

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Henner Schmidt (FDP)**

vom 28. April 2021 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 29. April 2021)

zum Thema:

Daten zum Lieferverkehr in Berlin

und **Antwort** vom 11. Mai 2021 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 12. Mai 2021)

Senatsverwaltung für

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 18/27468
vom 28. April 2021
über Daten zum Lieferverkehr in Berlin

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

Frage 1:

Über welche Datenbasis verfügt der Senat in Bezug auf
a) die Anzahl der Lieferfahrzeuge, die in Berlin zugelassen sind?
b) die Anzahl der Lieferfahrzeuge, die nach Berlin einpendeln?

Frage 2:

Welche internen und externen Quellen und Dienste nutzt der Senat, um Erkenntnisse über die Bewegungsdaten des Lieferverkehrs in Berlin zu gewinnen (etwa VIZ Berlin, Google, Lieferverkehrsunternehmen etc.)?

Antwort zu 1 a, 1 b und 2:

Die Fragen 1 a, 1 b und 2 werden auf Grund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Daten zum Bestand an Kraftfahrzeugen (Kfz) und Kraftfahrzeuganhängern (Kfz-Anhänger) stellt das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) zur Verfügung. Hier sind Fahrzeugmerkmale wie Fahrzeugklasse, Aufbauart oder zum Einsatz kommende Kraftstoffart erfasst, eine Unterscheidung nach Zulassungsbezirken und Gemeinden ist möglich. Lieferfahrzeuge bilden keine eigene Kategorie, werden daher auch statistisch weder erfasst, noch in den Auswertungen dargestellt. Lieferverkehr definiert sich aus der spezifischen Tätigkeit, nicht über ein von außen sichtbares oder zulassungsspezifisches Merkmal. Vor diesem Hintergrund ist dieses Segment des Wirtschaftsverkehrs außer im Rahmen der Ausübung der spezifischen Tätigkeit im Straßenraum nicht identifizierbar. Vor diesem Hintergrund ist weder feststellbar, wie viele Lieferfahrzeuge in Berlin zugelassen sind, noch wie viele Lieferfahrzeuge sich in Berlin befinden, einpendeln oder ähnliches.

Es ist darüber hinaus festzustellen, dass neben Kraftfahrzeugen gemäß KBA-Statistik auch vermehrt Lastenräder im Bereich des Lieferverkehrs zum Einsatz kommen. Hierfür liegt derzeit keine amtliche Statistik vor.

Durchgeführte Verkehrserhebungen lassen keine Rückschlüsse auf Bewegungsdaten des Lieferverkehrs zu. In der Verkehrsinformationszentrale des Landes Berlin (VIZ) wird ein Netz aus landeseigener stationärer Straßendetektion genutzt, mit deren Hilfe Aussagen zur Anzahl, lokaler Geschwindigkeit und Fahrzeugklasse der Fahrzeuge getroffen werden können. Derzeit erfolgt eine Klassifizierung der Fahrzeugklassen in PKW und LKW. Der Begriff „Lieferverkehr“ bzw. „Lieferfahrzeuge“ ist auch im Bereich der stationären Detektion keine definierte Klasse, weswegen zur Anzahl keine Auskunft gegeben werden kann.

Im Rahmen des Förderprogramms „Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme“ des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) beginnt demnächst die Erneuerung der stationären Straßendetektion mit aktueller, weiterentwickelter Hardware. Der technologische Fortschritt wird damit eine detaillierte Unterscheidung in weitere Fahrzeugklassen erlauben.

Die Daten aus der aktuellen Straßendetektion werden mittelfristig als Open Data zur Verfügung gestellt.

Darüber hinaus finden regelmäßig Gespräche mit Kammern, Verbänden, Innung und Unternehmen statt, um qualitative Informationen zu generieren.

Frage 3:

Welche Erkenntnisse liegen dem Senat vor über

- a) Wochentage und Tageszeiten mit dem höchsten Lieferverkehrsaufkommen?
- b) örtliche „Hotspots“ mit einer besonders hohen Zahl an Lieferbewegungen?
- c) durchschnittliche Haltezeiten von Lieferverkehrsfahrzeugen?

Antwort zu 3:

In Wissenschaft und Planung besteht aber Einvernehmen, dass das Lieferverkehrsaufkommen ungleichförmig über den Tag verteilt ist und je nach Segment unterschiedliche zeitliche Verteilungen aufweist (Verkehre zur Belieferung von Geschäftskunden, Verkehre zur Belieferung von Privatkunden). Öffnungszeiten von Läden und Büros, Arztpraxen usw., Lieferzeitfenster und die gesellschaftlich akzeptierten Ansprechzeiten von Privatpersonen bestimmen die Ausprägung. Verkehre zur Belieferung von Privatkunden ballen sich in Bereichen hoher Dichte des Wohnens, Verkehre zur Belieferung von Geschäftskunden in Bereichen entsprechender Unternehmen und Einrichtungen. Durchschnittliche Haltezeiten sind Aufgrund der Vielzahl potenzieller Sachverhalte nicht ableitbar (u.a. bezogen auf Sendungsart, Sendungsgewicht, Sendungsvolumen, Fahrzeugart, mit der Lieferung einhergehende Prozesse, Abwicklung im öffentlichen oder privaten Raum). Statistisch belastbare Ergebnisse liegen vor dem Hintergrund der Schwierigkeit der Abgrenzung des Lieferverkehrs nicht vor, aktuelle empirische Daten liegen vereinzelt vor, unter anderem hinsichtlich des Parkens und Halten von Lieferfahrzeugen auf Radstreifen in der „Begleituntersuchung im Rahmen der Erprobung bzw. Einführung Geschützter Radfahrstreifen und grün beschichteter Radfahr- und Schutzstreifen in Berlin: Zwischenbericht“ (vgl.

<https://www.infravelo.de/assets/PDFs/gruenbeschichtungen-zwischenbericht-final-2021-03-29.pdf>).

Frage 4:

Welche Schlüsse zieht der Senat aus dem ihm vorliegenden Bewegungsdaten des Lieferverkehrs für die künftige Verkehrssteuerung?

Antwort zu 4:

Es liegen keine Bewegungsdaten vor (vgl. Antwort zu 1 a, 1 b und 2).

Berlin, den 11.05.2021

In Vertretung

Ingmar Streese
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz