

# Die Zauberformel gegen Staus gerät in die Kritik

ROC/Mk. Bonn - In den Städten wird es immer enger. Mit Fußgängerzonen, einem System von Einbahnstraßen und eingeschränkten Verkehrszeiten versuchen die Kommunen, die Blechlawinen und Staus in den Griff zu bekommen.

Wie sollten die Städte den Verkehr optimal organisieren? Antwort auf diese Frage möchte die „City-Logistik“ geben. Probleme damit haben vor allem die Großhändler. „Was passiert mit dem Wirtschaftsverkehr und wie kommen die Waren in die Läden, wenn Fußgängerzonen eine Anfahrt verbieten?“, fragt Regina Rosenberg vom Bundesverband des Deutschen Groß- und Außenhandels (BGA).

Ihr Verband beklagt, daß er bei Planungsprojekten nicht einbezogen wird. Deshalb will man die Städte und Gemeinden aufrütteln und zur Umkehr bewegen. Der Vorwurf, daß Lieferverkehr die Innenstädte verstopft, stimme laut Rosenberg nicht. „Der Wirtschaftsverkehr sei geringer als viele annehmen und wenn man ihn um ein Drittel verringern würde, ginge das Verkehrsaufkommen lediglich um 1,3 Prozent zurück.“

„Vor zu großen Erwartungen an eine Zauberformel 'City-Logistik' ist zu warnen. So ungezügelt, wie dies in populistischen Kritiken dargestellt wird, verläuft der Verkehr in den Städten nun auch wieder nicht“, meint Thomas Trümper, Vorsitzender des Arbeitskreises City-Logistik beim BGA. Trümper, der auch Vorstandsmitglied der Phoenix Pharmahandel AG & Co., Mannheim, einem bedeutenden Großhändler ist, weist vor allem auf die Probleme von City-Apotheken hin. Hier muß der Warenbestand viermal am Tag aufgefrischt werden, anders als auf dem Land oder in Stadtrandgebieten, wo in der Regel nur einmal täglich umgeschlagen wird. Die teuren Mieten in den Innenstädten veranlassen den Apotheker, möglichst viel Verkaufsfläche und wenig Lagerraum zu nutzen. Der hohe Wettbewerbsdruck zwingt ihn zu einer „Lieferfähigkeit von na-

Umsatzeinbußen. Die Versorgung der Apotheken weist mit 20 Prozent den höchsten Anteil aller Anlieferfälle auf.

Trümpers Firma realisiert diese Aufgabe mit computer-unterstützten Planungssystemen, um die kürzesten Wege zu fahren. Für größere Strecken werden „Shuttle-Cars“ eingesetzt, also Großraumtransporter, die Lieferungen für mehrere Touren in die Nähe eines Ballungsgebietes bringen. Dort gelangen sie auf Kleintransporter. Trümper: „Mit diesen Fahrzeugen ist man schneller und behindert weniger den Verkehr.“

Der Wirtschaftsverkehr ist die Voraussetzung für die Funktionsfähigkeit der Städte. Hauptakteur ist der Großhandel, der über 50 Prozent der Innenstadtversorgung abwickelt. Trotz dieser Bedeutung wird häufig versucht, mit dirigistischen Mitteln in den Verkehrsfluß einzugreifen. So werden Straßen zurückgebaut, um die Geschwindigkeit zu begrenzen. Auch das Fahrverbot von Transportern mit mehr als 7,5 Tonnen Gesamtgewicht verlängert die Wege in den Städten und führt zum Einsatz von noch mehr Fahrzeugen, was letztendlich auch dem Schutz der Umwelt zuwider läuft.

Der Deutsche Industrie- und Handelstag (DIHT) warnt vor der Gefahr des Ausblutens der Städte, weil die neuen Handelszentren falsch geplant wurden. „Wir brauchen deshalb eine Überprüfung der städtischen Bauleit- und Verkehrsplanung hinsichtlich ihrer Auswirkung auf den innerstädtischen Wirtschaftsverkehr“, fordert Trümper. Er ist sich sicher, daß nicht die zunehmende Regulierung des Verkehrs in den Stadtzentren, sondern eine flexible Öffnung der Lieferzeitfenster die Voraussetzungen zur Entzerrung des Wirtschaftsverkehrs schaffen.

Deshalb appelliert Großhändler Trümper an die kommunalen Entscheidungsträger: Legt die Zukunft der Innenstädte nicht in die Hände von Theoretikern! Notwendig sind Lösungen, die auf historisch gewachsene und lebendige Innenstädte zugeschnitten sind