



Erfolgreich vor Ort

Erwartungen der hessischen Wirtschaft an die Politik nach der Kommunalwahl in Hessen 2021

11 |

Logistik

Warentransporte auf allen Verkehrsträgern erleichtern

Stellenwert der Warentransporte in der Politik erhöhen

Auch die Kommunalpolitiker sollten den Warentransporten mehr Beachtung schenken. Vielerorts fristen Belange der Logistik und des Güterverkehrs ein Schattendasein im Vergleich zu Debatten um die Personenbeförderung. Mancherorts scheinen Freizeitverkehre wichtiger zu sein als Wirtschaftsverkehre. Das schadet zum einen dem lokalen Wirtschaftsstandort. Zum anderen wird die Tatsache verkannt, dass die Versorgung von Privathaushalten, Arztpraxen, Geschäften, Gaststätten, Büros, Fabriken etc. ein zentrales Interesse der Einwohner aller Gemeinden ist. Güterverkehre müssen effizient abgewickelt werden, sonst werden Bürger und Betriebe finanziell und zeitlich unnötig belastet. Zumal der Güterverkehr weiter wächst: Dem Bundesverkehrswegeplan liegt für 2010 bis 2030 eine Prognose des Güterverkehrsanstiegs in Deutschland von 38 Prozent zugrunde.

Güterverkehr: In Planungen frühzeitig beachten

Um einen besseren Verkehrsfluss zu gewährleisten, sollten die kommunalen Stadtplaner die Belange des Güterverkehrs in Planungen von Neubaugebieten, insbesondere in frühen Planungsstadien, stärker beachten. Hier sollten Vorgaben zur Verkehrserschließung in der Bauordnung mitberücksichtigt werden, damit Belastungen reduziert und möglichst vermieden werden können. Kommunen können neben verkehrlichen Maßnahmen auch durch eine Standortplanung für logistische Einrichtungen den Güterverkehr verträglich für Städte und Gemeinden gestalten.

Straßengüterverkehr: Technologieoffen bleiben

Der Straßengüterverkehr macht den Hauptanteil des Wirtschaftsverkehrs aus. 1,3 Mio. Lkw sind täglich unterwegs und transportieren über 70 Prozent aller Güter in Deutschland. Der technische Fortschritt hat neue Antriebe und Kraftstoffe im Verkehr ermöglicht. Elektromobilität stößt im Straßengüterverkehr allerdings an technische und quantitative Grenzen: Sie kann zwar im Individualverkehr und für die Verteilung kleiner Warenmengen eine Alternative zu Antrieben mit Verbrennungsmotoren sein. Hingegen sind batteriebetriebene Lastwagen derzeit nicht wirtschaftlich, um große und schwere Waren und Güter zu transportieren.

Treibhausgasneutral hergestellte synthetische Kraftstoffe könnten eine Alternative darstellen, um im Güterverkehr Emissionen zu senken. Die kommunale Verkehrspolitik muss technologieoffen bleiben. Flächen dürfen nicht einseitig für E-Mobilität reserviert werden. Die Kommunen dürfen die bestehenden Infrastrukturen für flüssige und gasförmige Kraft- und Brennstoffe – von den Tankstellen bis zum Gasnetz – nicht in Frage stellen.

Innerstädtische Logistik: Lieferverkehrszeiten flexibilisieren

Waren müssen häufig auf Abruf geliefert werden können. Insbesondere in und aus Fußgängerzonen und Einkaufsstraßen besteht auch tagsüber ein erhöhter Bedarf an Lieferverkehr. Die Verkehrsämter müssen einen reibungslosen Transport an Bedarfswaren auch außerhalb der üblichen Lieferzeiten gewährleisten.

Ladezonen für Transportfahrzeuge ausweisen

Die Verkehrsplanung berücksichtigt in der Regel viele Aspekte der Verkehrsströme und des ruhenden Verkehrs, nicht aber Zonen für die Be- und Entladung. Vielerorts fehlen legale Haltemöglichkeiten für Transportfahrzeuge. Das „Parken in zweiter Reihe“ oder auf den Fahrradstreifen ist keine Lösung. Die Stadtplanungs- und die Verkehrsbehörden müssen die Möglichkeit von Ladezonen in der bestehenden Infrastruktur prüfen, realisieren und vor Ort und in elektronischen Karten kenntlich machen, um eine effiziente Verkehrsführung zu gewährleisten.

Handwerkerparkausweise einführen

Verkehrswachstum und Ausbau der Radwege haben Auswirkungen auf das Handwerk: Weil in Innenstädten Parkplätze in Nähe der Kunden fehlen, sind Handwerker gezwungen, „in zweiter Reihe“ zu parken, um nicht Radwege zu blockieren. Lokale bzw. regionale Handwerkerparkausweise sind sinnvolle Instrumente, um die Situation zu entspannen. Da Handwerker über kommunale Grenzen hinaus tätig sind, ist hier eine Kooperation zwischen Kommunen erforderlich.

Großraum- und Schwerlastverkehre: Genehmigungen schneller erteilen

Großraum- und Schwerlastverkehre unterliegen zurecht hohen regulativen Anforderungen. Genehmigungsverfahren dauern aber mittlerweile viel zu lang: Teilweise bis zu fünf Wochen

statt nur 5 Tage wie noch vor einigen Jahren.

Die einzelnen Akteure im Genehmigungsprozess – in den Verwaltungen der Landkreise und kreisfreien Städte genauso wie in den Unternehmen – müssen entlastet werden, damit die Genehmigungen schneller erteilt werden. Die Kommunen sollten ihre Prozesse weiter digitalisieren und die Erreichbarkeit der Behörden verbessern. Langfristig sollten möglichst viele Genehmigungsaufgaben auf Hessen Mobil als zentraler Genehmigungsbehörde übertragen werden.

Trimodaler Umschlag: Genügend Flächen bereitstellen

In jenen Städten Hessens, die starke Industrie- oder Handelsstandorte haben, müssen die Stadtverordneten Flächen für den Umschlag von Gütern zwischen den Verkehrsträgern Straße, Schiene und Wasserweg zur Verfügung stellen. Insbesondere für Massengüter oder Container erhöht der Verkehrsträgerwechsel die Effizienz des Logistiksystems, gerade für internationale Transporte. Eine komplette Verlagerung von Transporten von der Straße auf die Schiene ist beim Großteil der Warenströme aus zahlreichen technischen, organisatorischen und ökonomischen Gründen – leider – unmöglich. Nicht nur für die „letzte Meile“ sind Lkw unverzichtbar.

Binnenhäfen erhalten

Obwohl Kapazität und Transportvolumen der Binnenschifffahrt stetig zunehmen, unterschätzen Kommunalpolitiker gelegentlich die Bedeutung der Binnenhäfen. Knapp 2 Mio. Tonnen Güter wurden in 2018 über Binnengewässer transportiert, was Straße und Schiene massiv entlastet. Die Kommunen müssen „ihre“ Binnenhäfen erhalten und dürfen sie nicht für Wohnraum oder andere Prestige-Projekte aufgeben.