten KEP-Dienstleistern und der DB eine Anlagenkonfiguration zu bestimmen und eine Kostenschätzung durchzuführen.

Die Etablierung des ersten Mikro-Depots in Dresden setzt gleichzeitig einen wichtigen Impuls zur verstärkten Nutzung von Lastenrädern in weiteren Bereichen des städtischen Wirtschaftsverkehrs (z.B. lokale Lieferdienste, Handwerker). Im Kontext der Etablierung des Mikro-Depots sollte daher seitens der Stadtverwaltung u.a. über die Fördermöglichkeiten auf Bundes- und Landesebene informiert werden (z.B. im Rahmen der Woche der Europäischen Mobilität).



## Impressum

Herausgeber:

Landeshauptstadt Dresden

Amt für Stadtplanung und Mobilität

Abteilung Verkehrsentwicklungsplanung

Telefon (03 51) 4 88 32 30

Telefax (03 51) 4 88 38 13

E-Mail [stadtplanung-mobilitaet@dresden.de](mailto:stadtplanung-mobilitaet@dresden.de)

Amt für Presse-, Öffentlichkeitsarbeit und Protokoll

Telefon (03 51) 4 88 23 90

Telefax (03 51) 4 88 22 38

E-Mail [presse@dresden.de](mailto:presse@dresden.de)

Postfach 12 00 20

01001 Dresden

[www.dresden.de](http://www.dresden.de)

[facebook.com/stadt.dresden](https://facebook.com/stadt.dresden)

Zentraler Behördenruf 115 – Wir lieben Fragen

Konzept:

LUB Consulting GmbH

Telefon (03 51) 814 31 44

Telefax (03 51) 814 31 46

E-Mail [nestler@lub-consulting.de](mailto:nestler@lub-consulting.de)

Juni 2021

Elektronische Dokumente mit qualifizierter elektronischer Signatur können über ein Formular eingereicht werden. Darüber hinaus gibt es die Möglichkeit, E-Mails an die Landeshauptstadt Dresden mit einem S/MIME-Zertifikat zu verschlüsseln oder mit DE-Mail sichere E-Mails zu senden. Weitere Informationen hierzu stehen unter [www.dresden.de/kontakt](http://www.dresden.de/kontakt).

Dieses Informationsmaterial ist Teil der Öffentlichkeitsarbeit der Landeshauptstadt Dresden. Es darf nicht zur Wahlwerbung benutzt werden. Parteien können es jedoch zur Unterrichtung ihrer Mitglieder verwenden.