

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten **Katalin Gennburg (LINKE)**

vom 03. August 2021 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 04. August 2021)

zum Thema:

„Gorillas“ & Co.: Privatisierung des Stadtraums durch hyperlokale Logistikzentren?

und **Antwort** vom 16. August 2021 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 17. Aug. 2021)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Frau Abgeordnete Katalin Gennburg (LINKE)
über
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/28276
vom 3. August 2021
über „Gorillas“ & Co.: Privatisierung des Stadtraums durch hyperlokale
Logistikzentren?

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

Vorbemerkung der Verwaltung:

Die Schriftliche Anfrage betrifft Sachverhalte, die der Senat nicht aus eigener Zuständigkeit und Kenntnis beantworten kann. Er ist gleichwohl bemüht, Ihnen eine Antwort auf Ihre Anfrage zukommen zu lassen und hat daher das Unternehmen Gorillas Technologies GmbH und die involvierten Bezirksämter um Stellungnahmen gebeten, die von dort in eigener Verantwortung erstellt und dem Senat übermittelt wurden. Sie werden in der Antwort an den entsprechend gekennzeichneten Stellen wiedergegeben.

Frage 1:

Ist dem Senat bekannt, dass sich derzeit neue Geschäftsmodelle wie Gorillas (hyperlokale Logistikzentren) erheblich im Stadtraum ausbreiten und dass dies an mehreren Standorten zu Konflikten mit Anwohnern führt?

Antwort zu 1:

Im Einzelhandel kommt es nahezu kontinuierlich zu strukturellen Veränderungen und Anpassungen. Liefersdienste im Bereich des Lebensmitteleinzelhandels sind keine neue Entwicklung und dem Land Berlin vertraut. Ausprägungen unter Nutzung sogenannter Micro-Fulfillment-Center zur Realisierung kürzester Lieferzeiten sind eine relativ junge Entwicklung. Vor diesem Hintergrund beobachtet der Senat die Entwicklung dieses Geschäftsmodells in den Bezirken inklusive der dort auftretenden kleinräumigen Konflikte.

Frage 2:

Falls ja, welche Standorte des Unternehmens gibt es in Berlin und von welchen Gorillas-Standorten sind dem Senat Probleme mit der Nachbarschaft bekannt?

Frage 3:

Ist dem Senat bekannt, dass die Nutzung des Gehweges und der Straße als Fahrradparkplatz, Lager und Aufenthaltsraum der Mitarbeiter aufgrund unpassender Geschäftsräume zu einer massiven Vereinnahmung des öffentlichen Raums führt und wie steht der Senat dazu?

Frage 5:

Betrachtet der Senat die in Frage 3 und 4 genannten Nutzungen als Teil des Gemeingebrauchs des Straßenlandes oder liegen dem Senat oder den Bezirken Anträge auf eine gewerbliche Sondernutzung bzw. Einrichtung von Liefer- und Ladezonen im entsprechenden Umfang vor und wie wurden diese beschieden? Falls nein: Was planen Senat und Bezirke, um den Gemeingebrauch im Umfeld der privaten Logistikzentren für die Allgemeinheit wieder herzustellen?

Antwort zu 2, 3 und 5:

Die Fragen 2, 3 und 5 werden auf Grund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Eine „Standortliste“ liegt nicht vor. Dem Senat ist bekannt, dass im Zusammenhang mit der konkreten Nutzung der Flächen des öffentlichen Straßenlandes vor einzelnen Betriebsobjekten (z.B. in der Prenzlauer Allee) entsprechende Feststellungen durch die insoweit zuständigen Bezirksämter getroffen wurden. Nicht bekannt ist, ob diese Feststellungen auf die Beschaffenheit der Geschäftsräume zurückzuführen ist. Ebenso ist nicht bekannt, ob diese Feststellungen grundsätzlich für alle Standorte bzw. für die gesamte Dauer der Betriebszeiten zutreffen.

Ob die angesprochene Nutzung des öffentlichen Straßenlandes noch unter den Gemeingebrauch oder jedenfalls den darüberhinausgehenden Anliegergebrauch fällt oder bereits als erlaubnispflichtige Sondernutzung zu bewerten ist, ist grundsätzlich eine Frage der Umstände des Einzelfalls. Hierbei ist auch zu beachten, dass einem Anlieger in einem gewissen Umfang der (Mit-)Gebrauch des Straßengrundstücks für die eigenen Zwecke des Anliegens eingeräumt wird. Die Bewertung sowie die Kontrolle der konkreten Situation vor Ort fällt jedoch in die Zuständigkeit des jeweiligen Bezirksamtes.

Das Unternehmen Gorillas Technologies GmbH teilte hierzu mit:

„Gorillas liefert derzeit in Berlin in den folgenden Gebieten: Charlottenburg, Friedenau, Friedrichshain, Kreuzberg, Mitte, Moabit, Pankow, Prenzlauer Berg, Schöneberg, Steglitz, Weißensee, Wedding.

Gorillas steht in engem Austausch mit AnwohnerInnen und zuständigen Behörden, um alle rechtlichen Vorgaben zu erfüllen und den Bedürfnissen der AnwohnerInnen und anderen NutzerInnen des öffentlichen Raums gerecht zu werden. Mit einem Memorandum of Understanding verpflichten wir uns zu Verhaltensregeln in und rund um unsere Warehouses. Als erstes Unternehmen in unserem Bereich wollen wir damit klare Absprachen mit örtlichen Behörden in diesem Bereich eingehen. Wir suchen aktiv den Dialog mit den Behörden, um gemeinsam Lösungen zu erarbeiten. Eine Umwidmung von Parkplätzen zu Fahrradabstellplätzen könnte zum Beispiel den an Lagerhäusern angrenzenden Raum entlasten.

Anträge für die Sondernutzung des öffentlichen Raums haben wir bisher nicht gestellt. Gorillas hält alle Vorgaben zum Gemeingebrauch des Straßenlandes ein. In den Fällen, in denen auf Grund der örtlichen Gegebenheiten die Beantragung einer dauerhaften Ladezone aus unserer Sicht sinnvoll erschien, haben wir einen entsprechenden Antrag gestellt.“

Die eingegangenen Antworten der zuständigen Bezirksämter zu Frage 5 werden nachfolgend dargestellt.

Charlottenburg-Wilmersdorf:

„Anträge auf gewerbliche Sondernutzungen bzw. Einrichtungen von Liefer- bzw. Ladezonen liegen dem Bezirksamt nicht vor.“

Mitte:

„Über die Zentrale Anlauf –und Beratungsstelle (ZAB) des Ordnungsamtes Mitte von Berlin gingen zu jedem der im Bezirk Mitte von Berlin gelegen fünf Betriebsstätten (Rheinsberger Straße 76/77, Torstraße 205, Schwedenstraße 14, Rungestraße 25, Turmstraße 76 A) im Zeitraum vom 01.01.2021 bis zum 17.07.2021 eine bis max. sechs Beschwerden über verhaltensbedingtem Lärm, Verstoß gegen die Infektionsschutzmaßnahmen, Verkehrsbehinderungen sowie Liefersituation ein. Diesen Beschwerden ist der Allgemeine Ordnungsdienst (AOD) des Ordnungsamtes Mitte von Berlin nachgegangen.

Des Weiteren wurden durch den AOD beschwerdeunabhängig 35 Kontrollen im Zeitraum vom 31.05.2021 - 14.07.2021 an den Standorten der Betriebsstätten im Früh- und Spätdienst durchgeführt. Im Ergebnis wurden 20 Fahrradfahrende auf dem Gehweg und 3 Feststellungen von Verstößen gegen das Straßenreinigungsgesetz (Wegwerfen von Zigarettenkippen o. ä.) geahndet.

Als positiver Effekt ist eindeutig die Einflussnahme auf das Verhalten der Fahrerinnen und Fahrer hinsichtlich des Fahrens auf dem Gehweg zu betrachten. Aufgrund der vielen Kontrollen haben diese Verstöße enorm nachgelassen. Was auch dazu geführt hat, dass bei 13 Kontrollen durch den AOD keine Feststellungen von ordnungswidrigem Verhalten erfolgten.

Der Gemeingebrauch des öffentlichen Straßenlandes umfasst die Teilnahme am Verkehr, den Aufenthalt, die Kommunikation, das Spielen und dergleichen auf den dafür vorgesehenen Flächen.

Kein Gemeingebrauch liegt vor, wenn jemand öffentliches Straßenland nicht vorwiegend zum Verkehr, sondern für andere Zwecke nutzt. Hierfür bedarf es unbeschadet sonstiger Vorschriften einer Sondernutzungserlaubnis.

Bei Lieferdiensten und deren Gewerbeflächen handelt es sich um nicht genehmigungsbedürftige Anlagen im Sinne des § 22 Bundesimmissionsschutzgesetz. Die Betriebe haben die Anforderungen des Bundesimmissionsschutzgesetzes an diese Anlagen zu erfüllen

Grundsätzlich haben alle verkehrlichen Belange der Anlieferung bei Lieferdienststandorten auf dem eigenen Grundstück zu erfolgen. Konkrete Bedarfe durch Lieferdienstfirmen sind dem Straßen- und Grünflächenamt nicht bekannt. Die Genehmigung von Standorten für lieferndes Gewerbe und die Einschätzung, inwieweit diese den Anforderungen der Lieferdienste entsprechen, obliegt der Bauaufsicht. Vermehrte Beschwerden von Bürgerinnen und Bürgern zu Anlieferungen durch Lieferdienste sind hier nicht bekannt.“

Neukölln:

„Es wurden aktuell noch keine Anträge auf Sondernutzung oder Einrichtung von Liefer- und Ladezonen von Lieferdiensten wie z.B. Gorillas gestellt.

Rechtliche Einschätzung: es muss bezweifelt werden, ob die dauerhafte Beanspruchung des Straßenraums in Form einer Sondernutzung und damit die dauerhafte Etablierung von gewerblichen Liefer- und Ladetätigkeiten in Wohnlagen städtebaulich zulässig ist.“

Pankow:

„Im Bezirk Pankow werden solche Nutzen nicht als Teil des Gemeingebrauchs betrachtet. Es handelt sich hier eindeutig um ausschließlich gewerbliche Nutzungen.

Anträge auf Sondernutzung wurden von keinem einzigen Lieferdienst gestellt. Solcherlei Anträge würden abgelehnt werden. Gegen den Lieferdienst „Gorillas“ wurden Ordnungswidrigkeitenverfahren eingeleitet. Außerdem wurde die Beräumung der genutzten Flächen angeordnet. Gegen die Ordnungsverfügung wurde Widerspruch eingelegt und beim Verwaltungsgericht Berlin (VG) Antrag nach § 80 Abs. 5 VwGO auf Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung des Widerspruchs gestellt.

Der Bezirk Pankow befindet sich also derzeit in einem laufenden Gerichtsverfahren. Bis zur Entscheidung des VG, die bisher noch nicht vorliegt, darf der Bezirk in diesem Verfahren vorerst nicht weiter tätig werden.

Gegen weitere Lieferdienste (hier: Fa. Flink, Fa. Getir), bei denen wir ähnlich geartete Feststellungen zu unerlaubten Sondernutzungen des Straßenlandes haben, werden ebenfalls ordnungsrechtliche Schritte eingeleitet.

Der Bezirk Pankow wird die ausschließlich zu gewerblichen Zwecken abgestellten Fahrräder, Motorroller und auch die Nutzung der Flächen als Umschlagplätze für die auszuliefernden Waren sowie als Aufenthaltsraum der Mitarbeiter nicht dulden.“

Steglitz-Zehlendorf:

„Im Bezirk Steglitz-Zehlendorf sieht das Straßen- und Grünflächenamt eine wie in den Fragen drei und vier beschriebene Nutzung des Gehwegs und der Straße nicht mehr als Gemeingebrauch an und würde hierfür eine Sondernutzungserlaubnis erwarten.

Konfliktsituationen speziell im Umkreis privater Logistikzentren wurden im Bezirk Steglitz-Zehlendorf nicht festgestellt.

Der bezirklichen Straßenverkehrsbehörde liegt ein Antrag auf Einrichtung einer Ladezone vor, der zur Vermeidung von Gebühren formlos abgelehnt wurde, da in unmittelbarer Nähe bereits andere nutzbare Ladezonen existieren.

Eine Wiederherstellung des Gemeingebrauchs ist derzeit im Bezirk Steglitz-Zehlendorf nicht erforderlich, ggf. können geeignete Maßnahmen auf Grundlage des § 28 Berliner Straßengesetz („Ordnungswidrigkeiten“) erfolgen.“

Tempelhof-Schöneberg:

„Nach Ansicht des Straßen- und Grünflächenamtes Tempelhof-Schöneberg liegt bei der übermäßigen Nutzung des öffentlichen Raumes, insbesondere durch das Abstellen der Lieferfahräder auf Gehwegen in erheblicher Anzahl, eine Sondernutzung nach § 11 BerlStrG vor. Diese ist nach § 46 StVO i.V.m. § 13 BerlStrG genehmigungspflichtig.

Anträge wurden bislang nicht gestellt. Es liegt eine Anzeige über Ordnungsamt online vor, welche als unerlaubte Sondernutzung weiterverfolgt wird.

Hinsichtlich der Einrichtung von Liefer- und Ladezonen sind aktuell zwei Anträge gestellt worden, welche sich bei der bezirklichen Straßenverkehrsbehörde noch in Bearbeitung befinden.“

Frage 4:

Ist dem Senat bekannt, dass - entgegen der Versprechen der klimaneutralen Lieferdienste per Fahrrad - aufgrund der zu kleinen Geschäftsräume mehrfach am Tag mit 12-Tonnern im Wohngebiet beliefert werden muss und sich dadurch eine erhebliche Mehrbelastung der Verkehrssicherheit 2.Reihe) ergibt?

Antwort zu 4:

Dem Senat ist bekannt, dass eine regelmäßige Belieferung der Micro-Fulfillment-Center mit größeren Fahrzeugen stattfindet, und erwartet dabei die Einhaltung der Verkehrsregeln.

Das Unternehmen Gorillas Technologies GmbH teilte hierzu mit:
„Gorillas ist darauf bedacht, dass durch den Betrieb unserer Lagerhäuser keine Belastungen für die allgemeine Verkehrssicherheit entstehen. Unserer Zusammenarbeit mit Lieferanten passen wir deshalb stets den örtlichen Gegebenheiten an und wir vereinbaren mit unseren Lieferanten die optimalen Halteorte für Anlieferungen. Wo möglich verwenden unsere Lieferanten kleinere LKWs und/oder liefern über unsere Höfe, um den Straßenverkehr nicht zu behindern.“

Frage 6:

Hat der Senat Einschätzungen wie viele solcher Lieferzentren es bis zum Ende des Jahres geben wird, wenn neben Gorillas auch die Konkurrenten Flink, Grovy und Getir Standorte in Berlin ausbauen wollen?

Antwort zu 6:

Nein.

Frage 7:

Wie unterscheiden sich die genannten Angebote von öffentlich geförderten Modellen und Überlegungen zu Micro Hubs in Berlin und wie viele solcher Micro Hubs werden in Berlin benötigt und bis 2025 eingerichtet?

Antwort zu 7:

Die Ansätze des Landes unterscheiden sich deutlich hinsichtlich der Nutzung, der Auswahl der Standorte und der logistischen Prozesse im Kontext der Zustellung (starker Fokus auf Bündelung, kein Fokus auf ad-hoc Zustellung). Hieraus resultieren gerade verkehrlich deutlich andere Kennwerte.

Der logistisch-konzeptionelle Ansatz ist hingegen identisch: erst mittels lokaler Sammel-, Umschlag- und Verteilstandorte (Mikro-Hubs/-Depots, Micro-Fulfillment-Center) ist der betriebswirtschaftlich sinnvolle Einsatz lokal emissionsfreier Fahrzeuge (insbesondere Lastenräder, elektrische Kleinstfahrzeuge) möglich.

Die Anzahl der Micro Hubs soll weiter gesteigert werden. Konkrete Kennwerte zum Bedarf beziehungsweise Planungen zum Aufbau liegen noch nicht vor.

Berlin, den 16.08.2021

In Vertretung

Ingmar Streese
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz