

Absender:

**CDU-Fraktion im Rat der Stadt**

**22-17720**

Anfrage (öffentlich)

Betreff:

**Branchenübergreifende Logistik- und Mobilitätsstudie für die Innenstadt**

Empfänger:

Stadt Braunschweig  
Der Oberbürgermeister

Datum:

13.01.2022

Beratungsfolge:

Wirtschaftsausschuss (zur Beantwortung)

Status

25.01.2022

Ö

**Sachverhalt:**

Im Rahmen der Logistik- und Mobilitätsstudie für die Innenstadt (DS.-Nr. 21-17473, diese Mitteilung wurde Ende des letzten Jahres außerhalb von Sitzungen verschickt) wurde das Thema City-Logistik analysiert und bewertet, wobei der Schwerpunkt auf der so genannten letzten Meile, also dem metaphorischen letzten Wegstück zum Nutzer, lag. Dazu wurden unter anderem im September 2020 Verkehrszählungen durchgeführt, die Wechselwirkungen von Handel und Logistik untersucht, Lösungsansätze entwickelt und ein Handlungskonzept dargestellt.

Nach den Ergebnissen der Verkehrszählungen macht der Wirtschaftsverkehr lediglich 9 % aus, wovon wiederum nur 3 % als sogenannte KEP-Verkehre, also Kurier-, Express- und Lieferlogistik, einzustufen waren. Dies sind umgerechnet lediglich 0,27 % (!) des Gesamtverkehrs und entsprachen 2020 täglich etwa 50 Fahrzeugen sowie in der Prognose für 2030 nur rund 80 Fahrzeugen (vgl. S. 37 ff. der Studie, Anlage 1 an die oben bereits erwähnte Mitteilung außerhalb von Sitzungen).

Die Studie empfiehlt die Schaffung einer Dialogplattform, einer zentralen Anlaufstelle für die Logistik und einer Vermittlungsstelle Logistikflächen (vgl. S. 66 ff.). Im Resümee der Studie (vgl. S. 79 f.) wird darüber hinaus die Umsetzung der Roadmap und frühzeitiger erster Maßnahmen im Rahmen von Modellversuchen und Pilotprojekten empfohlen. Auch wenn die Maßnahmen noch nicht feinkonzipiert werden konnten, so dürfte bei den Erstellern der Studie bereits eine Zeitplanung existieren, die über das extrem grobe Zeitraster (2021/22 – 2025 – 2030) auf S. 65 hinausgeht.

Vor diesem Hintergrund fragen wir die Verwaltung:

1. Welche Erkenntnisse liegen aus den Verkehrszählungen über die Verteilung der Ein- und Ausfahrzeiten sowie die Verweildauern der KEP-Fahrzeuge in der Innenstadt vor und welche Effekte auf den gesamten Verkehr sind in Anbetracht eines auch künftig maximal 0,5 % des Gesamtverkehrs ausmachenden Anteils der KEP-Verkehre durch KEP-spezifische Maßnahmen zu erwarten?
2. Welcher personelle, materielle und finanzielle Aufwand wird für die Umsetzung der auf den Seiten 66 ff. dargestellten Maßnahmen (mit Begründungen und konkreten Aufgabenbeschreibungen) für notwendig gehalten?
3. Welcher ungefähren Zeitschiene sollen die Maßnahmen, Modellversuche und Pilotprojekte der Frühphase mit welchen Laufzeiten folgen und wann ist spätestens mit einer ersten Evaluation dieser Frühmaßnahmen zu rechnen?

**Anlagen:** keine