

**POLITISCHES POSITIONSPAPIER**

Laden & Liefern: Innovation nutzen und City-Logistik nachhaltig gestalten

Von Kraftfahrzeugen dominierte Straßen, Staus und CO₂-Ausstoß gehören zum Alltag in Großstädten wie Berlin. Kontinuierlich wachsen Metropolen rasant weiter, weshalb der innerstädtische Verkehr zunehmend Probleme bereitet. In den aufgestauten Autoschlangen verlieren die Lieferfahrzeuge immer mehr Zeit, mit denen Gewerbebetriebe und Privathaushalte beliefert werden. Zudem gelingt es seit Jahrzehnten nicht, Flächen für das verkehrssichere Be- und Entladen im Straßenraum zu reservieren. Das geht zu Lasten der Wirtschaftlichkeit, der lebenswerten Stadt und nicht zuletzt des Klimas. Hier braucht es nachhaltige und ausbalancierte Lösungen, die Verkehre nicht gegenseitig ausspielen, sondern miteinander in Einklang bringen.

Lieferzonen regelmäßig ausweisen und kontrollieren

Die Bereitstellung von ausreichend attraktiven Lieferzonen für den Wirtschaftsverkehr ist notwendig und mit dem verschärften StVO-Bußgeldkatalog noch dringlicher geworden. Damit verkehrssicher be- und entladen werden kann, müssen vor allem in Geschäftsstraßen regelmäßig Parkstände in Lieferzonen umgewandelt werden. Diese gilt es dann, von Falschparkern freizuhalten.

Lieferzonen sollen grundsätzlich räumlich und zeitlich so angeordnet werden, dass Paket-Dienste sie für die Zustellung an die Wohnbevölkerung ebenfalls nutzen können. So wird auch die Liefersituation für Bewohner verbessert und Privatautos immer weniger benötigt.



Eine aktuelle IHK-Befragung der Unternehmen an der typischen Berliner Geschäftsstraße Grunewaldstraße ergab, dass **rund 90 Prozent** der anliegenden Unternehmen über **keine eigenen Flächen zur Anlieferung** verfügen. Sie sind angewiesen auf Lieferflächen im Straßenraum. Über ein Drittel erhält zudem täglich Lieferungen.

Güterverkehr zunehmend auf Schiene und Wasser verlagern

Der Verkehrssektor ist einer der hauptverantwortlichen Sektoren für den CO₂-Ausstoß in Deutschland. Zum Schutze der Umwelt muss daher mehr Verkehr auf die Bahnen verlagert werden, denn diese sind bereits zu 60 Prozent mit Strom aus erneuerbaren Energien unterwegs. Besonders sinnvoll ist der Shift von Gütern auf die Schiene, da neben der Senkung der CO₂-Emissionen auch unternehmerische Argumente dafürsprechen.



So steigt die Wirtschaftlichkeit der Transportkette bei Einbindung des Schienenverkehrs im Vergleich zum reinen Lkw-Transport. Zudem steht der Güterzug für Sicherheit, da im Vergleich zur Straße im Schienenverkehr 42-mal weniger Gefahrgutunfälle passieren.

Nachdem die Potenziale des Güterschienenverkehrs inzwischen bekannt sind, ist nun vor allem eine schnelle Umsetzung in die Praxis nötig. Unsicherheit besteht noch bei einem zweiten Verlagerungsansatz: dem Shift auf die Wasserstraßen. Wasserstraßen bieten besonders in der wasserstraßenreichen Hauptstadtregion enormes Potenzial, um die staugeplagten Straßen zu entlasten. Mit geeigneten Potenzialanalysen und Handreichungen für den Gütertransport auf dem Wasser kann dieses Potenzial gehoben werden. Auch in puncto Ladeinfrastruktur an Stegen und emissionsarmen Antrieben besteht Nachholbedarf.



*Deshalb fordern **54 Prozent** der Berliner Wirtschaft, den **Shift von der Straße auf die Schiene** zu stärken und eine **Potenzialanalyse für den Standort Berlin zum Gütertransport auf Wasserstraßen**, koordiniert durch die Senatsverwaltung, durchzuführen.*

Stopps in zweiter Reihe & auf Radwegen beenden: Logistik-Mikro-Hub-Netz schaffen

Verkürzt sich die letzte Meile, also der Weg eines Paketes vom Verteilzentrum zum Endkunden, kann die Auslieferung klimagerechter und einfacher zu Fuß, per Lastenfahrrad oder batterieelektrischem Kleinstfahrzeug erfolgen, anstelle des Dieseltransporters. Nicht nur ließe sich dadurch dem Problem des Zweite-Reihe-Parkens und den Konflikten mit anderen Verkehrsformen entgegenwirken, sondern auch mehr Lebensqualität in verkehrsbelasteten Innenstadtbezirken schaffen.

Kleine, stadtteilbezogene, dezentrale Umladeflächen, so genannte Mikro-Hubs, sind der Schlüssel für nachhaltige City-Logistik. Damit sie diesem Ziel gerecht werden, müssen Logistik-Hubs neutral betrieben werden, so dass sie von verschiedenen KEP-Dienstleistern genutzt werden können. Logistik-Hubs sollten je nach „Shared-Status“ eine Nutzfläche von 20–300 m² aufweisen und für ein maximale Verteileffizienz lediglich einmal täglich beliefert werden.

Zur Verbesserung der Lebensqualität in Städten sollten Mikro-Hubs mit einer Nutzfläche von >250 m² als „multi-functional eco-systems“ gestaltet werden und gemeinsam mit Abstellflächen für Mikromobilitätslösungen verknüpft werden. Dies ist vor allem aufgrund des hohen Verwaltungsaufwands bei der Umwidmung von Straßen-/Parkraum in Hub-Strukturen eine Win-Win-Situation für die Stadt Berlin. Zudem ließe sich die Herausforderung der wild abgestellten eScooter & Shared-Bikes problemlos lösen.



***51 Prozent** der Berliner Wirtschaft sieht in einem klar definierten **Logistik-Mikro-Hub-Netz** für eine innovative „letzte Meile“-Verteilung ein zentrales Instrument zur Entlastung von Straßen. Deshalb fordert die Berliner Wirtschaft: Orchestrierung einer gemeinsam mit Politik, Wirtschaft und Wissenschaft entwickelten **Standort-Potenzialanalyse für Mikro-Hubs** in Berlin inkl. **Dialogformaten zwischen KEP-Dienstleistern und Mikro-Mobilitätsanbietern** im Rahmen der Potenzialanalyse.*



Chancen des autonomen Fahrens in der City-Logistik nutzen

Mit der Verabschiedung der Verordnung zum autonomen Fahren durch den Bundesrat im Mai 2022 ist der gesetzliche Rahmen nun vervollständigt. Autonomes Fahren kann damit sein volles Potenzial ausschöpfen und die City-Logistik revolutionieren. So ist es jetzt möglich, autonome Kfz zuzulassen und Betriebsbereiche zum Verkehr auf öffentlichen Straßen genehmigen zu lassen. Somit kann die „letzte Meile“ künftig durch autonome Paketshuttles bedient werden und eine Vielzahl an Produkten vom Mikro-Hub zum Endkunden befördern.



Knapp ein Viertel der Berliner Wirtschaft hält autonome Lieferfahrzeuge für ausschlaggebend für eine klimafreundliche City-Logistik und appelliert an die Berliner Politik, die Technologie in Form von **Piloten & Regelverkehren im Realverkehr auf die Straße zu bringen**. Berlin darf hier als Bundeshauptstadt nicht den Anschluss an Vorreiter-Städte wie Hamburg verlieren.

Handlungsempfehlungen im Überblick

- Lieferzonen regelmäßig ausweisen und kontrollieren
- Güterverkehr zunehmend auf Schiene und Wasser verlagern
- Logistik-Mikro-Hub-Netz schaffen
- Chancen des autonomen Fahrens in der City-Logistik nutzen

Ziele für die nachhaltige Entwicklung

Die vorliegende Position nimmt Bezug auf die folgenden Ziele für nachhaltige Entwicklung der Vereinten Nationen:



Hintergrund Positionspapier



Die IHK Berlin bezieht Aspekte nachhaltiger Entwicklung explizit und transparent in die Vertretung des Gesamtinteresses der Berliner Wirtschaft ein. Die vorliegende Position spiegelt das differenzierte Meinungsbild der Berliner Wirtschaft samt Mehrheits- und Minderheitenmeinungen wider. Sie ist Ergebnis einer breit angelegten Konsultation der IHK-Mitgliedsunternehmen und anschließender Legitimierung durch die IHK-Vollversammlung. Externe Akteure wurden zu sozialen, ökologischen und ökonomischen Dimensionen von Nachhaltigkeit einbezogen und gehört.

ANSPRECHPARTNER:IN

Dr. Lutz Kaden

Telefon: +49 30 31510-415

E-Mail: lutz.kaden@berlin.ihk.de