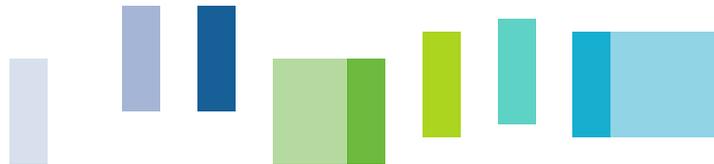




WIRTSCHAFT & POLITIK

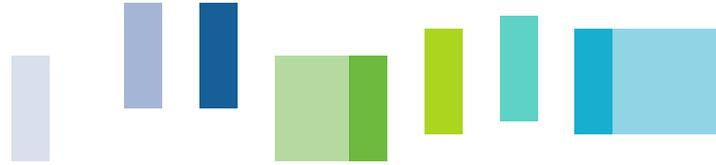
Analyse und Empfehlungen für einen Liefergerechten Umbau von Straßen

Entwicklung von Empfehlungen für Lieferzonen am Beispiel der Grunewaldstraße/
Berliner Straße sowie allgemeingültige Leitsätze in Berlin



Inhalt

Management Summary	3
1. Hintergrund und Zielformulierung	7
2. Grundlagenermittlung und Methodik	9
2.1 Untersuchungsansätze und Beteiligung	9
2.2 Relevanz der Umfrage	9
3. Ausgangslage des Untersuchungsgebiets	11
4. Analyse des Lieferverkehrs im untersuchten Straßenzug	14
4.1 Art des Wirtschaftsverkehrs, Nutzung der Fahrzeugtypen und Größe von Lieferzonen	14
4.2 Entfernung der Lieferzone, Lieferumfang, - häufigkeit und -zeit	17
4.3 Lieferkooperationen und neue Ansätze	22
4.4 Bedarfe der KEP-Dienstleister: Ableitung aus KEP-Daten und Interview	23
4.5 Ergänzende und allgemeine Hinweise in Bezug auf den untersuchten Straßenraum zu dieser Untersuchung	23
5. Bewertung der Studie	25
6. Auswertung der untersuchten Straßenabschnitte und Empfehlungen für Lieferzonen	27
6.1 Grunewaldstraße zwischen Einmündung Elßholzstraße und Kreuzung Akazienstraße/Goltzstraße	28
6.2 Grunewaldstraße zwischen Einmündung Akazienstraße/Goltzstraße und Martin-Luther-Straße	30
6.3 Grunewaldstraße zwischen Martin-Luther Str. und Bayerischer Platz	33
6.4 Berliner Straße zwischen Bayerischer Platz und Einmündung Kufsteiner Straße/Bamberger Straße	36
6.5 Berliner Straße zwischen Einmündung Kufsteiner Straße/Bamberger Straße und Bundesallee	39
6.6 Berliner Straße zwischen Bundesallee und Badensche Straße	42
6.7 Berliner Straße zwischen Badensche Straße und Uhlandstraße	44
6.8 Berliner Straße zwischen Uhlandstraße und Einmündung Blissestraße/Brandenburgische Straße	46
Empfehlungen für Lieferzonen mit Hausnummern	48

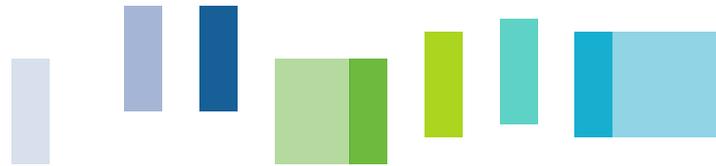


Management Summary

Der notwendige Lärmschutz an Berliner Hauptverkehrsstraßen und zunehmende Nutzungsansprüche zwingen Berlin zur grundlegenden Umgestaltung dieser Straßenräume. In historisch gewachsenen Berliner Geschäftsstraßen stellt sich dabei auch das Problem der An- und Auslieferung der Gewerbebetriebe. Aufgrund der gewachsenen Strukturen kann die grundsätzlich gewollte Anlieferung von eigenen Grundstücken aus hier nicht erfolgen, da der Großteil der ansässigen Gewerbebetriebe dafür nicht auf private Flächen zurückgreifen kann. Damit die historisch gewachsenen Berliner Geschäftsstraßen aber auch in Zukunft zentrale Orte der Versorgung und des öffentlichen Lebens sein können, müssen im öffentlichen Straßenland auch Flächen für das Laden und Liefern angemessen berücksichtigt werden.

Um zu ermitteln, welche Anforderungen sich konkret aus den jeweiligen lokalen Situationen ableiten und wie diese möglichst effizient in die Neugestaltung integriert werden können, haben die Projektpartner IHK Berlin (Projektleitung) unter fachlicher Begleitung der Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz, dem Bundesverband Paket und Expresslogistik e.V. (BIEK e.V.) und der Fuhrgewerbe-Innung e.V. ein Pilotprojekt initiiert. Auf der Basis einer detaillierten Untersuchung des Lade- und Lieferverkehrs in der für Berlin typischen Geschäftsstraße Grunewaldstraße/Berliner Straße wurden konkrete Empfehlungen für die Ausgestaltung zukünftiger Lieferzonen bei deren anstehender Umgestaltung erarbeitet sowie allgemeingültige Leitsätze für nachfolgende Planungen abgeleitet.

An der digitalen Umfrage unter allen ansässigen IHK-Mitgliedern in der benannten Straße haben sich rd. 80 Unternehmen beteiligt, vor allem aus den Branchen Handel, Gastgewerbe sowie Dienstleistungen. Damit ist die örtliche Mischung aus Lebensmittelhandel und kleingewerblichem Geschäftsbesatz gut abgebildet. Rund 90 Prozent der Unternehmen haben kein eigenes Firmengelände und sind daher auf andere Möglichkeiten angewiesen. Lieferfahrzeuge müssen so regelmäßig in der zweiten Reihe stehen.

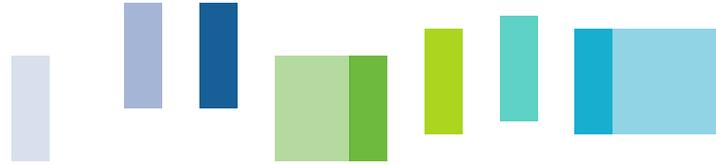


Aus den Antworten konnten für den Straßenzug u.a. folgende Aussagen abgeleitet werden:

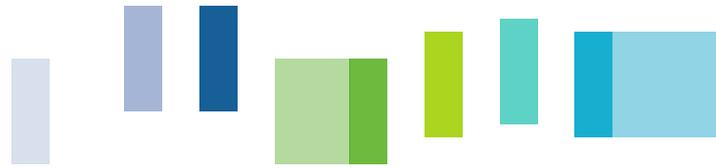
- Die Unternehmen im untersuchten Straßenraum sind größtenteils auf öffentlich zugängliche Lieferzonen angewiesen. Es werden mehr Lieferzonen als heute benötigt.
- Zur An- und Auslieferung der Unternehmen im untersuchten Straßenzug werden überwiegend Pkw, Kleintransporter und 7,5t-Lkw genutzt. Eine Lieferzone von 15 Meter Länge ist im Untersuchungsraum ausreichend.
- Lieferzonen im untersuchten Straßenzug werden von Montag - Freitag benötigt, zum Teil auch Samstag.
- Auf Grundlage der Untersuchung und bei Anwendung der Erkenntnisse auf den Straßenzug zeigte sich, dass im untersuchten Straßenzug grundsätzlich zwischen allen Knotenpunkten in jede Fahrtrichtung mindestens eine Lieferzone errichtet werden sollte.
- In vielen Fällen wird der Vormittag mit einer Kernlieferzeit zwischen 9 und 14 Uhr ausreichen – diese Erkenntnis muss im Praxistest ausgelotet werden. Vor einzelnen Geschäften wie beispielsweise mit Lebensmitteln sollte die Lieferzone schon ab 6 Uhr festgesetzt werden. Zudem sollte in jedem der acht untersuchten Straßenabschnitte in jede Fahrtrichtung mindestens eine ganztägige Lieferzone mit einer Kernlieferzeit zwischen 9 und 18 Uhr vorgehalten werden, die für eine effiziente Nutzung in den Wintermonaten für die KEP-Dienste ggf. auf 20 Uhr verlängert werden.
- Die Lade- bzw. Lieferdauer im untersuchten Straßenzug beträgt meist bis zu 15 Minuten, im Einzelfall aber auch 2 Stunden. Eine Lieferzeit bis 30 Minuten deckt jedoch nahezu alle in der Umfrage beschriebenen Liefervorgänge ab.
- Die Wunschentfernung der Unternehmen im untersuchten Straßenzug zu Lieferzonen beträgt 5-20 m. In der Praxis werden diese Wünsche nicht umsetzbar sein.
- Jedes dritte Unternehmen im untersuchten Straßenzug kann sich An- und Auslieferungen mit Lastenrädern vorstellen.

Aus der Untersuchung lassen sich zudem folgende allgemeingültige Leitsätze ableiten:

- Die Bereitstellung von ausreichend attraktiven Lieferzonen für den Wirtschaftsverkehr ist notwendig und mit dem nun verschärften StVO-Bußgeldkatalog noch dringlicher geworden.
- Die Unternehmen der KEP-Branche lassen sich meist nicht eindeutig nur der Geschäfts- oder der Privatbelieferung zuordnen. Von ausreichend Lieferzonen in den betreffenden Gebieten wird der Prozess der Belieferung sowohl für Gewerbetreibende als auch für die Wohnbevölkerung verbessert.

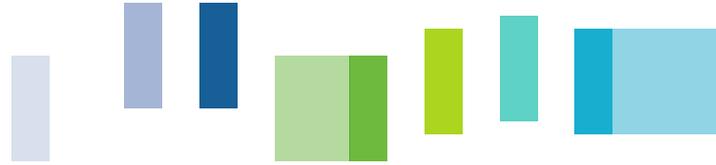


- Lieferzonen müssen wirksam vor Fremdnutzung geschützt werden.
- Die Anforderungen der Unternehmen an das Laden und Liefern sind sehr unterschiedlich hinsichtlich Häufigkeit, Umfang, Fahrzeugart, Tageszeit und Verlagerbarkeit.
- Große Kreuzungen sind besondere Herausforderung, da sich hier oft Gastronomiebetriebe mit täglichen Lieferungen befinden und Abbiegespuren kaum Platz für Lieferzonen lassen.
- Die Methodik dieser Studie bietet für ähnliche Straßenzüge einen beispielhaften Ansatz. Für eine praxistaugliche Umsetzung kann eine Online-Unternehmensbefragung durch geeignete Partner, wie die IHK Berlin, hilfreich sein, die konkrete Situation vor Ort und damit die Bedarfe an das Liefern und Laden abzuschätzen. Dabei sind jedoch die folgenden Punkte zu beachten:
 - Die angewandte Methodik ist mit einem umfangreichen Fragenkatalog, verschiedenen Ansprache-Instrumenten und mehreren Vor-Ort-Begehungen mit einem hohen Aufwand verbunden. Die Erfahrungen zeigen, dass der Fragebogen reduziert und vereinfacht werden kann. Zudem kann der Aufwand weiter reduziert werden, da außerhalb der Corona-Pandemie von einer besseren Erreichbarkeit der Unternehmen auszugehen ist.
 - Die angewandte Methodik liefert nachfrageorientierte und lokal gültige Ergebnisse der vor Ort tätigen Unternehmen und agierenden Einheiten. Sie stellt im Ergebnis einen wertvollen Baustein dar und kann als gute Ausgangsbasis für den detaillierten Planungsprozess in der Grunewaldstraße genutzt werden.
 - Die angewandte Methodik ist jedoch keine hinreichende Grundlage für die Planung von Liefer- und Ladezonen. Diese müssen im Hinblick auf die vielfältigen städtebaulichen und verkehrlichen Belange hin kritisch eingeordnet und abgewogen werden.
- Eine reine online-Unternehmensumfrage verbunden mit geringen Rücklaufquoten kann den tatsächlichen Bedarf nicht abschließend ermitteln. Dies ergibt sich zum einen aus der Repräsentativität der Umfrage, zum anderen aus den sehr unterschiedlichen und sich zum Teil dynamisch verändernden Ansprüchen der Unternehmen. Folglich kann eine detaillierte Bedarfsanalyse, die die hier angewendete Unternehmensumfrage einschließt, wertvoll sein. Die Erkenntnisse im Rahmen des vorliegenden Pilotprojektes zeigen jedoch, dass auch pragmatische Lösungen als ein effizienter Ansatz in Betracht gezogen werden sollten.
- Die Übertragbarkeit der Ergebnisse auf andere Geschäftsstraßen ist nicht per se gegeben. Typische Herausforderungen und daraus abgeleitete Erkenntnisse zur Errichtung von Lieferzonen in Berliner Geschäftsstraßen mit Nutzungsmischung konnten jedoch aufgezeigt werden.
- Die Entwicklung von Lieferzonen erfordert mehr Personalressourcen in der Verwaltung.



Empfehlungen für die zeitliche und örtliche Umsetzung von Lade- und Lieferzonen in jedem einzelnen Straßenabschnitt

Auf Basis der Unternehmensbefragung sowie von Vor-Ort-Untersuchungen und konkreten Lieferdaten und Einschätzungen von Paketdienstleistern konnten zudem räumliche Strukturen sowie weitere unternehmensspezifische Gegebenheiten analysiert werden. Aus den Erkenntnissen wurden Empfehlungen für die Anordnung von Lade- und Lieferzonen in jedem einzelnen Straßenabschnitt des gesamten Straßenzugs Grunewaldstraße/Berliner Straße entwickelt. Hierbei handelt es sich um Empfehlungen für die Umsetzung von Liefer- und Ladezonen auf Grundlage der im Rahmen dieses Projektes ermittelten Bedarfe der Unternehmen.



1. Hintergrund und Zielformulierung

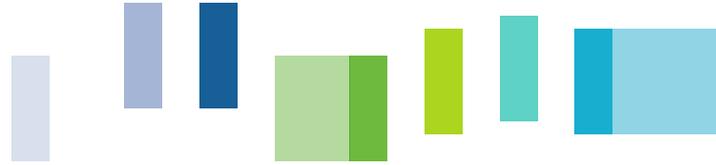
In Zukunft sollen die Straßen für alle Verkehrsteilnehmenden verkehrssicher sowie umwelt- und stadtvträglich gestaltet werden. Der Fokus liegt dabei auf einer Neuaufteilung des Straßenraums auf Basis gesetzlicher Vorgaben. Insbesondere in Hauptverkehrsstraßen bedeutet diese Umgestaltung, dass das heute noch verbreitete Liefern in der zweiten Reihe kaum noch möglich sein wird. Spätestens mit der stärkeren Sanktionierung für das Halten und Parken in zweiter Reihe seit der StVO-Novellierung wird deutlich, dass die Steuerungswirkung verkehrstechnischer Maßnahmen davon abhängt, ob sie überhaupt befolgt werden können.

Berlin und die gesamte Logistikbranche stehen mehr denn je vor der Herausforderung, für den vielschichtigen Lieferverkehr in heterogenen Quartieren und Umfeldern ausgewogene, kompromissfähige und integrierte Lösungsansätze zu entwickeln. Dabei ist nach aktuellem Stand absehbar, dass das Sendungsvolumen weiterhin zunehmen wird. Eine Effizienzsteigerung und das Anstoßen weiterer Transformationsprozesse auch im Lieferverkehr sind also unverzichtbar. Aber unabhängig vom konkreten Fahrzeug und den logistischen Prozessen benötigt das Liefern und Laden von Waren immer auch Platz im Straßenraum, der bei dessen Aufteilung und im Abwägungsprozess angemessen berücksichtigt werden muss.

Dementsprechend bieten die anstehenden Neuaufteilungen vieler Straßenräume in Berlin auch die Chance, die Anforderungen des Wirtschaftsverkehrs insgesamt und speziell des Lieferverkehrs herauszustellen, zu analysieren und effizient zu integrieren. Initiiert vom Lärmaktionsplan hat die IHK Berlin unter fachlicher Begleitung der Projektpartner Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucherschutz und Klimaschutz, Bundesverband Paket- und Expresslogistik e.V. sowie Fuhrgewerbe Innung e.V. deshalb dieses Pilotprojekt gestartet. Es gilt, eine Methodik zu entwickeln, mit der die Analyse und die Integration des Wirtschaftsverkehrs künftig effektiv und effizient sichergestellt werden kann.

Untersuchung eines Berliner Straßenzugs für die Errichtung von Lade- und Lieferzonen

Dazu haben die Projektpartner einen speziellen Fragenkatalog entwickelt und damit alle Gewerbetreibenden im Untersuchungsgebiet befragt. Ergänzt wurde die Auswertung durch Vor-Ort-Begehungen und Interviews mit dort tätigen KEP-Dienstleistern.



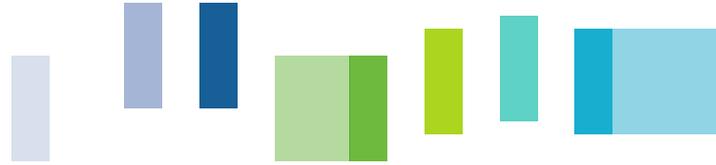
Als Untersuchungsgebiet wurde der rd. 2,3 km lange Straßenzug Grunewaldstraße/ Berliner Straße zwischen den Knoten mit der Brandenburgischen Straße/Blissestraße im Westen und dem Knoten mit der Elßholzstraße im Osten ausgewählt, weil er als typische zentrale Berliner Geschäftsstraße exemplarisch für die Problematik steht und entsprechend dem Berliner Lärmaktionsplan demnächst umgestaltet werden soll.

Ausgangspunkt und Grundlage für die vorliegende Untersuchung ist die abgeschlossene Machbarkeitsstudie zur Umgestaltung der Grunewaldstraße/ Berliner Straße nach dem Berliner Lärmaktionsplan mit ihrer Analyse möglicher Umbauvarianten für den Straßenraum. Diese Planung zielt vor allem darauf ab, die Lärmbelastung zu verringern, Verbesserungen für den Rad- und Fußverkehr zu erreichen sowie das Management für den Kfz-Verkehr zu optimieren. Zur Verringerung der Lärmimmission für die Bewohner soll dabei der Abstand zwischen dem fließenden Kfz-Verkehr und angrenzenden Gebäuden vergrößert werden. Zugleich sollen Rad- und Fußgängerverkehr sicherer und attraktiver werden, indem entsprechend dem Berliner Mobilitätsgesetz beidseitig breite Radverkehrsanlagen auf den Fahrbahnen angelegt werden.

Daraus resultieren wesentliche Veränderungen für den fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr. Um auch in Zukunft die Ver- und Entsorgung zu ermöglichen, sollen bei der Umgestaltung die Anforderungen des Lieferverkehrs für Bewohner und gewerbliche Anrainer frühzeitig in den Planungsprozess integriert werden. Die vorliegende Untersuchung soll dazu beitragen, indem diese Anforderungen konkret ermittelt und Handlungsempfehlungen für Lieferzonen abgeleitet werden. Das Ergebnis werden die Bezirke Charlottenburg/Wilmersdorf und Tempelhof/Schöneberg erhalten, durch die der neuzugestaltende Straßenzug führt.

Leitsätze für die Gestaltung von Lieferzonen auf Berliner Hauptverkehrsstraßen

Zum Abschluss dieser Untersuchung soll geprüft werden, inwiefern sich die Erkenntnisse in allgemeingültige Leit- oder Handlungsansätze überführen lassen, da im Zuge der Mobilitätswende in Berlin zukünftig weitere Hauptverkehrsstraßen umzugestaltet sind. Der in dieser Analyse untersuchte Straßenzug eignet sich dafür gut, da hier eine für Berliner typische Mischung aus kleingewerblichen Geschäftsbesatz und Wohnen besteht.



2. Grundlagenermittlung und Methodik

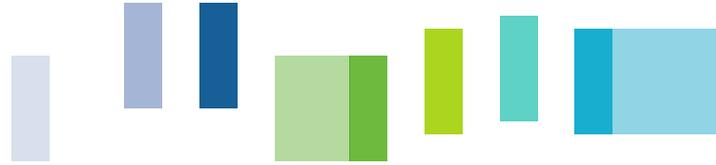
2.1 UNTERSUCHUNGSANSÄTZE UND BETEILIGUNG

Zur Untersuchung wurden verschiedene Instrumente eingesetzt und die Ergebnisse im Zusammenhang analysiert:

- Mittels Vor-Ort-Begehungen (Oktober und November 2021) wurden räumliche Strukturen, der aktuelle Unternehmensbesatz, vorhandene Liefermöglichkeiten sowie weitere unternehmensspezifische Gegebenheiten analysiert.
- Kern der Untersuchung ist die Primärdatenerfassung per Befragung der ansässigen Gewerbetreibenden. Auf Basis von IHK-Daten wurden branchenunabhängig rd. 900 Unternehmen selektiert, die sich direkt im untersuchten Straßenzug sowie in angrenzenden Straßenabschnitten befinden. Diese wurden im März und April 2021 digital zu ihren üblichen Liefergewohnheiten befragt. Angesichts der schwierigen Erreichbarkeit der Unternehmen während der Corona-Pandemie erfolgte die Ansprache in drei Schritten:
- In einem ersten Schritt wurden die selektierten Unternehmen per Postweg angeschrieben.
- Auch weil einige Briefe nicht zugestellt werden konnten, wurden in einem zweiten Schritt rund 200 Unternehmen per E-Mail an die Umfrage erinnert.
- In einem dritten Schritt wurden rund 110 Unternehmen telefonisch kontaktiert, die weder auf das Schreiben reagiert noch eine E-Mail erhalten hatten. Von den knapp 40 Prozent davon erreichten Unternehmen signalisierte die Hälfte ein Interesse an der Umfrage.
- Ergänzend stellte ein Paketdienstleister auf Basis von Echtzeitdaten seine Lieferdaten für einen zweiwöchigen Zeitraum anonymisiert zur Verfügung. Mit einem weiteren Paketdienstleister wurde ein Interview zu praktischen Erfahrungen beim Beliefern des untersuchten Straßenzugs geführt.

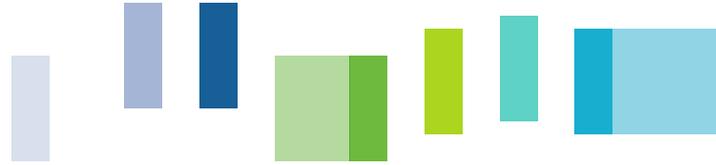
2.2 RELEVANZ DER UMFRAGE

Unter Berücksichtigung des vorgenannten Stufenverfahrens liegt die Rücklaufquote mit rd. 80 Antworten über zehn Prozent. Der weit überwiegende Anteil kleiner Unternehmen bei den Antworten entspricht der Größenverteilung der ansässigen IHK-Mitgliedsunternehmen. Mangels ausreichender Beteiligung wurden Nebenstraßen nicht berücksichtigt.



Obwohl pandemiebedingt die Erreichbarkeit vieler Gastronomie- und Einzelhandelsgeschäfte eingeschränkt war, konnte die Untersuchung nicht weiter verschoben werden, da die verantwortlichen Bezirke bereits den Umbau einzelner Abschnitte im untersuchten Straßenzug planen. Angesichts der Corona-Krise kann es nicht nur aufgrund der eingeschränkten Erreichbarkeit von Unternehmen, sondern auch bezüglich eines anderen Kauf- und Lieferverhaltens im Zeitraum der Untersuchung zu Abweichungen im Vergleich zur Normalsituation geben.

Durch die Kombination der verschiedenen Instrumente ist sichergestellt, dass alle Branchen in einem ausgewogenen Verhältnis berücksichtigt wurden. Somit können die Ergebnisse insgesamt als relevant eingeschätzt werden, was eine Ableitung von Empfehlungen für den Untersuchungsraum erlaubt. Die Ergebnisse der Befragung allein sind jedoch nicht repräsentativ.



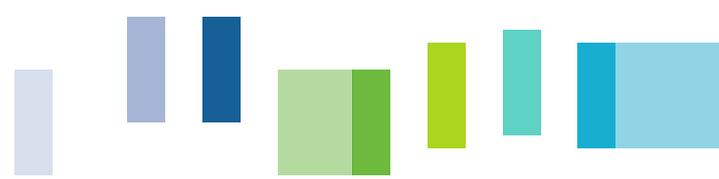
3. Ausgangslage des Untersuchungsgebiets

Der untersuchte Straßenzug Grunewaldstraße/Berliner Straße führt durch die Bezirke Charlottenburg/Wilmerdorf und Tempelhof/Schöneberg und erstreckt sich auf 2,3 km zwischen den Knoten mit der Brandenburgischen Straße/Blissestraße im Westen und dem Knoten mit der Elßholzstraße im Osten. Die Straße ist beispielhaft für eine typische Berliner Situation, bei der an Hauptverkehrsstraßen eine Mischung aus Lebensmitteleinzelhandel, kleingewerblichen Geschäftsbesatz und Wohnen existiert. Häufig befinden sich die Geschäfte im Erdgeschoß der dort angesiedelten mehrstöckigen Mehrfamilienhäuser oder auf Hinterhöfen. Die Gewerbestruktur ist kleinteilig und auf die Wohngegend lokal ausgerichtet beschaffen. Daneben ist der untersuchte Straßenabschnitt insbesondere geprägt durch den Bayerischen Platz im Zentrum des Bayerischen Viertels, das Amtsgericht sowie die Apostel Paulus Kirche. Die bezirkliche Grenze verläuft an der Einmündung Kufsteiner Straße/Bamberger Straße.

Die Breite des Straßenraums sowie die Verkehrsstärke variieren im untersuchten Straßenzug. Der Straßenraum zwischen den Gebäudekanten ist zwischen 18,5 m und 39 m breit: Damit liegen die Fahrbahnbreiten zwischen 11 m und 25 m. Dort wo die Straßenräume breiter sind, fließt auch mehr Verkehr. So beträgt der westlich gelegene Straßenverkehr zwischen den Abschnitten Blissestraße und Bundesallee derzeit rund 25.000 Kfz/Tag. Die Verkehrsstärke ist im östlichen Teil zwischen Martin-Luther-Straße und Elßholzstraße nur noch halb so stark.

Die Streckenabschnitte weisen bis auf zwei östlich gelegene Straßenabschnitte zwei Richtungsfahrbahnen mit je drei Fahrstreifen aus, von dem der rechte Fahrstreifen außerhalb der Knotenpunkte häufig zum Parken genutzt wird. In vielen Abschnitten werden die Fahrbahnen durch einen unterschiedlich ausgestalteten Mittelstreifen getrennt. Nicht alle Straßenabschnitte weisen zudem einen Radweg aus. Unter der Straße verläuft eine U-Bahnlinie. Deshalb wird der untersuchte Straßenzug von mehreren U-Bahneingängen flankiert. Durch die Straße verläuft zudem eine Buslinie bei Tag und Nacht. Es befinden sich mehrere Taxihalteplätze im Untersuchungsgebiet, die wie die Bushaltestellen in der Regel den dritten Fahrstreifen dafür nutzen.

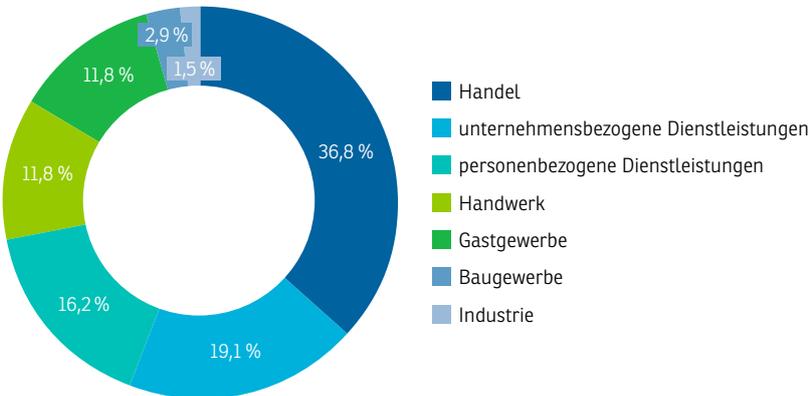
Im untersuchten Straßenzug sind punktuell einige Lieferzonen auf dem dritten Fahrstreifen eingerichtet, die nach Beobachtungen bei den Vor-Ort-Begehungen sowie nach den Ausführungen der „Machbarkeitsstudie für straßenräumliche Maßnahmen im Rahmen des Lärmaktionsplan 2013 – 2018 – Berliner Straße/Grunewaldstraße“ häufig von parkenden Pkw fehlbelegt sind. An vielen Stellen fehlen heute noch die notwendigen Lieferzonen, weshalb es derzeit vielerorts für Lieferfahrzeuge keine Möglichkeit für ein ordnungsgemäßes Halten gibt.



Im untersuchten Straßenzug gilt eine Regelgeschwindigkeit von 50 km/h. Für den Abschnitt zwischen Akazienstraße und Elßholzstraße wurde bei der Verkehrslenkung Berlin eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h beantragt (Stand 2019).

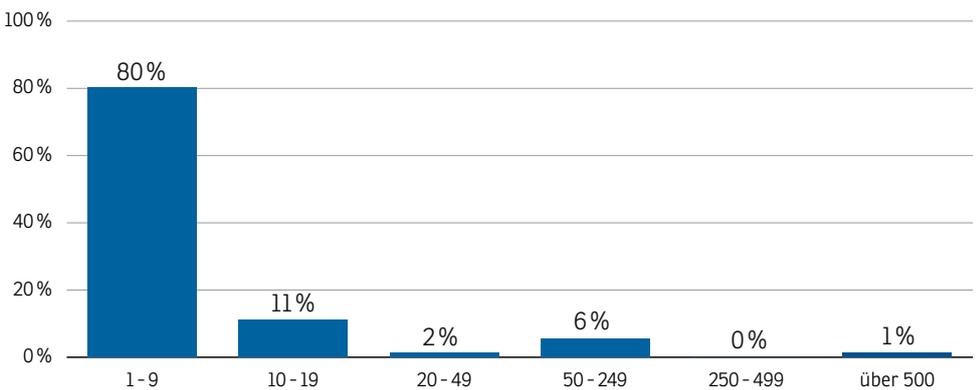
An der IHK-Umfrage haben sich rd. 80 Unternehmen beteiligt. Mit rund 65 Prozent kommen deutlich über die Hälfte der beteiligten Unternehmen aus den Branchen Handel, Gastgewerbe sowie Industrie. Mehr als 90 Prozent sind dem Kleingewerbe zuzuordnen und beschäftigen max. 19 Mitarbeiter.

In welcher Branche ist Ihr Unternehmen überwiegend tätig?

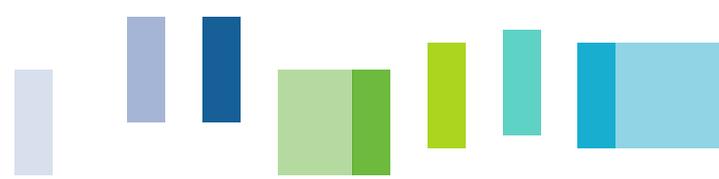


über **50 %**
der Unternehmen kommen aus den Branchen Handel, Gastgewerbe und Industrie

Wie viele Mitarbeiter beschäftigt Ihr Unternehmen?

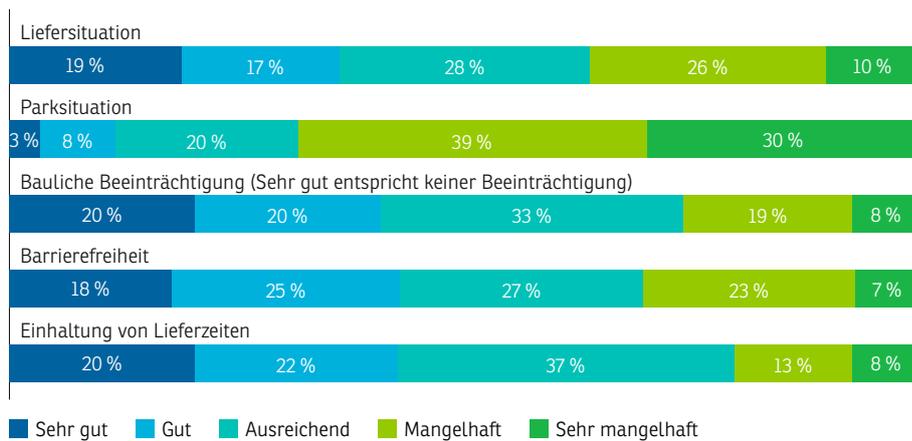


mehr als **90 %**
der Unternehmen beschäftigen max. 19 Mitarbeiter



Die Unternehmen bewerten die aktuelle Straßensituation sehr unterschiedlich. Einigkeit besteht in der schlechten Bewertung der Parkraumsituation. Hinsichtlich der Liefersituation verweisen beteiligte Unternehmen darauf, dass das Lieferfahrzeug in der Regel in der zweiten Reihe stehen muss. Darin sehen einige Unternehmen vor Ort jedoch kein Problem und äußern in diesem Zusammenhang ihre Zufriedenheit.

Bewerten Sie die aktuelle Situation für Ihr Unternehmen bezüglich:



Der hohe Bedarf des Wirtschaftsverkehrs an nutzbaren Lieferzonen wird durch die Antworten zur Frage nach eigenen Liefer- und Ladeflächen belegt. Rund 90 Prozent der befragten Unternehmen haben kein eigenes Firmengelände und sind daher auf andere Möglichkeiten angewiesen.

Hat Ihr Unternehmen die Möglichkeit jeden Ladevorgang auf dem eigenen Firmengelände vorzunehmen (Anlieferung und Versendung)?



rund **90 %**
 der Unternehmen haben
 keine eigenen Liefer- und
 Ladezonen

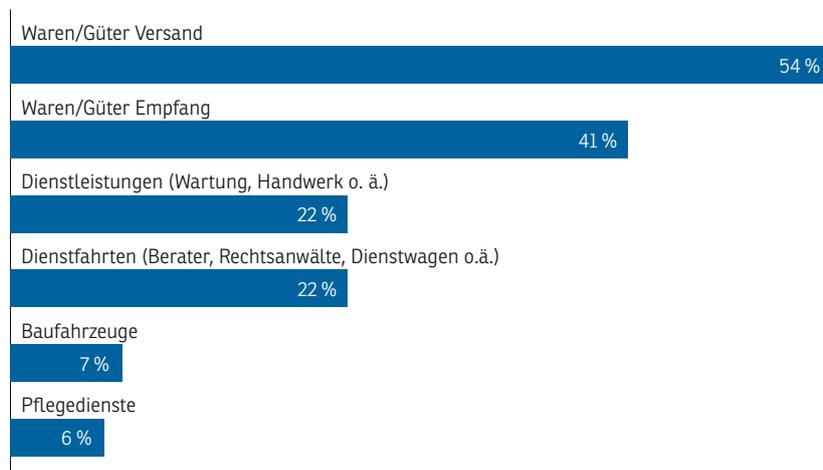


4. Analyse des Lieferverkehrs im untersuchten Straßenzug

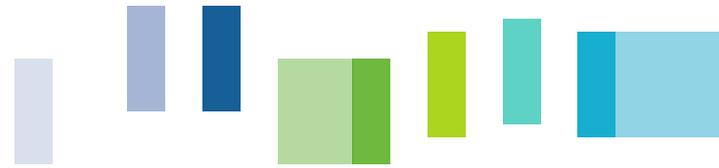
4.1 ART DES WIRTSCHAFTSVERKEHRS, NUTZUNG DER FAHRZEUGTYPEN UND GRÖSSE VON LIEFERZONEN

Für eine Charakterisierung des Wirtschaftsverkehrs, der durch die Unternehmen selbst erzeugt oder in Anspruch genommen wird, wurden den Befragten diverse Antwortoptionen zur Auswahl gestellt. Die Möglichkeit der Mehrfachantwort wurde durch die meisten Befragten genutzt. Einige Fälle zeigen, dass eigene Fahrzeuge nicht nur zum Liefern von Waren genutzt werden, sondern gleichzeitig auch für Dienstfahrten bzw. zur Ausübung von Handwerkerdienstleistungen. Daraus folgen unterschiedliche Bedarfe an die zu nutzende Verkehrsfläche. Die Grafik (Mehrfachantworten möglich, 81 Unternehmen) zeigt, welche gewerblichen Fahrten durch die Unternehmen ausgeübt werden. Interessant ist, dass mehr Unternehmen selbst Ware versenden als empfangen.

Welche Arten des Wirtschaftsverkehrs finden in Ihrem oder für Ihr Unternehmen statt?



Zur Frage nach der Nutzung des Fahrzeugtyps geben Unternehmen mit Lieferverkehren an, dass zum Versand der eigenen Ware vorrangig Pkw zum Einsatz kommen. Kleintransporter und 7,5t-Lkws dominieren dahingegen beim Empfang von Waren. 12,5t-Lkws spielen schon heute eine nur untergeordnete Rolle. Der Empfang und Versand von Schwerlast-/Sondertransporten, die einer Genehmigungspflicht unterliegen, sind im untersuchten Raum praktisch zu vernachlässigen. Die Auswertung der Umfrageergebnisse lassen nur den Schluss zu, dass es sich hier im Einzelfall um Fahrzeuge über 12,5t handeln kann.

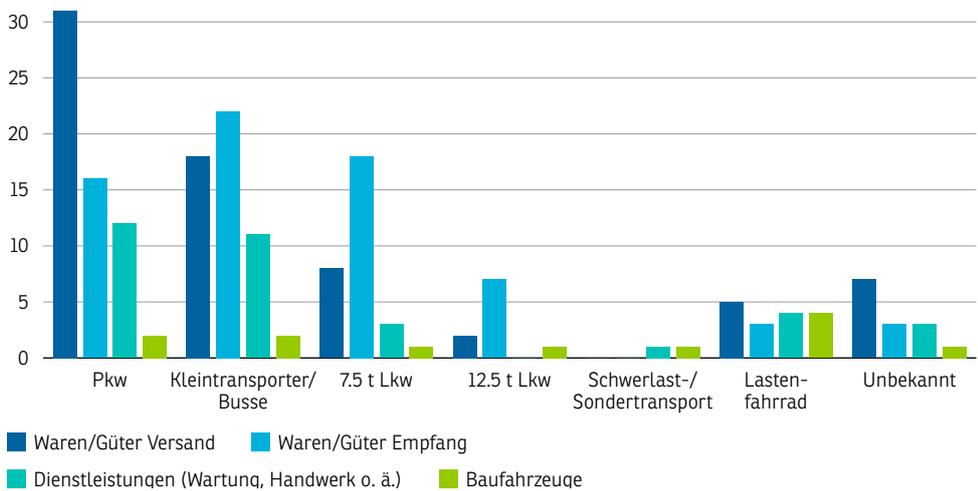


Bei den Dienstfahrten und Pflegediensten greifen die Unternehmen vor allem auf den Pkw zurück. Lieferzonen sind hier in der Regel nicht erforderlich. Auffällig in dieser Grafik ist die hohe Anzahl der Rubrik „Sonstiges“, hinter der sich bspw. der Fuß- und Radverkehr, ÖPNV, Bahn- oder Flugverkehr verbergen kann. Diese Verkehre werden in dieser Studie nicht betrachtet.

Einzelne Unternehmen spiegeln uns Bedarfe an Betriebsvignetten und Handwerkerparkausweisen. Diese Bedarfe müssen in der städtebaulichen Planung gesondert analysiert werden und sind nicht weiter Gegenstand dieser Studie.

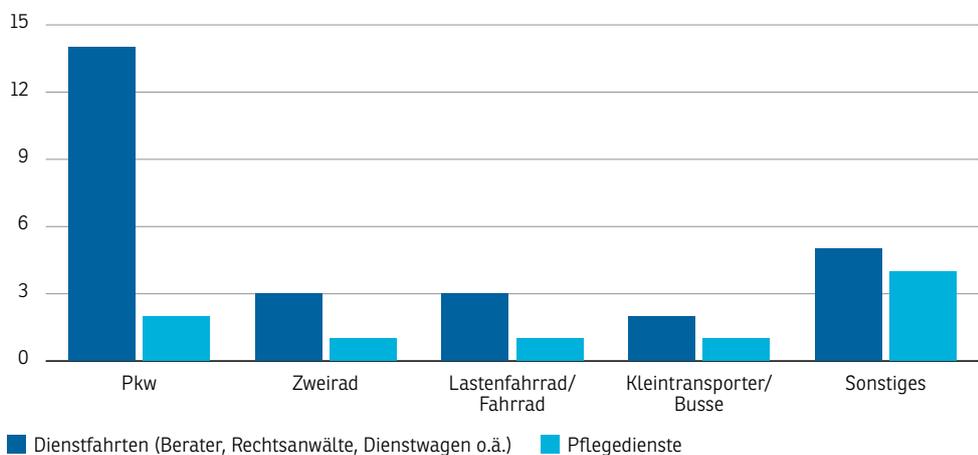
Welchen Fahrzeugtyp nutzen Sie für den Wirtschaftsverkehr Ihres Unternehmens?

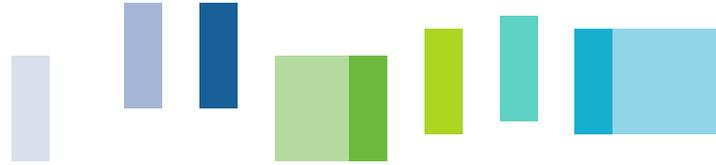
Anzahl der Nennungen, Mehrfachantworten möglich



Welchen Fahrzeugtyp nutzen Sie für Dienstfahrten und Pflegedienste?

Anzahl der Nennungen, Mehrfachantworten möglich





ABLEITUNG AUS DER BEFRAGUNG

- **Unternehmen im untersuchten Straßenzug sind größtenteils auf öffentlich zugängliche Lieferzonen angewiesen und benötigen mehr Lieferzonen als heute dort vorhanden.**

Fast 90% der befragten Unternehmen haben kein eigenes Firmengelände bzw. keine Möglichkeit, Warenliefervorgänge dort zu erledigen. Angesichts fehlender bzw. fehlgenutzter Lieferzonen wird derzeit häufig in der 2. Reihe geparkt. Die Brisanz steigt mit dem geplanten Wegfall dieses Fahrstreifens für den Kfz-Verkehr.

- **Die Unternehmen im untersuchten Straßenzug nutzen für Ladevorgänge überwiegend einen Pkw, einen Kleintransporter oder einen 7,5t Lkw.**

Der Fahrzeugtyp ist ein guter Anhaltspunkt zur Größenbestimmung von Lieferzonen. Im untersuchten Straßenzug werden nur noch untergeordnet Waren mit 12,5 t Lkws geliefert. Schwerlasttransporte und Sonderfahrzeuge spielen im untersuchten Straßenraum keine Rolle und sind deshalb für die grundsätzliche Einrichtung von Lieferzonen nach heutigem Stand nicht zu berücksichtigen. Sondertransporte sind im Einzelfall bei der Verkehrslenkung Berlin zu beantragen.

- **Lieferzonen von 15 Meter decken den Großteil der einzelnen Lade- und Liefertätigkeiten der Unternehmen im untersuchten Straßenzug ab.**

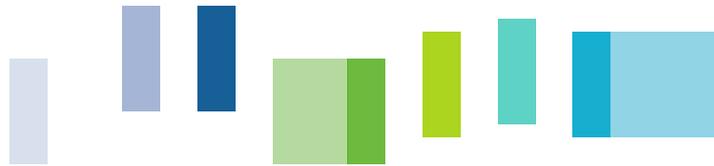
Schon im Berliner „Leitfaden Wirtschaftsverkehr“ (2004) ist ableitend aus der Nutzung des Fahrzeugtyps (bis 7,5 t Lkws mit einer Maximallänge von rd. 10 m bis maximal 12 m) eine erforderliche Lieferzone von ca. 15 Meter festgestellt worden. Die Antworten der befragten Unternehmen bestätigen hier diesen Ansatz für die einzelnen Liefervorgänge. Auf eine gute Zuwegung ist zu achten.

- **Vielfach versenden Unternehmen im untersuchten Straßenzug ihre Ware mit dem Pkw, was für eine teilweise Verlagerbarkeit auf Lastenräder spricht.**

In allen Wirtschaftsverkehren spielt das (Lasten-)Fahrrad schon heute eine Rolle. Mit Ausbau der Radwege, Förderung von gewerblich genutzten Lastenfahrrädern und deren technologischer Weiterentwicklung ist von einer weiter steigenden Anwendung im Gewerbe auszugehen.

- **Unternehmen im untersuchten Straßenzug zeigen zum Teil Bedarfe an Betriebsvignetten und Handwerkerparkausweisen an.**

Einige Unternehmen verwenden ihr Fahrzeug multifunktional – als Lieferfahrzeug, als Dienstfahrzeug oder zur Ausübung von Handwerkerdienstleistungen. Auch die Bedarfe von Pflegediensten und weiteren Dienstleistungsunternehmen bestehen im untersuchten Straßenraum.



4.2 ENTFERNUNG DER LIEFERZONE, LIEFERUMFANG, - HÄUFIGKEIT UND -ZEIT

Zur Charakterisierung und Quantifizierung des Lieferverkehrs im untersuchten Straßenabschnitt wurden die Unternehmen nach der Häufigkeit von Lieferungen, der Dauer der Lieferaufenthalte sowie dem durchschnittlichen Gewicht ihrer Lieferungen gefragt. Ergänzend sollten die Unternehmen ihre Anforderungen an die Nähe bzw. Entfernung von Lieferzonen angeben sowie Gründe dafür benennen. Dabei zeigt sich:

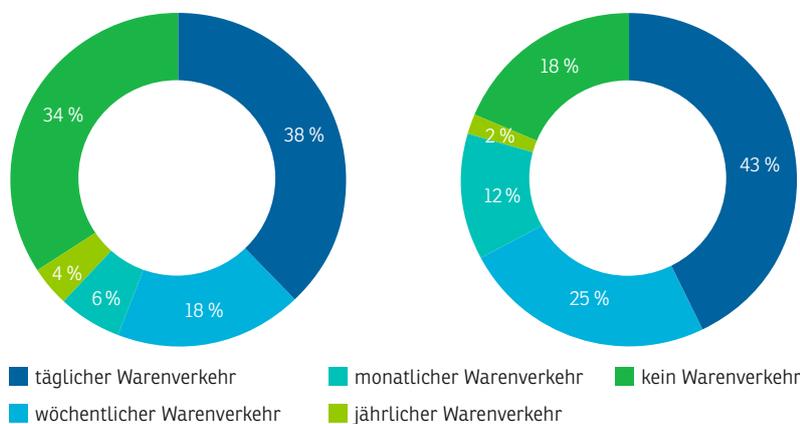
Über 80% der Unternehmen erhalten bzw. versenden üblicherweise Waren in kleinerem Umfang (Großbriefe oder Pakete) und davon mehr als die Hälfte sogar täglich. Ein Viertel erhält bzw. versendet solche Lieferungen wöchentlich, während monatliche oder jährliche Lieferungen die Ausnahme sind.

Rund zwei Drittel der Unternehmen erhalten bzw. versenden üblicherweise Waren in größerem Umfang (Gitterboxen oder Paletten). Bei diesen überwiegen tägliche Lieferungen. Wöchentliche Lieferungen haben einen wesentlichen Anteil, während monatliche oder jährliche Lieferungen auch hier die Ausnahme sind.

Wie oft erhält oder versendet Ihr Unternehmen üblicherweise Waren in...

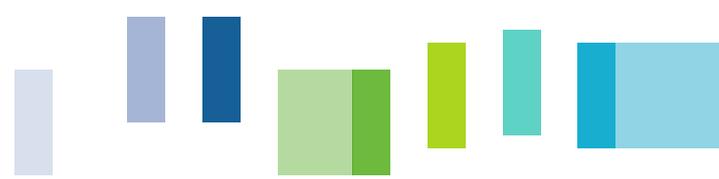
...in größerem Umfang (Palette, Gitterbox)?

...in kleinerem Lieferumfang (Großbriefe, Pakete)?



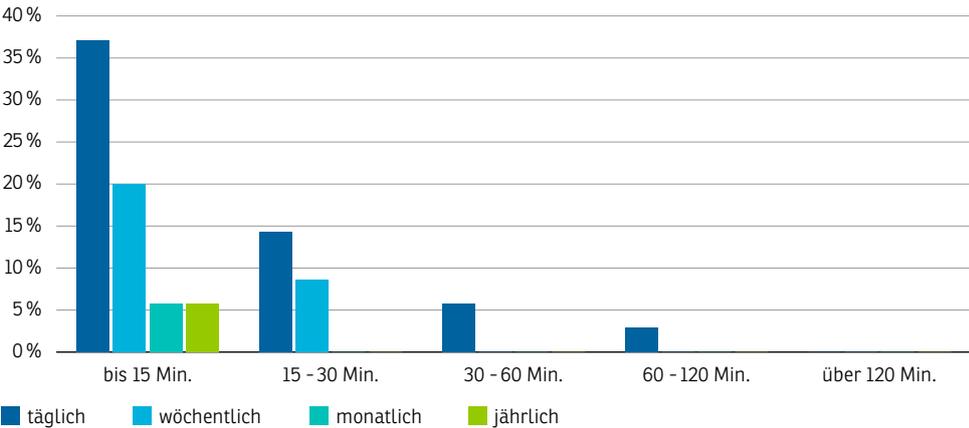
Um einen Hinweis auf die Kapazitätsauslastung von Lieferzonen zu erhalten, wurden die Unternehmen nach der Dauer des Ladevorgangs für Waren größeren Umfangs befragt. Rund die Hälfte der Unternehmen, die solch eine Warenlieferung angegeben haben, haben darauf geantwortet.

Dabei zeigt sich, dass die Lieferzeit von 15 Minuten für rund zwei Drittel aller Liefervorgänge ausreichend ist, rund ein Viertel der Liefervorgänge zudem bis zu 30 Minuten benötigen, wenige Unternehmen aber auch Be- und Entladezeiten von mehr als 60 Minuten benötigen. Es ist dabei kein Rückschluss auf einen Zusammenhang der Lieferdauer zur Lieferhäufigkeit zu erkennen: Tägliche Warenlieferungen können im Einzelfall auch bis zu 120 Minuten beanspruchen. Seltene Warenlieferungen müssen deshalb aber nicht zwingend lange dauern. Dies zeigt, wie unterschiedlich die Ansprüche der Unternehmen sein können.



Die Grafik zeigt das Verhältnis zu allen angegebenen größeren Ladevorgängen. Für Waren kleineren Umfangs wurde grundsätzlich eine maximale Lieferzeit von 15 Minuten unterstellt.

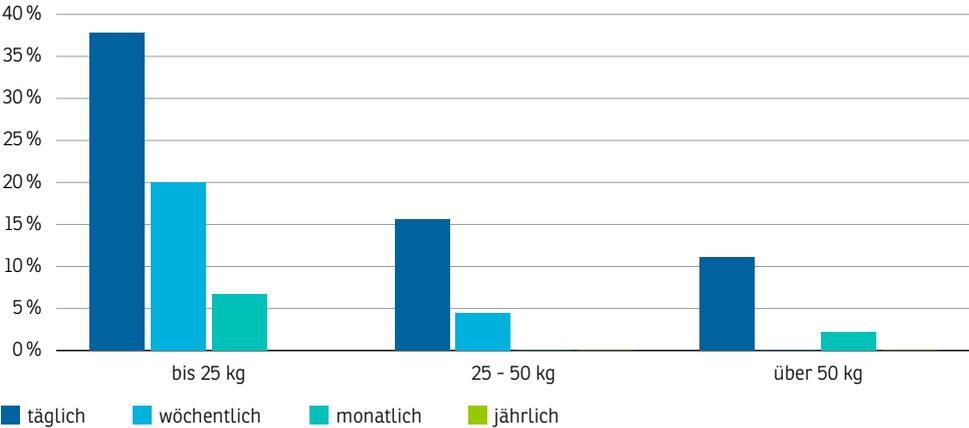
Welche Lieferzeiten haben bei Ihnen Waren größeren Lieferumfangs (Palette, Gitterbox ...)?

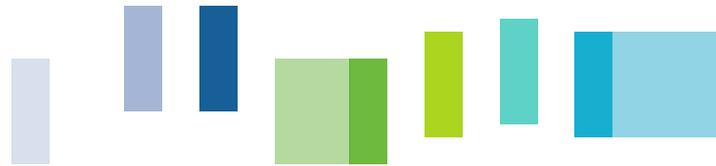


Um einen zusätzlichen Hinweis auf mögliche Potenziale für alternative Lösungen beispielsweise für die Lieferung mit elektrisch oder konventionell angetriebenen Cargo-bikes zu erhalten, wurden Unternehmen mit Ladevorgängen kleineren Umfangs nach dem durchschnittlichen Gewicht der Lieferungen befragt. Etwa 70 Prozent der Unternehmen, die vorher solche Warenlieferung angegeben haben, haben darauf geantwortet.

Dabei zeigt sich, dass die meiste Ware unter 25 kg bzw. bis 50 kg wiegt. Nur rund 14 Prozent der angegebenen Warenlieferungen werden mit einem Gewicht über 50 kg angegeben. Die Grafik zeigt das Verhältnis zu allen angegebenen kleinen Ladevorgängen.

Welches durchschnittliche Gewicht und welche Häufigkeit haben Waren kleineren Umfangs (Großbriefe, Pakete ...) in Ihrem Unternehmen?

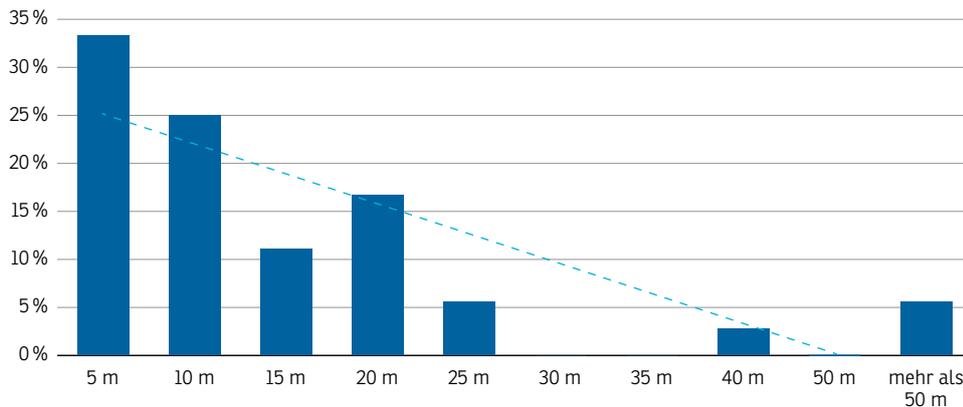




Die Entfernung zwischen Lieferzone und Gewerbebetrieb ist ein wesentliches Kriterium für ihre praktische Nutzbarkeit. Deshalb wurde zunächst gefragt, wie weit entfernt eine Lieferzone aus Sicht des Unternehmens maximal entfernt sein darf, um genutzt zu werden. Zur anschließenden Frage, warum eine Lieferzone nicht zu weit entfernt sein darf, um genutzt zu werden, waren dann Mehrfachantworten gestattet.

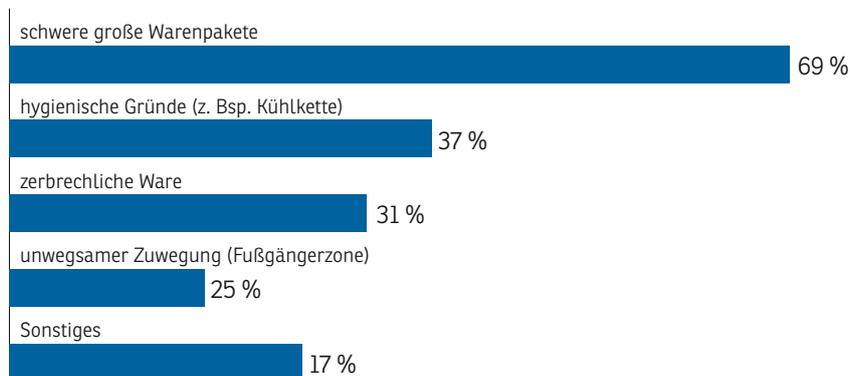
Die Unternehmen gaben mit großer Mehrheit bei den Auswahlmöglichkeiten eine sehr kurze Entfernung bis 20 m an und begründeten diese Angabe mehrheitlich mit schweren Waren, gefolgt von zu kühlenden bzw. sensiblen Waren. Die Aussage in dieser Ausprägung widerspricht allerdings der Erkenntnis, dass die Unternehmen mehr Liefervorgänge mit leichten Waren und eher kleinen Fahrzeugen haben. Unter der Rubrik „Sonstiges“ werden zudem unter anderem Wirtschaftlichkeitsaspekte oder auch hohe Fußgängeraufkommen bspw. in der Nähe des U-Bahneingangs genannt.

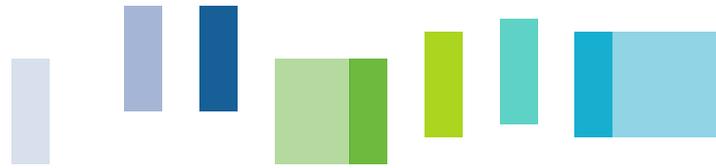
Wie weit darf aus Sicht Ihres Unternehmens eine Lieferverkehrsfläche maximal entfernt sein, um genutzt zu werden?



Warum darf eine Lieferverkehrsfläche nicht so weit entfernt sein?

Mehrfachantworten möglich





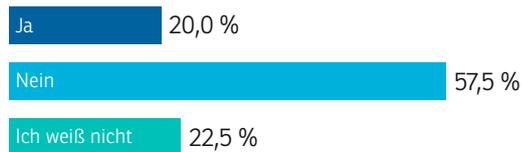
Die Antworten auf die Frage nach der Anzahl der Lieferanten belegt, dass rund 90 Prozent der Unternehmen von unterschiedlichen Lieferanten Ware erhält.

Erhält Ihr Unternehmen ihre Ware von unterschiedlichen Lieferanten?

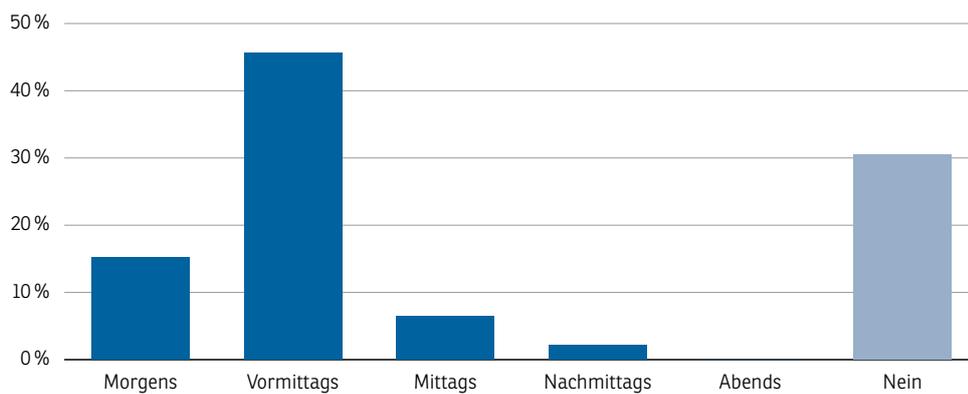


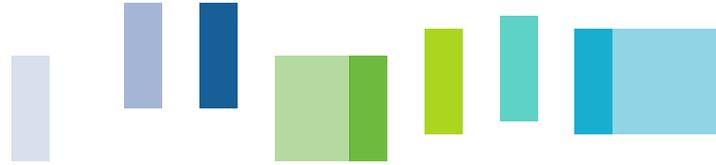
Die beiden folgenden Grafiken zeigen, dass sich Unternehmen eher eine Lieferung bis zum Mittag wünschen, jedoch ihren Einfluss auf die Lieferanten noch eher selten nutzen. Einige Unternehmen nennen zudem die Tage Montag bis Mittwoch als optimale Liefertage.

Nutzt Ihr Unternehmen den Einfluss auf die Lieferzeit Ihres Lieferanten?



Gäbe es für Ihr Unternehmen eine optimale Lieferzeit?





ABLEITUNG AUS DER BEFRAGUNG

- **Unternehmen im untersuchten Straßenabschnitt haben vielfältige Lieferansprüche an das öffentliche Straßenland.**

Viele Antworten der befragten Unternehmen verdeutlichen, wie stark sich Lade- und Liefertätigkeiten unterscheiden können. Es ist ein Vorteil für die Planung, diese unterschiedlichen Ansprüche in diesem konkreten Straßenzug zu kennen.

- **Unternehmen im untersuchten Straßenabschnitt nennen den Vormittag als optimale Lieferzeit.**

Der Vormittag wird als optimale Lieferzeit durch die befragten Unternehmen gesehen. Rund 30% der befragten Unternehmen geben keine optimale Lieferzeit an und mehr als die Hälfte nutzen heute noch nicht ihren Einfluss auf die Lieferzeit. Diesen Erkenntnissen folgend, Potenziale nutzend und damit auch Bedarfe an Parkmöglichkeiten zulassend, sollten vor allem Lieferzonen ausreichend am Vormittag mit einer empfohlenen Kernlieferzeit zwischen 9 und 14 Uhr festgelegt werden.

- **Eine Lieferzeit bis 30 Minuten deckt nahezu alle Liefervorgänge ab.**

Die Umfrage zeigt, dass den befragten Unternehmen im untersuchten Straßenzug mehrheitlich eine Lieferzeit von 15 Minuten ausreicht. Mit einer Lieferzeit bis 30 Minuten können nahezu alle Liefervorgänge abgedeckt werden, abgesehen von einzelnen Ausnahmen, die eine deutlich längere Lieferzeit beanspruchen können.

- **Es kann eine Diskrepanz zwischen Wunschentfernung und Umsetzbarkeit der Lieferzone bestehen.**

Die Unternehmen wünschen sich häufig eine Lieferzone in wenigen Metern (5-20 m) Entfernung zu ihren Standorten, was mit den vielfältigen Nutzungsansprüchen an den Straßenraum kollidieren kann. Schwer erfüllbare Ansprüche (Lieferzone direkt vor meiner Haustür) und Sonderfälle (tägliche Liefervorgänge von 120 Minuten) benötigen daher im kritischen Abwägungsprozess eine Auseinandersetzung damit, inwiefern diese Ansprüche im öffentlichen Straßenland durch eine Lieferzone, durch Sonderlösungen oder auf privaten Flächen zu bedienen sind. Eine offene Entwicklung von Kompromisslösungen ist notwendig.



4.3 LIEFERKOOPERATIONEN UND NEUE ANSÄTZE

Die Frage zum Umstieg auf ein Lastenfahrrad bzw. ein E-Cargobike zeigt, dass sich bereits heute jedes dritte Unternehmen im untersuchten Straßenzug eine Warenlieferung mit Lastenfahrrädern vorstellen kann. Als bisherige Hindernisse werden neben zu großen Warenpaketen, zu umfangreichen Lieferungen und Wirtschaftlichkeitsaspekten auch eine fehlende Einflussnahme auf die Nutzung des Fahrzeugtyps durch den Hersteller bzw. Großhändler angeführt.

Die Frage nach Bestellkooperationen wird durch die Unternehmen mehrheitlich verneint. Begründet wird dies insbesondere durch das unterschiedliche Warensortiment in der näheren Umgebung. Zudem erfolgen Hinweise zu einem zu hohen Arbeitsaufwand für die Koordination solcher Kooperationen sowie zu rechtlichen Gründen und Geheimhaltungsvereinbarungen. Auch die Unternehmen, die sich Kooperationen durchaus vorstellen können, sehen zum heutigen Zeitpunkt wenig Optimierungsmöglichkeiten. Genannt wird der gemeinschaftliche Versand von Waren bspw. an Endkunden durch einen Versanddienstleister oder aber die Errichtung von Paketstationen zum Selbstabholen der Ware.

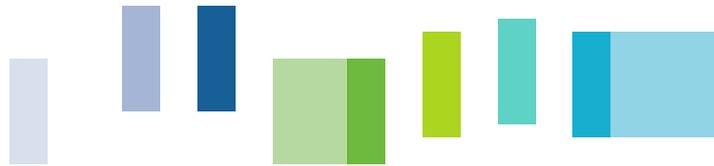
ABLEITUNG AUS DER BEFRAGUNG

- **1/3 der befragten Unternehmen im Untersuchungsraum kann sich vorstellen, mit Lastenrädern zu liefern oder beliefert zu werden.**

Auf diese Bereitschaft kann aufgebaut werden, indem gute Rahmenbedingungen für die Lastenradbelieferung im untersuchten Straßenabschnitt geschaffen werden. Die Umfrage zeigt, dass die kleinen Unternehmen im Straßenzug häufiger kleinere Ladevorgänge als große Warenlieferungen haben. Das tatsächliche Potenzial ist daher ggf. noch höher als durch die Unternehmen angegeben. Dieses Potenzial gilt es auszuschöpfen und durch entsprechende Rahmenbedingungen zu erweitern, z.B. in den Lieferzonen auch für Lastenräder eingeplant und zugänglich gemacht werden.

- **Bestellkooperationen sind für die Unternehmen im Untersuchungsgebiet nur im eingeschränkten Maß vorstellbar.**

Aus der Umfrage ist zu erkennen, dass Bestellkooperationen in der Praxis eher eine nur untergeordnete Bedeutung haben können. Unterschiedliche Waren, nicht zu ändernde Spediteure, Betriebsgeheimnisse sowie ein hoher organisatorischer Aufwand sprechen aus Sicht der befragten Unternehmen dagegen. Paketstationen werden als ein Alternativvorschlag genannt, die aber ebenfalls ausreichend Platz und eine Lieferzone benötigen.



4.4 BEDARFE DER KEP-DIENSTLEISTER: ABLEITUNG AUS KEP-DATEN UND INTERVIEW

Bevor ein Paket in Berlin ausgeliefert wird, wird es in stadtweit verteilten größeren Paketzentren bzw. Zustellbasen für die einzelnen Stadtgebiete vorsortiert. Für die Auslieferungen bis zur Haustür bzw. bis zum Unternehmen kommen in der Regel maximal 3,5t Kastenwagen inklusive einer Sackkarre zum Einsatz. Damit ist eine Lieferzone von 15 m für diese Warenlieferungen ausreichend. Die Pakete sind auf ein Gewicht von 31,5 kg beschränkt. Ein dazu befragtes Zustellunternehmen gibt eine Stopp-Distanz zwischen 50 und 100 m an. Ein anderes Unternehmen gibt an, dass die Zusteller in einer Schicht zu Fuß bis zu 12 km zurücklegen. Ideale Lieferzonen liegen aus Sicht der Zustellungsunternehmen an Einmündungen oder mittig von Straßenabschnitten. Warenlieferungen können bereits am Morgen ab 9 Uhr erfolgen. In den Sommermonaten (März bis September) seien die Warenauslieferungen in der Regel bis 18 Uhr erledigt. In den Wintermonaten (Oktober bis Februar) können Auslieferungen bis 20 Uhr erfolgen. Die Fahrzeuge stehen über Nacht in den Paketzentren. Die Zustellungsunternehmen prüfen ihre Bedarfe und stellen zunehmend auf elektrische Antriebe um.

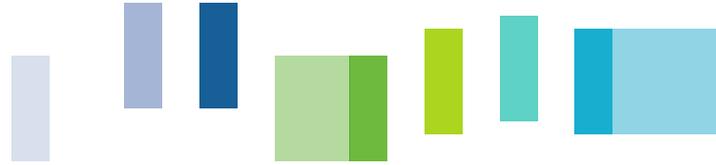
ABLEITUNG AUS DEN KEP-DATEN UND EINEM INTERVIEW

Einzelne Lieferzonen werden von Montag bis Freitag ganztägig benötigt.

Lieferzonen, die im Straßenraum so günstig liegen, dass sowohl gewerbliche als auch private Empfänger gut zu erreichen sind, sollten für eine effiziente Auslastung und einen hohen Nutzen ganztägig eingerichtet werden. Denn Pakete werden durch KEP-Dienste ganztägig und in den Wintermonaten auch noch spät geliefert. Zudem ist es Unternehmen nicht immer möglich, ihren Einfluss auf Lieferzeiten zu nutzen, wie die Umfrage zeigt. Daher sollte in jedem untersuchten Straßenabschnitt und in jede Fahrtrichtung mindestens eine Lieferzone von Montag bis Freitag mit einer Kernlieferzeit zwischen 9 und 18 Uhr vorgehalten werden, die ggf. auf 20 Uhr erweitert wird.

4.5 ERGÄNZENDE UND ALLGEMEINE HINWEISE IN BEZUG AUF DEN UNTERSUCHTEN STRASSENRAUM ZU DIESER UNTERSUCHUNG

Neben den Ergebnissen aus der Unternehmensbefragung und den Interviews ergaben sich im Prozess zusätzliche Empfehlungen für den Untersuchungsraum aus den Erfahrungen der Projektpartner sowie aus den Vor-Ort-Begehungen.



- **Lieferzonen vor Fremdnutzung schützen.**

Die bisherige Praxis zeigt, dass ein Verkehrsschild allein nicht ausreicht. Deshalb muss der Erhalt der Nutzbarkeit dieser Flächen durch Vermeidung von Fehlnutzung gewährleistet sein.

- **Ausreichende & attraktive Lieferzonen zur Verfügung stellen.**

Im untersuchten Straßenraum sollte grundsätzlich zwischen allen Knotenpunkten eine Lieferzone in jeder Fahrtrichtung vorgehalten werden.

- **Lieferzonen im untersuchten Straßenzug vereinzelt auch am Samstag vorhalten.**

Die Vor-Ort-Begehungen sowie einzelne Vor-Ort-Befragungen von Unternehmen zeigten, dass bestimmte Branchen im untersuchten Straßenzug – insbesondere der Lebensmittel Einzelhandel – auch am Samstag beliefert werden. Diese Bedarfe sind bei der detaillierten Planung zu analysieren.

- **Ein besonderes Augenmerk auf große Kreuzungen legen.**

Die Vor-Ort-Begehungen zeigten, dass sich im untersuchten Straßenzug an großen Kreuzungen häufig Gastronomiebetriebe mit täglichen Lieferungen befinden. Abbiegestreifen lassen aber in der Regel kaum Platz für Lieferzonen. In der detaillierten Planung ist hier ein besonderer Fokus zu legen, ob die von uns empfohlenen Lieferzonen hier ausreichen oder ggf. andere Lösungen gefunden werden müssen.

- **Lieferzonen zwischen allen Knotenpunkten einrichten.**

Aus dem unterschiedlichen Geschäftsbesatz ergeben sich vielfältige Bedarfe. Um Gefahrensituationen durch Entladen in zweiter Reihe zu vermeiden, sollten Lieferzonen im untersuchten Straßenraum zwischen Knotenpunkten eines umzubauenden Straßenzuges in beide Fahrtrichtungen errichtet werden.

- **Lieferzonen abhängig vom Geschäftsbesatz auch an Randzeiten variabel anordnen.**

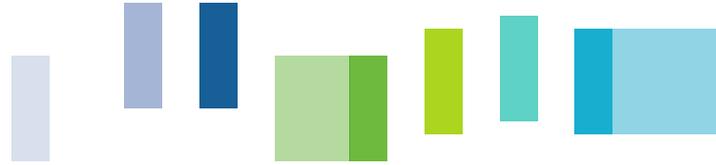
Die einzurichtenden Lieferzonen können am Morgen und am Abend zu den empfohlenen Kernlieferzeiten zwischen 9 und 18 Uhr zeitlich variieren. So kann es sinnvoll sein, die Lieferzone bspw. für Lebensmitteleinzelhandelsketten im Gegensatz zu Modegeschäften schon ab 6 Uhr einzurichten. Die Bedarfe sind unterschiedlich. Auf eine Vielzahl von Varianten der zeitlichen Verfügbarkeit innerhalb des untersuchten Straßenzugs ist jedoch möglichst zu verzichten.

- **Ansprüche an Lieferzonen können sich verändern.**

Durch die unterschiedlichen Lieferansprüche von Unternehmen und die weitere Entwicklung des Stadtraums können sich die Bedarfe für Lieferzonen und Lieferzeiten ändern.

- **Gute Rahmenbedingungen für Konsolidierung und Belieferung mit Lastenrädern schaffen.**

Mit der Einrichtung breit angelegter Radwege oder (geschützter) Radfahrstreifen und fortschreitender Technologie von Lastenrädern und E-Cargobikes mit unterschiedlichen Gespannen sollten die Potenziale für solch eine Lieferung durch Errichtung von Mikro-Depots bzw. Paketstationen genutzt werden. Dafür braucht es entsprechende Flächen in Verbindung mit Lieferzonen. Nach einem verabschiedeten Verhaltenskodex des Radlogistikverbandes e.V. sollen gewerbliche Lastenräder bevorzugt am Fahrbahnrand anhalten, um Konflikte mit dem Fußverkehr zu vermeiden.



5. Bewertung der Studie

Die vorliegende Untersuchung verfolgte die folgenden Ziele:

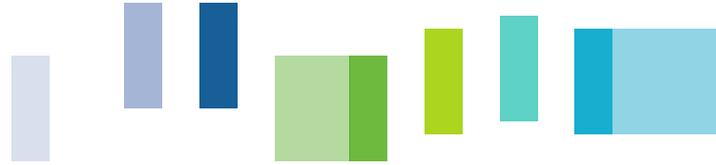
- Erprobung einer nachfrageorientierten Methodik zur Bedarfsermittlung und zur Erarbeitung konkreter Empfehlungen für die Ausgestaltung von Lade- und Lieferzonen am konkreten Beispiel des Straßenzugs Grunewaldstraße/Berliner Straße
- Ableitung konkreter Empfehlungen für die anstehende Umgestaltung des Straßenzuges
- Überprüfung, ob daraus allgemeingültige Leitsätze für spätere Planungen in anderen Berliner Straßen abgeleitet werden können

Die Methodik umfasste folgende Bausteine:

- Vor-Ort-Erhebung des vorhandenen Angebotes im Ruhendem Verkehr
- digitale Umfrage unter den ansässigen IHK-Mitgliedern
- Offene Befragung von Einzelhändlern und Gastronomen vor Ort
- Sichtung lokaler KEP-Lieferdaten und strukturiertes KEP-Disponenten-Interview

Die Studie ist wie folgt einzuordnen und zu bewerten:

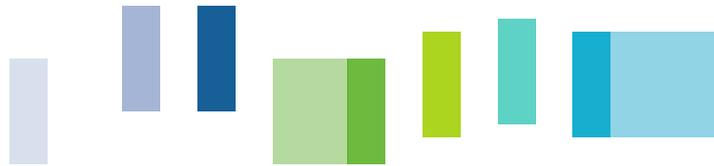
1. Die Methodik dieser Studie bietet für ähnliche Straßenzüge einen beispielhaften Ansatz. Dieser ist hilfreich, um die konkrete Situation vor Ort und damit die Bedarfe an das Liefern und Laden abzuschätzen und zu verstehen. Die Unterstützung durch einen geeigneten Partner (wie hier die IHK Berlin) ist dabei eine gute und hilfreiche Voraussetzung. Dabei sind jedoch die folgenden Punkte zu beachten:
 - Die angewandte Methodik ist mit einem hohen personellen Aufwand verbunden – auch weil der Fragebogen sehr umfangreich war und coronabedingt eine erhöhte Unternehmensansprache sowie mehrere Vor-Ort-Begehungen notwendig wurden. Der Fragebogen kann nach den Erkenntnissen vereinfacht und angepasst werden.
 - Die angewandte Methodik liefert nachfrageorientierte lokal gültige Ergebnisse der vor Ort tätigen Unternehmen und agierenden Einheiten. Sie stellt im Ergebnis einen wertvollen Baustein dar und kann eine gute Ausgangsbasis für den Planungsprozess in der Grunewaldstraße bieten.
 - Die angewandte Methodik ist keine hinreichende Grundlage für die Planung von Liefer- und Ladezonen. Diese müssen im Hinblick auf die vielfältigen städtebaulichen und verkehrlichen Belange hin kritisch eingeordnet und abgewogen werden.



2. Eine Relevanz für den untersuchten Straßenzug ist durch die Kombination mit Vor-Ort-Begehungen in dieser Studie gegeben. Die Rücklaufquote der online-Umfrage liegt mit rund 80 Antworten der befragten, vor Ort ansässigen Unternehmen bei etwas über 10 %. Der überwiegende Anteil kleiner Unternehmen bei den Antworten entspricht der Größenverteilung der ansässigen IHK-Mitgliedsunternehmen. Die Befragungsergebnisse spiegeln damit die Rückmeldungen der Agierenden vor Ort wider. Angesichts der Auflagen durch die Corona-Pandemie im Untersuchungszeitraum bleibt offen, ob Unternehmen in der Krise veränderte Kauf- und Liefergewohnheiten in der Beantwortung der Umfrage haben einfließen lassen. In einigen betrachteten Straßenabschnitten liegen sehr wenig Antworten vor. Der Grund dafür kann in der eingeschränkten Erreichbarkeit der Unternehmen im Untersuchungszeitraum liegen sowie in der Differenzierung nach Straßenabschnitten und Fahrtrichtungen. Durch Vor-Ort-Begehungen und einzelnen Vor-Ort-Gesprächen konnte jedoch sichergestellt werden, dass alle Branchen in einem ausgewogenen Verhältnis berücksichtigt wurden.

Somit können die Ergebnisse insgesamt als relevant eingeschätzt werden, was eine Ableitung von Empfehlungen für den Untersuchungsraum erlaubt, jedoch eine planerische Detailplanung nicht ersetzt.

3. Eine Übertragbarkeit der Ergebnisse auf andere Geschäftsstraßen ist nicht per se gegeben. Die vor Ort ansässigen Unternehmen formulierten in der online-Umfrage ihre einzelbetrieblichen Anforderungen in Bezug auf diesen konkreten Standort. Dies hat eine große Bandbreite an formulierten Ansprüchen zur Folge, die sehr unterschiedlich und zum Teil konträr sind. Typische Herausforderungen und daraus abgeleitete Erkenntnisse zur Errichtung von Lieferzonen in Berliner Geschäftsstraßen mit Nutzungsmischung konnten jedoch aufgezeigt werden. Eine Ableitung für andere Straßenzüge ist jedoch nicht pauschal möglich. Dafür bedarf es einer vertiefenden Überprüfung und Einordnung dieser Erkenntnisse.



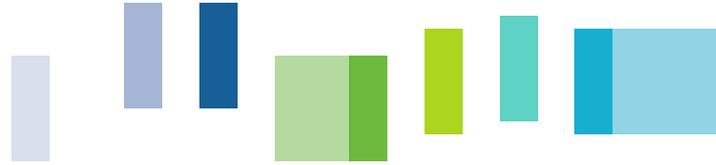
6. Auswertung der untersuchten Straßenabschnitte und Empfehlungen für Lieferzonen

In diesem Kapitel wird der untersuchte Straßenzug in acht Straßenabschnitte (siehe Übersichtskarte) unterteilt, die im Einzelnen analysiert werden. Es werden konkrete Lieferzonen und Lieferzeiten vorgeschlagen, deren Umsetzbarkeit im Detailplanungsprozess geprüft werden muss. Die Angabe der Hausnummern dient zur Orientierung. Die Basis dafür bilden die Unternehmensbefragung, Vor-Ort-Begehungen, einzelne Gespräche mit Gewerbetreibenden, zweiwöchige Echtzeit-Lieferdaten eines Paketzustellunternehmens, ein Interview mit einem anderen Paketzustellunternehmen sowie die Fachexpertise der Kooperationspartner. Aus der Unternehmensbefragung liegen nicht für jeden betrachteten Straßenabschnitt Antworten vor. Die Antworten variieren zwischen einer und maximal elf Antworten pro Straßenabschnitt und je Fahrtrichtung.

Grundsätzlich wird für den Straßenzug empfohlen, zwischen allen Knotenpunkten innerhalb des untersuchten Straßenzuges mindestens eine Lieferzone pro Fahrtrichtung mindestens am Vormittag einzurichten. Zudem sollte in jedem der hier betrachteten acht Straßenabschnitten mindestens eine ganztägige Lieferzone pro Fahrtrichtung vorgehalten werden. Hintergrund dessen ist, dass Unternehmen ihre optimale Lieferzeit am Vormittag in der Praxis nicht immer umsetzen können und der heute noch bestehende und in der Praxis häufig verwendete zweite Fahrstreifen zukünftig in einen Radweg umgewandelt werden soll. Zudem werden ganztägige Lieferzonen vorgeschlagen bspw. an Geschäften mit Paketshop oder an Straßenabschnitten mit hohem Geschäftsbesatz bzw. mitgeteilten Bedarfen über die Umfrage. Der Lärminderung wird neben dem geplanten Straßenumbau auch dadurch Rechnung getragen, dass die Lieferzeiten nur an notwendigen Stellen in morgendliche und abendliche Randzeiten ausgeweitet werden.

Ganztägige Lieferzonen im untersuchten Straßenzug sollten regelmäßig werktags Kernlieferzeiten zwischen 9 und 18 Uhr ausweisen. Es wird empfohlen, die Lieferzeit am Vormittag mit einer Kernlieferzeit bis 14 Uhr festzulegen. Vor großen Lebensmittelgeschäften sollte diese Kernlieferzeit ab 6 Uhr ausgeweitet werden. Zudem kann eine zusätzliche Lieferzeit am Samstagvormittag vor großen Lebensmittel- und Einzelhandelsgeschäften notwendig sein. Auch angesichts steigender Online-Warenbestellungen sollte im detaillierten Planungsprozess abgewogen werden, ob für ganztägige Lieferzonen in den Wintermonaten eine temporäre Ausweitung bis 20 Uhr erfolgen sollte. Bereits vorhandene Lieferzonen sollten mit ihren heutigen Lieferzeiten beibehalten bzw. auf die vorgenannten Kernlieferzeiten erweitert werden.

Die vorliegende Analyse hat keinen Anspruch auf Vollständigkeit, sondern dient einer pilothaften Untersuchung zum Erkenntnisgewinn zur Errichtung von Lieferzonen und konkret zur Unterstützung des notwendig detaillierten Planungsprozesses für den Straßenumbau in der Grunewaldstraße/Berliner Straße.



6.1 GRUNEWALDSTRASSE ZWISCHEN EINMÜNDUNG ELSSHOLZSTRASSE UND KREUZUNG AKAZIENSTRASSE/GOLTZSTRASSE

Der Abschnitt liegt im Bezirksteil Tempelhof-Schöneberg und hat eine Länge von ca. 220 m. Der Straßenraum ist hier im Vergleich zum restlichen Verlauf der Grunewaldstraße verengt und weist eine Breite von ca. 18,5 m auf (Fahrbahnen ca. 11 m). Die zwei Fahrbahnen sind größtenteils in zwei Fahrstreifen mit einem durchgängigen Parkstreifen aufgeteilt. Der Straßenabschnitt kreuzt die Gleditschstraße. Ab diesen Knotenpunkt sind die Fahrbahnen bis zur Einmündung Akazienstraße/Goltzstraße mit 2 überbreiten Fahrstreifen ausgestattet. Einen Radweg gibt es nicht.

In Fahrtrichtung Osten: Die Elßholzstraße mündet von Norden ein und befindet sich auf Höhe der Grunewaldstraße 89.

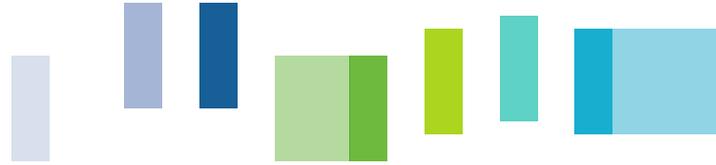
In Fahrtrichtung Westen: Hinter dem Knotenpunkt Gleditschstraße ist ein kleiner Teil der Fahrbahn durch Poller abgetrennt. Zudem befindet sich dort auf dem Gehweg eine unverbaubare Freifläche. Vor der Einmündung Goltzstraße befindet sich ein Taxi-Halteplatz für sechs Fahrzeuge.



Grunewaldstraße ab
Elßholzstraße,
Richtung Westen

6.1.1 Unternehmenssituation und Empfehlungen für Lieferzonen, Fahrtrichtung Osten

Vor Ort wird deutlich, dass bis zum Knotenpunkt Gleditschstraße dicht nebeneinander 12 kleine Geschäfte ansässig sind u.a. eine Druckerei, ein Blumengeschäft, zwei Bistros und ein Restaurant sowie ein Lottoladen. Direkt hinter dem Knotenpunkt Gleditschstraße gibt es 3 weitere Geschäfte, davon zwei mit Lieferverkehr. Nach einem Wohnhaus ohne Geschäftseinheiten folgen weitere Geschäfte u.a. ein Barbier, ein Bistro und eine Buchhandlung, die zwischen den Hausnummern 86 – 89 liegen. Im Hinterhof der Hausnummer 87 liegt ein weiteres Handelsunternehmen mit direkter Zufahrt über den Hof.



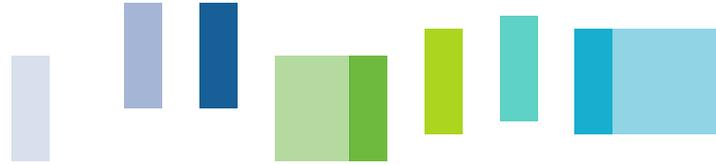
Die an der Umfrage teilnehmenden Unternehmen schätzen die Liefersituation zum Teil „sehr gut“ bis „mangelhaft“ ein. Die Parksituation wird von allen Unternehmen als „mangelhaft“ dargestellt. Es wird in Teilen beschrieben, dass die Lieferung durch Halten in der zweiten Reihe erfolgt. Die optimale Lieferzeit ist eher am Vormittag, ohne dass derzeit der Einfluss auf die Lieferzeiten genutzt wird. Zwei Einzelhandelsunternehmen geben täglichen Warenverkehr im großen Umfang an und wünschen sich deshalb sowie aus hygienischen Gründen eine Lieferzone in unmittelbarer Nähe. Ein Handelsunternehmen gibt an, die Lieferzeit zwischen 6 und 10 Uhr nicht beeinflussen zu können. Ein Gastgewerbe gibt ebenfalls tägliche Warenlieferungen im großen Umfang an. Die Lieferungen erfolgen hier mit einem Lkw bis zu 12,5t. Ein unternehmensbezogenes Dienstleistungsunternehmen nutzt neben seinem Lkw auch ein Lastenfahrzeug. Ein weiteres Unternehmen erledigt alle Dienstfahrten mit dem Fahrrad. Alle Unternehmen haben Lieferverkehre mit Waren im kleinen Umfang - bis zu 4 Mal in der Woche. Unabhängig vom Warenumfang reicht in der Regel eine Lieferzeit von 15 Minuten aus.

ANREGUNGEN FÜR DIE ERRICHTUNG VON LIEFERZONEN !

- Es wird empfohlen, eine Lieferzone zwischen der Einmündung Akazienstraße und dem Knotenpunkt Gleditschstraße etwa auf Höhe der Hausnummern 79/80 werktags und ganztägig einzurichten.
- Es wird vorgeschlagen, eine Lieferzone hinter dem Knotenpunkt Gleditschstraße etwa auf Höhe der Hausnummer 86 werktags und mindestens am Vormittag einzurichten. Der kleinteilige Geschäftsbesatz geht über den untersuchten Straßenabschnitt (bis Hausnummer 89) hinaus.

6.1.2 Unternehmenssituation und Empfehlungen für Lieferzonen, Fahrtrichtung Westen

Vor Ort wird deutlich, dass im Straßenabschnitt 13 Geschäfte straßenseitig ansässig sind. Zwischen Elßholzstraße und Gleditschstraße sind u.a. zwei Bäcker, zwei Boutiquen, ein Schuhmacher, zwei Gastgewerbe und ein Nachtclub angesiedelt. Zwischen der Gleditschstraße und Einmündung Goltzstraße sind nach 2 Wohnhäusern ohne Geschäftseinheiten weitere Unternehmen wie ein größeres Lampengeschäft, ein Restaurant aber auch zwei Galerien vor Ort. Davon unterhält eine Galerie – als Bilderrahmengeschäft – im Hinterhof eine Werkstatt, die regelmäßig Materiallieferungen erhält. Kunden können die begrenzten Parkflächen hier ebenfalls nutzen. Zwischen den Hausnummern 14 und 15 sind über eine Hofzufahrt weitere Unternehmen zu erreichen, wie u.a. ein Weinlager oder eine Dachdeckerie. Die Hofzufahrt ist für Fahrzeuge bis zu 9 t zulässig.



Die an der Umfrage teilnehmenden Unternehmen beurteilen die Liefersituation „mangelhaft“ bis „sehr mangelhaft“, bis auf drei Unternehmen, die ihr eigenes Firmengelände nutzen können. Die Unternehmen beziehen ihre Waren im großen Umfang 3-4 Mal wöchentlich. Kleinere Lieferungen erfolgen häufiger. Die Waren werden von unterschiedlichen Lieferanten geliefert. Die optimale Lieferzeit ist eher am Vormittag. Einige Unternehmen können sich perspektivisch die Nutzung von Lastenrädern für ihre Warenlieferungen vorstellen. Schon heute werden Dienstfahrten mit Fahrrädern durchgeführt. Die Parksituation wird von den Unternehmen zwischen „ausreichend“ bis „sehr mangelhaft“ beschrieben.

ANREGUNGEN FÜR DIE ERRICHTUNG VON LIEFERZONEN

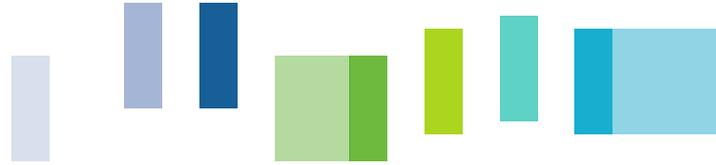
- Es wird empfohlen, eine Lieferzone zwischen den Knotenpunkten Elßholzstraße und Gleditschstraße mittig etwa auf Höhe der Hausnummer 9A werktags mindestens am Vormittag einzurichten.
- Es wird vorgeschlagen, eine Lieferzone zwischen den Knotenpunkten Gleditschstraße und Einmündung Goltzstraße etwa auf Höhe der Hausnummer 15 werktags und ganztägig, einzurichten. Dafür könnte sich die Verlängerung/Verkürzung des Taxihalteplatzes eignen.
- Ergänzend zur ganztägigen Lieferzone könnte am Knotenpunkt Gleditschstraße geprüft werden, ob sich die Freifläche auf dem Gehweg für eine Paketstation eignet.

6.2 GRUNEWALDSTRASSE ZWISCHEN EINMÜNDUNG AKAZIENSTRASSE/GOLTZSTRASSE UND MARTIN-LUTHER-STRASSE

Der Abschnitt liegt im Bezirksteil Tempelhof-Schöneberg und hat eine Länge von ca. 400 m. Der Straßenraum ist ca. 26 m und die Fahrstreifen ca. 19 m breit. Die zwei Fahrbahnen sind jeweils in zwei Fahrstreifen und einen durchgängigen Parkstreifen aufgeteilt. Der Straßenabschnitt kreuzt die Eisenacher Straße. Einen Radweg gibt es nicht. Auf der Mittelspur befindet sich ein schmaler Mittelstreifen, überwiegend ohne Baumbesatz. Der Straßenabschnitt ist durch das Amtsgericht Schöneberg und die Apostel Paulus Kirche geprägt.

In Fahrtrichtung Osten: Der Straßenabschnitt mündet zusätzlich in die Gothaer Straße und Klixstraße ein. Zwischen den Knotenpunkten Martin-Luther-Straße und Gothaer Straße liegt das Amtsgericht. Hier ist wochentags zeitlich begrenztes Parken möglich. Zwischen den Knotenpunkten Klixstraße und Akazienstraße liegt die Kirche.

In Fahrtrichtung Westen: Der Straßenabschnitt mündet zusätzlich in die Schwäbische Straße ein. Hinter dieser Einmündung gibt es eine Nachtbushaltestelle in Front von Wohnhäusern.



Grunewaldstraße ab
Klixstraße,
Richtung Westen

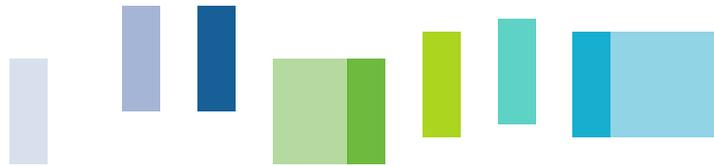
6.2.1 Unternehmenssituation und Empfehlungen für Lieferzonen, Fahrtrichtung Osten

Vor Ort wird deutlich, dass sich das Amtsgericht über die Einmündung Gothaer Straße mit einem anschließenden Bürogebäude erstreckt. Daher gibt es erst um die Einmündung zur Eisenacher Straße eine Bündelung der Geschäfte: Dort sind 12 kleine Geschäfte ansässig, wie u.a. eine Glaserei, ein Fotoladen, eine Schneiderei, ein Finanzbüro, ein Café, ein Bäcker, ein Lottoladen. Die heutige Praxis zeigt, dass hier häufig die 2. Reihe für Warenlieferungen genutzt wird. Vor der Einmündung Klixstraße sind noch einmal 2 Unternehmen – eine Fahrschule und ein Café – angesiedelt. Ein an der Kirche ansässiger Imbiss kann über eine Zufahrt auf dem Kirchenvorplatz erreicht werden.

Die an der Umfrage teilnehmenden Unternehmen geben eher Warenlieferungen kleineren Umfangs an, die täglich bis zu 2 Mal erfolgen oder sogar nur monatlich. In der Nähe des Amtsgerichtes wird die Park- und Liefersituation als gut beschrieben, wohingegen sich diese Situation hinter dem Knotenpunkt Eisenacher Straße verschlechtert.

ANREGUNGEN FÜR DIE ERRICHTUNG VON LIEFERZONEN !

Es wird vorgeschlagen, jeweils eine Lieferzone vor und hinter dem Knotenpunkt Eisenacher Straße auf Höhe der Hausnummer 70 werktags und mindestens am Vormittag sowie auf Höhe der Hausnummer 72 werktags und ganztägig einzurichten.



6.2.2 Unternehmenssituation und Empfehlungen für Lieferzonen, Fahrtrichtung Westen

Vor Ort wird deutlich, dass die Geschäfte weiter auseinander liegen. Zudem haben von den 19 ansässigen Unternehmen nicht alle Lieferverkehre wie beispielsweise ein Massagestudio, eine Designagentur oder ein Sachverständigenbüro. An der Einmündung Goltzstraße liegt ein Eck-Cafe. An der Einmündung zur Schwäbischen Straße liegt ein Druckergeschäft. Daneben befindet sich eine Hofzufahrt (Hausnummer 18). Die Warenlieferung ist über diese Hofzufahrt möglich. Auf den Hinterhöfen sind weitere Unternehmen, die nur zum Teil Liefergeschäfte haben, ansässig. Zwischen der Einmündung Schwäbische Straße und dem Knotenpunkt Eisenacher Straße liegen weitere Geschäfte u.a. ein Restaurant, ein Nacht-Club oder ein technischer Kundendienst. Zwischen den Knotenpunkten Eisenacher Straße und Martin-Luther-Straße befinden sich ein Imbiss, zwei Hotels ein Massagegeschäft sowie ein Bistro. Vor dem Hotel mit der Hausnummer 33 besteht ein Parkverbot. Am Knotenpunkt Martin-Luther-Straße liegen zwei große Einzelhandelsketten mit täglichen Warenlieferungen.

Die an der Umfrage teilnehmenden Unternehmen geben an, wenig bzw. keinen Lieferverkehr zu haben. Die Liefer- und Parksituation wird als „sehr gut“ bis „mangelhaft“ beschrieben, wobei insbesondere die baulichen Beeinträchtigungen als negativ empfunden werden. Die Lieferverkehre aber auch Dienstfahrten erfolgen mit dem Pkw, Kleintransporter oder dem Lastenrad. Ein in der Bau- und Immobilienbranche tätiges Unternehmen gibt 1-2 Mal im Monat Lieferungen von Waren in großem Umfang zwischen 15-60 Minuten an. Deshalb wird eine Lieferzone in maximal 10 m Entfernung gewünscht. Kleinere Warenlieferungen werden von den Unternehmen mit 1-2 Mal in der Woche angegeben. Zudem beziehen sie ihre Ware von unterschiedlichen Lieferanten, ohne einen bevorzugten Liefertag zu nennen.

ANREGUNGEN FÜR DIE ERRICHTUNG VON LIEFERZONEN !

- Es wird empfohlen, eine Lieferzone an der Einmündung Goltzstraße werktags und mindestens am Vormittag zu prüfen, die gleichzeitig auch für die in der Goltzstraße ansässigen Unternehmen genutzt werden kann.
- Es wird vorgeschlagen, eine Lieferzone zwischen den Knotenpunkten Schwäbische Straße und Eisenacher Straße mittig etwa auf Höhe der Hausnummer 21/22 werktags und ganztägig, einzurichten.
- Es wird vorgeschlagen, eine Lieferzone zwischen den Knotenpunkten Eisenacher Straße und Martin-Luther-Straße etwa in Höhe der Hausnummern 27-29 werktags und ganztägig einzurichten.
- Die Lieferzone vor den beiden Einzelhandelsketten kurz vor dem Knotenpunkt Martin-Luther-Straße (etwa auf Höhe der Hausnummer 36 bis 37) sollte werktags zwischen 6 und 16 Uhr beibehalten bzw. auf unsere empfohlene Kernlieferzeit bis 18 Uhr ausgeweitet werden.



6.3 GRUNEWALDSTRASSE ZWISCHEN MARTIN-LUTHER STR. UND BAYERISCHER PLATZ

Der Abschnitt liegt im Bezirksteil Tempelhof-Schöneberg und hat eine Länge von ca. 200 m. Der Straßenraum ist ca. 26 m breit. Die zwei Fahrbahnen sind jeweils in zwei Fahrstreifen und einen durchgängigen Parkstreifen aufgeteilt. Der Straßenabschnitt kreuzt die Münchener Straße und Berchtesgadener Straße. Der Mittelstreifen ist zum Teil begrünt mit Baumbesatz.

In Fahrrichtung Osten: Am Bayerischen Platz wird die Geradeausspur mit zwei Fahrstreifen bedient. Der dritte Fahrstreifen wird um den U-Bahneingang in einem Halbkreis in einer verkehrsberuhigten Tempo-30-Zone in 3 unmarkierten Fahrstreifen fortgeführt. Es gibt hier einen Taxi-Halteplatz. Vom Bayerischen Platz gehen die Einmündungen Meraner Straße, Innsbrucker Straße und Salzburger Straße ab. Vor der Grunewaldstraße Nr. 58 gibt es eine Nachtbushaltestelle.

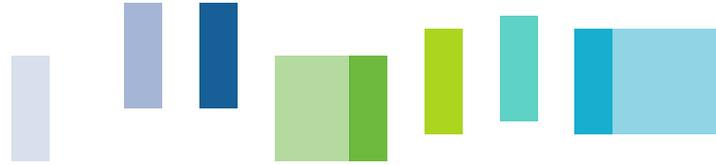
In Fahrtrichtung Westen: Die Knotenpunkte Berchtesgadener Straße und Münchner Straße sind in diese Fahrtrichtung für den Autoverkehr baulich nicht zugänglich. Auf der Grunewaldstraße befindet sich über den Bayerischen Platz auf dem dritten Fahrstreifen ein Taxi-Halteplatz. Hinter dem Knotenpunkt Martin-Luther-Straße befindet sich eine Nachtbushaltestelle.



Grunewaldstraße ab
Münchener Straße,
Richtung Osten



Grunewaldstraße ab
Münchener Straße,
Richtung Westen



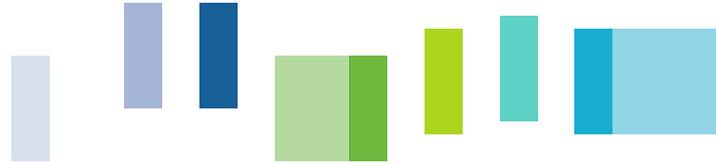
6.3.1 Unternehmenssituation und Empfehlungen für Lieferzonen, Fahrtrichtung Osten

Vor Ort wird deutlich, dass 10 kleinere Geschäfte wie u.a. eine Bäckerei, ein Eis-Café, ein Buchladen oder Restaurants vor allem bis zum Knotenpunkt Münchener Straße ansässig sind. Im Halbkreis um den U-Bahneingang Bayerischer Platz sind am Knotenpunkt Salzburger Straße eine Apotheke und ein Imbiss ansässig, die Geschäfte ballen sich jedoch direkt auf der Grunewaldstraße. Direkt im U-Bahneingangsgebäude befindet sich ein Restaurant. Hinter dem Knotenpunkt Münchener Straße befindet sich in unmittelbarer Nähe des zweiten U-Bahneingangs Bayerischer Platz ein großer Haushaltselektrowarenladen. Einige wenige Geschäfte sind dann erst wieder kurz vor dem Knotenpunkt Martin-Luther-Straße ansässig. Besonders wird auf die Druckerei mit Paketshop verwiesen.

Die an der Umfrage teilnehmenden Unternehmen bemängeln insbesondere die Park- und Liefersituation. So beschreibt beispielsweise ein Unternehmen täglich mehr als 13 Mal Warenlieferungen kleineren und größeren Umfangs mit einem Lkw bis maximal 12,5t. Ein Handelsgeschäft kann zwar auf dem eigenen Firmengelände liefern, beschreibt die Situation hier aber lediglich als „ausreichend“. Es wird beschrieben, dass die Unternehmen ihren Einfluss auf die verschiedenen Lieferanten nicht nutzen bzw. keinen Einfluss darauf haben. Ein Unternehmen gibt neben der Nutzung des Pkw bzw. Kleintransporters für den eigenen Warenversand u.a. auch das Lastenfahrrad an. Ein Unternehmen gibt an, auch am Sonnabend beliefert zu werden.

ANREGUNGEN FÜR DIE ERRICHTUNG VON LIEFERZONEN

- Es wird empfohlen, eine Lieferzone mittig im Straßenabschnitt zwischen den Knotenpunkten Bayerischer Platz und Münchener Straße werktags und mindestens am Vormittag einzurichten. Dafür könnte die Nachtbushaltestelle genutzt werden.
- Die vorhandene Lieferzone hinter dem Knotenpunkt Münchener Straße vor dem Haushaltselektrowarenladen mit der Hausnummer 62 von Montag bis Freitag 9 – 18 Uhr und Samstag 9 – 14 Uhr sollte beibehalten werden.
- Es wird vorgeschlagen, eine Lieferzone kurz vor dem Knotenpunkt Martin-Luther-Straße etwa auf Höhe der Hausnummer 65 insbesondere für den angeschlossenen Paketshop werktags und ganztägig einzurichten. Dafür könnte die Nachtbushaltestelle genutzt werden.



6.3.2 Unternehmenssituation und Empfehlungen für Lieferzonen, Fahrtrichtung Westen

Vor Ort wird deutlich, dass in dem Straßenabschnitt 12 Unternehmen ansässig sind. Hinter dem Knotenpunkt Martin-Luther-Straße sind in einem zurückgesetzten Wohnhaus im Erdgeschoß sechs Unternehmen u.a. ein Restaurant und ein Kosmetikstudio angesiedelt. Zudem gibt es hier eine leere Geschäftseinheit. Zwischen den Einmündungen Berchtesgadener Straße und Münchener Straße, die beide durch eine Grünfläche für den Autoverkehr nicht einfahrbar sind, befindet sich ein größeres Einzelhandelsgeschäft. Die übrigen Geschäfte wie u.a. ein Schlüsseldienst, ein Bistro oder ein 2nd Hand Laden liegen zwischen der Einmündung Münchener Straße und Bayerischer Platz.

Die an der Umfrage teilnehmenden Unternehmen beschreiben die Liefer- und Parksituation als mangelhaft, wobei insbesondere die baulichen Beeinträchtigungen als negativ benannt werden. Die Lieferverkehre aber auch Dienstfahrten erfolgen mit dem Pkw und Kleintransporter. Ein Handelsunternehmen gibt schwere Warenpakete an, die 1-2 Mal in der Woche allerdings mit dem Pkw erledigt werden. Die Unternehmen haben zudem 1-2 Mal täglich oder in der Woche Liefervorgänge in kleinem Umfang. Als optimale Lieferzeit wird der Vormittag genannt.

ANREGUNGEN FÜR DIE ERRICHTUNG VON LIEFERZONEN !

- Es wird empfohlen, eine Lieferzone direkt hinter dem Knotenpunkt Martin-Luther-Straße werktags und mindestens am Vormittag einzurichten. Dafür könnte die Nachtbushaltestelle vor Ort genutzt werden.
- Es wird vorgeschlagen, eine Lieferzone zwischen den Knotenpunkten Berchtesgadener Straße und Münchener Straße auf Höhe der Hausnummer 42 eine Lieferzone werktags und ganztägig einzurichten.
- Es wird vorgeschlagen, eine Lieferzone zwischen den Knotenpunkten Münchener Straße und Bayerischer Platz etwa auf Höhe der Hausnummern 45/46 werktags und mindestens am Vormittag einzurichten.



6.4 BERLINER STRASSE ZWISCHEN BAYERISCHER PLATZ UND EINMÜNDUNG KUFSTEINER STRASSE/BAMBERGER STRASSE

Der Abschnitt liegt im Bezirksteil Tempelhof-Schöneberg und hat eine Länge von ca. 100 m. Der gesamte Straßenraum ist ca. 26 m breit, davon die Fahrbahnen ca. 19 m. Die zwei Fahrbahnen sind jeweils in zwei Fahrstreifen und einen durchgängigen Parkstreifen aufgeteilt. Der Mittelstreifen ist sehr schmal. Einen Radweg gibt es nicht. Der Straßenabschnitt ist geprägt von Wohnhäusern mit kleinen Geschäften und Restaurants im Erdgeschoss. In Fahrtrichtung Osten: Der Straßenabschnitt mündet in die Bozener Straße ein. Am Bayerischen Platz wird die Geradeausspur nur noch mit zwei Fahrstreifen bedient. Der dritte Fahrstreifen wird um den U-Bahneingang in einem Halbkreis in einer verkehrsberuhigten Tempo-30-Zone in 3 unmarkierten Fahrstreifen fortgeführt. Es gibt hier einen Taxi-Halteplatz. Von dort gehen die Einmündungen Meraner Straße, Innsbrucker Straße und Salzburger Straße ab.

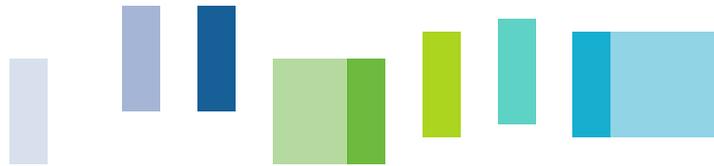
In Fahrtrichtung Westen: Der Straßenabschnitt mündet in die Stübbenstraße ein, die für den Autoverkehr baulich durch eine begrünte Freifläche von der Grunewaldstraße nicht zugänglich ist.



Grunewaldstraße am Bayerischen Platz, Richtung Osten



Grunewaldstraße ab Bozener Straße, Richtung Westen



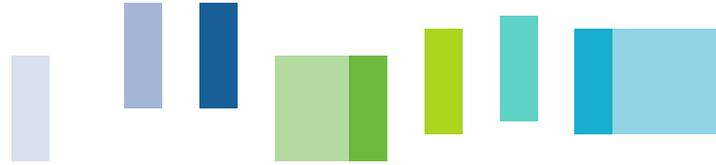
6.4.1 Unternehmenssituation und Empfehlungen für Lieferzonen, Fahrrichtung Osten

Vor Ort wird deutlich, dass in diesem Abschnitt 15 kleinere Geschäfte ansässig sind wie u.a. Restaurants, ein Modegeschäft, ein Hörgerätegeschäft, ein Lottoladen oder ein Optiker. Auf der Grunewaldstraße gibt es keine Hofzufahrten. Direkt am Bayerischen Platz liegen dicht nebeneinander ebenfalls kleinteiliger Geschäftsbesatz mit Lieferverkehr. Durch die Umleitung des dritten Fahrstreifens wird der Straßenverkehr bei Anlieferungen nicht behindert. Zwei Restaurants können ihre Lieferungen über Hofzufahrten abwickeln.

Die an der Umfrage teilnehmenden Unternehmen, die direkt auf der Grunewaldstraße ansässig sind, beklagen die schlechte Liefersituation. Am Knotenpunkt Meraner Straße stellt ein Unternehmen die Liefersituation, die in Absprache mit den Großhändlern erfolgt, als zufriedenstellend dar. Zwei Unternehmen laden bzw. senden täglich bis zu 7 Mal Waren kleineren Umfangs, die im überwiegenden Fall nicht schwerer als 25 kg ist. Unabhängig vom Warenumfang dauern die Ladevorgänge in der Regel nicht länger als 15 Minuten. Die unterschiedlichen Angaben zur Entfernung der Lieferzone ist nicht zwingend auf die Größe des Warenverkehrs bzw. der Zerbrechlichkeit von Waren zurückzuführen. Möglicherweise könnte dafür der Grund in der unterschiedlichen Bewertung der Barrierefreiheit liegen. Ein Unternehmen hat zwar Lademöglichkeiten auf dem eigenen Firmengelände: Die Liefermöglichkeiten werden jedoch als nicht ausreichend eingeschätzt. Zudem äußert ein Unternehmen den Wunsch, den Fahrbereich am südlichen Bayerischen Platz als Fußgängerbereich verkehrsberuhigt umzugestalten.

ANREGUNGEN FÜR DIE ERRICHTUNG VON LIEFERZONEN !

- Es wird empfohlen, eine Lieferzone zwischen Einmündung Kufsteiner Straße und Bozener Straße etwa auf Höhe der Hausnummer 53 und 54 werktags und mindestens am Vormittag einzurichten.
- Es wird empfohlen, eine Lieferzone zwischen der Einmündung Bozener Straße und Halbkreis Bayerischer Platz etwa auf Höhe der Hausnummer 55 und 56 werktags und ganztägig einzurichten.
- Es wird empfohlen, im Halbkreis am U-Bahneingang Bayerischer Platz werktags und mindestens am Vormittag einzurichten.



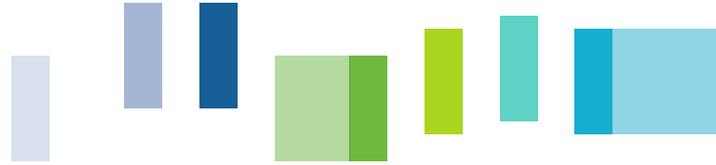
6.4.2 Unternehmenssituation und Empfehlungen für Lieferzonen, Fahrtrichtung Westen

Vor Ort wird deutlich, dass sich eine Reihe von Geschäften wie u.a. ein Restaurant, ein Fleischer oder ein Blumenladen im Wendekreis der Bayerischen Platzes, dessen Fahrbahn mit T-30 verkehrsberuhigt ist, befinden. Direkt auf der Grunewaldstraße sind auf dem kurzen Straßenabschnitt bis zur Einmündung Stübbenstraße sind 6 Geschäfte angesiedelt, u.a. eine Apotheke, ein Optiker, ein Reisebüro und ein größeres Einzelhandelsgeschäft. Hofzufahrten sind nicht vorhanden. Es ist davon auszugehen, dass sowohl die Apotheke als auch der Einzelhandel regelmäßig Liefervorgänge auch mit schweren Waren verzeichnen. Zwischen den Einmündungen Stübbenstraße und Bamberger Straße sind 4 weitere Geschäfte ansässig, wie u.a. ein Bäcker und ein Modegeschäft.

Aus diesem Straßenabschnitt liegen keine Antworten aus der Umfrage vor.

ANREGUNGEN FÜR DIE ERRICHTUNG VON LIEFERZONEN !

- Es wird empfohlen, die Lieferzone zwischen Bayerischen Platz und Einmündung Stübbenstraße etwa auf Höhe der Hausnummer 47 werktags und ganztägig von 6 – 18 Uhr beizubehalten.
- Es wird vorgeschlagen, eine Lieferzone zwischen den Einmündungen Stübbenstraße und Bamberger Straße etwa auf Höhe der Hausnummer 50 werktags und mindestens am Vormittag einzurichten.
- Es wird empfohlen, eine Lieferzone im Wendekreis des Bayerischen Platzes werktags und mindestens am Vormittag umzusetzen.



6.5 BERLINER STRASSE ZWISCHEN EINMÜNDUNG KUFSTEINER STRASSE/BAMBERGER STRASSE UND BUNDESALLEE

Der Abschnitt liegt im Bezirksteil Charlottenburg-Wilmersdorf und hat eine Länge von ca. 300 m. Der Straßenraum in diesem Straßenabschnitt ist unterschiedlich breit. Zwischen Bundesallee und Babelsberger Straße ist er ca. 30 m und die Fahrbahn ca. 20 m breit. Zwischen Babelsberger Straße und Einmündung Kufsteiner Straße/Bamberger Straße wird der Straßenraum mit ca. 26 m und der Fahrbahn mit ca. 19 m enger. Der Straßenabschnitt kreuzt die als Fahrradstraße angeordnete Prinzregentenstraße. In der Mitte befindet sich ein schmaler grüner Mittelstreifen, der östlich der Babelsberger Straße befestigt und mit einem Absperrgitter ausgestattet ist. Derzeit wird geprüft, die Überfahrbarkeit des Mittelstreifens für den motorisierten Verkehr in Höhe der Prinzregentenstraße zu sperren. Die zwei Fahrbahnen sind jeweils in zwei Fahrstreifen und einen durchgängigen Parkstreifen aufgeteilt. Einen Radweg gibt es nicht.

Fahrtrichtung Osten: Der Straßenabschnitt mündet zusätzlich südlich in die Babelsberger Straße ein.

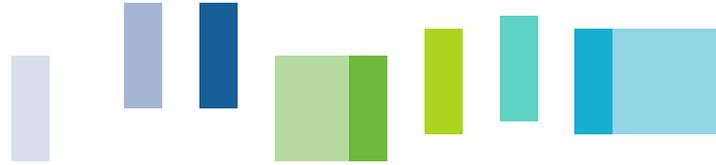
Fahrtrichtung Westen: Der Straßenabschnitt mündet zusätzlich nördlich in die Jenaer Straße und Helmstedter Straße ein. In der Knotenpunktzufahrt zur Bundesallee wird ein Linksabbiegestreifen addiert.



Grunewaldstraße ab
Bamberger Straße,
Richtung Westen



Grunewaldstraße ab
Kufsteiner Straße,
Richtung Westen



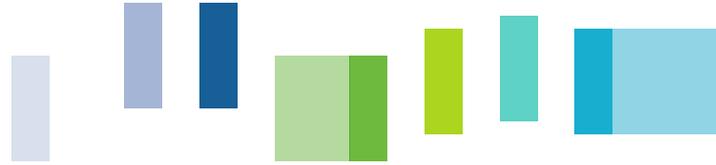
:6.5.1 Unternehmenssituation und Empfehlungen für Lieferzonen, Fahrtrichtung Osten

Vor Ort wird deutlich, dass der Gehweg nach dem Knotenpunkt Bundesallee durch ein zurückgesetztes Wohnhaus sehr weitläufig ist. Dort befinden sich im Erdgeschoß zwei Geschäfte mit personengebundenen Dienstleistungen ohne nennenswerten Lieferverkehr sowie ein Zu-/Ausgang der U-Bahn. Am Knotenpunkt Prinzregentenstraße ist eine Schneiderei mit Paketshop ansässig. Zwischen den Knotenpunkten Prinzregentenstraße und Babelsberger Straße sind 8 kleinere Geschäfte angesiedelt, darunter eine Weinstube, ein Lampengeschäft und eine Tierfutterhandlung. Diese Geschäfte sind auf regelmäßige Warenlieferungen angewiesen, wohingegen das Reisebüro oder der Friseur eher selten Liefervorgänge benötigen. Zwischen den Knotenpunkten Babelsberger Straße und Kufsteiner Straße sind 7 weitere Geschäfte mit Lieferverkehren ansässig u.a. vor der Einmündung Kufsteiner Straße ein Restaurant sowie ein Waschsalon mit Paketshop. Am Knotenpunkt Babelsberger Straße wird auf ein größeres Einzelhandelsgeschäft verwiesen, welches täglich durch den Kundeneingang beliefert wird.

Aus diesem Straßenabschnitt liegt lediglich eine Antwort aus der Umfrage vor. Das Unternehmen trifft zur Liefersituation keine Aussage, obwohl bis zu 6 Mal täglich Ladevorgänge mit kleinen und großen Waren mit einem Kleintransporter angegeben werden.

ANREGUNGEN FÜR DIE ERRICHTUNG VON LIEFERZONEN !

- Es wird empfohlen, eine Lieferzone am Knotenpunkt Prinzregentenstraße etwa auf Höhe der Hausnummer 157 für den angeschlossenen Paketshop mindestens werktags und ganztägig einzurichten.
- Es wird vorgeschlagen, eine Lieferzone zwischen der Prinzregentenstraße und Babelsberger Straße mittig etwa auf Höhe der Hausnummer 159 / 160 werktags und ganztägig einzurichten.
- Es wird empfohlen, eine Lieferzone zwischen Babelsberger Straße und Kufsteiner Straße für das größere Supermarkt am Knotenpunkt Babelsberger Straße etwa auf Höhe der Hausnummer 163 werktags und mindestens am Vormittag einzurichten.
- Es wird empfohlen, eine Lieferzone zwischen Babelsberger Straße und Kufsteiner Straße am Knotenpunkt Kufsteiner Straße etwa auf Höhe der Hausnummer 166 und 167 werktags und mindestens am Vormittag einzurichten.



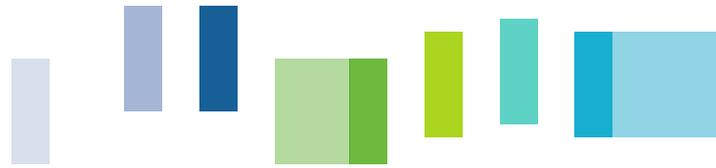
6.5.2 Unternehmenssituation und Empfehlungen für Lieferzonen, Fahrtrichtung Westen

Vor Ort wird deutlich, dass in diesem Abschnitt 19 Unternehmen ansässig sind, wie u.a. ein Zigarrengeschäft, ein Restaurant, ein Blumengeschäft, aber auch eine große Einzelhandelskette. Zwischen den Einmündungen Bamberger Straße und Jenaer Straße liegen u.a. ein größeres Lampengeschäft, ein Zigarrengeschäft, ein Modegeschäft und eine Textilpflege. Zwischen Jenaer Straße und Einmündung Helmstedter Straße liegen u.a. ein Imbiss, ein Blumengeschäft und ein Bäcker sowie direkt an der Einmündung Helmstedter Straße ein Einzelhandelskettengeschäft (Hausnummer 4). Dort gibt es eine direkte Zufahrt, über die die Warenlieferung erfolgt. Zwischen der Helmstedter Straße und dem Knotenpunkt Prinzregentenstraße sind u.a. ein Raumausstatter, ein Restaurant, ein Back-Shop und ein Goldschmied angesiedelt. Zwischen der Prinzregentenstraße und der Bundesallee liegen vor allem ein Bistro, ein Friseur sowie ein großer Obst- und Gemüseladen am Knotenpunkt Bundesallee. Diese beiden Geschäfte sind durch eine große abgesperrte gewerbliche Parkfreifläche baulich getrennt. Die Parkfreifläche kann gemietet werden. Der Obst- und Gemüseladen erledigt seine Warenlieferungen über diese Freifläche.

Aus diesem Straßenabschnitt liegen keine Antworten aus der Umfrage vor.

ANREGUNGEN FÜR DIE ERRICHTUNG VON LIEFERZONEN !

- Es wird empfohlen, eine Lieferzone zwischen den Einmündungen Bamberger Straße und Jenaer Straße mittig etwa auf Höhe der Hausnummer 1/1A werktags und mindestens am Vormittag einzurichten.
- Es wird vorgeschlagen, eine Lieferzone zwischen den Einmündungen Jenaer Straße und Helmstedter Straße hinter bzw. vor dem Ampelübergang für Fußgänger etwa auf Höhe der Hausnummer 2 – 4 werktags und ganztägig einzurichten.
- Es wird vorgeschlagen, eine Lieferzone zwischen der Einmündung Helmstedter Straße und dem Knotenpunkt Prinzregentenstraße etwa auf Höhe der Hausnummer 6-7 werktags und mindestens am Vormittag einzurichten.
- Es wird empfohlen, zwischen dem Knotenpunkt Prinzregentenstraße und Bundesallee zu prüfen, ob es eine Kooperation für die Belieferung der nebenstehenden Geschäfte mit dem Parkplatzbetreiber geben kann.



6.6 BERLINER STRASSE ZWISCHEN BUNDESALLEE UND BADENSCHER STRASSE

Der Abschnitt liegt im Bezirksteil Charlottenburg-Wilmersdorf und hat eine Länge von ca. 230 m. Der Straßenraum ist ca. 34 m und die Fahrbahn ca. 22 m breit. Mittig befindet sich ein Grünstreifen mit vereinzelt Baumbesatz. Die zwei Fahrbahnen sind jeweils in zwei Fahrstreifen und einen durchgängigen Parkstreifen aufgeteilt. Der Straßenabschnitt kreuzt die Landhausstraße. Der Betrachtungsabschnitt endet in Fahrtrichtung Westen auf Höhe der Hausnummer 19. In diesem Abschnitt sind keine Anlagen für den Radverkehr vorhanden. Abseits der Knotenpunktaufweitung Bundesallee sind 3 Fahrstreifen pro Richtung vorhanden. Der rechte Fahrstreifen wird überwiegend zum Parken genutzt.

Fahrtrichtung Osten: Die Landhausstraße ist durch eine grüne Freifläche von der Berliner Straße abgetrennt. Über eine vorhandene Gehwegüberfahrt einschließlich gepflasterter Zufahrt sind die Stellplätze auf dem Eckgrundstück erreichbar. Der Gehweg in der Berliner Allee grenzt sich mit einer Baumallee zur Fahrbahn ab. Unmittelbar östlich der Einmündung Badenscher Straße liegt eine Bushaltestelle.

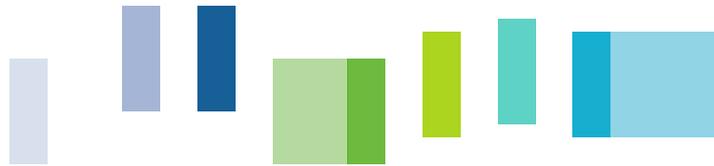
Fahrtrichtung Westen: Die Fahrbahn verengt sich auf zwei Fahrstreifen auf Höhe der Hausnummer 18. Kurz hinter dem Knotenpunkt Landhausstraße befindet sich vor der Hausnummer 17 vor einem Blumengeschäft eine Bushaltestelle sowie einen Behindertenparkplatz.

6.6.1 Unternehmenssituation und Empfehlungen für Lieferzonen, Fahrtrichtung Osten

Die Vor-Ort-Untersuchung ergab, dass der Abschnitt von einem Fitness-Studio mit Stellplatzangebot auf dem Parkdeck sowie einem Nierenzentrum im gleichen Gebäude geprägt ist. Deshalb sind vor der Hausnummer 148 zudem Parkplätze für Krankentransporte ausgeschildert. In der Hausnummer 151 befinden sich Büros: Lieferverkehre finden vermutlich eher selten statt und können über die rückwärtige Zufahrt des Hauses erledigt werden. An der Kreuzung zur Bundesallee gibt es auf Höhe der Hausnummer 154 kleinere Geschäfte mit entsprechend geringem Liefervolumen. Derzeit sind dort angesiedelt: ein Reisebüro, ein Geschäft für Druckerzubehör, ein Friseur sowie als Eckgeschäft ein Bestattungsunternehmen. Auf dieser Höhe befindet sich auch ein Taxihalteplatz. An diesem Knotenpunkt befindet sich auch der U-Bahneingang Bundesallee. Aus der Umfrage liegen für diesen Straßenabschnitt keine Antworten vor.

ANREGUNGEN FÜR DIE ERRICHTUNG VON LIEFERZONEN !

- Es wird vorgeschlagen, eine Lieferzone zwischen Landhausstraße und Bundesallee etwa in der Nähe der Hausnummer 154 werktags und ganztägig einzurichten.
- Es wird eine Prüfung empfohlen, ob die tagsüber zeitlich unbegrenzte Parkeraubnis im Bereich der Nachtbushaltestelle in der Bundesallee Richtung Süden direkt hinter der Kreuzung zeitlich befristet werden kann. Die Verdrängung der Dauerparker von dieser Fläche könnte die StVO-konforme Belieferung des dortigen Gastronomiebetriebs ermöglichen.



6.6.2 Unternehmenssituation und Empfehlungen für Lieferzonen, Fahrtrichtung Westen

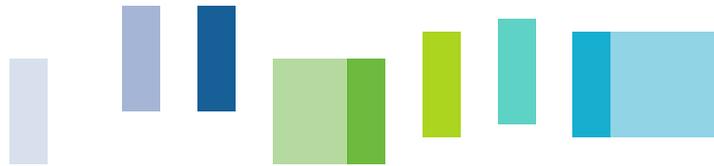
Die Vor-Ort-Untersuchung ergab, dass in diesem Straßenabschnitt derzeit 11 Geschäfte u.a. kleinere Gastronomiebetriebe, ein Blumengeschäft, ein Lampengeschäft, ein Autohaus, ein Imbiss sowie Friseur und Kosmetik ansässig sind. Eine direkt an der Kreuzung Bundesallee ansässige größere Druckerei muss von der Straße beliefert werden. Die übrigen Geschäfte zwischen der Bundesallee und Landhausstraße können ihre Liefervorgänge dahingegen über eine Hofzufahrt in der Landhausstraße erledigen. Kundenparkplätze sind hier ebenfalls vorhanden. Es gibt hier derzeit eine große leere Geschäftseinheit. Vor der Hausnummer 18 (hinter der Landhausstraße) ist heute bereits eine Lieferzone ausgewiesen, die durch die Unternehmen auch genutzt wird.

