

*Betreff:***Logistikstudie Innenstadt - Sachstandsbericht 2026***Organisationseinheit:*Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr*Datum:*

15.05.2026

*Beratungsfolge:*Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur Kenntnis)
Mitteilungen außerhalb von Sitzungen (zur Kenntnis)**Sachverhalt:**

Im Dezember 2021 wurde der Abschlussbericht „Branchenübergreifende Logistik - und Mobilitätsstudie für die Braunschweiger Innenstadt“, ein Projekt im Auftrag der Braunschweig Zukunft GmbH (BSZ), veröffentlicht (vgl. DS 21-17473). Mit der vorliegenden Mitteilung informiert die Verwaltung über den aktuellen Sachstand.

Die Umsetzung der branchenübergreifenden Logistikstudie ist Bestandteil des Handlungsfeldes „Wirtschaftsverkehr“ des vom Rat beschlossenen Mobilitätsentwicklungsplan 2035+ (DS 24-24770) und trägt damit zu den gesamtstädtischen Mobilitätszielen bei.

Bisheriger Dialogprozess zur nachhaltigen Gestaltung von Handel und Logistik in der Braunschweiger Innenstadt:

Ein zentraler Baustein zur Förderung einer nachhaltigen Stadtlogistik ist der kontinuierliche Dialog mit relevanten Akteuren aus Wirtschaft und Verwaltung. Mit der ersten Dialogplattform „Nachhaltige Entwicklung von Handel und Logistik“ am 29.04.2025 wurde ein entscheidender Meilenstein gesetzt, um konkrete Pilotprojekte anzustoßen und die synergetische Vernetzung zwischen den Beteiligten zu intensivieren. An der Veranstaltung nahmen Vertreterinnen und Vertreter der Stadtverwaltung, der Immobilienwirtschaft, des Handels sowie der in der Region aktiven KEP-Dienstleister teil (25-25861).

Auf dieser Basis wurde im Rahmen der zweiten Dialogplattform am 09.10.2025 über den aktuellen Sachstand sowie die Fortschritte der Pilotvorhaben zu den Themen Mikrodepot und Paketstationen berichtet. Neben den aktuellen Entwicklungen der urbanen Logistik aus Sicht der Verwaltung bildete die engere Verzahnung von Logistik und Einzelhandel einen zentralen Schwerpunkt der Veranstaltung.

Das Format der Dialogplattform hat sich als wichtige Schnittstelle für den Dialog zwischen Logistik, Immobilienwirtschaft, Handel und Verwaltung etabliert. Die Teilnehmenden bewerteten insbesondere den intensiven Austausch, sowohl im Plenum als auch in bilateralen Fachgesprächen als sehr gewinnbringend. Um diese Zusammenarbeit nachhaltig zu festigen, befindet sich eine dritte Dialogplattform in Vorbereitung. Die fachliche Begleitung des Prozesses erfolgt weiterhin durch das Beratungsunternehmen KE-Consult Kurte & Esser GbR.

Aufbau eines effizienten Lieferzonenmanagements:

Zur Förderung einer effizienten Stadtlogistik wird im Stadtgebiet ein bedarfsgerechtes Netz an Liefer- und Ladebereichen entwickelt, welches durch fortlaufende Analysen kontinuierlich auf Versorgungslücken geprüft und bei Bedarf nachverdichtet wird. Zur Steigerung der Sichtbarkeit und Akzeptanz wird dabei verstärkt das mit der StVO-Novelle eingeführte Verkehrszeichen 230 („Ladebereich“) eingesetzt. Dessen Verwendung ist insbesondere dort

vorzusehen, wo mit ordnungswidrigem Halten zum Zweck des Be- und Entladens sowohl gewerblicher als auch privater Art in zweiter Reihe, auf Flächen des Fuß- und Radverkehrs oder in sonstiger unzulässiger Weise zu rechnen ist. Der entscheidende Vorteil gegenüber dem eingeschränkten Haltverbot (Verkehrszeichen 286) liegt in der eindeutigen rechtlichen Zweckbindung, die ein klares Parkverbot anordnet und die Flächen exklusiv für Ladevorgänge reserviert.

Durch die eindeutige Rechtslage ermöglicht das Verkehrszeichen 230 eine effizientere sowie rechtssichere Kontrolle durch das Ordnungsamt, da langwierige Prüfungen zur Abgrenzung zwischen Laden und Parken entfallen. Diese konsequente Durchsetzung entlastet die Überwachungskräfte und erhöht die Verfügbarkeit der Lieferflächen. Logistikdienstleister finden dadurch freie Ladebereiche verlässlicher vor, was den Parksuchverkehr minimiert und gefährliche Behinderungen durch Halten in zweiter Reihe konsequent reduziert. Weiterhin wird das eingeschränkte Haltverbot situativ genutzt, um die notwendige Flexibilität im Straßenraum zu wahren und insbesondere Handwerksbetrieben die für ihre Arbeitseinsätze erforderliche Flächennutzung zu ermöglichen.

Ein besonderer Fokus bei der Einrichtung von Ladebereichen liegt derzeit auf Hauptverkehrs- und Fahrradstraßen, um Nutzungskonflikte im Verkehrsraum zu minimieren und die allgemeine Verkehrssicherheit zu erhöhen. Für eine optimale Auffindbarkeit wurden zudem alle Ladebereiche bis zum Wilhelminischen Ring einschließlich der Fahrradstraßen digitalisiert und in das städtische Geoportal eingebunden.

Mikrodepot- emissionsfreie Zustellung auf der letzten Meile:

Im Rahmen der strategischen Innenstadtentwicklung sowie im Sinne der Logistik- und Mobilitätsstudie und des MEP 2035+ nimmt die Stadt Braunschweig gemeinsam mit der Wirtschaftsförderung Braunschweig Zukunft GmbH eine aktive Rolle als Vermittler und Kümmerer ein, um die Einrichtung von (anbieteroffenen) Mikrodepots für Kurier-, Express- und Paket-Dienstleister (KEP) konsequent zu forcieren. In diesem Zusammenhang wurden bereits potenzielle Immobilien in unmittelbarer Nähe zur Fußgängerzone identifiziert, die als künftige Umschlagplätze für eine emissionsfreie Zustellung auf der letzten Meile dienen können.

Über die Dialogplattform „Nachhaltige Entwicklung von Handel und Logistik“ wurden die Potenziale von Mikro-Depots bereits intensiv mit relevanten Akteuren und KEP-Dienstleistern erörtert und die konkrete Planung zur Errichtung von Mikrodepots stets vorangetrieben. Die Resonanz der Branche ist durchweg positiv, mehrere Logistikunternehmen signalisierten konkretes Interesse an einer Nutzung der vorgestellten Flächen, wobei die finale Realisierung derzeit noch unter dem Vorbehalt der ausstehenden Wirtschaftlichkeitsrechnungen seitens der Dienstleister steht.

Durch das Ausstellen von Ausnahmegenehmigungen zur Belieferung der Fußgängerzone per Lastenrad unterstützt die Verwaltung diesen Prozess gezielt und fördert die Verlagerung von Lieferverkehren auf emissionsarme und kompakte Fahrzeuge. Hierbei gilt es gleichermaßen, die Attraktivität für Besucherinnen und Besucher, die Aufenthaltsqualität sowie insbesondere die Verkehrssicherheit für alle Personengruppen in der Fußgängerzone dauerhaft zu wahren.

Auch vor dem Hintergrund steigender Sendungsvolumina ist sicherzustellen, dass die Erteilung von Ausnahmegenehmigungen zum Befahren der Fußgängerzone nicht in einem höheren Verkehrsaufkommen aus Transportern und Lastenfahrrädern resultiert. Eine nachhaltige Verbesserung der Aufenthaltsqualität und Sicherheit kann nur dann eintreten, wenn die KEP-Dienstleister ihre Verkehre schrittweise von großvolumigen Kraftfahrzeugen auf kompakte Lastenräder verlagern, statt den bestehenden Fuhrpark lediglich zu ergänzen. Um ein erhöhtes Verkehrsaufkommen zu vermeiden, prüft die Verwaltung daher bei Neuanträgen systematisch die vorhandenen Kfz-Ausnahmegenehmigungen der Antragsteller.

Die Ausnahmegenehmigungen ermöglichen es den KEP-Dienstleistern, die Fußgängerzone auch außerhalb der zeitlich definierten Befahrbarkeit (18:00 bis 11:00 Uhr) mit dem Lastenrad zu bedienen. Analog zu den Regelungen für Transporter fallen für das Ausstellen einer Ausnahmegenehmigung für bis zu drei Lastenräder gemäß Gebührenkatalog 200 € an. Mit Erhalt der Ausnahmegenehmigung verpflichten sich die KEP-Dienstleister innerhalb eines zu definierenden Bediengebietes zur verbindlichen Verwendung von Lastenfahrrädern anstelle von Lieferfahrzeugen. Um die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer uneingeschränkt zu gewährleisten, wird zudem die Einhaltung der Schrittgeschwindigkeit als verpflichtende Auflage in den Ausnahmegenehmigungen verankert. Für den Fall, dass die KEP-Dienstleister mehr als drei Lastenräder in Betrieb nehmen und in der Folge weitere Ausnahmegenehmigungen benötigen, behält sich die Verwaltung vor, diese ausschließlich im Austausch gegen vorhandene Kfz-Ausnahmegenehmigungen auszustellen, um einem Anstieg der Verkehrsmengen in der Fußgängerzone konsequent entgegenzuwirken. Parallel dazu werden Polizei und Ordnungsamt sensibilisiert, die Einhaltung dieser Regeln verstärkt zu kontrollieren.

Paketstationen auf Öffentlichen Flächen:

Durch die etablierte Dialogplattform wurde die Zusammenarbeit mit den Paketdienstleistern nachhaltig gestärkt, was auch zu regelmäßigen Standortanträgen für Paketstationen führt. Vorrangiges Ziel ist es, diese auf privaten Flächen aufzustellen. Sofern im Bereich außerhalb der Okerumflut nachweislich keine privaten Flächen zur Verfügung stehen, unterstützt die Verwaltung die Aufstellung von anbieteroffenen Paketstationen im öffentlichen Raum im Sinne des Mobilitätsentwicklungsplans und der Braunschweiger Logistikstudie.

Leppa

Anlage/n:

keine