

INTEGRIERTES WIRTSCHAFTSVERKEHRSKONZEPT BERLIN 2021



EUROPÄISCHE UNION

Europäischer Fonds für
regionale Entwicklung

Senatsverwaltung
für Umwelt, Verkehr
und Klimaschutz

BERLIN



IMPRESSUM

HERAUSGEBERIN

Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz
Öffentlichkeitsarbeit
Am Köllnischen Park 3, 10179 Berlin
www.berlin.de/sen/uvk

VERANTWORTLICH

Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz
Abteilung Verkehr
Referat Grundsatzangelegenheiten der Verkehrspolitik, Verkehrsentwicklungsplanung

ERKLÄRUNG ZUR GESCHLECHTERGERECHTEN SPRACHE

Das Land Berlin legt großen Wert auf die Gleichbehandlung aller Geschlechter, nicht nur in sprachlicher Hinsicht. Nicht zuletzt deshalb hat die Senatsverwaltung für Gesundheit, Pflege und Gleichstellung zu diesem Zwecke den „Leitfaden für eine geschlechtergerechte Sprache in der Verwaltung“ auf Basis der der Gemeinsamen Geschäftsordnung für die Berliner Verwaltung (GGO) erarbeitet und bereitgestellt.

Auch das hier vorgelegte Integrierte Wirtschaftsverkehrskonzept Berlin ist diesem Grundsatz verpflichtet. Dort wo es möglich und sinnvoll ist, wird innerhalb des Planwerks eine geschlechtergerechte Sprache verwendet.

Gleichwohl sind im oben genannten Leitfaden Ausnahmen definiert.

Im Integrierten Wirtschaftsverkehrskonzept ist die Anwendung der Ausnahmeregelung bei einigen, insbesondere gemeingebrauchlichen Formulierungen, Bezeichnungen und Fachworten des Wirtschaftsverkehrs und aus dem Themenfeld Logistik geboten. Dies dient ausschließlich der Lesbarkeit und Verständlichkeit.

TITELFOTO

123 Comics im Auftrag der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Berlin, September 2021



EUROPÄISCHE UNION

**Europäischer Fonds für
regionale Entwicklung**

Das Vorhaben „Neuaufgabe/Fortschreibung des integrierten Wirtschaftsverkehrskonzeptes Berlin (IWVK)“ (Projektlaufzeit: 06/2016 bis 09/2021) wird im Berliner Programm für Nachhaltige Entwicklung (BENE) gefördert aus Mitteln des Europäischen Fonds für Regionale Entwicklung und des Landes Berlin (Förderkennzeichen 1136-B5-O).

INHALTSVERZEICHNIS

Impressum.....	2
Inhaltsverzeichnis	3
1 Einführung	5
2 Eckpunkte des Integrierten Wirtschaftsverkehrskonzepts.....	9
2.1 Rückblick - Entwicklungen seit dem IWVK 2006.....	10
2.2 Ziele und Aufgaben.....	11
2.3 Das Wirtschaftsverkehrskonzept im Kontext anderer Planungen und Konzepte.....	12
2.4 Qualitäts- und Handlungsziele.....	15
2.5 Integrierte Wirtschaftsverkehrsplanung: Anspruch und Weg	17
3 Gestaltungsansätze der Agierenden.....	18
3.1 Gestaltungsansätze auf überregionaler Ebene.....	19
3.2 Gestaltungsansätze auf kommunaler und regionaler Ebene	20
3.3 Gestaltungsansätze auf betrieblicher Ebene	24
4 Prioritär umzusetzende Maßnahmenfelder.....	26
4.1 Maßnahmenfelder als Ergebnis der Beteiligung	28
4.1.1 Berücksichtigung des Wirtschaftsverkehrs bei Infrastruktur- maßnahmen (M1)	28
4.1.2 Quellen, Senken und Knoten des Wirtschaftsverkehrs erfassen und planerisch sichern; zukunftsfähige Konzepte unterstützen (M2).....	31
4.1.3 Gemeinsame Datennutzung im Wirtschaftsverkehr fördern (M3)	34
4.1.4 Ver- und Entsorgungszeiten ausweiten (Pilotvorhaben) (M4).....	37
4.1.5 Liefer- und Ladeverkehrsflächen schaffen und effizient nutzen (M5)	39
4.1.6 Ausweisung eines Haupttroutennetzes für den Großraum- und Schwertransport (GST) (M6)	42
4.1.7 Forschung zum und im Wirtschaftsverkehr unterstützen und einfordern (M7).....	44
4.1.8 Transparente, regelmäßige Kommunikation und Beteiligung etablieren (M8)	46
4.1.9 Bedeutung des regionalen Wirtschaftsverkehrs herausstellen und Bewusstsein für stadtverträgliche Nutzung fördern (M9)	49
4.2 Ergänzende Maßnahmenfelder als Ergebnis gesellschaftlicher Entwicklungen	51
4.2.1 Emissionen reduzieren, Flottenerneuerung und -veränderung fördern (M10).....	51
4.2.2 Verkehrssicherheit (M11)	54
4.2.3 Allgemeine Ansätze und Initiativen des Landes Berlin mit Bezug zum Wirtschaftsverkehr (M12).....	56
5 Umsetzungsprozess	60
6 Fazit und Ausblick	63

7	Anhang.....	65
7.1	Allgemeine Ausgangssituation und Entwicklungstendenzen	65
7.1.1	Begriffsabgrenzung	65
7.1.2	Entwicklungen und Trends im Wirtschaftsverkehr.....	67
7.1.3	Negative Effekte des zunehmenden Wirtschaftsverkehrs	73
7.2	Status Quo und aktuelle Entwicklungen in Berlin	75
7.2.1	Regionale und überregionale Verflechtung sowie infrastrukturelle Einbindung Berlins.....	75
7.2.2	Ausgewählte strukturelle und wirtschaftliche Kennwerte Berlins.....	78
7.2.3	Ausgewählte Kennwerte zur Beschreibung des Wirtschaftsverkehrs in Berlin.....	79
7.3	Vorgehensweise zur Problemanalyse und Maßnahmenese des IWVK	83
7.3.1	Prozessaufakt, Festlegung der Struktur der Arbeitsgruppen und Auswahl der Teilnehmenden	83
7.3.2	Workshops und Fachgespräche.....	87
7.3.3	Synthese und Priorisierung der Maßnahmen - Abschluss des Beteiligungsprozesses.....	92
7.3.4	Priorisierung der Maßnahmen - Konsultation im Dialogforum	93
7.3.5	Fachstudie.....	94
7.4	Problemanalyse als Grundlage der Maßnahmenentwicklung	95
7.4.1	Wirtschaftsverkehr auf der Straße.....	95
7.4.2	Entsorgung und Reinigung.....	97
7.4.3	Kurier-, Express-, Paket- und Postdienste.....	99
7.4.4	Großraum- und Schwertransporte.....	101
7.4.5	Binnenschifffahrt, Schiene, Logistikstandorte und -knoten	103
7.4.6	Fachgespräche.....	105
8	Quellen.....	106
9	Abbildungsverzeichnis.....	109
10	Tabellenverzeichnis	110
11	Abkürzungsverzeichnis	111

1 EINFÜHRUNG

In Berlin und allen deutschen Städten leistet der Wirtschaftsverkehr als Summe von Güterverkehr und Personenwirtschaftsverkehr einen maßgeblichen und unverzichtbaren Beitrag zum Funktionieren der Stadt und der Region.

Leistungen des Wirtschaftsverkehrs bilden die Grundlage für Arbeit, Konsum und Freizeitverhalten der Berliner Bevölkerung sowie der Gäste Berlins, beispielsweise durch:

- die Lieferung von Waren und Gütern für Handel und Industrie, dabei allein an mehr als 1.100 Supermärkte in Berlin¹;
- die Versorgung der rund 800 Berliner Hotels und anderen Beherbergungsstätten (inklusive 11 Campingplätzen), der circa 9.400 gastronomischen Betriebe (Stand Februar 2020)²;
- die Zustellung von täglich durchschnittlich rund 415.000 Paketen durch 2.500 Kurier-, Express- und Paketdienste (KEP)-Zustellfahrzeuge³;
- die Versorgung der Baustellen und den Transport des Bodenaushubs⁴;
- die Entsorgung von Abfällen und Recyclingmaterialien in Berlin, davon im Jahr 2019 rund 798.000 Tonnen Hausmüll, und rund 103.000 Tonnen Bioabfall⁵;
- den Personenwirtschaftsverkehr der Beschäftigten, beispielsweise in rund 41.500 Berliner Unternehmen (in 2018), die mit der „Erbringung von freiberuflichen, wissenschaftlichen und technischen Dienstleistungen“ beschäftigt sind⁶.

Gleichzeitig erzeugt der Wirtschaftsverkehr einen großen Teil der Lärm- und Luftschadstoffbelastungen, verursacht einen hohen Instandhaltungsaufwand der Infrastruktur, beansprucht Flächen im fließenden und ruhenden Verkehr und stellt einen Schwerpunkt bei der Verkehrssicherheitsarbeit dar. Der Wirtschaftsverkehr verursacht durch die hohen Anteile von Dieselfahrzeugen (auf der Straße, Schiene und der Wasserstraße) signifikante Stickstoffmonoxid(NO)- sowie Stickstoffdioxid(NO₂)-Emissionen.

Der Wirtschaftsverkehr nutzt heute in Berlin alle verfügbaren Verkehrsträger. Güter werden auf den Berliner Wasserstraßen, der Schiene, der Straße, auf dem Luftweg und durch Rohrleitungen bewegt. Gerade der Wirtschaftsverkehr auf der Straße hat in den letzten Jahren stark an Umfang gewonnen. Lebensmittel, Textilien, Möbel, Maschinenteile, Haushaltsabfälle oder Bauelemente für Häuser – es gibt kaum ein Gut, welches nicht auf den Berliner Straßen transportiert wird. Gerade hier wird die Vielfalt der Ausprägungen und Ansprüche sichtbar, die der Wirtschaftsverkehr mit sich bringt, die aber auch an den Wirtschaftsverkehr gestellt werden.

Technologische Entwicklungen, angefangen bei neuen Ansätzen und Konzepten von Fahrzeugen und Umschlagtechnik, über die zunehmende Digitalisierung der Prozesse bis hin zu veränderten Beschaffungsprozessen im E-Commerce, beschleunigen Veränderungsprozesse im Wirtschaftsverkehr und stellen intensive Anforderungen an die Agierenden.

Dies sind nur einige Beispiele, die das Spannungsfeld und den Handlungsdruck vor dem Hintergrund der verkehrsbedingten Umweltbelastungen und des Klimawandels, der Luftreinhaltungsplanung und der Lärmaktionsplanung verdeutlichen.

Für die Unterstützung des Wirtschaftsverkehrs auf der einen und seine umwelt- und stadtverträgliche Gestaltung auf der anderen Seite ist es die Aufgabe der öffentlichen Hand, die entsprechenden Ziele zu definieren, Rahmenbedingungen zu setzen und unterschiedliche Ansprüche abzuwägen und auszubalancieren. Planerische Grundlage Berlins ist in diesem Verkehrsbereich das Integrierte Wirtschaftsverkehrskonzept (IWVK), welches als nachgeordnetes Planwerk den Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr (StEP MoVe) für den kurz- und mittelfristigen Planungshorizont konkretisiert.

1 Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt (2016a), Seite 19

2 Amt für Statistik Berlin-Brandenburg (2020a), Seite 394; Senatsverwaltung für Wirtschaft, Energie und Umwelt (2021)

3 Bundesverband Paket und Expresslogistik e.V. (2017)

4 Allein bei einer Baugrube von 15 x 15 Meter, drei Meter tief, fällt im Schnitt ein Aushub von 1.300 Tonnen an, das entspricht etwa 50 Lkw-Fahrten (Preuss/ FAZ (2018)); 2019 wurden in Berlin 2.425 Baugenehmigungen für die Errichtung neuer Wohn- und Nichtwohngebäude erteilt (Amt für Statistik Berlin-Brandenburg (2020), Seite 295)

5 Amt für Statistik Berlin-Brandenburg (2020a), Seite 319

6 Amt für Statistik Berlin-Brandenburg (2020a), Seite 418

Dieses Konzept soll dazu beitragen, die steigenden Anforderungen an Funktionalität und Flexibilität des Wirtschaftsverkehrs mit den Erfordernissen des Erhalts beziehungsweise der Erhöhung städtischer Umwelt-, Umfeld- und Lebensqualität in Einklang zu bringen. Dabei zielt eine „integrierte Wirtschaftsverkehrsplanung“ nicht nur auf die Bereitstellung der notwendigen Quantitäten und Qualitäten aller Verkehrsträger, ihrer Infrastruktur und deren Zusammenwirken ab. Vielmehr gilt es, die Agierenden zu integrieren (produzierende, verladende, empfangende, transportierende Einheit) und angrenzende politische und planerische Handlungsfelder zu berücksichtigen (zum Beispiel Raumplanung oder Umweltgesetzgebung). Nur im Zusammenspiel der Agierenden und Interessengruppen kann die Verkehrsplanung einerseits die Erreichbarkeit der städtischen Quartiere sichern sowie die Ver- und Entsorgung gewährleisten und andererseits möglichst geringe Belastungen für die Wirtschaft, Umwelt und Bevölkerung erzeugen. Im Mittelpunkt steht dabei der urbane Wirtschaftsverkehr, also alle Wirtschaftsverkehre, die innerhalb der Stadt realisiert werden.

Auf Grundlage dieses Wissens und dieses Ansatzes wurde das IWVK erarbeitet und dabei inhaltlich und zeitlich eng mit dem StEP MoVe verknüpft. Das Konzept baut auf dem vorhergehenden IWVK aus dem Jahr 2006 auf, geht aber bezogen auf Prozess, Ausrichtung und Form der Beteiligung neue Wege. Das IWVK dient ergänzend zu den Aussagen des StEP MoVe als Element der vorsorgenden Planung, integriert also beispielsweise Logistikknoten in die Stadtentwicklungsplanung und die Wirtschaftsförderung zur langfristigen Standortsicherung. Sowohl der Wirtschaftsverkehr allgemein als auch das IWVK sind Teil des Berliner Mobilitätsgesetzes (MobG). Hier werden formal auch die Beziehungen zum StEP MoVe geregelt, der die Handlungs- und Qualitätsziele der verkehrlichen Entwicklung definiert, die zu einem großen Teil auch den Wirtschaftsverkehr betreffen. Separate Regelungen zum „Stadtverträglichen Wirtschaftsverkehr“ und zum „Integrierten Wirtschaftsverkehrskonzept“ sowie der künftige Abschnitt zur „Entwicklung des Wirtschaftsverkehrs“ des MobG stellen eine wichtige inhaltliche Grundlage für das IWVK dar, regeln die Einbindung der Agierenden und geben Hinweise zur Überprüfung der Zielerreichung und der künftigen Fortschreibung.



Wie findet Berliner Wirtschaftsverkehr in Berlin statt?

- zu Fuß (zum Beispiel bei der Briefzustellung)
- mit dem Rad (zum Beispiel Pflegedienste)
- mit dem Lastenrad (zum Beispiel Kurierdienste)
- mit dem Motorroller (zum Beispiel Lieferdienste)
- mit dem Auto (zum Beispiel Apothekenlieferdienste)
- mit dem Transporter (zum Beispiel Paketdienstleister)
- mit dem Lkw (beispielsweise Betonmischer) und Sattelzugmaschinen mit Auflieger (beispielsweise bei der Belieferung im Lebensmitteleinzelhandel)
- mit Spezialfahrzeugen (beispielsweise Großraum- und Schwertransporte)
- mit dem Binnenschiff (beispielsweise Tankschiffahrt)
- mit dem Schienengüterverkehr (beispielsweise Containertransport im Seehafenhinterlandverkehr)

Vielfach werden Prozesse gewerblicher Wertschöpfung ohne Berücksichtigung der verkehrlichen Folgen strukturiert. In Berlin stattfindende Verkehre sind häufig lediglich ein Teilelement in globalen Wertschöpfungsketten. Als Stadt und Bundesland verfügt Berlin zwar über regulierende Kompetenzen; für den Wirtschaftsverkehr relevante Entscheidungen und Regelungen werden aber häufig nicht lokal getroffen. Viele Rechtsgrundlagen entstammen der europäischen oder nationalen Gesetzgebung. Die bisherigen Arbeiten im Bereich des Wirtschaftsverkehrs zeigen heute, dass ein enges Zusammenwirken und ein intensiver Informationsaustausch zwischen Verwaltung(en), Kammern, Verbänden, Unternehmen, den verladenden Einheiten, Entsorgungsbetrieben, den Netzbetreibenden und so weiter notwendig ist. In Berlin wird dies bereits seit Langem gelebt.

Eine besondere Rolle nimmt auch der Dialog mit dem Land Brandenburg ein, da gerade hier vielfältige Verknüpfungen (Infrastrukturplanung, Standorte, Verbände, Kammern, gemeinsame Clusterstrategie und so weiter) bestehen. Dieser fachliche Austausch mit den diversen Agierenden stellt eine entscheidende Grundlage für die konsultative Erarbeitung des neuen IWVK dar. Gleichzeitig vollziehen sich wirtschaftliche Veränderungsprozesse zum Teil so schnell, dass Planwerke oft kaum mit den Entwicklungen des Marktes Schritt halten können. Vor diesem Hintergrund gilt es, mit dem IWVK „Leitplanken“ einer aus städtischer Perspektive sinnvollen Entwicklung des Wirtschaftsverkehrs abzustecken und gleichzeitig ein kontinuierliches Nachsteuern auf Basis einer Prozessbegleitung beziehungsweise eines Umsetzungsmonitorings zu ermöglichen.

Güterverkehr und Personenwirtschaftsverkehr müssen sich hierbei auf wandelnde Erfordernisse anpassen und technologische Entwicklungen ermöglichen:

- Entscheidungen, die zu Wirtschaftsverkehren in Berlin führen, werden nicht immer in der Region getroffen. Die Ansprechbarkeit und Veränderungsbereitschaft der Agierenden ist unterschiedlich.
- Technische und technologische Veränderungen und Verbesserungen leisten einen Beitrag, können das System jedoch allzu oft nicht tiefgreifend verändern. Signifikante Verbesserungen bezogen auf die kritischen Faktoren (unter anderem Lärm, Luftqualität, Klimawirkung, Flächeninanspruchnahme) sind auf gesamtstädtischer Ebene noch nicht feststellbar. Vielfach ist es daher noch offen, Lösungen zur breiten Anwendungsreife zu überführen. Ein prägnantes Beispiel sind Konzepte einer emissionsfreien Mobilität auf Grundlage erneuerbarer Energien.
- Personenverkehr und Wirtschaftsverkehr beanspruchen zu weiten Teilen die gleiche Infrastruktur. Nutzungskonflikte gibt es bereits heute. Sie werden mit steigender Dichte und Nutzung zunehmen. Beim Bestreben, den knappen Platz in der wachsenden Stadt neu aufzuteilen, muss der Wirtschaftsverkehr insbesondere aufgrund seiner gesamtstädtischen Bedeutung angemessen berücksichtigt werden. Dies betrifft auch Veränderungen und Umgestaltungen im öffentlichen Raum.
- Wirtschaftsverkehr und Logistik sind heute zumeist nur wenig spezifisch an das städtische Umfeld angepasst (baulich, Fahrzeugdesign und so weiter). Für eine bessere Verträglichkeit der urbanen Logistik sind hier neue Ansätze notwendig, bei systematischer Nutzung aller Verkehrsträger. Da gerade der schwere Güterverkehr im urbanen Raum überproportional zu einem Werteverzehr der Infrastruktur beiträgt, sind Konzepte einer Kostenanlastung im Gesamtnetz anzustreben.
- Der unternehmerische Fokus liegt nach wie vor auf einzelbetrieblichen Optimierungsstrategien. Eine aus gesamtstädtischer Perspektive effiziente Nutzung des Raums ist aber vielfach nur über kooperative Modelle zu erreichen. Dies behindert nicht den Wettbewerb, sondern fördert stattdessen sinnvolle Lösungen in Zeiten des Fachkräftemangels und knapper Flächen.
- Leistungsfähige, für diverse Nutzende zugängliche multimodale Knoten des Verkehrssystems (unter anderem die öffentlichen Berliner Binnenhäfen Westhafen, Spandau und Neukölln) sind unverzichtbar für den Wirtschaftsstandort Berlin.
- Berlin ist gekennzeichnet durch integrierte Lagen von Produktion und Handel. Für die großen Einzelhandelskonzentrationen ist die Versorgung durch den Wirtschaftsverkehr und Verkehre zur Entsorgung ebenso essenziell wie für die diversen Standorte der Nahversorgung. Qualität und Attraktivität dieser Standorte sind daher nicht zuletzt Ertrag des Wirtschaftsverkehrs, die Erreichbarkeit und Zugänglichkeit muss daher gesichert werden.

- Getrieben durch die Entwicklungen im E-Commerce verändern sich Wirtschaftsverkehr und Logistik. Ein wachsendes Verkehrsaufkommen im Lieferverkehr belastet den urbanen Raum. Die Herausforderungen werden sich auch in den nächsten Jahren weiter verschärfen, da der Anteil kleinteiliger Sendungen voraussichtlich weiter steigen und der Lieferverkehr im urbanen Raum zunehmen wird.
- Die Sicherung und Erhaltung der urbanen Verkehrsinfrastruktur des Wirtschaftsverkehrs in Umfang, Zustand und Nutzbarkeit ist eine der Kernherausforderungen in Berlin und der gesamten Hauptstadtregion. Eine leistungsfähige, zukunftssichere Infrastruktur des Schienengüterverkehrs ist dabei ebenso erforderlich und zu sichern, wie im Bereich der Wasserstraßen. Eine Herausforderung für die Nutzbarkeit der Straßeninfrastruktur in Berlin – wie auch in anderen Städten – ist das Be- und Entladen von Fahrzeugen des Wirtschaftsverkehrs auf nicht dafür vorgesehenen Flächen, auch wegen nicht nutzbarer Ladezonen.

2 ECKPUNKTE DES INTEGRIERTEN WIRTSCHAFTSVERKEHRSKONZEPTS

Gewerblich genutzte Lastenräder auf der einen Seite, größer und schwerer werdende Fahrzeuge im Bereich der Großraum- und Schwertransporte auf der anderen Seite weisen steigende Anteile auf: Dies sind nur zwei Aspekte der anhaltenden Veränderungsprozesse im Wirtschaftsverkehr in Berlin und der gesamten Hauptstadtregion. Der anhaltende strukturelle Wandel der Wirtschaft, neue Handels- und Organisationsformen, veränderte logistische Konzepte sowie nicht zuletzt auch Veränderungen in den Nachfragestrukturen und -mustern auf Konsumentenseite führen zu weiteren Veränderungen des urbanen Wirtschaftsverkehrs.

Gerade die zunehmende urbane Verdichtung Berlins macht dabei eines deutlich: Ein unbegrenztes Wachstum kann es im urbanen Wirtschaftsverkehr nicht geben. Hier sind weitere und tiefgreifende Vermeidungs- und Verlagerungsstrategien zu entwickeln. Diskussionsprozesse können aber nicht allein mit den Agierenden geführt werden, die diese Verkehre physisch durchführen. Ein solcher Prozess ist auch mit verladenden und empfangenden Einheiten sowie den gesellschaftlichen Gruppen der Stadt zu gestalten. Das IWVK greift diese Aufgabe auf und weist auch auf die Notwendigkeit eines entsprechenden Transformationsprozesses hin.

Mit dem IWVK werden die folgenden Schwerpunkte gesetzt:

- verträgliche Abwicklung von urbanen Wirtschaftsverkehren aller Verkehrsträger und ihre kombinierte Nutzung;
- Ansätze der Verlagerung, insbesondere die Sicherung der erforderlichen Infrastrukturen;
- Ansätze der Verkehrsvermeidung, insbesondere der Vermeidung motorisierten Straßenwirtschaftsverkehrs.

Im Zuge der Neuauflage des IWVK kann auf zahlreiche Erfahrungen zurückgegriffen werden, die in den vergangenen 25 Jahren in der Hauptstadtregion gesammelt wurden. Dies betrifft neben strategischen verkehrlichen Fragen auch Fragen der Einführung und Anwendung von Innovationen, der Zusammenarbeit mit den regionalen universitären und außeruniversitären Forschungseinrichtungen, den regional aktiven Unternehmen, die sich unter anderem im Cluster „Verkehr, Mobilität und Logistik“ zusammengefunden haben, sowie die Ansiedlungs- und Standortpolitik.

Im Folgenden werden die Eckpunkte des IWVK dargelegt, um insbesondere die Entwicklungen seit dem letzten IWVK 2006 und die Einbindung des aktuellen Planwerkes in die weiteren Planungen des Landes nachvollziehbar zu machen.

2.1 Rückblick - Entwicklungen seit dem IWVK 2006

Das vorliegende IWVK ist eine Fortschreibung und Aktualisierung des ersten IWVK aus dem Jahr 2006. Die damalige Senatsverwaltung für Stadtentwicklung hatte im Januar 2006 den Bericht „Stadtverträglicher Wirtschafts- und Güterverkehr in Berlin“ erarbeitet und dem Abgeordnetenhaus als Mitteilung – zur Kenntnisnahme – (Drs. 15/4720) übermittelt. Als Integriertes Wirtschaftsverkehrskonzept für Berlin (IWVK) beinhaltet es aufbauend auf den Zielen des ersten Stadtentwicklungsplans Verkehr (2003) und einer erweiterten Analyse der logistischen Anforderungen der Teilnehmenden am Wirtschaftsverkehr ein Maßnahmenprogramm mit fünf Handlungsschwerpunkten und 21 unterschiedlich prioritären Maßnahmen.

In Berlin wurden die Ziele und Strategien des IWVK seit dem Beschluss verfolgt und die Handlungsempfehlungen des Maßnahmenprogramms nach Prioritäten, personellen und finanziellen Möglichkeiten umgesetzt. So wurde im Schwerpunktthema 2 „Sicherung zukunftsfähiger Eisenbahninfrastruktur und Logistiknoten“ erfolgreich der Westhafen gestärkt, der nunmehr als leistungsstärkstes regionales trimodales Terminal ausgebaut ist und bereits 2018 mehr als 150.000 TEU⁷ umschlug (insbesondere Schiene – Straße). Gleichzeitig wurden die konkreten Zielsetzungen in Teilbereichen modifiziert, um sie den aktuellen Entwicklungen anzupassen. Die Maßnahme „Einrichtung von zusätzlichen Kombispuren in stark belasteten Hauptverkehrsstraßenabschnitten, wo dies mit den Zielen der Busbeschleunigung und Radverkehrsförderung vereinbar ist“ konnte in der avisierten Form nicht umgesetzt werden, nachdem Untersuchungen darlegten, dass kritische Konflikte mit dem stark zunehmenden Radverkehr nicht vermeidbar gewesen wären.

Gleichzeitig wurden im IWVK 2006 fixierte Ansätze in andere zentrale Planwerke anderer Politikbereiche integriert. Deutlich wurde im Prozess der Umsetzung, dass überall dort, wo keine direkte Handlungsmöglichkeit seitens der öffentlichen Hand (Bund, Land, Bezirke) besteht, Fortschritte nur durch Eigeninitiative oder die Unterstützung der Wirtschaft und der Verkehrsunternehmen erzielt werden konnten.

Der Stand der bisherigen Umsetzung des IWVK 2006 zeigt, dass die Umsetzung weiterer Maßnahmen permanenter Anstrengungen in einem sehr komplexen Umfeld bedarf. Die unterschiedlichen Interessen der am Wirtschaftsverkehr Beteiligten erfordern weiterhin ein enges Zusammenwirken und einen intensiven Informationsaustausch zwischen Verwaltung, Kammern, Verbänden, Innungen, den verladenden Einheiten, Entsorgungsbetrieben und so weiter.

Natürlich bedarf der Wirtschaftsverkehr als wichtiger Teil des Berliner Verkehrs einer kontinuierlichen Beurteilung und Anpassung aufgrund der sich verändernden wirtschaftlichen, politischen und rechtlichen Rahmenbedingungen. Folgerichtig wurde der Wirtschaftsverkehr bei der letzten Fortschreibung des Stadtentwicklungsplans Verkehr (StEP Verkehr) Bestandteil einer eigenen Teilstrategie. Hierfür wurden Elemente des IWVK 2006 überprüft und in einzelnen Bereichen bereits weiterentwickelt beziehungsweise fortgeschrieben.

Auch im Erarbeitungsprozess zum StEP Wirtschaft, StEP Zentren, StEP Klima und zur BerlinStrategie (Stadtentwicklungskonzept) gingen Abwägungen und Informationen aus dem Bereich Wirtschaftsverkehr ein.

Vor dem Hintergrund dieser Verknüpfungen und Rahmenbedingungen wurden die Ziele und Aufgaben des IWVK abgeleitet.

⁷ Maßeinheit für Standard-20-Fuss-Container

2.2 Ziele und Aufgaben

Ziel des IWVK ist es, gemäß der Forderung des Berliner Abgeordnetenhauses und den Vorgaben des Berliner MobG, den zukünftigen Abschnitt zur Entwicklung des Wirtschaftsverkehrs im MobG sowie den StEP MoVe in Bezug auf den Wirtschaftsverkehr zu spezifizieren. Dazu werden für einen kurz- und mittelfristigen Planungshorizont (circa fünf Jahre, kontinuierliche Überprüfung der Maßnahmenausrichtung, gegebenenfalls Fortschreibung der Maßnahmen) die bereits beschlossenen Maßnahmen und Ansätze des IWVK 2006 einer Revision unterzogen und neue Ansätze zur effizienten und stadtverträglichen Abwicklung des Wirtschaftsverkehrs in Berlin identifiziert. Im Mittelpunkt stehen dabei die Realisierung und Förderung einer zeitgemäßen, effizienten und stadtverträglichen Ver- und Entsorgung der Stadt mit Waren und Gütern, deren Entsorgung sowie ein stadtverträglicher Personenwirtschaftsverkehr. Der Wirtschaftsverkehr muss hierbei Anpassungen an die Erfordernisse der wachsenden Stadt, an den fortschreitenden Wandel im Mobilitäts- und Versorgungsverhalten der Bevölkerung und der Unternehmen, an sich ändernde rechtliche und umweltseitige Anforderungen sowie an technologische Entwicklungen ermöglichen.



Was sind die Aufgaben des IWVK?

Die Aufgaben lauten im Einzelnen:

- Handlungserfordernisse für den Wirtschaftsverkehr identifizieren (orientiert an den Zielen des MobG sowie des StEP MoVe, welcher Mobilität und Verkehr in der Gesamtheit betrachtet);
- regulatorische und verkehrsorganisatorische Maßnahmen in Hoheit des Landes identifizieren und initiieren;
- alle Verkehrsträger berücksichtigen, dem integrierten Leitbild der Berliner Verkehrspolitik folgend;
- Funktionsfähigkeit der Berliner Zentren erhalten (sowohl der historischen als auch der lokalen Zentren), insbesondere durch die Sicherstellung der Verkehre zur Ver- und Entsorgung, sowie zur Dienstleistungserbringung;
- qualitativ hochwertige Zugänglichkeit der Zentren gewerblicher Wertschöpfung sichern.

Das IWVK differenziert nicht teilräumig, sondern betrachtet Berlin als Ganzes. Dabei ist es unbenommen, dass lokale Anforderungen – egal ob in Zentren oder anderen Bereichen der Stadt – zum Teil ein spezifisches Agieren bei der Maßnahmenumsetzung erfordern. Dies ergibt sich bereits aus der räumlichen Verteilung der Quellen, Ziele, Umschlagknoten und Strecken.

2.3 Das Wirtschaftsverkehrskonzept im Kontext anderer Planungen und Konzepte

Diverse andere Planwerke mit Bezug zum Themenfeld Wirtschaftsverkehr befinden sich derzeit in der Bearbeitung oder wurden bereits aufgestellt. Diese stellen Rahmenbedingungen und Leitplanken der Entwicklungschancen und Entwicklungserfordernisse dar.

Konkret handelt es sich um folgende Planwerke (Auswahl):

- **Flächennutzungsplan (FNP)**

Der FNP stellt Nutzungsart und -dichten sowie die übergeordneten Verkehrsnetze dar. Diese haben Einfluss auf das Wirtschaftsverkehrsaufkommen und die Verkehrsströme. Die künftige verkehrliche Erschließungsqualität von Standorten ist aus der Darstellung ablesbar. Der FNP ist verwaltungsintern bindend. Das betrifft auch wirtschaftsverkehrsbezogene Darstellungen wie Bahnnetze und -flächen. Veränderungen bedürfen formell geregelter FNP-Änderungsverfahren.

- **Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg (LEP HR)**

Der LEP HR trifft Festlegungen zur Entwicklung, Ordnung und Sicherung der Hauptstadtregion, insbesondere zu den Raumnutzungen und -funktionen. Die verkehrliche Vernetzung der Hauptstadtregion in Europa, Deutschland und innerhalb der Hauptstadtregion soll entwickelt werden. Eine Gewerbeflächenentwicklung ist, unter Berücksichtigung der Festlegungen zur Siedlungs- und Freiraumentwicklung, in der gesamten Hauptstadtregion möglich. Logistikfunktionen sollen, unter Berücksichtigung der Potenziale der transeuropäischen Entwicklungsachsen, an geeigneten Standorten gebündelt werden.

- **BerlinStrategie**

Die BerlinStrategie ist das gesamtstädtische, ressortübergreifende Leitbild des Berliner Senats für die mittel- bis langfristige Stadtentwicklung. Die BerlinStrategie 3.0 von 2021 benennt für die Entwicklung Berlins als solidarische, nachhaltige und weltoffene Stadt Qualitäten (die Berlin heute und in Zukunft auszeichnen sollen) und Strategien (die Ziele und Maßnahmen aufzeigen). Die BerlinStrategie adressiert den Wirtschaftsverkehr unter anderem allgemein mit dem Ziel einer ressourcenschonenden Mobilität von Menschen und Gütern (Kapitel 2.6.3) sowie spezifisch mit dem Ziel seiner stadtverträglichen Weiterentwicklung (Kapitel 2.7.3). Die räumliche Dimension der BerlinStrategie wird durch die Schwerpunkträume abgebildet. In diesen großflächigen Bereichen im Stadtgebiet überlagern sich Handlungsfelder (zum Beispiel Wohnungsbau, Ausbau der Verkehrsinfrastruktur, Milieuschutz) sehr deutlich, so dass sich in ihnen raumwirksame Programme, Vorhaben und Projekte konzentrieren. Das macht die Schwerpunkträume komplex und bedingt besondere Steuerungserfordernisse einer integrierten Stadtentwicklung. Aus gesamtstädtischer Perspektive haben die Schwerpunkträume wichtigere Handlungsbedarfe als andere Gebiete und zeigen, wo in Berlin heute und in den kommenden Jahren bauliche, planerische und ressourcenmäßige Prioritäten gesetzt werden.

- **Smart City Strategie Berlin**

Der Berliner Smart-City-Ansatz stellt den Menschen in den Mittelpunkt und zielt darauf ab, mithilfe moderner Informations- und Kommunikationstechnik und des Vernetzungsgedankens gemeinwohlorientierte Lösungen für die ökologischen, sozialen, ökonomischen und kulturellen Herausforderungen Berlins zu finden. Dabei sollen Innovation, Inklusion, Klimaschutz, Ressourcenschonung und Resilienzentwicklung im Fokus stehen. Der Wirtschaftsverkehr ist dabei ein bedeutendes Handlungsfeld, um den Smart-City-Ansatz voranzubringen.

- **Berliner Energie und Klimaschutzprogramm 2030 (BEK 2030)**

Das BEK 2030 definiert die Strategien und Maßnahmen zur Erreichung des Klimaneutralitätsziels. Mit dem BEK 2030 wird ein integrierter Ansatz verfolgt. Es enthält rund 100 Maßnahmen mit einem Umsetzungszeitraum bis 2021 und den Entwicklungshorizont 2030. Der Verkehr ist eines der Handlungsfelder, der Güterverkehr wird separat behandelt. Die Zielsetzungen des BEK sind bindend für das IWVK.

– **StEP Mobilität und Verkehr (StEP MoVe)**

Mit dem StEP MoVe werden die Rahmenbedingungen und Entwicklungserwartungen für Mobilität und Verkehr in Berlin dargelegt und zu einem Leitbild mit konkreten Zielen überführt. Für die zentralen Themenschwerpunkte leitet der StEP MoVe Maßnahmen beziehungsweise Maßnahmenbündel ab. Der StEP MoVe ist das übergeordnete Planwerk des IWVK.

– **StEP Wirtschaft (inklusive Entwicklungskonzept produktionsgeprägter Bereich)**

Im Mittelpunkt des StEP Wirtschaft steht die anhaltende Nachfrage nach gewerblichen Bauflächen durch Gewerbe, Industrie, Logistik und so weiter sowie die Frage nach aktivierbaren Flächenpotenzialen. Die Betrachtung erfolgt sowohl gesamtstädtisch als auch teileräumlich. Behandelt werden auch flächenbezogene Entwicklungen im Kontext der Digitalisierung der Produktion sowie Veränderungen des Büroflächenmarktes.

– **StEP Zentren**

Der StEP Zentren definiert Leitlinien und Ziele zur Sicherung und Entwicklung der hierarchisch gegliederten, polyzentralen Zentrenstruktur Berlins. Er beinhaltet gesamtstädtische Steuerungsgrundsätze, die planungsrechtliche Grundlage für die Zentrenentwicklung und Einzelhandelssteuerung in den Bezirken sind. Seine Regelungen zielen darauf, eine verbrauchernahe Versorgung zu sichern, das Stadtbild zu gestalten sowie die Anforderungen aller Bevölkerungsgruppen an Funktion und Nutzung in der städtebaulichen Entwicklung zu berücksichtigen. Vor allem der Güterverkehr als Teil des Wirtschaftsverkehrs stellt die Zentren aufgrund seines stark steigendes Bedarfs nach Logistikflächen vor weitere Herausforderungen.

– **Luftreinhalteplan**

Im Rahmen des Planwerks werden Maßnahmen definiert, mit deren Umsetzung zur Verbesserung der Luftqualität in Berlin beigetragen und die Schadstoffbelastung reduziert wird. Wegen des überproportional hohen Anteils von Dieselfahrzeugen im Wirtschaftsverkehr besteht ein klarer Bezug und eine enge Verknüpfung zwischen dem Planwerk und dem IWVK.

– **Lärmaktionsplan**

Der Lärmaktionsplan 2018 bis 2023 widmet sich der Reduzierung vor allem des verkehrsbedingten Lärms, differenziert nach Verkehrsträgern. Kernstück der Neuaufstellung dieses Planwerks war erneut ein breiter Beteiligungsprozess der Berliner Bevölkerung. Diverse Rückmeldungen zeigen einen direkten Bezug zum Wirtschaftsverkehr auf der Straße und Schiene.

– **Masterplan Industriestadt Berlin 2018–2021**

Der Masterplan Industriestadt Berlin 2018–2021 schreibt den bisherigen Masterplan als industriepolitische Grundsatzstrategie fort und wurde in einem konsultativen Verfahren erarbeitet. Der Masterplan Industrie stellt den strategischen Rahmen, um Kooperation und Wertschöpfung in der Region zu stärken. Der Wirtschaftsverkehr wird im Planwerk explizit adressiert. Es stellt durch den engen Zusammenhang zwischen Wirtschaftsverkehr und der Berliner Wirtschaft als verkehrlichen Agierenden, versendenden oder empfangenden Einheiten eine hohe Bedeutung dar.

– **Bezirklich sektorale Bereichsentwicklungsplanungen (BEP)**

Die Bereichsentwicklungsplanungen (BEP) konkretisieren den FNP und die Stadtentwicklungspläne auf bezirklicher Ebene. Vor allem die bezirklichen Wirtschaftsflächenkonzepte (WiKo) und bezirklichen Einzelhandels- und Zentrenkonzepte haben Relevanz für die Steuerung der Wirtschaftsentwicklung.

Die angeführten Planungsgrundlagen definieren einen Großteil der Rahmenbedingungen, innerhalb derer die Entwicklung des Wirtschaftsverkehrs in Berlin zu gestalten ist. So definieren beispielsweise der FNP, der StEP Wirtschaft sowie der StEP Zentren die zukünftige räumliche Verteilung eines Großteils der Quellen und Ziele des Wirtschaftsverkehrs. Das Weiteren sind Quellen und Zielen zum Teil auch aus dem LEP HR ableitbar. In diesem Kontext kommt dem IWVK die Aufgabe zu, deren Erreichbarkeit und Erschließung (möglichst mit unterschiedlichen Verkehrsträgern) sicherzustellen.

Aufgabe war es hier, die in Abstimmung befindlichen Inhalte des IWVK möglichst frühzeitig transparent zu machen und in die Diskussionsprozesse der anderen Planwerke zu integrieren beziehungsweise Vorgaben der Planwerke frühzeitig in dem Prozess des IWVK zu berücksichtigen. Dies erfolgte beispielsweise im Fall des StEP Wirtschaft in Form der direkten Verflechtung bei der Teilnahme an Workshops bis hin zur Abstimmung zu relevanten Standorten und den dort vorliegenden verkehrlichen Anbindungen.

Die größte Bedeutung für das IWVK besitzt aber – wie bereits dargestellt – der StEP MoVe, welchem das IWVK als Planwerk direkt nachgeordnet ist. Der StEP MoVe stellt allgemein verkehrliche Entwicklungen in den Kontext der verschiedenen weiteren Politikfelder (Landes- und Stadtplanung, städtebauliche Planung, Umwelt- und Klimaschutz, Energiekonzept und so weiter) und integriert diese. Damit eröffnet der StEP MoVe Gestaltungsspielräume, die über den Handlungsrahmen der „klassischen“ Verkehrsplanung hinausreichen. Eine besondere Rolle spielen dabei die raumbezogenen Planungen, die auch für den Wirtschaftsverkehr herausragende Bedeutung besitzen. Stadt-, Regional- und Verkehrsplanung sind daher unmittelbar zusammengehörige Handlungsbereiche.

Bei der Erarbeitung der beiden Planwerke StEP MoVe und IWVK, die beide im Referat „Grundsatzangelegenheiten der Verkehrspolitik, Verkehrsentwicklungsplanung“ der Senatsverwaltung für Umwelt Verkehr und Klimaschutz angesiedelt sind, wurden daher aufeinander abgestimmte Arbeitsprozesse entwickelt und eine verzahnte Arbeitsweise der Prozesse sichergestellt. So konnte auch hier das „Gegenstromprinzip“ zum Einsatz kommen, indem beispielsweise die Ziele auch für den Wirtschaftsverkehr im Rahmen der Sitzung des StEP MoVe erarbeitet und dem IWVK als Leitlinien vorgegeben wurden. Auf der anderen Seite konnte das Detailwissen aus dem Arbeitsprozess zum IWVK genutzt werden, um die Inhalte und Ziele des StEP MoVe im Bereich Wirtschaftsverkehr zu präzisieren.

Das Thema Wirtschaftsverkehr kam in den Sitzungen des Begleitgremiums zum StEP MoVe, dem „Runden Tisch“, regelmäßig zur Sprache. Darüber hinaus wurde ein Workshop explizit zum Schwerpunktthema Wirtschaftsverkehr durchgeführt, der allen Beteiligten des Runden Tisches offenstand und in dessen Rahmen weitere Experten gehört wurden. Über die Ergebnisse der Schwerpunkt-Workshops wurde jeweils der Runde Tisch informiert, so dass die gewonnenen Erkenntnisse allen Mitgliedern zur Verfügung stehen.



Wer nahm am „Runden Tisch“ des StEP MoVe teil?

Der „Runde Tisch“ bestand aus Vertretenden der Verwaltung, der politischen Fraktionen im Abgeordnetenhaus, der Bezirke, von Verbänden sowie verschiedenen Interessengruppen mit ihren unterschiedlichen stadt- und verkehrspolitischen Positionen. Er begleitete alle Phasen der Fortschreibung. Die Sitzungen stellten wesentliche Meilensteine des Arbeitsprozesses dar, in denen die jeweils aktuellen Arbeitsstände kritisch hinterfragt wurden. Der Runde Tisch hatte dabei die Rolle eines „stadtgesellschaftlichen Resonanzbodens“, indem die Teilnehmenden die Fokussierung und Einbeziehung aus ihrer Sicht relevanter Themen einforderten, spezifische Interessenslagen artikulierten und diese für die Verwaltung darlegten.

2.4 Qualitäts- und Handlungsziele

Das Berliner MobG und der Zielkatalog des StEP MoVe mit seinen 16 Qualitätszielen im Sinne von Oberzielen und der zugeordneten 58 konkretisierten Handlungszielen bilden die übergeordneten und gesamtstädtischen Ziele für die verkehrlichen Entwicklungen Berlins ab. Sie sind damit auch die Basis des IWVK als Handlungskonzept für den Wirtschaftsverkehr, wobei bezogen auf den StEP MoVe nicht alle Ziele für den Wirtschaftsverkehr anwendbar sind. Das Vorgehen bezüglich des Umgangs mit den Ober- und Handlungszielen des StEP MoVe wurde mit den Teilnehmenden aller Beteiligungsformate des IWVK abgestimmt.

Die Gruppierung der Oberziele des StEP MoVe folgt den Dimensionen der Nachhaltigkeit, ergänzt um eine institutionelle und eine räumliche Dimension. Der Zeithorizont für den Zielkatalog des StEP MoVe ist das Jahr 2030 und damit deutlich weitreichender als die zeitliche Ausrichtung der Maßnahmen des IWVK. Allerdings weisen einzelne Handlungsziele einen anderen Zeithorizont auf, der sich aus Zielstellungen anderer Planwerke beziehungsweise aus verbindlichen Vorgaben des Bundes beziehungsweise des Landes ergibt. Zum Teil wurden die Handlungsziele quantifiziert, wobei diese Ziele teilweise für den Wirtschaftsverkehr „übersetzt“ werden. Damit kann der Wirtschaftsverkehr auch für die spätere Bewertung der Zielerreichung herangezogen werden. Eine Kernherausforderung ist dabei, dass nur Teile des Wirtschaftsverkehrs (insbesondere im Schienengüterverkehr, der Binnenschifffahrt, Zählungen des schweren Güterverkehrs auf der Straße im Hauptnetz) eindeutig gemessen beziehungsweise quantitativ dargestellt werden können.

Die Auswahl der für das IWVK und den Wirtschaftsverkehr im Allgemeinen zutreffenden Ziele erfolgte auf der Ebene der Oberziele im StEP MoVe Workshop zum Themenschwerpunkt „Wirtschaftsverkehr“. Mehr als 30 Teilnehmende stimmten sich hierzu am 8. Dezember 2017 ab, darunter verkehrspolitische Sprecher der Fraktionen im Abgeordnetenhaus sowie Vertretende des ADAC Berlin-Brandenburg, der Fuhrgewerbe-Innung Berlin-Brandenburg, des ADFC Berlin, der Industrie- und Handelskammer Berlin, des BUND (Landesverband), des Landeselternausschusses, des Bundesverbands Paket und Expresslogistik (BIEK), der Berliner Hafen- und Lagerhausgesellschaft (BEHALA) und der Berliner Verkehrsbetriebe (BVG).

Tabelle 1: IWVK-relevante StEP MoVe Ziele

Nr. ⁸	Titel des StEP-Ziels
1	Erhalt und Stärkung der polyzentrischen Stadtstruktur
2	Gewährleistung einer nachhaltigen Verkehrsgestaltung in der wachsenden Stadt
4	Erhöhung der stadträumlichen Verträglichkeit des Verkehrs
5	Erhöhung der Verkehrssicherheit und Förderung eines rücksichtsvollen Miteinanders aller Verkehrsteilnehmenden
6	Reduzierung des verkehrsbedingten Verbrauchs natürlicher Ressourcen (Energie, Fläche)
7	Entlastung des städtischen Umfelds und der globalen Umwelt von verkehrsbedingten Belastungen
9	weitere Verbesserung der Fernerreichbarkeit durch Ausnutzung der Lagegunst der Hauptstadtregion - Berlin als Schnittpunkt dreier transeuropäischer Kernnetzkorridore
10	weitere Verbesserung der Erreichbarkeit zwischen Berlin und den Siedlungsgebieten in Brandenburg entlang der von Berlin ausgehenden Achsen
11	Erhalt und Verbesserung der Funktions- und Leistungsfähigkeit des Wirtschaftsverkehrs in Berlin
13	Steigerung der Effizienz und ökonomischen Nachhaltigkeit des Gesamtverkehrssystems
14	Einbeziehung und Nutzung von stadvertiserträglichen Innovationen und innovativen Ansätzen zur Lösung verkehrsbezogener Herausforderungen
15	kooperative Erarbeitung von Zielen und Konzepten über Ressortgrenzen hinaus, effiziente Umsetzung von Maßnahmen unter Einbeziehung aller beteiligten Akteur*innen beziehungsweise -gruppen
16	Verbesserung der Bereitstellung und der Nutzungsmöglichkeiten von Informationen in der Öffentlichkeit

Quelle: Eigene Darstellung

Das IWVK leistet mit seinen Ansätzen und Maßnahmen kurzfristig einen wichtigen ersten Beitrag zur Erreichung dieser gesamtstädtischen Oberziele. Ein detaillierter Abgleich zwischen den IWVK-Maßnahmen und den Oberzielen ist dem Kapitel 5 Umsetzungsprozess (vergleiche Abbildung 1) zu entnehmen.

⁸ Es ist die Originalnummerierung im StEP MoVe dargestellt. Da einige Ziele für das IWVK als irrelevant definiert wurden, ergeben sich Lücken in der linearen Zählweise.

2.5 Integrierte Wirtschaftsverkehrsplanung: Anspruch und Weg

Das IWVK formuliert einen eigenen, an den StEP MoVe angelehnten, Steuerungs- und Gestaltungsanspruch für einen stadtverträglichen Wirtschaftsverkehr. Der Wirtschaftsverkehr kann und muss einen Beitrag dazu leisten, Berlin als klimaneutrale, lebenswerte, gesunde Stadt und die gesamte Hauptstadtregion als Standort für Wertschöpfung zu stärken. Um dieses anspruchsvolle Ziel zu erreichen, agiert die Wirtschaftsverkehrsplanung auf unterschiedlichen Ebenen:

1. als Element **unterschiedlicher Planungsansätze/Planwerke** (Erläuterung dazu unter Kapitel 2.3),
2. auf Ebene der **unterschiedlichen Verkehrsträger**,
3. als Element der **unterschiedlichen Interessen der Agierenden** im Wirtschaftsverkehr.

Die Wechselwirkungen zwischen dem IWVK und anderen Planwerken wurden im Kapitel 2.3 dargestellt. Das IWVK konsolidiert Entwicklungen sowie aktuelle Problemlagen und speist diese in die langfristige Vision der zukünftigen Stadt und Hauptstadtregion ein.

Im Rahmen der integrativen Wirtschaftsverkehrsplanung für die unterschiedlichen Verkehrsträger soll das Zusammenspiel aller Bestandteile des Verkehrssystems (Fuß- und Radverkehr, Schienenverkehr, Straßenverkehr, Luftverkehr) so optimiert werden, dass jeder Verkehrsträger seine spezifischen Stärken zur Geltung bringen kann. Dies gilt natürlich auch für den Wirtschaftsverkehr, werden doch in Berlin alle verfügbaren Verkehrsträger für die Leistungserbringung genutzt. Im Personenwirtschaftsverkehr spielen Fuß- und Radverkehr eine wichtige Rolle, ebenso wie der ÖPNV. Güter werden in Berlin auf den Wasserstraßen, der Schiene, auf dem Luftweg und durch Rohrleitungen bewegt. Die meisten Güter werden aber weiter über die Straße transportiert. Wirtschaftsverkehrsplanung muss dabei dem Leitbild der Berliner Verkehrspolitik folgend alle Verkehrsträger im Blick behalten. Treten bei der Planung Zielkonflikte auf, so bedarf es der Abwägung und gegebenenfalls der Kompromissfindung. Das MobG macht hierzu in den §§ 24, 25 MobG Abwägungsvorgaben.

Bereits das IWVK 2006 integrierte als konsultativ erarbeitetes Planwerk unterschiedliche Arbeitsgruppen. Damals wie heute bringen die Arbeitsgruppen die Agierenden des Wirtschaftsverkehrs zusammen, um einen Austausch mit Verwaltung und Politik einerseits, den Austausch untereinander andererseits zu fördern. Die in der aktuellen Neuauflage des IWVK seit Ende 2016 gewählte Form der thematisch fokussierten Arbeitsgruppen (Erläuterung hierzu im Kapitel 7.3) verstärkte diesen Ansatz weiter.

3 GESTALTUNGSANSÄTZE DER AGIERENDEN

Entscheidungsprozesse zur Gestaltung des Wirtschaftsverkehrssystems werden durch das Handeln zahlreicher Agierender aus verschiedenen Bereichen bestimmt, die unterschiedliche Interessen verfolgen und vertreten. Daraus können Konflikte resultieren, die einer erfolgreichen Umsetzung von Maßnahmen entgegenstehen. Ein umsetzungsorientiertes Wirtschaftsverkehrskonzept setzt daher auch die Analyse und Berücksichtigung der verschiedenen Interessenlagen der im Folgenden dargestellten Agierenden voraus. Diese werden kurz, nach der „räumlichen“ Einflussebene differenziert, dargelegt.

Die Interessen der weiteren Nutzenden von Verkehrswegen, sei es als andere motorisierte oder nicht motorisierte Verkehrsteilnehmende, als Anwohnende im Umfeld von Betriebsstätten oder als Gewerbetreibende, sind bei Maßnahmen und Konzepten des Wirtschaftsverkehrs zu berücksichtigen. Die gemeinsame Nutzung der Verkehrsinfrastruktur zur Beförderung von Personen und zum Transport von Gütern führt insbesondere auf der Schiene und der Straße zu temporären Kapazitätsengpässen⁹. Nutzungskonkurrenzen zwischen dem privaten Personenverkehr und dem Wirtschaftsverkehr auf der Straße spiegeln sich aber nicht nur im fließenden Verkehr wider, sie betreffen vor allem auch den ruhenden Verkehr.

Moderation und Information haben insofern eine Querschnittsfunktion im Rahmen eines integrierten Wirtschaftsverkehrskonzepts. Sie liefern die Voraussetzungen für ein auf Konsens und Miteinander beruhendes (innovatives) Planungsklima. Es besteht daher auch die Aufgabe, die Kommunikation zu verstetigen, die Agierenden miteinander zu vernetzen und weitere Themen zu erschließen. Unter der Federführung der zuständigen Verwaltungen können diese Prozesse durch mit ausreichenden Kompetenzen und personellen Ressourcen ausgestattete Bereiche für den Wirtschaftsverkehr kontinuierlich umgesetzt und intensiviert werden.

⁹ Im Bereich der Binnenschifffahrt treten derartige Konflikte in der Hauptstadtregion zumeist nur im Bereich der Schleusen auf. Ausnahme bildet die Stadtspre in Berlin, ein Bereich, der vor allem in den Sommermonaten einer intensiven Nutzung durch die Fahrgastschifffahrt unterliegt.

3.1 Gestaltungsansätze auf überregionaler Ebene

Jedes Wirtschaftsverkehrskonzept ist mit der Frage nach der geeigneten Flankierung der lokalen und regionalen Gestaltungsansätze durch Instrumente auf der Ebene des Bundes oder der Europäischen Union konfrontiert. Zwar sind ganz wesentliche Voraussetzungen für regionale Konzepte beispielsweise in Berlin beziehungsweise in der Hauptstadtregion durch die Aktivierung unternehmerischer Potenziale und Strategien sowie die Herstellung eines innovativen Klimas vor Ort gegeben. Doch müssen im Sinne einer Breitenwirkung regionaler Konzepte sowie aus Gründen der Wettbewerbsneutralität wichtige Rahmenbedingungen durch staatliche Steuerung gesetzt werden.

Durch die Kombination von ordnungspolitischen mit preispolitischen Instrumenten, beispielsweise durch die Orientierung von Steuer- und Abgabensätzen (zum Beispiel Lkw-Maut, ökologische Steuerreform) an Umweltstandards (zum Beispiel Energieverbrauch, Schadstoffausstoß) oder durch die fortschreitende Entwicklung von Nutzungsentgelten für Verkehrsinfrastruktur (zum Beispiel Bepreisung in Abhängigkeit der räumlichen oder zeitlichen Belastung), können diese Instrumente noch zielgerichteter und verursachergerechter eingesetzt werden. Das Land Berlin kann diese Entwicklung verkehrsrelevanter Rahmenbedingungen politisch vor allem auf dem Wege der Mitwirkung im Bundesrat unterstützen.

Zusätzliche Herausforderungen entstehen durch vorrangig rechtliche Rahmensetzungen der Europäischen Union und des Bundes, auf die Berlin nur begrenzt im Rahmen der Mitwirkung im Bundesrat oder Konsultationsverfahren der Europäischen Union Einfluss nehmen kann. Im Mittelpunkt dieser Regelungen stehen die Schaffung gleicher Lebens- und Wettbewerbsbedingungen sowie des Umwelt- und Immissionsschutzes.

Dabei wird sich der regionale und lokale Handlungsdruck durch sich verschärfende, gesetzlich verankerte Umweltauforderungen (Bund, EU) auf überregionaler Ebene weiter verstärken. Insbesondere die Umweltbelastungen durch den Lkw wie auch Anforderungen im Bereich der Verkehrssicherheit erfordern sowohl Innovationen bei der Fahrzeugtechnik als auch Veränderungen bei der Transportorganisation im Gesamtsystem. Lokale Lösungen können hier lediglich ein Zwischenschritt sein. Unternehmen sehen aber im Allgemeinen nicht in entsprechendem Umfang Handlungsnotwendigkeiten, solange nicht einheitliche, rechtlich bindende Rahmenbedingungen bestehen. Der Handlungsdruck zur Gestaltung des Wirtschaftsverkehrs liegt daher weniger beim Verursacher; Ansatzpunkte für Veränderungen bestehen daher neben der Kommunikation und Kooperation zwischen den Agierenden auf überregionaler Ebene vor allem aber in verbindlichen Regelungen durch öffentliche Agierende.

3.2 Gestaltungsansätze auf kommunaler und regionaler Ebene

Ansätze der öffentlichen Hand zur Gestaltung einer ökonomisch notwendigen sowie ökologisch und stadtentwicklungspolitisch vertretbaren Wirtschaftsverkehrsentwicklung und -gestaltung bestehen in den Maßnahmenfeldern Raum- beziehungsweise Standortplanung, Infrastrukturplanung, Preis- und Ordnungspolitik sowie Information und Moderation auf kommunaler und regionaler Ebene. Zu den relevanten kommunalen beziehungsweise regionalen Vertretenden gehören in Berlin die Senatsverwaltungen (beispielsweise die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz sowie die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen), die Bezirke, die Durchsetzungsinstanzen (Polizei Berlin und bezirkliche Ordnungsämter) sowie die Wirtschaftsförderung und Vertretenden für die jeweiligen Aufgaben aus dem Land Brandenburg. Bei der Wahrnehmung der Aufgaben müssen die Agierenden mit Zielkonflikten umgehen, da zu den Zielen sowohl die Verbesserung des Wirtschaftsklimas und die Sicherung des Wirtschaftsstandorts als auch die Steigerung der Lebensqualität der Stadt sowie der Emissionsschutz und insbesondere die Luftreinhaltung zählen. Zudem erfordern die begrenzten finanziellen und personellen Ressourcen der öffentlichen Hand (Senatsverwaltungen, Bezirke) Prioritätensetzungen.

Im Rahmen der Raum- und Standortplanung sowie der tatsächlichen räumlichen Entwicklung wird die Basis für die Verkehrsfolgen des Wirtschaftens gelegt. Dabei kommt der Flächenausweisung und der Ansiedlungspolitik beziehungsweise Wirtschaftsförderung eine zentrale Rolle zu. Dies findet auch im Rahmen der bezirklichen Wirtschaftsflächenkonzepte (WiKo) sowie der bezirklichen Einzelhandels- und Zentrenkonzepte Berücksichtigung.

Das Flächenmanagement von Gewerbegebieten in Berlin kann durch die weitere Ergänzung der vorhandenen Planwerke, insbesondere des StEP Wirtschaft und des Entwicklungskonzepts für den produktionsgeprägten Bereich (EpB) sowie durch Instrumente der Wirtschaftsförderung (beispielsweise der Standortkatalog der Immobilien und Gewerbeflächen des Immobilienportals des Business Location Center Berlins) um wirtschaftsverkehrsbezogene Standortinformationen (Netz, Kapazitäten, Angebote, sensible Nachbarnutzungen) an zusätzlicher Qualität gewinnen¹⁰. Dadurch wird zugleich die Schaffung räumlicher Wirtschaftskluster, von Lieferantenparks und ähnlichem unterstützt, wodurch tendenziell die gesamte Verkehrsleistung reduziert und gleichzeitig das Verlagerungspotenzial erhöht werden könnte. Für verkehrsaufkommensstarke Standorte können weitere Bündelungs- und Verlagerungspotenziale durch ein standortbezogenes Mobilitätsmanagement unter Berücksichtigung der Verkehrsnachfrage gefördert werden.

Im Rahmen des Ansiedlungsvorgangs ermöglicht eine rechtzeitige Analyse der verkehrlichen Wirkung die stadtverträgliche Einbindung einer (neuen) Nutzung. Dadurch wird die Basis für die Realisierung von Bündelungspotenzialen (an einem Standort mit Gewerbe-, Einzelhandels- oder Bürokonzentration; an einer Trasse) gelegt. Die Verlagerung des Verkehrs auf Bahn und Binnenschiff setzt dabei die Ansiedlung von bahn- beziehungsweise binnenschiffaffinen Unternehmen an entsprechend erschlossenen Flächen voraus.

Umsetzungs- und Anwendungshemmnis einer solchen Verlagerung ist heute die nur begrenzte Verfügbarkeit von Flächen mit entsprechenden Rahmenbedingungen. Diese müssen dabei nicht nur aus städtischer Perspektive geeignet sein, sondern vor allem auch den Parametern der Investierenden mit hohem Güterverkehrsaufkommen entsprechen. Marktdynamik und Datenschutzerfordernisse erschweren die Herstellung und Fortschreibung notwendiger Übersichten. In Berlin gibt das Gewerbeflächeninformationssystem (GeFIS) einen umfassenden Überblick über die langfristigen Potenziale und die vorhandenen gewerblich genutzten Flächen der Stadt. Standortnetzwerke sind vor diesem Hintergrund wichtige Ansprechpartner und Multiplikatoren, ebenso wie Kammern und Verbände.

¹⁰ Dies beinhaltet auch den verwaltungsübergreifenden Austausch entsprechender Informationen.

Mit der Raum- und Standortplanung sind die Infrastrukturplanung und -sicherung eng verknüpft, die auf die Verbesserung der Erreichbarkeit der Standorte, deren Verknüpfung sowie auf die langfristige Versorgungssicherheit abzielt. Bereits identifizierte Netzlücken und Engpässe im Berliner Straßennetz, ebenso die Ausbau- und Umstrukturierungsmaßnahmen bei den anderen Verkehrsträgern werden im STEP MoVe definiert und entsprechende Maßnahmen benannt.

Insgesamt bedarf es für Schiff und Eisenbahn einer langfristigen Vorsorgeplanung in Form der Sicherung zukunftsfähiger Güterverkehrsinfrastruktur und bi- beziehungsweise trimodaler innerstädtischer Umschlagplätze (unter anderem die öffentlichen Berliner Binnenhäfen Neukölln, Spandau und Westhafen). Auch die in der Region bestehenden Güterverkehrszentren (GVZ) spielen hier eine bedeutende Rolle. Sie werden in der Hauptstadtregion auf kommunaler Ebene geplant und vermarktet. Für diese Standorte gilt es besonders planerisch sicherzustellen, dass Unternehmen mit starkem Warenaustausch Güter zwischen GVZ und Berlin per Schiff oder Bahn transportieren können, um das relativ hohe Aufkommen auf den Einfallstraßen zwischen Berlin und den GVZ zu reduzieren. Es muss deshalb auch planerisch eine entsprechende Infrastruktur in Berlin vorgehalten werden.

Insbesondere das Bundesimmissionsschutzgesetz beziehungsweise die Bundesimmissionsschutzverordnung (BImSchG in Verbindung mit 39. BImSchV) sind wichtige Ausgangspunkte lokaler Regulierungen. Auf dieser Grundlage werden lokal Luftreinhaltepläne erarbeitet und von der zuständigen obersten Umweltbehörde vorgelegt. Für die konkrete Verkehrsgestaltung können unter anderem das Straßenrecht und Straßenverkehrsrecht genutzt werden, um den Wirtschaftsverkehr räumlich und zeitlich zu ordnen beziehungsweise zu lenken. Klassische verkehrsplanerische Instrumente auf kommunaler Ebene sind die Einrichtung von Liefer- und Ladeverkehrsflächen. Voraussetzung ist allerdings die regelmäßige Überwachung, insbesondere der Liefer- und Ladeverkehrsflächen, zur Verhinderung von Fehlnutzung durch andere Verkehrsteilnehmende.

Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen können vor allem auch neue Organisationskonzepte unterstützen. Beispielsweise kann die Anzahl der motorisierten Fahrten der KEP-Dienste verringert werden, indem kleine „Logistiknoten“ (Umschlagplätze, beispielsweise Pick Points, Mikro-Depots und so weiter) zum Beispiel als Übergabepunkte von Waren an die Kundschaft oder Handwerksunternehmen eingerichtet werden. Auch die Einrichtung von mobilen Umschlagplätzen durch die Anordnung von Stellflächen für Fahrzeuge des Wirtschaftsverkehrs, wodurch eine fußläufige Zustellung, zum Beispiel mit Sackkarren, und der Einsatz von stadtvträglichen Kleinstfahrzeugen, wie zum Beispiel Lastenräder, erfolgen können, wirkt in die gleiche Richtung (straßenverkehrsrechtlich ist diese Lösung derzeit allerdings so nicht darstellbar). Hierbei spielen vor allem anbieterneutrale Lösungen eine zentrale Rolle, um einerseits wettbewerbsrechtliche Herausforderungen zu meistern und dabei sparsam mit (öffentlichem) Raum zu agieren.

Schon heute bestehen vor allem in den städtischen Zentren Berlins Flächenkonflikte um den öffentlichen Raum zwischen dem Wirtschaftsverkehr und anderen Nutzungen. Der Platzbedarf für Stellflächen von Kurier- und Paketdiensten, für die Warenanlieferung von Läden und die Abfuhr von Gewerbeabfall nimmt zu.

Gerade in den städtischen Zentren sind hierfür Lösungen – straßenverkehrsrechtliche genauso wie bauliche – wichtig, die die übergeordneten Ziele (unter anderem Erhöhung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum, Förderung des Fuß- und Radverkehr) berücksichtigen.

Im Planungsrecht und Bauordnungsrecht stehen unter anderem folgende Instrumente für eine stärkere Berücksichtigung des Wirtschaftsverkehrs zur Verfügung:

- Im Bebauungsplan (§ 9 BauGB) können Wirtschaftsverkehrsflächen förmlich festgesetzt werden.
- Im Rahmen von städtebaulichen Verträgen werden bei großen Bauprojekten unter anderem Erschließungsfragen zwischen Gemeinde und Vorhabenträger geregelt. Hier besteht die Möglichkeit, Regelungen zur städtebaulichen Integration des Wirtschaftsverkehrs und zur logistischen Ver- und Entsorgungskonzeption in der Bau- und Nutzungsphase zu treffen.
- Im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens kann die Baugenehmigungsbehörde bei Projekten mit großer Verkehrserzeugung die Anforderung an den Bauherrn stellen, in der Bauvorlage (Baubeschreibung) geeignete Maßnahmen zur Bewältigung des Wirtschaftsverkehrs nachzuweisen.

Die planungs- und bauordnungsrechtlichen Möglichkeiten zur Gestaltung des Wirtschaftsverkehrs werden derzeit nur partiell genutzt. Bisher ist die Berücksichtigung der logistischen Abwicklung und verkehrlichen Folgewirkungen sowie die Umsetzung von logistischen Konzepten vom Engagement des Bauherrn beziehungsweise der beauftragten Unternehmen abhängig und damit nicht durchgehend gewährleistet. In der Regel werden zwar im Falle eines verkehrserzeugenden Vorhabens besondere Anforderungen an die Bauvorlagen gestellt, allerdings erfolgt in den wenigsten Fällen eine Prüfung der inneren und äußeren verkehrlichen Erschließung oder der Abwicklung der vom Standort ausgehenden Verkehre, die über eine klassische verkehrliche Untersuchung (Prüfung der Aufnahmekapazitäten der angrenzenden Straßennetze und -knoten beziehungsweise Lichtsignalanlagen) hinausgeht.



Gibt es regulatorische Ansätze zur Gestaltung des urbanen Wirtschaftsverkehrs?

Für die Erarbeitung des IWVK wurden in einer Fachstudie 14 Städte beziehungsweise Kommunen verglichen. Es zeigt sich, dass in nahezu allen Städten diverse Einheiten für „Regulierung im Wirtschaftsverkehr“ zuständig sind. Ansätze finden sich in den nachfolgend dargestellten Kategorien (dargestellt jeweils mit Anzahl der Städte, die derartige Regularien nutzen):

- „Materielle und Physische Infrastrukturen“ (8 von 14 Städten): zumeist Bereitstellung und Freihaltung von Übergabepunkten beziehungsweise Flächen (Realisierung in Pilotprojekten, etwa Flächenbereitstellung für Hubs oder Mikro-Depots);
- „Immaterielle-/Informationsinfrastrukturen“ (0 von 14 Städten): keine wirtschaftsverkehrsspezifischen Lösungen in den untersuchten Städten;
- „Technologie/Hardware“ (11 von 14 Städten): Vorgaben zu zulässigen Fahrzeugtypen und Antriebstechnologien (Einfahr- und Durchfahrverbote);
- „Governance“ (6 von 14 Städten): zeitbezogene und finanzielle Verkehrsregulierungen, also beispielsweise Lieferzeifenster und Maut/Nutzungsgebühren.

Die spezifischen Wirkungen der erfassten Regulierungsansätze sind nur in wenigen Fällen belegt. In einigen Städten werden zur Evaluation Modellrechnungen verwendet.

(Städte in der Untersuchung: Amsterdam, Bremen, Göteborg, Hamburg, Köln, London, München, New York, Paris, Rom, San Francisco, Stuttgart, Wien und Zürich)

Für die Unternehmen bestehen Anreize zur Akzeptanz von ordnungsrechtlichen Maßnahmen, wenn zum Beispiel Liefermöglichkeiten verbessert, die Zuverlässigkeit der Anlieferung erhöht, das Zeitmanagement optimiert oder die Planungssicherheit erhöht und das Risiko von Nachbarschaftskonflikten gemindert werden kann. Die Chancen zur Akzeptanz der geforderten Standards im Wirtschaftsverkehr sind besonders groß, wenn sie an derartige Benutzervorteile gekoppelt werden beziehungsweise diese deutlich kommuniziert werden.

Optimierungen der Leistungsfähigkeit des Straßenverkehrssystems sind durch eine intelligente Steuerung der Verkehrsströme und bessere Informationen über die Verkehrslage möglich. Eine entsprechende Institutionalisierung hat das Land Berlin bereits mit der Abteilung VI Verkehrsmanagement der SenUVK (ehemalige Verkehrslenkung Berlin (VLB)) in Verbindung mit der Verkehrsinformationszentrale (VIZ) vorgenommen. Die Ressource „Information“ muss künftig noch stärker für ein zielorientiertes Management des Güterverkehrs genutzt werden. Ein kontinuierlicher Datenaustausch zwischen den verschiedenen Agierenden des Wirtschaftsverkehrs kann dabei in Zukunft einen entscheidenden Beitrag leisten.

3.3 Gestaltungsansätze auf betrieblicher Ebene

Die Transport- und Logistik-Dienstleister oder entsprechende Unternehmensbereiche sind für das operative Geschäft verantwortlich. Ohne ihre Beteiligungsbereitschaft sind viele neue Lösungen der Transportorganisation nicht umsetzbar. Sie sind vor allem an der Erhöhung der Effizienz der Transport- und Ladevorgänge interessiert. Gleichwohl haben sie aber oft nur einen geringen Einfluss auf die Verkehrsentstehung, da viele Parameter durch die auftraggebende, verladende beziehungsweise empfangende Einheit gesetzt werden. Insbesondere durch Anforderungen der Kundschaft (beispielsweise hohe Lieferfrequenzen bis zu mehrmals täglicher Belieferung) und die Rahmenbedingungen auf dem Güterverkehrsmarkt (Lagerkosten sind häufig höher als Transportkosten, zeitliche und räumliche Überlagerung von Wirtschaftsverkehr und Berufsverkehr) ist der Gestaltungsspielraum begrenzt. Bei überregional tätigen Unternehmen ist der örtliche Gestaltungsspielraum weiter eingeengt, da logistische Konzepte häufig national oder europaweit und nicht Berlin-spezifisch entwickelt werden. Ausnahmen sind Unternehmen, die Transporte noch selbst steuern und durchführen.

Auf der Ebene der Betriebe bestehen daher erhebliche verkehrsbezogene Gestaltungsansätze, zum einen im Bereich der Personenmobilität und der Transportlogistik (also beispielsweise bei der Art der Fahrzeugnutzung, der Wahl der Fahrzeugtechnik, aber auch des Transportmittels), zum anderen bei Unternehmensentscheidungen „vor dem Verkehr“. Handlungsmöglichkeiten bestehen in der Auswahl geeigneter Standorte, in der Schaffung der Voraussetzungen für eine (stadt-)verträgliche Organisation der am Standort eingehenden und ausgehenden Transporte und in der Gestaltung von verkehrseffizienten Strukturen bei der Beschaffung, Produktion, Distribution und Entsorgung. Eine verkehrssparsame Gestaltung der Unternehmenstätigkeit ist vor allem dann zu erwarten, wenn sich mit einer Maßnahme gleichzeitig Kosten-, Zeit- und Wettbewerbsvorteile erzielen lassen.

Die verladenden und empfangenden Einheiten beeinflussen durch ihre Entscheidungen maßgeblich die operative verkehrslogistische Abwicklung. Viele Unternehmen verladen und empfangen zugleich und sind in unterschiedliche logistische Netze eingebunden. Entsprechend dispers sind ihre Interessenlagen. In der Regel optimieren sie (einzel-)betrieblich und beziehen dabei eher selten die gesamtgesellschaftlichen Wirkungen ihrer Entscheidungen mit ein. Neben betriebswirtschaftlicher Optimierung ist für die Unternehmen eine Ver- und Entsorgungszuverlässigkeit entscheidend. Die Möglichkeiten einer nachhaltigen Wirtschaftsweise nutzen erfahrungsgemäß am häufigsten Unternehmen mit Umweltmanagementsystem beziehungsweise hoher Umweltverantwortung der Unternehmensführung. Die Verladenden und Empfangenden können über ihre Marktmacht (zum Beispiel Zulassung oder Verbot der Beiladung) oder durch die Regelung der Lieferkonditionen (zum Beispiel ab Werk) die logistische Gestaltung beeinflussen.

Ansätze des unternehmensbezogenen Mobilitätsmanagements zielen auf den bewussten Umgang mit dem von Betrieben verursachten Verkehr und konzentrieren sich bisher auf den Berufsverkehr sowie den Dienst(reise)- und Geschäftsverkehr. Gerade im Bereich des Personenwirtschaftsverkehrs (beispielsweise beim Geschäfts- oder Dienst(reise)verkehr von Unternehmen im Bereich der Beratung, des Vertriebs und so weiter) sind Verlagerungen auf andere Verkehrsmittel, wie den öffentlichen Nahverkehr, Taxi oder auch das Fahrrad, möglich¹¹.

Im Bereich der Transportlogistik zielen Ansätze auf die Reduzierung von Fahrleistung durch eine optimierte Routen- und Tourenwahl, eine höhere Fahrzeugauslastung durch (überbetriebliche) Bündelung von Sendungen sowie auf die Verringerung von Klimagasen, Luft- und Lärmemissionen durch den Einsatz alternativer Fahrzeugtechnik (inklusive der Nebenaggregate) sowie Fahrpersonalschulungen. Ein Umstieg auf andere Verkehrsmittel, insbesondere Bahn und Binnenschiff, wird nur gelingen, wenn Umschlagseinrichtungen im Stadtgebiet beziehungsweise entsprechende Gleisanschlüsse vorhanden sind. Der Einsatz mobiler Umschlagplätze, von denen die Zustellung und die Abholung der Sendungen zu Fuß oder mit dem Lastenrad erfolgen können, setzt (Ausnahme-)Genehmigungen für Halte- beziehungsweise Übergangspunkte und gegebenenfalls eine Sondernutzungserlaubnis (sofern dies auf öffentlichen Straßenland erfolgt) voraus.

11 Im StEP MoVe werden umfangreich Maßnahmen zur Gestaltung der Personenmobilität berücksichtigt.

Wirkungen gehen – wie geschildert – auch von den logistischen Flächen aus: Durch das Fahren, Rangieren und Umschlagen entstehen Geräusch- und Schadstoffemissionen mit Effekten auf das Umfeld, also beispielsweise Anwohnerschaft, Kundschaft oder auch andere Gewerbetreibende. Gleichwohl haben diese Flächen, insbesondere im urbanen Raum, für das Funktionieren der Gesamtstadt eine wichtige Funktion. Ohne sie ist eine effiziente Abwicklung des Wirtschaftsverkehrs kaum möglich. Sich aus der Stadt ins Umland verlagernde logistische Aktivitäten bedingen zumeist längere Wege, resultieren also in einem höheren Fahrtenaufkommen und einer höheren Fahrleistung. In der Flächenbereitstellung und planerischen Abwägung müssen diese Interessenlagen berücksichtigt werden.

Gestaltungsansätze verkehrseffizienter Standortentscheidungen setzen an der Optimierung der Standortwahl und der Verkehrsflächen auf dem Grundstück sowie der innerbetrieblichen Logistikflächen, insbesondere von Wareneingang und Warenausgang (Layout, Gestaltung der Empfangsrampe) sowie der Abläufe (Rampenmanagement, Lieferzeitfenster) an, um Verkehr zu reduzieren und Nutzungskonflikte am Standort sowie im Umfeld zu vermeiden. Dabei stehen Berliner Standorte in Konkurrenz zu Standorten im Umland. Neben der Verkehrsanbindung und Erreichbarkeit des Standorts gehören Kostenvorteile, wie geringere Grundstückskosten oder Steuersätze, immer noch zu den wichtigsten Entscheidungsparametern der Standortwahl.

Gestaltungsansätze in der Beschaffung liegen im Bereich der Re-Organisation von Lagerstandorten, der gemeinsamen, unternehmensübergreifenden Nutzung von Lagern, der Bündelung oder der Verlagerung von Warenströmen auf andere Verkehrsträger im Zulauf sowie in der Realisierung von regionalen Kreisläufen oder eines Modular-Sourcing, bei dem ganze Baugruppen bei einem Lieferunternehmen beschafft werden. Insbesondere große Unternehmen können durch die Vorgabe der Nutzung von ausgewählten, externen Logistikdienstleistungsunternehmen zu Bündelungspotenzialen beitragen und durch Ausschreibungen mit Transportmittelvorgabe intermodale Verkehre erhöhen.

Gestaltungsansätze in der Produktion liegen beispielsweise in der Miniaturisierung der Produkte, der Normierung und Verringerung von Verpackungen. Auch durch den Einsatz alternativer Verkehrsmittel, wie dem Lastenrad für Kleintransporte (zum Beispiel Post, Kurier- und Paketdienste) und dem Einsatz von Pick-up-Points (zum Beispiel Paketstationen) kann der motorisierte Verteil- und Sammelverkehr reduziert werden. Um die Gestaltungsmöglichkeiten auf betrieblicher Ebene zu stärken, ist es notwendig, die Agierenden weiter für die städtischen Anforderungen zu sensibilisieren und einen Austausch mit kommunalen Agierenden zu fördern. Es besteht zudem vielfach eine unzureichende Planungssicherheit für die Entwicklung von langfristigen, unternehmensübergreifenden Konzepten (wettbewerbs- und kartellrechtliche Bedenken).

Momentan sind Kosten für umweltschonende Technologien und Prozesse zum Teil (deutlich) höher als für konventionelle Lösungen. Vielfach nutzen Betriebe hier Unterstützungsangebote der öffentlichen Hand, um technologiebedingte Mehrkosten abzufedern.

Von steigender Bedeutung sind an dieser Stelle aber auch Privatpersonen als versendende, insbesondere aber als empfangende Einheit. Auch diese beeinflussen, durch die Digitalisierung unterstützt, durch ihre Entscheidungen zum Teil buchstäblich bis zum letzten Moment die operative logistische Abwicklung auf der letzten Meile der Zustellung. So bieten diverse Paketdienstleister ihrer Kundschaft mittlerweile an, die Sendung bis zur physischen Zustellung noch umzuleiten oder einen anderen Ablageort zu wählen. Hier können Betriebe vor allem durch preisliche Gestaltung steuernd wirken, ohne dabei die angebotene Servicequalität zu reduzieren.

4 PRIORITÄR UMZUSETZENDE MAßNAHMENFELDER

Im Folgenden wird das IWVK als Arbeitsplan/-programm für die kommenden Jahre definiert. Das IWVK folgt dabei einem systemischen Ansatz, stellt also in den jeweiligen Themenfeldern Bündel von Maßnahmen dar, die einen positiven Beitrag zur Zielerreichung leisten.

Dabei werden zwei Kategorien unterschieden. Im Kapitel 4.1 „Maßnahmenfelder als Ergebnis der Beteiligung“ werden die Ansätze dargestellt, die gemäß der in Kapitel 7.3 dargestellten Prozessschritte und aufbauend auf den im Kapitel 7.4 herausgearbeiteten Problemen und Herausforderungen konsensual abgeleitet wurden. Dieses Spektrum umfasst folgende Maßnahmenfelder:

- (M1) Berücksichtigung des Wirtschaftsverkehrs bei Infrastrukturmaßnahmen
- (M2) Quellen, Senken und Knoten des Wirtschaftsverkehrs erfassen und planerisch sichern; zukunftsfähige Konzepte unterstützen
- (M3) Gemeinsame Datennutzung im Wirtschaftsverkehr fördern
- (M4) Ver- und Entsorgungszeiten ausweiten (Pilotvorhaben)
- (M5) Ladezonen schaffen und effizient nutzen
- (M6) Ausweisung eines Haupttroutennetzes für den Großraum- und Schwertransport (GST)
- (M7) Forschung zum und im Wirtschaftsverkehr unterstützen und einfordern
- (M8) Transparente, regelmäßige Kommunikation und Beteiligung etablieren
- (M9) Leistungen des regionalen Wirtschaftsverkehrs betonen, das Image des Wirtschaftsverkehrs verbessern

Erweitert wird dieses Maßnahmenspektrum durch Ansätze, welche auf die aktuellen Entwicklungen Bezug nehmen und sich aus rechtlichen und planerischen Anforderungen ergeben (vergleiche Kapitel 4.2 Ergänzende Maßnahmenfelder als Ergebnis gesellschaftlicher Entwicklungen)¹²:

- (M10) Emission reduzieren, Flottenerneuerung und -veränderung fördern
- (M11) Verkehrssicherheit
- (M12) Allgemeine Ansätze und Initiativen des Landes Berlin mit Bezug zum Wirtschaftsverkehr

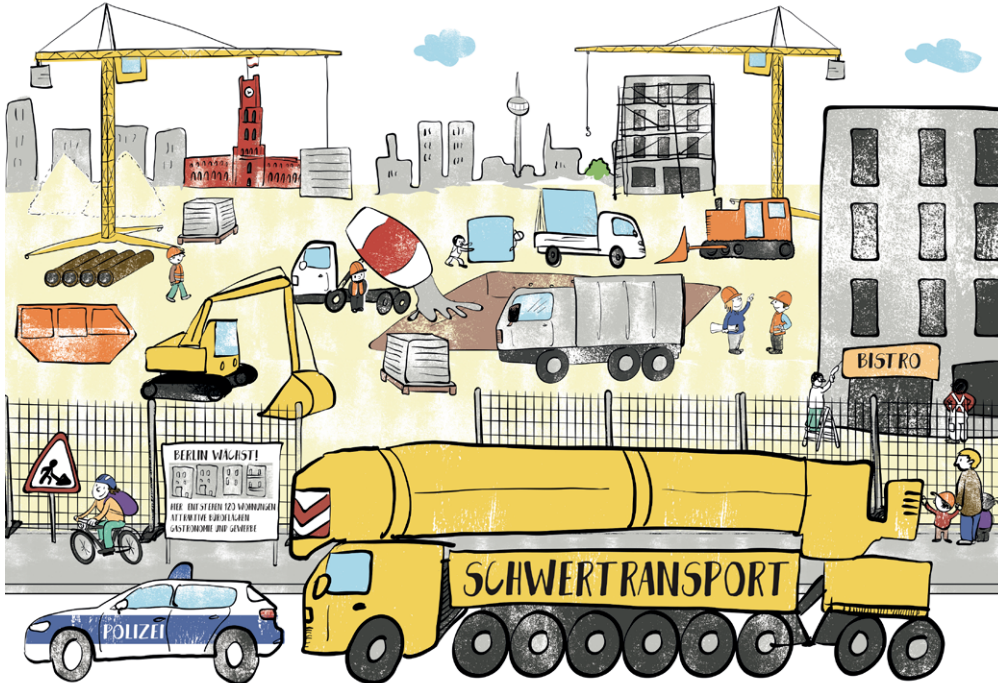
Im Prozess der Maßnahmenarbeit (insbesondere für Kapitel 4.1 „Maßnahmenfelder als Ergebnis der Beteiligung“) haben sich die Agierenden auf eine gemeinsame Umsetzung verständigt. Es sind für den weiteren Prozess weitere Senatsverwaltungen, Bezirke, sonstige Institutionen sowie Unternehmen direkt in den Umsetzungsprozess zu involvieren und Abwägungen zwischen den diversen bestehenden Ansprüchen an den öffentlichen (Straßen-) Raum zu leisten. Dezidierte Abschätzungen für die notwendigen (Personal-)Ressourcen liegen noch nicht vor, diese Abschätzung ist zum Teil auch erst nach weiterer Maßnahmenausgestaltung oder einer abschließenden Prüfung der (rechtlichen) Machbarkeit möglich. Auch die Zeitbedarfe für die Einzelbausteine sind zum Teil sehr unterschiedlich; sie sind zumeist auch abhängig davon, wie die entsprechenden Aufgaben durch die Beteiligten priorisiert werden. Derartige Einschränkungen sind einerseits natürlich im komplexen Gefüge des Wirtschaftsverkehrs einer Großstadt nachvollziehbar, bilden andererseits aber auch ein Risiko für die Umsetzung. Vor diesem Hintergrund kommt dem transparenten Umsetzungsmonitoring eine hohe Bedeutung zu. Die SenUVK koordiniert als Geschäftsstelle das zentrale Projektmanagement für die Umsetzung und stimmt sich hierzu mit den Agierenden ab und stellt daneben auch die notwendige Berücksichtigung anderer Interessen (Drittenschutz) mit geeigneten Ansätzen sicher. Insgesamt liegt der Fokus auf den zentralen Aufgaben und Ansätzen mit zu erwartender erheblicher Wirkung im Sinne der gesetzten Ziele in Gestaltungsmöglichkeit des Landes.

¹² Im Einzelnen kommt es zu Überschneidungen der dargestellten Maßnahmen. Diese Schnittmenge bieten den Vorteil, dass so ressourceneffizienter an der Umsetzung gearbeitet werden kann.

Maßnahmen des Personenverkehrs werden im Rahmen des MobG (unter anderem Abschnitt 2: Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) oder Abschnitt 3: Entwicklung des Radverkehrs) und des StEP MoVe dargestellt und ausgeführt. Davon profitiert vor allem auch der Personenwirtschaftsverkehr, also unter anderem Handwerksunternehmen sowie die diversen in Berlin tätigen Dienstleistenden (zum Beispiel Pflegedienste, im Bereich Grundstückswesen und Immobilien, Beratung und so weiter).

4.1 Maßnahmenfelder als Ergebnis der Beteiligung

4.1.1 Berücksichtigung des Wirtschaftsverkehrs bei Infrastrukturmaßnahmen (M1)



Quelle: 123 Comics im Auftrag der SenUVK

ZIELGRUPPE

Der Ansatz stellt den Wirtschaftsverkehr auf der Straße in den Fokus. Agierende des Personewirtschaftsverkehrs (Pflegerdienste, Handwerksunternehmen und so weiter) sind ebenso von Wirkungen der beschriebenen Maßnahmen betroffen wie Agierende des Güterverkehrs.

WORIN BESTEHT DER LÖSUNGSANSATZ?

- Die Agierenden des Wirtschaftsverkehrs inklusive unter anderem Verbänden, Kammern, Verwaltung Forschung verständigen sich auf Anforderungen an die Infrastruktur. Diese werden in einen „Leitfaden Anforderungen des Berliner Wirtschaftsverkehrs“ (Arbeitstitel) übersetzt, welcher bei Neubau-, Ersatz- und Instandhaltungsmaßnahmen auf wirtschaftsverkehrsrelevanten Infrastrukturen, in den großen Neubauquartieren bis hin zu den angestrebten GST¹³-Haupttrouten angewendet und berücksichtigt werden soll. Inhalte könnten unter anderem Querschnitte, Maße, Gewichte und Dimensionen von Ladezonen sein.
- Für die Ver- und Entsorgung (Segment KEP, Versorgung des Handels, Entsorgung, Straßenreinigung) bildet ein solcher Leitfaden die Grundlage für eine informelle Abstimmung mit anderen Agierenden (zum Beispiel Investierende, Bauverantwortliche, Projektentwickler Architekturschaffende, Anwohnerschaft beziehungsweise zukünftige Bewohnerschaft). So soll unter anderem eruiert werden, ob die vorgenannten Gruppen bereit wären, zukünftig alternative Zustellsysteme beziehungsweise Abfallsammelsysteme bei der Planung und dem (Um-)Bau frühzeitig zu berücksichtigen beziehungsweise zu nutzen. Dazu sollen die Anforderungen, die sich aus dem Betrieb solcher Anlagen ergeben, definiert werden und Informationen über Übergabesysteme für Bauverantwortliche und Architekturschaffende bereitgestellt werden.

13 Großraum- und Schwerlasttransporte

- Notwendige Infrastrukturmaßnahmen im Hauptverkehrsnetz sollen so koordiniert werden, dass der Wirtschaftsverkehr zum einen möglichst wenig beeinträchtigt wird, zum anderen neue Verfahren, Konzepte, Wegeführungen (Umleitungen) und so weiter erprobt werden können, sodass der Wirtschaftsverkehr auch möglichst wenige Beeinträchtigungen erzeugt. Die Aus- und Wechselwirkungen von zeitgleich stattfindenden und in einem Wirkungszusammenhang stehenden Infrastrukturmaßnahmen werden vorab analysiert, so dass auch die indirekten Wirkungen auf den Wirtschaftsverkehr berücksichtigt werden.
- Großveranstaltungen (zum Beispiel Kirchentag, Sportereignisse) sollen genutzt werden, die Agierenden besser miteinander zu vernetzen und Wirtschaftsverkehre bei absehbaren Engpässen in der Infrastruktur neu zu organisieren (Beispiel: Koordination anlässlich der olympischen Spiele in London). So können beispielsweise die als Folge von Großveranstaltungen teils großflächig angeordneten Sperrungen zuvor durch die Entsorgungs- und Reinigungsbetriebe genutzt werden, um im Alltag teils schwer zugängliche Flächen zu reinigen (beispielsweise Parkstreifen, Sinkkästen¹⁴).

WAS WIRD MIT DER LÖSUNG VERBESSERT? WELCHE ERGEBNISSE RESULTIEREN AUS DER UMSETZUNG DER MAßNAHME(N)?

- Durch eine (bessere) Koordination bezüglich geplanter Infrastrukturmaßnahmen kann erreicht werden, dass der Wirtschaftsverkehr in seiner Funktion möglichst wenig beeinträchtigt wird und zusätzliche Emissionen auf Ausweichrouten vermieden werden (Reduzierung Durchgangsverkehr). Eine effiziente Koordination minimiert (unnötige) Engpass-Situationen, die aus zeitlichen und/oder räumlichen Überlagerungen zum Beispiel im Zusammenhang mit Großveranstaltungen oder Baumaßnahmen, resultieren. Zudem kann durch die Koordination und das Zusammenwirken der Agierenden erreicht werden, dass innovative Maßnahmen – zum Beispiel durch Reorganisation logistischer Zustellprozesse – Eingang in die Praxis finden und die Infrastruktur für den Wirtschaftsverkehr besser nutzbar bleibt.
- Aus der Koordination resultieren Vorteile für die einzelnen Wirtschaftsverkehrsteilnehmenden (wettbewerbsrechtliche beziehungsweise kartellrechtliche Prüfung davon unberührt), insbesondere mit Blick auf Einschränkungen der Personalverfügbarkeit. Eine derartige Koordination bildet zudem durch breiteres Wissen über Infrastrukturrestriktionen eine Grundlage für besseres Flottenmanagement und -routing. Durch großräumigere Umleitungen und infolge geringerer Standzeiten werden Emissionen eingespart und der Verkehrsfluss verbessert. Nutzungskonkurrenzen im Rahmen der wachsenden Stadt werden so reduziert, die hochwertige Gestaltung des öffentlichen Raums wird unterstützt.
- Zukünftig entstehende Infrastruktur (vor allem Straßen im Nebennetz, Privatstraßen) werden unter Beachtung der Anforderungen des Güterverkehrs sowie der Entsorgungs- und Reinigungsbetriebe ausgelegt. Durch die Reduzierung von Rangiermanövern und daraus resultierende Stauzeiten wird der Verkehrsfluss verbessert und zu einer effizienteren Auslastung der Betriebsmittel beigetragen.

WAS SIND ANZUSTREBENDE ERFOLGE?

- Sammlung und Bündelung der verschiedenen Ansprüche der Wirtschaftsverkehrsteilnehmenden, getragen von einer möglichst großen Anzahl an Unternehmen.
- Gemeinsam von Unternehmen entwickelte und getragene Anforderungen an die Planung, basierend auf den regionalspezifischen Anforderungen.
- Kommunikation im Vorfeld von Infrastrukturmaßnahmen/-einschränkungen; verträgliche Abwicklung notwendiger Umleitungen (sowohl für die Anwohnerschaft als auch für die Agierenden des Wirtschaftsverkehrs).
- Erhöhung der stadträumlichen Verträglichkeit und Verringerung der Umwelt- und Klimawirkungen des Wirtschaftsverkehrs.

14 Oberflächenentwässerung

- Möglichst geringe Beeinträchtigung des Wirtschaftsverkehrs durch Infrastrukturmaßnahmen (zum Beispiel durch Großveranstaltungen oder Baumaßnahmen), Schaffung eines gemeinsamen Bewusstseins, dass Einschränkungen immer zu (weiteren) Kapazitätsengpässen (insbesondere in Spitzenstunden) führen (⇒ „wachsende Stadt“).
- Entwicklung neuer kooperativer Konzepte zwischen Unternehmen gleicher und unterschiedlicher Branchen.
- Verbesserung der Vernetzung der Agierenden des Wirtschaftsverkehrs.

WELCHE BETEILIGTEN SIND FÜR DIE UMSETZUNG EINZUBEZIEHEN BEZIEHUNGSWEISE MIT WELCHEN BETEILIGTEN SOLL DER UMSETZUNGSPROZESS ANGESTOßEN WERDEN?

Senatsverwaltungen und nachgeordnete Behörden (SenUVK, SenWiEnBe, SenStadtWohn), Bezirke, Unternehmen, Kammern und Verbände, Organisierende von Großevents, Bauverantwortliche, Architekturschaffende, Projektträger für Quartiersentwicklungen, Forschung und so weiter.

ANMERKUNGEN ZUR UMSETZUNG

Es wird angestrebt, diese Maßnahmen möglichst schnell umzusetzen. Großveranstaltungen (sobald diese wieder in Hinblick auf die Corona Maßnahmen möglich sind) und größere Baumaßnahmen (beispielsweise Umbau Dreieck Funkturm) bilden hierfür einen Ansatzpunkt. Gerade die Sammlung und Bündelung der verschiedenen Ansprüche der Wirtschaftsverkehrsteilnehmenden ist ein kontinuierlicher, langfristiger Prozess, da entsprechende Angaben regelmäßig einer Revision unterzogen werden sollten. Ansätze für Datenquellen für das Monitoring bestehen, sind aber im Prozess der Erarbeitung der einzelnen Bausteine weiter zu qualifizieren. Der Klärung der Zuständigkeiten/Aufgaben und der Schaffung einer Koordinationsfunktion kommt eine hohe Bedeutung zu.

Gerade im Kontext der Entwicklung neuer Stadtquartiere und großer Wohnungsbauvorhaben sollen in den nächsten 10 bis 15 Jahren viele tausend Wohneinheiten entstehen, die Wirtschaftsverkehr erzeugen und nachfragen sowie weitere Flächennutzungskonkurrenzen erzeugen. Hier ist es sinnvoll, die Projektträger der Quartiere frühzeitig für die Belange des Wirtschaftsverkehrs zu sensibilisieren und Anforderungen an eine integrierte Verkehrs- und Standortplanung inklusive des Wirtschaftsverkehrs zu formulieren. Ein kurzfristiger Maßnahmenbeginn ermöglicht eine rechtzeitige Implementierung im Zuge der Quartiersentwicklungen und Planungen.

Ziele des StEP MoVe, zu deren Erreichung das IWVK-Maßnahmenfeld M1 hauptsächlich einen Beitrag leistet:

Das Maßnahmenbündel M1 (Berücksichtigung des Wirtschaftsverkehrs bei Infrastrukturmaßnahmen) leistet einen Beitrag zur Zielerreichung einer Vielzahl der StEP MoVe-Ziele. Die weitere Verbesserung der Fernerreichbarkeit durch eine Ausnutzung der Lagegunst der Hauptstadtregion als Schnittpunkt dreier transeuropäischer Kernnetzkorridore ist hier ebenso berührt wie das Ziel, die Funktions- und Leistungsfähigkeit des Wirtschaftsverkehrs in Berlin zu erhalten und weiter zu verbessern (StEP Ziele 9 und 11). Auch bezogen auf das StEP Ziel 13, die Effizienz und ökonomische Nachhaltigkeit des Gesamtverkehrsystems zu steigern, leistet die Maßnahme einen entscheidenden Beitrag aus Sicht des Wirtschaftsverkehrs. Die Erhöhung der stadträumlichen Verträglichkeit des Verkehrs (StEP Ziel 4), unter anderem durch die Verbesserung der städtebaulichen Integration von Verkehrsanlagen, ist ein weiteres Ziel zu dem die Maßnahme des IWVK einen hohen Beitrag leistet.

4.1.2 Quellen, Senken und Knoten des Wirtschaftsverkehrs erfassen und planerisch sichern; zukunftsfähige Konzepte unterstützen (M2)



Quelle: 123 Comics im Auftrag der SenUVK

ZIELGRUPPE

Das Maßnahmenfeld stellt Quellen, Senken und Knoten des Wirtschaftsverkehrs in den Fokus. Damit werden die in Berlin existenten Schnittstellen zwischen dem Wirtschaftsverkehr auf der Straße, der Binnenschifffahrt und dem Schienengüterverkehr gesichert und verbessert.

WORIN BESTEHT DER LÖSUNGSANSATZ?

- Eine Standortkonzeption für Knoten (Umschlagpunkte, insbesondere zwischen Verkehrsträgern) des Wirtschaftsverkehrs, zum Beispiel Güterverkehrszentren (GVZ), Güterverkehrssubzentren (GVSZ) und lokale Hubs (Mikro-Depots), wird erarbeitet. Ihre künftige Berücksichtigung bei bezirklichen und gesamtstädtischen Planungen soll sichergestellt werden. Mit der Konzeption soll zudem für die ausreichende Flächenvorhaltung für Bestand und Neuerrichtung geworben werden. Bestehende Standorte sollen – sofern sie zukunftsfähig sind – gesichert werden, insbesondere vor dem Hintergrund der zunehmenden urbanen Flächenkonkurrenz in der wachsenden Stadt. Dies betrifft vor allem Standorte, die in einer unmittelbaren Nutzungskonkurrenz zu ihrem Umfeld stehen (zum Beispiel Entsorgungsstandort versus Wohnbebauung).
- Räumliche Schwerpunkte des Wirtschaftsverkehrs (Quellen und Senken) in Berlin werden zur direkten Nutzung in Geografischen Informationssystemen (GIS) als Geodaten erfasst, zusätzlich empfangende oder versendende Einheiten von Transporten mit besonderen Anforderungen erhoben (zum Beispiel Krankenhäuser, Anlagen/Einrichtungen für Energieerzeugung und so weiter).
- Eine „Teilkonzeption Feinverteilung“ wird erstellt, sodass möglichst viele Flächen in den jeweiligen Quartieren akquiriert und anschließend beispielsweise als Mikro-Depots genutzt werden können. Informationen über kurzfristig und flexibel nutzbare Flächen für Depots auf öffentlichen und nichtöffentlichen Flächen werden vorgehalten beziehungsweise verfügbar gemacht. Es werden zudem Informationen zu (anbieterneutralen) Mikro-Depots für Entscheider bereitgestellt.

- Die „wachsende Stadt“ präferiert logistische Flächennutzungen nur selten. Trotz weiter steigender Flächenkonkurrenz im urbanen Raum müssen aber Flächen für stadtverträgliche logistische Konzepte vorgehalten werden, die eine dauerhafte Erreichbarkeit von Quellen und Senken für den Wirtschaftsverkehr möglich machen. Um Verdrängungsprozesse in das Berliner Umland zu vermeiden, ist ein aktiver Bestandsschutz für Logistikstandorte notwendig. Nur bei geringen Distanzen zwischen Quelle und Senke fällt die Fahrleistung insgesamt geringer aus, werden kleinere und leichtere Fahrzeuge mit alternativen Antrieben einsetzbar. Dies reduziert negative Verkehrsfolgen und Umweltwirkungen. Die planerische Sicherung derartiger Standorte und deren Nutzungen ist daher von hoher Bedeutung.

WAS WIRD MIT DER LÖSUNG VERBESSERT? WELCHE ERGEBNISSE RESULTIEREN AUS DER UMSETZUNG DER MAßNAHME(N)?

- Derzeit besteht ein unzureichendes Bild über räumliche Schwerpunkte des Wirtschaftsverkehrs (Quellen und Senken) in Berlin. Informationen zu Betriebsstätten, insbesondere mit Bezug zu Güterverkehrsstrukturen, liegen oft nicht vor. Somit werden mit der vorgesehenen Maßnahme grundlegende Kenntnisse geschaffen, mit deren Hilfe Strukturen und Entwicklungen abgebildet werden, aber auch gegebenenfalls betroffene Agierende (zum Beispiel durch Baumaßnahmen, Großereignisse und so weiter; vergleiche Kapitel 4.1.1 „Berücksichtigung des Wirtschaftsverkehrs bei Infrastrukturmaßnahmen“) identifiziert werden können.
- Es erfolgt eine Dokumentation der Relevanz von bestehenden logistischen Knoten für den Wirtschaftsverkehr, der Bedarf an Knotenpunkten wird verdeutlicht und für den planerischen Abwägungsprozess nutzbar gemacht. Agierende können damit transparent neue Bedarfe beispielsweise für eine entsprechende Flächensicherung argumentativ unterlegen. Der Wissenstransfer zwischen relevanten Agierenden wird durch diese Maßnahme zudem verbessert.
- Parallelstrukturen von mehreren privaten Mikro-Depots nebeneinander werden vermieden, die Flächeninanspruchnahme wird reduziert und die Stadtverträglichkeit verbessert. Der Gestaltungsanspruch für den öffentlichen Raum bleibt gewahrt.

WAS SIND ANZUSTREBENDE ERFOLGE?

- Die (regelmäßige) Bestandsaufnahme beziehungsweise Dokumentation der zukunftsfähigen Quellen, Senken und Knoten des Wirtschaftsverkehrs ist ein wegweisendes Ergebnis, insbesondere wenn eine derartige Untersuchung unter Beteiligung der Unternehmen und Flotten betreibenden Unternehmen des Wirtschaftsverkehrs erarbeitet und durch diese mitgetragen wird.
- Agierende des Wirtschaftsverkehrs und Standortbetreibende sind in die Planungsprozesse kommunikativ eingebunden, nicht nur im Rahmen der jeweiligen örtlichen Bebauungsplanverfahren.
- Für dezentrale Übergabepunkte (beispielsweise Mikro-Depots) werden betroffenen Agierenden flächenbezogene Informationen bereitgestellt, die als Grundlage im Genehmigungsverfahren (Baugenehmigung, Sondernutzungserlaubnis) zu einer Beschleunigung führen.
- Auf der unteren Planungsebene sollen mehrere Mikro-Depots an lagegünstigen Standorten etabliert werden, die grundsätzlich von mehreren Unternehmen gemeinsam genutzt werden können. Eine neutrale, transparent agierende Einheit soll den Betrieb sichern und die Vergabe/Nutzung steuern. Die Integration in ein entsprechendes Flächeninformationssystem ist vorgesehen.

WELCHE BETEILIGTEN SIND FÜR DIE UMSETZUNG EINZUBEZIEHEN BEZIEHUNGSWEISE MIT WELCHEN BETEILIGTEN SOLL DER UMSETZUNGSPROZESS ANGESTOßEN WERDEN?

Senatsverwaltungen und nachgeordnete Behörden (SenUVK, SenWiEnBe, SenStadtWohn), Bezirke, Infrastruktur betreibende Einheiten (insbesondere logistische Knoten, unter anderem DB Netz, BEHALA), Unternehmen, Kammern und Verbände, Flächenbesitzende, -verantwortliche (beispielsweise Supermarktparkplätze) und -entwickelnde, Forschung, Berlin-Partner für Wirtschaft und Technologie

ANMERKUNGEN ZUR UMSETZUNG

Die Beschäftigung mit der Flächeninanspruchnahme durch Güterverkehr und Logistik sowie die Sicherung entsprechender Anlagen und Knoten auf gesamtstädtischer Ebene erfolgen bereits kontinuierlich. Der Beginn der Umsetzung neuer Aufgaben (inklusive der Klärung der Finanzierung, des Datenschutzes und so weiter) soll kurzfristig erfolgen. Der Beginn der eigentlichen Maßnahmen erfolgt nach Klärung der entsprechenden Rahmenbedingungen (im Falle einer Machbarkeit) und ist dann laufend zu bearbeiten/betreuen.

Mit dem Projekt „Kooperative Nutzung von Mikro-Depots durch die Kurier-, Express-, Paket-Branche für den nachhaltigen Einsatz von Lastenrädern in Berlin“ (KoMoDo) existiert bereits ein Mikro-Depot-Pilotprojekt, welches durch die SenUVK begleitet wurde. Hier erarbeitete Grundlagen und Erfahrungen gehen in die weiteren Planungen/Arbeiten für Folgevorhaben ein. Gerade im Paket- und Stückgutbereich können kurzfristig Bereiche/Flächen identifiziert werden, an welchen Standorten weitere Mikro-Depots erfolgversprechend einzurichten wären. Das Monitoring in diesem Bereich ist weitgehend qualitativ, ein entsprechendes Konzept wird erarbeitet.

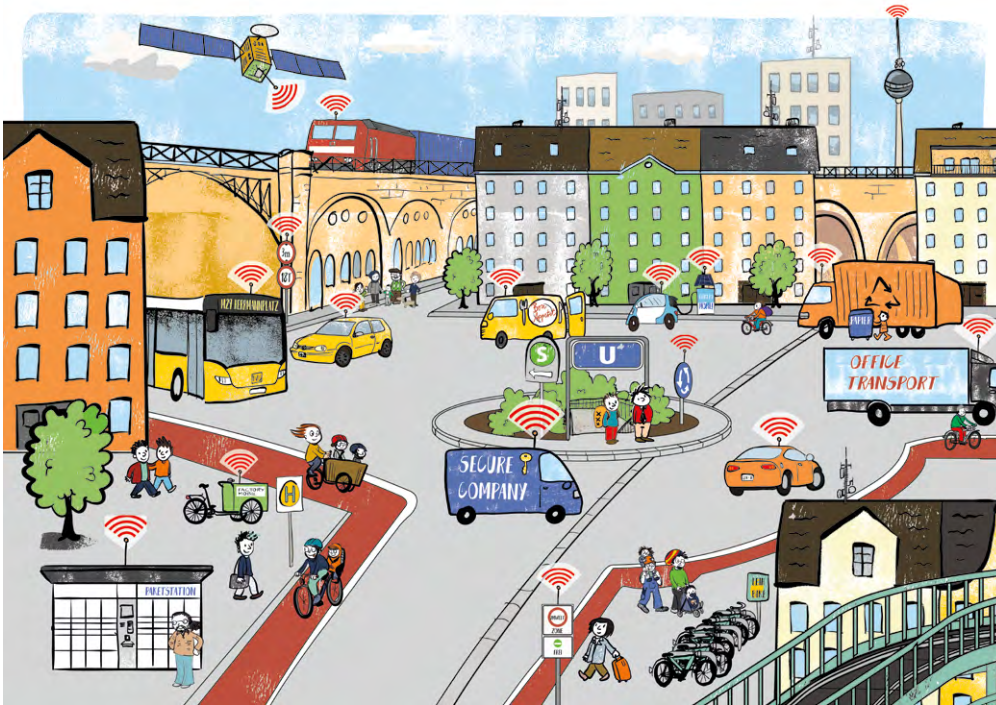
Ziele des StEP MoVe, zu deren Erreichung das IWVK-Maßnahmenfeld M2 hauptsächlich einen Beitrag leistet:

Das Maßnahmenbündel M2 (Quellen, Senken und Knoten des Wirtschaftsverkehrs erfassen und planerisch sichern; zukunftsfähige Konzepte unterstützen) trägt maßgeblich zur Zielerreichung der StEP MoVe-Ziele bei.

Durch eine Ausnutzung der Lagegunst der Hauptstadtregion als Schnittpunkt dreier transeuropäischer Kernnetzkorridore und eine weitere Verbesserung der Fernerreichbarkeit wird die Erhaltung und Verbesserung der Funktions- und Leistungsfähigkeit des Wirtschaftsverkehrs in Berlin (StEP Ziele 9 und 11) sichergestellt.

Daneben wird die Steigerung der Effizienz und ökonomischen Nachhaltigkeit des Gesamtverkehrssystems (StEP Ziel 13) durch diese Wirtschaftsverkehrsmaßnahme unterlegt.

4.1.3 Gemeinsame Datennutzung im Wirtschaftsverkehr fördern (M3)



Quelle: 123 Comics im Auftrag der SenUVK

ZIELGRUPPE

Der Maßnahmenansatz umfasst Anpassungen und Veränderungen des gesamten urbanen Wirtschaftsverkehrs. Neue Lösungen für die Agierenden des Personenwirtschaftsverkehrs (Pflegerdienste, Handwerksunternehmen und so weiter) sind ebenso zu erwarten wie für die Agierenden des Güterverkehrs.

WORIN BESTEHT DER LÖSUNGSANSATZ?

— Es werden wirtschaftsverkehrsrelevante Daten in einem gemeinsamen Pool beziehungsweise auf einer gemeinsamen Plattform zur Verfügung gestellt. Vorzugsweise sollen dafür bereits vorhandene oder im Aufbau befindliche Plattformen im Land Berlin mitgenutzt werden. Dies ist zu prüfen. Mindestens wird eine Schnittstelle (beziehungsweise ein offener Datenaustausch) zu bereits existierenden Systemen (VISS, FIS-Broker, Digitale Verkehrskarte) und gegebenenfalls zu weiteren zukünftigen Datenplattformen sichergestellt. Auf vorhandene Informationsangebote wird hingewiesen, sie werden nach Möglichkeit integriert (unter anderem Schnittstellen zum ÖPNV für den Personenwirtschaftsverkehr oder Erkenntnisse und Datengrundlagen aus dem Maßnahmenfeld 2). Folgende Informationen aus dem Haupt- sowie Nebenstraßennetz könnten idealerweise dabei zur Verfügung gestellt werden (Auswahl):

- Verkehrsaufkommen tageszeitabhängig (Tagesgang);
- aktuelle Verkehrslage (festzulegendes Intervall der Aktualisierung);
- Baustellenverzeichnis (geplant, derzeit vorhanden);
- Großveranstaltungen mit resultierenden Sperrungen/Einschränkungen;
- Einschränkungen durch Demonstrationen und so weiter;
- Umleitungen;
- Angaben zum Straßenraum (insbesondere Breite, Lichtraumprofil);
- gewichtsbezogene Belastbarkeiten der Straßeninfrastruktur (vor allem Brücken);
- Quellen, Senken und Knoten des Wirtschaftsverkehrs (M2).

- Unternehmen beziehungsweise Betreibende von Fahrzeugflotten liefern Daten zum aktuellen Verkehrsgeschehen an einen ausgewählten Dritten (Betreibende eines gemeinsamen Pools beziehungsweise gemeinsamer Plattform), die auf der Grundlage noch zu vereinbarenden (Datenschutz-)Regeln und unter Beachtung der betrieblichen Interessen der Unternehmen eine „verträgliche“ Weitergabe und Bereitstellung der Daten ermöglichen sollen (zum Beispiel um Störungen/Belastungen im Netz sichtbar zu machen).
- Die Datenbasis soll auch Daten über geeignete Rad(wege)infrastruktur für den Einsatz von Lastenrädern und Informationen über temporär nutzbare Flächen, zum Beispiel für dezentrale Übergabestellen, enthalten.

WAS WIRD MIT DER LÖSUNG VERBESSERT? WELCHE ERGEBNISSE RESULTIEREN AUS DER UMSETZUNG DER MAßNAHME(N)?

- Die Plattform bündelt bestehende, auf unterschiedliche Plattformen/Quellen verteilte Informationen und verbessert die Kenntnis über das aktuelle Verkehrsgeschehen. Unnötige Fahrten werden vermieden, Routen effizienter genutzt. Eine verkehrsabhängige Routenplanung ermöglicht einen effizienteren Fahrzeugeinsatz und reduziert Emissionen (Luftschadstoffe, Klimagase, Lärm, Feinstäube). Produktivität und Wettbewerbsfähigkeit werden erhöht, neue digitale Angebote und Dienste können durch verbesserte Datengrundlagen ermöglicht werden.
- Antragsteller eines GST-Transports verfügen für die Planung über bessere Informationen zur Streckenführung und gegebenenfalls vorhandene Restriktionen, dadurch wird die Antragsqualität erhöht und die Bearbeitung beschleunigt. Abstimmungen zwischen den Antragstellenden und der Genehmigungsbehörde (SenUVK) werden auf ein Mindestmaß reduziert.

WAS SIND ANZUSTREBENDE ERFOLGE?

- Schaffung eines gemeinsamen Pools beziehungsweise einer gemeinsamen Plattform für wirtschaftsverkehrsrelevante Daten, neutrale Betriebsgesellschaft sind ausgewählt (öffentliche Plattform) und vertraglich gebunden.
- Alle beteiligten Agierenden unterstützen durch Datenbereitstellung, die Daten stehen zumindest auf Ebene des Hauptnetzes zur Verfügung.
- Für die Unternehmen sind insbesondere ein optimierter Betrieb und ein effizienterer Einsatz der Betriebsmittel anzustreben, welche sich aus neuen Formen der Informationsbereitstellung und dem Informationsaustausch untereinander ergeben.
- Für Berlin und die Hauptstadtregion entstehen Entlastungswirkungen im Straßenraum (Haupt- und Nebennetz). Zudem wird eine direkte Kommunikation mit den Unternehmen gefördert.
- Ein intensiver Datenaustausch zwischen den zuständigen Behörden und den Unternehmen stellt einen gelebten Smart-City-Ansatz dar.

WELCHE BETEILIGTEN SIND FÜR DIE UMSETZUNG EINZUBEZIEHEN BEZIEHUNGSWEISE MIT WELCHEN BETEILIGTEN SOLL DER UMSETZUNGSPROZESS ANGESTOßEN WERDEN?

Die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz und die Verkehrsinformationszentrale (VIZ) sind die hauptsächlich Agierenden auf öffentlicher Seite. Sich derzeit in Entwicklung befindliche Produkte/Lösungen, zum Beispiel das Verkehrsinformationssystem Straße (VISS) bilden einen wichtigen Anknüpfungspunkt. Des Weiteren sind Verknüpfungen mit den Aktivitäten der SenWiEnBe im Rahmen der „Digitalisierungsstrategie“ und der Senatskanzlei im Rahmen der „Smart City Strategie“ zu prüfen und potentielle Synergien zu nutzen. Für Belange des Nebennetzes sind die Berliner Bezirke einzubeziehen. Die SenWiEnBe und Berlin-Partner für Wirtschaft und Technologie unterstützen Verbindungen in die lokale Digitalwirtschaft, um lokale Entwicklungen voranzutreiben.

Betreibende von Fahrzeugflotten und Agierende des Wirtschaftsverkehrs stellen Daten bereit und nutzen diese. Die IKT-Steuerung der SenInnDS ist insbesondere bei der Umsetzung ein wichtiger Partner.

ANMERKUNGEN ZUR UMSETZUNG

Mit Umsetzung der Maßnahme soll kurzfristig begonnen werden. Hierfür sind diverse grundlegende Elemente der Machbarkeit vertieft zu prüfen und mit den hauptsächlich Agierenden abzustimmen. Die Umsetzung der Maßnahme muss sich außerdem nach den eventuell getroffenen Regelungen im Teil „Neue Mobilität“ des MobG BE richten.

Diverse existierende Lösungen/bestehende Anwendungen enthalten bereits Lösungsbausteine, beispielsweise der Baustellenatlas der Leitungsnetzbetriebe, das Verkehrsinformationssystem Straße (VISS) der SenUVK, Genehmigungen der SenUVK zu vorhandenen und geplanten Baustellen. Sie unterstützen das Erreichen einer kritischen Masse, die eine Nutzung des Datenpools für die Agierenden des Wirtschaftsverkehrs nutzbringend macht. Gegebenenfalls ist ein Start mit den Daten der großen Flotten betreibenden Unternehmen (insbesondere AöR, beispielsweise BSR) zielführend.

Ziele des StEP MoVe, zu deren Erreichung das IWVK-Maßnahmenfeld M3 hauptsächlich einen Beitrag leistet:

Den größten Beitrag leistet das Maßnahmenbündel M3 (Gemeinsame Datennutzung im Wirtschaftsverkehr fördern) im Bereich des StEP Ziels 14: „Einbeziehung und Nutzung von stadtverträglichen Innovationen und innovativen Ansätzen zur Lösung verkehrsbezogener Herausforderungen“. Die Maßnahme betrifft gleichermaßen die Unterstützung bei der Schaffung innovationsorientierter Rahmenbedingungen, die Steuerung und Begleitung von verkehrlich wirksamen Innovationsprozessen sowie gegebenenfalls die Erprobung und Einführung dieser verkehrlich wirksamen, stadtverträglichen Innovationen.

4.1.4 Ver- und Entsorgungszeiten ausweiten (Pilotvorhaben) (M4)



Quelle: 123 Comics im Auftrag der SenUVK

ZIELGRUPPE

Das Maßnahmenbündel stellt den urbanen Güterverkehr mit großen Nutzfahrzeugen in den Fokus (> 12 Tonnen zulässiges Gesamtgewicht).

WORIN BESTEHT DER LÖSUNGSANSATZ?

- Prüfung und gegebenenfalls Übertragung von Ansätzen international bestehender Lösungen der leisen Belieferung unter Nutzung neuer elektrischer Fahrzeuge und Umschlagtechnik (unter anderem Kühlaggregate, Rollcontainer, Ladebordwände).
- Gemeinsam mit den betreibenden Einheiten von Quellen und Senken werden neue Zeitfenster der Ver- und/oder Entsorgung in den Tagesrandzeiten definiert und pilothaft implementiert. Hierbei werden die lärmsensiblen Tageszeiten und Gebietskategorien der Baunutzung gemäß der einschlägigen Regelwerke beachtet (unter anderem TA Lärm, BImSchV) und für die Pilotierung berücksichtigt. Eine leise Ver- und Entsorgung findet damit für ausgewählte Standorte des Handels vorzugsweise nach 18:00 Uhr bis 20:00, gegebenenfalls auch bis 22:00 Uhr statt. Durch derartige veränderte Einsatzzeiten werden Verkehre auf der Straße entzerrt, die Kapazitäten des öffentlichen Straßenraums werden effizienter genutzt. Eine unverhältnismäßige Mehrbelastung der Anwohnerschaft wird ausgeschlossen.
- Notwendige Veränderungsprozesse in vor- oder nachgelagerten Prozessen werden identifiziert und Lösungsansätze entwickelt.
- Technische und nicht-technische Maßnahmen zur Reduktion von prozessbedingten Geräuschen werden umgesetzt (Lieferrn, Laden, Transport).
- Die Ergebnisse werden konstant erfasst (inklusive Rückmeldungen der Anwohnerschaft) und die Ergebnisse ausgewertet. Diese Ergebnisse bilden die Grundlage für eine eventuelle weitere Ausdehnung von Maßnahmen.

- Es werden „Hot-Spots“ definiert, an denen besonderer Bedarf an entsprechenden Lösungen besteht (Interessenkonvergenz).

WAS WIRD MIT DER LÖSUNG VERBESSERT? WELCHE ERGEBNISSE RESULTIEREN AUS DER UMSETZUNG DER MASSNAHME(N)?

- Der Wirtschaftsverkehr wird zeitlich entzerrt und von den Hauptverkehrszeiten des Motorisierten Individualverkehrs (MIV) sowie des Öffentlichen Nahverkehrs (ÖPNV) entkoppelt. Hieraus resultiert eine geringere Infrastrukturinanspruchnahme in Spitzenzeiten.
- Effizientere Fahrprofile reduzieren Schadstoff-/Klimagasemissionen; Effekte im Bereich der Verkehrssicherheit sind zu erwarten.
- Effizienz der Flotte (mehr effektiv nutzbare Stunden am Tag) wird gesteigert.

WAS SIND ANZUSTREBENDE ERFOLGE?

- Vorbereitung eines entsprechenden Pilotvorhabens, inklusive Auswahl der entsprechenden Standorte, der eingesetzten Technik, Sensibilisierung des Fahrpersonals und so weiter.
- Durchführung und wissenschaftliche Begleitung des Pilotvorhabens zur Bewertung eventueller Einspar- beziehungsweise Reduktionseffekte.
- Diskussion in Politik, Planung und Stadtgesellschaft bezüglich Erweiterungsoptionen.

WELCHE BETEILIGTEN SIND FÜR DIE UMSETZUNG EINZUBEZIEHEN BEZIEHUNGSWEISE MIT WELCHEN BETEILIGTEN SOLL DER UMSETZUNGSPROZESS ANGESTOßEN WERDEN?

Die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz sowie die Berliner Bezirke sind die hauptsächlich handelnden Agierenden auf öffentlicher Seite. Handelsverbände und Industrie- und Handelskammer (IHK) sind einzubeziehen und können Entwicklungen unterstützen, gegebenenfalls ist auch die BVG zu integrieren, da entsprechende Flächen teilweise im Bereich von Bussonderfahrstreifen angelegt sind. Betreibende der Quellen und Senken (zum Beispiel Einzelhandel), Logistikunternehmen und Transportunternehmen obliegt die praktische Umsetzung. Eine wissenschaftliche Begleitung und Evaluation des Pilotprojekts ist notwendig. Die Anwohnerschaft im Testgebiet ist ebenso einzubeziehen wie die Berufsgenossenschaft.

ANMERKUNGEN ZUR UMSETZUNG

Zunächst wird der Ansatz lokal begrenzt, im Rahmen eines Pilotprojektes getestet und evaluiert, um das Konzept anschließend gegebenenfalls auf größere Gebiete auszuweiten. Der Beginn der grundsätzlichen Diskussion zur Umsetzung kann damit kurzfristig erfolgen, wird aber durch notwendige Abstimmung mit der bezirklichen Ebene zur Klärung der entsprechenden Rahmenbedingungen erst mittelfristig in die praktische Pilotierung starten. Ein belastbares Evaluationsprogramm ist zu entwickeln und mit den beteiligten Agierenden abzustimmen. Die Akzeptanz der Lösung bei der Anwohnerschaft ist in das Monitoring zu integrieren.

Ziele des StEP MoVe, zu deren Erreichung das IWVK-Maßnahmenfeld M4 hauptsächlich einen Beitrag leistet:

Neben dem signifikanten Beitrag zum StEP Ziel 3 (Erhalt und Verbesserung der Funktions- und Leistungsfähigkeit des Wirtschaftsverkehrs in Berlin) leistet auch das IWVK-Maßnahmenbündel M4 (Ver- und Entsorgungszeiten ausweiten) ihren hauptsächlichsten Beitrag zum StEP Ziels 14, der „Einbeziehung und Nutzung von stadtverträglichen Innovationen und innovativen Ansätzen zur Lösung verkehrsbezogener Herausforderungen“. Gemäß ihrer Ausrichtung deckt diese Maßnahme vorrangig die Schritte der Unterstützung bei der Schaffung innovationsorientierter Rahmenbedingungen und die Steuerung und Begleitung von verkehrlich wirksamen Innovationsprozessen ab. Eine Erprobung und Einführung dieser verkehrlich wirksamen, stadtverträglichen Innovationen wird angestrebt.

4.1.5 Liefer- und Ladeverkehrsflächen schaffen und effizient nutzen (M5)



Quelle: 123 Comics im Auftrag der SenUVK

ZIELGRUPPE

Die Maßnahmengruppe fokussiert auf alle Teilnehmenden des Wirtschaftsverkehrs, die liefern oder ladenden Tätigkeiten im öffentlichen Straßenraum nachgehen, also beispielsweise Handwerksunternehmen, Paket- und Kurierdienste, Entsorgungsunternehmen oder Speditionen.

WORIN BESTEHT DER LÖSUNGSANSATZ?

- Da ausgewiesene Liefer- und Ladeverkehrsflächen häufig fehlgenutzt werden, weichen Agierende des Wirtschaftsverkehrs zum Halten teilweise in die „zweite Reihe“ aus. Dies führt im Hauptnetz zu erheblichen Behinderungen, sowohl des Radverkehrs, des MIV, des ÖPNV, aber auch des weiteren Wirtschaftsverkehrs. Teilweise besteht ein lokaler Mangel an Liefer- und Ladeverkehrsflächen. Eine Akzeptanz, längere Strecken zur Kundschaft beziehungsweise zur verladenden oder empfangenden Einheit zu Fuß zurückzulegen, besteht häufig nicht (und ist zum Teil auch ladungsbedingt schwierig). Daher sind bereits bei der Planung von Straßenräumen beziehungsweise Stadtquartieren (Um- und Neubau) Ladezonen (Lieferzonen) zu berücksichtigen und vorzusehen (abgestimmte Dimensionierung). Im Bestand sind Maßnahmen zu entwickeln, welche das nicht erlaubte Halten auf Radverkehrsanlagen und Bussonderstreifen beziehungsweise im Nebenstraßennetz in zweiter Reihe unterbinden.
- In den städtischen Zentren Berlins steigt der Platzbedarf für Stellflächen von Kurier- und Paketdiensten, für die Warenanlieferung für Läden und die Abfuhr von Gewerbeabfall. Dieser bedarf konkurriert mit den für die Zentren besonders wichtigen Nutzungen des öffentlichen Raums für die Außengastronomie, den nicht-konsumtiven Aufenthalt im Freien sowie dem Fuß- und Radverkehr. Für diese Bedarfe des Wirtschaftsverkehrs sind daher Lösungen – straßenverkehrsrechtliche genauso wie bauliche – zu entwickeln, die die übergeordneten Ziele (unter anderem Erhöhung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum, Förderung des Fuß- und Radverkehr) berücksichtigen.
- Liefer- und Ladeverkehrsflächen werden (in einem Pilotversuch) durch regulatorische und gegebenenfalls baulich-technische Maßnahmen für Lieferfahrzeuge freigehalten¹⁵.

¹⁵ Unter Berücksichtigung von § 32 StVO.

- Die Belegung und Auslastung der Liefer- und Ladeverkehrsflächen soll über geeignete technische Verfahren (zum Beispiel Detektion über Sensoren) erfasst werden.
- Die Überwachung von Liefer- und Ladeverkehrsflächen wird intensiviert. Geeignete Ansätze hierzu werden gemeinsam mit den Verbänden, Kammern und so weiter sowie den Ordnungsämtern und der Polizei Berlin erarbeitet. Flankierend können Falschparkende in diesem Bereich konsequent über die Rechtsfolgen der Verstöße informiert werden (Aufklärung). Dies geschieht am erfolgreichsten durch gemeinsame Aktionen der aufgeführten Akteure.

WAS WIRD MIT DER LÖSUNG VERBESSERT? WELCHE ERGEBNISSE RESULTIEREN AUS DER UMSETZUNG DER MAßNAHME(N)?

- Die Nutzbarkeit von Liefer- und Ladeverkehrsflächen wird verbessert beziehungsweise gewährleistet, das Halten in der zweiten Reihe wird reduziert oder ganz vermieden, Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmenden (insbesondere Radfahrenden, ÖPNV) werden reduziert. Die Verkehrssicherheit wird erhöht und die Erreichbarkeit von Zustellpunkten verbessert. Die Standzeiten werden verringert. Zusätzlich schafft diese Maßnahme Rechtssicherheit bei allen Verkehrsteilnehmenden.
- Der Pilotversuch schafft fundierte Kenntnisse für eine vertiefte Diskussion zwischen den Beteiligten.
- Ein Ansatz für ein Liefer- und Ladeverkehrsflächenmanagement wird identifiziert und abgestimmt.

WAS SIND ANZUSTREBENDE ERFOLGE?

- Die Anforderungen an ein regionales Liefer- und Ladeverkehrsflächenmanagement werden abgestimmt und definiert. Langfristig wäre die Definition und Umsetzung eines Standards für Liefer- und Ladeverkehrsflächen in Quartieren beziehungsweise Zentrenbereichen ein anzustrebender Erfolg.
- Eine noch zu bestimmende Anzahl von Liefer- und Ladeverkehrsflächen wird für den Zweck des gewerblichen Lieferns und Ladens gewidmet.
- Es wird erprobt, wie Liefer- und Ladeverkehrsflächennutzung koordiniert und eine unsachgemäße Nutzung durch baulich-technische und/oder rechtliche Maßnahmen verringert oder sogar ausgeschlossen werden können.
- Hinweise für Bestand und Neubau werden abgeleitet.

WELCHE BETEILIGTEN SIND FÜR DIE UMSETZUNG EINZUBEZIEHEN BEZIEHUNGSWEISE MIT WELCHEN BETEILIGTEN SOLL DER UMSETZUNGSPROZESS ANGESTOßEN WERDEN?

Die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz sowie die Berliner Bezirke sind die Kernagierenden auf öffentlicher Seite. Die Agierenden des Wirtschaftsverkehrs sowie Gewerbetreibende und Zentreninitiativen sind insbesondere gefordert, Anforderungen zu definieren, Rahmenbedingungen und Nutzung während Pilotierung zu diskutieren und festzulegen. Bei der Umsetzung der zentrenrelevanten Maßnahmen ist die für die gesamtstädtische Zentrenentwicklung zuständige Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen zu beteiligen. Die Kammern und Verbände sind einzubeziehen und können als Multiplikatoren Entwicklungen unterstützen beziehungsweise Anforderungen von und gegenüber Mitgliedern kommunizieren. Es sind Abwägungen zwischen den diversen bestehenden Ansprüchen an den öffentlichen (Straßen-)Raum zu leisten und gegebenenfalls existierende Konflikte mit anderen Ansprüchen/Anforderungen zu lösen.

ANMERKUNGEN ZUR UMSETZUNG

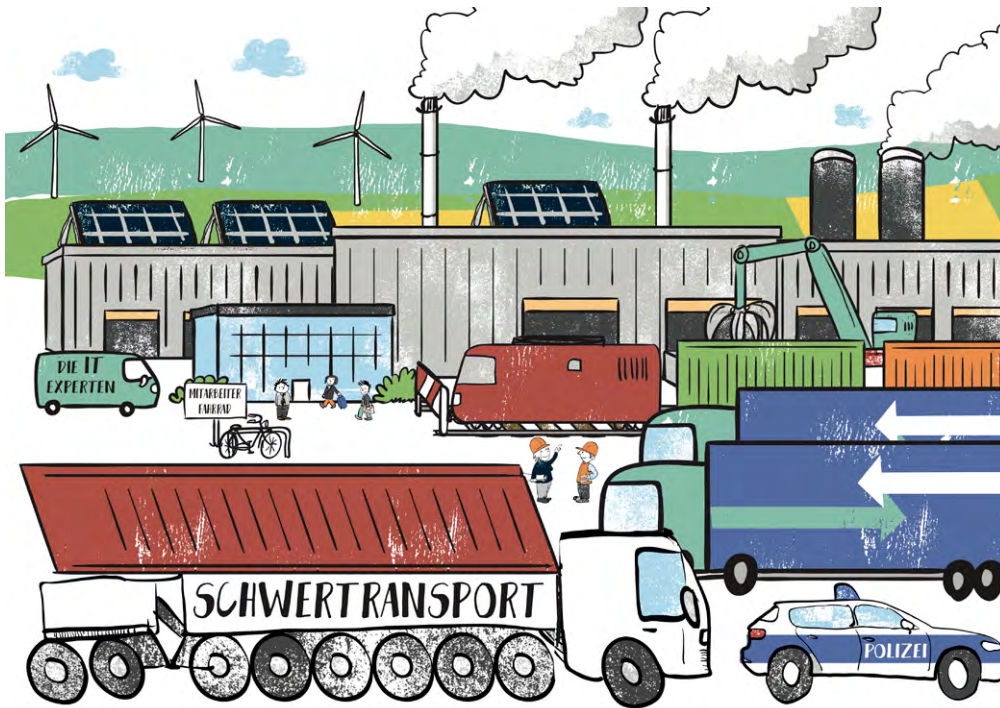
Kurzfristig ist es realistisch, Anforderungen und Bedarfe zu definieren/präzisieren, die rechtlichen und baulich-technischen Möglichkeiten abzustimmen und eine Pilotierung zu konzipieren. Gegebenenfalls ist auch das Ausweichen in einen privaten Raum für den ersten „proof-of-concept“ zielführend. Die praktische Umsetzung erfolgt mittel- bis langfristig. Vor allem die Flächengewinnung und gegebenenfalls eine Modifikation der Zuständigkeit in der Überwachung entsprechender Flächen (Gesetz über die Zuständigkeiten in der Allgemeinen Berliner Verwaltung (Allgemeines Zuständigkeitsgesetz - AZG) sind längerfristige Prozessschritte.

Die Maßnahme bietet diverse Ansätze für eine Evaluation der Anzahl und Nutzungsfrequenz dezidiert Liefer- und Ladeverkehrsflächen. Besondere Aufmerksamkeit kommt dabei der Frage zu, in wie weit die Einführung dieser Maßnahme real zu Entlastungswirkungen im Umfeld führt und ob die Nutzung der Liefer- und Ladeverkehrsflächen bei unterschiedlichen Agierenden in Eigenregie funktioniert oder ob hierfür Managementsysteme benötigt werden (höherer Aufwand, Betriebsgesellschaft notwendig).

Ziele des StEP MoVe, zu deren Erreichung das IWVK-Maßnahmenfeld M5 hauptsächlich einen Beitrag leistet:

Mit einer Innovation als zentralem Leistungsbaustein ist es offensichtlich, dass auch das Maßnahmenbündel M5 (Ladezonen schaffen und effizient nutzen) im Bereich des StEP Ziels 14 (Einbeziehung und Nutzung von stadtverträglichen Innovationen und innovativen Ansätzen zur Lösung verkehrsbezogener Herausforderungen) zu verorten ist. Gleichzeitig leistet die Maßnahme einen wesentlichen Beitrag des Wirtschaftsverkehr zum StEP Ziel 4, der „Erhöhung der stadträumlichen Verträglichkeit des Verkehrs“, in dem zur Verbesserung der städtebaulichen Integration dieser Verkehrsanlagen beigetragen wird, so auch eine Verbesserung der städtebaulichen und Aufenthaltsqualität von Straßen und Plätzen stattfindet sowie sensible Bereiche (zum Beispiel Wohngebiete, Ortsteilzentren, Innere Stadt) eine verkehrliche Entlastung erfahren können.

4.1.6 Ausweisung eines Haupttroutennetzes für den Großraum- und Schwertransport (GST) (M6)



Quelle: 123 Comics im Auftrag der SenUVK

ZIELGRUPPE

Unternehmen, die Großraum- und Schwertransport durchführen, bilden die Zielgruppe auf Seiten der Wirtschaft. Gleichzeitig verbessert die Maßnahme auch auf kommunaler Seite die Prozesse für diverse Agierende.

WORIN BESTEHT DER LÖSUNGSANSATZ?

- Es werden Routen im Hauptnetz identifiziert, auf denen regelmäßig Großraum- und Schwerlasttransporte (GST) stattfinden oder stattfinden sollen.
- Es erfolgt eine Priorisierung der unterschiedlichen Routen.
- Auf den Haupttrouten ist ein spezifischer Instandhaltungs-, Sanierungs-, gegebenenfalls auch Ausbau- beziehungsweise Neubaubedarf der Infrastruktur ableit- und begründbar. Dadurch soll die Nutzbarkeit von verschiedenen GST-Routen langfristig gesichert werden, somit auch die Erreichbarkeit von Standorten mit höherem oder hohem GST-Verkehrsaufkommen.
- Unternehmen definieren standardmäßig eingesetzte Fahrzeugkombinationen (Regeltransporte). Für diese werden Haupttrouten statisch geprüft. Die Ergebnisse werden bei Genehmigungsverfahren für Streckenabschnitte, welche sich auf GST-Haupttrouten befinden, genutzt.

WAS WIRD MIT DER LÖSUNG VERBESSERT? WELCHE ERGEBNISSE RESULTIEREN AUS DER UMSETZUNG DER MAßNAHME(N)?

- Auf den Haupttrouten beziehungsweise entsprechenden Umleitungsstrecken wird eine bessere Nutzbarkeit für GST-Transporte erreicht (Ausnahmen vorbehalten).
- GST-seitige Einschränkungen auf diesen Haupttrouten werden systematisch dokumentiert und für die Agierenden veröffentlicht. Dies betrifft auch Havarien und notwendige Sofortmaßnahmen.

- Anträge für regelmäßig stattfindende GST-Verkehre mit gleichen Fahrzeugkonstellationen können auf diesen Routen wesentlich präziser gestellt werden, das Genehmigungsverfahren wird beschleunigt. Dies schafft eine deutlich verbesserte Planungssicherheit für die Unternehmen.

WAS SIND ANZUSTREBENDE ERFOLGE?

- Bei allen relevanten Agierenden wird ein Bewusstsein für die Anforderungen der GST-Transporte geschaffen, welches sich in der verbesserten Planung und Instandhaltung sowie zielgerichteten Erneuerung der Infrastruktur auf den Haupttrouten ausdrückt.
- Berlin bleibt weiterhin führend bei der Durchführung der GST-Genemigungsverfahren.

WELCHE PARTNER SIND FÜR DIE UMSETZUNG EINZUBEZIEHEN BEZIEHUNGSWEISE MIT WELCHEN PARTNERN SOLL DER UMSETZUNGSPROZESS ANGESTOßEN WERDEN?

Die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz sowie die Senatsverwaltung für Wirtschaft, Energie und Betriebe sind die im Kern involvierten Agierenden auf öffentlicher Seite. Die Bezirke und insbesondere die Straßenbulasträger sind in den Prozess einzubeziehen und für die Maßnahme zu sensibilisieren. Eine Einbeziehung des Landes Brandenburg ist anzustreben und Übergabepunkte für Großraum- und Schwertransporte in der Näher der Landesgrenze sind einzurichten. Des Weiteren ist das Einbeziehen der Polizei notwendig.

Auf wirtschaftlicher Seite sind es insbesondere die Unternehmen, die GST-Transporte durchführen beziehungsweise als versendende/empfangende Einheit agieren. Die Kammern und Verbände - auch auf Bundesebene - sind einzubeziehen, ebenso wie Infrastruktur betreibende Unternehmen (beispielsweise DB Netz AG, BVG, Autobahn GmbH).

ANMERKUNGEN ZUR UMSETZUNG

Die Maßnahme soll kurzfristig begonnen werden, gegebenenfalls unter datenschutzkonformer Nutzung der VEMAGS-Anträge zur Bestimmung der prioritär genutzten Routen. Die bestehenden beziehungsweise in Entwicklung befindlichen (Vorrang-)Netze gemäß MobG BE sind zu berücksichtigen (ÖPNV, Radverkehr, Fußverkehr). Die Finanzierung der Maßnahme, insbesondere der statischen Berechnungen von Muster-Fahrzeugkombinationen (Regeltransporte) und Infrastrukturmaßnahmen, ist im Prozess zu klären. Der Festlegung von Ziellastniveaus für das Hauptstraßennetz kommt in diesem Zusammenhang große Bedeutung zu. Gegebenenfalls sind auf Haupttrouten Mittel aus der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ (GRW-Mittel) nutzbar. Die Maßnahme muss nach Klärung der entsprechenden Rahmenbedingungen im Falle einer Machbarkeit in den Regelbetrieb überführt werden.

Ziele des StEP MoVe, zu deren Erreichung das IWVK-Maßnahmenfeld M6 hauptsächlich einen Beitrag leistet:

Maßnahmenbündel M6 (Ausweisung eines Haupttroutennetzes für den Großraum- und Schwertransport) leistet einen Kernbeitrag zum StEP Ziel 11 (Erhalt und Verbesserung der Funktions- und Leistungsfähigkeit des Wirtschaftsverkehrs in Berlin). Gerade die Sicherung und Verbesserung der Erreichbarkeit sowie der Erschließung von Quellen und Zielen des Wirtschaftsverkehrs spielt im Bereich GST eine entscheidende Rolle. Dabei trägt die Umsetzung der geschilderten Ansätze weiterhin zur „Steigerung der Effizienz und ökonomischen Nachhaltigkeit des Gesamtverkehrssystems“ (StEP Ziel 13) und der „Erhöhung der stadträumlichen Verträglichkeit des Verkehrs“ (StEP Ziel 4) bei.

4.1.7 Forschung zum und im Wirtschaftsverkehr unterstützen und einfordern (M7)



Quelle: 123 Comics im Auftrag der SenUVK

ZIELGRUPPE

Mittels des Ansatzes wird der Wirtschaftsverkehr im Allgemeinen untersucht, es werden dabei insbesondere Agierende aus Wissenschaft und Forschung mit den Unternehmen des Wirtschaftsverkehrs, Infrastruktur Betreibenden, Kammern, Verbänden sowie den kommunalen Beteiligten verknüpft.

WORIN BESTEHT DER LÖSUNGSANSATZ?

- Berlin und die gesamte Hauptstadtregion sind gekennzeichnet durch eine breite, exzellente Forschungslandschaft von universitären und außeruniversitären Einrichtungen. Kenntnisse und Verknüpfungen mit den Agierenden des Wirtschaftsverkehrs bestehen aber zumeist nur in Bereichen, in denen eine fachbezogene Verflechtung direkt besteht. Gerade mittelbar berührte Bereiche können aber stärker einbezogen werden (beispielsweise mit Bezug zum Thema Digitalisierung, operations research, Psychologie, und so weiter).
- Wissenschaftliche Studien und Arbeiten sollten - wenn möglich - auf den regionalen Erkenntnisbedarf des Wirtschaftsverkehrs abgestimmt sein. Anforderungen an Forschungs- und Demonstrationsprojekte sollen dafür beschrieben beziehungsweise definiert werden (Wissenslücken, Fokusbereiche, Erkenntnisbedarfe). Dies soll nicht die Freiheit der Forschung beschneiden, sondern einen Hinweis auf „anwendungsorientierte und praxisnahe regionale Forschungsfelder“ seitens der Unternehmen und der Verwaltung geben.
- Hierfür wird ein aktueller und abgestimmter Katalog mit dringlichen Forschungsfeldern (Problemsituationen/Forschungsfragen) erstellt und gepflegt. Je nach verfügbaren Ressourcen werden relevante Studien und Projekte durch die Verwaltung begleitet.

WAS WIRD MIT DER LÖSUNG VERBESSERT? WELCHE ERGEBNISSE RESULTIEREN AUS DER UMSETZUNG DER MAßNAHME(N)?

- Im Gegensatz zum Personenverkehr findet der Wirtschaftsverkehr wissenschaftlich deutlich weniger Beachtung. Durch eine gezielte Aufbereitung des „Forschungs- und Erkenntnisbedarfs“ werden Erfordernisse transparent dargelegt und eine direkte Kommunikation zwischen unmittelbar und mittelbar beteiligten Agierenden ermöglicht. Durch resultierende Erkenntnisse einer praxisorientierten Forschung können individuelle Lösungen lokal entwickelt und erprobt und eine Umsetzung so ermöglicht werden.
- Zu erstellende Studien können Bedarfe des Wirtschaftsverkehrs objektiv aufarbeiten und neue Entwicklungen prognostizieren. Dies ist eine wichtige Grundlage zur Infrastruktursicherung beziehungsweise als Grundlage für Infrastrukturmaßnahmen in Berlin und der gesamten Hauptstadtregion. Sie ermöglichen daneben auch weitere Produkt- und Prozessinnovationen.

WAS SIND ANZUSTREBENDE ERFOLGE?

- Eine strukturierte Zusammenarbeit mit den Hochschulen in Berlin und der Hauptstadtregion, um entsprechende Forschungsarbeiten und den Wissenstransfer anstoßen zu können, ist als Erfolg anzusehen.
- Die enge Verzahnung von unterschiedlichen Agierenden aus Wirtschaft und Wissenschaft dient als „Türöffner“ für weitere Kooperationsprojekte.
- Einwerbung kooperativer Projekte lokaler Agierender auf Bundes- und EU-Ebene.

WELCHE BETEILIGTEN SIND FÜR DIE UMSETZUNG EINZUBEZIEHEN BEZIEHUNGSWEISE MIT WELCHEN BETEILIGTEN SOLL DER UMSETZUNGSPROZESS ANGESTOßEN WERDEN?

Neben den universitären und außeruniversitären Einrichtungen spielen die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz, die Berliner und brandenburgische Wirtschaftsförderung, die Logistik- und Verkehrsverbände, Innung, Kammern und natürlich die Agierenden des Wirtschaftsverkehrs die entscheidenden Rollen bezüglich der geschilderten Maßnahme.

ANMERKUNGEN ZUR UMSETZUNG

Der Maßnahmenbeginn erfolgt kurzfristig, die Zusammenarbeit ist aber in eine Daueraufgabe zu überführen. Dies kann und wird nur gelingen, wenn sowohl seitens der privaten, als auch der universitären und außeruniversitären Einrichtungen der Mehrwert erkannt und wahrgenommen wird. Die Maßnahme ist damit ein musterhaftes Beispiel der Aktivitäten und Rollen bei der Umsetzung wirtschaftsverkehrsbezogener Projekte.

Für den Maßnahmenbeginn werden diverse statistische Daten zu Projekten zusammengetragen (beantragt, bearbeitet, in Umsetzung), um auf den bisherigen Erfahrungen solcher Kooperationen aufzubauen und qualitative sowie quantitative Angaben zu Bedarf und Defiziten abzuleiten.

Ziele des StEP MoVe, zu deren Erreichung das IWVK-Maßnahmenfeld M7 hauptsächlich einen Beitrag leistet:

Das Maßnahmenbündel M7 (Forschung zum und im Wirtschaftsverkehr unterstützen und einfordern) ist im Bereich diverser StEP Ziele wirkend. Herauszustellen sind neben der „Einbeziehung und Nutzung von stadtverträglichen Innovationen und innovativen Ansätzen zur Lösung verkehrsbezogener Herausforderungen“ (StEP Ziel 14) insbesondere die Beiträge zur „Reduzierung des verkehrsbedingten Verbrauches natürlicher Ressourcen“ (StEP Ziel 6) und die „Entlastung des städtischen Umfelds und der globalen Umwelt von verkehrsbedingten Belastungen“ (StEP Ziel 7).

4.1.8 Transparente, regelmäßige Kommunikation und Beteiligung etablieren (M8)



Quelle: 123 Comics im Auftrag der SenUVK

ZIELGRUPPE

Die Gesamtheit der Agierenden des Wirtschaftsverkehrs (alle Verkehrsträger, alle Fahrzeugarten) ist in diese Maßnahme einzubeziehen.

WORIN BESTEHT DER LÖSUNGSANSATZ?

- Es werden formal die Grundlagen für eine transparente, regelmäßige Kommunikation und Beteiligung der Agierenden geschaffen (Austauschplattform Berliner Wirtschaftsverkehr).
- Verschiedene themenspezifische, regelmäßig tagende Austauschgremien werden etabliert, an denen die relevanten Agierenden teilnehmen. Die Gremien dienen der Beratung, sowohl zwischen den Agierenden, als auch mit Politik und Verwaltung. Die Arbeitsgruppen im Rahmen des IWK-Workshop-Prozesses dienen als Orientierungsrahmen der zu Beteiligten, Ergänzungen werden abgestimmt.
- Schwerpunktmäßig soll die Kommunikation zwischen den Agierenden sowie das Verknüpfen von verschiedenen Segmenten des Wirtschaftsverkehrs gefördert werden. So werden gemeinsame Interessen und neue Kooperationsmöglichkeiten identifiziert.
- Das Austauschformat kann neben regelmäßig tagenden Arbeitskreisen auch digitale Kommunikationselemente enthalten. Ein Bestandteil kann eine zentrale digitale Plattform sein, über die (datenschutzkonform) Informationen gesammelt, ausgetauscht und aktualisiert werden können. Wirtschaftsverkehrsrelevante Informationsangebote werden – soweit vorhanden – integriert.

- Für Innovationen (im Bereich des Wirtschaftsverkehrs) wird eine zentrale Anlaufstelle bei der SenUVK geschaffen. Genehmigungsprozesse und Umsetzungsmaßnahmen im Zusammenhang mit logistischen Innovationsprojekten sollen hier koordiniert werden. Dazu sollen den Agierenden möglichst relevante Informationen zur Verfügung gestellt und Maßnahmen koordiniert und priorisiert werden. Zwischen SenWiEnBe und SenUVK wird zusätzlich auf Fachebene ein institutionalisierter Austausch zu Innovationsthemen in Bezug zum Wirtschaftsverkehr etabliert.
- Für das Segment GST wird eine Liste von GST-relevanten Kontaktpersonen erstellt und fortlaufend aktualisiert. Diese wird den Agierenden zur Verfügung gestellt. Insbesondere sollen dabei Agierende aus den Bereichen Polizei/Verkehrslenkung, DB Netz AG, BVG/Verkehrsbetriebe (Infrastruktur), Ordnungsangelegenheiten in den Bezirken und Verkehrswege (Baustellen/Haltestellen, Straßenbeleuchtung, Lichtsignalanlagen) aufgeführt werden.

WAS WIRD MIT DER LÖSUNG VERBESSERT? WELCHE ERGEBNISSE RESULTIEREN AUS DER UMSETZUNG DER MAßNAHME(N)?

- Die Kommunikation und Kooperation zwischen den Beteiligten werden gestärkt. Auf Seiten der Unternehmen sowie der öffentlichen Hand werden die Sensibilität und das Verständnis für die Probleme und Handlungserfordernisse der jeweils anderen Seite verbessert, was zu einer größeren Akzeptanz führen soll. Dadurch wird vor allem der Umgang mit sich mittelfristig und langfristig stellenden Herausforderungen verbessert. Die regelmäßigen Treffen ermöglichen eine effektivere Planung, Absprache und Organisation. Durch die Vernetzung zwischen den Agierenden werden zusätzliche Synergien erzeugt.
- Die Schaffung der zentralen Anlaufstelle für (Logistik-)Innovationen führt zu einer schnelleren Bewertung, Umsetzung und Verbreitung von neuen Ideen. Durch das Zusammenwirken und die Verbesserung der Transparenz können Synergien genutzt werden. Einzelvorhaben werden besser aufeinander abgestimmt, die Effektivität der Maßnahmen wird gesteigert. Agierende erhalten ein schnelleres Feedback, welche Neuerungen rechtlich umsetzbar sind und welche zur Erreichung der verkehrlichen und umweltseitigen Ziele des Landes beitragen (Priorisierung).
- Durch die GST-Kontaktliste können Ansprechpersonen, die bei absehbaren wie auch bei unvorhergesehenen Problemen angesprochen werden sollten beziehungsweise möchten, schneller und unkomplizierter kontaktiert werden. Dadurch entfällt ein erheblicher Such- und Rechercheaufwand für die Beteiligten.

WAS SIND ANZUSTREBENDE ERFOLGE?

- Insbesondere die Gewinnung einer größeren Zahl an Unternehmen zur regelmäßigen und kontinuierlichen Teilnahme an einem solchen Arbeitskreis ist als Erfolg anzusehen. Durch die Regelmäßigkeit der Treffen wird ein transparenter und einheitlicher Informationsfluss gewährleistet; alle Agierenden können sich und ihre Anliegen einbringen beziehungsweise haben Zugang zu den gleichen Informationen.
- Durch das Engagement der Beteiligten können Probleme schneller identifiziert und angegangen werden – über geplante Maßnahmen kann branchenübergreifend beraten werden.

WELCHE BETEILIGTEN SIND FÜR DIE UMSETZUNG EINZUBEZIEHEN BEZIEHUNGSWEISE MIT WELCHEN BETEILIGTEN SOLL DER UMSETZUNGSPROZESS ANGESTOßEN WERDEN?

Die Teilnehmenden am IWVK-Prozess (inklusive der Agierenden aus Brandenburg) sowie gegebenenfalls weitere Unternehmen/Verbände/Vereine bilden die Kerngruppe der zu beteiligenden Einheiten der Maßnahme. Für diverse Belange sind die Berliner Bezirke einzubeziehen, gegebenenfalls über den Rat der Bürgermeister*innen. Eine themenbezogene Ergänzung, beispielsweise durch das Kommunale Nachbarschaftsforum (KNF) oder die verkehrspolitischen Sprecher der Fraktionen im Berliner Abgeordnetenhaus, soll mit den Teilnehmenden abgestimmt werden.

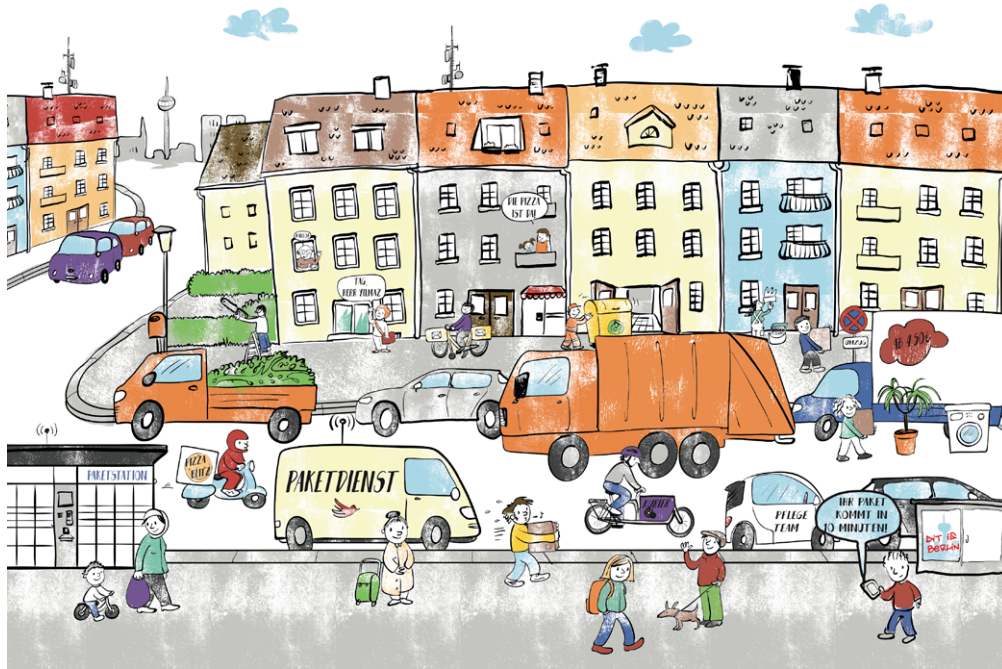
ANMERKUNGEN ZUR UMSETZUNG

Mit dem IWVK-Prozess wurde der Grundstein der Maßnahme gelegt. Auf den hier etablierten Formaten wird aufgebaut, sie können nach Bedarf erweitert werden. Die Maßnahmen sind in dauerhafte Regelungen zu überführen. Der Erfolg der Maßnahmen ist abhängig von der Beteiligung der maßgeblichen Interessenvertretenden sowie dem Erreichen einer „kritischen Masse“ bei der Teilnahme. Ein kontinuierliches „Erwartungsmanagement“ ist notwendig, die Maßnahme bietet hierfür einen erfolversprechenden Rahmen.

Ziele des StEP MoVe, zu deren Erreichung das IWVK-Maßnahmenfeld M8 hauptsächlich einen Beitrag leistet:

„Transparente, regelmäßige Kommunikation und Beteiligung etablieren“ trägt als Maßnahmenbündel M8 gerade auch zu den StEP Zielen bei, die neue Formen des Zusammenwirkens zwischen den Agierenden anstreben. Gerade in den StEP Zielen 15 (Kooperative Erarbeitung von Zielen und Konzepten über Ressortgrenzen hinaus, effiziente Umsetzung von Maßnahmen unter Einbeziehung aller beteiligten Agierenden) und 16 (Verbesserung der Bereitstellung und der Nutzungsmöglichkeiten von Informationen in der Öffentlichkeit) werden entscheidende Schritte nach vorn gegangen, die gesamtstädtisch wirksam werden.

4.1.9 Bedeutung des regionalen Wirtschaftsverkehrs herausstellen und Bewusstsein für stadtverträgliche Nutzung fördern (M9)



Quelle: 123 Comics im Auftrag der SenUVK

ZIELGRUPPE

Die Gesamtheit der Agierenden des Wirtschaftsverkehrs (alle Verkehrsträger, alle Fahrzeugarten) ist in dieses Maßnahmenbündel einzubeziehen. Darüber hinaus bestehen Querbezüge zu weiteren Gremien und Austauschformaten im Land Berlin und der Hauptstadtregion, sodass auch diese zu beteiligen sind (beispielsweise Steuerungskreis Industriepolitik, Cluster Verkehr, Mobilität und Logistik).

WORIN BESTEHT DER LÖSUNGSANSATZ?

- Mit den Mitteln der Kommunikation und der Öffentlichkeitsarbeit wird die Bedeutung des regionalen Wirtschaftsverkehrs als Fundament der lokalen Wirtschaft und der urbanen Qualität herausgestellt. Lokale Einrichtungen und Lösungen für den Wirtschaftsverkehr, zum Beispiel in Form von Liefer- und Ladeverkehrsflächen, werden stärker in das öffentliche und politische Bewusstsein gebracht, auch um die stringente Regeleinhaltung (etwa der Liefer- und Ladeverkehrsflächen) zu unterstützen.
- Konsumierende werden für die verkehrlichen Folgen der kommerziellen Angebote wie „same-day-delivery“ oder Haustürzustellung und so weiter sensibilisiert.
- Imagekampagnen des Gewerbes in der Hauptstadtregion mit Bezug zum Wirtschaftsverkehr werden begleitet, auch um gut ausgebildete Fachkräfte gewinnen zu können.

WAS WIRD MIT DER LÖSUNG VERBESSERT? WELCHE ERGEBNISSE RESULTIEREN AUS DER UMSETZUNG DER MAßNAHME(N)?

- Durch die Umsetzung der Maßnahme wird die Bedeutung des Wirtschaftsverkehrs insgesamt herausgestellt und die Relevanz einzelner Maßnahmen, wie zum Beispiel die Schaffung von Liefer- und Ladeverkehrsflächen, verdeutlicht.
- Die Schaffung und Umsetzung imageverbessernder Maßnahmen sollen zu einer erhöhten Akzeptanz des Wirtschaftsverkehrs und somit zu weniger Konflikten (im Straßenverkehr, wie auch bei der Nutzungskonkurrenz um Flächen) führen.

- Ein gestärktes Bewusstsein der Konsumierenden für die Folgen beziehungsweise die Anforderungen des eigenen Konsumverhaltens wird geschaffen.
- Die Gewinnung von Fachkräften in der und für die Hauptstadtregion wird gefördert.

WAS SIND ANZUSTREBENDE ERFOLGE?

- Es entwickelt sich ein gesamtgesellschaftliches Verständnis für den Zweck beziehungsweise den Nutzen des regionalen Wirtschaftsverkehrs und die damit verbundenen Folgen.
- Eine erhöhte Akzeptanz des Wirtschaftsverkehrs und seiner Belange (von Be- und Entladevorgängen bis hin zur Schaffung von Ladezonen und Mikrodepots) wird angestrebt.
- Die zentralen Berufsbilder werden aufgewertet (unter anderem von Berufskraffahrenden).
- Die vereinbarten „Verhaltensregeln“ der Agierenden des Wirtschaftsverkehrs selbst werden konsequent berücksichtigt und eingehalten.

WELCHE BETEILIGTEN SIND FÜR DIE UMSETZUNG EINZUBEZIEHEN BEZIEHUNGSWEISE MIT WELCHEN BETEILIGTEN SOLL DER UMSETZUNGSPROZESS ANGESTOßEN WERDEN?

Die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz und die Senatsverwaltung für Wirtschaft, Energie und Betriebe sind die entscheidenden Agierenden auf öffentlicher Seite (insbesondere mit Bezug zum Steuerungskreis Industriepolitik (SKIP) und der Geschäftsstelle des Masterplans Industriestadt). Durch eine Einbeziehung des Kommunalen Nachbarschaftsforums (KNF) erfolgt eine Verknüpfung mit den Kommunen in der Hauptstadtregion. Die Berliner und brandenburgische Wirtschaftsförderung, die Logistik- und Verkehrsverbände, die Innung, Kammern und die Agierenden des Wirtschaftsverkehrs selbst spielen die entscheidenden Rollen bezüglich der geschilderten Maßnahmen.

Kontakte mit Bildungseinrichtungen und Bildungsträgern werden angestrebt.

ANMERKUNGEN ZUR UMSETZUNG

Die Maßnahme soll schnellstmöglich beginnen und in eine laufende Aktivität überführt werden.

Ziele des StEP MoVe, zu deren Erreichung das IWVK-Maßnahmenfeld M9 hauptsächlich einen Beitrag leistet:

Wie das vorhergehende Maßnahmenbündel trägt auch M9 (Leistungen des regionalen Wirtschaftsverkehrs betonen, das Image des Wirtschaftsverkehrs verbessern) zu den StEP Zielen bei, die neue Formen des Zusammenwirkens zwischen den Agierenden anstreben (StEP Ziele 15 „Kooperative Erarbeitung von Zielen und Konzepten über Ressortgrenzen hinaus, effiziente Umsetzung von Maßnahmen unter Einbeziehung aller beteiligten Agierenden“ und 16 „Verbesserung der Bereitstellung und der Nutzungsmöglichkeiten von Informationen in der Öffentlichkeit“). Daneben werden aber auch Beiträge geleistet, die zu einer „Erhöhung der stadträumlichen Verträglichkeit des Verkehrs“ (StEP Ziel 4) und der „Erhöhung der Verkehrssicherheit und Förderung eines rücksichtsvollen Miteinanders aller Verkehrsteilnehmenden“ beitragen (StEP Ziel 5).

4.2 Ergänzende Maßnahmenfelder als Ergebnis gesellschaftlicher Entwicklungen

Die bisher dargestellten Maßnahmen werden ergänzt durch Ansätze, die auf aktuelle Entwicklungen Bezug nehmen und sich aus rechtlichen und planerischen Anforderungen ergeben. Maßgeblicher Hintergrund sind einerseits Verpflichtungen, die das Land Berlin beispielsweise im Rahmen des Berliner Energie- und Klimaschutzprogramms 2030 (BEK 2030) eingegangen ist. Andererseits findet sich mit dem Thema „Verkehrssicherheit“ ein Bereich, der in den Diskussionen der AGs immer wieder angesprochen wurde, zu dem aber kein gemeinsamer Steckbrief entwickelt wurde.

4.2.1 Emissionen reduzieren, Flottenerneuerung und -veränderung fördern (M10)

Straßenverkehr

Das Land Berlin fördert die Flottenerneuerung und -veränderung über verschiedene Ansätze, immer verbunden mit dem Ziel, schädliche Umwelt- und Umfeldwirkungen zu reduzieren. Im Straßenverkehr besteht mithin das größte Potenzial für die Erneuerung von Fahrzeugflotten, insbesondere, weil die Beschaffungskosten und Abschreibungszeiten je Fahrzeug im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern deutlich geringer sind. Diese Maßnahmen wirken sich direkt auf die ökologische Bilanz des Wirtschaftsverkehrs in Berlin aus. Vor diesem Hintergrund wird diesem Sachverhalt im Bereich der Revision und des Monitorings des IWVK mit den Agierenden eine hohe Bedeutung zukommen.

FÖRDERPROGRAMME ZUR BESCHAFFUNG VON UMWELTGERECHTEN FAHRZEUGEN

Unter anderem hat die Senatsverwaltung für Wirtschaft, Energie und Betriebe das Förderprogramm „Wirtschaftsnahe Elektromobilität (WELMO)“ aufgelegt. Kleine und mittlere Unternehmen mit Sitz oder Betriebsstätte in Berlin werden bei der Implementierung von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben unterstützt. Förderfähig sind alle Fahrzeuge, die Batterie-elektrisch, mit Wasserstoff oder als Plug-In-Hybride verkehren¹⁶. Gefördert werden neben der reinen Beschaffung des Fahrzeugs die Beratung sowie die Beschaffung privater Ladeinfrastruktur. Die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz fördert den Ausbau von Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum.

UNTERSTÜTZUNG DER LANDESEIGENEN UNTERNEHMEN BEI DER FLOTTENERNEUERUNG

Gemäß BEK 2030 und dem Maßnahmenpaket „Saubere Fahrzeuge für Berlin“ des Luftreinhalteplans (LRP) besteht ein entscheidender Ansatz darin, die landeseigenen Unternehmen und Verwaltungen bei der Beschaffung von Neufahrzeugen zu beraten und Flottenerneuerungen zu unterstützen.

Ergänzend zu den allgemeinen verwaltungsseitigen Aufgaben die sich aus dem BEK und dem LRP ergeben, ist es Aufgabe der IWVK-Maßnahme, die erzielten Ergebnisse zielgerichtet in die Wirtschaft zu kommunizieren und so mögliche Nachahmung durch Unternehmen anzuregen.

UNTERSTÜTZUNG BEI DER BESCHAFFUNG VON LASTENRÄDERN FÜR DEN GEWERBLICHEN EINSATZ

Lastenräder fahren lokal emissionsfrei und haben einen deutlich geringeren Flächenverbrauch als konventionelle Zustellfahrzeuge. Sie können ihre Stärken beispielsweise gerade in dicht besiedelten Gebieten mit relativ kurzen Strecken zwischen den Stopps und Lieferadressen ausspielen. Aber auch für Handwerker, Dienstleistungsunternehmen oder Vereine können Lastenräder mitunter eine gute Alternative darstellen. Vor diesem Hintergrund wurde ein Förderprogramm zur Anschaffung von in Berlin genutzten Lastenrädern aufgesetzt, um den Markthochlauf entsprechender Fahrzeuge und insbesondere deren Einsatz im Berliner Wirtschaftsverkehr zu unterstützen.

16 Senatsverwaltung für Wirtschaft, Energie und Betriebe (2018b)

Damit werden direkt sowohl die Ziele des Berliner Energie- und Klimaschutzkonzepts unterstützt, die Abhängigkeit von fossilen Energieträgern im Berliner Wirtschaftsverkehr vermindert als auch ein wichtiger Beitrag zum Luftreinhalteplan und dem Lärmaktionsplan Berlins geleistet.

Schienenverkehr

BEGLEITUNG UND UNTERSTÜTZUNG DURCH DAS LAND BERLIN

Im Bereich des Schienengüterverkehrs besteht ein wesentlicher Ansatz in der Begleitung und Unterstützung von Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) bei der Fahrzeugbeschaffung und der Entwicklung von Einsatzkonzepten. Der Schienengüterfernverkehr in der Hauptstadtregion ist nahezu vollständig im Oberleitungsbetrieb elektrifiziert. Ein Großteil des Rangierverkehrs in Berlin wird allerdings mit Dieselmotoren betrieben. Die Voraussetzungen, um durch Fahrzeugerneuerungen im Rangierverkehr Emissionen zu reduzieren, sind grundsätzlich vorhanden. Fahrzeuge in hohen Leistungsklassen und mit der Fähigkeit, große Gewichte zu bewegen und Steigungen zu bewältigen (Notwendigkeit unter anderem für den Betrieb am Westhafen) sind auf dem Markt nicht verfügbar. Vor diesem Hintergrund und bei vergleichsweise hohen Kosten ist mit einer kurzfristigen Flottenerneuerung hin zu alternativen Antrieben nicht zu rechnen. Der Markthochlauf soll durch gemeinsame Initiativen und Impulse zwischen Land und Unternehmen beschleunigt werden.

Gleichzeitig ist zu prüfen, in welchem Maße kurzfristig ältere Lokomotiven mit einem Dieselpartikelfilter nachrüstbar wären, da hier mit verhältnismäßig niedrigen Kosten eine hohe Wirkung für die Verbesserung der Luftqualität erreicht werden kann.

Binnenschifffahrt

UNTERSTÜTZUNG UND BERATUNG DURCH DAS LAND BERLIN

Die heutige regional aktive Binnenschiffsflotte ist zu einem großen Teil überaltert und weist einen Nachholbedarf im Bereich der Innovation und des Einsatzes neuer Technologien auf. Im Zusammenhang mit den dringend erforderlichen neuen Lösungskonzepten für die urbane Logistik bieten sich für den Bereich der Binnenschifffahrt vielversprechende Ansätze zur Digitalisierung der Logistikprozesse, zur Einführung autonom fahrender Schiffssysteme, zum Einsatz neuer Schiffskonzepte (unter anderem im Projekt „Entwicklung eines emissionsfreien Schubbootes durch hybrid-elektrischen Antrieb (ELEKTRA)), für das automatisierte An- und Ablegen der Schiffe sowie neuartige Be- und Entladekonzepte. Auch in diesem Segment sieht sich das Land Berlin in beratender und unterstützender Funktion. Im Fokus steht die Verstärkung von Forschungsaktivitäten im Bereich der Binnenschifffahrt, um von den vielversprechenden Forschungsansätzen aus dem Bereich des Straßenverkehrs, zum Beispiel für den Bereich autonomes Fahren, in angepasster Form zu profitieren.

Mit Blick auf teilweise noch emissionsintensive Binnenschiffe wird die weitere Verbesserung der Landstromversorgung angeregt, um während der Liegezeit nicht auf die bordeigenen Dieseldiesengeneratoren angewiesen zu sein. Mit der „Richtlinie zur Förderung der nachhaltigen Modernisierung von Binnenschiffen“ fördert das BMVI die Modernisierung von Bestandschiffen und die Ausrüstung von Binnenschiffsneubauten mit emissionsärmeren Motoren und alternativen Antrieben. Diese Ansätze entsprechen den Zielen und Maßnahmen des BEK 2030.

Bei einer Unterstützung der Nutzung beziehungsweise einer Erhöhung der Kapazitäten der Binnenschifffahrt in Berlin ist zu berücksichtigen, dass es sich bei den hierfür genutzten Wasserstraßen um Gewässer handelt, die „in ihrer Funktions- und Leistungsfähigkeit als Bestandteil des Naturhaushalts und als Lebensraum für Tiere und Pflanzen zu erhalten und zu verbessern sind“ (WHG § 6, Absatz 1, Nr. 1). Ein zusätzlicher Verbau von Uferbereichen, zum Beispiel für den Bau von Anlegestellen im Bereich von Depots, soll daher möglichst vermieden und schiffsinduzierte Wellenbelastung reduziert werden.

Ziele des StEP MoVe, zu deren Erreichung das IWVK-Maßnahmenfeld M10 hauptsächlich einen Beitrag leistet:

Dieses Maßnahmenbündel leistet einen sehr hohen Beitrag zum StEP-Ziel 14 „Einbeziehung und Nutzung von stadverträglichen Innovationen und innovativen Ansätzen zur Lösung verkehrsbezogener Herausforderungen“, da der Fokus auf die Einführung neuer Antriebsformen und Fahrzeuge liegt. Jeweils ein hoher Beitrag entfällt auf die StEP-Ziele 6 „Reduzierung des verkehrsbedingten Verbrauches natürlicher Ressourcen (Energie, Fläche)“ sowie 7 „Entlastung des städtischen Umfelds und der globalen Umwelt von verkehrsbedingten Belastungen“.

4.2.2 Verkehrssicherheit (M11)

Straßenverkehr

Das Maßnahmenbündel nimmt den Wirtschaftsverkehr auf der Straße, insbesondere den Verkehr mit leichten und schweren Nutzfahrzeugen, in den Fokus und ergänzt laufende Arbeiten zum Thema Verkehrssicherheit in Berlin (unter anderem Verkehrssicherheitsprogramm).

WORIN BESTEHT DER LÖSUNGSANSATZ?

- Die Steigerung der Verkehrssicherheit im Kontext des Wirtschaftsverkehrs spielt bei den meisten IWVK-Maßnahmen eine große Rolle. Eine generelle Verbesserung dieser ist Ziel und Auslöser zugleich. Insbesondere bei den Maßnahmen mit Bezug zur Infrastruktur (M1 und M6) wird neben den betrieblichen und technischen Anforderungen des Wirtschaftsverkehrs auf die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden fokussiert.
- Das Thema soll auch im Rahmen von Forschungsprojekten (M7) stärker adressiert werden.
- Insgesamt werden die Entwicklungen der Verkehrssicherheit im Kontext des Wirtschaftsverkehrs beobachtet und im Rahmen der Möglichkeiten fachplanerisch darauf reagiert (beispielsweise im Kontext der Planung und Gestaltung der Radverkehrsinfrastruktur oder der Förderung von Verkehrserziehung).
- In Ergänzung und Erweiterung der aktuellen Bestrebungen des Bundes wird die Einführung von Assistenzsystemen (insbesondere Abbiege- und Notbremsassistenzsysteme) für neue und sich im Bestand befindliche Nutzfahrzeuge durch das Land Berlin weiter vorangetrieben (unter anderem durch das Förderprogramm „Abbiegeassistent Berlin“).
- Fuhrparkbetrieb mit Lkw > 3,5 Tonnen zGG (Führerscheinklassen C1/C1E und C/CE) und Ausbildungsstätten nach „Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetz“/Verordnung (BKrFQG/BKRFQV) werden sensibilisiert, um im Rahmen der Berufskraftfahrerweiterbildung im Themenbereich Verkehrssicherheit verstärkt die Besonderheiten innerstädtischer Verkehre zu schulen. Bei Fahrzeughaltenden kleinerer Nutzfahrzeuge sollten diese Themen in die jährlichen Arbeitssicherheitsunterweisungen stärker einbezogen werden. Fahrpersonal aus dem nicht deutschsprachigen Raum ist entsprechend zu sensibilisieren.
- Die Zusammenarbeit mit der Berufsgenossenschaft und der Versicherungswirtschaft wird intensiviert, um auf aktuelle Entwicklungen schneller gemeinsam reagieren zu können.
- Der Austausch mit anderen europäischen Städten sowie auch deutschen Städten, gerade im Kontext der Lkw-Abbiegeunfälle ist kontinuierlich weiterzuführen. Eventuelle lokale, vor allem internationale Lösungen sind für Berlin hinsichtlich ihrer rechtlichen Machbarkeit zu prüfen und zu bewerten.

WAS WIRD MIT DER LÖSUNG VERBESSERT? WELCHE ERGEBNISSE RESULTIEREN AUS DER UMSETZUNG DER MAßNAHME(N)?

- Die Marktdurchdringung von Assistenzsystemen in Nutzfahrzeugen wird gefördert, auf die verpflichtende Ausstattung von Neufahrzeugen wird weiter hingearbeitet. Für die Nachrüstung von Bestandsflotten wird geworben, sinnvolle Lösungen werden gemeinsam mit den Agierenden identifiziert und kommuniziert.
- Die Aus- und Weiterbildung von Fahrpersonal nimmt stärker die aktuellen Entwicklungen des komplexen, urbanen Verkehrs in den Fokus. Es erfolgt eine weitere Sensibilisierung des Fahrpersonals, unabhängig von Herkunftsland und Sprachkompetenz.
- Durch die enge Kooperation mit den Berufsgenossenschaften und der Versicherungswirtschaft werden neue Entwicklungen schneller identifiziert und in die Branche sowie die Politik und Planung kommuniziert.

- Der internationale Austausch schafft nicht nur Transparenz bei der Frage „Welche Lösungen gibt es?“, sondern ermöglicht auch den Austausch zu Strategien der Einführung, der Wirksamkeit der Maßnahmen und der Kosten. Es werden auch Strategien entwickelt, wie gezielt Fahrpersonal angesprochen werden und über die lokalen Herausforderungen informiert werden kann, welches der deutschen Sprache nicht mächtig ist.

WAS SIND ANZUSTREBENDE ERFOLGE?

- Reduzierung der Unfälle mit Lkw Beteiligung, insbesondere im Bereich der Abbiegeunfälle.
- Zusammenarbeit mit dem Bund und auf europäischer Ebene, um Fahrerassistenzsysteme in Nutzfahrzeugen stärker in den Einsatz zu bringen.
- Die enge Kooperation mit den Berufsgenossenschaften und der Versicherungswirtschaft ermöglicht es, neue Entwicklungen zu identifizieren und entsprechend steuernd einzugreifen.
- Ein fundierter internationaler Austausch, gegebenenfalls über eines der Städtenezwerke, wird etabliert und regelmäßig konsultiert. Informationsmaterial wird mehrsprachig bereitgestellt.

WELCHE BETEILIGTEN SIND FÜR DIE UMSETZUNG EINZUBEZIEHEN BEZIEHUNGSWEISE MIT WELCHEN BETEILIGTEN SOLL DER UMSETZUNGSPROZESS ANGESTOßEN WERDEN?

Die Teilnehmenden am IWVK-Prozess (inklusive der beteiligten Einheiten aus Brandenburg) und die Unfallkommission inklusive der Polizei bilden ergänzt um die Berufsgenossenschaft und die Versicherer die Kerngruppe. Fuhrparkunternehmen und Ausbildungsstätten werden angesprochen und einbezogen.

ANMERKUNGEN ZUR UMSETZUNG

Die Maßnahme soll schnellstmöglich beginnen und in eine laufende Aktivität überführt werden.

Ziele des StEP MoVe, zu deren Erreichung das IWVK-Maßnahmenfeld M11 hauptsächlich einen Beitrag leistet:

Das Maßnahmenbündel M11 (Verkehrssicherheit) bündelt, in Ergänzung zu den vielfältigen, im Land Berlin laufenden Arbeiten, weitere Beiträge des Wirtschaftsverkehrs zur Erhöhung der Verkehrssicherheit. Neben dem offensichtlichen Beitrag zum StEP Ziel 5 „Erhöhung der Verkehrssicherheit und Förderung eines rücksichtsvollen Miteinanders aller Verkehrsteilnehmenden“ trägt sie auch zur „Erhöhung der stadträumlichen Verträglichkeit des Verkehrs“ (StEP Ziel 4) und zum StEP Ziel 15 „Kooperative Erarbeitung von Zielen und Konzepten über Ressortgrenzen hinaus, effiziente Umsetzung von Maßnahmen unter Einbeziehung aller beteiligten Agierenden“ bei.

4.2.3 Allgemeine Ansätze und Initiativen des Landes Berlin mit Bezug zum Wirtschaftsverkehr (M12)

M12 zeigt eine Reihe von Ansätzen auf, die neben den zuvor genannten Maßnahmen im Bereich des Wirtschaftsverkehrs umzusetzen sind, um die gesteckten Ziele des StEP MoVe zu erreichen. Insbesondere die Bundesebene wird in dieser Maßnahme adressiert, nicht zuletzt, weil sie Baulastträger der für den Wirtschaftsverkehr zentralen überörtlichen Verkehrswege ist sowie die entsprechenden rechtlichen Grundlagen im Rahmen der konkurrierenden Gesetzgebung nach Art. 74 GG festlegt. Je Ansatz wird dargestellt, ob dieser im Speziellen den Güterverkehr oder den Personenwirtschaftsverkehr berührt.

Straßenverkehr

AUSWEITUNG DER LKW-MAUT AUF DAS NACHGEORDNETE STRAßENNETZ SOWIE AUF LKW AB 3,5 TONNEN UND AUF DEN FERNBUSVERKEHR (FOKUS: GÜTERVERKEHR)

Die Lkw-Maut wird in Deutschland derzeit nach dem Bundesfernstraßenmautgesetz (BFStrMG) für Fahrzeuge ab 7,5 Tonnen auf Bundesautobahnen und -straßen erhoben. In der sachlichen und rechtlichen Herleitung sind mit der Lkw-Maut die Kosten für den Bau, die Erhaltung und den Betrieb von Straßen verursachergerecht anzulasten, um schrittweise von der Steuer- zur Nutzerfinanzierung zu gelangen und zudem die Verlagerung des Gütertransports auf die Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße zu unterstützen. Diese Begründung trifft nicht nur auf Bundesstraßen, sondern auf alle Straßennetzeile gleichermaßen zu, da Fahrzeuge des Güterkraftverkehrs auch außerhalb der Bundesstraßen Kosten verursachen. Das Land Berlin hat im Berliner Energie- und Klimaschutzprogramm 2030 festgelegt, dass die Lkw-Maut auf das nachgeordnete Straßennetz sowie auf Lkw ab 3,5 Tonnen ausgeweitet und der Busfernlinienverkehr in die Lkw-Maut einbezogen werden soll. Auch die Verkehrsministerkonferenz (VMK) hat mit Beschluss vom Oktober 2013 weitere Nutzerfinanzierungen für erforderlich gehalten, unter anderem auch die Option einer Ausweitung der bestehenden Lkw-Maut auf das nachgeordnete Straßennetz. Für diese Ausweitung besitzt der Bund nach Artikel 72 Abs. 2 in Verbindung mit Artikel 74 Abs. 1 Nr. 22 GG das Gesetzgebungsrecht (konkurrierende Gesetzgebungsbefugnis des Bundes). Zur Wahrung der Rechts- und Wirtschaftseinheit im gesamtstaatlichen Interesse und mittelbar zur Herstellung gleichwertiger Lebensverhältnisse im Bundesgebiet ist eine bundeseinheitliche Regelung erforderlich. Es bedarf daher einer eindeutigen Festlegung des Bundes, in welcher Art und Weise er perspektivisch von seiner Gesetzgebungszuständigkeit Gebrauch machen wird.

BEGRENZUNG DER STEUERLICHEN ABSETZBARKEIT VON DIENSTWAGEN DURCH DECKELUNG DER STEUERVORTEILE (FOKUS: PERSONENWIRTSCHAFTSVERKEHR)

Die gegenwärtige Dienstwagenbesteuerung schafft massive Fehlanreize. Im Gegensatz zu anderen EU-Staaten existieren in Deutschland keine Begrenzungen der steuerlichen Anerkennung von Pkw-Dienstwagen bezüglich der Subventionierung des Kaufpreises beziehungsweise der laufenden Betriebskosten. Je nach Rechtsform werden die Anschaffungs- beziehungsweise Betriebskosten von Dienstwagen zwischen 40 bis 59 Prozent vom Staat erstattet - unabhängig davon, wie viel das Auto kostet. Dies hat dazu geführt, dass rund zwei Drittel aller Pkw-Neuwagen als Dienstwagen verkauft werden und im Durchschnitt nach drei Jahren in den Gebrauchtwagenmarkt übergehen. Die Dienstwagenbesteuerung hat maßgeblichen Einfluss auf die Ausrichtung der deutschen Automobilindustrie auf das sogenannte Premiumsegment und erschwert damit eine ambitionierte und zeitgemäße europäische Festlegung von Flottenverbrauchsgrenzwerten für Pkw-Neuwagen. Deshalb sollte die volle steuerliche Absetzbarkeit von Dienstwagen an den CO₂-Ausstoß gekoppelt und auf die jeweils gültigen EU-Zielwerte - derzeit 130 Gramm CO₂ pro Kilometer und 95 Gramm CO₂ pro Kilometer in 2021 - begrenzt werden. Dazu muss der Bund die rechtlichen Voraussetzungen schaffen.

Schieneverkehr

REDUZIERUNG DER BELASTUNGEN DES SCHIENENVERKEHRS BEI STROMSTEUER, EEG-UMLAGE UND EMISSIONSHANDEL (FOKUS: GÜTERVERKEHR UND PERSONENWIRTSCHAFTSVERKEHR)

Der Schienenverkehr hat gegenüber dem Straßen- und Luftverkehr insgesamt eine deutlich bessere Klima- und Umweltbilanz. Verkehrsverlagerungen zur Bahn und die Verbesserung der Wettbewerbsposition der Bahn können erreicht werden, indem die finanzielle Belastung des Schienenverkehrs bei der Stromsteuer, bei der Umlage nach dem Erneuerbaren-Energien-Gesetz (EEG) sowie durch die kostenpflichtigen CO₂-Zertifikate des Emissionshandelssystems reduziert wird. Dazu muss der Bund die rechtlichen Voraussetzungen schaffen.

REFORM DES SCHIENENVERKEHRS IM ALLGEMEINEN (FOKUS: GÜTERVERKEHR UND PERSONENWIRTSCHAFTSVERKEHR)

Zusätzlich sollte über eine Reform des Schienenverkehrs im Allgemeinen nachgedacht werden. So mindert beispielsweise der grundsätzliche Vorrang des Personenverkehrs gegenüber dem Güterverkehr insbesondere bei Verspätungen den eigentlichen Vorteil der hohen Planbarkeit und Verlässlichkeit des Systems Schienenverkehr. Das ständige Abbremsen und Anfahren infolge von Überholungen führt überdies zu höheren Energieverbräuchen. Als Lösung wäre im Mischbetrieb denkbar, insbesondere nachts Güterzügen Vorrang einzuräumen, wie es beispielsweise auf der Schnellfahrstrecke Hannover-Würzburg bereits gehandhabt wird. Auf besonders stark belasteten Relationen oder Knoten, wie etwa den Hinterlandanbindungen der Nordseehäfen, sollte die Einrichtung eigener Güterverkehrsstrecken geprüft werden, wie es etwa in den Niederlanden der Fall ist. Nicht zuletzt aus volkswirtschaftlichen Gründen sollte der Schienengüterverkehr bei der Planung von Neu- und Ausbauprojekten grundsätzlich stärker berücksichtigt werden. Die bisherige Fokussierung auf Reisezeitgewinne im Personenverkehr führt oftmals zu Trassierungen und Linienführungen, die für den Schienengüterverkehr nur bedingt nutzbar sind. Hier wäre es zu prüfen, wie Vorteile für den Güterverkehr in Zukunft stärker gewichtet werden können.

Binnenschifffahrt

AUSBAU DER BINNENWASSERSTRAßEN DES BUNDES, INSBESONDERE IM SEEHAFENHINTERLANDVERKEHR UND POLNISCHEN GRENZVERKEHR (FOKUS: GÜTERVERKEHR)

Der Bund sollte seine Bemühungen - vor dem Hintergrund einer hohen Auslastung der Verkehrsnetze von Schiene und Straße - verstärken, im Rahmen des Verkehrsprojektes Deutsche Einheit (VDE 17) den Ausbau der Wasserstraßen des Kernnetzes zügig zu vollenden und leistungsfähige Verbindungen bis zur polnischen Grenze herzustellen. In diesem Zusammenhang können auch die Nebenwasserstraßen mit kleineren Abmessungen gegenüber den Hauptwasserstraßen des Kernnetzes wichtige Transportfunktionen übernehmen, sofern hier auch im Rahmen des Substanzerhalts die notwendigen baulichen Maßnahmen ergriffen werden. In diesem Bereich ist eine enge Kooperation mit dem Land Brandenburg unverzichtbar.

FÖRDERUNG INTEGRATIVER KONZEPTE ZUR BESSEREN EINBINDUNG DER BINNENSCHIFFFAHRT IN DIE URBALE LOGISTIK (FOKUS: GÜTERVERKEHR)

Für den Bereich der urbanen Logistik sind effektive Organisationsformen denkbar, die unter Einbeziehung der Binnenschifffahrt entwickelt und genutzt werden können. Gerade die Hauptstadtregion verfügt im Agglomerationsraum Berlins über ein engmaschiges Netz von Wasserstraßen, die weite Teile des urbanen Raums erschließen. Auch wenn die innerstädtischen Wasserstraßen im Verhältnis zu den überregionalen Verkehrswegen kleiner sind, lassen sich diese mit angepassten Schiffsformen und Betriebskonzepten auch für die urbane Logistik nutzen. Der Vorteil liegt im sehr flexiblen Einsatz und der guten Manövrierfähigkeit derartiger Schiffe, bis hin zur Möglichkeit einer Automatisierung entsprechender Verkehre.

Auch sind regionale/örtliche Depots im Uferbereich in der Stadt vorstellbar, die für die Versorgung der angrenzenden Quartiere mit umweltfreundlichen, lokal emissionsfreien Fahrzeugen genutzt werden können (zum Beispiel Lastenräder). Die in Berlin bereits sehr erfolgreich praktizierte Einbeziehung der Binnenschifffahrt in die Baustellenlogistik bietet, gerade vor dem Hintergrund der weiter wachsenden Stadt, zusätzlich erhebliche Potenziale.

Luftverkehr

VERLAGERUNG VON INNERDEUTSCHEN FLÜGEN AUF DIE BAHN (FOKUS: GÜTERVERKEHR UND PERSONENWIRTSCHAFTSVERKEHR)

Das Land Berlin setzt sich auf nationaler und europäischer Ebene, aber auch bei den lokal und regional tätigen Luftverkehrsunternehmen, der Deutschen Bahn AG und weiteren Eisenbahnverkehrsunternehmen dafür ein, den innerdeutschen Luftverkehr weitgehend auf die Schiene zu verlagern.

EMISSIONSABHÄNGIGE START- UND LANDEGEBÜHREN (FOKUS: GÜTERVERKEHR UND PERSONENWIRTSCHAFTSVERKEHR)

Am Flughafen BER werden derzeit fluglärmbezogene Start- und Landeentgelte nach Lärmklassen erhoben. Zum Zwecke des Klimaschutzes wird sich das Land Berlin dafür einsetzen, dass zusätzlich eine CO₂-basierte Entgeltverordnung für Start- und Landegebühren auf nationaler und europäischer Ebene geprüft und umgesetzt wird.

ENERGIEBESTEUERUNG IM LUFTVERKEHR BEZIEHUNGSWEISE ANHEBUNG DER LUFTVERKEHRSSTEUER AUF DAS MAß EINER ENERGIEBESTEUERUNG (FOKUS: GÜTERVERKEHR UND PERSONENWIRTSCHAFTSVERKEHR)

Grundsätzlich sollen die Wettbewerbsbedingungen der Verkehrsträger harmonisiert und Kosten verursachergerecht angelastet werden, wodurch vor allem die verkehrsbedingten Belastungen von THG- und Luftschadstoffemissionen gemindert werden. Dazu wird das Land Berlin in den Bund-Länder-Gremien eine Initiative mit dem Ziel starten, dass sich die Bundesregierung auf EU-Ebene für eine europaweit einheitliche Energiebesteuerung des gewerblich verwendeten Kerosins im Luftverkehr einsetzt. Denn derzeit ist eine solche Steuer auf Grund geltender europäischer (Richtlinie 2003/96/EG) und internationaler Regeln (ICAO Doc 8632) nicht umsetzbar. Bis zu einer Einigung auf EU-Ebene sollte der Bund die bestehende Luftverkehrssteuer bis zu der Höhe anheben, die sich aus einer Besteuerung des in Deutschland gewerblich verwendeten Kerosins ergeben würde.

ABSCHAFFUNG DER UMSATZSTEUERBEFREIUNG FÜR GRENZÜBERSCHREITENDE FLUGTICKETS (FOKUS: PERSONENWIRTSCHAFTSVERKEHR)

Um die Luftverkehrsemissionen zu reduzieren und die Wettbewerbsbedingungen zwischen den Verkehrsträgern zu harmonisieren, wird das Land Berlin in den Bund-Länder-Gremien mit dem Ziel initiativ werden, dass der Bund internationale Flugtickets für den auf deutschem Gebiet anteiligen Weg mit dem vollen Umsatzsteuersatz besteuert.

Ziele des StEP MoVe, zu deren Erreichung das IWVK-Maßnahmenfeld M12 hauptsächlich einen Beitrag leistet:

Das Maßnahmenbündel M12 (Allgemeine Ansätze und Initiativen des Landes Berlin mit Bezug zum Wirtschaftsverkehr) umfasst ein breites Spektrum an Ansätzen für alle Verkehrsträger des Wirtschaftsverkehrs. Es trägt zur „Erhöhung der stadträumlichen Verträglichkeit des Verkehrs“ (StEP Ziel 4) ebenso bei wie zu den StEP-Zielen 6 „Reduzierung des verkehrsbedingten Verbrauches natürlicher Ressourcen (Energie, Fläche)“ sowie 7 „Entlastung des städtischen Umfelds und der globalen Umwelt von verkehrsbedingten Belastungen“ sowie zu den StEP Zielen, die das Zusammenwirken der Agierenden verbessern sollen (StEP Ziele 15 „Kooperative Erarbeitung von Zielen und Konzepten über Ressortgrenzen hinaus, effiziente Umsetzung von Maßnahmen unter Einbeziehung aller beteiligten Agierenden“ und 16 „Verbesserung der Bereitstellung und der Nutzungsmöglichkeiten von Informationen in der Öffentlichkeit“).

5 UMSETZUNGSPROZESS

Die Vielzahl der Maßnahmen des IWVK stellt eine Herausforderung für alle beteiligten oder zu beteiligenden Agierenden dar, inklusive der steuernden SenUVK. Kapitel 4 stellt dar, dass jede Maßnahme sich durch unterschiedliche Beteiligte charakterisiert und daher auch hinsichtlich der Umsetzung individuell zu betrachten ist.

Es gibt einerseits Maßnahmen, die mit überschaubarem Aufwand und einer geringen Zahl an Mitwirkenden kurzfristig umsetzbar sind. Bei einigen Maßnahmen ist die Umsetzung überdies bereits eingeleitet. Andererseits bedarf es bei einigen Maßnahmen umfassenderer Planungen der Umsetzung, insbesondere hinsichtlich personeller und finanzieller Ressourcen.

Vor diesem Hintergrund sind die nachfolgend dargestellten Schritte als allgemeingültige Grobkonzeption für Maßnahmen im Bereich Wirtschaftsverkehr zu verstehen, die im Prozess je Maßnahme gemeinsam mit den Agierenden weiter ausgestaltet werden muss.

SCHRITT 1: INTERESSEGRUPPEN BEZIEHUNGSWEISE ARBEITSKREISE BILDEN

Eine stetige und transparente Kommunikation zwischen den Prozessbeteiligten sowie den mittelbar Betroffenen (auch entsprechend der Maßnahme (M8), vergleiche Kapitel 4.1.8 „Transparente, regelmäßige Kommunikation und Beteiligung etablieren (M8)“) stellt die Grundlage einer inhaltlichen Kooperation der Agierenden im Wirtschaftsverkehr dar. Die Bildung entsprechender Interessengruppen beziehungsweise Arbeitskreise mit den hierzu erforderlichen Ressourcen bildet damit den notwendigen ersten Schritt im Umsetzungsprozess. Als Grundlage kann hierfür die Teilnehmendenstruktur aus der Stakeholderbeteiligung zum IWVK herangezogen werden. Gleichwohl zeigten bereits diese Beteiligungsformate, dass es für eine zielorientierte Umsetzung teilweise einer Revision und/oder Erweiterung des Kreises der Teilnehmenden bedarf.

SCHRITT 2: MAßNAHMEN IN DEN ARBEITSKREISEN AUSDEFINIEREN UND ZUSTÄNDIGKEITEN FESTLEGEN, FINANZIELLEN UND PERSONELLEN RAHMEN KLÄREN

Mit den Interessengruppen beziehungsweise Arbeitskreisen werden die Maßnahmen des IWVK weiter ausdifferenziert und in konkrete Projektplanungen überführt (auf Grundlage der Maßnahmenfeldsteckbriefe, dargestellt in Kapitel 4). Entscheidend ist hierbei die Klärung von Zuständigkeiten bei der Umsetzung. Es braucht verbindliche Zusagen der einzelnen Beteiligten. Ein Element dieses Schrittes ist die Klärung, welche finanziellen und personellen Ressourcen zur Maßnahmenumsetzung notwendig und verfügbar sind. Gegebenenfalls müssen finanzielle und personelle Ressourcen nachgesteuert und entsprechend der Bedarfsermittlung und Priorisierung zur Umsetzung von Maßnahmen bereitgestellt werden.

Besonders relevant für den Wirtschaftsverkehr und damit das IWVK und seine Maßnahmen sind folgende Bereiche:

- Mittel des Landeshaushalts Berlin, unter anderem im Bereich Verkehr;
- Mittel aus der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ (GRW);
- Mittel aus EU-Förderprogrammen, unter anderem
 - dem Europäischen Förderprogramm für Regionale Entwicklung (EFRE) und dessen Überführung in das „Berliner Programm für Nachhaltige Entwicklung“ (BENE),
 - Connecting Europe Facility (CEF), Bereich Transport,
 - Horizon Europe (Rahmenprogramm für Forschung und Innovation),
- Mittel aus dem „Sondervermögen Infrastruktur der Wachsenden Stadt (SIWA)“ und dem Nachhaltigkeitsfonds (SIWANA) sowie
- Mittel aus Förderprogrammen des Bundes (unter anderem des BMVI, BMWi, BMU).

Für Maßnahmen, die aus dem Landeshaushalt finanziert werden sollen, ist zu prüfen, in wie weit hierfür bereits für den Doppelhaushalt 2020/21 angesetzte Mittel genutzt werden können. In einzelnen Kapiteln wurde hier bereits Vorsorge getroffen. Andernfalls sind Aufgaben so zu strukturieren, dass entsprechende Mittel über den nächsten Doppelhaushalt 2022/23 beantragt werden können. Die Umsetzung geplanter Maßnahmen steht insoweit unter Haushaltsvorbehalt.

Besonders für investive Maßnahmen im Wirtschaftsverkehr ist der mögliche Einsatz von GRW-Mitteln unter Einbeziehung der betroffenen Bezirke anzustreben beziehungsweise zumindest zu prüfen.

Für die angestrebten Pilotvorhaben erscheint es zielführend, sich um Mittel Dritter zu bewerben, insbesondere im Rahmen von Forschungs- und Entwicklungsförderprogrammen des Bundes.

SCHRITT 3: MAßNAHMEN UMSETZEN

Sind die wesentlichen Rahmenbedingungen und Details der Maßnahmen definiert und eine Finanzierung geklärt, beginnt die eigentliche Phase der Umsetzung. Die Interessengruppen beziehungsweise Arbeitskreise begleiten die Umsetzung und steuern – dort wo es nötig ist – nach.

Erweisen sich einzelne Pilotprojekte beziehungsweise Ansätze als wirksam, ist bereits in der Projektphase die Möglichkeit einer Ausweitung zu prüfen, gegebenenfalls auch unter Einbeziehung des Landes Brandenburg.

Dabei ist jedoch auch ein Scheitern einzelner Maßnahmen nicht ausgeschlossen und muss in solchen Fällen nicht zur vollständigen Aufgabe des Projekts führen. Vielmehr ist eine (wirtschaftlich vertretbare) Kultur des Ausprobierens und Testens ausdrücklich erwünscht.

SCHRITT 4: EVALUATION DER MAßNAHMEN

Grundsätzlich sind alle Maßnahmen zu evaluieren. Das Maßnahmenset ist jedoch äußerst heterogen, sowohl in inhaltlicher als auch organisatorischer und resourcentechnischer Hinsicht. Deshalb bedarf jede Maßnahme eines eigenen spezifischen Evaluationskonzepts, welches durch die zuständigen Arbeitskreise ausgearbeitet werden soll. Spätestens fünf Jahre nach Verabschiedung des IWVK durch den Senat von Berlin ist die Gesamtheit der umgesetzten Maßnahmen zu evaluieren (vergleiche §18 Abs. 4 MobG BE).

SCHRITT 5: WIRKUNG IM SINNE DER STEP-ZIELE

Als Maßstab sollte die Frage herangezogen werden, welchen Beitrag eine IWVK-Maßnahme zur Erreichung der StEP-Ziele (vergleiche Kapitel 2.2) leistet. Um einen Soll-Ist-Abgleich zu ermöglichen, wurde das Soll bereits im Rahmen der Erarbeitung des IWVK abgeleitet (auf Grundlage der Erkenntnisse des Workshops „Wirtschaftsverkehr“ des Runden Tisches StEP MoVe vom 08. Dezember 2017). Das Ergebnis ist in Tabelle 1 dargestellt. Erkennbar sind die Schwerpunkte zur Zielerreichung je Maßnahme. Deutlich wird auch, dass jede Maßnahme zu mehreren StEP-Zielen gleichzeitig einen Beitrag leistet. Im Rahmen der Evaluation soll diese Tabelle zukünftig erneut ausgefüllt werden, um den Wirkungsgrad der dann umgesetzten Maßnahmen qualitativ abschätzen zu können.

Abbildung 1: Beitrag der IWVK-Maßnahmen zu den Zielen des StEP MoVe

	(M1) Infrastruktur und Wirtschaftsverkehr	(M2) Quellen, Senken und Knoten des Wirtschaftsverkehrs	(M3) gemeinsame Datennutzung	(M4) Ver- und Entsorgungszeiten ausweiten	(M5) Ladezonen schaffen und effizient nutzen	(M6) Hauptnetz für den GST-Verkehr	(M7) Forschung für den Wirtschaftsverkehr	(M8) Transparente und regelmäßige Kommunikation	(M9) Image des Wirtschaftsverkehrs verbessern	(M10) allgemeine Ansätze	(M11) Verkehrssicherheit	(M12) Emissionen/Flotten
1 Stärkung der polyzentrischen Stadtstruktur	●	●	○	●	●	●	○	○	●	○	○	○
2 Nachhaltige Verkehrsge- staltung	●	●	○	●	●	●	○	○	○	○	○	○
4 Erhöhung der stadträumlichen Verträglichkeit	●	●	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
5 Erhöhung der Verkehrssicherheit	●	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
6 Reduzierung des Verbrauches von Ressourcen	●	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
7 Entlastung der städtischen und globalen Umwelt	●	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
9 Verbesserung der Fernerreichbarkeit	●	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
10 Verbesserung der Erreichbarkeit Berlin-Brandenburg	●	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
11 Verbesserung des Wirtschaftsverkehrs in Berlin	●	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
13 Steigerung der Effizienz des Verkehrssystems	●	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
14 Nutzung von Innovationen	●	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
15 Kooperatives Arbeiten	●	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
16 Verbesserung von Informationen in der Öffentlichkeit	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○

○ kein Beitrag
 ● geringer Beitrag
 ● mittlerer Beitrag
 ● hoher Beitrag
 ● sehr hoher Beitrag

Hinweis: StEP-Ziele, zu denen durchweg kein Beitrag der IWVK-Maßnahmen geleistet wird, sind nicht dargestellt. Die Titel der Ziele sowie Maßnahmen wurden aus Gründen der Lesbarkeit verkürzt.

6 FAZIT UND AUSBLICK

Als Lebens- und Arbeitsraum für Millionen von Menschen, Standort von Unternehmen und Markt für Produkte und Dienstleistungen sind Metropolen ständigen Veränderungen unterworfen. Berlin, wie alle urbanen Räume, profitiert dabei vom Wirtschaftsverkehr und prosperiert auch aufgrund der Leistungen, die der Wirtschaftsverkehr erbringt. Denn Wirtschaftsverkehr sichert nicht nur die Verfügbarkeit von Waren für die Bevölkerung als Kundschaft, sondern auch für Gewerbe und den Handel. Diese Rolle und Funktion betont auch das MobG BE.

Der Transport von Gütern, Waren, Rohstoffen, Abfällen sowie mit Verkehr verbundenen Dienstleistungen ist jedoch auch mit dem Verbrauch fossiler Brennstoffe, Emissionen von Luftschadstoffen, klimawirksamen Gasen, verkehrsbedingtem Lärm und Flächeninanspruchnahmen verbunden. Zu berücksichtigen ist dabei ebenfalls der Themenkomplex Verkehrssicherheit. Verbunden sind diese Problematiken mit den entsprechenden Zielen, welche verbindlich über das MobG BE dargelegt sind. Der Wirtschaftsverkehr muss daher möglichst stadtverträglich, umweltfreundlich und zukunftsgerecht gestaltet werden – gerade in der weiter wachsenden Stadt Berlin. Dies gilt nicht zuletzt vor dem Hintergrund, dass Berlin das Ziel verfolgt, bis zum Jahr 2050 klimaneutral zu sein. Dieses Wissen und die langfristige Fokussierung auf das Jahr 2050 darf nicht dazu führen, Entscheidungen und Maßnahmen aufzuschieben. In einem Handlungsfeld, in dem globale Wertschöpfungs- und Transportketten lokale Verkehre prägen, ist ein frühzeitiges und stetiges Handeln die einzig sinnvolle Option für Berlin. Dazu braucht es vielfältige Maßnahmen, die die Verkehrssicherheit, die Reduzierung der Emissionen und insgesamt eine Verbesserung der verkehrlichen Abläufe im Wirtschaftsverkehr adressieren und zum Erhalt der Funktionsfähigkeit der Stadt beitragen.

In den letzten Jahren wurde gemeinsam mit verschiedenen Stakeholdern des Berliner Wirtschaftsverkehrs an der Neuauflage des „Integrierten Wirtschaftsverkehrskonzept Berlin (IWKV)“ gearbeitet. Ziel war die Schaffung einer konzeptionellen planerischen Grundlage für die nächsten Jahre, um die Leistungsfähigkeit des Wirtschaftsverkehrs in Berlin zu sichern, diesen gleichzeitig effizient und stadtverträglich zu gestalten. Das IWKV setzt damit die Forderung des Berliner Abgeordnetenhauses und die Vorgaben des Berliner MobG um, den StEP MoVe in Bezug auf den Wirtschaftsverkehr zu spezifizieren. Das IWKV greift daher auch konkret die Ziele und Vorgaben des StEP MoVe auf. Gleichzeitig dienen der Diskussionsprozess im Rahmen des IWKV sowie die dabei erzielten Ergebnisse auch als Grundlage für die Erarbeitung des Teils Wirtschaftsverkehr im MobG BE. Damit ist eine Harmonisierung zwischen IWKV und MobG gegeben, was als wichtiger Erfolg des IWKV-Prozesses angesehen werden kann.

Ziele sind wichtig, reichen allein aber nicht aus. Daher werden im IWKV für einen kurz- und mittelfristigen Planungshorizont Ansätze zur effizienten und stadtverträglichen Abwicklung des Wirtschaftsverkehrs in Berlin identifiziert und deren Umsetzung initialisiert.

Die Maßnahmen umfassen ein breites Spektrum von Ansatzpunkten. Dabei wurde offensichtlich, dass Einzelmaßnahmen zumeist nicht die notwendige Wirkung zur Erreichung der StEP MoVe Ziele entfalten. Maßnahmenbündel und -pakete sind notwendig, welche die verschiedenen Bereiche des Wirtschaftsverkehrs integrieren. Damit wird auch dem in Kapitel 2.5 „Integrierte Wirtschaftsverkehrsplanung: Anspruch und Weg“ dargestellten Steuerungs- und Gestaltungsanspruch des IWKV entsprochen, indem auf unterschiedlichen Ebenen Anforderungen und Potenziale unterschiedlicher Verkehrsträger und Interessen der Agierenden zusammengeführt werden.

Dabei bestehen, wie im Kapitel 2.3 dargestellt, Wechselwirkungen zwischen dem IWVK und anderen Planwerken Berlins und der Hauptstadtregion. Das IWVK konsolidiert daher Entwicklungen sowie aktuelle Problemlagen und speist diese in die langfristigen Visionen der Hauptstadt ein.

Doch die Ergebnisse sind nicht nur ein Element der lokalen oder regionalen Diskussion. Besonders gegenüber dem Bund unterstreicht das Planwerk und vor allem der dahinterstehende gemeinsame Diskussionsprozess mit den Vertretenden der Unternehmen, Kammern und Verbände die Bedeutung des Themas. Dies ist aus diversen Gründen essenziell:

- Der Bund als Eigentümer diverser Infrastrukturen muss überzeugt werden und bleiben, dass beispielsweise eine leistungsfähige Wasserstraßeninfrastruktur für Berlin und die Hauptstadtregion bedeutsam ist und die Leistungsfähigkeit Wirtschaft und Verkehrsinfrastruktur der Region stärkt, weit über die Grenzen Berlins hinaus (vergleiche Kapitel 7.2.1).
- Der Bund agiert rahmensetzend in diversen rechtlich relevanten Bereichen, beispielsweise im Bereich der Sozialvorschriften, der Umweltgesetzgebung oder Raumordnung (vergleiche Kapitel 3.1).
- Beim Bund gewinnt das Thema an Bedeutung, auch um die nationalen Klimaschutzziele zu erreichen. Damit kann Berlin von Beginn an die Chance nutzen, hier einerseits als Gesprächspartner zur Verfügung zu stehen, lokale Anforderungen zu artikulieren und andererseits Chancen auf Förderprojekte zu nutzen (wie bereits in der Vergangenheit erfolgreich praktiziert).

Berlin zeigt sich heute als innovativer Technologie- und Wissenschaftsstandort mit einer hohen Attraktivität für Unternehmen, die an neuen Lösungen und Produkten arbeiten. Dies fördert auch neue und dynamische Formen der Zusammenarbeit zwischen Stadt, Unternehmen und Wissenschaftseinrichtungen, gerade auch im Bereich Wirtschaftsverkehr und Logistik. Das IWVK greift diese Tendenz auf, geht jedoch nicht im Detail auf einzelne Technologien ein. Das hier vorliegende Planwerk muss sich vor diesem Hintergrund vor allem die Offenheit erhalten, Konzepte und Maßnahmen anzupassen und auf aktuelle Entwicklungen zu reagieren, wenn sich entscheidende neue Wege oder Lösungen eröffnen. Dies wird nicht zuletzt durch eine kontinuierliche Evaluation und Rückkopplung mit den Agierenden sichergestellt. Die Neuauflage des IWVK ist damit zugleich Abschluss des grundlegenden planerischen Konzepts und Auftakt für die gemeinsame Umsetzung.

Das IWVK leistet mit den geschilderten Maßnahmen einen Beitrag dazu, dass der Wirtschaftsverkehr seine notwendigen, für die Stadt bedeutenden Leistungen erbringen kann, gleichzeitig aber sicherer, effizienter und stadtverträglicher wird.

7 ANHANG

7.1 Allgemeine Ausgangssituation und Entwicklungstendenzen

Nachfolgend wird im Kapitel 7.1 zunächst der Wirtschaftsverkehr im Allgemeinen hinsichtlich seiner Bedeutung und Funktion dargestellt. Es werden die derzeitigen Entwicklungen und Trends beschrieben, die in ganz Deutschland beobachtet werden können.

7.1.1 Begriffsabgrenzung

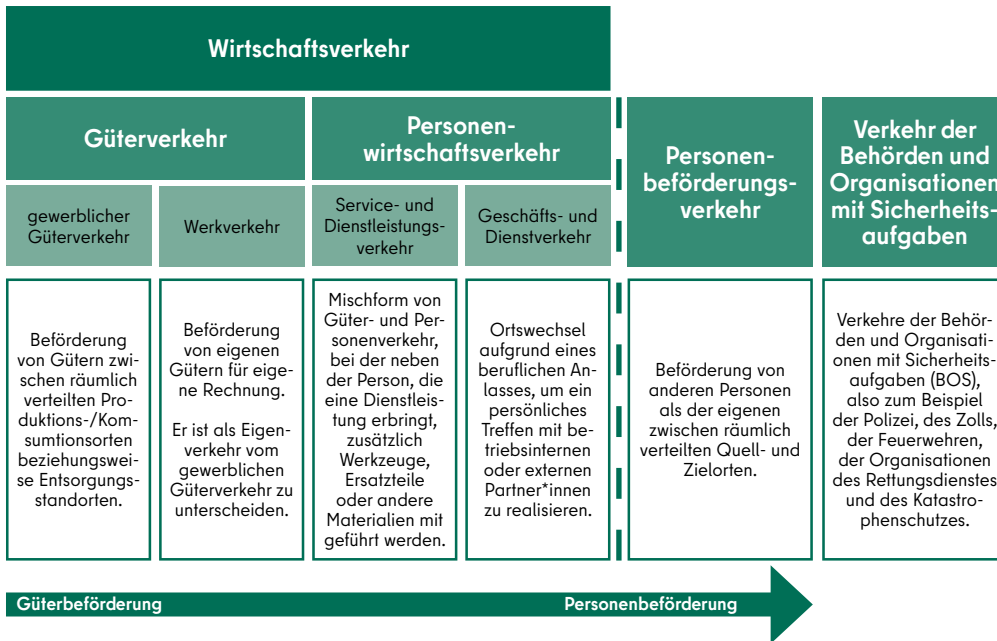
Wirtschaftsverkehr und Logistik sind entscheidende Faktoren für die Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit von Industrie- und Wirtschaftsstandorten. Mit der Versorgungs- und Entsorgungsfunktion ist der Wirtschaftsverkehr insbesondere in den Städten von elementarer Bedeutung für die kommunale Wertschöpfungs- und Beschäftigungsstruktur. Städte stellen Zentren des wirtschaftlichen Geschehens und verkehrliche Verbindungsknoten mit Drehscheiben-Funktionen für den Personen- und Güterfernverkehr dar. Vor dem Hintergrund der weiter fortschreitenden Urbanisierung in Deutschland gewinnen Wirtschaftsverkehr und Logistik in den Städten weiter an Bedeutung.

Es gibt derzeit keine einheitliche Verwendung des Begriffs Wirtschaftsverkehr. In der Literatur findet sich eine Vielzahl unterschiedlicher Definitionen und Klassifikationen des Wirtschaftsverkehrs¹⁷. Das Berliner MobG definiert Wirtschaftsverkehr in § 2 (17) als „Wirtschaftsverkehr ist die Ortsveränderung von Personen oder Gütern, die mit geschäftlicher oder dienstlicher Zielsetzung erfolgen. Wirtschaftsverkehr umfasst sowohl Personenwirtschaftsverkehr als auch den Güterverkehr zwischen Wirtschaftseinheiten. Personenwirtschaftsverkehr ist Verkehr in Ausübung des Berufes wie zum Beispiel bei Dienstreisen, Handwerkern oder Pflegediensten.“

Die Schwierigkeit der Abgrenzung des Wirtschaftsverkehrs besteht im Ansatz der Differenzierung. Verkehr wird in der klassischen funktionalen Betrachtung danach differenziert, ob ein Gut transportiert wird (Güterverkehr) oder eine Person (Personenverkehr). Der Wirtschaftsverkehr entspricht dagegen einem Ansatz, der die Agierenden in den Blick nimmt und beschreibt verkehrliche Aktivitäten im wirtschaftlichen beziehungsweise beruflichen Kontext. Der Transport von Gütern gehört damit ebenso zum Wirtschaftsverkehr, wie zum Beispiel die Dienstreise, die Fahrten eines Handwerksunternehmens zur Kundschaft, um dort eine Reparatur durchzuführen, oder der Weg eines Pflegedienstes zu seinen Patienten. Das IWVK gliedert Wirtschaftsverkehr in die in Abbildung 1 dargestellten Bereiche.

¹⁷ Vergleiche unter anderem Wermuth/Binnenbruck 2003 und Steinmeyer 2004.

Abbildung 2: Gliederung des Wirtschaftsverkehrs im IWVK



Quelle: Erweiterte Darstellung nach Steinmeyer (2004)

Der Wirtschaftsverkehr setzt sich daher aus dem Güterverkehr und dem Personenwirtschaftsverkehr (Service- und Dienstleistungsverkehr sowie Geschäfts- und Dienstverkehr) zusammen. Der Güterverkehr macht derzeit dabei etwa ein Drittel des Wirtschaftsverkehrs aus und umfasst alle notwendigen Transporte zur Ver- und Entsorgung der Industrie, dem Handel, dem Gewerbe mit Rohstoffen und Gütern sowie zum Teil auch direkt der Bevölkerung.

Der Güterverkehr beschreibt dabei ein breit gefächertes Spektrum an Transportdienstleistungen. Einerseits gewinnt die Versorgung von Privathaushalten mit Waren und Produkten durch den stetig wachsenden E-Commerce zunehmend an Bedeutung, andererseits ist die Filiallogistik, die Belieferung des stationären Handels in der Innenstadt und die Ver- und Entsorgung der ansässigen verarbeitenden Industrie mit Rohstoffen und Material essentiell. Doch auch Abwicklung von Großraum- und Schwertransporten, die Baustellenbelieferung und insbesondere Entsorgungsdienste haben einen wichtigen Stellenwert im Güterverkehr.

Die Fahrten von Handwerksunternehmen und diversen in der Stadt tätigen Dienstleistungsunternehmen (zum Beispiel Pflegediensten, im Bereich Grundstückswesen und Immobilien, Beratung und so weiter) zählen ebenso zum städtischen Wirtschaftsverkehr und machen einen Großteil des täglichen Verkehrs in Berlin aus. Auch wenn konkrete Erhebungen fehlen, ist davon auszugehen, dass in Berlin insgesamt etwa ein Drittel aller Fahrten des motorisierten Verkehrs dem Wirtschaftsverkehr zuzurechnen sind, wovon wiederum rund zwei Drittel auf den Personenwirtschaftsverkehr entfallen.

7.1.2 Entwicklungen und Trends im Wirtschaftsverkehr

Der Wirtschaftsverkehr umfasst damit, wie dargestellt, ein breites Spektrum unterschiedlicher Ausprägungen. Auf einige aktuelle Entwicklungen und Trends soll im Folgenden eingegangen werden, ohne dabei jedoch ein vollumfängliches Bild zeichnen zu können.

Die Globalisierung der Märkte, zunehmend internationale Arbeitsteilung und abnehmende Fertigungstiefe in der Produktion haben generell zu einem Anstieg des Transportaufkommens geführt. Gleichzeitig kommt es im Güterverkehr zu einer Verschiebung von Transporten von Massengütern zu mehr kapitalintensiven Investitions- und Konsumgütern. Ein verändertes Konsumverhalten verlangt nach immer größerer Produktvielfalt und Individualisierung. Zudem gewinnen an die Produktion angepasste logistische Konzepte, wie die Just-in-time Belieferung der Industrie, an Bedeutung. Die zunehmende Kundenorientierung erhöht die Ansprüche an die Transportdienstleistungen im Hinblick auf die Geschwindigkeit, Qualität, Zuverlässigkeit und Lieferflexibilität. Die geschilderten Entwicklungen führen seit einigen Jahren zu höheren Lieferfrequenzen und kleineren Sendungsgrößen. Neben einem steigenden Preisdruck und der geforderten hohen Termintreue ist eine reibungslose, transparente und flexible Planung und Durchführung der Transportkette erforderlich. In Ballungsräumen herrscht gleichzeitig eine zunehmende Flächenkonkurrenz. Hohe Mietpreise bewirken, dass sowohl Personen als auch Güter über längere Strecken in der Stadt befördert werden. Als Folge kommt es in Innenstadtbereichen zu einer hohen Konzentration des Verkehrs, einer Überlastung der Verkehrsinfrastrukturen. Das zunehmende Transportaufkommen in Verbindung mit den sich veränderten Rahmenbedingungen führt insbesondere auf der sogenannten „Letzten Meile“ zu Problemen. Vor diesem Hintergrund ist insbesondere der Strukturwandel im städtischen Lieferverkehr in der öffentlichen Wahrnehmung und Diskussion verankert.



Was ist die „Letzte Meile“?

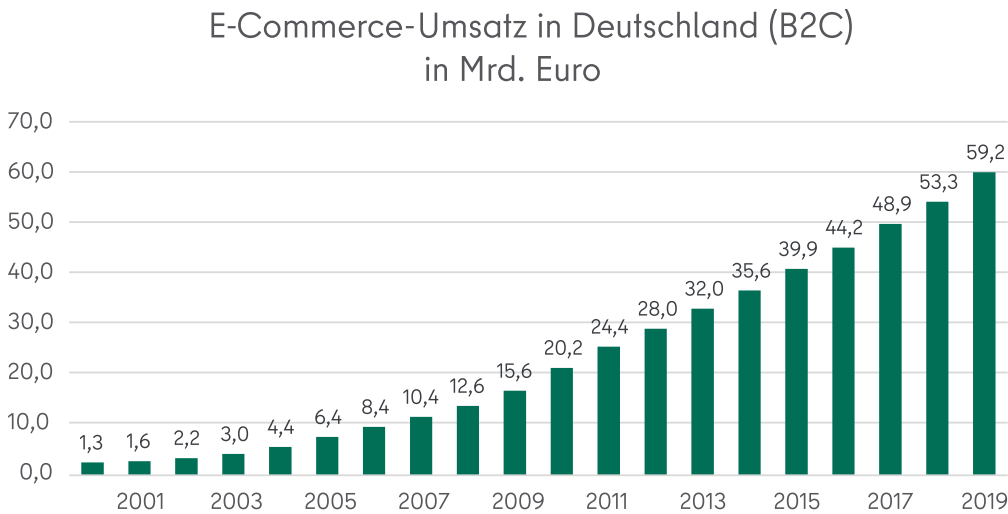
Die „Letzte Meile“ bezeichnet den letzten Schritt der Transportkette zur empfangenden Einheit. In der Realität ist eine derartige letzte Meile durch sehr unterschiedliche Distanzen geprägt, von relativ kurzen Entfernungen, bis hin zu Distanzen, die dem Regionalverkehr entsprechen. Maßgeblich ist hier die Entfernung zwischen Umschlagpunkt und empfangende Einheit.

Die geschilderten Entwicklungstendenzen werden durch das starke Wachstum im Business-to-Consumer(B2C)-Onlineversandhandel massiv verstärkt. Die Zustellung von kleinteiligen Sendungen stellt den Transport und die Logistik vor deutliche Herausforderungen, gerade im städtischen Raum.

Das Umsatzvolumen des deutschen Onlinehandels wuchs seit 2000 von 1,3 auf 59,2 Milliarden Euro in 2019 (vergleiche Abbildung 3). Neben Modeartikeln verfügen Elektronikgeräte über einen hohen Marktanteil im Onlinehandel. Die sogenannten schnell-drehenden Handelsgüter „Fast Moving Consumer Goods“ haben zwar im E-Commerce noch eine untergeordnete Rolle, entwickeln sich jedoch seit einigen Jahren sehr dynamisch und verzeichnen überdurchschnittliche Wachstumsraten.¹⁸

¹⁸ Handelsverband Deutschland (2020), Seite 6

Abbildung 3: E-Commerce Umsatz in Deutschland (B2C)



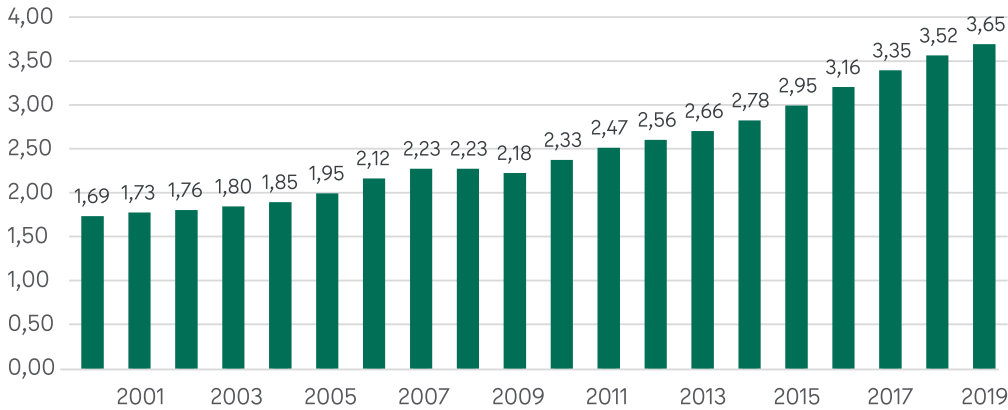
Quelle: Eigene Darstellung nach Handelsverband Deutschland (2020), Seite 6

Einhergehend mit dem stark wachsenden Onlinehandel steigen die Anforderungen der Kundschaft bezüglich Schnelligkeit der Lieferungen (Same-Day-Delivery). Die verkürzte Lieferzeit in Verbindung mit kleineren Sendungsgrößen erschwert gleichzeitig die Ausnutzung von Konsolidierungspotenzialen auf der letzten Meile. Eine hohe Lieferfrequenz und geringe Auslastung der Lieferfahrzeuge sind die Folge. Zudem gilt: eine geringe Zustellquote ist ein wesentlicher Kostentreiber auf der letzten Meile. Erneute Zustellversuche erfordern zusätzlichen Umschlag, verursachen Zeitverluste und führen zu mehr Verkehr. Neben einer termingerechten Lieferung und der unkomplizierten Abwicklung von Retouren will die Kundschaft des Onlinehandels flexibel zwischen verschiedenen Lieferoptionen wählen können. Um im wettbewerbsintensiven Segment des E-Commerce zu bestehen, orientiert sich der Onlinehandel stark an den Bedürfnissen der Kundschaft. Mit Hilfe einer konkreten Zeitfensterbelieferung und alternativen Zustellorten wird die letzte Meile zunehmend flexibilisiert, also den individuellen Wünschen angepasst. Damit liegt eine Vielzahl von sich verkehrlich niederschlagenden Steuerungsfunktionen direkt in der Hand der Kundschaft, denn sie beeinflussen maßgeblich den Lieferzeitpunkt und Lieferort. Chancen zur Bündelung von Transporten reduzieren sich insbesondere mit der Verkürzung des Zeitraums zwischen Bestellung und gewünschter Zustellung.

Der stark zunehmende Onlinehandel bedeutet für die Logistik und den Transport im städtischen Raum einen allgemein starken Anstieg des Sendungsaufkommens in der Kurier-, Express- und Paketlogistik (KEP). Güterverkehr in der Stadt ist damit zunehmend von leichten Nutzfahrzeugen bis 3,5 Tonnen der KEP-Dienste geprägt. Laut einer Studie des Bundesverbandes Paket und Expresslogistik (BIEK) hat sich die Anzahl der KEP-Sendungen seit der Jahrtausendwende mit einem Wachstum von 116 Prozent mehr als verdoppelt. Ausgehend von 1,7 Milliarden Sendungen im Jahr 2000 wurden 2019 durch die Logistikdienstleister 3,65 Milliarden Sendungen zugestellt. Das gesamte KEP-Sendungsvolumen ist 2019 nochmals mit 3,8 Prozent um weitere 130 Millionen Sendungen gewachsen. Unter Berücksichtigung der aktuellen Trends und Marktentwicklungen ist in den Folgejahren weiter mit einem Wachstum der Sendungsvolumina zu rechnen (vergleiche Abbildung 4).

Abbildung 4: KEP Sendungsvolumen im deutschen KEP-Markt

Sendungsvolumen im deutschen KEP-Markt in Mio. Sendungen



Quelle: Eigene Darstellung nach Bundesverband Paket- und Expresslogistik (2020), Seite 11

E-Commerce ist ein Ausdruck der zunehmenden Digitalisierung. Neben den beschriebenen Herausforderungen, durch das zunehmend digitale Kaufverhalten, gilt die Digitalisierung zugleich als ein entscheidender Erfolgsfaktor für die urbane Logistik und Mittel zur Überwindung der Verkehrsprobleme in Ballungsräumen. Die digitale Transformation der Wertschöpfungskette und der Einsatz innovativer Technologien dienen der Optimierung von logistischen Zielgrößen. Im städtischen Güterverkehr lassen sich die Termintreue sowie die Erfüllung von kundenspezifischen Anforderungen und die Reduzierung von Logistikkosten beispielsweise durch mehr Transparenz und anwenderübergreifende Konnektivität in den Lieferketten erreichen. Digitale Technologien ermöglichen die Erfassung und Verarbeitung von großen Datenmengen. Durch die Verknüpfung der mittels Sensoren erfassten Daten können städtische Logistikprozesse künftig über IoT-Devices (Internet of Things) dezentral gesteuert und in Echtzeit überwacht werden. Die verkehrlichen Auswirkungen dieser Entwicklungen für Städte wie Berlin sind aber noch weitgehend ungeklärt.

Das wirtschaftliche Wachstum der letzten Jahre hatte auch einen **Anstieg des Güterverkehrs** in Deutschland zur Folge. Nach Untersuchungen des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) ist die Beförderungsleistung des Gütertransports - gemessen in Tonnen in Deutschland zwischen 1991 und 2016 - insgesamt um etwa 20 Prozent gestiegen.

Die Beförderung von Gütern und Waren auf der **Straße** hat nach Einschätzung vieler Unternehmen Kosten-, Qualitäts- und Flexibilitätsvorteile gegenüber anderen Verkehrsträgern, sodass sich der Zuwachs im Güterverkehr in den vergangenen Jahrzehnten besonders im Straßenverkehr bemerkbar machte. Der Transport auf den Straßen machte 2019 mit rund 79 Prozent (3.769 Millionen Tonnen) den Großteil des Gütertransports aus¹⁹. Rund die Hälfte des Straßengüterverkehrsaufkommens findet im Nah- und Regionalverkehrsbereich (unter 150 Kilometer) statt. Trotzdem hat der Straßengüterverkehr auch einen sehr hohen Anteil (rund 71 Prozent) an der Gesamtbeförderungsleistung²⁰. Der Verkehrsträger Straße stellt gleichzeitig die größte Herausforderung hinsichtlich der Folgen wie Flächenbeanspruchung, Infrastrukturnutzung und Ausstoß von Schadstoffemissionen und so weiter dar. Die Nutzung und vor allem auch Sicherung alternativer Verkehrsträger ist daher ein wichtiges Element, um langfristig Wahlmöglichkeiten zu erhalten.

19 Statistisches Bundesamt (2020a)

20 ebenda

Mit dem Pariser Klimaschutzabkommen hat sich Deutschland auf ambitionierte Reduktionsziele der Treibhausgasemission verpflichtet. Die Bundesregierung hat mit dem am 14. November 2016 vom Bundeskabinett verabschiedeten „Klimaschutzplan 2050“ diese Ziele aufgenommen und ein explizites Minderungsziel für den Verkehrssektor festgelegt: eine Reduktion bis 2030 um 40 bis 42 Prozent gegenüber 1990. Zwar ist für den Wirtschaftsverkehr kein expliziter Wert angegeben worden, aber auch der Wirtschaftsverkehr wird seinen Beitrag leisten müssen.

Insbesondere der Straßenverkehr soll den Endenergieverbrauch reduzieren. Im Bereich des Güterverkehrs mit Nutzfahrzeugen können hierzu einerseits Effizienzsteigerungspotenziale der heutigen Antriebe genutzt werden, es müssen aber auch stärker Alternativen zum dominierenden Dieselmotor zum Einsatz kommen. Im Nutzfahrzeugbereich werden wenige Fahrzeuge mit alternativen Antrieben betrieben. Außer einigen CNG-Fahrzeugen handelt es sich bei derartigen Fahrzeugen häufig um Umrüstungen oder Vorserienfahrzeuge, die für einen breiten und dauerhaften Einsatz im Massenmarkt noch nicht die notwendige Zuverlässigkeit besitzen.

Im Straßengüterverkehr besteht daneben die Hauptherausforderung im zunehmenden Fachkräftemangel. So leiden die unterschiedlichen Branchen bereits heute an einem spürbaren Mangel an Fahrpersonal. Die diversen und heterogenen Anstellungsformen im Straßengüterverkehr verstärken diesen Effekt, da der Beruf des Fahrpersonals zunehmend an Image verliert. In einigen Bereichen sind sozialversicherungspflichtige Beschäftigungsformen längst nicht mehr die Regel. Gerade im Bereich der KEP-Unternehmen werden auch medial immer wieder Arbeitsbedingungen analysiert und kritisiert. Das Bundesamt für Güterverkehr (BAG) geht daneben von einer weiteren Zunahme von Fachkräften mit einer ausländischen Staatsbürgerschaft aus. Bereits im Jahr 2017 hatte in Deutschland rund jede fünfte des sozialversicherungspflichtig beschäftigten Fahrpersonals eine ausländische Staatsbürgerschaft²¹. Ein Teil des ausländischen Fahrpersonals wird im Rahmen der Kobotage nicht nach deutschen, sondern nach den Bedingungen und Sozialvorschriften des Herkunftslandes vergütet²². Fehlende Sprachkompetenz des ausländischen Fahrpersonals wird speziell dann herausfordernd, wenn beispielsweise Beschilderungen oder Verkehrshinweise nicht aufgenommen und umgesetzt werden können. Neben der aktuellen Einarbeitung beispielsweise von Sperrungen und Umleitungen in digitale Navigationssysteme wird insbesondere auf Transitstrecken daher heute bereits mit mehrsprachiger Beschilderung gearbeitet.

Doch auch der **Schienengüterverkehr** nimmt im Klimaschutzplan 2050 eine zentrale Rolle ein, um die gesetzten Zielvorgaben zu erfüllen. Der Schienengüterverkehr gilt aufgrund systembedingter Vorteile (System Rad-Schiene) als besonders energieeffizient und klimaschonend. Der bereits heute hohe Anteil der Elektrifizierung und die Rückspeisung von Bremsenergie ins Bahnstromnetz führen dazu, dass der Schienengüterverkehr als Kernelement für eine nachhaltigen Mobilitäts- und Transportstrategie prädestiniert ist.²³

Trotz der Systemvorteile des Verkehrsträgers ist der Marktanteil des Schienengüterverkehrs an der gesamten Beförderungsmenge und Transportleistung im Güterverkehr stetig gesunken. Im Jahr 2019 betrug der Anteil an der Gesamtbeförderungsmenge rund 8 Prozent (390 Millionen Tonnen). Der Anteil an der Gesamtbeförderungsleistung ist mit rund 18,5 Prozent höher und unterstreicht die Bedeutung des Schienengüterverkehrs im Langstreckenbereich. Trotzdem ist der Anteil des Straßengüterverkehrs mit 71 Prozent ungleich höher.²⁴ Die noch nicht ausgeschöpften Leistungs- und Entwicklungspotenziale des Schienengüterverkehrs, die maßgeblich zur Bewältigung der verkehrs- und klimapolitischen Herausforderungen beitragen können, sollen zukünftig erschlossen werden. Hierfür wurde durch das BMVI mit dem Masterplan Schienengüterverkehr ein umfassendes Maßnahmenpaket verabschiedet. Ziel ist, den Schienengüterverkehr dauerhaft zu stärken, den Marktanteil des Sektors zu steigern und der Wirtschaft wettbewerbsfähigere und qualitativ hochwertigere Transportleistungen auf der Schiene anzubieten. Hierzu senkt der Bund im Jahr 2019 die Trassenpreise für den Schienengüterverkehr deutlich, investiert in den Ausbau der Infrastruktur, treibt die Digitalisierung und Automatisierung von Transport- und Verladeprozessen voran.²⁵ Zusätzlich fördert der Bund seit 1998 den Neu- und Ausbau von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs nicht bundeseigener Unternehmen.

21 Bundesamt für Güterverkehr (2018), Seite 11 ff.

22 Am 3. Dezember 2018 beschloss der Europarat die Ausweitung der Entsenderichtlinie 96/71/EG (gleiches Entgelt für gleiche Arbeit am gleichen Ort) auf das Transportgewerbe. Ausgenommen davon sind Bilaterale Beförderungen, Beförderungen mit weniger als drei zusätzlichen Vorgängen der Beladung/Entladung in beiden Richtungen sowie die reine Durchfuhr. Für alle anderen Arten von Beförderungen, einschließlich Kobotage, soll vom ersten Tag der Beförderung an die Entsenderegelung gelten.

23 Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (2017a), Seite 5

24 Statistisches Bundesamt 2020

25 Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (2017b)

Durch die Förderung sollen jährlich circa 28,4 Milliarden Tonnenkilometer von der Straße auf die Schiene und Wasserstraße verlagert und rund 2,0 Millionen Tonnen Kohlenstoffdioxid Emissionen (CO₂) eingespart werden.²⁶

Neben der stärkeren Einbindung des Schienengüterverkehrs in die Logistikprozesse kann auch die **Binnenschifffahrt** einen wirksamen Beitrag zur Reduzierung des Verkehrsaufkommens auf der Straße und zur Erreichung der Klimaziele der Bundesregierung leisten. Die Güterschifffahrt ist ein unverzichtbarer Teil des Güterverkehrs in Deutschland. Das aktuelle Netz der Bundeswasserstraßen erstreckt sich auf eine Länge von rund 7.300 Kilometer, wovon circa 6.550 Kilometer den Binnenschifffahrtsstraßen zugeordnet werden. Die Transportleistung im Binnenschifffahrtsgüterverkehr lag 2019 bei rund 51 Milliarden Tonnenkilometern.²⁷ Aufgrund der systembedingten Randbedingungen eignet sich der Transport mit dem Binnenschiff insbesondere für große Ladungsmengen, an die keine besonderen Anforderungen an die Transportgeschwindigkeit gestellt werden müssen.

Das BMVI hat im Zusammenhang mit der Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes auch eine Kategorisierung der Bundeswasserstraßen vorgenommen. Im sogenannten Kernnetz der Bundeswasserstraßen werden vorrangig Investitionen vorgenommen, um auch zukünftig den Transport von Gütern auf diesen Strecken zuverlässig und wirtschaftlich zu ermöglichen. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass auch die Wasserstraßen außerhalb des Kernnetzes Anteile für den Gütertransport übernehmen können, wenn auch möglicherweise unter veränderten Randbedingungen, zum Beispiel kleineren Schiffsgrößen. Entsprechend der Wasserstraßenstrategie des Bundes sollen auch die Nebenwasserstraßen mit einer regionalen Verkehrsbedeutung in der Substanz erhalten werden, sodass auch diese Streckenabschnitte für die logistischen Prozesse grundsätzlich genutzt werden können.

Der Transport von **Massengütern** wird auch künftig ein wichtiges Segment des Wirtschaftsverkehrs sein und für die Standortwahl und -sicherung von Industrie und verarbeitendem Gewerbe ein entscheidender Faktor bleiben. Das Binnenschiff und der Verkehrsträger Schiene sind für diese Güterarten besonders geeignet, sie spielen im Güterverkehr durch den Transport von Massengütern wie Steine, Erden, Baustoffe, Kohle, Erze, Metallabfälle, Eisen und Stahl, aber auch für den Transport von Containern (und damit auch kleinteiligere/hochwertigere Güter) eine bedeutende Rolle. Durch die Funktion des trimodalen Umschlags zwischen den Verkehrsträgern (Binnenschiff, Schiene, Straße) nehmen Binnenhäfen eine bedeutende Schnittstellenfunktion ein. Auch die Bedeutung der Binnenhäfen als Produktions-, Lager- und Distributionsstandort in städtischer Lage mit trimodaler Anbindung wächst weiter. Vor dem Hintergrund einer hohen Auslastung der Verkehrsnetze von Schiene und Straße bietet die Binnenschifffahrt erhebliche Kapazitätsreserven, gerade für die überregionalen Transporte großer Gütermengen.

Der Erhalt und die Förderung der Binnenschifffahrt und des Schienengütertransportes in Städten sind daher elementar, da diese Verkehrsträger nach wie vor große Mengen, aber auch Container transportieren. Auf diese Weise können Potenziale erhalten und erschlossen werden, um zukünftig diese Verkehrsträger zur Entlastung der Straßeninfrastruktur nutzen zu können und einer langfristigen Fixierung auf die Straße ohne Alternativen entgegen zu wirken.

Mit der Globalisierung der Märkte und dem großen Anteil hochwertiger Güter am deutschen Außenhandel ist die **Luffracht** fester Bestandteil wirtschaftlichen Austauschs.

Nach dem das Luffracht-Gesamtaufkommen in Deutschland in den vergangenen Jahren stetig gestiegen ist, war im Jahr 2019 ein leichter Rückgang im Vergleich zu 2018 auf rund 4,8 Millionen Tonnen zu verzeichnen²⁸. Nach wie vor wird zu etwa 85 Prozent ein Großteil des Gesamtaufkommens an den Flughäfen Frankfurt Airport (2,1 Millionen Tonnen), Leipzig/Halle (1,2 Millionen Tonnen) und Köln/Bonn (0,8 Millionen Tonnen) abgewickelt²⁹.

26 Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (2018)

27 Statistisches Bundesamt (2020a)

28 Statistisches Bundesamt (2020a)

29 Statista (2020)

Zur Erreichung der Klimaschutzziele besteht im schnell wachsenden Luftverkehr mit den bekannten negativen Klimaauswirkungen erheblicher Handlungsbedarf. Da das Wachstum unter anderem durch ein zunehmendes Aufkommen im Bereich Luftfracht und den Personenwirtschaftsverkehr zu begründen ist, sind auch in diesem Bereich Maßnahmen zu ergreifen. Im Luftverkehr wird in Deutschland seit 2011 eine Luftverkehrsabgabe erhoben, deren Volumen in Höhe von circa 1 Milliarde Euro pro Jahr allerdings nur zu einem geringen Teil die Subventionierung des Luftverkehrs in Höhe von circa 12 Milliarde Euro pro Jahr durch Energie- und Umsatzsteuerbefreiungen mindert³⁰.

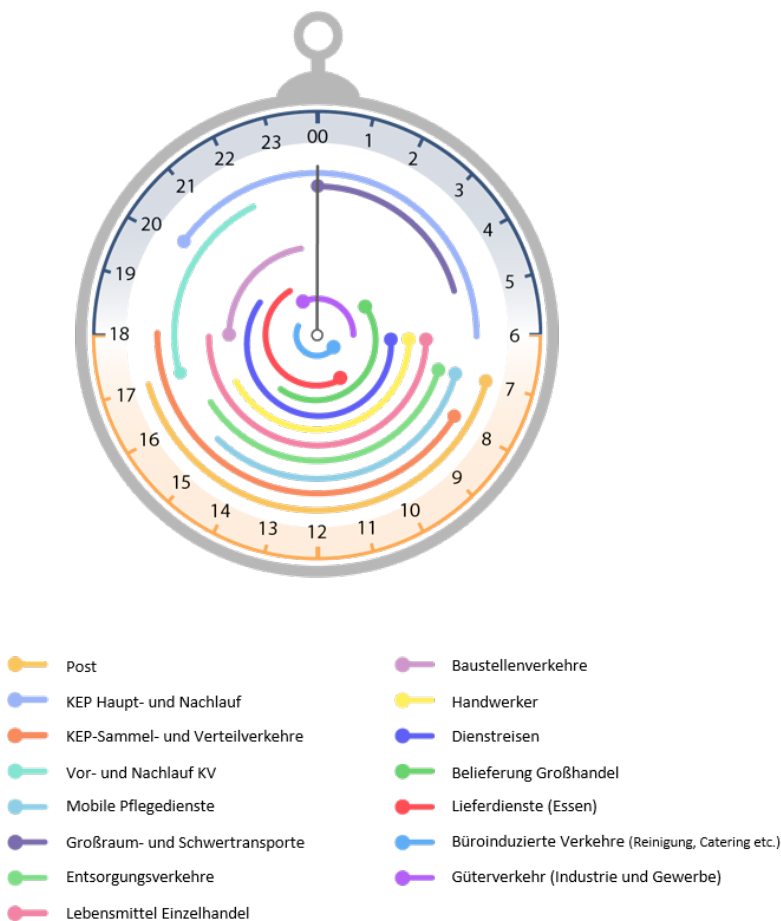
30 Umweltbundesamt (2016)

7.1.3 Negative Effekte des zunehmenden Wirtschaftsverkehrs

Der Straßenverkehr allgemein und natürlich auch der Wirtschaftsverkehr mit Kfz verursacht zu einem großen Teil umwelt- und gesundheitsschädliche Emissionen, Lärm, Staus und stockenden Verkehr sowie Unfälle. Gerade zu Verkehrsspitzen kommt es zu Überlastungen der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur.

Im Vergleich zu Pkw und leichten Lieferfahrzeugen machen Verkehre mit schweren Lkw nur einen geringen Anteil an den Fahrzeugbewegungen des Güterverkehrs in Städten aus. Lkw über 3,5 Tonnen Gesamtgewicht sind jedoch mit einem erheblichen Anteil an der Entstehung von Luftschadstoffen wie Feinstaub (PM₁₀) und Stickoxiden (NO_x) beteiligt und verursachen darüber hinaus die stärkste Flächeninanspruchnahme und physische Belastung der Verkehrsinfrastruktur, was wiederum zu wesentlich höheren Unterhaltungs- und Instandsetzungskosten führt. Dabei verteilt sich der Wirtschaftsverkehr keinesfalls gleichförmig über den Tag, sondern weist je nach Segment unterschiedliche zeitliche Verteilungen auf (vergleiche Abbildung 5).

Abbildung 5: **Urbane Wirtschaftsverkehr auf der Straße - die werktägliche „Logistikuhr“**



Quelle: Eigene Darstellung

Durch die zunehmende verkehrliche Dichte, mangelnde Luftqualität und eine hohe Lärmbelastung sinkt die Lebensqualität der Bewohnerschaft. Fehlende und fehlgenutzte Park- und Haltezonen für Lieferfahrzeuge führen zum „Halten in zweiter Reihe“ zum Be- und Entladen und verursachen so zum Teil erhebliche Verkehrsbehinderungen und Konflikte, unter anderem mit dem Radverkehr, Rettungsdiensten und der Feuerwehr, aber auch dem Wirtschaftsverkehr selbst.

Der Erhöhung der Verkehrssicherheit kommt im städtischen Raum ein besonders großer Stellenwert zu. Steigende Anteile im Radverkehr und zunehmendes Verkehrsaufkommen führen sowohl für die Verkehrsteilnehmenden und Fahrzeugführenden als auch für die planenden Agierenden auf kommunaler Ebene zu erhöhten Anforderungen. Gerade Abbiegeunfällen sind von großer Relevanz, da dieser Unfalltyp innerorts häufig auftritt und oft schwere bis hin zu tödlichen Verletzungen die Folge sind. Unfälle zwischen geradeausfahrenden Radfahrenden und rechtsabbiegenden Lkw sind zahlenmäßig zwar selten, haben aber oft besonders schwere Folgen. Auch der Fahrzeuglenkende im Lkw leidet nach einem solchen Unfall nicht selten an einer posttraumatischen Störung. Fahrzeugseitige bauliche Sichteinschränkungen spielen als Ursache ebenso eine Rolle wie oft komplexe Knotenpunktsituationen. Diesen Unfällen kann vor allem vorgebeugt werden durch direkte Sichtbeziehungen (bauliche Umgestaltung der Fahrkabine), infrastrukturelle Maßnahmen und die Schärfung des Gefahrenbewusstseins bei allen Verkehrsteilnehmenden. Fahrzeugseitig gewinnen Fahrerassistenzsysteme an Bedeutung. Die in Nutzfahrzeugen zum Einsatz kommenden Fahrerassistenzsysteme schützen das Umfeld, das Fahrzeug, die Ladung und nicht zuletzt die Fahrenden selbst. Denn trotz aller Routine und Erfahrung beeinflussen Termindruck, hohes Verkehrsaufkommen sowie schlechte Witterungs- und Sichtbedingungen in einigen Fällen das Fahrverhalten negativ. Während der Reifegrad einiger Technologien ausreichend erfüllt ist und in der Praxis breite Anwendung finden, besteht bei anderen Systemen noch ein deutlicher Forschungs- und Entwicklungsbedarf. Dies gilt insbesondere für die Abbiegeassistenten, welche mittels Sensoren das Umfeld des Fahrzeugs erfassen und die entsprechenden Informationen ins Fahrerhaus vermitteln.

Es gilt damit heute mehr denn je, vorhandene Ansätze des stadtverträglichen Wirtschaftsverkehrs und innovative stadtverträgliche Lösungen aufzuzeigen sowie diese möglichst zu verstetigen und zu fördern.

7.2 Status Quo und aktuelle Entwicklungen in Berlin

Um den Ansatz und Handlungsbedarf zur Entwicklung des Integrierten Wirtschaftsverkehrskonzepts abzuleiten, werden im Kapitel 7.2 speziell für den Wirtschafts- und Logistikstandort Berlins sowohl der aktuelle Status sowie zu beobachtende Entwicklungen beschrieben.

7.2.1 Regionale und überregionale Verflechtung sowie infrastrukturelle Einbindung Berlins

Berlin und die Hauptstadtregion verfügen über leistungsfähige, multimodale Infrastrukturen mit Autobahnanbindung in sämtliche Richtungen, über die drei Güterverkehrszentren Großbeeren, Freienbrink und Wustermark (GVZ) im Berliner Umland, ein innerstädtisches Containerterminal (GVZ Berlin-Westhafen), einen Flughafen mit Luftfrachtumschlag, diverse Zugangspunkte zum Schienengüterverkehr und mehrere leistungsfähige Zugänge zum Binnenwasserstraßennetz. Berlin verfügt über ein dichtes Straßennetz sowie über leistungsfähige überregionale Anbindungen.

Der Standort ist weiter gekennzeichnet durch einen hohen Besatz an Unternehmen mit Forschungskompetenzen im Bereich Logistik und gilt schon heute als bedeutende Innovationsregion im Bereich Mobilität, Verkehr, Logistik und Telematik. Durch die zunehmende Bedeutung dieser Bereiche wird der Stellenwert der Region Berlin in den kommenden Jahren weiter zunehmen, weitere Wachstums- und Beschäftigungspotenziale können generiert werden. Die Hauptstadtregion wurde als sogenannter „Urban Node“ im Transeuropäischen Verkehrsnetz ausgewiesen. Hier kreuzen sich drei der multimodalen Kernnetzkorridore (Orient-Östliches Mittelmeer Korridor, Nordsee-Ostsee Korridor, Skandinavien-Mittelmeer Korridor) und sind Ausdruck der europäischen Verflechtung der Region. Hieraus ergeben sich auch die Region lediglich querende Ströme im Güterverkehr (Transitverkehr), welche Wirkungen auf die regionale Infrastruktur entfalten (beispielsweise im Bereich Schienengüterverkehrs auf dem Berliner Außenring). Die Verkehrsverflechtungsprognose im Rahmen des BVWP 2030 prognostiziert für Berlin ein gemitteltes jährliches Wachstum des Güterverkehrs bis 2030 von 0,8 Prozent. Dies entspricht einem Wachstum von insgesamt über 18 Prozent innerhalb von 20 Jahren³¹. Dies berücksichtigt die zunehmende regionale, nationale sowie internationale Verkehrsverflechtung Berlins mit dem europäischen Ausland. Besonders die Aufnahme der mittel- und osteuropäischen Staaten in die Europäische Union hat zu einer Intensivierung der Verkehrsverflechtung Berlins mit anderen Räumen beigetragen.

Bedeutende nationale Quell- und Zielgebiete für den Berliner Güterverkehr sind vor allem Brandenburg und Hamburg. Mit etwa 25,2 Millionen Tonnen findet der stärkste Gütertausch überregional mit dem Brandenburger Umland statt. Der Güterumsatz mit dem Bundesland Brandenburg entspricht etwa einem Drittel des gesamten Gütertransportvolumens in Berlin. Grund für die zunehmende Verflechtung mit der Region Brandenburg ist die Verlagerung der Umschlagknoten aus der Innenstadt in das Umland. Dies führt regional zu einer Verstärkung der Verkehrsnachfrage im Personen- und Güterverkehr auf Stadt-Umland-Relationen. Die steigende Flächenknappheit, hohe Flächenpreise, geringe Wachstumspotenziale, zum Teil veraltete Immobilienstrukturen, in Teilräumen schwierige infrastrukturelle Anbindungen, Konflikte mit dem Umfeld und die Umwidmung von städtischen Logistikflächen für anderweitige Nutzungen – zum Beispiel für Wohnzwecke – führen dazu, dass Berlin nur noch über ein begrenztes Maß an nutzbaren Industrie- und Logistikimmobilien in der Stadt verfügt. In der Folge kommt es zunehmend zu einer Verlagerung von Logistikfunktionen in das Umland. Für die flächendeckende Ver- und Entsorgung von urbanen Regionen wie Berlin gewinnt daher das städtische Umland für die Erbringung von Logistikkdienstleistungen zunehmend an Bedeutung und führt zu einer intensiveren Verkehrsverflechtung.

31 Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (2014 b)



Bestandsanalyse zu bi- und trimodalen Umschlagknoten in Berlin*

- Trotz bereits vollzogener Umwidmung diverser ehemaliger Güterbahnhöfe verfügt Berlin über ein Angebot an Potenzialflächen für innerstädtischen intermodalen Güterumschlag.
- Dabei zeigt sich jedoch, dass insbesondere innerstädtische Terminals, wie der Westhafen, bereits heute an der Kapazitätsgrenze arbeiten.
 - Zur Erschließung bisher nicht genutzter Standorte sind Infrastrukturen zum Teil neu zu errichten (beispielsweise Güterbahnhof Tempelhof), bei anderen, bestehenden Standorten sind Ergänzung der Infrastruktur notwendig, um Potenziale auszuschöpfen (beispielsweise Südhafen Spandau).
 - Im Falle einer Umnutzung (beispielsweise für Wohnen oder Büroflächen) ist eine nachträgliche Rückgewinnung dieser Standorte aufgrund des Immissionsschutzrechts sowie langer Planungshorizonte nahezu ausgeschlossen. Bestehende Umschlagknoten müssen daher weiter gesichert beziehungsweise zeitnah als Umschlagstandorte genutzt werden.

Abbildung 6: Potenzialstandorte für bi- und trimodale Umschlagknoten in Berlin



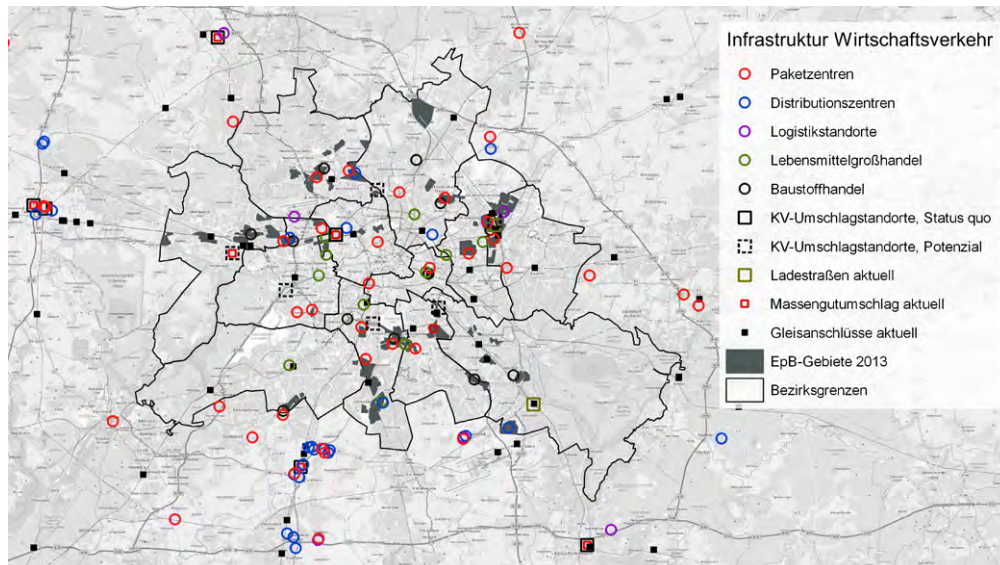
* Zum Teil haben sich Nutzungsoptionen seit Erstellung der Studie im Jahr 2018 verändert, beispielsweise in Bezug auf die dargestellten Potenzialflächen Schönholz und Grunewald. Eine Bewertung der real existierenden Potenziale muss daher jeweils aktuell und als Einzelfallprüfung erfolgen.

Quelle: LNC, SGKV, Dr. Paul Hebes im Auftrag der SenUVK; Kartengrundlage Mapbox, FIS-Broker

Insbesondere im Umfeld des Berliner Autobahnringes (A 10) sind in den letzten Jahren (weitere) Logistikimmobilien entstanden. Die im Umland liegenden Distributions- und Güterverkehrszentren, bi- beziehungsweise trimodale KV-Terminals³² sowie Brief-, Post- und KEP-Frachtzentren mit Anschluss zum Nah- und Fernverkehr übernehmen bereits eine bedeutende logistische Funktion für die Metropolregion (vergleiche Abbildung 7).

³² Kombiniertes Verkehr (KV) beschreibt eine mehrgliedrige Transportkette, welche unterschiedliche Verkehrsträger integriert.

Abbildung 7: Logistikstandorte in Berlin und dem Umland



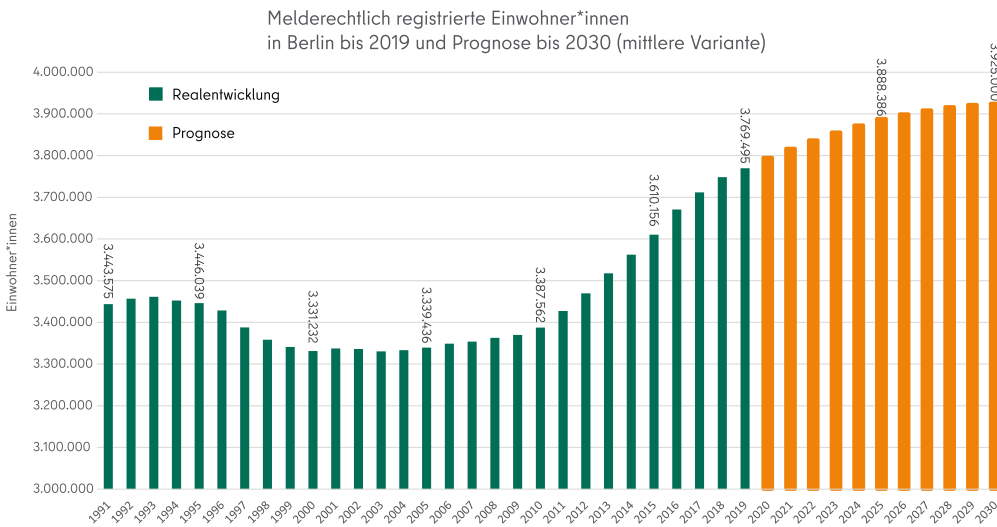
Quelle: LNC, SGKV, Dr. Paul Hebes im Auftrag der SenUVK; Kartengrundlage Open Street Map

Entlang der Stadtgrenzen liegen Schwerpunktstandorte für die Industrie der Elektronik- und Automobilbranche, des Handels und des E-Commerce. Die zunehmende Verflechtung mit dem Berliner Umland und die Ansiedlung von Logistikstandorten in den Stadtrandlagen führen zu einer erhöhten Belastung der Hauptverkehrsachsen (insbesondere auf der Straße), die Stadt und Umland miteinander verbinden. Neu ausgewiesene Logistik- und Produktionsstandorte im Land Brandenburg erzeugen damit auch verkehrliche Wirkungen im Land Berlin.

7.2.2 Ausgewählte strukturelle und wirtschaftliche Kennwerte Berlins

Seit einigen Jahren steigen die Einwohnerzahl und Siedlungsdichte Berlins stetig. Die „wachsende Stadt“³³ führt zu Veränderungen des Wirtschaftsverkehrs Berlins, gerade auch im Gegensatz zum IWK 2006, das in der Phase einer stagnierenden Bevölkerungszahl erstellt wurde. Zum Jahresende 2019 lebten rund 3.76 Millionen Personen mit Hauptwohnsitz in Berlin. Die Einwohnerzahl Berlins ist damit allein zwischen 2017 und Ende 2019 um rund 100.000 Personen gestiegen³⁴. Der Aufwärtstrend der letzten Jahre setzte sich somit fort. Für die Zukunft wird ein anhaltendes Wachstum der Bevölkerungszahl erwartet, auch wenn sich dieses Wachstum stadträumlich unterschiedlich stark vollziehen wird.

Abbildung 8: Bevölkerungsentwicklung 1991 bis 2019 und Prognose bis 2030 in der mittleren Variante



Quelle: Eigene Darstellung nach Amt für Statistik Berlin-Brandenburg (2020c) und Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen (2020)

Auch die Stagnation der Wirtschaft nach der Jahrtausendwende ist überwunden, die Auswirkungen der Finanz- und Weltwirtschaftskrise blieben für die Berliner Wirtschaft vergleichsweise moderat. Die Wirtschaftsleistung Berlins verzeichnet seit einigen Jahren eine hohe Wachstumsdynamik, während sich die Struktur der Wirtschaft weiter wandelt. Das reale Bruttoinlandsprodukt stieg 2019 gegenüber dem Vorjahr um 3,0 Prozent und übertraf damit das sechste Jahr in Folge den Bundesdurchschnitt. Berlin hatte außerdem das stärkste Wachstum unter den Bundesländern. Als Wachstumsmotor der Metropole zählt weiterhin der Dienstleistungssektor, welcher in Berlin 86 Prozent der Wertschöpfungen erbringen (im Jahr 2019). Besonders hoch war die Dynamik in der Branche Information und Kommunikation³⁵.

Die Bruttowertschöpfung der Berliner Industrie fiel 2019 zwar etwas verhaltener aus, hat sich aber im Zeitraum seit 2015 erhöht und gilt generell als gefestigt. Mit einer Bruttowertschöpfung von mehr als 10 Milliarden Euro trägt die Industrie mit 7,8 Prozent zur gesamten Wirtschaftsleistung Berlins bei und ist ein wichtiger regionaler Wirtschaftsfaktor³⁶.

Derzeit (Bezugsjahr 2019) gibt es in Berlin 768 Industrieunternehmen mit insgesamt rund 111.700 Beschäftigten. Die chemisch-pharmazeutische Industrie gilt als umsatz- und beschäftigungsstärkste Branche in Berlin. Die Herstellung von Datenverarbeitungsgeräten, elektronischen und optischen Erzeugnissen, die Metall- und Elektroindustrie, Maschinen- und Fahrzeugbau, Nahrungsmittelindustrie sowie die Branchen Druck und Papier sind weitere bedeutende Industriezweige der Hauptstadt³⁷.

33 Gemeint ist die Zunahme der Bevölkerung in Berlin in den kommenden Jahren.

34 Amt für Statistik Berlin-Brandenburg (2020b), Seite 4

35 Senatsverwaltung für Wirtschaft, Energie und Betriebe (2020a)

36 Senatsverwaltung für Wirtschaft, Energie und Betriebe (2020b)

37 ebenda

7.2.3 Ausgewählte Kennwerte zur Beschreibung des Wirtschaftsverkehrs in Berlin

Das Thema Daten und Datenanalyse des Wirtschaftsverkehrs ist ein wichtiges Feld, bei dem gerade auf der kleinräumigen Analyseebene und branchenspezifisch Lücken bestehen. Derzeit laufen daher beispielsweise gefördert durch den Bund Projekte, um Leerstellen datenschutzkonform zu füllen. Eine rechtliche Grundlage für eine amtliche Statistik zu diesen Aspekten gibt es aber aktuell nicht.

Prinzipiell existiert für die Beschreibung des Wirtschaftsverkehrs in Berlin ein breites Spektrum nutzbarer Quellen, die auch in die Erarbeitung des IWVK (unter anderem in die Vorbereitung und Ausgestaltung der Workshops sowie die Ableitung der Maßnahmen) einfließen. Daten zum Umschlag in den Häfen Berlins stellt das Statistische Landesamt vierteljährlich zur Verfügung, Informationen zum Schienengüterverkehr liefert die DB Netz AG. Knotenzählungen im Straßenraum inklusive der Erfassung schwerer Lkw laufen in Berlin nahezu täglich, die Zählstellen der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) erfassen den Fahrzeugverkehr differenziert nach Fahrzeugklassen permanent an einzelnen Querschnitten der Berliner Autobahnen und Bundesstraßen. In Berlin und Brandenburg gibt es derzeit 91 dieser Zählstellen, welche unter anderem Aussagen zum Schwerverkehrsanteil auf dem Streckenabschnitt ermöglichen (vergleiche Abbildung 9).

Abbildung 9: Beispielhafte Darstellung der BASt-Zählstellendaten

Allgemeine Angaben			
Name	Eichkamp	DTV-Kfz	82.695 Kfz/24 h
Straße	A 115	SV-Anteil	6,8 %
Land	Berlin	Erfassungsart	8+1
BASt-Nr.	2002		
TK-Blatt	3545		

Richtungsbezogene Angaben		
	Richtung 1	Richtung 2
Fernziel	AD Funkturm (A100)	AD Nuthetal (A10)
Nahziel	AD Dreieck Funkturm (A100)	AS Hüttenweg
DTV-Kfz	39.923 Kfz/24 h	42.773 Kfz/24 h
SV-Kfz	2.879 Kfz/24 h	2.768 Kfz/24 h

Quelle: Bundesamt für Straßenwesen (2017)

Großraum- und Schwertransporte werden durch die SenUVK genehmigt, alle notwendigen Informationen (beispielsweise zur Route und dem Fahrzeug) liegen dort vor.

Das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) stellt als zuständige Bundesbehörde eine Vielzahl von Informationen bereit, um die in Deutschland und Berlin zugelassene Fahrzeugflotte zu beschreiben, somit auch grundsätzliche Abschätzungen zu beispielsweise Umweltwirkungen der Flotte zu ermöglichen³⁸. Am 1. Januar 2020 waren gemäß der Statistik des KBA in Berlin 106.639 Lkw und 6.707 Zugmaschinen (darunter 4.064 Sattelzugmaschinen) zugelassen^{39/40}. Die Anzahl dieser Fahrzeuge ist in den letzten Jahren durchweg gestiegen. So waren es im Jahr 2012 noch 78.367 zugelassene LKW und 5.883 zugelassene Zugmaschinen. Dabei gab es innerhalb der einzelnen Gewichtsklassen unterschiedlich starke Entwicklungen. Der Anteil der Lkw mit zulässiger Gesamtmasse von 2,8 bis 3,5 Tonnen hat sich zwischen 2012 und 2017 um 150 Prozent erhöht und stellt mit 37.503 Fahrzeugen absolut die mit Abstand größte Gruppe dar. Diese Entwicklung ist insbesondere der zunehmenden Liefertätigkeit mit kleineren Fahrzeugen geschuldet.

38 Hierbei gilt es zu beachten, dass im Wirtschaftsverkehr der Ort der Zulassung eines Fahrzeugs und der Einsatzort häufig voneinander abweichen. Große Flotten werden zumeist zentral an einem Ort zugelassen, der Einsatzort beziehungsweise die Strecken gehen aber weit über diesen hinaus, zum Teil sind Fahrzeuge auch gänzlich gelöst von entsprechenden Zulassungsorten.

39 Zum Vergleich: In Hamburg sind deutlich weniger Lkw zugelassen (62.285), doch nahezu die gleiche Anzahl an Sattelzugmaschinen (3.687). Berlin besitzt gemäß diesen Angaben auch mehr zugelassene Lkw als Mecklenburg-Vorpommern (86.132). In Nordrhein-Westfalen liegt die Anzahl der zugelassenen Lkw bei 672.049 (Kraftfahrt Bundesamt (2020a)).

40 Kraftfahrt Bundesamt (2020a)

Die Kategorie mit dem stärksten Wachstum bildet die Gruppe der Lkw der Gewichtsklasse 12 bis 20 Tonnen, die vorwiegend im Nah- und Regionalverkehr zum Einsatz kommen. Leichte Rückgänge verzeichnete allein die Gruppe der Lkw 5 bis 7,5 Tonnen.

Insgesamt dominieren bei in Berlin gemeldeten LKW und Zugmaschinen Diesel (92,9 Prozent) und Benzin (5,6 Prozent) als Kraftstoffart (Stand 1. Januar 2020). Alternative Antriebe zu Diesel und Benzin sind insbesondere bei den LKW mit geringer zugelassener Nutzlast vorhanden. So waren am 1. Januar 2020 in der Gruppe bis 0,9 Tonnen Nutzlast 1333 Fahrzeuge mit Elektro-, CNG- oder LNG-Antrieb zugelassen. Das entspricht rund 2,2 Prozent der Fahrzeuge in dieser Klasse. Die absolute Anzahl und tendenziell auch der Anteil alternativer Antriebe nehmen mit steigender zugelassener Nutzlast erwartungsgemäß ab. Der Anteil liegt im Mittel unter 1 Prozent in den Nutzungsklassen über 1 Tonne⁴¹.

Um für die Erarbeitung des IWVK auch Datengrundlagen nutzen zu können, die Informationen zu Fahrzeugen bereitstellen, die nicht von der Güterkraftverkehrsstatistik oder einer sonstigen amtlichen Statistik erfasst werden, beteiligte sich Berlin an der Erhebung „Krafffahrzeugverkehr in Deutschland 2010“ (KiD 2010). Hier wurden bundesweit Daten zum Krafffahrzeugverkehr und insbesondere dem Wirtschaftsverkehr auf der Straße erhoben. Die Erhebung wurde bereits in den Jahren 2009/10 durchgeführt, seitdem wurde die Erhebung nicht erneut aufgelegt. Berlin hat die zu diesem Zeitpunkt durch den Bund beauftragte Basisstichprobe weiter aufgestockt. Schwerpunkt der Aufstockung waren die kleinen Fahrzeuge des Wirtschaftsverkehrs, also die Pkw gewerblicher Halter und die Lkw bis einschließlich 3,5 Tonnen Nutzlast. Insgesamt wurden rund 3.900 Fälle erhoben, davon 45 Prozent im Bereich „Pkw gewerblicher Halter“ und 55 Prozent bei Lkw bis einschließlich 3,5 Tonnen Nutzlast.

Aus der Erhebung ist ersichtlich, dass die bedeutendsten Wirtschaftszweige hinsichtlich des Fahrzeugeinsatzes bei den Pkw gewerblicher Halter der Bereich Handel (13,2 Prozent), Baugewerbe/Bau (11,0 Prozent), Gesundheits- und Sozialwesen (9,9 Prozent), die Erbringung von freiberuflichen, wissenschaftlichen und technischen Dienstleistungen (8,3 Prozent) und das Verarbeitende Gewerbe (7,4 Prozent) sind. Die bedeutendsten Wirtschaftszweige bei den Lkw bis einschließlich 3,5 Tonnen Nutzlast sind hinsichtlich des Fahrzeugeinsatzes das Baugewerbe/Bau (34,4 Prozent), der Handel (10,0 Prozent), die Erbringung von sonstigen wirtschaftlichen Dienstleistungen (9,2 Prozent) sowie Verkehr und Lagerei (einschließlich Information und Kommunikation) (8,7 Prozent). Hauptsächlich privat genutzt werden rund 7,2 Prozent der Lkw bis einschließlich 3,5 Tonnen Nutzlast.

Von besonderer Bedeutung für planerische Fragen zum Wirtschaftsverkehr in Berlin ist die Frage nach Art und Umfang des Einsatzes der entsprechenden Fahrzeuge (zum Beispiel Anteil mobiler Fahrzeuge am Stichtag, Fahrtenhäufigkeiten und -zwecke sowie Tourenparameter). In Tabelle 3 werden diese Kennwerte kompakt dargestellt.

41 Kraftfahrt Bundesamt (2020b), Seite 4 f.; in Berlin derzeit zum Einsatz kommende schwere Lkw mit alternativen Antrieben sind oft nicht in Berlin zugelassen.

Tabelle 2: Ausgewählte Kenndaten des Wirtschaftsverkehrs auf der Straße als Ergebnis der KiD 2010

Fahrzeugtyp / Halter	Indikator	Montag bis Freitag	Samstag, Sonntag, Feiertage
Pkw mit einem gewerblichen Halter in Berlin	Anteil der mobilen Kfz je Tag	63,7 %	23,6 %
	Fahrtshäufigkeit je Kfz und Tag (Mittelwert über alle Fahrzeuge)	3,59 Fahrten <i>davon 71,6 % im Wirtschaftsverkehr</i>	1,01 Fahrten <i>wegen statistischer Ungenauigkeit keine Angabe zum Anteil der Fahrten im Wirtschaftsverkehr</i>
		53,2 Fahrzeugkilometer (Fzkm) <i>davon 86,1 % im Wirtschaftsverkehr</i>	18,3 Fzkm <i>wegen statistischer Ungenauigkeit keine Angabe zum Anteil der Fahrten im Wirtschaftsverkehr</i>
Lkw ≤ 3,5 t Nutzlast mit einem gewerblichen Halter in Berlin	Anteil der mobilen Kfz je Tag	66,9 %	10,6 %
	Fahrtshäufigkeit je Kfz und Tag (Mittelwert über alle Fahrzeuge)	8,57 Fahrten <i>davon 94,9 % im Wirtschaftsverkehr</i>	1,46 Fahrten <i>wegen statistischer Ungenauigkeit keine Angabe zum Anteil der Fahrten im Wirtschaftsverkehr</i>
		49,8 Fzkm <i>davon 86,1 % im Wirtschaftsverkehr</i>	7,1 Fzkm <i>davon 66,2 % im Wirtschaftsverkehr</i>

Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage des KiD 2010 „Berlin“ Ergebnisberichts

Die KiD 2010 lieferte darüber hinaus differenzierte Angaben zu Einsatzzeiten, Stoppzahlen, Materialmitnahme und der Form der Ladung oder der Art des Stellplatzes.

Von 528.077 Fahrten von Lkw bis einschließlich 3,5 Tonnen Nutzlast, für die Informationen über die Befragung erhoben wurden, fanden lediglich 18,2 Prozent ohne Ladung statt (daher Leerfahrtenanteil unter 20 Prozent). Fahrten mit Lkw fanden von montags bis freitags zu rund 85 Prozent in der Zeit zwischen 06:01 Uhr und 18:59 Uhr statt. Lediglich 7,2 Prozent der Fahrten wurden zwischen 19:01 Uhr und 23:59 Uhr abgewickelt. Hier zeigt sich für das IWVK ein Potenzial zur Verlagerung von Fahrten in Randzeiten, welches im weiteren Verlauf auch im Rahmen der Maßnahmenentwicklung aufgegriffen wird.

Im Folgenden werden aktuelle und ausgewählte Daten des Güterverkehrsaufkommens in Berlin nach Verkehrsträger aufgeführt.

GÜTERVERKEHR AUF DER STRAÙE

Insgesamt wurden in Berlin im Jahr 2018 rund 43,1 Millionen Tonnen Gütergewicht entladen und 39,3 Millionen Tonnen geladen⁴². Davon wurden 20,4 Millionen Tonnen in Berlin be- und wieder entladen. Es wurden jedoch auch 12,6 Millionen Tonnen transportiertes Gütergewicht aus dem Land Brandenburg (Gebiet der Beladung Brandenburg, Gebiet der Entladung Berlin) nach Berlin transportiert. 12,4 Millionen Tonnen wurden wiederum aus Berlin nach Brandenburg transportiert⁴³. Dies ist auch ein statistischer Beleg für die enge wirtschaftliche und verkehrliche Verflechtung Berlins mit Brandenburg. Es gibt keine vergleichbare Verkehrsverflechtung auf der Straße mit anderen Bundesländern, was natürlich auch mit der geographischen Lage zusammenhängt.

42 Kraftfahrt Bundesamt (2020c), VE 4.34 und VE 4.40
43 Kraftfahrt Bundesamt (2020d), VE 1.53

SCHIENENGÜTERVERKEHR

Der Güterumschlag in Berlin im Eisenbahnverkehr betrug im Jahr 2019 rund 6 Millionen Tonnen. Beobachtbar sind Verschiebungen der Anteile des Transports zwischen Marktteilnehmenden, von dem die nicht bundeseigenen Bahnen profitierten. Es kam in den letzten Jahren dabei zu keinem weiteren, gravierenden Rückzug aus der Fläche, obwohl es parallel weiterhin jedes Jahr diverse Freistellungsanträge für Infrastruktur gemäß § 23 AEG gibt. Es handelt sich zumeist um bereits seit Jahren außer Betrieb befindliche, noch gewidmete Bahnflächen, die in andere Nutzungen überführt werden sollen. Der Sicherung noch bestehender Anschlüsse kommt vor diesem Hintergrund eine hohe Bedeutung zu. Bestehende Anschlüsse und Strukturen sind mit höchster Aktualität über die DB Netz AG (<https://railway.tools/>) zugänglich und für die Branche nutzbar. Den Anlagen des Kombinierten Verkehrs kommt dabei eine hohe Bedeutung zu, allen voran dem Berliner Westhafen mit dem regional höchsten Umschlag Straße-Schiene.

GÜTERUMSCHLAG HÄFEN

Im Jahr 2008 war Berlin auf Platz 10 der größten Binnenhäfen in Deutschland mit einer Umschlagsmenge von 3,74 Millionen Gütertonnen vertreten. Im Jahr 2018 verzeichnete Berlin im Binnenschiffgüterverkehr eine Umschlagsmenge von 2,26 Millionen Gütertonnen und gehört damit weiterhin zu den 18 großen Binnenhäfen in Deutschland⁴⁴.

LUFTVERKEHR

Der Luftfrachtumschlag erfolgte bisher an den Flughäfen Tegel und Schönefeld. Im Jahr 2019 wurden rund 38.000 Tonnen Fracht und Post per Luftverkehr abgefertigt⁴⁵. Die Abwicklung der Luftfracht wird nun am neu eröffneten Flughafen Berlin Brandenburg (BER) gebündelt. Im Cargo Center des BER können pro Jahr rund 100.000 Tonnen Beiladefracht, das heißt bei Passagier-Langstreckenflügen mitgeführte Fracht, abgefertigt werden⁴⁶.

44 Statistisches Bundesamt (2020b), Seite 42

45 Amt für Statistik Berlin-Brandenburg (2020a), Seite 412

46 Flughafen Berlin Brandenburg GmbH (2021)

7.3 Vorgehensweise zur Problemanalyse und Maßnahmengenerierung des IWVK

Das nachfolgende Kapitel dient der Beschreibung der Methodik, die in den ausgewählten Segmenten des Wirtschaftsverkehrs zur Problemanalyse und der Ableitung, Beschreibung und Gewichtung von Maßnahmen zugrunde liegt. Die Darstellung erfolgt chronologisch, das heißt in der Reihenfolge der Umsetzung der einzelnen Schritte.

Für die Beteiligung am IWVK wurden verschiedenste agierende Einheiten angesprochen, um den unterschiedlichen Blickwinkeln, Segmenten und Erfordernissen des Wirtschaftsverkehrs Rechnung zu tragen. Diese Einheiten wurden während des gesamten Prozesses aktiv informiert, um eine kontinuierliche Beteiligung zu ermöglichen.

7.3.1 Prozessaufakt, Festlegung der Struktur der Arbeitsgruppen und Auswahl der Teilnehmenden

Am 23. November 2016 startete die Erarbeitung des IWVK offiziell im Rahmen einer Kick-off Veranstaltung. Ziel der Veranstaltung war es, über aktuelle Entwicklungen zu informieren, das Vorgehen zur Erarbeitung des neuen IWVK vorzustellen und zu beraten sowie die Teilnehmenden der avisierten Beteiligungsformate zu bestimmen. Um ein möglichst breites Spektrum relevanter Agierender in den Starttermin zu integrieren (und dabei trotzdem diskussionsfähig mit allen Teilnehmenden zu bleiben), lag der Fokus auf der Ansprache von Multiplikatoren (Kammern, Verbände, Vereine und so weiter). Die Teilnehmenden konnten aus ihren jeweiligen Perspektiven und Zuständigkeiten heraus Erwartungshaltungen an das neue IWVK formulieren, die im Verlauf der Sitzung abgeglichen wurden.

Für die Beteiligung an der Auftaktveranstaltung des IWVK wurden folgende Agierende eingeladen:

VERBÄNDE, KAMMERN UND SO WEITER

- Industrie- und Handelskammer Berlin (IHK Berlin)
- Handwerkskammer Berlin
- Verband Verkehr und Logistik Berlin und Brandenburg e.V. (VVL, Geschäftsstelle Berlin)
- Fuhrgewerbe-Innung Berlin Brandenburg e.V.
- Bundesvereinigung Logistik (BVL) e.V.
- Bundesverband Internationaler Express- und Kurierdienste e.V. (BIEK)
- Bundesverband der Kurier-Express-Post-Dienste e.V. (BdKEP)
- Verband Deutscher Maschinen und Anlagenbau e.V. (VDMA)
- Verband der Chemischen Industrie e.V. (VCI)
- Zentralverband Elektrotechnik- und Elektronikindustrie e.V. Landesstelle Berlin (ZVEI)
- Vereinigung der Unternehmensverbände in Berlin und Brandenburg e.V. (UVB)
- Handelsverband Berlin-Brandenburg e.V. (HBB)
- Arbeitgeberverband Nordostchemie e.V.
- LogistikNetz Berlin-Brandenburg
- Verkehrsclub Deutschland (VCD)

INFRASTRUKTUR BETREIBENDE UNTERNEHMEN

- Infrastruktur- und Projektentwicklungsgesellschaft mbH (IPG)
- Deutsche Bahn AG/DB Netz AG
- BEHALA Berliner Hafen- und Lagerhausbetriebe GmbH

WIRTSCHAFTSFÖRDERUNG/UNTERNEHMEN

- ZukunftsAgentur Brandenburg GmbH
- Berlin Partner für Wirtschaft und Technologie GmbH
- VMZ Berlin Betreibergesellschaft mbH
- Flughafen Berlin Brandenburg GmbH
- Berliner Stadtreinigungsbetriebe (BSR)

VERWALTUNG

- SenStadtUm (Abteilung I, VII, IX)⁴⁷
- Senatsverwaltung für Wirtschaft, Technologie und Forschung (SenWTF)⁴⁸
- Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung (MIL)
- Umweltbundesamt (UBA)
- Bundesamt für Güterverkehr (BAG)

FORSCHUNG UND WEITERE

- Agora Verkehrswende
- Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR)

Gleichzeitig diente die Auftaktveranstaltung zur Darstellung des Maßnahmenstatus des IWVK 2006 und zur kritischen Reflektion der weiteren Relevanz der damaligen Maßnahmen. Mit den Ergebnissen der Auftaktveranstaltung begann der vertiefte Beteiligungsprozess des IWVK. Bereits das IWVK 2006 wurde als konsultatives Verfahren unter Beteiligung einer Facharbeitsgemeinschaft durchgeführt. Um der Vielfalt des Wirtschaftsverkehrs und den unterschiedlichen Ansprüchen und Interessen gerecht zu werden wurden im Rahmen der Auftaktsitzung themenspezifische Arbeitsgruppen (AGn) etabliert. Sie bündeln für spezifische Bereiche und Sektoren des Wirtschaftsverkehrs relevante Stakeholder aus Verwaltung, Wirtschaft, Verbänden, Infrastruktur und Unternehmen, um im weiteren Prozess gemeinsam Inhalte zu erarbeiten.

Es handelt sich um folgende thematischen Gruppen:

- Großraum- und Schwertransporte (GST)
- Entsorgung und Reinigung
- Kurier-, Express-, Paket- und Postdienste (KEP)
- Binnenschifffahrt, Schiene, Logistikstandorte und -knoten
- Wirtschaftsverkehr auf der Straße
- Luftfracht
- Verkehrsdaten
- Zukunftsorte

Bestehende Überschneidungen von Inhalten zwischen diesen Gruppen wurden als unkritisch eingeschätzt. Als prioritär schätzten die Teilnehmenden ein, dass die Gruppen intern ein abgestecktes Themenfeld bearbeiten und Interessen im weiteren Verlauf konsolidiert werden. Dies wurde im Prozess sichergestellt.

Vorschläge für Teilnehmende an diesen Gruppen wurden im Rahmen der Sitzung gesammelt. Ziel war es dabei, eine ausgewogene Mischung der Perspektiven bereits in den AG's zu erreichen, in diesen Arbeitsgremien aber insbesondere Praxis und Unternehmen zu berücksichtigen. Damit wurde der Kreis der Agierenden entscheidend ergänzt und erweitert.

47 Bezeichnung zum Termin; neue Bezeichnung: SenUVK Abteilungen IV und I; SenStadtWohn Abteilung I

48 Bezeichnung zum Termin; neue Bezeichnung: SenWiEnBe

7.3.2 Workshops und Fachgespräche

Für die fünf Arbeitsgruppen wurden je zwei Workshop-Runden vorgesehen, die sich in Problemanalyse (Workshop-Runde I) sowie Ziel- und Lösungsanalyse (Workshop-Runde II) unterteilen. In aufeinanderfolgenden, systematischen Analyseschritten – Problemanalyse, Ziel- und Lösungsanalyse – wurden gemeinsame Handlungsoptionen und Maßnahmen abgeleitet.

Zusätzlich zu den Arbeitsgruppen fanden Fachgespräche zu den Themenbereichen Luftfracht, Industrie 4.0 und Wirtschaftsverkehr sowie Zukunftsorte statt, um Wissenslücken zu schließen und weitere Perspektiven mit berücksichtigen zu können. Das Querschnittsthema „Verkehrsdaten“ wurde auf Grund der herausragenden Bedeutung als Einzelworkshop durchgeführt. Die Querschnittsthemen Verkehrssicherheit und alternative Antriebssysteme wurden jeweils in die Workshops eingebracht und dort anwendungsfeldbezogen diskutiert.

Die zeitliche Abfolge der Workshops und Fachgespräche kann nachfolgender Übersicht entnommen werden:

Tabelle 3: Übersicht zur Abfolge der Beteiligungstermine

AG/FG	AG-Name/Fachgespräch (FG)	Workshop-Runde I	Workshop-Runde II
AG 1	Großraum- und Schwertransporte	29. März 2017	18. Oktober 2017
AG 2	Entsorgung und Reinigung	3. April 2017	1. November 2017
FG 1	Luftfracht	Fachgespräch, 30. Mai 2017	
AG 3	Kurier-, Express-, Paket- und Postdienste	26. Juni 2017	8. November 2017
AG 4	Binnenschifffahrt, Schiene, Logistikstandorte und -knoten	3. Juli 2017	6. November 2017
AG 5	Wirtschaftsverkehr auf der Straße	5. Juli 2017	20. November 2017
FG 2	Verkehrsdaten	Einzelworkshop als Fachgespräch, 23. Januar 2018	
FG 3	Industrie 4.0 und Wirtschaftsverkehr	Fachgespräch, 22. September 2017	
FG 4	Zukunftsorte	Fachgespräch, 13. Juni 2018	

Quelle: Eigene Darstellung

Im Gegensatz zur Auftaktveranstaltung stand bei den Workshops die Perspektive der lokalen, operativen Ebene im Vordergrund. Dies sollte gewährleisten, dass die lokalen Probleme und Herausforderungen für die unterschiedlichen Segmente des Wirtschaftsverkehrs intensiv und zielgerichtet diskutiert und entsprechende Lösungsansätze abgeleitet werden konnten.

Aufgrund der Heterogenität der einbezogenen Agierenden konnten die unterschiedlichen Blickwinkel der wesentlichen Segmente des Wirtschaftsverkehrs abgebildet beziehungsweise in den Prozesseingebracht werden. Dazu gehörten:

Abbildung 12: Perspektiven der Workshops



Quelle: Eigene Darstellung

Dementsprechend wurden vor allem Unternehmensvertretende aus verschiedenen Themenbereichen eingebunden, um konkrete Einzelinteressen zu diskutieren und ein Gesamtbild für das jeweilige Themenfeld zu erzeugen. Im Einzelfall waren dies jedoch nicht ausschließlich nur lokale Agierende.

Für die angestrebte Integration der unterschiedlichen Perspektiven wurden die Arbeitsgruppen entsprechend zusammengesetzt. Dabei hatten (Flotten betreibende) Unternehmen den größten Anteil. Darüber hinaus wurden auch vereinzelt Verbände, wie die Industrie- und Handelskammer zu Berlin (IHK) oder der Bundesverband Paket und Expresslogistik e.V. (BIEK), beteiligt. Die Perspektive der Verkehrssicherheit wurde durch die Einbindung von Vertretern der Polizei und Feuerwehr berücksichtigt. Für Umweltperspektive war unter anderem das Umweltbundesamt mit eingebunden. Die räumliche Perspektive wurde zum Beispiel durch die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen eingebracht. Zudem wurde das Land Brandenburg bei allen relevanten Veranstaltungen und Workshops mit eingebunden. In den AG waren außerdem Agierende des Bundes (Rahmenbedingungen), wie beispielsweise die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung, beteiligt.

Die nachfolgende Tabelle zeigt, wie die vorgenannten Perspektiven in den einzelnen Workshops repräsentiert wurden.

Tabelle 4: Teilnehmende der einzelnen Arbeitsgruppen (*eingeladen, nicht teilgenommen)

AG/FG	AG-Name/Fachgespräch (FG)	Unternehmensperspektive	Verbandsspektive	Perspektive (Verkehrs-) Sicherheit	Umweltperspektive	räumliche Perspektive	Rahmenbedingungen
AG 1	Großraum- und Schwertransporte	GE Power AG; Siemens Gasturbinenwerke; Vattenfall; BTB-Logistik GmbH*; Colossus Logistics; Clemens Fritze; Industrieverpackungen KG*; Multifit; BEHALA	Bundesfachgruppe Schwertransport und Kranarbeiten (BSK) e.V.*; IHK Berlin	Polizei/Polizeipräsidium – Stabstelle Verkehr	SenUVK	SenWEB; Berlin Partner für Wirtschaft und Technologie GmbH	Wasserstraßen Neubauamt Berlin; SenUVK – mehrere Abteilungen
AG 2	Entsorgung und Reinigung	BSR; Berlin Recycling; Remondis Industrie Service GmbH & Co. KG; ALBA Logistik GmbH; NENN Entsorgung GmbH & Co. KG; Clemens Fritze; Industrieverpackungen KG	BDE Bundesverband der Deutschen Entsorgungs-, Wasser- und Rohstoffwirtschaft e.V.; IHK Berlin; FGI Fuhrgewerbetagung Berlin-Brandenburg e.V.	Polizei/Polizeipräsidium – Stabstelle Verkehr	UBA; SenUVK – Abteilung Umwelt		SenUVK – mehrere Abteilungen
AG 3	Kurier-, Express-, Paket- und Postdienste	DHL Delivery GmbH; TNT; UPS; Hermes Germany GmbH; DPD; GO; Messenger; PIN AG; Deutsche Post	BIEK; BdkEP; BvDP*; Handelsverband Berlin-Brandenburg (HBB)	Polizei/Polizeipräsidium – Stabstelle Verkehr	UBA; SenUVK – Abteilung Umwelt; TH Nürnberg*	Ordnungsamt Mitte*; Ordnungsamt Pankow*	SenUVK – mehrere Abteilungen
AG 4	Binnenschifffahrt, Schiene, Logistikstandorte und -knoten	IPG Infrastruktur- und Projektentwicklungsgesellschaft mbH; Deutsche Binnenrederei Rhenus PartnerShip GmbH & Co. KG; Havelländische Eisenbahn AG*; DB Netz AG; DHL Supply Chain Germany*; Spedition Zippel*; BEHALA; Flughafen Berlin Brandenburg GmbH (FBB)	LogistikNetz Berlin-Brandenburg e.V. an der TH Wildau; SGKV Studiengesellschaft für den kombinierten Verkehr		SenUVK – Abteilung Umwelt	MIL Brandenburg; Berlin Partner für Wirtschaft und Technologie GmbH; SenWEB; SenStadtWohn	Wasserstraßenamt Neubauamt Berlin WNA*; Frauenhofer Arbeitsgruppe für Supply Chain Service SCS; SenUVK – mehrere Abteilungen
AG 5	Wirtschaftsverkehr auf der Straße	Rewe Digital GmbH*; Dachser SE; DB Schenker; Krage Spedition Potsdam*; Velogista	Handelskammer Berlin; IHK Berlin; LogistikNetz Berlin-Brandenburg e.V.*; FGI Berlin-Brandenburg; HBB Berlin-Brandenburg*; Bpa Berlin – Bundesverband privater Anbieter sozialer Dienste e.V.	Polizei/Polizeipräsidium – Stabstelle Verkehr; GDV*	UBA; VCD*	Ordnungsamt Pankow*; SenWEB; MIL Brandenburg	SenUVK – mehrere Abteilungen

Bei allen Arbeitsgruppen wurde die Anzahl der Teilnehmenden begrenzt, um die Diskussionsfähigkeit der Gruppe zu gewährleisten. Zudem wurde ein hohes Maß an Kontinuität der Teilnahme angestrebt, da die Teilnahme an beiden AG-Sitzungen als Voraussetzung für eine konstruktive Diskussion erachtet wurde. Vertreterlösungen waren daher nicht vorgesehen.

Abbildung 13: Workshop mit den Agierenden



Quelle: LNC LogisticNetwork Consultants GmbH

Von jeder AG-Sitzung wurde eine Dokumentation in Form eines Ergebnisprotokolls erstellt, das in der Nachbereitung um weitere Dokumente, wie Problembäume (erste Workshop-Runde) sowie konsolidierten Maßnahmensteckbriefe (zweite Workshop-Runde) ergänzt wurde.

7.3.2.1 Workshop-Runde I

Der erste Workshop diente dazu, Probleme des jeweiligen Teilbereichs des Berliner Wirtschaftsverkehrs mit den Teilnehmenden zu analysieren, deren Ursachen und Folgen zu diskutieren und in einheitlicher und vergleichbarer Form zu dokumentieren.

Als methodischer Ansatz fand der „Design and Monitoring Framework“-Ansatz (DMF) Anwendung. Hierbei erfolgt eine Status-Quo-Analyse (Situationsanalyse) auf Basis der Erarbeitung eines sogenannten Problembaumes („problem tree“), der eine strukturierte Darstellung von Ursachen, Problemen und Folgen in einem kausalen Zusammenhang ermöglicht. Zudem wurden die Problembäume als Ausgangspunkt für die Ableitung von themenspezifischen Maßnahmen in der zweiten Workshop-Runde verwendet. Das durch die Teilnehmenden freigegebene Protokoll wurde durch die SenUVK in einen jeweiligen Problembaum überführt (weitergehend strukturiert und visualisiert). Die Ergebnisse sind im Anhang des IWVK dargestellt.

7.3.2.2 Workshop-Runde II

Auf Grundlage der Ergebnisse aus der ersten Workshop-Runde wurden in der zweiten Runde Lösungsansätze entwickelt, Rollen und Mandate geklärt sowie Monitoring-Optionen erörtert. Es wurden standardisierte Maßnahmensteckbriefe befüllt, wobei jeweils die folgenden Leitfragen zu beantworten waren:

- Worin besteht der Lösungsansatz?
- Was wird mit der Lösung verbessert?
- Welche Ergebnisse resultieren aus der Umsetzung der Maßnahme?
- Was wäre ein „Erfolg“?
- Welche Beteiligten sind für die Umsetzung erforderlich?
- In welchem Zeitraum kann die Maßnahme umgesetzt werden?
- Dauer beziehungsweise Laufzeit der Umsetzung?
- Mit Hilfe welcher Messgrößen kann der Grad der Umsetzung gemessen werden?
- Welche Datenquellen/Berichtsgrundlagen können dafür verwendet werden?
- Welche Voraussetzungen müssen geschaffen werden, damit die Maßnahme implementiert werden kann?
- Welche Risiken gefährden eine Umsetzung?

Gemeinsam mit den Teilnehmenden wurden als Anforderung an Ansätze und Maßnahmen definiert, dass:

- die **direkte Zuständigkeit beim Land Berlin** liegt,
- eine **inhaltliche Zuordnung zum IWVK** gegeben ist und
- die Maßnahmen mit einem **kurz- und mittelfristigen Zeithorizont** realistisch umsetzbar sind.

Ergebnis der zweiten Workshop-Runde waren insgesamt 29 Maßnahmensteckbriefe aus den Arbeitsgruppen sowie vier Maßnahmenvorschläge aus den Fachgesprächen. Daraus resultierten insgesamt 33 Maßnahmenvorschläge.

7.3.2.3 Fachgespräche

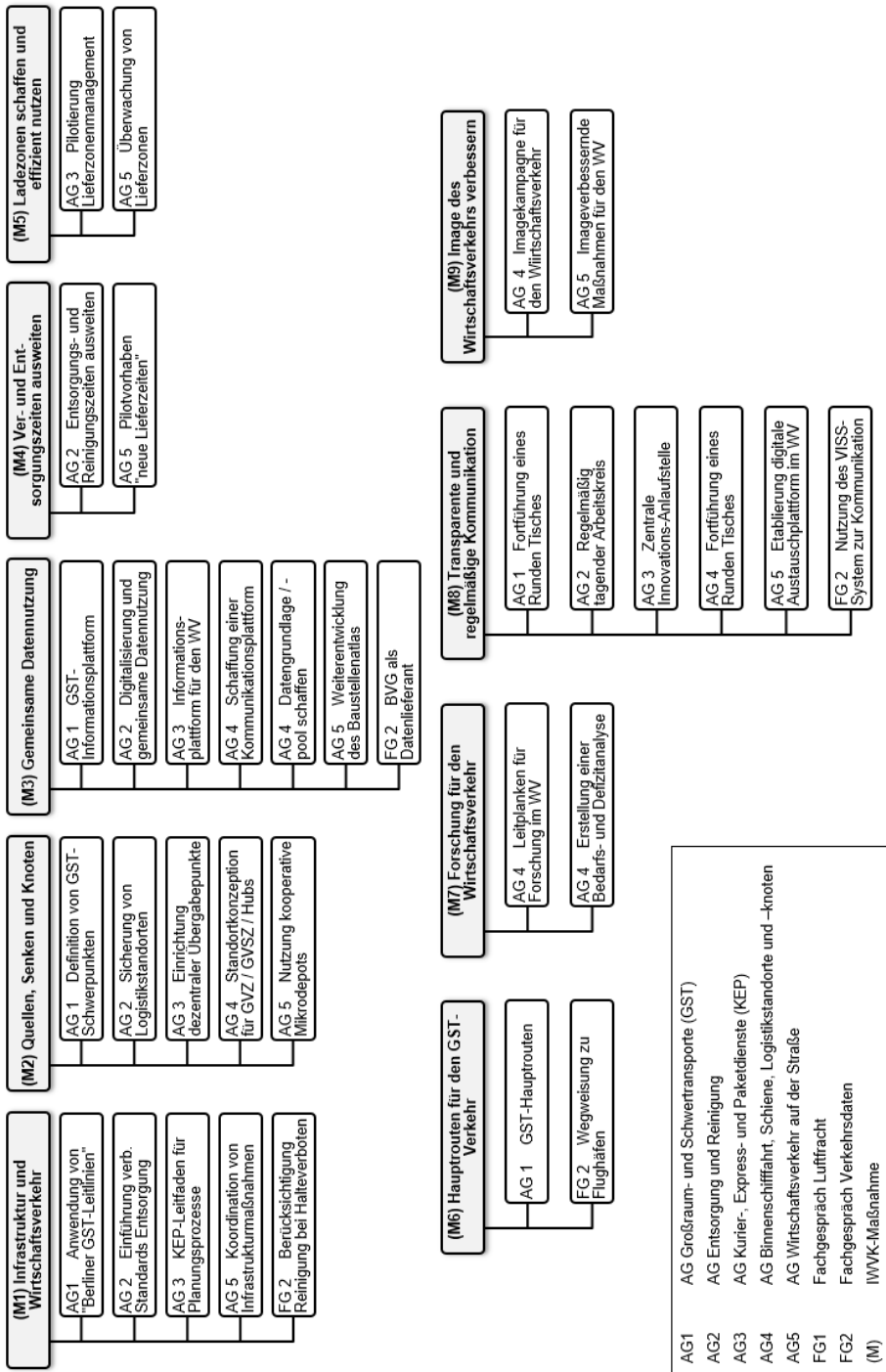
Neben den umfassenderen thematischen Workshopfeldern resultierte aus den Rückmeldungen der Agierenden aus der Auftaktveranstaltung die Anforderung, weitere, als bedeutsam erachtete Themen in kompakten Fachgesprächen zu behandeln. Die Fachgespräche waren vor allem dadurch gekennzeichnet, dass die Fragestellungen konkreter abgegrenzt werden konnten und der relevante Kreis der Teilnehmenden deutlich kompakter ausfiel. Bei diesem „kleineren“ Beteiligungsformat wurde auf ein zweistufiges Vorgehen analog zu dem Zwei-Phasen-Workshopmodell verzichtet. Gleichwohl wurden in den Fachgesprächen Ursachen, Probleme, Folgen und Lösungsansätze diskutiert.

Einen thematischen Schwerpunkt bildete das Thema Luffracht, um auch die Herausforderungen dieses Verkehrsträgers und seiner Entwicklung angemessen zu berücksichtigen. Des Weiteren wurde mit „Daten im Wirtschaftsverkehr“ ein Querschnittsthema behandelt, welches einen engen Bezug zur Frage der zunehmenden Digitalisierung hat. Je nach Ausgestaltung des Konzepts „Industrie 4.0“ und dessen Umsetzung werden gerade hier Veränderungen, nicht nur der Form der Produktion, sondern auch der resultierenden Verkehre, erwartet. Vor dem Hintergrund der vielfältigen Abhängigkeiten und möglichen Szenarien der Entwicklung wurde auch hierfür dem Format des Fachgesprächs der Vorzug gegeben. Die „Zukunftsorte“ in Verbindung mit Innovation bildeten einen Themenschwerpunkt für ein weiteres Fachgespräch, da gerade in diesen Räumen Potenziale zur Pilotierung oder großflächigen Umsetzung innovativer Logistiklösungen vorhanden sein können.

7.3.3 Synthese und Priorisierung der Maßnahmen - Abschluss des Beteiligungsprozesses

Die entwickelten 33 Maßnahmevorschläge, die sich zum Teil nur geringfügig voneinander unterschieden, wurden nach inhaltlichen Kriterien und ohne inhaltlichen Verlust zu Kernmaßnahmen zusammengefasst. Das Ergebnis dieser Aggregation kann aus den Maßnahmentiteln nachfolgender Abbildung entnommen werden (Abbildung 14).

Abbildung 14: Synthese der Maßnahmen nach den Workshops und Fachgesprächen (vergleiche auch Kapitel 4.1)



Quelle: Eigene Darstellung; Hinweis: Titel sind aufgrund der Lesbarkeit verkürzt dargestellt

7.3.4 Priorisierung der Maßnahmen – Konsultation im Dialogforum

Im Dialogforum am 4. April 2018 wurden diese neun zusammengefassten Maßnahmen AG-übergreifend unter Einbindung aller Beteiligten priorisiert. Dabei wurde die Maßnahme „Verbesserung der Verkehrssicherheit“ auf Initiative von SenUVK ergänzend mit aufgenommen (der Punkt wurde jeweils in den AG kursorisch angesprochen und als 4.2 „Ergänzende Maßnahmenfelder als Ergebnis gesellschaftlicher Entwicklungen“ integriert). Das Ergebnis der Priorisierung ist nachstehend dargestellt.

Abbildung 15: Bewertung der Maßnahmen im Dialogforum



Quelle: Eigene Darstellung; Hinweis: Titel sind aufgrund der Lesbarkeit verkürzt dargestellt

Somit konnten in diesem mehrstufigen Verfahren nicht nur deutlich voneinander abgegrenzte Maßnahmen mit den Teilnehmenden erarbeitet, sondern auch hinsichtlich ihrer Bedeutung gewichtet werden.

Die Stakeholderbeteiligung endete formal am 29. Juni 2018 mit einer gemeinsamen Abschlussveranstaltung. Den Prozessteilnehmenden wurde ein Berichtsentwurf (Folienform) übermittelt, welcher auch einen Strukturvorschlag für die Gliederung des IWVK beinhaltete. Die Veranstaltung bot allen Beteiligten eine finale Gelegenheit, Inhalte einzubringen und mit der Projektgruppe sowie weiteren Agierenden zu diskutieren.

7.3.5 Fachstudie

Vor dem Hintergrund des vielschichtigen und mit unterschiedlichen Zielkonflikten und Interessenlagen verbundenen Arbeitsfeldes Wirtschaftsverkehr war es erforderlich, weitere Daten und Informationen in Ergänzung zu den bestehenden Beteiligungsformaten im Rahmen der Erarbeitung des IWVK zusammenzutragen. In einer extern erarbeiteten Fachstudie (Abschluss 07/2018) wurden nachfolgend benannte Bausteine analysiert und dokumentiert:

1. **Regulatorische Ansätze** zur Gestaltung des urbanen Wirtschaftsverkehrs – Analyse im internationalen Kontext
2. Bestandsanalyse zu ausgewählten **Logistikstandorten** in Berlin/Brandenburg
3. Bestandsanalyse zu **bi- und trimodalen Umschlagknoten** in Berlin

Mit der Analyse der regulatorischen Ansätze mittels Desktop-Research (Einzelfall- und Meta-studien) und Interviews mit Fachleuten wurde in 32 Fällen erfasst, mit welchen Instrumenten andere Städte den Wirtschaftsverkehr auf lokaler Ebene gestalten. Dabei wurden nationale wie internationale Beispiele herangezogen. Neben den Treibern für die Regulierung wurde auch analysiert, wie hoch die Akzeptanz hinsichtlich der getroffenen Regulierung ist. Rechtliche Grundlagen, die den Wirtschaftsverkehr beeinflussen, wurden in die Betrachtung einbezogen und die Wirkungen dargestellt.

In der Bestandsanalyse zu ausgewählten Logistikstandorten in Berlin/Brandenburg wurden wirtschaftsverkehr-intensive Standorte in der Hauptstadtregion erfasst. Als wirtschaftsverkehr-intensiv gelten beispielsweise Logistikzentren, Lebensmittelgroßhändler und Baustoffzentren. Dabei wurden die Post-, KEP- und Briefpostzentren separat analysiert und hinsichtlich ihrer Verkehrserzeugung dargestellt. Die Standorte wurden erfasst, kategorisiert und kartographisch dargestellt. Dieser Baustein beinhaltet zudem eine Beschreibung der Indikatoren und Messgrößen, die bei der Ermittlung der verkehrlichen Folgewirkungen solcher Standorte herangezogen wurden.

Beim dritten Baustein der Fachstudie galt es, den aktuellen Status Quo sowie mögliche Entwicklungspotenziale von bi- und trimodalen (Straße-Schiene-Wasser) Umschlagknoten in Berlin zu erfassen. Ziel war es, die gegenwärtigen Knoten vor dem Hintergrund der steigenden urbanen Flächenkonkurrenz im Rahmen der wachsenden Stadt mit raumbezogenen, operativen sowie potenzialbezogenen Informationen zu hinterlegen. Der Fokus der Informations- und Datenbasis lag auf der Abbildung von Informationen zur Verortung, der Betreibenden (öffentlich/privat), dem Status Quo (leerstehend/in Betrieb), der Kapazität (Umschlagsaufkommen/Volumen), der Zukunftsfähigkeit sowie den Potenzialen. Auch dieser Baustein beinhaltet eine Beschreibung der Indikatoren und Messgrößen, die bei der Analyse der bi- und trimodalen Umschlagknoten in der Hauptstadtregion herangezogen wurden.

Durch die Fachstudie konnte die Wissensbasis hinsichtlich des Wirtschaftsverkehrs in relevanten Bereichen erweitert und vertieft werden. Die Fachstudie stellt somit eine wichtige Ergänzung zur Wissensgewinnung in den Beteiligungsformaten dar, die für die Erarbeitung des IWVK genutzt wurde.

7.4 Problemanalyse als Grundlage der Maßnahmenentwicklung

Das folgende Kapitel widmet sich der Problemanalyse, ausgehend von den Rückmeldungen der Teilnehmenden (vergleiche Tabelle 2) im Rahmen der Workshops der ersten Beteiligungsrunde (siehe Kapitel 7.3). Ursachen und Folgen werden kompakt aufgeführt. Die zusammengefassten Ergebnisse werden themenspezifisch dargestellt (grafische Aufarbeitung der komplexen Zusammenhänge im Anhang).

7.4.1 Wirtschaftsverkehr auf der Straße

Die allgemein gefasste AG „Wirtschaftsverkehr auf der Straße“ identifizierte eine Reihe von Problemen/Herausforderungen, welche für Berlin gelten. Zum Teil werden die hier genannten Punkte auch in den thematischen Arbeitsgruppen aufgegriffen und weiter spezifiziert, die sich mit dezidierten Bereichen des Wirtschaftsverkehrs auf der Straße beschäftigen:

- Aufgrund der sich veränderten Wirtschafts- und Sendungsstruktur in Berlin steigt nicht nur die Anzahl der eingesetzten Fahrzeuge und Sendungen. Auch der Bedarf an Lager- und Umschlagsmöglichkeiten im urbanen Raum wächst derzeit stetig. Entsprechende Flächen stehen in vielen Fällen nicht zur Verfügung (Flächenverfügbarkeit in der gewünschten Lage und mit dem gewünschten Zuschnitt), oder werden zu Flächenpreisen angeboten, die für die entsprechenden Konzepte nicht realisierbar sind (**Flächenkonkurrenz**, gerade im Kontext mit der wachsenden Stadt).
- Die öffentliche **Straßeninfrastruktur** beziehungsweise deren Nutzbarkeit bezeichneten die Teilnehmenden als einen weiteren Schwerpunktbereich für deutlich werdende Probleme. Eine der dabei artikulierten Herausforderungen ist die zeitgleiche Nutzung der **Infrastruktur** mit anderen Verkehrsteilnehmenden, gerade in Hauptverkehrszeiten (**Nutzungskonkurrenz**). „Immer mehr Pendelnde im Kfz verstopfen die Zufahrtsstraßen für den Wirtschaftsverkehr“ war eine der Aussagen, die diesen Konflikt verdeutlichen. Durch die Konzentration des Wirtschaftsverkehrs auf Hauptachsen (gerade im Stadt-Umland-Kontext) verschärfen sich Konflikte. Da Unternehmen als empfangende/verladende Einheit häufig Bedienzeiten (Zeifenster) einfordern, die innerhalb der Spitzenstunden liegen, fehlen hier Ausweichoptionen. Das operative Geschäft und die Wirtschaftlichkeit leiden dabei unter dem hohen Verkehrsaufkommen, Effizienzverluste, aber auch steigende Umwelt- und Umfeldbeeinträchtigungen sind die Folge.

Dabei ist die räumliche Situation beim **Be- und Entladen** im öffentlichen Straßenraum häufig schwierig. Das Halten in zweiter Reihe wird als Problem eingeschätzt, sowohl für andere Verkehrsteilnehmende als auch durch den Wirtschaftsverkehr auf der Straße selbst. Straßenverkehrsrechtlich angeordnete Ladezonen sind oft wegen Fehlbelegungen (auch durch Fahrzeuge des Wirtschaftsverkehrs selbst) nicht nutzbar, was wiederum zum Halten in zweiter Reihe, in Einfahrten oder auf Radfahrstreifen und Schutzstreifen für den Radverkehr führt. Gerade kleinteiliger Einzelhandel wird oft unter Nutzung des öffentlichen Straßenlands beliefert, die Anliefersituation dieser Ladengeschäfte ist aus verkehrlicher Perspektive häufig nicht optimal.

Die Leistungsfähigkeit von Knotenpunkten wurde ebenso als Problem aufgeführt, wie die Schaltung von Lichtsignalanlagen oder die vielfältigen Verkehrseinschränkungen durch Bauarbeiten. Umleitungsrouten durch **Baustellen** sind nach Wahrnehmung der Teilnehmenden teilweise so angelegt, dass sie für große und schwere Fahrzeuge des Wirtschaftsverkehrs kaum nutzbar sind.

Konflikte des Wirtschaftsverkehrs mit dem Fuß- und Radverkehr wurden als Problem dargestellt (komplexe Knotenpunkte, Verhalten der Verkehrsteilnehmenden, Abbiegeunfälle), an dem es im Interesse aller Beteiligten anzusetzen gilt.

Gerade für schwere Nutzfahrzeuge kommt es durch Einschränkungen der Infrastruktur (beispielsweise Ablastung von Brücken) immer wieder zu einer Reduzierung nutzbarer Achsen, was einerseits Wege verändert/verlängert, gleichzeitig zu Konzentrationen auf anderen (meist bereits hoch belasteten Achsen) führt.



- Flotten des Wirtschaftsverkehrs auf der Straße bestehen heute zum Großteil aus Diesel-Fahrzeugen. Fahrzeuge und **Ladeinfrastruktur** für E-Fahrzeuge im Wirtschaftsverkehr stehen derzeit nur begrenzt zur Verfügung. Lastenräder kommen immer stärker zum Einsatz, sind aber nicht in allen Bereichen des Wirtschaftsverkehrs nutzbar.



Welche Rolle spielen Lastenräder im Wirtschaftsverkehr?

Das Fahrrad bietet im Wirtschaftsverkehr eine Reihe von spezifischen Stärken:

- gute zeitliche Planbarkeit und damit einhergehende Verlässlichkeit;
- hohe Flexibilität dieses Verkehrsmittels, wodurch sich die Abhängigkeit von der Verkehrsdichte und von eventuellen Einschränkungen im Straßenraum reduziert;
- oft separate, weiterwachsende Infrastruktur;
- Erreichbarkeit als direkte Quelle-Ziel-Beziehung, Vermeidung Parksuchverkehr;
- Vermeidung von Kosten im Rahmen der Parkraumbewirtschaftung und
- geringere Einstiegsinvestitionen und laufende Kosten als bei konventionellen Kfz.

Einschränkungen ergeben sich unter anderem aus:

- Grenzen wirtschaftlich sinnvoller Distanzen;
- wirtschaftlich sinnvoller und rechtlich zulässiger Gewichte und Volumen.

Der Fokus des Fahrensinsatzes liegt daher eher auf dem Transport kleiner, leichter Güter über vergleichsweise kurze Strecken. Aber gerade hier liegt ein großes Potenzial für Berlin. Die Entlastung hochverdichteter innerstädtischer Wohnquartiere von motorisierten Lieferverkehren, die „Entschleunigung“ des Wirtschaftsverkehrs auf der letzten Meile verbunden mit allen positiven Effekten, bezogen auf Lärm- und Schadstoffemissionen, die Verkehrssicherheit und die Flächeninanspruchnahme sind einige wichtige Punkte, welche insbesondere im dichten, städtischen Umfeld zum Tragen kommen.

- Die geringe Vernetzung der Agierenden untereinander wurde als ein Problem sowohl für Berlin als auch die wirtschaftlichen Agierenden selbst dargestellt. Es findet daher keine unternehmensübergreifende Konsolidierung statt, die zumindest aus verkehrlicher Perspektive sinnvoll sein kann. Als ein Problem werden hier auch fehlende Anreize für eine weitere Konsolidierung genannt (zum Beispiel monetäre Anreize durch den Staat/Politik).
- In der Bevölkerung mangelt es weitgehend an Akzeptanz des Wirtschaftsverkehrs. Die Leistungen des Wirtschaftsverkehrs auf der Straße werden nur selten positiv wahrgenommen. Kritische Ereignisse (zum Beispiel Unfälle mit Lkw-Beteiligung) werden auch medial intensiv reflektiert, positive Leistungen als selbstverständlich erachtet. Auch dies führt - neben allgemeinen demografischen Entwicklungen - zu einer sich verschärfenden Personalsituation und -verfügbarkeit (Mangel an Fahrpersonal) für den Wirtschaftsverkehr. Fahrpersonal mit C-Führerschein ist in der gesamten Region gefragt, Unternehmen stehen im scharfen **Wettbewerb** um qualifizierte Fachkräfte.
- Es fehlt ein **rechtlicher Rahmen** und verbindliche Standards, die eine Neuorganisation der Feinverteilung in dicht besiedelten Quartieren Berlins, zum Beispiel mit Mikro-Depots oder Konzessionsmodellen, ermöglichen.

7.4.2 Entsorgung und Reinigung



Hintergrundinformationen

Im Jahr 2017 fielen in Berlin laut „Trennstadt Berlin“

- 828.320 Tonnen Hausmüll an (pro Kopf also 225 Kilogramm),
- wurden 169.473 Tonnen Altpapier gesammelt (pro Kopf 46 Kilogramm),
- wurden 89.999 Tonnen Wertstoffe gesammelt (pro Kopf 24 Kilogramm),
- wurden 66.829 Tonnen Altglas gesammelt (pro Kopf 18 Kilogramm)⁴⁹.

Die Straßen- und Gehwegreinigung der BSR hält das gesamte öffentliche Straßen- und Wegenetz sauber. Dabei werden rund 50.000 Tonnen Kehrriecht zusammengefeget und anschließend der Aufbereitung zugeführt. Auch die Reinigung von circa 187.000 Gullys zählt dazu. Rund 23.000 Papierkörbe stehen im öffentlichen Straßenland und werden regelmäßig geleert, zum Teil mehrmals täglich. 44.000 Tonnen Laub werden jährlich auf den Straßen Berlins gesammelt⁵⁰.

Die thematische AG mit den Entsorgungs- und Reinigungsunternehmen identifizierte sechs Kernproblemfelder. Zum Teil spezifizieren sie dabei – bezogen auf dieses Themenfeld – die Arbeiten und Ausführungen der AG „Wirtschaftsverkehr auf der Straße“. Zu den Ausführungen im Einzelnen:

- Die derzeitigen **wettbewerblichen** Rahmenbedingungen resultieren aus einem breiten Angebot der in Berlin agierenden Unternehmen im Abfall-/Entsorgungsbereich. Dieses Nebeneinander der Unternehmen verhindert eine verkehrlich optimale Gestaltung des Gesamtsystems Entsorgung, die Optimierung ist auf die jeweils gewonnene Kundschaft ausgerichtet. In der Praxis führt dies zur Situation, dass gleiche Zieladressen /-areale von diversen Unternehmen angefahren werden (höhere Fahrleistung notwendig, als wenn Bedienung aus einer Hand). Deutlich wird dies unter anderem im Bereich der Papierentsorgung bei Privaten, da – anders als beim Hausmüll – hier das Unternehmen frei gewählt werden kann.
- Als Kernproblem werden auch in diesem Themenfeld Mängel in der **Infrastruktur** angeführt. Neben den bereits angeführten Punkten wurden hier einige spezifische Sachverhalte ergänzt, zum Beispiel der fehlende Freiraum für das Abstellen von Containern oder die fehlende beziehungsweise unzureichende Anbindung anderer Verkehrsträger für Massengüter (zum Beispiel Wasserstraßen). Der hohe Anteil eingesetzter schwerer Nutzfahrzeuge bedingt, dass Einschränkungen der **Infrastruktur** (insbesondere Ablastung von Brücken) und Achslastbeschränkungen zu besonders ausgeprägten verkehrlichen Wirkungen führen (Umwege, Mehrfahrten). Gerade für derartige Fahrzeuge bezeichnen die Teilnehmenden den Zustand der Wege und Straßen als nicht zufriedenstellend. Gerade die zeitgleiche Sanierung mehrerer wichtiger Verkehrsstraßen sowie Brücken stellt den Bereich vor Herausforderungen. Informationen über infrastrukturelle Einschränkungen werden oft erst im Prozess gewonnen, wenn entsprechende Maßnahmen in Umsetzung sind. Eine „Vorabinformation“ erfolgt nicht. Planung/Koordination leistungsfähiger Umleitungen bei großen Bauvorhaben funktionieren nur unzureichend.
Gerade die Entsorgung findet auch in Zeiten der morgendlichen Spitzenstunden statt, was zu Problemen mit dem ÖPNV und anderen Verkehrsteilnehmenden führt.
- Die Teilnehmenden der AG sehen in der wachsenden **Flächenkonkurrenz**, insbesondere zwischen Fahrrad und dem motorisierten Verkehr, eine neue Herausforderung für ihre Unternehmen. Gerade Fahrstreifenverknappung zugunsten des Radverkehrs schaffen für die Unternehmen nach eigener Einschätzung neue Probleme bei der Leistungserbringung.



49 Quelle: Berliner Stadtreinigung (2018)

50 Quelle: Berliner Stadtreinigung (2016)

- Ein Problem bei der Dienstleistungserbringung resultiert aus dem Verhalten anderer Verkehrsteilnehmenden, gerade durch das Halten in der zweiten Reihe, das nicht nur den Bereich der Entsorgung, sondern vor allem auch den Streu- und Räumeeinsatz behindert. Auch das Parken auf Gullys, die regelmäßig zu reinigen sind, bedingt ein hohes Maß an zusätzlichen Fahrten.
- Fahrzeuge mit **alternativen Antrieben** zum Diesel kommen in diesem Bereich bereits zum Einsatz, wenn auch noch in unterschiedlicher Stärke. E-Fahrzeuge stehen in diesem Segment nicht als Serienprodukt zur Verfügung, gasbetriebene Fahrzeuge sind in der Branche vergleichsweise verbreitet. Ein „fehlender Modernisierungsdruck“ wurde durch die Teilnehmenden moniert, teilweise sind einzelne Nutzfahrzeuge sogar von Restriktionen der Umweltzone ausgenommen. Die starke Konkurrenzsituation führt zu einem hohen Effizienzbedarf, sodass teurere technische Lösungen für die Unternehmen zumeist nicht wirtschaftlich darstellbar sind.
- Alternative Entsorgungskonzepte fehlen zum großen Teil, Vorgaben aus der Umweltgesetzgebung (beispielsweise Landes-Immissionsschutzgesetz (LImSchG) Berlin) verhindern durch restriktive Vorgaben die Entwicklung neuer Prozesse oder das Ausweichen auf andere Tageszeiten. Zusätzlich fehlten auch Abstellflächen für Abfallbehälter im öffentlichen Raum. Nutzungskonflikte zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmenden, wie Radfahrenden, parkenden Pkw und so weiter, würden weiter zunehmen. Da das Halten unmittelbar vor den Abfallbehältern (oder Hauseingängen) infolge dieser Entwicklungen weniger möglich sei, entstünden längere Wege und Motorlaufzeiten, was neben der Beeinflussung des operativen Geschäfts auch stärkere Emissionen nach sich zieht. Auch restriktive Lieferzeitenregelungen der Kundschaft erschweren ein Ausweichen auf Tagesrandzeiten.

7.4.3 Kurier-, Express-, Paket- und Postdienste



Hintergrundinformationen

Jede Online abgeschlossene Transaktion eines physischen Gutes mündet in dessen Transport, zumeist durch Kurier-, Express-, Paket- und Postdienste (KEP). Im Berliner Paketbereich⁵¹:

- werden jeden Tag etwa 415.000 Sendungen transportiert, wobei dieses Aufkommen in den Starkverkehrszeiten, also beispielsweise zu Weihnachten, deutlich höher ist;
- fahren rund 2.500 Fahrzeuge, fast alle mit Diesel und insbesondere morgens zwischen 8:00 und 10:00 Uhr zeitlich und räumlich stark geballt auf Hauptverbindungsstrecken zwischen Depot und Zielgebiet;
- beträgt die tägliche Fahrleistung pro Fahrzeug durchschnittlich nur rund 40 bis 50 Kilometer;
- werden circa 150 Sendungen je Fahrzeug bei reinen Pakettouren verteilt;
- stehen die Fahrzeuge zu mehr als 90 Prozent der Betriebszeit und rücken in der Feinverteilung von Stopp zu Stopp vor (sogenannter „Milkrun“);
- stoppen die Fahrzeuge in dichten innerstädtischen Arealen im Schnitt circa drei Mal pro Kilometer, werden circa sechs Sendungen pro Stopp zugestellt;
- steigt die Anzahl der Sendungen (auch durch Retouren) weiter.

Die thematische AG mit den Kurier-, Express-, Paket- und Postdiensten erarbeitete eine Reihe von Kernproblembereichen. Auch in diesem Fall kommt es zu Überschneidungen mit bereits angeführten Sachverhalten:

- Das Segment der Kurier-, Express-, Paket- und Postdienste, wie es sich heute darstellt, wird mit den bestehenden logistischen Anforderungen bei städtebaulichen Planungen bisher nicht (ausreichend) berücksichtigt und ist in den aktuellen baulichen Strukturen oft nicht optimal realisierbar.

Dies trägt zu negativen Folgen im Kontext der Leistungserbringung bei, zumeist in Form von temporären Überlastungen der Kapazitäten zentraler und dichter öffentlicher Räume. Das Parken in zweiter Reihe bei der Zustellung durch KEP-Dienste ist ein Ausdruck dieser Problemlage beziehungsweise spiegelt das resultierende Verhalten der Dienstleistenden wider. Da die diversen am Markt agierenden Unternehmen häufig gleiche Ziele ansteuern, verstärkt sich die Belastung in Teilräumen. Die zeitliche Begrenzung von Ladezonen wird als problematisch angesehen, da Leistungen zumeist während der gesamten Tageszeit erbracht werden.

Die zeitliche Überlagerung der Anfahrt in Zielgebiete mit den morgendlichen Pendlerströmen verstärkt die Belastung auf Hauptverkehrsachsen.

- Bauarbeiten im Straßenraum verursachen nach Einschätzung der Beteiligten massive Probleme im operativen Geschäft, die nach Wahrnehmung der Teilnehmenden mangelnde Koordination von **Baustellen** ist problematisch für die Planung von Touren.
- Gerade im KEP-Bereich kommen bereits heute Lastenräder und Fahrzeuge mit **alternativen Antrieben** zum Einsatz. Es besteht generell ein breites Interesse an E-Fahrzeugen in der Branche. Doch auch hier wird wahrgenommen, dass das derzeitige Angebot an E-Fahrzeugen noch gering ist und auch die **Energieinfrastruktur** (Leitungen und Querschnitte, Ladesäulen) Schwächen aufweisen. Herausforderungen bestehen daneben auch zwischen den Nutzungszeiträumen von Immobilien und den Abschreibungszeiträumen neu zu errichtender **Ladeinfrastruktur**. Förderprogramme und monetäre Anreize fehlen weitgehend. Die aktuellen Diskussionen zur Dieselfahrzeugnutzung in städtischen Räumen verursachen Unsicherheiten bei der Planung in Unternehmen.



⁵¹ Die Unternehmen „verhalten“ sich unterschiedlich, statistisch abgesicherte verkehrliche Werte liegen kaum vor. Die genannten Werte stellen den aktuellen, lokalen Kenntnisstand dar.

- Rechte und Pflichten bei der Nutzung von Fahrrädern im Kontext mit der Leistungserbringung sind nicht immer bekannt und bewusst, was zu Problemen mit anderen Verkehrsteilnehmenden führt.
- Grundlegende Daten zu Prozessen, Ansprechpersonen, Standorten (beispielsweise Depot-Standorte) oder zu verkehrlichen Zuständen, die neue Planungs- und Koordinationsmöglichkeiten ermöglichen, stehen oft nicht zur Verfügung oder sind nicht zugänglich. Strukturen und Ansprechpersonen sind oft nicht transparent dargestellt oder verfügbar (Daten- und Informationsfluss). Gerade für KMU stellt es sich oft problematisch dar, Verkehrsdaten zu erschließen. Bezüglich Ausnahmesituationen (zum Beispiel Staatsbesuche, großflächige Sperrungen) liegen oft keine Informationen vor, diese Events können entsprechend in der operativen Planung nicht berücksichtigt werden.
- Es fehlen grundlegende, aktualisierbare Daten zu Strukturdaten des KEP-Bereichs, beispielsweise das Sendungsaufkommen in den einzelnen Bezirken. Herleitungen sind zwar leistbar, aber schwer prüfbar. Gerade da dieses Marktsegment generell einer hohen Veränderungsrate (dynamischer Markt mit offensiven Marktteilnehmern) unterliegt, sind mit klassischen Methoden und Ansätzen kaum entsprechende Grundlagen ermittelbar.
- Unsicherheiten bestehen seitens der Unternehmen besonders bei der Frage, welche Investitionen zukunftssicher sind (zum Beispiel in Bezug auf den Fuhrpark; Dieselfahrzeuge bisher betriebswirtschaftlich vorteilhafter, auf dem Nutzfahrzeugmarkt weiterhin begrenzte Anzahl von Fahrzeugen mit **alternativen Antrieben** verfügbar, die für das reale Tagesgeschäft nutzbar sind).
- Die zu erwartenden weiteren Zunahmen in den beförderten Mengen verschärfen bestehende Probleme: Die Kundschaft möchten Sendungen weiterhin bis an die Haustür geliefert bekommen, wobei der **Wettbewerbsdruck** durch neue Marktteilnehmende und gleichzeitige Engpässe bei der Personalverfügbarkeit weiter zunimmt. Die derzeitigen Kostenstrukturen bilden die realen Zustellkosten oft nicht ab, insbesondere in solchen Fällen, in denen empfangenden Einheiten nicht angetroffen werden.

7.4.4 Großraum- und Schwertransporte



Hintergrundinformationen

Großraum- und Schwertransporten (GST):

- überschreiten die Maximalmaße der Straßenverkehrszulassungsordnung (StVZO), von 2,55 Meter Breite, 4,00 Meter Höhe und 18,75 Meter Länge beziehungsweise 40 Tonnen (im Kombinierten Verkehr 44 Tonnen);
- werden gemäß § 29 Abs. 23 StVO, bei Überschreitung der Maximalmaße § 46 Abs. 1 Nr. 5 StVO und den jeweils dazu gehörenden VwV-StVO-Regelungen in Berlin durch die SenUVK genehmigt.

In Berlin:

- wird von rund 50.000 GST-Fahrten pro Jahr ausgegangen;
- werden im „Verfahrensmanagement für Großraum- und Schwertransporte“ (VEMAGS) circa 10.000 Bescheide beziehungsweise Zustimmungen oft für jeweils mehrere Fahrten erteilt, mit einem Zuwachs von circa 10 Prozent pro Jahr;
- betragen die durchschnittlichen Gesamtgewichte der einzelnen Transporte gegenwärtig circa 110 Tonnen, mit steigender Tendenz;
- wiegt der derzeit schwerste regelmäßige GST-Transport circa 500 Tonnen, die in Form von Gasturbinen im Bezirk Charlottenburg transportiert werden.

Großraum- und Schwertransporte stellen durch stetig zunehmende Maße und Gewichte insbesondere die Infrastruktur vor Herausforderungen. Die Wasserstraßen sind ein wichtiger Verkehrsträger für derartige Projektladungen, sind bezogen auf das Aufkommen derzeit aber nicht intensiv in Nutzung.

Wie bei den vorhergehend beschriebenen Arbeitsgruppen, die sich mit dem Wirtschaftsverkehr auf der Straße auseinandersetzen, kommt es auch im Segment der Großraum- und Schwertransporte zu einer Vielzahl von Herausforderungen im praktischen Handeln. Dies wird gerade in diesem Bereich durch die hohen Gewichte und Dimensionen der Fahrzeuge verschärft, die in Berlin und der ganzen Hauptstadtregion zum Einsatz kommen:

- Kernproblem der Branche ist die (alternde) **Infrastruktur** beziehungsweise der Zustand der nutzbaren **Infrastruktur** in Kombination mit steigenden Anforderungen/Erwartungen (beispielsweise Zunahme Fahrzeuggewichte). Die bereits eine einzelne „infrastrukturelle Nadelöhre“ die Nutzbarkeit einer gesamten Strecke verhindern, sind abgelastete sowie für den Schwerlasttransport gesperrte Brücken oder nicht den Erfordernissen entsprechende Lichtraumprofile (beispielsweise bei Unterführungen) eine extrem kritische Komponente. Absehbar auch weiter steigende Gewichte und Abmessungen stehen in Berlin einer **Infrastruktur** gegenüber, die bereits „ausgereizt“ beziehungsweise weniger leistungsfähig ist als in der Vergangenheit. Bei anstehenden Ertüchtigungen und Ersatzbauten wird es notwendig, die Anforderungen der Branche zu kennen und in die Abwägung der Dimensionierung einzubeziehen. Die unterschiedliche Dynamik der Entwicklung bezogen auf die Transportanforderungen der Kundschaft, die technisch möglichen Fahrzeuge und die reale **Infrastruktur** werden aus Sicht der Teilnehmenden auch zukünftig eine Kernherausforderung darstellen. Folgende Punkte wurden ergänzend hierzu als Problem herausgestellt:
 - während die Nutzbarkeit der Hauptmagistralen noch relativ gut möglich ist, liegen die Herausforderung oftmals auf der „letzten Meile“;
 - dezidierte Schwerlasttrassen fehlen;
 - Einschränkungen des Lichtraumprofils durch in das Lichtraumprofil hereinragende Bäume, Oberleitungen, Verkehrsschilder und Beleuchtungen;
 - Knotenpunkte werden auch bei Aus- und Neubau nicht so variabel gestaltet, dass GST durchführbar werden, bei der Umgestaltung von **Infrastruktur** (beispielsweise Einführung baulich getrennter Radwege) sollten nach Ansicht der Teilnehmenden die Anforderungen der GST in die Abwägung und physische Ausgestaltung einbezogen werden.



- Die Berliner Bundeswasserstraßen sind nach Einschätzung der Teilnehmenden nur beschränkt für GST nutzbar. Während gerade im Bereich der VDE 17 bis zum Westhafen noch relativ gute Bedingungen bestehen (Abladetiefe, Brückenhöhen), sind andere Wasserstraßen nur mit Einschränkungen (Teltowkanal) oder gar nicht nutzbar. Dieser Zustand ist auch dem Fehlen von Übergabepunkten/Umschlagstellen geschuldet, da diese oft gänzlich fehlen, in anderen Fällen kaum erreichbar sind. Die aktuellen Diskussionen des Bundes zu den Wasserstraßen der Region lassen hier kurz- und mittelfristig kaum Verbesserungen erwarten. Im Bereich des Schienengüterverkehrs stellt sich die Sachlage ähnlich dar.
- Das ohnehin komplexe Gefüge an Agierenden im Bereich GST und deren Genehmigung wird durch eine wachsende Anzahl privater Bauwerke verschärft. Dies führt zu zahlreichen neuen Ansprechpersonen, wobei hier häufig wenig entsprechende Kompetenz bezüglich GST besteht.
- Es mangelt an einer detaillierten Datenbasis zu GST-relevanten Informationen. Viel Wissen – vor allem verwaltungsseitig – ist nicht elektronisch erfasst, kann daher mit dem Ausscheiden von Personal verloren gehen. Es fehlt an einer aktuellen beziehungsweise regelmäßig aktualisierten Negativliste mit Sperrungen und Einschränkungen für GST für das Land Berlin und die gesamte Hauptstadtregion.
- Daneben bestehen diverse Herausforderungen bei der Transportdurchführung. Dieses gilt insbesondere, wenn die Begleitung durch die Polizei erforderlich ist. Hier machen sich personelle Engpässe bemerkbar, die unter anderem aus der Aufgabenvielfalt bei der Polizei resultiert. Gerade da Begleitung zumeist außerhalb der normalen Dienstzeit erforderlich ist, verschärfen sich die Probleme. Ein Problem in diesem Kontext ist die festzustellende Verringerung von Übergabestellen zwischen Berlin und Brandenburg. Auch dies bindet zusätzlich die notwendigen Ressourcen bei der Polizei Berlin, da die Begleitung bis weit hinter die Landesgrenze zu erfolgen hat. Die Verantwortung und Belastung der Polizei steigt insbesondere, wenn von genehmigten Routen aufgrund von Restriktionen abgewichen werden muss (Änderung der Streckenführung nach erfolgter Genehmigung, zum Beispiel aufgrund von ungeplanten Baumaßnahmen).
- Genehmigungsverfahren benötigen für diverse Geschäftsmodelle, gerade durch die notwendige Abfrage aller Betroffenen, zu viel Zeit in der Bearbeitung. Hierdurch werden beispielsweise Notfall-Transporte (Ersatzteile) deutlich erschwert. Die Akzeptanz der Vorlaufzeiten für Genehmigungsverfahren ist gerade bei der Kundschaft außerhalb Deutschlands gering.

7.4.5 Binnenschifffahrt, Schiene, Logistikstandorte und -knoten



Hintergrundinformationen

Binnenschifffahrt, Schienengüterverkehr und die Logistikstandorte und -knoten bilden das Rückgrat des Berliner Güterverkehrs, insbesondere durch ihre Leistungsfähigkeit im Bereich der Massengüter.

Allein in der Schleuse Spandau wurden 2017:

- knapp 6.000 Binnenschiffe bewegt, zu je etwa einem Drittel Güter- und zwei Dritteln Tankschiffe;
- etwa 1,5 Millionen Tonnen geschleust, hauptsächlich Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse, feste Brennstoffe oder Eisen, Stahl und andere Metalle⁵².

Im größten innerstädtischen Umschlagterminal Westhafen werden pro Woche circa 25 bis 30 Güterzüge abgewickelt. Neben Containern und Wechselbrücken werden vor allem Kohle, Kies und Erdölprodukte umgeschlagen.

Die Teilnehmenden dieser AG diskutierten im Workshop diverse allgemeine Probleme der Binnenschifffahrt, des Schienengüterverkehrs, der Logistikstandorte und -knoten, wiesen jedoch auch spezifische Herausforderungen der einzelnen Elemente hin. In allen Bereichen sind die allgemeinen Veränderungsprozesse in Güterverkehr und Logistik erkennbar. Insbesondere die zunehmend differenziertere Feinverteilung mit kleineren Sendungsgrößen und -fahrzeugen hinterlässt „Spuren“:

- Kernproblem des gesamten Bereichs ist die derzeit in Berlin herrschende **Nutzungs- und Flächenkonkurrenz**. Aus Sicht der Teilnehmenden besteht ein deutlicher Flächenengpass in Berlin (steigende Flächenpreise, sinkende Verfügbarkeit von Potenzialflächen). Gerade vor diesem Hintergrund ist eine Sicherung von Bestandsflächen notwendig, sowohl mit den bisherigen Formen der Nutzung, aber auch mit Entwicklungspotenzial (wachsende Umschlagfähigkeit, neue Formen von Transportbehältern). Zunehmend an bestehende Logistikflächen, wie Häfen, heranrückende Wohnbebauungen verstärkt **Nutzungskonflikte**.
- Das in der Hauptstadtregion bereits realisierte Konzept der Güterverkehrszentren (GVZ) muss mit nachgeordneten, kleineren und innerstädtischen Hubs weitergedacht werden (Güterverkehrssubzentren (GVSZ)). Nur so kann dem zunehmenden Bedarf an kleinteiligen Sendungen entsprochen werden.
- Der in der Hauptstadtregion verfügbare Schiffsraum ist begrenzt und weitestgehend veraltet, die Entwicklung neuer, für die regionalen Wasserstraßen geeigneter Binnenschiffe steht aus. Fördergelder werden vorrangig für Forschung und Entwicklung von neuen Schiffen bewilligt. Es braucht aber keine „neuen Leuchttürme“, sondern vor allem auch breit einsetzbare Lösungen.

Die Binnenschifffahrt steht vor der Herausforderung des Fachkräftemangels. Unter anderem steht der Wunsch nach geregelten Arbeitszeiten der Realität entgegen, da das Schiffspersonal oft mehrere Wochen auf dem Schiff aktiv ist. Dies behindert die Gewinnung von Nachwuchs. Überdies gelten auch in der Binnenschifffahrt komplexe Auflagen und Regelungen, zum Beispiel in Bezug auf den Transport von Gefahrgütern.

Die Hauptstadtregion ist in Bezug auf den Hafenbetrieb unterschiedlich aufgestellt. So besitzt Brandenburg keine Landeshafengesellschaft, während in Berlin die öffentlichen Binnenhäfen aus einer Hand betrieben werden (BEHALA). Dadurch entstehen **Konkurrenzsituationen**. Dies ist insbesondere vor dem Rückgang des Aufkommens in der Binnenschifffahrt, unter anderem aufgrund des abnehmenden Kohletransports, nicht zielführend. Durch Kooperationen zwischen den Hafenstandorten können hier positive Effekte erzielt werden. Spürbar sind in diesem Bereich auch die anhaltenden Umstrukturierungen der Bundesbehörden, die sich mit dem Betrieb und Unterhalt der Bundeswasserstraßen beschäftigen.



52 Quelle: Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (2017)

- Im Schienengüterverkehr ist das Kernproblem, dass lange und schwere Züge oft nicht auf der vorhandenen **Infrastruktur** gefahren werden können. Dies ist insbesondere für **wettbewerbslich** sinnvolle Kombinierte Verkehre (KV) ein ernstes Hindernis. Nach Einschätzung der Teilnehmenden fehlt es an unternehmensneutralen Serviceeinrichtungen für Bahnverkehr, zum Beispiel zur Fahrzeugaufbereitung (Reinigung und so weiter). Zwar werden seitens der DB Angebote gemacht, die aber oft nicht als marktgängig eingeschätzt werden. Eigene Gleisanschlüsse als alternative zur Straße halten die wenigsten Unternehmen vor, insbesondere da die laufenden Betriebskosten eine hohe Belastung darstellen. Bimodale oder trimodale Umschlagpunkte zu erhalten wird als ein wichtiger Punkt und aktuelles Problem in Berlin gesehen. Die Erhaltung bestehender Einrichtungen und Errichtung neuer Anlagen ist ein kontinuierlicher, intensiver Diskussionsprozess beim Versuch, gegen alternative Nutzungskonzepte bestehen zu können.
- Gerade bi- und trimodale Knoten fungieren als Schnittstelle zur Straße, die bereits heute durch eine hohe Belastung gekennzeichnet ist. Hieraus resultieren für Unternehmen Herausforderungen in Bezug auf die angestrebten Lieferkosten beziehungsweise die eingeforderte Liefertreue. Hier besteht nach Einschätzung der Teilnehmenden auch deutliches Verbesserungspotenzial im Bereich des Verkehrsmanagements, insbesondere in der Zusammenarbeit zwischen Berlin und Brandenburg.
- Die Vielzahl der aktuellen Bauvorhaben in Berlin bietet die Chance, **Baustellenverkehre** wasser- oder schienenseitig zu organisieren. In der Realität findet so etwas jedoch nahezu nie statt, auch weil beispielsweise der behördliche Aufwand für wasserseitige Umschlagplätze zu hoch ist.
- Bei der Bevölkerung besteht derzeit kein Bewusstsein dafür, dass erhöhter Konsum auch mit höherem Transportaufkommen einhergeht. Die Akzeptanz für Logistikknoten in der Stadt fehlt weitgehend, obwohl diese durch kurze Wege erst vielfältige stadtverträgliche Konzepte ermöglichen.
- Die aktuelle **Infrastruktur** ist an vielen Stellen noch nicht bereit, den breiten Einsatz neuer Technologien (zum Beispiel e-Lkw) zu ermöglichen. Noch liefert die Industrie kaum belastbare Flottenlösungen zur Elektrifizierung des Güterverkehrs auf Straße jenseits von Pilotprojekten und Kleinstserien.

7.4.6 Fachgespräche

Die Fachgespräche lieferten, vergleichbar zu den Workshops, Erkenntnisse zu aktuellen Herausforderungen und Problemlagen. Auch Ursachen, Probleme und Folgen aber auch Lösungsansätze wurden diskutiert und nachfolgend kompakt erläutert.

7.4.6.1 Luftfracht

Das zunehmende Aufkommen an Luftfracht in der Region wird im Vor- und Nachlauf nahezu ausschließlich auf der Straße transportiert. Die Herausforderungen und Problemlagen decken sich damit weitgehend mit den bereits geschilderten Argumenten und Eindrücken der Agierenden der Workshops. Die Teilnehmenden unterstrichen, dass grundsätzlich eine **Konkurrenz-situation** im öffentlichen Straßenraum mit anderen Verkehrsträgern herrsche. Als zusätzlicher Punkt wurde, neben dem bereits in anderen Workshops angeführten **Baustellenmanagement**, auch das Veranstaltungsmanagement in Berlin problematisiert. Neben der reinen Anzahl der Veranstaltungen im öffentlichen Straßenraum wurde vor allem herausgestellt, dass hier insbesondere zu kurzfristigen Sperrungen und vorhandenen Umleitungsoptionen Informationen fehlten.



7.4.6.2 Daten im Wirtschaftsverkehr

Laut den Teilnehmenden werden mehr Daten zur aktuellen Ist-Situation benötigt. Daten über Sperrungen und die aktuellen Verkehrsflüsse müssten in hoher Frequenz bereitgestellt werden, um angemessenen bei Planungen zu reagieren. Diverse Agierende des Wirtschaftsverkehrs, aber auch Behörden mit Ordnungs- und Sicherheitsaufgaben, die große Fahrzeuge einsetzen (beispielsweise Feuerwehr), stehen vor vergleichbaren Herausforderungen. Dies würde die Chance eines gemeinsamen Agierens bieten. Der Großteil der Fahrzeuge im Wirtschaftsverkehr sei in diesem Zusammenhang jedoch nicht mit trackingfähigen Hardwareeinrichtungen ausgestattet (vor allem aus datenschutzrechtlichen Gründen).



7.4.6.3 Industrie 4.0 und Wirtschaftsverkehr

Der Workshop basierte auf sechs Szenarien zu möglichen Auswirkungen von Industrie 4.0 auf den Wirtschaftsverkehr in Berlin. Diskutiert wurde mit Agierenden aus Verwaltung, Wissenschaft, Unternehmen und Verbänden. Branchenspezifische oder räumliche Differenzierungen im Sinne von Industrie 4.0 und verkehrlicher Folgen seien nach Einschätzung der Teilnehmenden aktuell weder sinnvoll noch derzeit leistbar. Für Stadt, Verbände und Unternehmen würden sich die Handlungsoptionen durch eine frühzeitige Auseinandersetzung mit der Thematik und aktiver Gestaltung (beispielsweise weitere Fachgespräche) verbessern. Die Diskussion solle dabei auf den Bezug für die Praxis fokussiert werden (beispielsweise durch Einbeziehung konkreter Unternehmen). Die spezifische Betrachtung der Berliner Situation sei für die weitere planerische und politische Arbeit entscheidend.

7.4.6.4 Zukunftsorte

Das Konzept der Zukunftsorte bezeichnet Standorte, an denen mittels bestehender oder noch zu etablierender Netzwerke zwischen Wissenschaft und Wirtschaft neue Potenziale für die regionale Wirtschaft gehoben werden sollen. Als Zukunftsorte gelten gemäß der Ausführungen der zuständigen SenWiEnBe der Wissenschafts- und Technologiepark Adlershof, der Biotech-Campus Berlin-Buch, der Campus Charlottenburg/City West, der Clean Tech Business Park Berlin-Marzahn, der EUREF-Campus Schöneberg, der Technologiepark Humboldthain, der Forschungs- und Produktionsstandort Schöneeweide/Südost, der Campus Dahlem/Südwest, der Flughafen Tegel als Urban-Tech-Standort und der Flughafen Tempelhof als Standort für Kreativwirtschaft⁵³. Aus dem Kreis der Standorte wurden am Beispiel der „Urban Tech Republic“ (Tegel) Möglichkeiten und Rahmenbedingungen diskutiert, um neue Lösungen theoretisch zu entwickeln und praktisch zu erproben. Insbesondere Konzepte für den KEP-Bereich (Mikro-Depot, gemeinschaftlich genutzte Paketablagekästen) wurden dabei diskutiert.



Die anstehenden Entwicklungen machen derartige Gebiete zu einem guten „Testfeld“ für logistische Innovationen mit dem Ziel, den lokalen Wirtschaftsverkehr zu bündeln, Fahrten zu vermeiden und möglichst effizient abzuwickeln.

53 Senatsverwaltung für Wirtschaft, Energie und Betriebe (2017b)

8 QUELLEN

- Amt für Statistik Berlin Brandenburg (2018a):** Statistischer Bericht (A I 5 - hj 1 / 18), Einwohnerinnen und Einwohner im Land Berlin am 30. Juni 2018, URL: https://www.statistik-berlin-brandenburg.de/publikationen/stat_berichte/2018/SB_A01-05-00_2018h01_BE.pdf
- Amt für Statistik Berlin-Brandenburg (2020a):** Statistisches Jahrbuch Berlin 2020, URL: https://www.statistik-berlin-brandenburg.de/produkte/Jahrbuch/jb2020/JB_2020_BE.pdf
- Amt für Statistik Berlin-Brandenburg (2020b):** Statistischer Bericht: Einwohnerinnen und Einwohner im Land Berlin am 30. Juni 2020, URL: https://www.statistik-berlin-brandenburg.de/publikationen/stat_berichte/2020/SB_A01-05-00_2020h01_BE.pdf
- Amt für Statistik Berlin-Brandenburg (2020c):** Einwohnerregister - Lange Reihen - Stand 2019, URL: <https://www.statistik-berlin-brandenburg.de/statistiken/langereihen.asp?Ptyp=450&Sageb=12041&creg=BBB&anzwer=10>, Abruf 24. Februar 2021
- Berliner Stadtreinigung (2016):** Stattliche Leistung, URL: https://www.bsr.de/assets/downloads/broschueren_flyer_strassenreinigung_2016.pdf
- Bundesamt für Güterverkehr (2018):** Marktbeobachtung Güterverkehr, Auswertung der Arbeitsbedingungen in Güterverkehr und Logistik 2018-I Fahrerberufe, URL: https://www.bag.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/Marktbeobachtung/Turnusberichte_Arbeitsbedingungen/Bericht_AGL_2018-I.html?nn=104052
- Bundesamt für Straßenwesen (2017):** Automatische Zählstellen 2017, Dauerzählstelle Eichkamp, URL: https://www.bast.de/BASSt_2017/DE/Verkehrstechnik/Fachthemen/v2-verkehrszahlung/Aktuell/zaehl_aktuell_node.html?nn=1819516&cms_detail=2002&cms_map=0
- Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (2014 b):** Verkehrsverflechtungsprognose 2030, URL: https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/verkehrsverflechtungsprognose-2030-zusammenfassung-los-3.pdf?__blob=publicationFile
- Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (2017a):** Masterplan Schienengüterverkehr, URL: https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/StV/masterplan-schienengueterverkehr.pdf?__blob=publicationFile
- Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (2017b):** Vorstellung des Masterplans Schienengüterverkehr, URL: <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2017/085-dobrindt-masterplan-schienengueterverkehr.html>
- Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (2018):** Multimodaler Güterverkehr, URL: <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/multimodaler-gueterverkehr.html>
- Bundesverband Paket und Expresslogistik e.V. (2017):** Vortrag im Rahmen des Workshops „Wirtschaftsverkehr“ zum Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr Berlin, 8. Dezember 2017
- Bundesverband Paket und Expresslogistik e.V. (2020):** KEP-Studie 2020 - Verbinden, Sichern und Versorgen. Verfügbar: URL: <https://biek.de/publikationen/studien.html>

- Flughafen Berlin Brandenburg GmbH (2021):** Cargo Center, URL: <https://www.berlin-airport.de/de/geschaeftpartner/airlines-handling/luffracht/flughafen-kurzprofile/ber/cargo-center/index.php>
- Handelsverband Deutschland (2020):** Handel digital – Online-Monitor 2020, URL: https://einzelhandel.de/index.php?option=com_attachments&task=download&id=10433
- Industrie und Handelskammer Berlin (2017):** Berliner Wirtschaft in Zahlen Ausgabe 2017, IHK Mittelstand und Energie, URL: http://www.gruenden-in-berlin.de/fileadmin/user_upload/Downloads/Berliner_Wirtschaft_in_Zahlen_2017.pdf
- Kraftfahrt Bundesamt (2020a):** Bestand an Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern am 1. Januar 2020 nach Bundesländern und Fahrzeugklassen absolut, URL: https://www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Bestand/FahrzeugklassenAufbauarten/fz_b_fzkl_aufb_archiv/2020/2020_b_fzkl_eckdaten_pkw_dusl.html?nn=2601598, Abruf: 19. Januar 2021
- Kraftfahrt Bundesamt (2020b):** Fahrzeugzulassungen (FZ): Bestand an Kraftfahrzeugen nach Umwelt-Merkmalen 1. Januar 2020, URL: https://www.kba.de/SharedDocs/Publikationen/DE/Statistik/Fahrzeuge/FZ/2020/fz13_2020_pdf.pdf?__blob=publicationFile&v=6
- Kraftfahrt Bundesamt (2020c):** Verkehr europäischer Lastkraftfahrzeuge (VE): Güterbeförderung Jahr 2018: VE4, Tabelle abrufbar unter URL: https://www.kba.de/DE/Statistik/Produktkatalog/produkte/Kraftverkehr/ve4_uebersicht.html?nn=1146130
- Kraftfahrt Bundesamt (2020d):** Verkehr europäischer Lastkraftfahrzeuge (VE): Gesamtverkehr Jahr 2018: VE1, Tabelle abrufbar unter URL: https://www.kba.de/DE/Statistik/Produktkatalog/produkte/Kraftverkehr/ve1_uebersicht.html?nn=1146130
- Preuss/ Frankfurter Allgemeine Zeitung (2018):** 300.000 € kostet allein die Baugrube, URL: <https://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/entsorgung-des-erdaushubs-von-baustellen-wird-teurer-15429898.html>
- Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt (2016a):** Stadtentwicklungsplan (StEP) Zentren 3 Statusbericht 2016, URL: https://www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/stadtentwicklungsplanung/de/zentren/download/zentren3/StEPzentren3_statusbericht_2016.pdf
- Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt (2016b):** Bevölkerungsprognose für Berlin und die Bezirke 2015-2030, URL: https://www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/bevoelkerungsprognose/download/2015-2030/Bericht_Bevprog2015-2030.pdfS.24
- Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen (2020):** Bevölkerungsprognose 2018-2030, Basis Melderegister, mittlere Variante, Ausgangsstand 31. Dezember 2018, URL: <https://www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/bevoelkerungsprognose/download/2018-2030/Tabellen/>, Abruf: 24. Februar 2021
- Senatsverwaltung für Wirtschaft, Energie und Betriebe (2017b):** Zukunftsorte, URL: <https://www.berlin.de/sen/wirtschaft/wirtschaft/technologiezentren-zukunftsorte-smart-city/zukunftsorte/artikel.109346.php>
- Senatsverwaltung für Wirtschaft, Energie und Betriebe (2018b):** FAQs – Förderprogramm „Wirtschaftsnahe Elektromobilität“, URL: https://www.berlin.de/sen/web/presse/aktuelles-presseschau/ueberblick_foerderprogramm.pdf
- Senatsverwaltung für Wirtschaft, Energie und Betriebe (2020a):** Wirtschaft aktuell: Berliner Wirtschaft 2019 stark gewachsen, URL: <https://www.berlin.de/sen/wirtschaft/wirtschaft/konjunktur-und-statistik/wirtschaft-aktuell/>, Abruf: 19. Januar 2021

- Senatsverwaltung für Wirtschaft, Energie und Betriebe (2020b):** Industrie aktuell: Industrie 2019, URL: <https://www.berlin.de/sen/wirtschaft/wirtschaft/konjunktur-und-statistik/wirtschaft-aktuell/>, Abruf: 19. Januar 2021
- Senatsverwaltung für Wirtschaft, Energie und Umwelt (2021):** Gastgewerbe in Zahlen, URL: <https://www.berlin.de/sen/wirtschaft/wirtschaft/branchen/tourismus/gastgewerbe-in-zahlen/>; Zugriff am 18. Januar 2021
- Statista (2018):** Anzahl der Gastronomiebetriebe in Berlin nach Betriebsart. URL: <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/412061/umfrage/anzahl-der-gastronomiebetriebe-in-berlin-nach-betriebsart>
- Statista (2020):** Top-5 Flughäfen in Deutschland in den Jahren 2015 bis 2019 nach Luftfrachtaufkommen, (Stand 25. November 2020), URL: <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/240402/umfrage/groesste-frachtflughafen-deutschlands/>, Abruf: 18. Januar 2021
- Statistisches Bundesamt (2018a):** Statistisches Jahrbuch 2018, 25 Transport und Verkehr: 25.3 URL: https://www.destatis.de/DE/Publikationen/StatistischesJahrbuch/TransportVerkehr.pdf?__blob=publicationFile
- Statistisches Bundesamt (2020a):** Beförderungsmenge und Beförderungsleistung nach Verkehrsträgern, (Stand 11. November 2020), URL: <https://www.destatis.de/DE/Themen/Branchen-Unternehmen/Transport-Verkehr/Gueterverkehr/Tabellen/gueterbefoerderung-lr.html>, Abruf: 18. Januar 2021
- Statistisches Bundesamt (2020b):** Verkehr im Überblick 2018, URL: https://www.destatis.de/DE/Themen/Branchen-Unternehmen/Transport-Verkehr/Publikationen/Downloads-Querschnitt/verkehr-ueberblick-2080120187004.pdf?__blob=publicationFile
- Steinmeyer, I. (2004):** Kenndaten der Verkehrsentstehung im Personenwirtschaftsverkehr. Analyse der voranschreitenden Ausdifferenzierung von Mobilitätsmustern in der Dienstleistungsgesellschaft. 1. Aufl. München: Huss (Harburger Berichte zur Verkehrsplanung und Logistik, 3).
- Umweltbundesamt (2016):** Umweltschädliche Subventionen in Deutschland 2016, URL: <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/umweltschaedliche-subventionen-in-deutschland-2016q>
- Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (2017):** Verkehrsbericht 2017, URL: https://www.gdws.wsv.bund.de/DE/service-navi/warenkorb/warenkorb_node.html
- Wermuth, M.; Binnenbruck, H. (2003):** Bestandsaufnahme notwendiger und verfügbarer Daten zum Wirtschaftsverkehr als Grundlage pragmatischer Datenergänzungen. Bericht zum Forschungs- und Entwicklungsvorhaben 01.145G96C des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Wohnungswesen. Bonn: Bundesministerium für Verkehr Bau- und Wohnungswesen Abt. Straßenbau Straßenverkehr (Forschung Straßenbau und Straßenverkehrstechnik, 860).

9 ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1:	Beitrag der IWVK-Maßnahmen zu den Zielen des StEP MoVe	62
Abbildung 2:	Gliederung des Wirtschaftsverkehrs im IWVK	66
Abbildung 3:	E-Commerce Umsatz in Deutschland (B2C).....	68
Abbildung 4:	KEP Sendungsvolumen im deutschen KEP-Markt	69
Abbildung 5:	Urbaner Wirtschaftsverkehr auf der Straße - die werktägliche „Logistikuhr“	73
Abbildung 6:	Potenzialstandorte für bi- und trimodale Umschlagknoten in Berlin	76
Abbildung 7:	Logistikstandorte in Berlin und dem Umland	77
Abbildung 8:	Bevölkerungsentwicklung 1991 bis 2019 und Prognose bis 2030 in der mittleren Variante.....	78
Abbildung 9:	Beispielhafte Darstellung der BAST-Zählstellendaten	79
Abbildung 10:	Grafisches Protokoll der Kick-Off Veranstaltung I	85
Abbildung 11:	Grafisches Protokoll der Kick-Off Veranstaltung II	86
Abbildung 12:	Perspektiven der Workshops	88
Abbildung 13:	Workshop mit den Agierenden	90
Abbildung 14:	Synthese der Maßnahmen nach den Workshops und Fachgesprächen	92
Abbildung 15:	Bewertung der Maßnahmen im Dialogforum.....	93

10 TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 1:	IWVK-relevante StEP MoVe Ziele.....	16
Tabelle 2:	Ausgewählte Kenndaten des Wirtschaftsverkehrs auf der Straße als Ergebnis der KiD 2010	81
Tabelle 3:	Übersicht zur Abfolge der Beteiligungstermine	87
Tabelle 4:	Teilnehmende der einzelnen Arbeitsgruppen	89

11 ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

A

ADAC · Allgemeine Deutsche Automobil-Club e.V.
 ADFC · Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club Berlin e.V.
 AöR · Anstalten öffentlichen Rechts
 AZG · Allgemeines Zuständigkeitsgesetz

B

B2C · Business-to-Consumer
 BAST · Bundesanstalt für Straßenwesen
 BauGB · Baugesetzbuch
 BEK 2030 · Berliner Energie- und Klimaschutzprogramm 2030
 BENE · Berliner Programm für Nachhaltige Entwicklung, Berliner Programm für Nachhaltige Entwicklung
 BFStrMG · Bundesfernstraßenmautgesetz
 BIEK · Bundesverband Paket und Expresslogistik
 BKrFQG/BKrFQV · Bundeskraftfahrer-Qualifikations-Gesetz/ Verordnung
 BMVI · Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
 BSR · Berliner Straßenreinigung
 BUND · Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V.
 BVG · Berlin Verkehrsbetriebe

C

CEF · Connecting Europe Facility
 CO₂ · Kohlenstoffdioxid

D

DMF · Design and Monitoring Framework Ansatz

E

EEG · Erneuerbare-Energien-Gesetz
 EFRE · Europäisches Förderprogramm für Regionale Entwicklung
 EpB · Entwicklungskonzept für den produktionsgeprägten Bereich
 EU · Europäische Union
 EVU · Eisenbahnverkehrsunternehmen

F

FMCG · Fast-Moving Consumer Goods
 FNP · Flächennutzungsplan
 Fzkm · Fahrzeugkilometer

G

GeFIS · Gewerbeflächeninformationssystem
 GG · Grundgesetz
 GRW · Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“
 GST · Großraum- und Schwerlasttransporte
 GVSZ · Güterverkehrssubzentren
 GVZ · Güterverkehrszentrum

I

IWVK · Integriertes Wirtschaftsverkehrskonzept

K

KBA · Krafffahrt-Bundesamt
KEP · Kurrier, Express und Paket
KiD · Krafffahrzeugverkehr in Deutschland
KNF · Kommunales Nachbarschaftsforum
KV · Kombiniertes Verkehr

L

LEP HR · Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion
LImSchG · Landes-Immissionsschutzgesetz
Lkw · Lastkraftwagen

M

MobG · Mobilitätsgesetz

N

NO_x · Stickstoffoxide

O

ÖPNV · öffentlicher Personennahverkehr

P

PDF · Portable Document Format
PM₁₀ · Feinstaub

S

SenStadtWohn · Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen
SenUVK · Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz
SenWiEnBe · Senatsverwaltung für Wirtschaft, Energie und Betriebe
SIWANA · Gesetz über die Errichtung eines Sondervermögens Infrastruktur der Wachsenden
Stadt und Errichtung eines Nachhaltigkeitsfonds
SKIP · Steuerungskreis Industriepolitik
StEP MoVe · Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr
StVZO · Straßenverkehrszulassungsordnung

T

TEU · Standard-20-Fuss-Container; Twenty Foot Equivalent Unit
THG · Treibhausgas

V

VDE · Verkehrsprojekte Deutsche Einheit
VEMAGS · Verfahrensmanagement für Großraum- und Schwertransporte
VISS · Verkehrsinformationssysteme Straße
VIZ · Verkehrsinformationszentrale
VLB · Verkehrslenkung Berlin
VMK · Verkehrsministerkonferenz

W

WELMO · Wirtschaftsnaher Elektromobilität

Senatsverwaltung
für Umwelt, Verkehr
und Klimaschutz

BERLIN



Öffentlichkeitsarbeit
Am Köllnischen Park 3
10179 Berlin

www.berlin.de/sen/uvk



twitter.com/senuvkberlin



[instagram.com/senuvkberlin](https://www.instagram.com/senuvkberlin)

Berlin, 09/2021