Die an der Umfrage teilnehmenden Unternehmen aus dem Handwerk bewerten die Liefersituation als mangelhaft. Sie erhalten und versenden mehrmals täglich Waren mit Lieferwagen, kleinen Lkw und teilweise per Lastenrad. Der Umfang der Lieferungen ist teilweise auch groß, die Entladedauer bis 60 Minuten. Auf die Vielzahl unterschiedlicher Lieferanten wird bisher kein Einfluss genommen. Eine Lieferzone sollte nach einzelnen Angaben der befragten Unternehmen maximal 25 Meter entfernt sein wegen zerbrechlichen Waren, hygienischen Gründen, wie notwendiger Kühlung sowie Größe und Gewicht der Sendungen.

Als Problem benannt wird das regelmäßige Zuparken der vorhandenen Lieferzone von Privatfahrzeugen benannt. Zudem besteht der Wunsch, diese Lieferzone rund um die Uhr gewerblichen Lieferfahrzeugen vorzubehalten.

ANREGUNGEN FÜR DIE ERRICHTUNG VON LIEFERZONEN !

- Es wird empfohlen, eine Lieferzone zwischen Bundesallee und Landhausstraße etwa auf Höhe der Hausnummern 13/14 werktags und ganztägig zu errichten.
- Es wird empfohlen, die vorhandene Lieferzone zwischen Landhausstraße und Nassauische Straße etwa vor der Hausnummer 18 werktags von 7 – 19 Uhr, Sonnabend von 7 – 14 Uhr und am Advent einschließlich Sonnabend von 7 – 19 Uhr beizubehalten.



6.7 BERLINER STRASSE ZWISCHEN BADENSCHER STRASSE UND UHLANDSTRASSE

Der Abschnitt liegt im Bezirksteil Charlottenburg-Wilmersdorf und hat eine Länge von ca. 360 m. Der Straßenraum ist ca. 31 m und die Fahrbahn ca. 16,5 m breit. Auf der Mittelspur befindet sich ein Mittelstreifen ohne Baumbesatz, der vor der Badenscher Straße ausläuft und teilweise begrünt und mit Absperrerelementen ausgestattet ist. Pro Fahrtrichtung sind jeweils zwei Fahrstreifen vorhanden. Daneben kann abschnittsweise, teilweise in baulich hergestellten Parkbuchten und Parkstreifen geparkt werden. Es gibt beidseitig einen Radweg, der sich vom Gehweg teilweise mit Bäumen abgegrenzt.

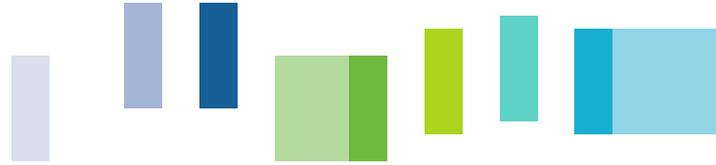
Fahrtrichtung Osten: In diesem Straßenabschnitt liegen die Einmündungen der Mehlitzstraße und der Badenscher Straße. Hier gibt es durch eine Zufahrt bzw. Zuwegung nur begrenzt Parkplätze. An der Einmündung Uhlandstraße liegt der U-Bahneingang Blissestraße.

Fahrtrichtung Westen: Die Nassauische Straße und die Fechnerstraße münden in diesen Straßenabschnitt ein. Der zu betrachtende Straßenabschnitt endet in Fahrtrichtung Westen bei den Hausnummern 19 – 21. In diesem Abschnitt bis zur Einmündung Nassauische Straße sind zwei Fahrstreifen verortet sowie in Parktaschen sieben Parkplätze in Schrägaufstellung für Anlieger mit Parkausweis ausgewiesen. Ein ordnungsgemäßes Liefern ist nicht möglich. Zwischen der Nassauischen Straße und Fechnerstraße wird neben den beiden Fahrstreifen am Fahrbahnrand geparkt und beliefert. Lieferzonen sind hier ausgewiesen. Zwischen Fechner Straße und Uhlandstraße besteht keine Möglichkeit zum ordnungsgemäßen Liefern. Vor den Hausnummern 30 – 32 gibt es 4 Längsparkplätze für Anlieger mit Parkausweis. Zudem befindet sich etwa auf Höhe der Hausnummer 32 eine Bushaltestelle sowie der U-Bahneingang Blissestraße.

6.7.1 Unternehmenssituation und Empfehlungen für Lieferzonen, Fahrtrichtung Osten

Vor Ort wird deutlich, dass in diesem Abschnitt 18 Geschäfte mit 3 Hofzufahrten ansässig sind, die sich vor allem im westlich liegenden Straßenabschnitt ballen. So können vermutlich viele Geschäfte (bspw. Restaurant, Reinigung) ihre Ladevorgänge über die Hofzufahrten abwickeln. Hinter dem Knotenpunkt Nassauische Straße ist der Parkstreifen als Lieferzone ausgewiesen. Am U-Bahneingang Blissestraße sind verschiedene Geschäfte, u.a. ein Restaurant, ansässig. Der Eingang des Restaurants befindet sich auf der Uhlandstraße, vor einer Bushaltestelle.

Die an der Umfrage teilnehmenden Unternehmen geben zum Knotenpunkt Berliner Straße/Uhlandstraße einen Lieferzonenbedarf an. Ein Lieferservice-Unternehmen liefert täglich mehr als 13 Mal Waren aus. Hinter dem Knotenpunkt Berliner Straße/Mehlitzstraße sind ca. 3 Geschäfte ansässig mit eher nur kleinen Ladevorgängen. Es ist zu vermuten, dass diese Geschäfte entweder durch Halt in anliegender Wohnhaus-Zufahrt bzw. durch Halt im abzweigenden Gehweg keine großen Sorgen in der heutigen Liefersituation sehen.

**ANREGUNGEN FÜR DIE ERRICHTUNG VON LIEFERZONEN !**

- Es wird empfohlen, eine Lieferzone am Knotenpunkt Uhlandstraße in der Nähe des U-Bahneinganges etwa auf Höhe der Hausnummer 140 werktags und mindestens am Vormittag einzurichten. Es ist zu prüfen, ob die am Knotenpunkt anliegenden Geschäfte (bspw. Blumen) auch am Wochenende beliefert werden.
- Es wird empfohlen, eine Lieferzone zwischen dem Knotenpunkt Uhlandstraße und der Einmündung Mehlitzstraße etwa vor den Hausnummern 145 werktags und mindestens am Vormittag einzurichten – sofern die Geschäfte nicht über die Hofzufahrten beliefert werden können.
- Es wird empfohlen, eine Lieferzone zwischen der Einmündung Mehlitzstraße und

6.7.2 Unternehmenssituation und Empfehlungen für Lieferzonen, Fahrtrichtung Westen

Vor Ort wird deutlich, dass in diesem Straßenabschnitt 15 kleinere Geschäfte wie u.a. Blumenläden, ein Lampengeschäft, eine Bäckerei, ein Bestattungsgeschäft oder ein Optiker sowie hinter dem Knotenpunkt Nassauische Straße zwei größere Einzelhandelsketten ansässig sind. Das eine Lebensmittelgeschäft hat eine Tiefgarage und kann über eine rückwärtige Hofzufahrt der parallel verlaufenden Gasteiner Straße beliefert werden. Das andere Lebensmittelgeschäft muss direkt über die Berliner Straße täglich beliefert werden, hat aber einen Pkw-Kundenparkplatz, der über die Gasteiner Straße erreichbar ist. Eine Anlieferung über den Kundenparkplatz ist technisch nicht möglich. Zwischen der Einmündung Fechner Straße und Knotenpunkt Uhlandstraße sind Geschäfte wie ein Bäcker, ein Obst- und Gemüseladen, ein Restaurant sowie ein Lokal ansässig. Diese Geschäfte werden regelmäßig Lieferverkehre haben.

Die an der Umfrage teilnehmenden Unternehmen beurteilen die Liefersituation „mangelhaft“ bis „sehr mangelhaft“. Auch die Anlieferung über die Hofzufahrt wird als nicht optimal eingeschätzt. Insbesondere das Lebensmittelgeschäft erwartet 5-7 Mal täglich Lieferungen großer Paletten, die i.d.R. mit 12,5t LKW erfolgen. Die favorisierten Lieferzeiten verteilen sich über den ganzen Tag im Zeitraum von 6-20 Uhr. Da neben dem hohen Gewicht der Ware mitunter Kühlketten einzuhalten sind, beträgt der übliche Abstand zur Lieferzone oft wenige Meter. Am Straßenabschnitt Nahe der Badensche Straße ist zudem laut Aussage eines Unternehmens das Liefern in der Regel nur aus der zweiten Reihe möglich.

**ANREGUNGEN FÜR DIE ERRICHTUNG VON LIEFERZONEN !**

ße für die beiden großen Einzelhandelsketten etwa auf Höhe der Hausnummer 22 – 28 sowie dem dichten Geschäftsbesatz den Parkstreifen als Lieferzone werktags und ganztägig beizubehalten. Die Lieferzeiten sollten werktags von 6 – 20 Uhr und am Sonnabend von 6 – 14 erweitert werden.

- Es wird vorgeschlagen, eine Lieferzone zwischen der Einmündung Fechnerstraße und dem Knotenpunkt Uhlandstraße etwa auf Höhe der Hausnummer 32 werktags und mindestens am Vormittag einzurichten.

6.8 BERLINER STRASSE ZWISCHEN UHLANDSTRASSE UND EINMÜNDUNG BLISSESTRASSE/BRANDENBURGISCHE STRASSE

Der Abschnitt liegt im Bezirksteil Charlottenburg-Wilmersdorf. Er ist mit einer Länge von ca. 150 m sehr kurz und wird vor allem durch die beiden Knotenpunkte stark beeinflusst. Der Straßenraum ist ca. 39 m und die Fahrbahn ca. 25 m breit. Auf der Mittelspur befindet sich ein grüner Mittelstreifen mit Baumbesatz. Die Fahrbahnen sind jeweils in zwei Fahrstreifen und nur teilweise einen Parkstreifen aufgeteilt. Es gibt einen Radweg, der sich vom Gehweg mit Bäumen abgegrenzt.

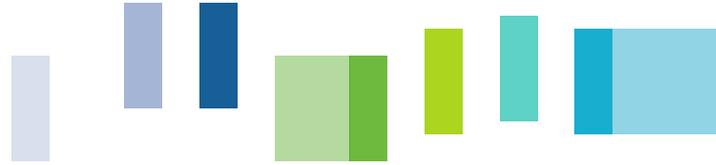
Fahrtrichtung Osten: Der dritte Fahrstreifen wird durch einen Taxi-Halteplatz für 8 Fahrzeuge sowie eine Bushaltestelle belegt. Dazwischen besteht Park- und Halteverbot.

Fahrtrichtung Westen: Der dritte Fahrstreifen steht bis zur Hausnummer 38 zum Parken zur Verfügung und wird danach eine Rechtsabbiegerspur.

6.8.1 Unternehmenssituation und Lieferzonen, Fahrtrichtung Osten

Vor Ort wird deutlich, dass in diesem Abschnitt 7 Geschäfte des Handels wie ein Blumen-geschäft, ein Fotoladen und zwei Einzelhandel liegen. Es gibt keine Hofzufahrten für die Abwicklung von Lieferverkehren. Es gibt keine Möglichkeit zum ordnungsgemäßen Parken oder Anhalten.

Die an der Umfrage teilnehmenden Unternehmen bemängeln die Liefersituation. Sie erhalten oder senden täglich bis zu 4 Mal Ware. Für die Lieferungen kommen vor allem Pkws, Kleintransporter und 7,5 t Lkws zum Einsatz. Ein Unternehmen gibt zusätzlich den geplanten Einsatz von Lastenrädern an. Die optimale Lieferzeit für die Unternehmen liegt am Vormittag. Sie erhalten/versenden mehr kleinere als große Waren.

**ANREGUNGEN FÜR DIE ERRICHTUNG VON LIEFERZONEN !**

Es wird empfohlen, mindestens eine Lieferzone möglichst mittig etwa auf Höhe der Hausnummer 131 werktags und ganztägig einzurichten. Es könnte geprüft werden, ob sich dafür das Kopfende des Taxi-Halteplatzes eignet.

6.8.2 Unternehmenssituation und Lieferzonen, Fahrtrichtung Westen

Vor Ort wird deutlich, dass in diesem Abschnitt straßenseitig 7 Geschäfte wie u.a. ein Bäcker, ein Blumengeschäft, eine Apotheke ansässig sind. Vor und am Knotenpunkt Brandenburgische Straße ist eine größere Bankfiliale angesiedelt. Die Berliner Straße 36 führt über eine Hofzufahrt mit einer Beschränkung von 2,6 m Breite und 3,3 m Höhe zu weiteren Gewerbeeinheiten. Auf Höhe der Hausnummer 39 gibt es eine Hofzufahrt mit einem Möbelgeschäft im Hinterhof. Der Bäcker wird zweimal bereits vor 6 Uhr beliefert.

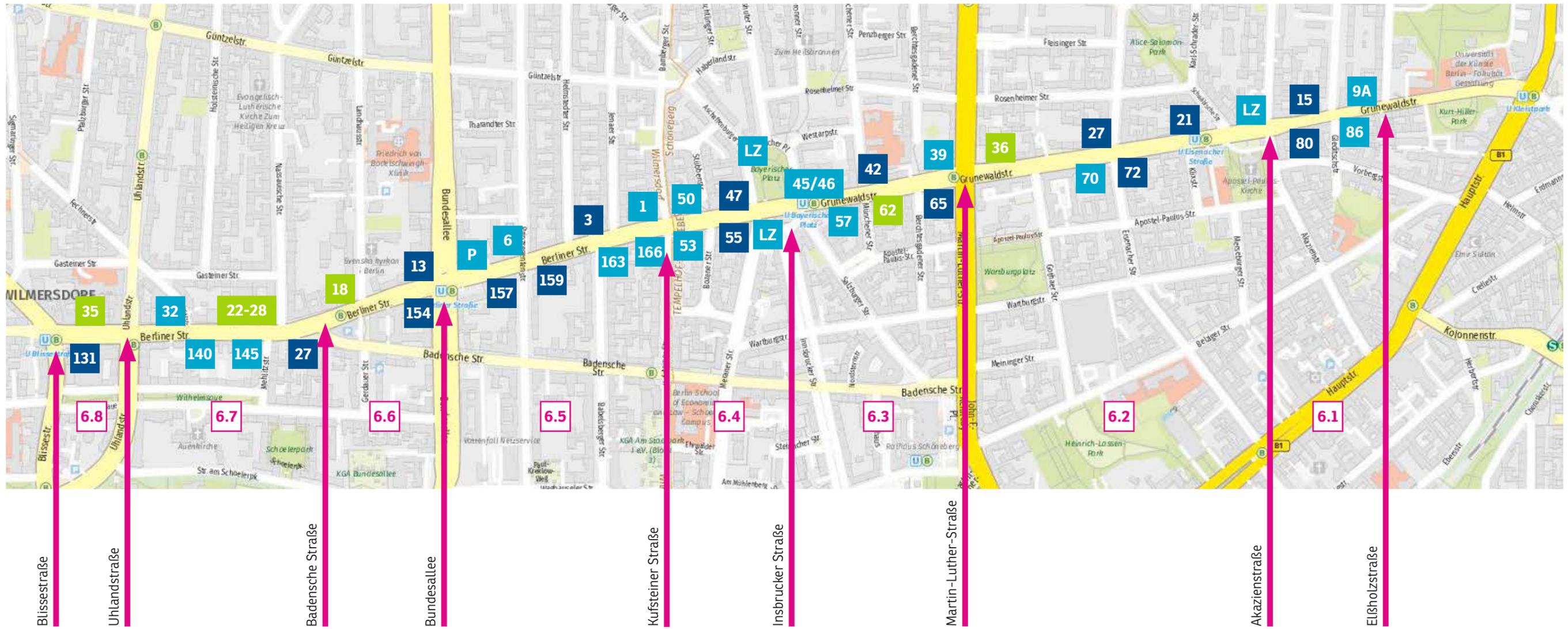
Die an der Umfrage teilnehmenden Unternehmen beschreiben die Lieferbedingungen als ausreichend oder mangelhaft. Sie geben einen täglichen Warenverkehr bis maximal zu 5 - 7 Mal an. Die maximale Lieferzeit beträgt 30 Minuten. Ein Unternehmen gibt an von bis zu 20 verschiedenen Lieferunternehmen bedient zu werden. Der Einfluss auf die Lieferzeit wird derzeit nicht ausgeübt. Die Unternehmen wünschen sich eher kurze Lieferwege mit der Begründung schwerer bzw. zerbrechlicher oder hochsensibler Ware. Alternativen über Lastenräder oder Lieferkooperationen sind nicht möglich (Hygiene und Kühlkette).

ANREGUNGEN FÜR DIE ERRICHTUNG VON LIEFERZONEN !

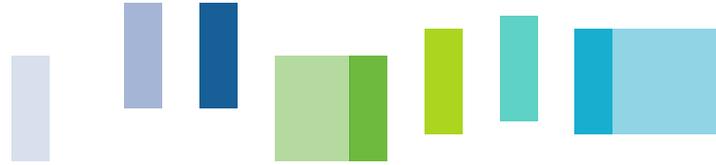
Es wird empfohlen, mindestens eine Lieferzone möglichst mittig etwa auf Höhe der Hausnummer 131 werktags und ganztägig einzurichten. Es könnte geprüft werden, ob sich dafür das Kopfende des Taxi-Halteplatzes eignet.



Empfehlungen für Lieferzonen mit Hausnummern



- Lieferzone werktags, ganztägig
- Lieferzone werktags, mindestens am Vormittag
- Lieferzone beibehalten
- Lieferzone prüfen, ohne Angabe einer Hausnummer
(die Nummern entsprechen den Kapiteln)



IMPRESSUM

Herausgeber

IHK Berlin
Wirtschaft & Politik

Wendy Brandt
Telefon: +49 30 31510 - 410
E-Mail: wendy.brandt@berlin.ihk.de

Dr. Lutz Kaden
Telefon: +49 30 31510 - 415
E-Mail: lutz.kaden@berlin.ihk.de

www.ihk.de/berlin

Bilder

© IHK Berlin

Stand

Januar 2022

