

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Harald Moritz (GRÜNE)

vom 09. März 2021 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 10. März 2021)

zum Thema:

Ökologischer Lieferverkehr auf der „letzten Meile“, Mikrodepots

und **Antwort** vom 29. März 2021 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 30. Mrz. 2021)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Harald Moritz (GRÜNE)
über
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/26951
vom 9. März 2021
über Ökologischer Lieferverkehr auf der „letzten Meile“, Mikrodepots

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

Frage 1:

Welche Bemühungen gibt es seitens des Senats ökologische Innovation im Lieferverkehr voranzutreiben?

Antwort zu 1:

Berlin entwickelt für das Land sowohl die planerischen Grundlagen und strategischen Konzepte als auch konkrete Ansätze und Projekte für Forschungs- und Entwicklungsvorhaben im Bereich ökologischer Innovation im Lieferverkehr. Planerische Grundlage Berlins ist das Integrierte Wirtschaftsverkehrskonzept (IWVK), welches als nachgeordnetes Planwerk den Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr (StEP MoVe) für den kurz- und mittelfristigen Planungshorizont konkretisiert und an den Zielen des MobG orientiert entsprechende Maßnahmen und Konzepte formuliert. Das IWVK befindet sich derzeit in der Finalisierung. Das übergeordnete Ziel des IWVK ist die stadtverträgliche Abwicklung von urbanen Wirtschaftsverkehren aller Verkehrsträger und ihre kombinierte Nutzung bei gleichzeitiger Erhaltung der Funktionsfähigkeit der Stadt. Unter diesem Gesichtspunkt wurden in einem breiten Beteiligungsprozess mit den Agierenden im Berliner Wirtschaftsverkehr entsprechende Maßnahmen entwickelt. Mit dem übergeordneten Ziel der Stadtverträglichkeit haben die Maßnahmen auch immer einen ökologischen Ansatz. So trägt das Forschungsprojekt „Kooperative Nutzung von Mikro-Depots durch die Kurier-, Express-, Paket-Branche für den nachhaltigen Einsatz von Lastenrädern in Berlin“ (KoMoDo) zur Verringerung der durch motorisierten Lieferverkehr verursachten Umweltfolgen bei. Gerade bei Forschungs- und Entwicklungsvorhaben nimmt das Land unterschiedliche Rollen ein, teilweise als Partner entsprechender Vorhaben, teilweise als Ansprech- und Austauschpartner.

Darüber hinaus steht in der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz ein formaler Ansprechpartner für Fragen des Wirtschaftsverkehrs zur Verfügung, der unter anderem auch Ziele und Anforderungen des Landes an ökologische Innovation im Lieferverkehr kommuniziert.

Zudem bildet das Förderprogramm „Wirtschaftsnahe Elektromobilität“ (WELMO) der Senatsverwaltung für Wirtschaft, Energie und Betriebe in diesem Zusammenhang einen zentralen Baustein. Mit der Förderung u.a. von versicherungs- und zulassungspflichtigen elektrisch betriebenen Nutzfahrzeugen, elektrischen Klein- u. Leichtfahrzeugen sowie elektrisch motorisierten Zweirädern wird die Elektrifizierung des Wirtschaftsverkehrs, der unter anderem kleinere und mittlere Unternehmen, Handwerksbetriebe sowie Logistikunternehmen umfasst, vorangetrieben. Das Förderprogramm leistet damit einen wichtigen Beitrag zur Dekarbonisierung der „Letzten Meile“.

Die Senatsverwaltung für Wirtschaft, Energie und Betriebe fördert weiterhin das Projekt „eMO2025“ der Berlin Partner für Wirtschaft und Technologie GmbH/Berliner Agentur für Elektromobilität eMO. Das Projekt adressiert Pilotanwendungen, die dazu beitragen, die steigenden Anforderungen an die Wirtschaftlichkeit der Transporte (u.a.) im Lieferverkehr mit den Erfordernissen von Lebensqualität, Umweltverträglichkeit und Nachhaltigkeit zu vereinbaren. Schwerpunkte sind die Bewertung der Wirtschaftlichkeit neuer Konzepte, die Unterstützung der Berliner Akteure bei der Umsetzung neuer Konzepte, z.B. zur intensivierten Errichtung von Feinverteilzentren (City-Hubs oder Mikrodepots), die Unterstützung von Initiativen zur weiteren Elektrifizierung der Fahrzeuge im Lieferverkehr und im Besonderen für den Einsatz kleinerer Fahrzeuge (somit der Ausbau und die weitere Verbreitung von Light Electric Vehicle (LEV)).

Frage 2:

Welche Ergebnisse hat das Modellprojekt KOMODO gebracht?

Antwort zu 2:

Das Pilotprojekt „Kooperative Nutzung von Mikro-Depots durch die KEP-Branche für den nachhaltigen Einsatz von Lastenrädern in Berlin“ (KoMoDo) in Berlin stellt einen bedeutenden Schritt für eine stadtverträgliche Logistik dar. Erstmals nutzten fünf Paketdienstleister gemeinsam ein innerstädtisches Mikro-Depot, das von einem neutralen Anbieter betrieben wurde. An dem Modellprojekt beteiligten sich die in Deutschland fünf größten Paketdienstleister als Projektpartner. Sie nutzten je einen Container als Umschlagpunkt für die Sendungszustellung mit unternehmenseigenen Lastenrädern auf den letzten Kilometern.

Während der einjährigen Projektphase war das Mikro-Depot für die Lastenradzusteller der Paketdienstleister der zentrale Ausgangspunkt für die Auslieferung in das umliegende Liefergebiet. Dabei agierten die Unternehmen eigenständig - von der morgendlichen Anlieferung der Sendungen in die Mikro-Depots, über die Zwischenlagerung, bis hin zur anschließenden Auslieferung zum Endkunden. Die Projektpartner belieferten täglich und lokal emissionsfrei Geschäfts- und Privatkunden im Umkreis des Mikro-Depots.

Das Verbundvorhaben, welches im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative (NKI) des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit gefördert wurde, konnte eine hohe öffentliche Sichtbarkeit erreichen.

DHL, DPD, GLS, Hermes und UPS als Praxispartner arbeiteten im Projekt zusammen mit der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz Berlin (SenUVK), der Berliner Hafen- und Lagerhausgesellschaft mbH (BEHALA) als Betreiber des Mikro-Depots und dem Projektkoordinator LogisticNetwork Consultants GmbH (LNC). Am Projekt KoMoDo wirkten zudem Verbände und Institutionen als assoziierte Partner mit. Dazu gehörten der Bundesverband der Kurier-Express-Post-Dienste e.V., der Bundesverband Deutscher Postdienstleister e.V., der Bundesverband Paket und Expresslogistik e.V. sowie das Deutsche Institut für Normung e.V. Die Einbindung dieser Branchenvertreter stellte die Berücksichtigung der Anforderungen und Belange der gesamten Branche sicher.

Im Umfeld des Mikro-Depots wurden in der Praxisphase rund 160.000 Pakete durch die beteiligten Paketdienstleister mit Lastenrädern ausgeliefert. Die ausgelieferten Paketmengen konnten im Projektverlauf kontinuierlich gesteigert werden. Das knappe Gut „Fläche“ in verdichteten Quartieren konnte kooperativ und dadurch besonders effizient und kostengünstig genutzt werden. Der Praxistest unterstrich dabei, dass vor allem in Gebieten mit einer hohen Empfängerichte und einer für Lastenräder geeigneten Sendungsstruktur (Paketanzahl, -volumen und -gewicht) Mikro-Depots und Lastenräder effizient eingesetzt werden können. Fahrten mit konventionellen Lieferfahrzeugen konnten ersetzt werden. Die Zusteller verwendeten die überwiegend elektrisch unterstützten Lastenräder in einem Radius von bis zu drei Kilometern um den Mikro-Depot-Standort in Prenzlauer Berg. Täglich waren bis zu elf Lastenräder im Einsatz. Dabei wurden insgesamt über 38.000 km zurückgelegt. Dadurch konnten rund elf Tonnen CO₂ im Vergleich zum Einsatz konventioneller Zustellfahrzeuge eingespart werden.

Frage 3:

Gibt es mit Unterstützung des Senats eingerichtete Mikrodepots in der Stadt, bzw. bestehen Pläne diese einzurichten? Wenn ja, wo wurden oder sollen sie eingerichtet werden?

Frage 4:

Ist dem Senat bekannt, ob Private Mikrodepots zur Warenlieferung mit Lastenrädern an Endkund*innen eingerichtet haben? Wenn ja, wer und wo?

Frage 5:

Ist der Senat mit privaten Akteur*innen im Austausch über die Einrichtung von Mikrodepots, zum Beispiel in Parkhäusern, aber auch an anderen geeigneten Standorten?

Antwort zu 3, 4 und 5:

Auf Grund des Sachzusammenhangs werden die Fragen 3 bis 5 gemeinsam beantwortet.

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 unter der Voraussetzung realisiert werden, dass zielgebietsnahes Zwischenlagern bzw. Umschlagen beispielsweise in Mikro-Depots möglich ist. Aus städtischer Perspektive benötigen derartige Konzepte konfliktfrei oder -arm nutzbare Flächen und es bedarf eines Betreibers entsprechender anbieterneutraler 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.

Berlin plant die kurzfristige Weiterentwicklung des KoMoDo Ansatzes im Bereich des Westhafens und im Umfeld des S-Bahnhofs Jungfernheide. Die entsprechenden Planungen und Projektansätze befinden sich gerade in der Abstimmung bzw. im Prozess der Genehmigung.

Darüber hinaus agieren Unternehmen weiterhin eigenverantwortlich mit eigenen Depotlösungen oder gemeinschaftlichen Ansätzen, bspw. im Falle des Mikro-Depots am Tempelhofer Damm im Bezirk Tempelhof-Schöneberg. Vollumfängliche Informationen zu allen einzelbetrieblichen Lösungen liegen dem Land nicht vor.

Das Land unterstützt entsprechende Konzepte regelmäßig durch Wissenstransfer und fachlichen Austausch, auch zu möglichen Flächenpotenzialen.

Frage 6:

Welche Fördermöglichkeiten bestehen durch das Land Berlin bzw. den Bund für die Einrichtung von Mikrodepots bzw. den gewerblichen Transport mit Lastenrädern?

Antwort zu 6:

Seitens der Bundesregierung wurden mittlerweile unterschiedliche Förderprogramme und Wettbewerbe aufgesetzt, die Mikro-Depot-Lösungen unterstützen sollen. Dabei handelt es sich u.a. um die Förderrichtlinie Städtische Logistik des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), den „Bundeswettbewerb für nachhaltige Logistikkonzepte“ sowie im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative (NKI) des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMUB). Dezierte Ansätze zur Förderung einer Errichtung von (anbieterneutralen) Mikro-Depots durch Berlin bestehen nicht.

Sowohl seitens des Bundes als auch des Landes Berlin existieren Fördermöglichkeiten für die Beschaffung gewerblich genutzter Lastenräder bzw. sind aktualisierte Fördermöglichkeiten geplant.

Berlin, den 29.03.2021

In Vertretung
Ingmar Streese
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz