

## **Wortprotokoll**

## Öffentliche Sitzung

### **Ausschuss für Mobilität**

14. Sitzung  
9. November 2022

Beginn: 09.07 Uhr  
Schluss: 12.20 Uhr  
Vorsitz: Kristian Ronneburg (LINKE)

#### Vor Eintritt in die Tagesordnung

Siehe Beschlussprotokoll.

#### Punkt 1 der Tagesordnung

##### **Aktuelle Viertelstunde**

Siehe Inhaltsprotokoll.

#### Punkt 2 der Tagesordnung

- |  |                               |
|--|-------------------------------|
| a) Antrag der Fraktion der CDU<br>Drucksache 19/0322<br><b>Mobilitätshub in Malchow</b>              | <a href="#">0061</a><br>Mobil |
| b) Antrag der Fraktion der CDU<br>Drucksache 19/0379<br><b>Mobilitätshub in Französisch Buchholz</b> | <a href="#">0074</a><br>Mobil |

Siehe Inhaltsprotokoll.

Punkt 3 (neu) der Tagesordnung

- a) Vorlage – zur Kenntnisnahme – [0062](#)  
Drucksache 19/0340 Mobil  
**Umsetzungsbericht zum Stand der Maßnahmen des Integrierten Wirtschaftsverkehrskonzepts Berlin**  
(auf Antrag der Fraktion der SPD, der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen und der Fraktion Die Linke)
- b) Vorlage – zur Kenntnisnahme – [0063](#)  
Drucksache 19/0302 Mobil  
**Konzept zur Erarbeitung eines Leitfadens für Mikro-Depots in Berlin**  
(auf Antrag der Fraktion der SPD, der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen und der Fraktion Die Linke)
- c) Vorlage – zur Kenntnisnahme – [0064](#)  
Drucksache 19/0341 Mobil  
**Konzept zur Erarbeitung von Planungsvorgaben für Liefer- und Ladeverkehrsflächen in Berlin**  
(auf Antrag der Fraktion der SPD, der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen und der Fraktion Die Linke)
- d) Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs [0067](#)  
**Moderner Lieferverkehr in der Metropolregion** Mobil  
(auf Antrag der Fraktion der FDP)

Hierzu: Anhörung

**Vorsitzender Kristian Ronneburg:** Ich begrüße als Anzuhörende Frau Petra Cardinal, Geschäftsführerin der BEHALA, Berliner Hafen- und Lagerhausgesellschaft mbH, außerdem Herrn Svend Liebscher, Referatsleiter Verkehr, Bauen und Stadtentwicklung bei der Handwerkskammer Berlin, sowie Herrn Burkhard Rhein, Abteilungsleiter Industrie, Energie und Infrastrukturpolitik, Vereinigung der Unternehmensverbände in Berlin und Brandenburg e. V. – UVB. Herzlich willkommen! Ich sage jetzt noch kurz etwas zu den technischen Angelegenheiten in puncto Anhörung. Auch für die Anzuhörenden wichtig ist der Hinweis, dass die Sitzung live auf der Website des Abgeordnetenhauses gestreamt und eine Aufzeichnung ebenfalls auf der Website aufzurufen sein wird. Darf ich auch hierzu feststellen, dass Sie mit dem Vorgehen einverstanden sind, dass die Liveübertragung stattfindet und Bild- und Tonaufnahmen gefertigt werden? – Ich sehe Nicken, also keinen Widerspruch. Dann können wir so verfahren. Ich gehe außerdem davon aus, dass der Ausschuss wie üblich bei einer Anhörung ein Wortprotokoll wünscht. – Auch das ist der Fall. Dann würde ich jetzt kurz einen Schritt zurückgehen, und jetzt hätten die Koalitionsfraktionen die Gelegenheit, die Punkte 3 a, b und c zu begründen. – Das macht Frau Kapek. Bitte schön!

**Antje Kapek (GRÜNE):** Vielen Dank, Herr Vorsitzender! – Auch vielen Dank und herzlich willkommen an unsere Anzuhörenden! – Ich glaube, dass es ein gutes Zeichen ist, dass wir jetzt die Punkte zusammenfassen, denn alle Punkte, die in TOP 3 und 4 behandelt werden,

betreffen ja letztendlich Ihre tägliche Arbeit und damit – so möchte ich etwas pathetisch einführen – auch das gesamte Leben in Berlin, denn ich glaube, wir sind uns nicht nur als Koalition, sondern auch insgesamt als Parlament einig, dass die Wirtschaft und die Versorgung dieser Stadt im Allgemeinen die Grundlage für das Leben und das Zusammenleben in unserer Stadt bilden. Das war für uns auch Anlass, in den Koalitionsvereinbarungen hier einen besonderen Schwerpunkt zu setzen und noch einmal explizit darüber zu debattieren beziehungsweise festzuhalten, wie wir den Wirtschaftsverkehr mit all seinen Komponenten künftig im Straßenverkehr und auch darüber hinaus unterstützen können.

Ich glaube, zentral sind dabei fünf Punkte, die Sie bestimmt in den verschiedenen Facetten gleich darstellen werden, und dafür sind wir Ihnen auch sehr dankbar, denn letztendlich müssen wir ja wissen, was für Sie die wichtigsten Stellschrauben sind, an denen wir drehen müssen. Wir haben als Koalition ein Dutzend Maßnahmen besprochen, die alle aus diesen fünf Bereichen stammen, nämlich einmal das Thema Erreichbarkeit: Wie komme ich an die Orte, an denen ich Dienstleistungen oder Güter ausführen muss? Zweitens das Thema Durchlässigkeit: Ist überhaupt gewährleistet, dass ich sicher von A nach B komme, um hier Tätigkeiten nachgehen zu können? – Drittens das Thema Zugänglichkeit, also wenn ich den Punkt erreichen kann, wenn ich dort auch angekommen bin: Kann ich dort Kraftfahrzeuge oder andere Verkehrsträger abstellen? – Am Ende – das ist vor allem für uns auch wichtig – das Thema Flexibilität, sprich: Je nach Dienstleistung, je nach Wirtschaftsgut die Frage: Was ist denn hier eigentlich das beste Mittel der Wahl, und wie kommen wir hier zu moderneren und auch digitaleren Ausführungsmöglichkeiten, Stichwort: Mikrohub und Co.?

Last but not least – das ist wahrscheinlich der Teil, den Sie in Richtung Politik highlighten werden –, das Thema Verlässlichkeit: Das heißt, wenn wir Dinge politisch diskutieren, muss es irgendwann auch einen verlässlichen Beschluss über Maßnahmen geben, damit Sie wissen, worauf Sie sich einstellen können. Das wollen wir Ihnen von unserer Seite auf jeden Fall zusagen. Deshalb begrüßen wir die Vorlagen des Senats sehr und freuen uns, dass hier proaktiv schon sehr viel in die Wege geleitet wurde. Ich sage es jetzt mal für die Koalitionsfraktionen: Uns ist es natürlich ein besonders großes Anliegen, dass Sie noch mal betonen, wo der Schuh drückt, beziehungsweise wo wir Handlungsfelder haben, gerne konstruktiv in die Richtung, wie wir es dann gemeinsam angehen und was die nächsten Schritte dafür wären. – In diesem Sinne herzlichen Dank im Voraus schon einmal! Wir freuen uns dann gleich auf die Aussprache. Vielen Dank!

**Vorsitzender Kristian Ronneburg:** Vielen Dank! – Jetzt kommen wir noch zur Begründung des Besprechungsbedarfs zu Punkt 3 d durch die Fraktion der FDP. – Herr Reifschneider, bitte!

**Felix Reifschneider (FDP):** Herzlichen Dank, Herr Vorsitzender! – Für sichere und mehr Arbeitsplätze und erfolgreiche Unternehmen ist ein flüssiger Lieferverkehr unabdingbar. Der Lieferverkehr ist in den letzten Dekaden deutlich gewachsen und wird auch weiter wachsen. Dafür sind leistungsfähige Hauptstraßen, aber auch schwerlasttaugliche Brücken zwingend erforderlich. Zugleich muss sich der Lieferverkehr in die bestehenden Kieze oder teilweise in Bereiche mit sehr engen Straßen besser einpassen, beispielsweise mit Umladepunkten für Lieferfahräder für die letzte Meile, mit anbieteroffenen Paketstationen oder auch mit buchbaren Liefer- und Ladezonen.

Der Senat kommt nach Einschätzung der FDP hier nicht wirklich voran. Das zeigt sich allein schon an dem bislang immer noch fehlenden letzten Kapitel zum Thema Wirtschaftsverkehr, das das Mobilitätsgesetz ja ergänzen soll. Das steckt immer noch im Mitzeichnungsverfahren. Es wird sicherlich sehr interessant sein, von der Senatorin und den Vertretern der Koalition zu erfahren, wo denn hier der Schuh eigentlich noch drückt und warum man sich da nicht endlich mal entscheiden kann.

Der Senat muss also schleunigst Maßnahmen vorlegen, um die bestehende Flächenkonkurrenz in Berlin besser in den Griff zu bekommen. Es müssen wichtige Infrastrukturprojekte, wie die Fertigstellung der A 100 oder die TVO, angegangen und nicht weiter verzögert werden. Außerdem fehlt nach wie vor eine vernünftige Datenbasis für den Wirtschaftsverkehr. Die FDP will das ändern. Wie wichtig das Thema Lieferverkehr ist, haben wir jüngst wieder in der Debatte um die Friedrichstraße mitbekommen. Deswegen freue ich mich sehr auf die Anhörung, und ich freue mich auch sehr, dass wir über den klassischen Lieferverkehr auf der Straße sprechen, aber eben auch mal Potenziale betrachten können, über die Wasserwege Lieferverkehre und Logistikdienstleistungen zu erreichen. – Herzlichen Dank!

**Vorsitzender Kristian Ronneburg:** Vielen Dank, Herr Reifschneider! – Damit können wir nun in unsere Anhörung eintreten. Zunächst hat die Senatsverwaltung die Möglichkeit, eingangs Stellung zu beziehen. – Frau Dr. Niedbal, bitte!

**Staatssekretärin Dr. Meike Niedbal (SenUMVK):** Ja, das mache ich sehr gerne, denn ich glaube, darin sind wir uns alle einig, das haben wir gerade schon in den Begründungen gehört,

dass es ohne den Wirtschaftsverkehr in dieser Stadt nicht läuft. Das ist vollkommen klar. Der Wirtschaftsverkehr ist einfach ein immens wichtiger Teil zum Funktionieren dieser Stadt. Gleichzeitig sehen wir natürlich auch die Herausforderungen, die sich nicht zuletzt durch den Klimawandel und durch den notwendigen Umbau dieser Stadt ergeben. Insofern sind auch der Platzbedarf, der Lärmaktionsplan etc. Punkte, bei denen der Wirtschaftsverkehr in der Form natürlich mitgedacht werden muss, weil es ohne ihn nicht funktionieren kann.

Ich würde zunächst gerne etwas zu dem Bericht sagen, zum Umsetzungsbericht, und ein paar Punkte ergänzen, die sich in der Zwischenzeit noch ergeben haben, also nach der Veröffentlichung des Berichts, und dann noch mal explizit auf die Punkte zu Mikro-Depots und Liefer- und Ladeverkehrsflächen eingehen.

Die Grundlage für unsere sämtlichen Maßnahmen ist das im August 2021 beschlossene integrierte Wirtschaftsverkehrskonzept Berlin, welches sich in das Planwerk für den Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr, den StEP MuV, eingliedert. Wir haben zum 31. März in diesem Jahr den Stand der Umsetzung in diesem Bericht erläutert, wie der jeweilige Stand ist. Von den zwölf beschlossenen Maßnahmen sind zehn in Arbeit. Ich möchte dazu deutlich machen, dass wir durchaus auf dem Weg sind, Fortschritte zu erreichen. Wir arbeiten sehr intensiv daran. Unter anderem möchte ich hier hervorheben, dass wir beispielsweise das Maßnahmenbündel „Transparente regelmäßige Kommunikation und Beteiligung“ etablieren, das wir selbstverständlich auch schon angegangen sind. Wir haben die Austauschplattform Wirtschaftsverkehr bereits etabliert. Es gab eine konstituierende Sitzung am 11. März 2022. Wir werden nächste Woche die zweite Sitzung dazu haben, denn es ist natürlich wichtig, möglichst alle Perspektiven, die unterschiedlichen Verbände und Stakeholder, hier zu hören und auch zu gemeinsamen Maßnahmen zu kommen.

Darüber hinaus möchte ich kurz die neuen Sachstände, die sich aus dem Berichtszeitpunkt März ergeben, erläutern. Im Bereich der Berücksichtigung des Wirtschaftsverkehrs bei Infrastrukturmaßnahmen haben wir das Projekt „City Rail Logistics“ mittlerweile abgeschlossen. Die Ergebnisse dazu werden aufbereitet. Wir haben auch schon einen Folgevertrag abgeschlossen. Dabei geht es um den Fokus der Güterstraßenbahn, ob es also möglich ist, Güter über Straßenbahnverkehre mit zu transportieren. Das bietet unter anderem auch viele Vorteile, nicht zuletzt dadurch, dass wir die Straßenbahnen weiter ausbauen wollen und damit noch viel flächiger in die gesamte Stadt kommen können.

Zu dem zweiten Maßnahmenbündel, Quellen senken und Knoten des Wirtschaftsverkehrs erfassen und planerisch sichern, zum Beispiel auch Flächen sichern, gibt es aus dem Bahngipfel, der im Juni dieses Jahres mit dem Land Brandenburg, der Deutschen Bahn und dem VBB stattgefunden hat, die Verabredung, dass wir enger zusammenarbeiten und genau diese Flächensicherung an wichtigen Standorten gemeinsam betreiben. Auch da ist die AG, die dafür aufgesetzt wurde, am Arbeiten. – Zu den Mikro-Depots komme ich, wie gesagt, gleich noch.

Zum Thema Datennutzung im Wirtschaftsverkehr: Das ist ja auch, Herr Reifschneider, ein Maßnahmenbündel aus dem gesamten Maßnahmenplan. Daran arbeiten wir auch. Insbesondere geht es dort im ersten Schritt vor allem um die Erfassung des schweren Lkw-Verkehrs als Machbarkeitsuntersuchung. Wir brauchen dafür definitiv mehr Datengrundlage. Das sind im Wesentlichen die Punkte, die sich seit dem Stand März noch mal ergeben haben.

Ich würde gerne noch etwas konkret zu dem Stand der Mikro-Depots sagen, die eine Lösung sind, um innerstädtisch eine Konsolidierungsfläche zu haben, um die letzte Meile mit alternativen Lieferkonzepten zu bewerkstelligen, insbesondere emissionsfrei, mit Lastenrädern, die man mittlerweile im Stadtbild zunehmend sieht. Dazu haben wir eine Studie zu Potenzialen und der Wirkung von Mikro-Depots in Auftrag gegeben. Diese Studie soll vor allem anhand von den bestehenden Depots, die es in der Stadt schon vielfältig gibt, noch mal herausarbeiten, welche Standorte eigentlich die größte Wirkung entfalten und welche Art der Sendungen es dort gibt.

Wir haben natürlich sehr unterschiedliche Güterarten und damit auch unterschiedliche Anforderungen an solche Umschlagplätze. Das klassische Paketgeschäft ist sicherlich zu nennen, es geht aber auch um den Umschlag von und die Belieferung mit Biokisten an Endverbraucher, bis hin zu durchaus auch größeren Gütern, die – das hat sich durch die Verbesserung der Lastenräder ergeben – mittlerweile einen größeren Umfang annehmen können. Insofern ist es wichtig zu betrachten: welches Konzept oder welcher Ansatzpunkt und welcher Ort für welche Art der Lieferung oder Sendung?

Der dritte Punkt, der angeschaut wird, ist, in welcher Akteurskonstellation das stattfindet. Ist das ein Depot, das nur von einem Nutzer oder Versender betrieben wird? Sind das geteilte Flächen? All das findet in dieser Stadt heute schon statt. Dazu wollen wir noch mal Potenziale und Wirkungen nach Möglichkeit quantifizieren. Es gibt einzelne Bezirke hier in der Stadt, wie unter anderem Charlottenburg-Wilmersdorf, die sich intensiver mit dem Thema beschäftigen, die für zusätzliche Standorte schon Bundesförderungen eingetrieben haben.

Parallel haben wir jetzt den Leitfaden zu Mikro-Depots in der Vergabe, die Vergabe ist also in der Vorbereitung. In diesem Leitfaden soll es vor allem darum gehen, noch mal konkreter zu sagen, was wir eigentlich unter einem Mikro-Depot verstehen. Es gibt auch Ansätze zu neuen Lieferkonzepten, beispielsweise im Lebensmitteleinzelhandel. Das ist dann noch mal ein bisschen etwas anderes als die Mikro-Depots, von denen ich gesprochen habe, aber durchaus auch anzuschauen und wichtig.

Es gibt die Frage, wie wir eigentlich den Bedarf ganz konkret vor Ort ermitteln, welche Orte sich dafür eignen, welche Ausgestaltung und welche Organisationsform wir haben wollen und welche Flächen sich dafür anbieten. Meine Erfahrung in dem Bereich ist auf jeden Fall, dass wir natürlich Flächen brauchen, aber dass man die Flexibilität oder die Anforderungen an die Flächen sehr pragmatisch stellen kann und insofern dafür verhältnismäßig viele Flächen infrage kommen können. Der Suchfokus kann also durchaus weiter gefasst sein. Der Leitfaden soll bis Mitte 2023 abgeschlossen sein. Wir pflegen parallel natürlich unseren Austausch dazu mit anderen Städten. Das ist, glaube ich, ganz selbstverständlich, denn auch dort passiert viel.

Zu den Liefer- und Ladeverkehrsflächen: Auch dieses Thema fiel schon in den einleitenden Worten und in den Begründungen. Hier insbesondere haben wir das Problem der Flächenkonkurrenz, vor allem wenn die Flächen einmal eingerichtet sind. Wie schaffen wir es dann, diese Flächen freizuhalten, sodass die, die sie brauchen, zu ihrem Nutzen kommen können? Denn häufig sind die Flächen fehlbelegt. Das gehört zur Realität dazu. Auch der Koalitionsvertrag sieht vor, dass wir diese Liefer- und Ladeverkehrsflächen einrichten, unter anderem an den Hauptstraßen, wo wir – das muss man sagen – natürlich auch in eine Flächenkonkurrenz mit

anderen Verkehren treten. Aber deshalb ist es wichtig, dass wir dafür eine grundsätzliche Planung haben. Ich bin mir sicher, dass sich das unter einen Hut bringen lässt.

Der Leitfaden für die Liefer- und Ladeverkehrsflächen sieht vor, dass wir Bedarfe in dem Leitfaden aufführen, dass wir die Flächengestaltung konkret festlegen, damit das einheitlich ist und standardisiert erfolgt, und vor allem, dass die Überwachung der Freihaltung hierzu geregelt ist. Dazu stehen wir auch mit SenInnDS, der Innenverwaltung, im Austausch, insbesondere zu der Überwachung. Auch hier kann ich mir vorstellen, dass es heute schon digitale Möglichkeiten gibt, die man hinzuziehen muss, um die Flächenfreihaltung zu gewährleisten. Wir verzahnen das auch mit dem Thema der zukunftsfähigen Ordnungsämter.

Die Vergabe ist erfolgt. Der Kick-off erfolgt in Kürze. Der Abschluss dieses Leitfadens ist für Mitte 2023 vorgesehen. Auch hierzu reden wir parallel mit anderen Städten. Stellvertretend sei Hamburg genannt, wo man einen sehr ähnlichen Ansatz mit smarten Liefer- und Ladezonen vorsieht, Wiesbaden, aber auch international. Mit Amsterdam haben wir in Kürze einen Austausch. Die Stadt ist ja sehr von durchaus nicht unbegrenzt zur Verfügung stehenden Flächen geprägt und hat trotzdem einen sehr lebhaften Einzelhandel, der tagtäglich beliefert werden muss. Auch dort gibt es Ansätze, die wir uns in den nächsten Wochen anhören werden.

Insofern vielen Dank erst mal für die Aufmerksamkeit! Ich freue mich sehr auf die Anzuhörenden und auf die Punkte, die sich daraus ergeben. – Vielen Dank!

**Vorsitzender Kristian Ronneburg:** Vielen Dank, Frau Dr. Niedbal! – Jetzt kommen wir zur Anhörung. Wir würden in dieser Reihenfolge vorgehen: Zunächst Frau Cardinal, danach Herr Liebscher, anschließend Herr Rhein. Sie haben fünf Minuten. Ich würde wirklich darum bitten, sich auf fünf Minuten zu konzentrieren. Es kann vielleicht mal eine Minute länger sein, aber irgendwann würde ich Ihnen ins Wort fallen. Ich bitte dafür um Verständnis. Dann also keine weitere Zeitverzögerung. – Frau Cardinal, Sie haben das Wort, bitte schön!

**Petra Cardinal (BEHALA):** Herr Vorsitzender! Frau Senatorin Jarasch! Frau Staatssekretärin Dr. Niedbal! Meine sehr geehrten Damen und Herren Abgeordnete! Ich darf mich zunächst mal dafür bedanken, hier heute eingeladen worden zu sein, um zu dem Thema Wirtschaftsverkehre etwas zu sagen. Ich bin, wie viele hier im Raum wissen, Geschäftsführerin der BEHALA, der Berliner Hafen- und Lagerhausgesellschaft, aber auch der Berliner Großmarkt GmbH. Die BEHALA hat darüber hinaus noch nennenswerte Töchter, die sich mit Planungsaufgaben im Bereich der Verkehre beschäftigen, nämlich die B Plus Planungs-AG, deren Vorständin ich ebenfalls bin, und wir haben auch noch eine Tochtergesellschaft, die IGB, die ihrerseits wiederum an der NEB beteiligt ist. Das bedeutet im Ergebnis, dass wir uns mit nahezu allen Verkehren in dieser Stadt und auch sogar überregional beschäftigen.

Als BEHALA führen wir den trimodalen Umschlag aus, also die Verkehrsträger Wasserstraße, Schiene und Straße sind relevant. Als Unternehmen des Landes Berlin fühlen wir uns zur Innovation in dieser Stadt verpflichtet, zum Wohle der Stadt, des Steuerzahlers und der Unternehmen, mit denen wir zu tun haben, insgesamt beizutragen. Das heißt, die Konfliktpotenziale, die hier zum Teil schon genannt worden sind, oder Schwierigkeiten sind alles Themen, die bei uns auch aufschlagen.

Ich möchte mit der Verkehrsverlagerung anfangen. Das Thema Mikro-Hub ist schon angesprochen worden. Wir als BEHALA haben eine gewisse Innovationskraft und haben uns an Mikro-Hub-Projekten der ersten Stunde – wenn ich mal in Richtung Dr. Menge gucke – beteiligt, haben das früh getestet, auch mit allen großen Lieferunternehmen, die sich daran erstmalig, obwohl sie sonst in Konkurrenz stehen, gemeinschaftlich beteiligt haben. Das Thema Mikro-Hub führen wir bei uns auf der Fläche fort. Wir haben das gerade sogar in Zusammenarbeit mit der DHL, mit dem Paketlieferservice kombiniert. Wir wünschen uns an dieser Stelle natürlich in der Zukunft eine Standardisierung. Wenn wir uns das heute angucken: Im Hafen und überall auf der Welt sehen wir 20- und 40-Fuß-Container. Diese Container sind vor vielen Jahren einmal als Standard entwickelt worden, und wir nutzen sie bis heute. Wir brauchen eigentlich Standards, die von einem kleinen Schiff, das auf der Spree fährt, auch auf das Lastenfahrrad umgesetzt werden können. Standardisierung ist also sicherlich ein Thema, mit dem wir uns in kleineren Einheiten beschäftigen müssen, wenn wir durch enge Straßen wollen, wenn wir zum Beispiel auf Lastenfahrräder umlagern wollen. Es wird nicht mit allen Gütern gehen, den kompletten Inhalt eines 40-Fuß-Containers auf Lastenfahrräder zu verteilen. Wir müssten erst mal ausrechnen, wie viele das sein müssten. Das wäre dann schon ein Kapazitätsproblem momentan an dieser Stelle. Wir müssen also sehr genau überlegen, welche Waren auf welchen Wegen über welche Knoten transportiert werden müssen. Deswegen stimme ich der Forderung zu, statistische Erhebungen dazu anzustellen und das genau zu eruieren. Das zu den Mikro-Hubs.

Das nächste Thema ist, dass wir sehr froh und dankbar sind, dass der Senat mit uns ein Projekt unter der Beteiligung der Wirtschaftsverwaltung, der SenUMVK, der Finanzverwaltung und der Senatskanzlei durchführt, den Südhafen entsprechend zu ertüchtigen. Das ist sicherlich ein Beitrag dazu, mehr Wirtschaftsverkehre auf die Wasserstraße und auch auf die Schiene an dem Standort zu bringen. Bei der Schiene wünschen wir uns eine überregionale Zusammenarbeit, selbstverständlich mit dem Land Brandenburg. Wir sind natürlich auch Mitglied im VDV und begrüßen sehr, was hier heute schon angesprochen worden ist, die Betrachtung der Knoten, der Hubs auch außerhalb der Stadt, sodass man auch den vernetzten Transport von Verkehren denkt. Dabei muss man über ein Netz nachdenken, und da ist die Zusammenarbeit mit dem Land Brandenburg sicherlich wichtig, um innerstädtisch von außen an bestimmte Standorte in der Stadt transportieren zu können. In Brandenburg, gibt es noch Flächen, die gar nicht großartig anders nutzbar sind, wo man Hubs unterbringen könnte. Es gibt Listen von der Deutschen Bahn dazu, die in den Verwaltungen, denke ich, bekannt sind.

Das bedeutet, dass wir auf der Wasserstraße und auf der Schiene unterwegs sind. Ich glaube, ich brauche nicht mehr darauf hinzuweisen, das hat jeder der Presse entnommen: Bei uns fährt gerade das erste wasserstoffbetriebene Schubboot. Das ist im Interesse des Klimaschutzes und auch der Verstärkung von Transporten auf der Wasserstraße.

Zu den Verkehren innerhalb der Stadt muss man sagen, dass wir als Unternehmen BEHALA und auch BGM uns selbstredend auf innovative Antriebe konzentrieren. Bei den Lokomotiven – wir haben zwei – ist das sehr schwierig. Es wird noch eine Zeit dauern, bis wir hybride Fahrzeuge einsetzen können werden. Die Endteile der Strecken in den Hafen sind nicht elektrifiziert und auch nicht elektrifizierbar. Das muss man ganz klar so sagen. Da wird der Fortschritt noch eine gewisse Zeit dauern. Wir arbeiten aber daran und konzentrieren uns darauf. Ansonsten ertüchtigen wir alle unsere Fahrzeuge, die Flotten.

Vielleicht gibt es noch Nachfragen. Ich will abschließend natürlich noch auf die Lieferverkehre innerhalb der Stadt kommen. Ich begrüße sehr, Frau Dr. Niedbal, was Sie eben ausgeführt haben. Unsere Händlerinnen und Händler auf dem Großmarkt beispielsweise führen sehr viele Lieferverkehre in der Stadt aus. Sie teilen uns natürlich mit, dass sie mit den Lieferzonen ihre Themen haben, dass sie mit der Anlieferung in Teilen Probleme haben. Beim Großmarkt kommt noch hinzu, dass die Fahrzeuge frische Waren transportieren, insbesondere auch Waren, die Vorschriften in der Kühlkette haben. Ich sage mal ein Beispiel. Wenn Sie ein Restaurant beliefern müssen, draußen sind gerade 40 Grad, und Sie haben eine Laufstrecke von 500 Metern, gibt es ein juristisches Problem mit der Einhaltung der Vorschriften zur Aufrechterhaltung der Kühlkette. Mal abgesehen von dem, was Sie geschildert haben, ist die Freihaltung der Lieferzonen, die eingerichtet sind, wirklich ein sehr großes Problem. Aufgrund ehrenamtlicher Tätigkeit weiß ich, dass das nicht nur für Lieferverkehre ein Problem ist, sondern auch für Menschen mit Einschränkungen, die vielleicht mal etwas aus der Apotheke brauchen, weil die Ladezonen ständig mit etwas anderem belegt sind. Wenn Lieferverkehre dort ankommen oder andere, die auf die Einräumung von Platz angewiesen sind, ist das ein sehr großes Problem und damit das größte Problem, was wir mit den Lieferverkehren in der Stadt haben, verbunden mit einigen Verzögerungen.

**Vorsitzender Kristian Ronneburg:** Sie müssten langsam zum Ende kommen.

**Petra Cardinal (BEHALA):** Ja, wie gesagt, das ist mein letzter Punkt. – Es gibt einige Verzögerungen, die sich aus Verengungen, die wir jetzt haben, und zusätzlichen Stausituationen ergeben. Wir hoffen, dass es noch ein integriertes Gesamtkonzept gibt, und wir freuen uns auch über den letzten Teil des Mobilitätsgesetzes zum Thema Lieferverkehre. – Vielen Dank!

**Vorsitzender Kristian Ronneburg:** Vielen Dank, Frau Cardinal! – Wir machen jetzt mit Herrn Liebscher weiter. Auch für Sie gilt: Fünf Minuten. – Bitte schön!

**Svend Liebscher (Handwerkskammer):** Guten Morgen! Sehr geehrter Herr Vorsitzender! Sehr geehrte Frau Senatorin! Sehr geehrte Frau Staatssekretärin! Vielen Dank erst mal für die Einladung! Es ist ein sehr interessantes Thema, dieser moderne Lieferverkehr für die Metropolen. Allerdings ist es auch aus der Sicht des Handwerks keineswegs einfach, denn der handwerksrelevante Wirtschaftsverkehr ist bei uns ebenso facettenreich wie das Tätigkeitsspektrum der Betriebe selbst.

In dem Zusammenhang möchte ich ein paar Charakteristika aufzeigen, die vielleicht für die weitere Diskussion noch mal in den Fokus gerückt werden sollten. Wir haben nämlich zum einen Betriebe des Bau- und Ausbaugewerbes, die Installationsleistungen auf wechselnden Baustellen erbringen. Wir haben wiederkehrende Wartungs- und Reparaturleistungen im Elektro- oder SHK-Handwerk – Sanitär, Heizung, Klima – bei nahezu allen öffentlichen, privaten und gewerblichen Kunden. Wir haben Vor- und Halbprodukte, die hergestellt und zugeliefert werden, zum Teil für industrielle Produktionsstätten, beispielsweise aus dem Metallbauer-, Elektro- oder Elektromaschinenbauerhandwerk, die selbst zugeliefert oder versandt werden. Meistens kommen im Handwerk Fahrzeuge bis 3,5 Tonnen zum Einsatz. Das sind Transporter. 2,8 und 3,5 Tonnen sind die überwiegenden Fahrzeuggrößen, die wir haben. Nicht zuletzt haben wir im Nahrungs- und Gesundheitshandwerk beispielsweise versorgungs- und gesundheitsrelevante Leistungen, ebenso ein stationäres Angebot.

Was folgt daraus? Wir haben also unterschiedlichste Arten des Wirtschaftsverkehrs. Das Handwerk nimmt einerseits an dem Wirtschaftsverkehr teil, ist Teil des Wirtschaftsverkehrs, ist wiederum aber auf vielfältige andere Arten des Wirtschaftsverkehrs angewiesen, nämlich an den Betriebsitzen und Niederlassungen. Wir haben die Fahrten zur Ver- und Entsorgung, Abfälle und Ähnliches, die Betriebe sind Empfänger von Warensendungen über die KEP-Dienste, sie erhalten Rohstoffe beziehungsweise Produkte zur Weiterverarbeitung, ob das Fleisch, Mehl, Metall, Holz oder Anlagenteile sind, die meistens mit großen Lkws angeliefert werden, und sie haben außerdem Anlieferungen von den Kunden selbst. Eigene Transporte sind in erster Linie Service- und Reparaturfahrten.

Wo klemmt es denn nun? Man kann zwei wesentliche Faktoren nennen. Das Eine sind schwierige Liefersituationen – das ist vorhin schon angeklungen – durch Nutzungskonkurrenzen, aber auch durch wildes Parken in den Gehwegbereichen, zum Beispielen von E-Scootern und Ähnlichem. Man muss sagen, dass sowohl die Handwerksbetriebe als auch die Lieferanten erhebliche Probleme haben, da sie im Stadtgebiet immer auf Bordsteinabsenkungen angewiesen sind, damit sie mit ihren Transportmitteln die Betriebe oder Geschäfte erreichen können. Diese Bordsteinabsenkungen sind üblicherweise an den Straßenanbindungen oder im Bereich der Gehwegüberfahrten.

Das Zweite, was noch wesentlich ist – Frau Kapek hatte es vorhin dankenswerterweise mit den Aspekten schon genannt –, sind die Zugänglichkeit und die Flexibilität, nämlich die Stellplatzverfügbarkeit für betriebseigene Fahrzeuge am Betriebssitz beziehungsweise in Kundennähe, gerade wenn Transporte oder Werkstattwagen benötigt werden. Nicht umsonst gibt es den Handwerkerparkausweis, der den Betrieben das Arbeiten erleichtert.

Die Frage ist also für mich: Was heißt moderner Wirtschaftsverkehr? Wie modern kann er aus der Sicht des Handwerks sein? Ich würde drei Aspekte nennen, nämlich technische, organisatorische und stadtplanerische Aspekte. Technische Aspekte betreffen zum Beispiel die Antriebsarten. Organisatorische Aspekte sind Optimierungen bei Ladungsverfolgungen – Frau Cardinal hat es angesprochen, Containerverfolgungen – mittels Tracking. Bei städtebaulichen Aspekten würde ich als positives Beispiel die Anlieferungszonen unterhalb des Potsdamer Platz nennen, die frühzeitig berücksichtigt wurden und die für mich ein wesentliches Beispiel dafür sind, wie man solche Aspekte des Wirtschaftsverkehrs frühzeitig mit berücksichtigt.

Für das Handwerk spielt die Nutzungsmischung eine ganz entscheidende Rolle, gerade um Betriebe, die versorgungsnahe Leistungen erbringen, im Stadtgebiet zu erhalten und den Wirtschaftsverkehr und die Wege möglichst zu minimieren. Es ist keinem gedient, wenn Betriebe ins Umland abwandern, weil dann die Leistungen oftmals wieder innerhalb des Stadtgebiets erbracht werden, der Kundenstamm typischerweise in Berlin ist und man sich damit keinen Gefallen tun würde, weil die Lieferwege dadurch zunehmen.

Was unternehmen die Handwerksbetriebe ihrerseits? Wie reagieren sie auf die veränderten Rahmenbedingungen? Zum einen hat man zunehmend den Einsatz emissionsarmer Fahrzeuge. Es wird aber vielfach auch noch ausprobiert. Bei Transportern ist es, wenn sie elektrobetrieben sind, nicht nur eine Frage der Lieferfähigkeit, wann sie denn tatsächlich erworben werden können, sondern es geht teilweise auch um die Sonderausstattung, die nicht mehr gegeben ist, zum Beispiel Kühlaggregate, was dann die Reichweiten der Fahrzeuge deutlich verringert.

Es geht um Lastenräder, die getestet werden. Im Schornsteinfegerhandwerk haben wir das und bei einigen Betrieben des SHK-Handwerks, aber wir haben auch das bekannte Beispiel Florida Eis, wo man vier oder fünf Transporter einsetzt und damit seine Lieferfahrten weit ins Stadtgebiet vornimmt. Andererseits haben wir organisatorische Aspekte, die die Betriebe konsequent einsetzen. Baumaterial im Bau- und Ausbaugewerbe wird projektbezogen und bedarfsgerecht direkt auf die Baustellen geliefert, nehmen wir die Wärmedämmung, die eine große Rolle spielt. Servicetouren werden gebietsbezogen geplant und organisiert. Es hängt oftmals davon ab, wo der Mitarbeiter ansässig ist oder wo ein Auftraggeber, zum Beispiel eine große Wohnungsgesellschaft, mit der Wartungsverträge bestehen, seinen Wohnungsbestand hat. Man versucht, dementsprechend die Mitarbeiter für ein bestimmtes Gebiet einzusetzen und Touren zu minimieren.

**Vorsitzender Kristian Ronneburg:** Ich bitte darum, langsam zum Ende zu kommen.

**Svend Liebscher** (Handwerkskammer): Ja, ich bin fast fertig. – Was Stellplätze angeht, wird versucht, zusätzliche Stellplätze anzumieten, soweit das möglich ist, weil die Problematik besteht, wo die Fahrzeuge nach Betriebsschluss verbleiben sollen. Das wären erst mal die Aspekte, die ich hier in den Vordergrund stellen möchte. Lieferzonen, die Freihaltung und das Anmeldesystem sind alles Aspekte, die wir für wesentlich halten. Insgesamt ist schon angeklungen, dass es bei dem Kapitel Wirtschaftsverkehr – das Handwerk ist auf die Lieferdienste und den Schwerlastverkehr angewiesen – Optimierungsmöglichkeiten gibt, weil das Handwerk weiterhin flexibel bleiben muss und nur begrenzt die Planung der Touren für die Einsätze vornehmen kann. – Vielen Dank!

**Vorsitzender Kristian Ronneburg:** Vielen Dank, Herr Liebscher! – Dann kommen wir jetzt zu Herrn Rhein. – Bitte schön!

**Burkhard Rhein** (UVB): Vielen Dank! – Sie hatten vorhin schon mal das Thema Flächenkonkurrenz genannt. Das ist sicherlich etwas, was wir immer im Hinterkopf behalten müssen. Ich will das noch mal ein bisschen zuspitzen und sagen, dass natürlich jede Ausweitung eines Verkehrsträgers zu einer Einschränkung eines anderen Verkehrsträgers führt. Das muss man sich immer klarmachen. Das geht in diesem Wort Flächenkonkurrenz manchmal unter. Uns ist es natürlich immer wichtig – das kann Sie nicht verwundern –, dass die Absicherung des Wirtschaftsverkehrs für uns an erster Stelle steht, weil er die Versorgung der Wirtschaft, aber auch der Berliner insgesamt in dieser Stadt sicherstellt. Corona hat gezeigt, wie anfällig diese Lieferketten manchmal sein können. Auch diese Lieferschwierigkeiten, die wir jetzt haben, zeigen das sehr deutlich. Das heißt, dass wir immer volle Regale vorfinden, ist keine Selbstverständlichkeit. Es hat in der Vergangenheit nur immer sehr gut geklappt.

Ich will das hier in fünf Thesen aufzeigen und werde hoffentlich sehr schnell sein. Der Lieferverkehr muss arbeitsteilig organisiert werden. Wir haben überhaupt keine Probleme mit dem Radverkehr, und wir haben keine Probleme mit der Radlogistik. Das bietet sich aus unserer Sicht vor allem für die Lieferung auf der letzten Meile an – Frau Niedbal hatte das schon genannt –, das sind vor allem die KEP-Dienstleister, aber auch Biokisten und anderes. Das ist sicherlich eine sinnvolle Ergänzung und eine Nutzung für diese Mikro-Depots. Ziel muss es sicherlich auch sein, die Anzahl der innerstädtischen Fahrten dadurch zu reduzieren.

Zweite These – auch das wird Sie vielleicht nicht verwundern –: Der Lieferverkehr mit dem Lkw bleibt in der Metropolregion mittelfristig unverzichtbar. Was meinen wir damit? – Ich gebe mal ein Beispiel. Bauunternehmensbelieferung, Hotelbelieferung, Pflegedienste, BSR, Supermärkte sind alles Themen, bei denen der Lkw eine große Rolle spielt. Ich bleibe mal beim Supermarkt. Ein Supermarkt erhält in der Woche durchschnittlich 45 Tonnen Ware. Das sind acht Fahrten, weil die Ware frisch sein muss. Es sind 416 Fahrten im Jahr. Bei 1 200 Supermärkten – so viele haben wir, also 450 und 750 Discounter – sind das 500 000 Fahrten im Jahr mit 2,8 Millionen Tonnen. Das auf ein Rad umzulagern, wird nicht funktionieren, zumal – wir machen auch immer mit der eMO Formate, wo wir auch die Neue Mobilität in den Mittelpunkt stellen – uns die Leute von Citkar und anderen Anbietern sagen, dass sie gar nicht die Fahrer finden. Insofern muss der Wirtschaftsverkehr abgesichert werden und darf nicht nachgelagert behandelt werden.

Vielleicht noch ganz kurz ein Wort zu den Antriebsarten: Die richten sich häufig nach der Nutzung. Ein schwerer Lkw, der auf der Langstrecke unterwegs ist, wird wahrscheinlich perspektivisch mit Wasserstoff fahren. Andere Fahrzeuge werden sicherlich batterieelektrisch hier in der Innenstadt fahren. Das hängt immer von der Nutzung ab.

Dritte These: Der Lieferverkehr muss aus Unternehmenssicht umsetzbar und planbar bleiben. Da kommt Ihr Wort, Frau Kapek, von der Verlässlichkeit. Die Unternehmen haben Schwierigkeiten bei der Reduzierung von Straßenspuren, die sich sehr schnell einstellen. Ich nenne mal das Beispiel Kantstraße. Da hat diese sehr schnelle Ausweisung einer Fahrradspur dazu geführt, dass sich jetzt einige Anlieferer weigern anzuliefern, weil sie im Grunde dann die zweite Spur aufmachen müssten. Damit machen sie sich strafbar. Seit dem neuen Bußgeldkatalog ist das ein Punkt in Flensburg. Das stellt sie vor Probleme. Das heißt, es muss gut geplant werden, es müssen also Lieferzonen vorgehalten werden.

Gleiches gilt für die Brücken und die Infrastruktur. Die müssen belastbar bleiben. Ich sage auch hier ein Beispiel. Siemens kriegt im Augenblick Gasverdichter, die für Katar wichtig sind, um LNG-Gas zu produzieren, nicht aus der Stadt raus, weil sie keine Genehmigung kriegen. Die Energiewende und das, was wir jetzt aktuell als Problem haben, wird dann wirklich zum Problem. Häufig fehlt es hier an Genehmigungen und Polizeibegleitung.

Vierte These, smarte Lieferzonen einrichten: Es wäre vielleicht auch eine Anregung an den Ausschuss, das absolute Halteverbot statt dem eingeschränkten Halteverbot auch bundesweit in den Lieferzonen durchzusetzen. Dann ist das Problem der Falschbeparkung nicht mehr so gravierend, weil es dann eindeutig ist. Auch die Lieferzonen sollten aus unserer Sicht digital werden. Das heißt, ein digitales Ladezonenmanagement dieser Lieferzonen sollte umgesetzt werden.

Das führt mich zum fünften Punkt, Datenraum Wirtschaftsverkehr endlich umsetzen. Wir sind schon lange dabei, dass wir sagen, man muss als Erstes natürlich die Datengrundlage haben, um dann eine planende Verkehrspolitik zu betreiben. Die Daten liegen nach unserer Information nicht flächendeckend vor. Wir haben Daten zum Schiffsverkehr, wir haben aber keine Daten für Unternehmenslieferungen, Handel, KEP-Dienstleister usw.

Ich komme zum Schluss. Wie Sie auch nicht verwundern wird, ist das Thema Hängepartie beim Mobilitätsgesetz hier schon angesprochen worden. Die Themen Wirtschaftsverkehr und

Neue Mobilität sind seit 2018 in der Warteschleife. Wir würden uns wünschen, dass die Koalition jetzt endlich mal zu einer Einigung kommt und gegebenenfalls das Thema Wirtschaftsverkehr von der Neuen Mobilität trennt, um es dann frühzeitig abzuschließen. – Vielen Dank!

**Vorsitzender Kristian Ronneburg:** Vielen Dank, Herr Rhein! – Dann haben wir jetzt alle Anzuhörenden gehört. Ich bedanke mich erst einmal für die Ausführungen. Wir kommen jetzt zur Beratung. Es haben sich schon gemeldet: Frau Kapek, Herr Machulik und Herr Reifschneider. Gibt es weitere Meldungen? Die nehmen wir hier gerne an. – Momentan liegen keine weiteren Meldungen vor. Dann würden wir erst mal in der Reihenfolge so verfahren. – Frau Kapek, Sie haben das Wort, bitte schön!

**Antje Kapek (GRÜNE):** Vielen Dank für die Erläuterungen, aber auch für Ihre vielen Forderungen, die Sie gestellt haben! Ich habe sie alle mitgeschrieben. Bis auf eine Frage, die ich Ihnen gleich stelle, würde ich vorneweg einmal sagen, dass ich all diese Forderungen teile. Das sage ich deshalb, weil ich immer wieder feststelle, dass es das Vorurteil gibt, man sei gegen den Wirtschaftsverkehr. Ich erinnere mich an Debatten, die ich mit Herrn Amsinck geführt habe, wo wir am Ende des Gesprächs festgestellt haben, dass wir alle das Gleiche wollen. Was ist denn das Gleiche? Das bedeutet – Sie haben es gerade so schön gesagt, Herr Rhein –, dass die Absicherung des Wirtschaftsverkehrs prioritär ist. Das sehe ich an dieser Stelle auch, weil der Wirtschaftsverkehr nicht nur das Ausliefern von meinem Amazonpaket ist, das ich vielleicht ersetzen könnte, wenn ich selber zu Karstadt gehe, sondern weil das, wie Sie alle drei gerade ausgeführt haben, eine unfassbare Bandbreite an Produkten, Dienstleistungen, Ver- und Entsorgung ist, die letztendlich diese Stadt wirklich am Leben erhält. Auf nichts davon können wir verzichten. Wir brauchen nicht mal Corona, sondern das sehen wir tagtäglich. Dass dabei ganz viel im Argen liegt, sieht man, wenn man sich in dieser Stadt bewegt, egal ob zu Fuß, mit dem Rad, mit der Straßenbahn oder vielleicht motorisiert. Wir haben zu viele Konkurrenzen. Ich muss ehrlich sagen, das Wort der Fehlbelegung, das Frau Staatssekretärin Niedbal benutzt hat, finde ich, trifft hier den Nagel genau auf den Kopf.

Ganz viele der Probleme, die Sie beschrieben haben, drehen sich um die folgenden Punkte. Wir brauchen verlässliche Konzepte. Ich erinnere mich an die Debatte zur blauen Plakette, wo viele im politischen Raum geschrien haben: Um Gottes willen! – Viele Wirtschaftsvertreter haben gesagt: Es spielt eigentlich keine Rolle, solange sie für alle gilt. – Das ist das Entscheidende. Die Regeln, die wir aufstellen, müssen für alle gelten.

Deshalb möchte ich Ihnen nur an einer einzigen Stelle widersprechen, Herr Rhein. Wir können Kapitel 5 nicht von Kapitel 6 trennen. Wir brauchen dieses Mobilitätsgesetz dringend. Vieles von dem, was Sie gerade ausgeführt haben, ist vielleicht im Wirtschaftsverkehrsteil formuliert, aber die Bedingungen der Umsetzung dafür, dass sie verlässlich sind, wie Herr Liebscher es gerade ausgeführt hat, stehen in Kapitel 6. Ich gebe zwei Beispiele. Erstens: Die Schaffung der Datenbasis liegt im Kapitel „Neue Mobilität“. – Zweitens: Zum Thema Lieferzonen steht zwar „wir brauchen verbindliche Liefer- und Ladezonen“ in Kapitel 5, aber die Umsetzung, also das Auflösen der Flächenkonkurrenzen, steht in Kapitel 6. Die Grundlage dafür, dass Stellplätze wegfallen können, dass ich den fließenden und ruhenden Verkehr digital steuern kann, all das liegt im Kapitel „Neue Mobilität“. Sprich, beide Kapitel sind Kapitel zum Wirtschaftsverkehr. Deshalb freut es mich auch, dass wir im Koalitionsvertrag vereinbart haben, dass das jetzt mal zügig beschlossen werden soll, damit es behördenverbindlich wird. Denn genau das brauchen die Bezirke, um die entsprechenden Anweisungen treffen zu kön-

nen. Die Forderung nach einem nicht mehr eingeschränkten, sondern einem absoluten Halteverbot halte ich für eine ganz wichtige. Auf meinem Weg ins Abgeordnetenhaus fahre ich zum Beispiel immer durch die Oranienstraße und sehe dort sehr viele Gewerbetreibende, die alle auf den Lieferverkehr der unterschiedlichsten Art angewiesen sind. Dort ist immer alles durchgängig zugeparkt, weil dort nur das eingeschränkte Halteverbot gilt. Das aufzulösen, ist, glaube ich, ein zentraler erster Punkt. Der zentrale zweite Punkt ist, dass ich tatsächlich verbindliche Liefer-, Lade- und auch Haltezonen schaffe, egal, ob sich das für die Pflegekraft oder die berühmte Siemensturbine definiert.

Ich glaube, dass wir uns auch einig darin sind, dass wir die Straßen, aber auch die Haltebereiche, für diejenigen freikriegen müssen, die sie wirklich brauchen. Das sind – da haben Sie die richtigen Adressaten beschrieben – die Menschen, die Unternehmen und Dienstleister/-innen, die Sie vertreten. Da sind wir vollkommen einer Meinung. Dafür die gesetzliche Grundlage zu schaffen, da sind wir komplett bei Ihnen.

Ich habe eine Frage an Sie, Herr Rhein, ich glaube, es war die vierte These, die Infrastruktur durch Genehmigungen zu erhalten. Ich habe nicht ganz verstanden, was Sie damit meinen. Vielleicht können Sie das noch einmal genauer auflösen.

Ansonsten haben wir jetzt die Fuhrgewerbeinnung hier nicht vertreten, aber ich glaube, es ist klar, dass der Anspruch sein muss, dass wir so viele Güter, Produkte und auch Dienstleistungen wie möglich auf neue und moderne Formen des Lieferverkehrs umsetzen möchten. Sie haben dazu richtige Punkte angesetzt. Dass natürlich ein Teil im Fuhrgewerbe bleiben wird, ist absolut klar. Die Frage ist, inwieweit wir hier – das wäre meine Frage an den Senat – im Bereich der Gesetzgebung noch mal Dinge verändern können. Stichwort: Lieferzeiten definieren. Ich glaube, dem steht teilweise die BImSchV im Wege. Vielleicht gibt es aber Möglichkeiten, dass man sagt, man definiert spezielle Routen für den Schwerlastverkehr, man definiert bestimmte Zeiten für diese Verkehre.

Dann geht es auch – das haben wir in der letzten Woche tragischerweise gesehen – um die technische Ausstattung. Das ist nicht nur der Wasserstoffantrieb, sondern da geht es auch um die Signaltechnik, die Unfälle etc. vermeidet. Insofern, glaube ich, sind wir alle auf dem richtigen Weg.

Ich möchte meinen Dank sowohl an die Senatsverwaltung für Mobilität als auch an die für Wirtschaft aussprechen, dass man hier an einem Strang zieht und versucht, schon bevor das Parlament das Mobilitätsgesetz beschlossen hat, Dinge in die Wege zu leiten. Ich glaube aber, dass wir noch mal im Detail weiterschauen müssen, nicht nur, was wir hier in Berlin tun können, sondern auch, was wir vom Bund fordern, um einheitliche Regelungen zu schaffen, die uns dann auf ein neues Niveau setzen. Dass das geht, daran habe ich gar keinen Zweifel. – Vielen Dank!

**Vorsitzender Kristian Ronneburg:** Danke schön! – Jetzt ist Herr Machulik an der Reihe. – Bitte schön!

**Stephan Machulik (SPD):** Vielen Dank! – Vielen Dank auch an die Anzuhörenden, Frau Cardinal, Herrn Liebscher und Herrn Rhein! Vielen Dank auch für die Ausführungen und die Sichtweisen derer, die Sie vertreten! Ich glaube, es eint uns hier alle, dass wir die Rolle des

Wirtschaftsverkehrs als sehr wichtig für eine lebendige Stadt wie Berlin, eine Metropole, erachten. Wenn wir uns angucken, wie unsere Lieferverkehre derzeit sind, müssen wir uns eingestehen, dass das, was wir jetzt am meisten politisch voranbringen wollen, etwas ist, was innerstädtisch geklärt und aufgelöst werden muss. Berlin wird aber aus dem Umland und weiteren Regionen versorgt, ob nun durch den Cargoumschlagplatz in Leipzig mit seinem Flughafen oder andere Bereiche. Wir müssen Berlin also auch, was die Lieferketten angeht, ein wenig größer denken. Ich glaube, da haben Sie noch mal einen guten Einblick gegeben, dass wir mit den Cargobikes alleine nicht klarkommen, weil größere Dinge, die wir benötigen, sonst nicht angeliefert werden können.

Dazu gleich meine erste Frage an Frau Cardinal, weil Sie ausgeführt haben, wie wichtig die Verlagerung der Lieferströme auf die Wasserstraßen ist. Dazu würde ich von Ihnen gerne ganz realistisch eingeschätzt wissen, wie Sie dazu stehen. Wir haben ja trimediale Güterverkehrszentren in Brandenburg, wo wir viele Dinge vom Schiffsverkehr auf die Schiene bzw. wieder auf die Autobahn umlagern können. Wustermark ist ein schönes Beispiel dafür. Inwiefern sehen Sie noch Kapazitäten, damit nicht der Lkw nach Brandenburg kommt, sondern dass wir mit anderen Verkehrsmitteln umlagern? Ich glaube, Wustermark ist eine Tochter der BEHALA, wenn mich nicht alles täuscht. – Nicht mehr? Irgendwie war die BEHALA mal Betreiber vor vielen Monden. – Inwiefern sollten wir das in Kooperation mit Brandenburg weiter ausbauen? Wenn das nicht gehen sollte, wie würden Sie den Schiffsverkehr über die Havel einschätzen, gerade was das Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 17 angeht? Inwiefern kann man in Konkurrenz zu den Wünschen nach einer Renaturierung der Havelufer auf den Schiffsverkehr für große Lieferungen innerhalb Berlins zählen? Wie schätzen Sie die ersten Versuche ein, Paketlieferungen über die Havel und die Spree durch Solarboote voranzubringen, um die kleineren 3,5-Tonnen-Lkws mehr oder minder in der Stadt zu reduzieren?

Gleichzeitig ist der zweite Punkt, den Sie angesprochen haben, Frau Cardinal, für mich sehr wichtig, die Frage nach dem Schienenverkehr. Es gibt hier noch etliche Bereiche und Flächen, die wir in Berlin haben, die ehemalige Güterbahnhöfe sind, die schon immer von der Bahn als Umschlagplätze genutzt wurden, die zum Teil jetzt brachliegen und möglicherweise einer anderen Nutzung zugeführt werden. Welches Potenzial sehen Sie darin, das nicht in Brandenburg, sondern im Stadtkern zu forcieren? Soll das von uns politisch weiter unterstützt werden, oder sehen Sie da Schwierigkeiten? Sollten wir über Mikro-Hubs die logistische Losgrößenverkleinerung immer weiter vornehmen, sodass man die Anlieferung dann sehr passgenau fortführen kann? Wie schätzen Sie das ein?

An Herrn Liebscher habe ich nur eine Frage, weil Sie das, was mir sehr am Herzen liegt, die Handwerks- und Gesundheitsverkehre und die entsprechenden Schwierigkeiten bei den Fahrzeugen, noch mal angesprochen haben, wenn man dort auf eine Antriebswende hinzielt. Wie sind Ihre Erfahrungen mit den einzelnen WELMO-Förderungen? Wird es damit auch den Handwerksbetrieben ermöglicht, die Antriebswende zu vollziehen? Ist das ausreichend, oder müssen wir da nachsteuern? Gleichzeitig haben Sie die Handwerkervignette erwähnt. Sie haben das sehr positiv dargestellt. Ich habe aus verwaltungstechnischer Sicht zehn Jahre Erfahrung damit. Deswegen frage ich Sie, ob Sie uns dazu nicht auch noch einen politischen Auftrag mitgeben können, dass das vielleicht noch mal nachjustiert werden sollte? Nur als kleines Angebot, dass Sie dazu noch sagen, wo es hakt und was Sie als Verbesserung sehen würden.

Zu Ihren Zielkonflikten in der Flächennutzung wäre für mich noch mal wichtig zu wissen, welche Stimmung Sie im Handwerk und auch in der Gesundheitsbranche bezüglich der Versorgung von Gebieten, die jetzt autofrei werden sollen, wahrgenommen haben. Mir liegen immer die Handwerker sehr am Herzen, denn die haben nicht einfach die Möglichkeit, mit dem Gesellen auf dem Tandem vorzufahren, sondern sie kommen meistens mit der gesamten Werkstatt, weil sie immer gar nicht wissen, welche Rohre sie in einer Wohnung antreffen, in der sie eine Sanierung oder Modernisierung vornehmen müssen. Dementsprechend kommen sie mit ihrer halben Werkstatt in einem entsprechenden Fahrzeug vorgefahren. Wie sollen wir sicherstellen, dass diese Gebiete versorgt werden? Das gilt natürlich auch für die Gesundheitsverkehre. Was mich immer ärgert, ist, dass die Altenpflege aus vielerlei Dingen ausgegenommen wird. Wir müssen in einer älter werdenden Gesellschaft sicherstellen, dass für diese die Versorgung auch gegeben ist.

Zu Herrn Rhein: Ich fand es natürlich spannend, Sie haben eines meiner Lieblingsthemen angeführt. Ich habe dem Ausschuss auch schon mal in plastischen Bildern deutlich gemacht, was es bedeutet, einen Supermarkt zu beliefern. Sie haben sehr gute Zahlen nachgeliefert, was für eine Tonnage dafür bewegt wird. Ich habe hier im Ausschuss auch schon mal gesagt – dieses Beispiel werde ich so lange anführen, bis es keiner mehr hören kann –: Eine Stadt, die 500 Jahre länger autofreie Stadt ist als Berlin, Venedig, beliefert Conad, den größten Supermarkt, immer noch mit einem Lkw auf einem Plattboot, weil es keine andere Möglichkeit gibt. Sie können es mit den kleinen, dieselbetriebenen Vaporetti nicht lösen. Dementsprechend ist es wichtig, noch mal deutlich zu machen, dass, wenn wir in der Innenstadt die Daseinsvorsorge in Form von Supermärkten und Discountern haben wollen, uns klar sein muss, dass wir unsere Straßen so weit ertüchtigen, dass diese Lkws auch durchkommen. Denn es kann natürlich nicht sein, dass ein Friedrichshainer nach Spandau fahren muss, weil da der nächste Supermarkt ist, der angefahren werden kann, um es mal deutlich auszusprechen.

Bei der Fragestellung zu den smarten Lieferzonen, die Sie erwähnt haben, fand ich es sehr interessant und würde gerne noch ein bisschen mehr dazu wissen, inwiefern Sie sich eine bauliche Darstellung dieser smarten Lieferzonen denken können. Es ist natürlich vollkommen klar, dass die Anordnung eines Verkehrsschildes nicht dazu führt – egal, ob ich die Anordnung verschärfe oder nicht –, dass der Platz dadurch frei wird. Auch in absoluten Halteverboten stellen sich Menschen, die ganz dringende Dinge zu tun haben, wie zum Beispiel Zigaretten zu kaufen, trotzdem rein. Es ist schon so, dass die Anordnung als solche nicht ausreicht, sondern dass wir wirklich gucken müssen, dass wir die Kontrolldichte erhöhen oder durch eine smarte Variante Möglichkeiten dafür schaffen, dass relativ schnell gemeldet wird, dass ein Parkplatz oder eine Lade- und Lieferfläche fremdgenutzt wird. Ich glaube, bei diesem Konzept, was heute auch von Frau Niedbal zu den Lade- und Lieferzonen vorgestellt wurde, sind wir auf einem guten Weg. Es wäre noch mal interessant zu wissen, wie Sie es einschätzen, welche smarten Entwicklungen dort noch weiter einfließen können, damit wir wirklich relativ schnell automatisiert Fremdnutzer auf Park- und Ladeflächen identifizieren können.

Ganz kurz, weil das hier auch noch mal gesagt wurde, zu den Fragestellungen der Brücken: Es ist klar, und der Ausschuss hat die Priorisierung der Senatsverwaltung bzw. der Senatorin zur Kenntnis nehmen müssen, die gleich am Anfang der Legislatur ihre Brückensanierungsprojekte aufgezählt hat, dass wir derzeit leider das Problem haben, dass durch den Betonkrebs vielerlei Brücken so eingeschränkt nutzbar sind, dass es für die Großindustrie wirklich zum Problem wird. Siemens ist eines der großen Unternehmen, die jetzt Schwierigkeiten haben.

Inwiefern gehen Sie mit der Fuhrgewerbeinnung darauf ein, dass wir schnellstmöglich die Sicherstellung der Infrastruktur beschleunigen müssen, damit dann auch die Unternehmen, die hier produzieren, Möglichkeiten haben, ihre Dinge außerhalb Berlins ausliefern zu lassen? Wie schätzen Sie es ein, wo die Priorität ist, eher beim Kleinlieferverkehr, also der Anlieferung, oder bei der großen Priorisierung auf die Infrastruktur, um die Industrieunternehmen zu unterstützen, damit sie weiterhin ihren Produktionsstandort in Berlin beibehalten? – Vielen Dank!

**Vorsitzender Kristian Ronneburg:** Danke schön, Herr Machulik! – Jetzt machen wir mit Herrn Reifschneider weiter. – Sie haben das Wort, bitte!

**Felix Reifschneider (FDP):** Vielen Dank, Herr Vorsitzender! – Vielen Dank an alle Anzuhörenden! Das war sehr instruktiv. Man lernt wieder etwas dabei. Ich würde zuerst zum Umsetzungsbericht und dann an die Anzuhörenden ein paar Fragen stellen.

Ich habe das vielleicht vorhin nicht mitbekommen, es gibt ja die Machbarkeitsstudie „City Rail Logistics“. Wann wird die vorgelegt? Wie ist der Planungsstand beim Projektausbau Südhafen Spandau? Wie sind da die nächsten Schritte? Wir hatten das Thema schon von Herrn Rhein gehört. Sie hatten es auch bei der Begründung zur Umsetzung der Datenbasis für den Wirtschaftsverkehr gesagt. Einfach mal an den Senat: Woran hängt es denn, dass nicht mehr Daten zum Lieferverkehr oder Wirtschaftsverkehr insgesamt erhoben werden?

Vielleicht an Herrn Rhein und an Herrn Liebscher oder Frau Cardinal, auch an Sie aus Ihrer Erfahrung: Was würden bessere Daten Ihnen denn ermöglichen? Geht es darum, wie man Verkehrswege plant, oder geht es darum, Ihre Logistikdienstleistungen durch eine bessere Datenbasis zu beschleunigen? Wie weit ist die Erarbeitung des Haupttroutennetzes für den Großraum- und Schwertransport? Können Sie ein bisschen beschreiben, wo die Routen entlangführen und wo vielleicht noch Problempunkte sind, beispielsweise einzelne Brücken oder einzelne Straßenabschnitte, die erst noch ertüchtigt werden müssen, um dann wieder in dieses Haupttroutennetz aufgenommen zu werden? Gibt es dazu eine Abstimmung mit den Bezirken und/oder auch mit Brandenburg?

Ich würde mich noch dafür interessieren, wer bei dieser Austauschplattform Wirtschaftsverkehr alles dabei ist und wie häufig die schon getagt hat – zwei Mal, höre ich – und ob deren Beratungen öffentlich oder nicht öffentlich sind und ob es Protokolle oder Ergebnisberichte von den einzelnen Sitzungen gibt. Wenn ja: Kann man die als Abgeordneter einsehen?

Vielleicht hat der Senat Kenntnis zur Elektrifizierung des Wirtschaftsverkehrs und auch des Lieferverkehrs.

Ein Punkt, der mir immer wieder von Unternehmen berichtet wurde, ist das Thema, dass die Stromnetzkapazitäten nicht ausreichend seien, teilweise, um auf einzelnen Firmengeländen – es sind möglicherweise Einzelfälle – ausreichend starke Ladeeinrichtungen zu errichten, weil die Stromnetzkapazitäten dafür nicht geeignet seien.

Dann wollte ich noch mal auf die Kapitel Wirtschaftsverkehr und Neue Mobilität eingehen, ob man die jetzt zusammen oder nacheinander beschließt. Ich verstehe den Punkt immer noch nicht, denn das ist im Prinzip seit zwei Jahren in der Mache. Ich glaube, wir haben dazu gar

kein Erkenntnisproblem – ich hoffe, der Senat hat da gar kein Erkenntnisproblem –, wenn es um diese beiden Kapitel geht. Sie brauchen ja keine zusätzlichen Informationen, sondern das muss einfach entschieden werden. Ich würde mir gern vom Senat mal ausführlicher darlegen lassen, wo die Knackpunkte zwischen welchen Senatsverwaltungen sind, dass das nicht entschieden werden kann, wenn Ihnen das Thema so wichtig ist. Es war ja auch Teil der Koalitionsvereinbarung. Es ist wirklich ein Drama, dass das in der letzten Legislaturperiode nicht mehr geklappt hat. Welche Rolle spielt der Koalitionsausschuss bei so einer Fragestellung?

Noch mal an Herrn Liebscher und auch an Herrn Rhein, ich weiß nicht, ob Sie, Frau Cardinal, das betrifft: Gibt es beim Thema Lieferverkehr eigentlich Konflikte mit den 2,50 Meter breiten Radwegen, insbesondere an den Hauptstraßen, und/oder mit den Fahrradstraßen? Wir sind ja grundsätzlich offen für Fahrradstraßen und eine bessere Radverkehrsinfrastruktur. Gibt es bei Ihnen Konflikte? Haben Sie Ideen, wie man diese Konfliktlagen entschärfen könnte?

Wie bewerten Sie den Ausbau von lokalen Logistikhubs? Ist das im richtigen Tempo? Wo, in welchen Stadtteilen, sehen Sie einen besonderen Bedarf, um Logistikhubs oder auch Mikro-Depots und Umladestationen einzurichten? Können Sie dazu etwas sagen?

Dann würde mich senatsseitig noch interessieren, nach welchen Maßstäben der Lieferverkehr – vielleicht auch der Wirtschaftsverkehr insgesamt, aber erst mal der Lieferverkehr – bei der Planung neuer Quartiere berücksichtigt wird. Herr Liebscher, glaube ich, hatte das Beispiel vom Potsdamer Platz genannt, dass das dort eingeplant wurde. Wir haben aber stadtweit teilweise richtig große Wohn- und Mischgebiete, die geplant werden. Welche Rolle spielt der Lieferverkehr in den Planungen? Gibt es dafür verbindliche Leitfäden, die bei einer solchen Quartiersentwicklung zu berücksichtigen sind?

An Herrn Rhein gerichtet die Frage: Wir haben auch einige Gewerbegebiete in Berlin. Haben Sie da Gewerbegebiete, die jetzt neu geplant werden? Gibt es denn nach Ihrer Kenntnis Gewerbegebiete, deren verkehrliche Anbindung über Straße oder Schiene nicht mehr zeitgemäß ist oder wo Dinge in den letzten Jahren komplizierter wurden? Gibt es da Lösungsvorschläge, wie man Gewerbegebiete gut verkehrlich erreichen kann? Immer eingedenk der Tatsache, dass, wenn da viele Lkws entlangfahren, natürlich auch die Wohnbevölkerung negativ tangiert ist und man vielleicht bestimmte Zeiten respektieren sollte, wo der Schwerlast- oder Lkw-Verkehr dann nicht fährt.

Das führt mich dann auch zu der Frage, insbesondere an die Anzuhörenden: In einer idealen Stadt Berlin wäre der 17. Bauabschnitt der A 100 bereits vollendet und die TVO in der Mache oder weit fortgeschritten, vielleicht sogar schon vollendet. Könnten Sie uns sagen, was Sie erwarten, wie sich der Lieferverkehr verändert und welche Wirkung die A 100 oder die TVO auf Durchgangsverkehr in Wohnvierteln hätte, wenn es sie gäbe?

Zum Thema smarte Lieferzonen: Es gibt umlegbare Poller oder Befahrungssperren, die man mit einem Sechskantschlüssel umlegen kann. Das ist nicht besonders smart, aber es gibt beispielsweise auch versenkbare Poller, sodass man Lieferzonen buchen kann, im Sinne von: Ich brauche die am Mittwoch von 9 bis 13 Uhr und zahle dafür einen kleinen Beitrag, und dann kann auch nur ich, der die gebucht hat, die befahren, und dann senkt sich für mich der Poller, wenn ich da den Code richtig eingebe. – Ist das eine Idee, die für Sie hilfreich wäre? Gerade für die Handwerksbetriebe, die teilweise mehrere Stunden an einem Einsatzort sind und nicht einfach nur Ware in 20 Minuten abliefern und abladen und weiterfahren. – Das waren erst mal meine wichtigsten Fragen. – Herzlichen Dank!

**Vorsitzender Kristian Ronneburg:** Vielen Dank, Herr Reifschneider! – Jetzt ist Herr Kraft an der Reihe. Ich darf um etwas zügigere Wortbeiträge bitten, weil wir auch noch die Anzuhörenden und den Senat hören wollen. Das nur als Hinweis in eigener Sache! – Herr Kraft, Sie haben jetzt das Wort, bitte schön!

**Johannes Kraft (CDU):** Vielen Dank für den Hinweis, Herr Vorsitzender! Im Gegensatz zu vielen meiner Vorredner möchte ich mich auf Fragen konzentrieren. Viele davon – Herr Machulik, wir haben uns nicht abgesprochen – konnte ich nach dem, was Sie gesagt haben, einfach abhaken. Ein Punkt bleibt mir allerdings noch, der richtet sich natürlich an die Anzuhörenden – vielen Dank, dass Sie da sind und für Ihre bisherigen Statements! –, aber auch an die Senatsverwaltung.

Wir haben jetzt viel über Multimodalität gesprochen, also Schiene und Auto, Wasser und Schiene, wie auch immer, also Kraftfahrzeug. Was ich eine spannende Geschichte finde, und da würde ich mich sehr über die Einschätzung aller Beteiligten freuen: Wie sieht es denn mit der Schiene-Schiene-Relation aus? Also wenn ich beispielsweise an Kreuzungspunkte von Straßenbahnlinien und dem Innenstadtring denke, wie an der Greifswalder oder Warschauer Straße. Das sind zum Teil genau solche Orte, die Herr Machulik angesprochen hat, wo es früher mal Güterbahnhöfe gab, wo man eine direkte Verbindung schaffen könnte, sozusagen die Grobverteilung über die Fernbahn und dann die Feinverteilung auf den Straßenbahnlinien, möglicherweise außerhalb der Hauptbetriebszeiten, sodass man dann den Verkehr von der Straße auf die Schiene bekommt, insbesondere den Liefer- und Logistikverkehr. Das ist für Handwerker weniger spannend, ist mir schon klar, aber es würde mich interessieren, welche

Perspektiven da gesehen werden, ob es konkrete Überlegungen gibt und welche Chancen Sie darin sehen, insbesondere Frau Cardinal, Sie haben da, glaube ich, die meisten Erfahrungen. Das fände ich einen spannenden Punkt.

**Vorsitzender Kristian Ronneburg:** Danke schön, Herr Kraft! – Jetzt ist Frau Lerch an der Reihe. – Bitte schön!

**Nina Lerch (SPD):** Vielen Dank, Herr Vorsitzender! – Auch ich mache es kurz. Ich habe vor allem eine Frage, und das betrifft noch mal die Antriebswende im Liefer- und Wirtschaftsverkehr. Was brauchen Sie da von uns? Wir haben viel über den Ausbau von E-Ladestruktur für den Wirtschaftsverkehr gesprochen. Mir ist nicht bekannt, ehrlich gesagt, was da schon in der Mache ist. Gibt es schon Tankstellen für Lkws, wo sie sich, wenn sie schon mit E-Antrieb sind, auftanken können? Wie ist es mit Wasserstoff? Wie sind da die Planungen? Brauchen Sie das? Sehen Sie das im Wirtschaftsverkehr? Wie ist Ihr Kenntnisstand dazu?

Dann wollte ich noch mal auf die Lade- und Lieferzonen eingehen. Herr Machulik hat schon angesprochen, dass da auch die Pflegedienste mitzudenken sind. Aus der Veranstaltung gestern Abend würde ich gerne noch die BSR bzw. die Entsorgung von Müll mit aufbringen. Auch für die ist es total wichtig, dass diese Zonen schnellstmöglich errichtet werden, zum Beispiel auch im Baustellenbereich. – Das waren meine zwei Anmerkungen dazu. – Danke!

**Vorsitzender Kristian Ronneburg:** Vielen Dank! – Dann ist jetzt Herr Laatsch an der Reihe. – Bitte schön!

**Harald Laatsch (AfD):** Danke, Herr Vorsitzender! – Angesichts dessen, dass wir im Moment eine erhebliche Einschränkung des Individualverkehrs innerhalb der Stadt erleben – Herr Rhein hatte die Kantstraße erwähnt –, gehen meine Fragen an Sie, Herr Rhein: Inwiefern belasten denn die derzeitigen Restriktionen gegenüber dem MIV auch den Liefer- und gewerblichen Verkehr? Wir sehen ja schon, wohin es weitergehen wird. Es wird weitere Straßenspernungen, insbesondere in der City in Mitte geben. Wie wird sich das weiter auswirken? Denn da ist ja sehr viel Bedarf an Belieferung in dieser Region. Sehr viele Gebäude stehen da, die den Lieferverkehr notwendig machen.

Die gleiche Frage geht in die Richtung der Vielzahl der Baustellen, die insofern überhaupt nicht zu rechtfertigen sind, als dass es gar nicht so viele Unternehmen gibt, die diese Baustellen bedienen und bearbeiten können, wie sie im Moment eingerichtet sind. Beispiel A 100: in den letzten Tagen eine Fahrspur komplett gesperrt in beide Fahrtrichtungen, aber kein Mensch baut da, einfach nur Kreuzchen oben über der Straße und dann ein paar klappbare Warnbaken aufgestellt. Und da tut sich über Tage gar nichts, stattdessen stauen sich davor der Lieferverkehr und auch der normale Individualverkehr. Dazu kommt dann noch die scheinbare Untätigkeit in Bezug auf die Menschen, die Straßen blockieren, insbesondere die Autobahn, die sogenannte Letzte Generation. Das scheint sich ja zu etablieren. Welche Auswirkungen hat denn das im Moment auf die Versorgung der Stadt und den Lieferverkehr? – Die Fragen gehen alle an Herrn Rhein. – Danke!

**Vorsitzender Kristian Ronneburg:** Danke, Herr Laatsch!

**Kristian Ronneburg (LINKE):** Jetzt würde ich noch als Sprecher meiner Fraktion drei Fragen in die Anhörung reingeben. Vorher der Dank an alle drei Anzuhörenden für die Stellungnahmen und danke an den Senat für die Einleitung! Da die Vorrednerinnen und Vorredner schon viele richtige Bemerkungen gemacht und Fragen gestellt haben, würde ich mich auf drei spezielle Aspekte fokussieren und erst mal nur Fragen stellen. – Das eine ist das Thema Lastenräder. Mir ist aufgefallen, in der Vorlage des Senats spielt das auch eine Rolle. Mich würde interessieren, ob der Senat ein Update dazu geben kann, wie der aktuelle Stand der Förderung und der Inanspruchnahme der Fördergelder bei der Lastenradförderung ist und wie der Betrieb und die Wartung der Flotte kommunal organisiert sind. Wird es da noch mal Unterstützungsleistungen seitens des Senats für die kommunale Lastenradflotte geben?

Dann noch eine spezielle Frage zu dem spannenden Projekt Güterstraßenbahn, das Ganze ist auch im Koalitionsvertrag festgehalten. Es soll eine Potenzial- und Machbarkeitsanalyse und daraufhin auch Tests von Güterstraßenbahnen geben. Wir wollen uns auch auf Bundesebene dafür einsetzen, dass der Straßenbahngüterverkehr generell außerhalb von Verkehrsversuchen ermöglicht wird. Mich würde hier der aktuelle Sachstand interessieren, wie weit dieses Projekt mittlerweile gediehen ist.

Außerdem noch eine informatorische Nachfrage, wie der Stand zur Einrichtung des Lenkungskreises Berliner Wirtschaftsverkehr ist und wer dort aktuell vertreten ist. – Und zu guter Letzt, zum Thema Liefer- und Ladeverkehr gab es auch schon einige Bemerkungen und Nachfragen. Da würde mich interessieren, welche Kriterien hinsichtlich der Abwicklung des Liefer- und Ladeverkehrs, insbesondere bei den ganzen verkehrsberuhigenden Maßnahmen und der Schaffung von Kiezblocks, angewandt werden. – Dabei soll es erst mal bleiben.

**Vorsitzender Kristian Ronneburg:** Jetzt würden wir in die Antwortrunde gehen. Dazu könnte jetzt der Senat einleitend Stellung nehmen. – Frau Senatorin! Danach folgt die Staatssekretärin Dr. Niedbal, und dann kommen wir noch mal zu den Anzuhörenden. – Bitte schön!

**Bürgermeisterin Bettina Jarasch (SenUMVK):** Vielen Dank! – Ich würde nur zu einem einzigen Punkt, der hier als ein Politikum angesprochen worden ist, etwas sagen wollen, und das sind die beiden ausstehenden Kapitel Wirtschaftsverkehr und neue Mobilität im Mobilitätsgesetz. Zunächst mal ist eines ganz klar, Herr Rhein hat ausdrücklich darauf hingewiesen, und dafür bin ich auch dankbar, wir reden hier von Flächenkonkurrenzen. Sie haben es gesagt. Das heißt, wenn wir mehr Liefer- und Ladezonen haben wollen, überall da, wo es nötig ist, dann wird es nur zulasten von Pkw-Parkplätzen an vielen Stellen möglich sein. Das ist so.

Den Vorrang für den Liefer- und Ladeverkehr – da sind übrigens Pflegedienste und Handwerker/-innen mit gemeint – wollen wir gesetzlich – – Also den sehen wir natürlich jetzt schon und ermöglichen das, wo es geht, aber gesetzlich fundieren wollen wir den eben genau durch dieses Kapitel. Auch deswegen ist es so wichtig. Von der Idee, jetzt nur das Kapitel fünf zu verabschieden, Herr Rhein, weil es da nicht so viel Widerstand gibt, um das zu beschleunigen, halte ich wenig, nicht nur, weil Kapitel sechs natürlich mit der neuen Mobilität gerade auch viele neue Geschäftsmodelle betrifft, auch das ist ja Wirtschaftspolitik, sondern weil die Daten, die einige von Ihnen ausdrücklich, Frau Cardinal, aber auch Sie selbst, eingefordert haben, um da eine bessere Planung machen zu können, wo wir in der Stadt eigentlich was brauchen, nicht so einfach zu bekommen sind. Herr Reifschneider! Das ist auch eine Antwort auf Ihre Frage. Nicht alle Unternehmen geben die uns so ganz von sich aus, auch

wenn wir einen nur hausinternen Gebrauch für unsere Planung zusagen. Dafür ist es sehr gut, einen besseren Zugang zu diesen Daten für die Verkehrsplanung, wohlgemerkt, die Organisation des Wirtschaftsverkehrs und andere Zwecke der Verkehrsplanung und -steuerung zu bekommen. Insofern würde ich sagen, diese beiden Kapitel zusammen.

Nur so viel: Wir haben das verabredungsgemäß schon vor einiger Zeit wieder eingebracht, so wie es tatsächlich in den Koalitionsverhandlungen vereinbart war. Ich halte es für zentral. Gerade angesichts anstehender Neuwahlen finde ich nicht, dass wir ein drittes Mal einen neuen Anlauf starten können, sondern dass das noch kommen muss. Das ist das letzte Gesetz, von dem ich ausdrücklich möchte, dass es noch kommt, mindestens so weit, dass es behördenverbindlich ist. Behördenverbindlich bedeutet, dass es zumindest im Senat beschlossen sein müsste. Dann ist es für uns nämlich schon behördenverbindlich, auch wenn es das Parlament nicht mehr komplett durchlaufen hat. Ich bin guter Dinge, dass wir das noch hinbekommen, aber das ist auch etwas, was ich von uns als Koalition ganz ausdrücklich noch erwarte, die Zeichen stehen aber positiv.

**Vorsitzender Kristian Ronneburg:** Vielen Dank! – Und jetzt macht Frau Dr. Niedbal weiter. – Bitte schön!

**Staatssekretärin Dr. Meike Niedbal (SenUMVK):** Vielen Dank, Herr Vorsitzender! – Ich würde gerne noch auf ein paar Punkte, die hier in Ihren Fragen genannt wurden, eingehen. Mehrfach wurde in den Raum gestellt, als ob wir, der Senat, oder andere vorhätten, den gesamten Wirtschaftsverkehr irgendwie auf Cargobikes, also auf Lastenräder zu verlagern, weil speziell auch die Belieferung des Lebensmitteleinzelhandels genannt wurde. Es ist uns doch vollkommen klar, dass sich manche Verkehre in der Form so nicht verlagern lassen und dass die Belieferung in den Umfängen, wie wir es gehört haben, offensichtlich nicht für eine Verlagerung prädestiniert ist. An der Stelle sind sie quasi auch schon maximal gebündelt und ausgelastet. Aber, und das ist auch meine Erfahrung aus dem wahren Leben, es lässt sich schon deutlich mehr verlagern, als wir so alle denken. Dieses Potenzial des Verkehrs, den man verlagern kann, müssen wir unbedingt abgreifen, und da besteht auch eine Bereitschaft bei vielen Unternehmen. Ich durfte selber in meiner vorherigen Berufserfahrung auch mal zwei Mikrodepots in dieser Stadt mit entwickeln und einweihen. Von daher geht da mehr, als häufig in den Raum gestellt wird.

In Bezug auf die Durchlässigkeit, das Durchkommen des Lieferverkehrs, will ich sagen: Wenn wir zum Beispiel über Kiezblocks sprechen, dann heißt das ja nicht, dass da gar kein anderer mehr durchkommen kann. Wir haben genau die Fragen in Richtung ÖPNV, wo wir eine Möglichkeit schaffen müssen, aber auch beispielsweise Fragen, wenn es um den Wirtschaftsverkehr geht. Da ist genau der Punkt, es geht um den klassischen Durchgangsverkehr, also jemanden, der da nur mal durchfährt, weil es vielleicht eine Abkürzung ist. Das möchte ich ausdrücklich sagen.

Dann wurde noch die Kantstraße genannt. Ich glaube, ich habe es in einer der Sitzungen hier schon mal gesagt, wir streben gemeinsam mit dem Bezirk eine Planung und auch eine Umsetzung Anfang nächsten Jahres an, die vorsieht, dass wir auf einer Spur den Radverkehr bündeln, auf einer Spur als Busspur den Busverkehr zu den Hauptverkehrszeiten haben, in den Nebenverkehrszeiten dann dort explizit die Liefer- und Ladezonen einrichten und dann die andere Spur für den MIV nach wie vor offenhalten. Genau an der Stelle geht es darum, diese

Fehlbelegung, wenn ich dieses Wort noch mal nehmen darf, in der Hauptverkehrszeit des ÖPNV auch zu vermeiden. Das ist an der Stelle unser gemeinsames Ziel. Insofern gibt es auch für diese Straßen sehr wohl Lösungen, die man umsetzen kann.

Dann wurde angesprochen, dass Siemens mit seinen Gasverdichtern nicht mehr durchkommt und damit die Umsetzung infrage gestellt ist. Da möchte ich nur sagen, es liegt nicht an uns, es sind nicht unsere Straßen und Brücken, die an der Stelle quasi dem Transport im Wege stehen, sondern hier geht es um die Autobahn, um Baustellen dort, die nicht im allerbesten Zustand ist, wie wir alle wissen. Was wir tun können, haben wir getan. Da liegt der Ball jetzt woanders.

Grundsätzlich zu der Frage des Großraumschwerlasttransports und der Frage, ich glaube, von Herrn Reifschneider bezüglich der Routen: Wir sind dabei, die Routen zu erarbeiten – wenn etwas vorliegt, die Ergebnisse da sind, dann berichten wir sehr gerne darüber –, weil wir das auch bündeln wollen und dann in sämtlichen Planungen berücksichtigen müssen, dass diese Strecken freigehalten werden und die Instandhaltung bzw. Instandsetzung dort auch sichergestellt sein kann.

Dann kam die Frage, wie der Wirtschaftsverkehr in den neuen Quartieren berücksichtigt wird. Zum einen gibt es natürlich für jedes einzelne Projekt auch Planungsvorgaben, wo der Wirtschaftsverkehr berücksichtigt ist, die auch von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung kommen. Wir gucken natürlich auch, wo wir das von unserer Seite systematisch in alle Planungsvorgaben einflechten können. Beispielhaft möchte ich die AV Abwägung für das Mobilitätsgesetz nennen, die wir gerade erstellen, wo der Wirtschaftsverkehr ganz explizit auch als einer der Bedarfe genannt ist, im Vergleich zum Beispiel zum Radverkehr, und wie wir das an der Stelle abwägen.

Die Frage nach smarten Lieferzonen, wie das aussehen kann: Genau! Es wird dort viel mit möglichen Vorreservierungen per App experimentiert, auch der Möglichkeit, versenkbare Poller zu errichten, damit nur die, die tatsächlich auch den Bedarf haben, diese Zone zu belegen, zum Zuge kommen. Das sind genau die Punkte, die wir uns in dem Zuge dann auch angucken, damit wir die Ladezonen nicht ihrem Schicksal überlassen, sondern sicherstellen, dass die Belegung durch andere Bedarfe an der Stelle dann nicht erfolgt.

Der Bericht zu City-Rail-Logistics wird Ende dieses Jahres, Anfang nächsten Jahres vorliegen. Ich hatte ja schon gesagt, im Grunde ist es abgeschlossen, und wir bereiten gerade die Ergebnisse auf. Also lange wird es nicht mehr dauern.

Zu den Sitzungen der Wirtschaftsplattform und der Frage, ob das veröffentlicht werden kann: Wir haben eine Sitzung gehabt, und die nächste Sitzung ist am Montag. Wir können die Frage gerne mitnehmen und in der Runde – es gibt 20 Mitglieder, bei denen quasi auch die drei Anzuhörenden vertreten sind – gerne mal besprechen, ob etwas dagegen spricht, die Ergebnisprotokolle in irgendeiner Form zu veröffentlichen.

Zu dem anderen Punkt Berliner Wirtschaftsverkehr, zu der Runde, wo es um die Priorisierung der Gesamtmaßnahmen, das Maßnahmenpaket geht: Da haben wir Anfang 2023 ins Auge gefasst, ich muss aber sagen, es ist nichts, wo wir sagen würden, es steht uns irgendwas im Wege, irgendwas ist dadurch jetzt liegengeblieben, dass diese Runde bislang noch nicht ge-

tagt hätte. Ich hatte vorhin bereits deutlich gemacht, dass wir all das, was wir schon tun können, quasi vorfristig ohne gesetzliche Grundlage getan haben. – Zur Frage nach dem Schienengüterverkehr, Schiene-Schiene-Umladungen vom Schienengüterverkehr auf Straßenbahnen oder allgemein zur Frage nach der Güterbahn im Straßenbahnbereich würde ich gern an Herrn Menge übergeben, auch zum Thema der Lastenradförderung, wenn das okay ist.

**Vorsitzender Kristian Ronneburg:** Ja, dann würden wir jetzt noch Herrn Dr. Menge hören und anschließend zu den Anzuhörenden kommen. – Herr Dr. Menge, bitte!

**Dr. Julius Menge (SenUMVK):** Vielen Dank für die Gelegenheit zur Stellungnahme und zur Ergänzung an der Stelle! – Ja, Sie hatten eine ganze Reihe von Fragestellungen zum Schienengüterverkehr und auch zur Nutzung der Binnenwasserstraßen für die Hauptstadtregion. Wir sind, und das muss man sagen, ganz klar als Hauptstadtregion und an der Stelle auch explizit als Hauptstadt stolz, dass wir so einen Akteur wie die BEHALA bei uns haben. Der Westhafen ist in der Gesamtregion mit Abstand das umschlagstärkste Terminal. Wir liegen konstant bei ungefähr 130 000, 140 000 20-Fuß-Containereinheiten pro Jahr. Das ist ungefähr doppelt so viel, wie es die Kolleginnen und Kollegen in Großbeeren schaffen, obwohl die da eine deutlich größere Infrastruktur und eine deutlich größere Fläche haben. Das ist, muss man noch mal sagen, eine Infrastruktur, die es uns ermöglicht, im Umschlag Straße-Schiene wirklich so zu agieren, wie man sich das wünscht, nämlich den Hauptlauf auf der Schiene zu realisieren, vollelektrisch, und dann erst die letzte Meile, und das ist dann wirklich mal etwas wie eine letzte Meile, nur auf der Straße zu realisieren, dann eben mit einem angemessenen Verkehrsmittel. Auch beim Thema Elektrifizierung oder alternative Antriebe ist die BEHALA ganz weit vorn dabei. Zum Thema CNG-Tankstelle im Westhafen wird Frau Cardinal wahrscheinlich noch etwas sagen.

Wir sind überzeugt davon, dass wir mit diesem Projekt, das schon angesprochen wurde und bei uns unter dem Kürzel CR-Log, also City-Rail-Logistics, läuft, eine Machbarkeitsuntersuchung zum Thema Gütermithnahme in der S-Bahn, aber eigentlich war es immer das Thema: Können wir Güter im ÖPNV mitnehmen? –, schon Grundlagen geschaffen haben, auch mit Unterstützung des Bundes, des Bundesverkehrsministeriums an der Stelle, das uns eben auch in dem Projekt finanziell unterstützt hat. Darauf aufbauend sind wir gerade dabei, das ganze Thema noch mal auf die Fragestellung der Güterstraßenbahn zu übertragen. Wir haben im Kontext der S-Bahn eben auch schon ganz viele praktische Learnings gehabt, nämlich die Fragestellung: Wo macht so ein Umschlag Sinn? Wie viel Zeitbedarf, wie viel Flächenbedarf hängen dahinter? – So ganz leicht, dass wir jetzt mal sagen, Knoten beispielsweise Warschauer Straße, da kreuzen sich ja die Verkehre schon, wird es nicht werden, sondern wir werden insbesondere stärker auf Depotstrukturen abheben müssen, denn da hat man einfach Zeit und Fläche, um den Umschlag sauber und sicher zu realisieren. Aber auch dazu können wir innerhalb kürzester Zeit Ergebnisse vorlegen.

Insgesamt ist Berlin gut aufgestellt beim Thema Schienengüterverkehr. Wie gehen wir mit Schienengüterverkehr um? – Berlin beteiligt sich aktiv an Gesprächsrunden des Bundes. So tagt unter anderem beim BMDV eine sogenannte Unterarbeitsgruppe zum Thema Versorgung von Städten mit dem Schienengüterverkehr, wo Berlin wirklich mit Abstand das präsenteste Bundesland ist, weil es in Berlin immer etwas zu berichten gibt, sei es von uns als Verwaltung, sei es von den hier tätigen Unternehmen. Wir sind da in einem sehr intensiven Austausch, auch seitens des Bundes unsere Prioritäten deutlich zu machen, und das nicht nur auf

der Ebene, sondern auch im kontinuierlichen Austausch mit anderen Bundesländern, beispielsweise über die sogenannte AG Transregio, in der unter anderem auch die Bundesländer Sachsen, Sachsen-Anhalt und Brandenburg mit vertreten sind, um hier im Austausch zu sein. Zur Schonung des Berliner Haushalts versuchen wir immer wieder, auch europäische Mittel anzugehen. Gerade mit dem ganz konkreten Thema Reaktivierung von Potenzialflächen des Schienengüterverkehrs, also: Wo haben wir in der Stadt alte Güterverkehrsflächen, und wie könnten wir die gegebenenfalls reaktivieren? –, sind wir momentan dabei zu versuchen, ein Interreg-Projekt entsprechend einzuwerben. In der Hinsicht sind wir, glaube ich, gut dabei. Wir sind sehr froh, dass der Bund bei der Binnenwasserstraße intensiv aktiv war. Sie haben es wahrscheinlich mitbekommen, Anfang Oktober wurde das Schiffshebewerk Niederfinow mit der neuen Ausbaustufe in Kraft gesetzt. Das ermöglicht uns, auf der Binnenwasserstraße neu aktiv zu sein und zu werden. Es braucht dann immer noch ein gewisses unternehmerisches Engagement. Der Seehafen Stettin ist von Berlin aus mit Abstand der räumlich nächste Containerhafen, wo man auf das Schiff umschlagen kann. Das sind nämlich nur 170 Kilometer, im Gegensatz zu Hamburg, wo die Umläufe einfach deutlich länger dauern. Da erhoffen wir uns neue Potenziale, gerade in Kombination mit dem Ausbau des Südhafens Spandau.

Abschließend noch zu Ihren Fragestellungen zum Thema Lastenradförderung: Wir haben in der Vergangenheit gesehen, dass die Lastenradförderung ein ganz aktives Mittel ist, auch um das Handwerk zu fördern. In den letzten Förderperioden ist ungefähr die Hälfte der Fördergegenstände in den handwerklichen Bereich und in die Pflege gegangen. Das hat uns zufrieden und froh gestimmt. Wir sind gerade dabei, die Anforderungen des Koalitionsvertrages, aber auch die Anforderungen aus der Praxis in eine Förderrichtlinie zu übersetzen, die dann für die Jahre 2023 und 2024 gültig sein wird. Unsere Hoffnung ist intern momentan, dass der Start des Antragsverfahrens im Frühjahr nächsten Jahres liegen wird. Dazu laufen auch die Abstimmungen intern sowie mit den Unternehmen, die uns bei der Antragstellung und elektronischen Umsetzung unterstützen werden. Das ist aber nur ein Baustein zum Thema Lastenrad. Sie hatten nach Flotte kommunal gefragt. Auch da stellen wir sicher, das ist ja ein Produkt unseres Hauses, wo wir auch sehr stolz sind, dass mittlerweile alle zwölf Bezirke daran beteiligt sind und sehr stark über bürgerschaftliches Engagement an der Stelle Lastenräder in die Praxis bringen, dass es angemessen gefördert und weitergeführt wird, wobei es an der Stelle – das sagen uns auch die Bezirke, die es praktisch tun – einen gewissen Transformationsbedarf gibt, den wir aktiv mit unterstützen und gemeinsam gestalten. – Vielen Dank!

**Vorsitzender Kristian Ronneburg:** Danke schön, Herr Dr. Menge! – Dann kommen wir jetzt zu unseren Anzuhörenden, und wir würden jetzt in umgekehrter Reihenfolge vorgehen. – Herr Rhein, Sie haben das Wort, bitte schön! Sie haben wie vorhin fünf Minuten, um zu reagieren.

**Burkhard Rhein (UVB):** Vielen Dank, Herr Vorsitzender! – Ich fange mal mit Frau Kapek an. Sie hatten noch mal nach diesem TOP 3 d gefragt: Smarte Lieferzonen für Berlin einrichten. Das ist eben so, dass die Lieferzonen häufig zugesperrt sind und diese Problematik haben, dass wir kein absolutes Halteverbot, sondern ein eingeschränktes Halteverbot haben und jeder dort bis zu einer halben Stunde halten darf. Das müsste eben geändert werden. Was wir uns auch noch vorstellen, da gehe ich schon auf andere Fragen ein, ist die Digitalisierung der Lieferzonen. Es gibt ein Gutachten der Landeshauptstadt Stuttgart – Studie zur Digitalisierung öffentlicher Liefer- und Ladebereiche –, das gerade erschienen ist. Das finden Sie auf der Seite der KEP-Dienstleister [bdkep.de](http://bdkep.de) relativ neu. Da wird auch auf Berlin Bezug genommen. Es

hat wohl dort einen Austausch gegeben. Dort ist genau untersucht worden, welche Möglichkeiten es gibt, durch eine Digitalisierung der Lieferzonen auch App-basiert Anmeldungen zu machen. Das empfehle ich zumindest zur Lektüre und dann, in den Austausch zu gehen und zu überlegen, was man davon bei der Digitalisierung dieser ganzen Parkraumbewirtschaftung mit Blick auf die Lieferzonen umsetzen kann. Was wir uns auch noch vorstellen, das ist aber eine alte Forderung, dass diese Lieferzonen irgendwie auch für größere Fahrzeuge bis zu 7,5 Tonnen nutzbar sein müssen, denn häufig sind diese Fahrzeuge größer.

Herr Machulik hatte auch gefragt, was die Priorisierungen der großen Unternehmen sind. Die haben natürlich sozusagen auch den Bedarf, mit schwerem Gerät reinzufahren, wenn sie in die Industriebetriebe reinkommen. Wir haben in Berlin eine Entwicklung, dass wir die Unternehmen ganz häufig nicht nur in Gewerbegebieten haben, sondern die sind gewachsen, und gleichzeitig ist auch der Wohnverkehr in diesen Gebieten gewachsen. Deswegen findet diese Konkurrenz gerade dort statt. Ich habe ein Beispiel, SPREEwaffel in Pankow. Die kommen in ihren Betrieb gar nicht mehr richtig rein, weil im Grunde mittlerweile so viel Wohnbebauung im Umfeld stattgefunden hat und sich auch die Anwohner beschweren, wenn die Lkws in der Nacht kommen usw. Das ist ein Problem, und das darf dann nicht nur mit Blick auf die Anwohner gelöst werden, so will ich es mal formulieren.

Herr Reifschneider hatte gefragt, was Daten bringen. Ich sage es mal kurz: Man kann planen, man kann simulieren, und man kann monitoren mit Daten. Im Grunde kann man sich die Verkehrsplanung so angucken, dass man sagt, okay, wenn ich ein Simulationsmodell habe, dann kann ich eben hingehen und sagen: Was passiert denn, wenn ich die Straße XY zu einer Fahrradstraße mache? Wie wirkt es sich auf den Verkehr in der Umgebung aus? – Das kann ich mit diesen ganzen Daten machen. Dafür brauche ich Daten. Deswegen sind sie auch so hinterher, dass diese Daten erhoben werden.

Es wurde noch mal die Kantstraße angesprochen. Da will ich nur kurz sagen, da haben Sie recht, Frau Niedbal. Das Problem, das wir hatten, war die erste Phase der Kantstraße. Wir sehen es auch daran, dass dort im Grunde in dieser Zeit und auch jetzt noch fast keine Feuerwehr und Polizei im Noteinsatz langfahren, weil die immer damit rechnen müssen, dass da einer in der zweiten Reihe steht, und dann kommen sie nicht mehr durch. Die fahren dann woanders lang. Das ist ein guter Indikator dafür, ob es praktisch nutzbar ist oder nicht. Aber es ist richtig, dass es jetzt umgeplant wird, und das ist auch so sinnvoll, wie es gemacht wird.

Es wurden auch die Pflegedienste erwähnt. Frau Lerch war das, glaube ich. Da wurde nach der Tankstelle für Lkws gefragt. – Ja, die gibt es in verschiedenen Bereichen, aber natürlich muss man ganz ehrlich sagen, die Lkws und auch die Lastentechnik sind in der Kfz-Technik noch ein bisschen hinterher, was die Elektromobilität angeht, also was dieses Bow Load angeht, was auch die großen Fahrzeuge angeht. Ich sage mal, wir sind schon bei den Kfz spät dran, bei den anderen sind wir noch später dran. Das heißt, es ist auch eine Technologiefrage: Was setze ich ein? – Aber die Unternehmen, die das einsetzen, haben auch die Infrastruktur vor Ort, um da meinetwegen laden zu können. Das ist so.

Bei den Pflegediensten habe ich noch mal geguckt. Wir hatten ja mal so eine kleine Umfrage gemacht. Da kann ich Ihnen noch ein paar Zahlen sagen. Wir haben in der Stadt knapp 22 000 Pflegebedürftige. Wenn die pro Tag zweimal angefahren werden, sind das 44 000 Fahrten, insgesamt 16,2 Millionen Fahrten im Jahr, wenn die 365 Tage angefahren werden.

Also das soll nur mal deutlich machen, wie viel sozusagen dieser Wirtschaftsverkehr – und wir reden nicht nur von Unternehmen oder von den anderen – in der Stadt ausmacht.

Herr Laatsch fragte: Inwiefern belasten Einschränkungen schon heute den Lieferverkehr? – Ja, die Einschränkungen belasten ihn eben. Das hatte ich auch ausgeführt. Deswegen wollen wir diese Lieferzonen haben, die dann auch wirklich nur für Lieferungen zur Verfügung stehen. Das ist im Grunde das, was sich hier durchgezogen hat. Das ist das Entscheidende, dass diese Lieferzonen freigehalten werden. Da wäre es eben sinnvoll, das sehen andere Bundesländer auch so, dass man sich da mal auf Bundesebene zu einer Bundesratsinitiative entschließen kann, um das zu ändern, dass eben das eingeschränkte Halteverbot herausgenommen wird und ein absolutes Halteverbot reinkommt.

Zur Letzten Generation will ich jetzt nichts sagen. Das ist ein politisches Thema. Im Endeffekt müssen sich diese Leute, wenn es so kommt, wie es letzte Woche gekommen ist, fragen, ob Ziel und Mittel im adäquaten Verhältnis stehen. Das muss jeder für sich selbst entscheiden.

Noch kurz, Frau Niedbal, zu dem Thema Siemens: Der Adressat ist natürlich auf der einen Seite das Land Berlin, wenn es um die Polizeibegleitung geht. Da ist es dann häufiger mal so gewesen, dass gesagt wird: Wir haben eine Demo am Alex oder in Mitte, da muss die Polizei hin. – Und dann würde die Fahrt, die zwei Wochen lang geplant wird, wegen mangelnder Polizeibegleitung nicht stattfinden. Das ist der eine Punkt. Der andere Punkt, da haben Sie aber recht, ist die Autobahn GmbH, die mit den Genehmigungen, so will ich es mal sagen, sehr restriktiv umgeht, also die sind in der Priorität der Autobahn GmbH relativ weit hinten angesiedelt, und deswegen werden diese Genehmigungen häufig nicht ausgesprochen. Hinzu kommt, dass im Grunde die Brücken hier immer weiter abgelastet werden und, wenn die Brücken fertig sind, in den Kataster der Autobahn GmbH nur schleppend Eingang finden. Das heißt, dann sind die auch für Schwerlast- oder andere Routen nicht planbar. Das ist ein Problem, aber das haben wir schon an entsprechender Stelle adressiert und sind damit auch schon ins Bundesverkehrsministerium gegangen. – So viel vielleicht im Schnelldurchgang!

**Vorsitzender Kristian Ronneburg:** Danke schön! – Dann hat jetzt Herr Liebscher das Wort. – Bitte schön!

**Svend Liebscher** (Handwerkskammer): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! – Die erste Frage, die gestellt wurde, war die Frage zu WELMO, inwieweit da eventuell ein Nachjustieren notwendig ist. In dem Zusammenhang muss ich feststellen, dass in erster Linie die Reichweite der Fahrzeuge einen Engpass in den Bestellungen darstellt. Viele Fahrzeuge haben eben, wenn man sich vor Augen führt, dass beispielsweise im Elektro- und SHK-Handwerk Touren zusammengelegt werden und dass ein Monteur am Tage durchaus zwischen vier und neun Kunden anfährt – dann sind das erhebliche Strecken, die zusammenkommen. Und wenn an den Betriebsstätten abends keine Stellplätze vorhanden sind, werden die Fahrzeuge oftmals dem Mitarbeiter mitgegeben, das heißt also, die stehen dann an Orten, wo vielleicht keine Ladestation vorhanden ist. Das sind Hindernisse, die eben ganz praktisch begründet sind. Die Förderung selbst ist dann im Einzelnen eine nachgelagerte Thematik. Da müssten wir allerdings noch mal nachfragen, inwieweit dann hier vielleicht doch eine Attraktivitätssteigerung erreicht werden kann.

Der Handwerkerparkausweis steht ebenfalls im Zusammenhang mit der Problematik Parken. Jeder Betrieb hat eben nur die Genehmigung, ein einzelnes Fahrzeug abends am Betrieb zu belassen. Der Handwerkerparkausweis gilt für die Bereiche der Parkraumbewirtschaftung. Wenn der Betrieb später schließt, wo sollen die Fahrzeuge verbleiben? Da ist eben die zentrale Frage: Was passiert mit den Fahrzeugen, wenn keine weiteren privaten Stellplätze im Umfeld, beispielsweise in Tiefgaragen oder von anderen Bewohnern, angemietet werden können? Insofern steht eben auch hier die Thematik Parken im Vordergrund.

Die Frage kam noch auf: Wie ist die Stimmung in den Gebieten, die autofrei werden wollen? Ich kenne nur die Stimmung der Betriebe, die dort ansässig sind. Es ist im Moment schwierig zu ermitteln, wie die Stimmung bei den Betrieben ist, die dort arbeiten müssen. Der Graefekiez ist als Beispiel durch die Presse gegangen. Wir haben das Gleiche aber auch im Bereich Prenzlauer Berg, wo uns Rückmeldungen erreicht haben. Die Frage ist eben auch dort: Werden Stell- oder Parkplätze bei den Betrieben ausgewiesen? Wo sollen Betriebe, die dort Reparatur- oder Serviceleistungen erbringen, parken, wenn keine Stellplätze und Parkzonen mehr vorhanden sind? Das ist ein ungelöstes Problem. Dafür habe ich im Moment auch keine Lösung. Ob es durch eine Kennzeichnung der Fahrzeuge als Betriebsfahrzeuge im Einsatz geht – das ist vielleicht eine Variante, aber im Grunde genommen gibt es für gebietsansässige und einfahrende Betriebe bislang noch keinen direkten Lösungsansatz.

Zur Durchfahrbarkeit: Die Betriebe sagen, wenn sie die Möglichkeit hätten, dort im Sinne einer gewissen Priorisierung durchzufahren, können sie sich das teilweise vorstellen, aber die Rückmeldungen sind da im Moment noch relativ spärlich. Ich glaube, der große Aufschrei kommt erst dann, wenn man es tatsächlich erfährt.

Herr Reifschneider fragte, was die 2,50 Meter breiten Radwege angeht, inwieweit da Konflikte mit dem Handwerk aufkämen. Also ich halte 2,50 Meter breite Radwege durchaus für ein Konfliktpotenzial mit den Lieferverkehr, gerade wenn sie am Straßenrand, an der rechten Fahrbahnseite ausgewiesen sind. Ich denke da mal an die Schönhauser Allee oder die Bergmannstraße. Da ist erheblich viel Radverkehr unterwegs. Bislang hat mich positiv gewundert, dass noch nicht mehr passiert ist, aber ausschließen will ich das nicht. Wenn ein Fahrer diese Wege mit seinen Lasten überqueren muss, ist das doch ein erhebliches Konfliktpotenzial. Die Frage ist, ob eventuell solche Radwege in Mittellage einer Straße mehr Sinn machen, aber das hängt von der Straßenbreite ab und wäre dann wohl im Einzelnen zu prüfen.

Freihaltung von Lieferzonen – das ist eine Thematik, die wir mit Betrieben erörtert hatten. Elektronische Varianten klingen gut. Unsere Handwerksbetriebe werden die natürlich nutzen, wenn sie frei sind, aber auch da gibt es natürlich innerhalb des Wirtschaftsverkehrs Nutzungskonkurrenzen. Nehmen wir mal an, ein Betrieb wartet die Kühlanlagen in einem Discounter, beispielsweise Edeka, um irgendeinen Namen zu nennen! Meistens sind dort in der Nähe Lieferzonen vorhanden. Dann werden sie sich reinstellen, sofern da kein Lkw ist, der die Waren auffüllt. Ansonsten sind prinzipiell die Parkmöglichkeiten in Kundennähe relevant. Was die Betriebe angesprochen haben, ist eine Freihaltung dieser Lieferzonen mittels elektronischer Poller. Das erscheint vielen bei der Menge der Lieferzonen, die wir in der Stadt brauchen, als zu teure Variante. Inwieweit eine mechanische Lösung denkbar ist, sei dahingestellt. Eine Frage wäre eben auch die nach dem Halteverbot. Es wurde, glaube ich, mal die Thematik aufgeworfen, inwieweit das vielleicht nach dem Straßenverkehrsrecht per Videokamera bis zu einer halben Stunde überwacht werden kann. Das wäre auch noch ein Aspekt, der viel-

leicht bei den weiteren Prüfungen zum Thema Ladezonen interessant sein könnte. – Das waren die Fragen, die ich mir hier notiert hatte. Ich hoffe, ich habe nichts vergessen. – Vielen Dank!

**Vorsitzender Kristian Ronneburg:** Vielen Dank, Herr Liebscher! – Last but not least ist noch Frau Cardinal an der Reihe. – Bitte!

**Petra Cardinal (BEHALA):** Vielen Dank, Herr Vorsitzender! – Ich habe mir als Erstes gemerkt: Sehe ich Potenzial bei der Wasserstraße und Schiene? – Ja, ich sehe bei beiden Verkehrsträgern Potenzial. Wir müssen dieses Potenzial auch nutzen, wenn wir die große Diskussion der Verkehrsverlagerung ernst nehmen wollen. Selbstverständlich ist es so, dass bei der Wasserstraße – – Das war noch eine zusätzliche Frage, wie wir dann bei baulichen Maßnahmen mit entsprechenden Naturschutzfragestellungen umgehen. Darauf kann ich nur antworten, das ist natürlich wie bei jeder Baumaßnahme, die wir insgesamt haben, die Träger öffentlicher Belange werden gehört, und die Güterabwägung zwischen den einzelnen Gütern muss natürlich in dem Zusammenhang vorgenommen werden. Bei der Schiene wünsche ich mir die Schaffung bestimmter Voraussetzungen. Wenn wir bei den überregionalen Verkehren über Trassen reden, sind das Ausweichmöglichkeiten und von meiner Seite die Forderung, dass der öffentliche Personennahverkehr und der Gütertransport im Schienenbereich zusammen gesehen werden.

Die Frage Schiene-Schiene halte ich auch für eine sehr spannende Frage. Wie gesagt, ich wünsche mir ein integriertes Gesamtkonzept. Ich will auch nicht falsch verstanden werden, wenn ich davon spreche, dass es schwierig ist, einen ganzen Container auf Lastenfahräder umzulagern, heißt das nicht, dass ich das nicht möchte oder unterstelle, sondern ich wünsche mir da eben eine integrierte Planung und eine Standardisierung. Das war der Hauptpunkt, auf den ich aufmerksam machen wollte, dass das helfen könnte. Bei Schiene-Schiene oder allen Prozessen, das weiß man, wenn man trimodalen Umschlag betreibt und mit vielen Menschen zu tun hat, die in dieser Branche unterwegs sind, kostet jeder Umschlag natürlich auch Geld, und bei jedem Verkehrsträger muss ich gucken, welche sonstigen Auswirkungen das hat, welche Verbräuche ich zum Beispiel zurzeit noch an fossilen Brennstoffen habe. Es gab auch eine Frage nach den Antrieben. Ich sehe es ebenfalls so, bei den Fernverkehren, Sie haben das auch schon ausgeführt, werden wir Wasserstofflösungen sehen, und wir werden dann einen höheren Verlagerungsdruck auf Schiene und Wasserstraße bekommen, denn der bisherige Vorteil der Straße, der vermeintliche, dass es extrem billig ist, direkt von Ort zu Ort geht und keine kostenpflichtigen Umschläge hat, dieser Preisvorteil, der sich daraus ergibt, da könnten sich Verschiebungen ergeben. Das weiß man noch nicht ganz genau, wie sich die einzelnen Dinge entwickeln werden. Wir arbeiten intensiv daran, aber, wie gesagt, ein Umschlag ist natürlich auch bei Schiene-Schiene erforderlich.

Dazu könnte ich jetzt einen Einzelvortrag halten, deswegen wirklich nur in Stichworten: Es wurde die Frage gestellt, wie der Sachstand zum Ausbau des Südhafens ist. Es gibt zwei Teilprojekte und zwei Einzelbauvorhaben, also vier Projekte insgesamt, Gleiszuführungen, Ausbau Unterhafen, Ertüchtigung oder Erneuerung der Schulenburgbrücke und des Verkehrskreises vor der Zufahrt zum Südhafen. Die Teilprojekte eins und zwei werden im Wesentlichen von der BEHALA betreut. Die Projektsteuerungsgruppe tagt gerade zu den vier Einzelprojekten. Die anderen beiden Projekte werden von SenUMVK betreut. Wir haben schon alles vorgestellt, auch in der Bezirksverordnetenversammlung Spandau. Wir sind im Zeitplan und soll-

ten uns auch darin bewegen, weil wir Fördermittel in erheblichem Umfang für diese Projekte erhalten, die natürlich in Teilen an die Einhaltung der zeitlichen Vorgaben gebunden sind. Dazu wird es, denke ich, dann auch regelmäßige Berichte geben.

Es wurde noch angesprochen – ja, wir haben die CNG-Tankstelle auf der Fläche der BEHALA. Das ist wahrscheinlich noch nicht die endgültige Lösung, aber auf jeden Fall eine deutliche Brückentechnologie in die Zukunft an der Stelle.

Dann zu der Frage der Radwege, die häufig thematisiert wird: Das ist natürlich klar, wenn ich umverteile, dann habe ich immer Diskussionen. Selbstverständlich ist es bei den Lieferverkehren so, wenn ich vorher eine zweispurige Straße hatte und jetzt eine einspurige Straße, dann habe ich bei den Nutzern in dem mobilisierten Bereich ein zeitliches Thema an der einen oder anderen Stelle. Allerdings muss man auch sagen, die, die die andere Spur nutzen, hatten vorher ... [unverständlich]. Das ist ein Abwägungsprozess. Das steht uns als Wirtschaftsunternehmen an der Stelle nicht zu, dass wir darauf hinweisen dürfen. Dass das Einschränkungen an der einen oder anderen Stelle bedeutet, ist klar, aber das ist am Ende ein Abwägungsprozess. – Guckt jemand irritiert, weil ich eine Frage nicht beantwortet habe? – Sonst wäre das von meiner Seite die Stellungnahme. – Danke schön!

**Vorsitzender Kristian Ronneburg:** Danke schön, Frau Cardinal! – Nein, es guckt niemand irritiert. Ich denke, die Fragen sind heute von allen Anzuhörenden gewürdigt worden. Ich bedanke mich im Namen des Ausschusses sehr bei Ihnen, dass Sie heute die Zeit mitgebracht haben, mit uns in den Austausch zu treten. Vielen Dank! – [Allgemeiner Beifall] – Ich wünsche Ihnen heute noch einen schönen Tag und eine schöne Woche. Wir sehen uns dann bestimmt noch mal bei anderer Gelegenheit hier im Ausschuss oder in einem anderen Rahmen. Ich halte zunächst für den Ausschuss fest, dass wir wahrscheinlich Einvernehmen darüber haben, dass die Tagesordnungspunkte vertagt werden, bis das Wortprotokoll vorliegt. Das ist im Ausschuss so üblich. – Ich sehe auch Nicken. Das heißt also, wir weichen von dem eingeübten Verfahren nicht ab. Damit sind die Tagesordnungspunkte 3 a bis d vertagt. Und wir sind gespannt auf das Wortprotokoll.

#### Punkt 4 (neu) der Tagesordnung

##### **Verschiedenes**

Siehe Beschlussprotokoll.