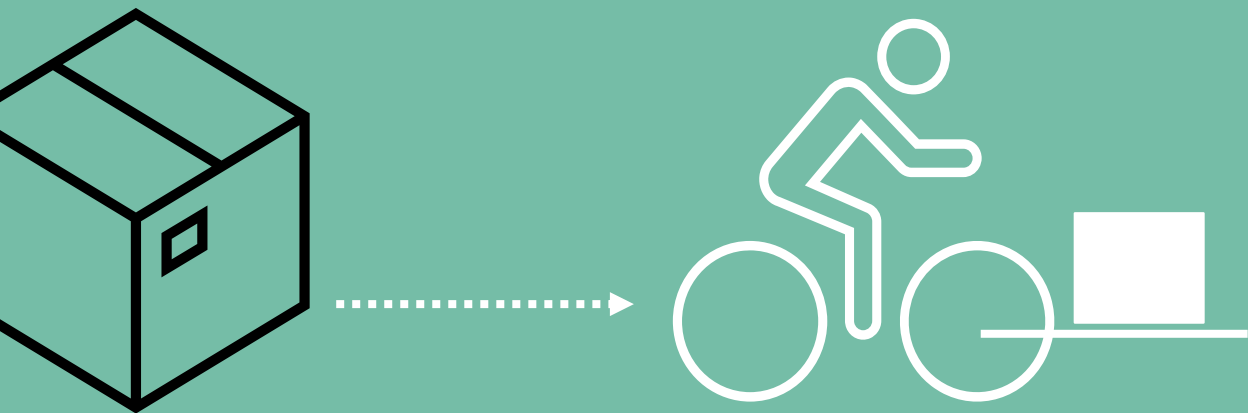




Klimafreundlicher Lieferverkehr in Leipzig

Lastenrad-Pilotprojekt im Rahmen der
Europäischen Mobilitätswoche 2020



Inhalt

Intro	3
Die Projektidee	6
Erwartete Effekte.....	7
Projektanspruch	7
Projektplanung und Durchführung	8
Das Projektgebiet.....	9
Alltag in der Gottschedstraße	12
Ergebnisse.....	16
Hemmnisse und Hürden	16
Projektmitwirkende	19
Geeignete Warengruppen	20
Außenwirkung des Projektes	21
Meinungen und Reaktionen	21
Ausblick	24

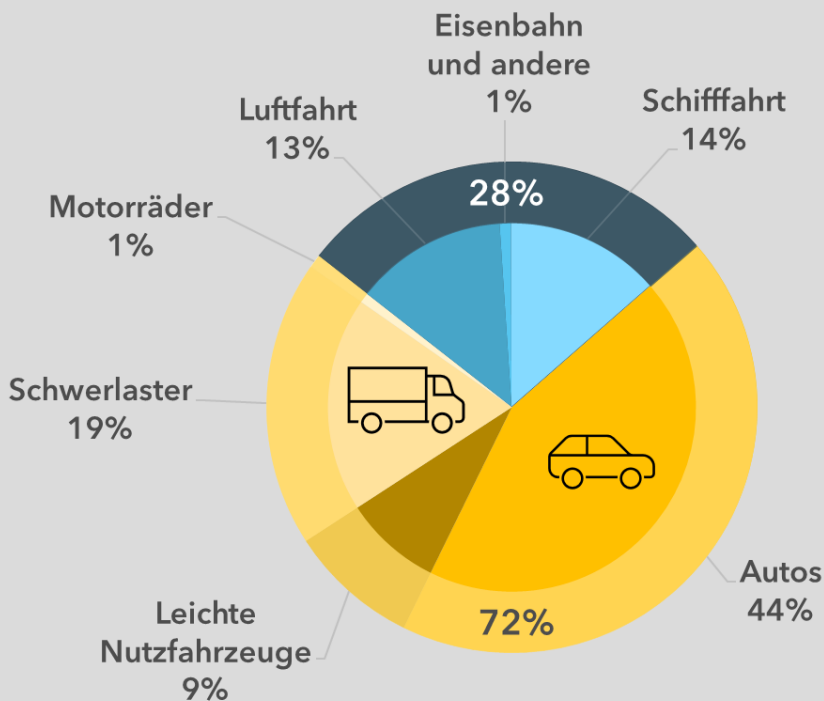


Mitfinanziert aus Mitteln des
Sächsischen Mitmachfonds

Intro

Lieferverkehr in Städten per LKW bringt Lärm, Abgase und gefährliche Verkehrssituationen mit sich. Der motorisierte Individual- und Lieferverkehr ist neben der Luft- und Schifffahrt der größte CO₂-Emittent.

„Aktuell werden ein Drittel des Verkehrsaufkommens in Städten durch den Lieferverkehr verursacht.“



Anteile der CO₂ Emissionen im Verkehr in der EU im Jahr 2016, Quelle: Europäische Umweltagentur

Dazu kommt, dass die Platzverteilung im öffentlichen Raum traditionell zugunsten des rollenden und ruhenden Kfz-Verkehrs erfolgt, was die Lebens- und Aufenthaltsqualität in vielen Straßen mindert. Gerade in dicht besiedelten Innenstädten wird es immer mehr zum Problem, wenn zu Stoßzeiten Autos und LKW in engen Straßen nach Park- und Anlieferplätzen suchen.

„Der Lieferverkehr ist eine wachsende Branche, das heißt die Transportmengen sind in jedem Jahr angewachsen. Insbesondere dieses Jahr sind durch die Corona-Krise die Paketbestellungen explodiert. Und es ist ein Bereich, wo noch fast jeder Transport mit Verbrennungsmotoren passiert. Der CO₂-Ausstoß ist dementsprechend enorm. Dies hat Auswirkungen auf das Klima, aber auch auf die Aufenthaltsqualität in Städten, weil Abgase, Feinstaub, Stickoxide und Lärm die Städte belasten.“ – Projektmitarbeiterin -



Im Rahmen der Europäischen Mobilitätswoche (EMW) 2020 testete ein Projektteam bestehend aus Akteuren des BUND Leipzig und des Verkehrsclubs Deutschland (VCD) unter evaluierender Mitwirkung der CONOSCOPE GmbH in einem Pilotprojekt verschiedene Formen der Anlieferung mit Lastenrädern für die Gottschedstraße – ein Leipziger Szene-kneipenviertel nahe des Leipziger Innenstadtrings. Ausschlaggebend dafür waren Ergebnisse von Befragungen der anliegenden Gastronomiebetriebe, die ergaben, dass viele Gastronomen unzufrieden mit der Liefersituation vor Ort sind.

In Abstimmung mit der Gastronomie und dem Einzelhandel vor Ort verlagerten wir den Lieferverkehr im Rahmen unserer Möglichkeiten auf klimafreundliche Verkehrsmittel und entlasteten damit das Viertel von LKW, Lärm und Abgasen – zumindest für drei Tage während der EMW 2020. Die Belieferung selbst wurde durch einen Dienstleister mittels Lastenrad bzw. Schwerlastenrad übernommen.

„Die sogenannte letzte Meile ist durch die Lastenräder klimafreundlich, leise, schnell und platzsparend.“ – Projektmitarbeiter -

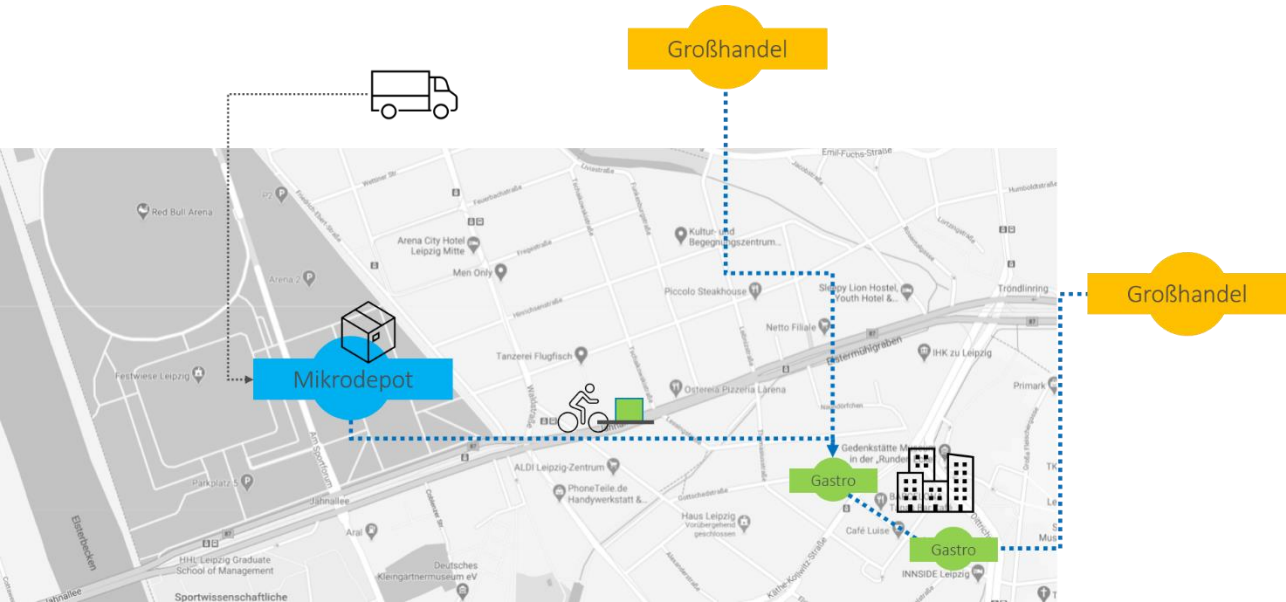


Ziel des Projektes war es, Erkenntnisse für die Machbarkeit von umweltfreundlichen Lastenradlieferungen zu gewinnen, die Lieferungen für Handel und Gastronomie von LKW-Transporten auf der letzten Meile übernehmen und von Mikrodepots am Stadtrand in die Innenstadt transportieren.

In dieser Broschüre sollen die Ergebnisse des Praxistests interessierten Akteuren zugänglich gemacht werden.

Die Projektidee

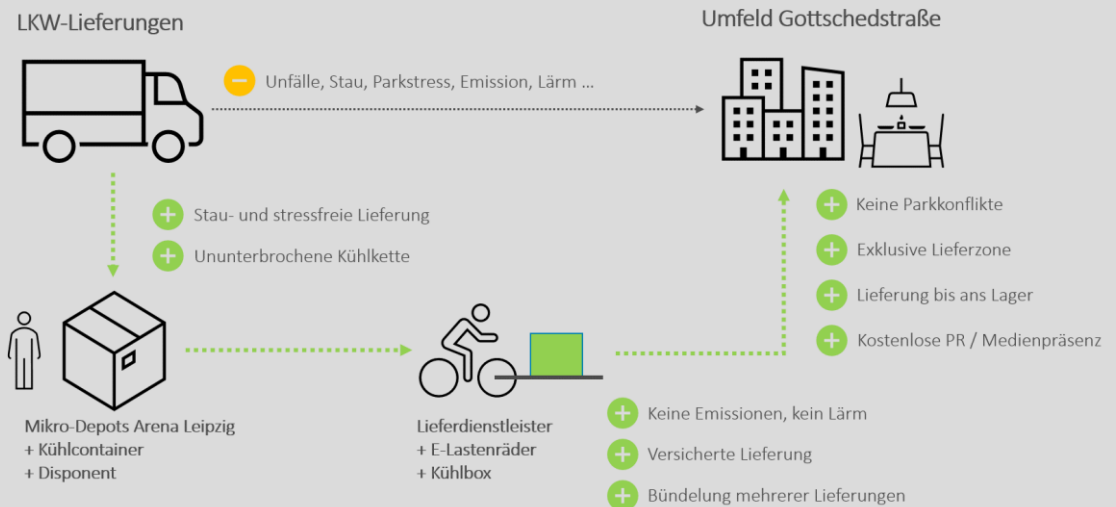
Im Pilotprojekt sollten Lieferungen „auf der letzten Meile“ statt mit LKW mit umweltfreundlichen Lastenräder transportiert werden. Zum Warenaustausch zwischen LKW und Lastenrad wurde ein Mikrodepot als Zwischenlager in der Nähe des Projektgebietes an der Arena Leipzig eingerichtet, so dass die LKW nicht mehr in die Gottschedstraße und das nähere Umfeld fahren mussten. Am Mikrodepot befand sich ein Disponent, der die Warenlieferungen der LKW entgegennahm, im Mikrodepot zwischenlagerte, den Lastenraddienstleister informierte sowie die Warenübergabe und die weitere Zustellung überwachte.



* Testweise wurden einige Einkäufe der teilnehmenden Gastronomiebetriebe in Großmärkten vom Stadtrand mit dem Lastenrad in die Gottschedstraße transportiert, die sonst mit dem eigenen Auto transportiert worden wären.

Erwartete Effekte

Der Ersatz von (Teil-)Lieferungen durch emissionsfreien Lastenverkehr löst eine Reihe von Effekten aus: es werden Unfälle, Staus, Parkprobleme, Emissionen und Lärm vermieden und das Umfeld der Gottschedstraße wird lebenswerter. Es wird eine stau- und stressfreie Lieferung von Waren direkt bis zum Lager der Gastronomen möglich. Eine lückenlose Kühlkette und versicherte Lieferungen müssen dabei garantiert werden.



Projektanspruch

Anspruch des Projekts war es, das Problem nicht nur zu thematisieren und Lösungen zu diskutieren, sondern mit einem Praxistest einen Versuch zu starten, den Lieferverkehr in einem begrenzten Gebiet für eine begrenzte Zeit anders zu organisieren.

Durch die öffentliche Sichtbarkeit der Aktion und die beteiligten Akteure sollten Interessierte ermutigt werden, sich eingehend mit der Thematik (auch experimentell) auseinanderzusetzen, Pfadabhängigkeiten zu hinterfragen und angesichts des Klimawandels offensiv klimaschonende Lösungen im Lieferverkehr einzufordern bzw. selbst umzusetzen.

Projektplanung und Durchführung

Bereits im Frühjahr 2020 begann das Projektteam mit den Vorbereitungen des Pilotprojektes, vor allem mit der Akquise beteiligter Gastronomiebetriebe, der Erfassung von Liefermengen und -zeiten inklusive der Befragung zu Sorgen und Problemen im Projektgebiet sowie mit der Suche nach geeigneten Flächen für Mikrodepot. Auf Seiten der Dienstleister wurden Lastenradkuriere angefragt und Anbieter für Container bzw. Transporter für die Ausstattung des Mikrodepots gesucht. Hinzu kam eine detaillierte Personal- und Einsatzplanung für die Pilotphase im Rahmen der EMW 2020.

Während der EMW galt es, das Mikrodepot am gewählten Standort einzurichten und handlungsfähig zu machen. Dazu gehörte Personal vor Ort, dass die Lieferungen der Gastronomen aufnahm, die Anlieferung und Zwischenlagerung im Mikrodepot verantwortete und die Weiterlieferung durch den Lastenrad-Dienstleister koordinierte. Ein kleines Team übernahm die Öffentlichkeitsarbeit und multimediale Begleitung per Foto und Video und führte am Ende der Pilotphase Interviews mit den beteiligten Akteuren, in denen Schwachstellen der Lieferalternative beleuchtet und Optimierungsoptionen gesammelt wurden.

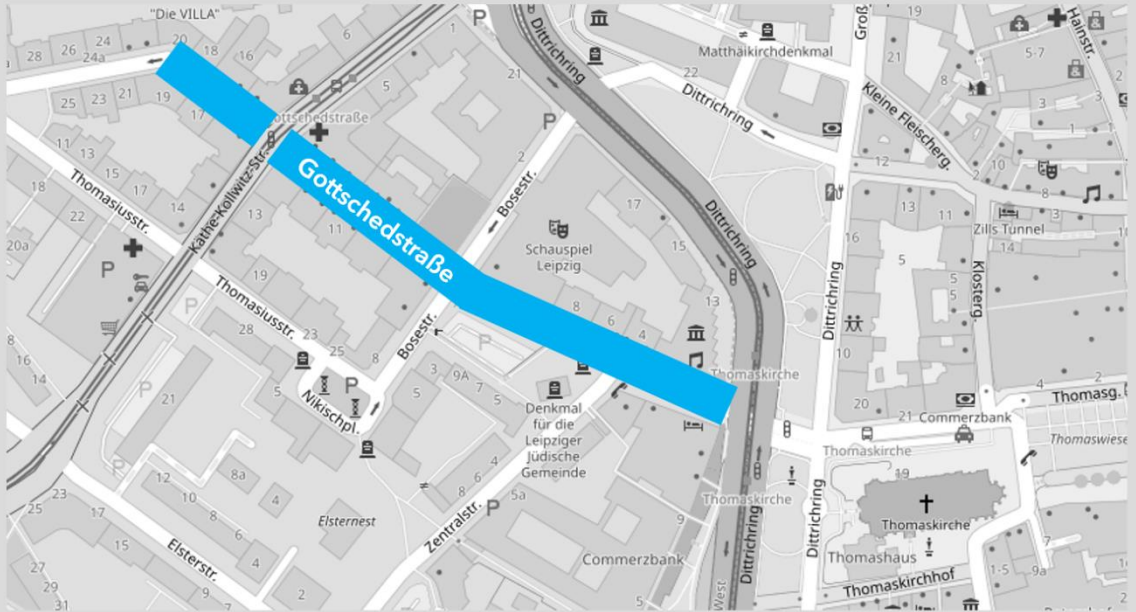
Das Projektgebiet

Als Einsatzgebiet wurde das westliche Leipziger Zentrum mit einem Schwerpunkt in der Gottsched-, Bose- und Kolonnadenstraße ausgewählt, da sich in diesen Gebieten die Verkehrsorganisation unbefriedigend darstellt.



Die hohe Dichte an gastronomischen Einrichtungen erfordert zum einen zahlreiche Liefervorgänge, zum anderen werden öffentliche Fußwege für Freisitze und Straßenraum für ruhenden Verkehr genutzt. Insbesondere die Gottschedstraße ist daher immer wieder ein Nadelöhr, in dem Fuß-, Rad-, PKW- und LKW-Verkehr auf engem Raum in

Konfliktsituationen geraten. Die Aufenthaltsqualität wird durch Lärm und Abgase beeinträchtigt.



Das Projektgebiet ist weitgehend deckungsgleich mit dem Gebiet, das der BUND in Zusammenarbeit mit dem Leipziger Verkehrs- und Tiefbauamt (VTA) für das Pilotprojekt „Klimafreundlicher Lieferverkehr für saubere und lebenswerte Städte“ gewählt hat. Es ist für die Stadt Leipzig von zentraler Bedeutung, damit der lang angestrebte „Sprung über den Innenstadtring“ gelingen kann. So wurden unter anderem im Forschungsprojekt „Erweiterte Innenstadt“ bereits Möglichkeiten zur Umgestaltung der Straßenzüge im westlichen Zentrum erörtert. Nicht zuletzt der Stadtratsbeschluss, die Gottschedstraße östlich der Käthe-Kollwitz-Straße zur „Freisitzmeile“ zu erklären, zeigt die Relevanz der bestehenden Problematik.

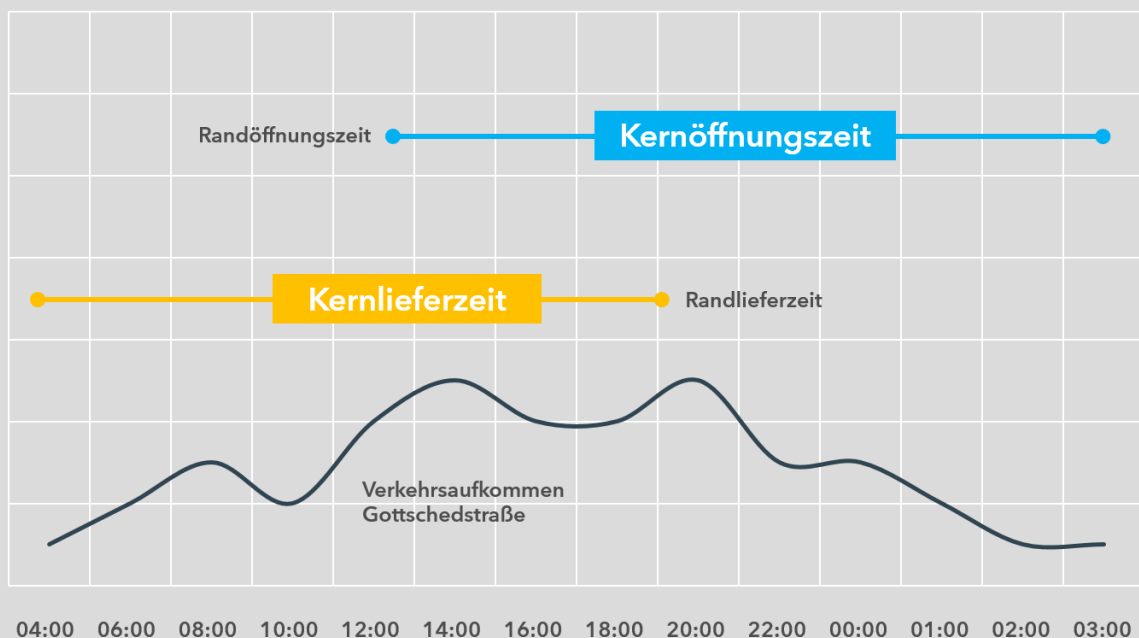


Alltag in der Gottschedstraße

Die Gottschedstraße in Leipzig liegt in der Inneren Westvorstadt, außerhalb des Innenstadtrings, und ist eine klassische Wohn- und Geschäftsstraße. Bei gutem Wetter spielt sich das kulturelle und gastronomische Leben häufig auf den Freisitzen ab. Die Straße ist für viele Leipziger und touristischen Besucher ein beliebter Treffpunkt und besonders in den Mittags- und Abendstunden stark frequentiert. Die Straße ist ca. 700 Meter lang und erstreckt sich vom Dittrichring bis zur Elsterstraße, sie wird mittlerweile auch als Kneipenmeile touristisch beworben, was aufgrund der Nähe und guten Anschlussfähigkeit zur Innenstadt begünstigt wurde.



Die Gegend verzeichnet eine überdurchschnittlich hohe Bevölkerungs- und Arbeitsplatzdichte. Durch Lieferverkehr und Anwohnerparken ist die Straße stark mit rollendem und ruhendem Verkehr belastet. Fahrzeuge über 3,5 Tonnen – 7,5 bis 18-Tonnen LKW von Speditionen – beliefern hauptsächlich in der Kernlieferzeit zwischen 10 und 16 Uhr anliegende Einrichtungen, Hotels, Bars, Cafés, Restaurants und Geschäfte, wobei es regelmäßig zu gefährlichen Verkehrssituationen sowie Lärm- und Schadstoffemissionen kommt. Die Be- und Entladevorgänge finden alle im öffentlichen Raum statt, es gibt keine separierten Ladezonen. Die Nachfrage des ansässigen Einzelhandels und der Gastronomie hat dabei einen großen Anteil am Lieferverkehrsaufkommen.



Parken und Entladen an Einmündungen, in Kreuzungsbereichen und in zweiter Reihe und damit verbundene Rückstaus und gefährliche Verkehrssituationen sind an der Tagesordnung. Die im Zeitraum des Pilotprojekts vorhandene umfangreiche Baustellensituation verschärfte diese Probleme noch. Fahrradstreifen sind permanent mit Lieferfahrzeugen zugeparkt, sodass für Fahrradfahrer und Fußgänger gefährliche Ausweichsituationen entstehen.

Momentan unvorstellbar ist es, dass die Gottschedstraße Teil einer angedachten Flaniermeile ist, für die im Auftrag der Stadt Leipzig ein Fachgutachten erstellt wurde. Verkehrsberuhigung und Einschränkungen für den ruhenden Verkehr, Begrünung und Aufwertung der Freisitzflächen bis hin zur Idee, die Straße in eine reine Fuß- und Fahrradstraße umzuwidmen und für die motorisierten Verkehr zu sperren, sind die Empfehlungen des Gutachtens.

Unser Pilotprojekt wollte zeigen, wie in dieser Zukunftsvision die Anlieferung von Waren für Gastronomie, Hotel und Handel alternativ mit Lastenrädern funktionieren kann, um die Verkehrssicherheit und die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum zu erhöhen. Das Problembewusstsein bei den teilnehmenden Gastronom*innen und Händler*innen war hoch und der Wunsch nach einer Veränderung der Liefersituation immanent. Dem gegenüber standen aber auch Sorgen vor Mehrkosten oder generelle Skepsis vor alternativen Liefermöglichkeiten, die im folgenden Kapitel näher betrachtet werden sollen.



Ergebnisse

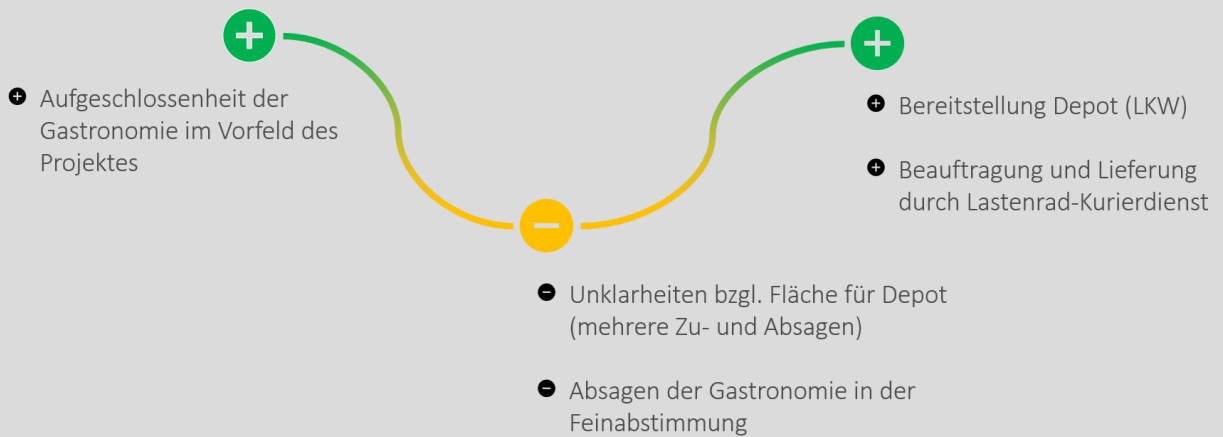
Mit dem Pilotprojekt sollte eine konkrete Lösungsmöglichkeit für die Verbesserung der Verkehrssituation in der Gottschedstraße praktisch ausprobiert werden. Am Ende stehen eine Reihe von Erkenntnissen und das Wissen über

- relevante Akteure, die in die Suche nach Lösungen einbezogen werden müssen,
- eine Datenbasis zum Status quo des Lieferverkehrs in der Gottschedstraße,
- Hemmnisse und Sorgen der Gewerbetreibenden und Betriebe vor alternativen Lieferkonzepten,
- die Möglichkeiten zur Einrichtung und Unterhaltung eines Mikrodepots in der Nähe des Projektgebietes sowie
- Chancen und Risiken, die bei der Neuorganisation von Lieferstrukturen bestehen.

Hemmnisse und Hürden

Trotz einer anfänglichen – im Rahmen der Kontaktanbahnung und Akquise der Teilnehmenden – hohen Aufgeschlossenheit gegenüber unserem Pilotprojekt und der Idee klimafreundlicherer Liefermöglichkeiten, sammelten sich in den Interviews zur Feinabstimmung mit den angefragten Gastronom*innen und Händler*innen eine Reihe von Hemmnissen und Problemen, woraufhin einige Inhaber*innen eine Zusammenarbeit ablehnten. Sie waren überwiegend zufrieden mit der aktuellen Situation, ihre Lieferketten funktionieren und die Prozesse sind eingespielt. Vorbehalte gegenüber dem

Pilotprojekt gab es vor allem in den Fragen, ob die **Kühlkette** lückenlos eingehalten werden kann, wer die **Qualitätsprüfung** übernimmt und für Schäden und Falschliefereien haftet und welche **Liefermengen** – insbesondere schwere Lasten wie beispielsweise Bierfässer und Großlieferungen – mit den Lastenrädern transportiert werden können.



Diese Skepsis führte zu einigen Absagen. Auch die **Kurzfristigkeit** des Projektes (die Planungen und Vorgespräche fanden ca. 2-3 Monate vor Projektbeginn statt) sprach für einige Interessierte gegen eine Mitwirkung.

„Skeptiker müssen mit Argumenten und Souveränität durch vorhandene Erfahrungen und Erfolge überzeugt werden.“
- Händler -



In einigen Fällen kam es vor, dass während des Durchführungszeitraums keine Lieferungen geplant waren. Auch die **Corona-Pandemie** aufgrund der hohen Unsicherheit und geringen Planungssicherheit löste letztlich einige Absagen aus.

Um ein „bewährtes“ Transportmittel wie den LKW zu ersetzen, müssen komplexe logistische Prozesse letztlich zusammenspielen. Dies beginnt bereits bei der Warenkontrolle, bei den häufig sehr großen Lieferungen auf Europaletten und die teilweise strikt einzuhaltende Kühlkette. Die **Reputation** des Projektteams war aus Sicht einiger Interessenten dafür zu gering, was eine hohe Skepsis gegenüber der Zuverlässigkeit und Leistungsfähigkeit des Pilotprojektes auslöste.

„Für die Koordinierung ist am schwierigsten, die Spontantät zu gewährleisten. Benötigte Bestellungen sind häufig erst einen Tag vorher bekannt, dann müssen die Kapazitäten vom Depot passen und die Fahrradkuriere verfügbar sein.“ – Projektleiter -



Das Finden einer **Fläche für das Mikrodepot** verursachte allerdings die größten Probleme. Bis kurz vor Start der Pilotphase war unklar, welcher Akteur dem Projekt einen geeigneten Stellplatz in der Nähe des Projektgebietes bei gleichzeitig guter infrastruktureller Anbindung und Erreichbarkeit für LKW zur Verfügung stellen konnte. Schließlich sagte der Betreiber der Arena Leipzig „in letzter Minute“ seine Unterstützung zu.

Reibungslos hingegen funktionierte die Zusammenarbeit mit dem **Lastenradkurier**-Dienstleister, der flexibel auf die Projektanforderungen reagierte.

Projektmitwirkende

Die am Pilotprojekt teilnehmenden Gastronom*innen und Händler*innen zeichneten sich durch einen hohen **Enthusiasmus**, Unvoreingenommenheit, Flexibilität und Spontaneität aus. Vor allem diejenigen mit einem hohen Problembewusstsein und einer positiven Einstellung zur Umnutzung des öffentlichen Raums in der Gottschedstraße wurden Teil des Projektes und befürworteten es sehr, dass auch praxisorientiert nach Alternativen gesucht wird.

Allerdings haben sie auch gleichzeitig mit Nachdruck angeführt, dass es das Projektteam allein nicht schaffen wird, den Status quo zu ändern. Letztlich muss die Stadt Leipzig mit Maßnahmen wie u. a. Ladezonen und Zufahrtsregelungen auch einen Beitrag zur Realisierung solcher Projekte liefern.

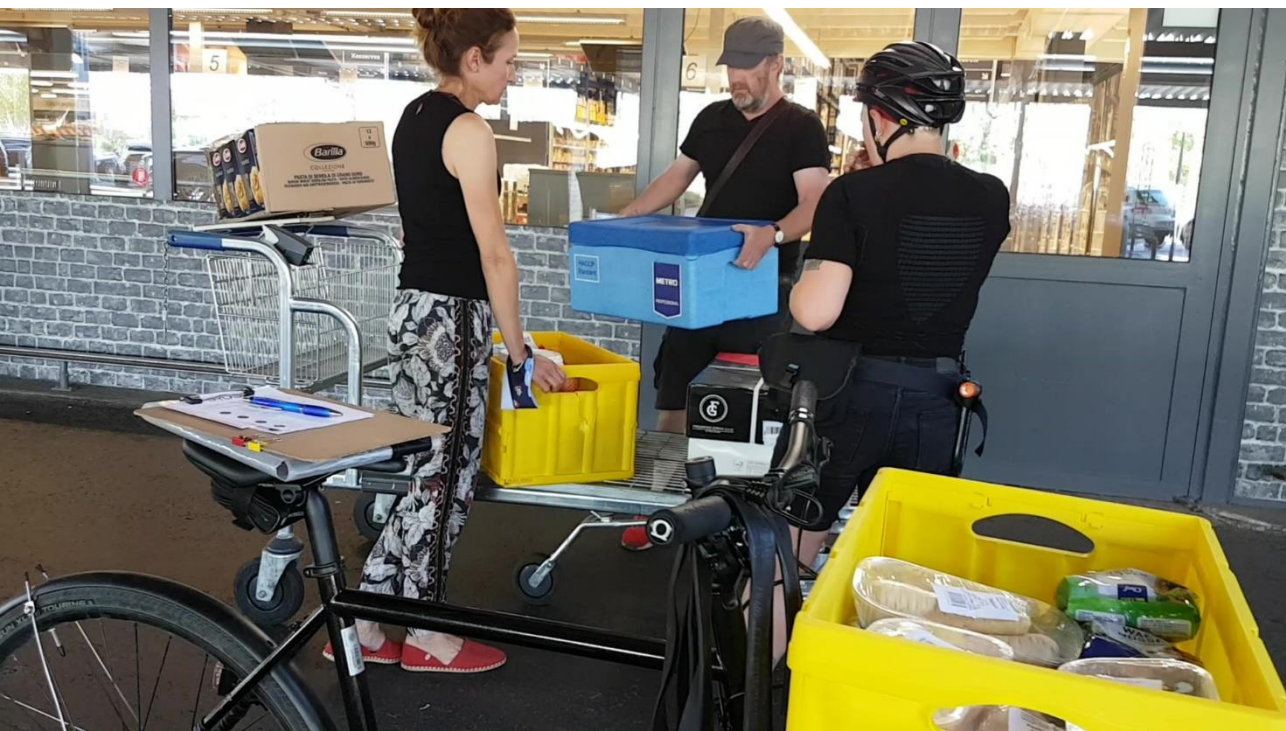
„Nicht nur der Gastronom muss es wollen, sondern auch alle Zulieferer und Beteiligten. Alle Lieferfahrzeuge kriegen wir nicht weg ein paar müssen leider bleiben.“
- Gastronomin -



Der Zweifel blieb aber auch bei ihnen, inwiefern das Projekt in der Realität bei großen Lieferungen umgesetzt werden könnte.

Geeignete Warengruppen

Als geeignete Warengruppen für das alternative Lieferkonzept stellten sich **vor allem Obst und Gemüse** sowie Hygieneprodukte heraus, zusammengekommen alle Waren, die in stapelbaren Transportboxen gut vom LKW auf das Lastenrad umgeladen werden können. Schwerere Lasten (Getränke, Großpaletten u. ä.) wurden im Rahmen des Pilotprojektes - vor allem aufgrund der Skepsis der Teilnehmenden - nicht transportiert. Nach Aussage des Kurierdienstleisters wären aber auch solche Lieferungen unproblematisch machbar, wenn sie auf mehrere elektrisch unterstützte Lastenräder aufgeteilt werden können.



Außenwirkung des Projektes

Schon vor und während der EMW war das Interesse am Projekt groß. Verschiedene regionale Medien berichteten darüber (Beiträge im Uni-Radio und bei MDR Info, L-IZ, werideleipzig, LVZ), auch die Stadt Leipzig äußerte großes Interesse und sah es als eines der Leuchttürme der EMW. Regionale Akteure aus den Bereichen Wirtschaft und Handel, Infrastruktur, Mobilität und Logistik besuchten das Mikrodepot und luden das Projektteam im Anschluss zu Präsentationen und Berichten ein.

Meinungen und Reaktionen

Der Status quo der Liefersituation in der Gottschedstraße ist für die meisten Betriebe und Handelseinrichtungen im Projektgebiet unbefriedigend, sodass viele offen für Veränderungen und Verbesserungen sind.

„Ich finde es gut, dass Alternativen gesucht werden, denn dass die jetzige Situation nicht geht, das merken wir hier jeden Tag.“
- Gastronomin -



Langfristig gesehen müssen im Umfeld der Gottschedstraße mehr auto- und lieferverkehrsfree Zonen geschaffen werden. Es existiert grundsätzlich eine große Aufgeschlossenheit gegenüber alternativen und umweltfreundlichen Lieferformen, die die Lebensqualität in Stadtvierteln mit einem potenziell hohen kulturellen Erholungswert steigern können.

„Ich würde ja aus der Gottschedsraße eine ‚Flaniermeile‘ machen und attraktiver für Besucher werden. Dafür sind aber Ladezonen für den Lieferverkehr notwendig.“

- Gastronomin -



Als Vorteile der Anlieferung mit Lastenrad nannten die Beteiligten u. a. die Folgenden:

- ein persönlicher und freundlicher Kontakt mit dem Lastenrad-Kurier,
- die Lieferung erfolgte direkt bis ans Lager, ohne Parkprobleme und Bußgelder für Falschparken,

- die Ware konnte bei Übergabe sofort geprüft werden und war einwandfrei,
- der Lastenradtransport der Großmarkteinkäufe ging schneller als mit dem Auto, trotz Baustellen und Umleitungen.



Alle Teilnehmenden am Pilotprojekt äußerten ein großes) Interesse an der Weiterverfolgung des Projektes, letztlich sogar der Etablierung eines runden Tisches aus Vertretern der Stadt und der Wirtschaftsbetriebe vor Ort, um solche und ähnliche Lösungsmöglichkeiten zu diskutieren und umzusetzen.

Ausblick

Das Projekt hat wichtige Erkenntnisse und Grundlagen ermittelt, die helfen, solche und ähnliche Projekte in Zukunft im größeren Umfang umzusetzen – ein erster Praxistest im kleinen Maßstab mit dem Ergebnis, dass es so oder so ähnlich funktionieren könnte. Lieferstrukturen, Lieferzeiten und Lieferumfänge wurden deutlich sowie die diesbezüglichen Bedürfnisse und Wünsche der Gastronomiebetriebe und Handelseinrichtungen.

„Das erfordert einen Zusammenschluss aller Gastronomen in der Straße, ob sie sich kennen oder nicht, um für eine große Veränderung zu sorgen. Der Zusammenschluss ist bisher so nicht da.“ - Gastronom -



Die **Bereitschaft** zu alternativen Lösungen war deutlich zu erkennen, sowohl bei der Gastronomie, als auch bei Lieferanten, den Kurierdiensten und anderen Beteiligten (z. B. Stellplatzanbieter für Mikrodepots im Rande der Innenstadt).

„Es wäre natürlich schön, mehr autofreie Zonen zu schaffen, ohne dass die Gastronomiebetriebe und Lieferanten selbst darunter leiden. Das Ziel ist es, dass es für alle zu einem Vorteil wird, denn es ist weniger Stress, weniger Zweite-Reihe-Parken und weniger gefährlich für Rad und Fußgänger.“ - Projektleiter -



Die **Umsetzbarkeit** steht und fällt letztlich mit einem geeigneten Standort für das Mikrodepot, was wiederum selbst mit nur geringem Aufwand betrieben werden kann. Für einen Dauerbetrieb wären allerdings einige rechtliche und finanzielle Fragen zu klären.

Für die **Fortführung** bzw. Wiederholung des Projektes ist es wichtig, das bisher nur ehrenamtliche Engagement einer kleinen Projektgruppe mit geringer Reputation zu professionalisieren. Die Stadt Leipzig, aber auch starke Partner und Fürsprecher wie die IHK und die Wirtschaftsförderung wären dafür hilfreich.

„Die Stadt muss entscheiden, wie sie den wachsenden Lieferverkehr in der Innenstadt und ganz Leipzig in Zukunft händeln möchte. Sie kann Anreize setzen, dass Zuliefernde und Beliefernde sich zusammensetzen und über Bedarfe und Änderungsmöglichkeiten ins Gespräch kommen. Was die Stadt auch aktiv tun kann und muss, für Lastenräder, Flächen zu suchen und Mikrodepots bereitzustellen für mögliche Umschlagspunkte. Rechtlich kann sie bestimmte Bereiche durch Zufahrtsregelungen sowohl zeitlich als auch in Bezug auf den Co₂-Ausstoß entlasten.“
- Projektmitarbeiterin -

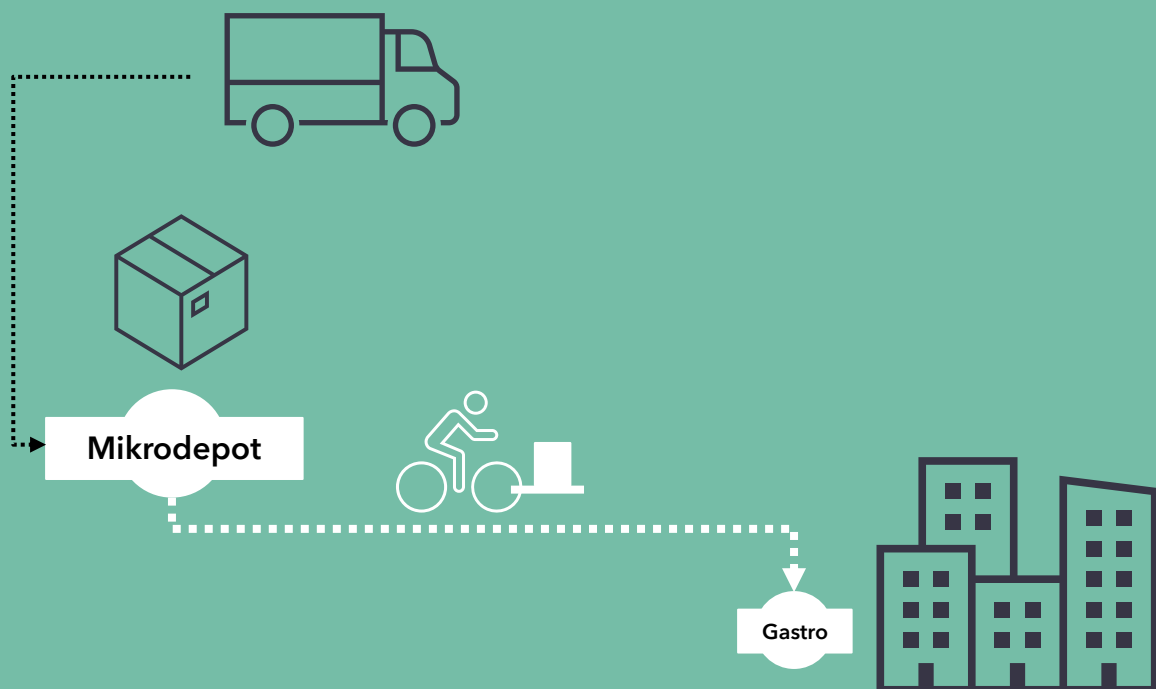


Ein künftiges Folge-Pilotprojekt sollte für einen längeren Zeitraum als nur drei Tage konzipiert und gleichzeitig das Projektgebiet auf weitere Stadtteile bis hin zum gesamten Stadtgebiet ausgeweitet werden. Das bedeutet auch, dass mehr Flächen für Mikrodepots – strategisch gut verteilt über das Stadtgebiet – zur Verfügung stehen müssten. Eine wesentlich längerfristige Planung und die Klärung wichtiger rechtlicher Fragen (Haftungsfragen bei Reklamationen, z. B. einer unterbrochenen Kühlkette oder im Falle einer falschen, unvollständigen oder mangelhaften Lieferung) können dazu beitragen, mehr Projektmitwirkende zu akquirieren.



Zudem sollte geprüft werden, in welcher Art und Weise größere und schwere Liefermengen bewältigt werden können. Somit könnte ein breiteres Warenspektrum (z. B. Kühlware und Non-Food-Produkte und durch clevere Umverpackungen möglicherweise auch Getränkepaletten oder Bierfässer) lieferlogistisch per Lastenrad bewegt werden. Im Sinne von Synergieeffekten könnte in diesem Zuge auch über weitere Optimierungen (z. B. eine „Mittelieferzentrale“ für Kurier-, Express- und Paket-Lieferungen) nachgedacht werden.

Die Erfahrung des Projektteams war, dass die logistischen Abläufe im Rahmen des Projektes gut funktionieren haben, das Projekt in dieser Form aber noch keine Dauerlösung wäre. Es hat dennoch dazu angeregt, bestehende Situationen zu überdenken und neue Maßnahmenstrategien zu entwickeln. Klar wurde, dass die Umgestaltung des Verkehrsraums in Innenstädten wie Leipzig – nicht nur in der Gottschedstraße – dringend geboten ist, um Anwohner und Gästen eine höhere Lebens- und Aufenthaltsqualität zu bieten.



Herausgeber

**Forum Urban Mobil &
CONOSCOPE GmbH**
Käthe-Kollwitz-Str. 60
04109 Leipzig

Redaktion

Annemarie Knob
Elisa Träger
Markus Schubert

Fotos und Gestaltung

CONOSCOPE
www.conoscope.de