

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Henner Schmidt (FDP)

vom 20. September 2017 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 22. September 2017)

zum Thema:

Verkehrspolitische Herausforderungen für Berlin durch den Internethandel

und **Antwort** vom 05. Oktober 2017 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 10. Oktober 2017)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Henner Schmidt (FDP)
über

den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin
über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18 / 12 331
vom 20. September 2017
über Verkehrspolitische Herausforderungen für Berlin durch den Internethandel

Im Namen des Senats von Berlin beantworte ich Ihre Schriftliche Anfrage wie folgt:

Frage 1:

Welche Herausforderungen sieht der Senat durch den mit dem Internethandel verbundenen Lieferverkehr von Kurier-, Express und Paketdienstleistungen (KEP) im Berliner Stadtgebiet, insbesondere in Bezug auf die Umsetzung der verkehrspolitischen Ziele des Landes Berlin?

Frage 2:

Welche Annahmen trifft der Senat in der Verkehrsplanung für die künftige Entwicklung des mit dem Internethandel zusammenhängenden Lieferverkehrs?

Frage 3:

Liegen diesen Annahmen Studien oder Gutachten zugrunde? Wenn ja, welche?

Frage 5:

Welche Ansätze verfolgt der Senat, die zunehmende Anzahl von Liefervorgängen aus dem Internethandel und die daraus entstehenden Herausforderungen (z.B. zunehmender Platzbedarf für Lieferfahrzeuge) auch in Zukunft zuverlässig zu bewältigen?

Antwort zu 1, 2, 3 und 5:

In Berlin und allen deutschen Städten leistet der Wirtschaftsverkehr, zu dem auch die Verkehre der Kurier-, Express und Paketdienstleister (KEP) gehören, einen maßgeblichen und unverzichtbaren Beitrag zum Funktionieren der Stadt. Gleichzeitig verantwortet dieser Bereich des Verkehrs einen großen Teil der Lärm- und Luftschadstoffbelastungen und verursacht einen hohen Instandhaltungsaufwand im Straßennetz. Dies verdeutlicht den Handlungsdruck für Berlin vor dem Hintergrund der Diskussionen zu verkehrsbedingten

Umweltbelastungen und dem Klimawandel, der Luftreinhalteplanung und der Lärmaktionsplanung.

Nachfragestrukturen und -muster auf Konsumentenseite verändern sich stetig. Derzeit sind Veränderungen insbesondere durch das Thema E-Commerce geprägt, die verkehrlichen Auswirkungen und Herausforderungen gilt es zu bestimmen und zu bewerten.

Planerische Grundlage Berlins ist an dieser Stelle das Integrierte Wirtschaftsverkehrskonzept (IWVK), welches sich derzeit in der Erarbeitung befindet. Das IWVK zielt als Hauptaufgabe auf die Unterstützung der stadtverträglichen Gestaltung des Wirtschaftsverkehrs. Die Neuauflage bildet eine Ergänzung und Konkretisierung zum sich parallel in Bearbeitung befindlichen Stadtentwicklungsplan Verkehr 2030.

Die KEP-spezifischen Belange werden insbesondere in den beiden thematischen Arbeitsgruppen „Kurier-, Express- und Paketdienstleister (KEP), Postdienstleistungen“ sowie „Wirtschaftsverkehr auf der Straße“ thematisiert. Neben Unternehmen sind auch die jeweiligen Verbände (Bundesverband Paket & Expresslogistik e. V.; Bundesverband der Kurier-Express-Post-Dienste e.V.; Handelsverband Berlin-Brandenburg) sowie Vertretende der Kammern und der Polizei an diesen Arbeitsgruppen beteiligt. Auf dieser Grundlage werden auch grundsätzliche Annahmen für Entwicklungen sowie Handlungsansätze abgeleitet. Der Prozess läuft derzeit und wird voraussichtlich Ende 2018 abgeschlossen sein.

Ergänzt wird dies durch eine Vielzahl fachlicher Studien (Ergebnisse lokaler, deutscher und europäischer Forschungs- und Entwicklungsprojekte), Fachgespräche und (Vor-) Arbeiten, sowie einen intensiven Austausch mit der Wissenschaft und Forschung, den zuständigen Bundesbehörden (insbesondere Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, Umweltbundesamt) und den Fahrzeugherstellern.

Aktuell ist insbesondere im Privatkundenbereich von einem weiter steigenden Sendungsaufkommen auszugehen.

Frage 4:

Wie und für welche örtlichen Bereiche des Berliner Stadtgebietes wurde/wird im Rahmen der Förderung des Stadtumbaus untersucht, welche Anpassungen der städtischen Infrastruktur notwendig sind, um die Versorgung der Anwohner mit Waren, die durch Kurier-, Express und Paketsendungen zugestellt werden, zu gewährleisten?

Antwort zu 4:

Untersuchungen zur Versorgung der Anwohner mit Waren durch Kurier-, Express- und Paketsendungen sind kein Schwerpunkt im Rahmen der Förderung des Stadtumbaus. In einzelnen Fällen werden entsprechende Belange aber mit betrachtet, unter anderem im Stadtteilentwicklungskonzept (StEK) Green Moabit, das im Zeitraum 2011 bis 2014 unter anderem mit Hilfe des Programms Stadtumbau West erstellt wurde.

Frage 6:

Welche Potenziale sieht der Senat für die Umsetzung so genannter Mikro-Depot-Konzepte im Berliner Stadtgebiet? Mit welchen Ansätzen will der Senat deren Umsetzung erleichtern oder fördern?

Antwort zu 6:

Der größte Teil der Abholung und Zustellung auf der „Letzten Meile“ findet in städtischen Ballungsräumen statt. Der Einsatz von lokal emissionsfreien Fahrzeugen (z.B.

Lastenrädern) kann aber nur unter der Voraussetzung realisiert werden, dass zielgebietsnahes Zwischenlagern bzw. Umschlagen beispielsweise in Mikro-Depots möglich ist. Allerdings verursacht ein Umschlag an einem Mikro-Depot als neuer Prozessschritt zusätzliche Herausforderungen für Prozessbeteiligte. Für die Unternehmen modifiziert das Mikro-Depot die Kostenstrukturen und stellt eine neue mögliche Fehlerquelle im Sammel- und Verteilprozess dar. Aus städtischer Perspektive benötigen derartige Konzepte adäquate Flächen (zu diskutierende Themen: Erschließung, Denkmalschutz, usw.) und es bedarf eines Betreibers entsprechender Depots.

Berlin sieht in Mikro-Depots eine gute Option, gerade dichte Quartiere von Sammel- und Verteilverkehren mit Kraftfahrzeugen zu entlasten. Das Land unterstützt daher entsprechende Ansätze, insbesondere in Form kooperativ nutzbarer Depotlösungen, durch fachlichen Austausch beziehungsweise durch aktive Beteiligung an und Konzeption von entsprechenden Pilotvorhaben.

Frage 7:

Welche Potenziale sieht der Senat für die verstärkte Nutzung von Paketkästen und Packstationen? Mit welchen Ansätzen will der Senat diese erleichtern oder fördern?

Antwort zu 7:

Derartige Lösungen (Paketkästen, Packstationen) können zur Reduktion von nicht-erfolgreichen Zustellversuchen führen und damit Zustellstopps reduzieren.

Allerdings sind die bisherigen Produkte des Marktes vorrangig einzelbetriebliche Lösungen. Es obliegt daher nicht der öffentlichen Hand, entsprechende Infrastruktur zu planen, zu errichten oder zu betreiben.

Berlin beteiligt sich aktiv an Diskussionen, um aus städtischer Sicht sinnvolle anbieterneutrale Lösungen zu definieren und zu etablieren.

Berlin, den 05.10.17

In Vertretung

Kirchner

.....
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz