

Anhang 1: Maßnahmenkatalog

lfd. Nr.	Maßnahme	Zielbeitrag	Veranlasser	Kostenabschätzung	Herkunft der Finanzmittel	Realisierungszeitraum	Priorität
1. (Engpassbezogene) Privilegierung des Güterverkehrs							
1.1	Einrichtung von zusätzlichen Kombispuren in stark belasteten HV-Abschnitten, wo dies mit den Zielen der Busbeschleunigung und Radverkehrsförderung vereinbar ist	1.1 1.2	SenStadt Bezirke (Umsetzung)	ca. 1.000 € pro 100 Meter + Personalkosten + Planungskosten	Land	kurzfristig	hoch
1.2	Einrichtung von Ladezonen Teilumwandlung von Stellplätzen in Flächen für Ladezonen	1.1 1.2	Bezirke, Akteure vor Ort, ggf. IHK, Handwerkskammer, Fuhr-gewerbeinnung, VVL	ca. 1000 € für Markierung und Beschilderung/ Ladezone	Bezirke	kurzfristig	mittel
1.3	Verstärkte Verfolgung von Falschnutzern von Kombi-Spuren und Ladezonen – Freihaltung der Ladezonen – Freihaltung der Kombi- Spuren	1.1 1.2 2.3	Polizei/Ordnungsämter	Personalkosten	Hauptverwaltung, Bezirke	kurzfristig	hoch
1.4	Verringerung der Diskrepanz zwischen den Gebühren für die Einrichtung einer temporären Halteverbotszone und dem Bußgeld für Falschparken	1.1 2.2	Hauptverwaltung (SenStadt) in Verbindung mit Bund	durch vorhandenes Personal abgedeckt	Land	mittelfristig	gering

lfd. Nr.	Maßnahme	Zielbeitrag	Veranlasser	Kostenabschätzung	Herkunft der Finanzmittel	Realisierungszeitraum	Priorität
2. Sicherung zukunftsfähiger Eisenbahninfrastruktur und Logistikknoten							
2.1	Umsetzung des City-Terminal-Konzepts	2.2 3.1 3.2	SenStadt; Umsetzung: DB Netz AG, Bezirke	erheblich		laufend	hoch
	a) Weiterer Ausbau des Westhafens zu einem trimodalen, innerstädtischen Logistikzentrum, Vorhaltung von Gleiskapazitäten auf dem Gebiet des ehemaligen Güterbahnhofs Moabit		BEHALA, DB Netz AG	nach Planung, zurzeit nicht einschätzbar	BEHALA, DB Netz AG	laufend	hoch
	b) Planungsrechtliche Sicherung und Entwicklung des Südhafens Spandau zu einem trimodalen, innerstädtischen Logistikzentrum		BEHALA, Sen-Stadt	nach Planung, zurzeit nicht einschätzbar	BEHALA, Investoren	kurz-/mittelfristig	hoch
	c) Entwicklung des Bahnhofs Nord-Ost als bimodaler logistischer Knoten für die bahnseitige Ver- und Entsorgung der angrenzenden nordöstlichen Stadträume		DB Netz AG	nach Planung, zurzeit nicht einschätzbar	DB Netz AG	langfristig	mittel
	d) Erhalt der planungsrechtlichen Sicherung und nachfrageabhängige Entwicklung des Güterbahnhofs Tempelhof zu einem logistischen Knoten für die bahnseitige Ver- und Entsorgung der angrenzenden südwestlichen Stadträume		SenStadt, Bezirk Tempelhof-Schöneberg für planungsrechtliche Sicherung; Entwicklung Aurelis, DB Netz AG	nach Planung, zurzeit nicht einschätzbar	Aurelis, DB Netz AG, Investoren, Bezirk	langfristig	mittel
	e) Der Hafen Neukölln und der Güterbahnhof Treptow sollen als bimodale, innerstädtische Logistikzentren für „Bau- und Wertstoffe“ beibehalten werden		BEHALA, DB Netz AG	ca. 3 Mio. €	BEHALA, DB Netz AG	laufend	mittel
	f) Erhalt der Güterverkehrsstellen Schiene , insbesondere an Schnittstelle zu den NE-Bahnen		DB Netz AG, NE-Bahnen	nach Planung, zurzeit nicht einschätzbar	DB Netz AG, NE-Bahnen	laufend	hoch

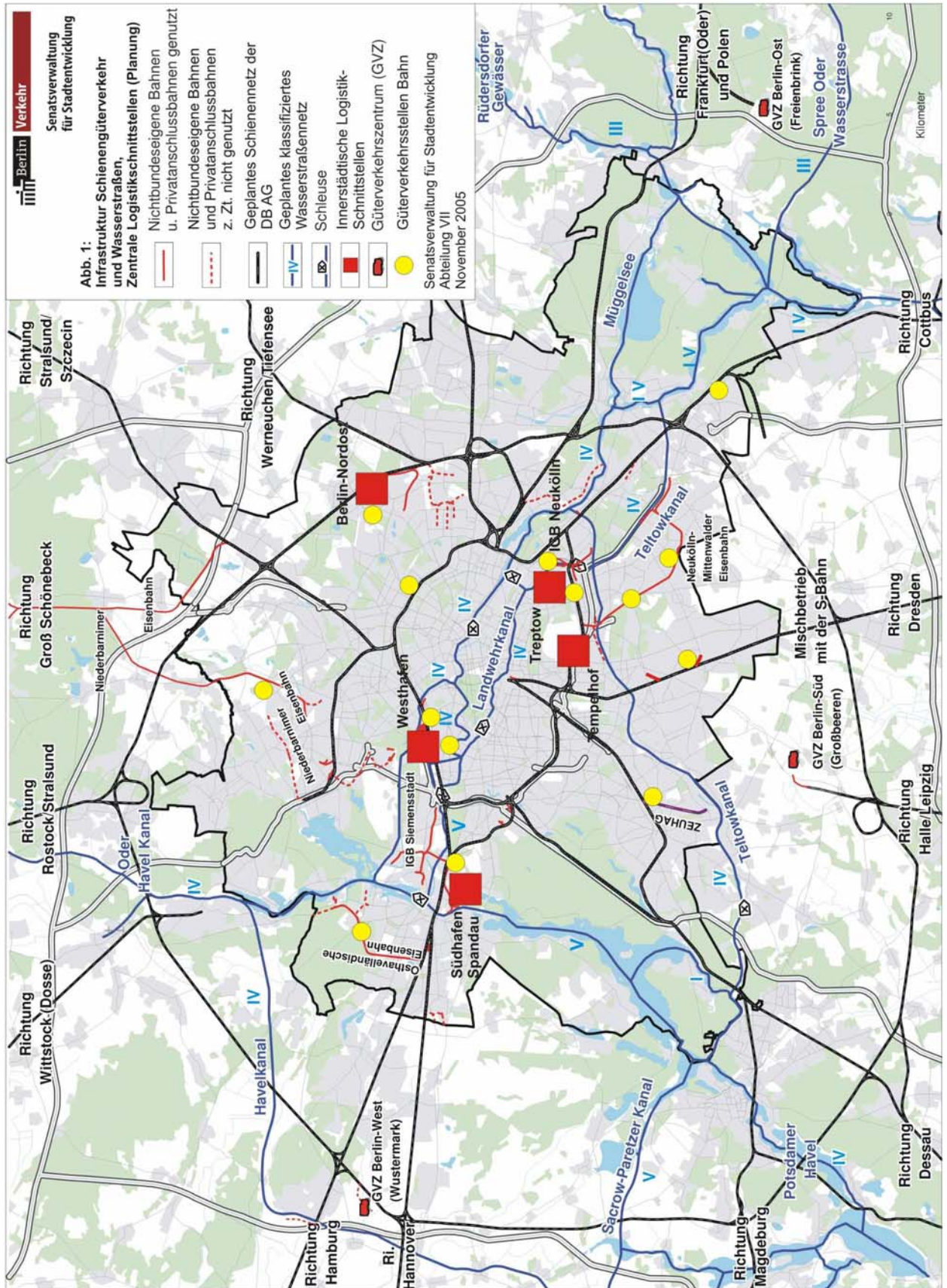
Ifd . Nr.	Maßnahme	Zielbeitrag	Veranlasser	Kostenabschätzung	Herkunft der Finanzmittel	Realisierungszeitraum	Priorität
2. Sicherung zukunftsfähiger Eisenbahninfrastruktur und Logistikknoten							
2.2	Sicherung der Zulaufstrecken zu den intermodalen City-Terminals und den zukunftsfähigen Gleisanschlüssen	1.3 3.2	SenStadt; Umsetzung DB Netz AG, NE-Bahnen, BEHALA	Abhängig von Netzlänge und –zustand	Eigentümer, Bund (Förderung)	laufend	hoch
	a) Planungs- und eigentumsrechtliche Sicherung der Zulaufstrecken und Anschlussgleise zu den intermodalen City-Terminals						
	b) Planungs- und eigentumsrechtliche Sicherung derjenigen Trassen, welche die bahnaffinen Gebiete bzw. Nutzung des StEP Gewerbe/EpB erschließen						
	c) Unternehmen für die Inanspruchnahme der Gleisanschlussförderung des Bundes werben		DB Netz AG, NE-Bahnen	gering		laufend	
2.3	Sicherung mittelfristig ungenutzter Umschlagflächen durch Zwischennutzungsstrategien	1.3 3.1	Eigentümer	nicht einschätzbar	ggf. Einkünfte bei Zwischenutzung	bei Bedarf	mittel
2.4	Überführung von sicherungsbedürftiger Bahn-Infrastruktur mit wirtschaftlicher Perspektive in ein zu bildendes Landes-Eisenbahn-Infrastrukturunternehmen, wenn andere Wege nicht zum gleichen Ziel führen	1.3	Land Berlin	erheblich	Landesmittel	offen	ggf. hoch

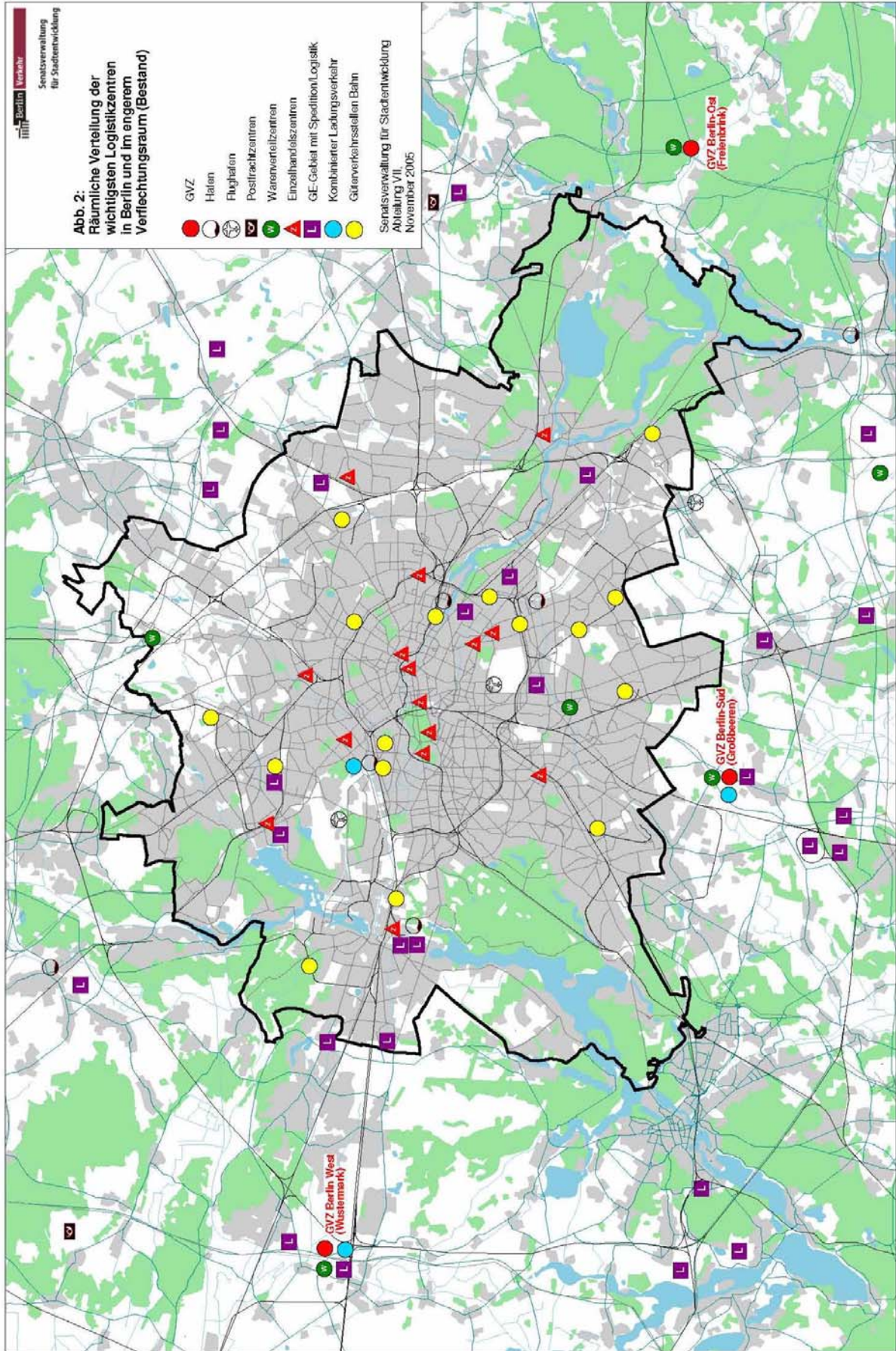
lfd. Nr.	Maßnahme	Zielbeitrag	Veranlasser	Kostenabschätzung	Herkunft der Finanzmittel	Realisierungszeitraum	Priorität
3. Verkehrseffiziente Standortplanung und Ansiedlungspolitik							
3.1	Erarbeitung eines Prüfkatalogs „Verkehrliche Standorteignung“ für stark verkehrserzeugende Unternehmen	3.1 3.2 3.3	SenStadt	20 T €	SenStadt	kurzfristig	hoch
3.2	Regelmäßige Durchführung einer Verkehrsfolgenabschätzung bei verkehrsintensiven Großvorhaben im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens	1.2 2.1 2.2 2.3	SenStadt, Bezirke	vorhabenabhängig, begrenzt	Unternehmen	(nach Vorlage Prüfkatalog)	hoch
3.3	Regelmäßige Berücksichtigung erforderlicher logistischer Maßnahmen bei Großvorhaben in städtebaulichen Verträgen	3.1 3.2 3.3	SenStadt, Bezirke	gering	Unternehmen	laufend	hoch
3.4	Erweiterung der vorliegenden Planwerke (StEP Gewerbe und des EpB) um detailliertere Aussagen zum Wirtschaftsverkehr 1. Untersuchung von Gewerbegebieten hinsichtlich ihrer Erschließungsqualität für den Wirtschaftsverkehr	1.2 1.3 3.2	SenStadt	50 T €	SenStadt	bei Überarbeitung	mittel
3.5	Erweiterung der im Aufbau befindlichen Straßendatenbank um wirtschaftsverkehrsrelevante Aussagen	1.2 3.2	VLB in Verbindung mit Bezirken	50 T €	SenStadt	kurzfristig	gering

lfd. Nr.	Maßnahme	Zielbeitrag	Veranlasser	Kostenabschätzung	Herkunft der Finanzmittel	Realisierungszeitraum	Priorität
4. Stadtrregionale Wirtschaftsverkehrsinitiative							
4.1	Aufbau eines stadtrregionalen Wirtschaftsverkehrsinformationssystems Weiterentwicklung stehender Verkehrsinformationssysteme und Implementierung neuer Module zum Wirtschaftsverkehr	1. 2. 3.	SenStadt Umsetzung durch VMZ	noch nicht quantifizierbar	Mischfinanzierung mit Landesanteil (ppp: VMZ, Unternehmen)	mittelfristig	hoch
4.2	Benennung von Ansprechpartnern für Planungsfragen des Wirtschaftsverkehrs auf der Ebene der Unternehmen und der Verwaltung	2.3	SenStadt, Bezirke, engagierte Unternehmen	Personalkosten	Land, Unternehmen	kurzfristig	mittel
4.3	Einrichtung eines „Netzwerks Wirtschaftsverkehr Berlin-Brandenburg“ zur Identifizierung und Umsetzung von spezifischen Logistiklösungen für die Problemstellungen des Wirtschaftsverkehrs vor Ort	2.3	SenStadt i.V.m. SenWAF, Bezirke, IHK, engagierte Unternehmen, Land Brandenburg, Kommunen des eVr	Personalkosten	Land, Unternehmen, IHK, Verbände	kurzfristig	mittel
4.4	Umsetzung des Lkw-Routennetzes für den Fernverkehr – Entschärfung der betroffenen Belastungsschwerpunkte (Hot-Spots) des Lkw-Routennetzes für den Fernverkehr – Herstellung geeigneter Informationsmaterialien	1.1 2.1 2.2	SenStadt	erheblich	Bezirke	mittelfristig (nach Entschärfung der Problemstellen)	mittel
4.5	Information über und Vermarktung des Integrierten Wirtschaftsverkehrskonzeptes	2.3	SenStadt	ca. 50 T €	SenStadt	kurzfristig	hoch

Ifd. Nr.	Maßnahme	Zielbeitrag	Veranlasser	Kostenabschätzung	Herkunft der Finanzmittel	Realisierungszeitraum	Priorität
5. Aktion „Verkehrssparsam Wirtschaften“							
5.1	Förderung der Einführung von verkehrssensitiven Umweltmanagementsystemen, insbesondere für kleinere und mittlere Unternehmen.	2.1 2.2 3.1	SenStadt in Verbindung mit IHK	ca. 20 Mio. € (bis 2015) lt. StEP Verkehr	EU, Mischfinanzierung mit Landesanteil – vorbehaltlich weiterer EU-Förderung im EFRE-Anschlussprogramm; Unternehmen	mittelfristig	hoch
5.2	Ausschreibungen von Transportleistungen z.B. – Vorgabe des Transportmittels (z. B. Eisenbahn, Binnenschiff oder auch Fahrrad) – Vorgabe des neuesten Stands der Technik (z. B. neuste EURO-Norm)	2.1 2.2 2.3 3.1 3.3	Hauptverwaltung, private und öffentliche Unternehmen, Behörden	gering	Land, Bezirke, Unternehmen	kurzfristig	hoch
5.3	Identifizierung und Kommunikation von Fördermöglichkeiten und Nutzbarmachung der Förderprogramme	2.2 3.1	Hauptverwaltung (SenStadt, Sen-WAF, Wirtschaftsförderung)	gering	Bund, EU	kurzfristig	mittel

Anhang 2: Abbildungen





Anhang 3: Datenquellen zur Abschätzung des Wirtschaftsverkehrs

1 *Verwendete Datenquellen*

Zur Abschätzung des Wirtschaftsverkehrs wurden verschiedene Datenquellen ausgewertet und teilweise miteinander verknüpft:

- Zur Gewinnung allgemeiner Kennwerte zum **Güterverkehr in beförderten Tonnen** nach Verkehrsträger und Güterstruktur wurde auf die amtlichen Statistiken (KBA und BAG) zurückgegriffen.
- Um Aussagen zum **Güterfernverkehr als Quell- und Zielverkehr** sowie zu den Verflechtungen zwischen Berlin und Brandenburg zu erhalten, wurden die Verflechtungsmatrizen der Bundesverkehrswegeplanung für das Basisjahr 1997 und das Prognosejahr 2015 (Integrationszenario) ausgewertet.
- Um konkrete Vorstellungen vom **regionalen Straßenwirtschaftsverkehr** von Berliner Betrieben mit in Berlin zugelassenen Kraftfahrzeugen zu erhalten, erfolgte eine Abschätzung auf Basis des Unternehmensregisters, der Fahrzeugbestände und der „Kraftfahrzeugverkehr in Deutschland – Befragung der Kfz-Halter“ (KID 2002).
- Zur Ableitung von **Entwicklungstendenzen** wurde neben der Auswertung statistischer Daten eine Befragung in Berlin tätiger Unternehmen durchgeführt.

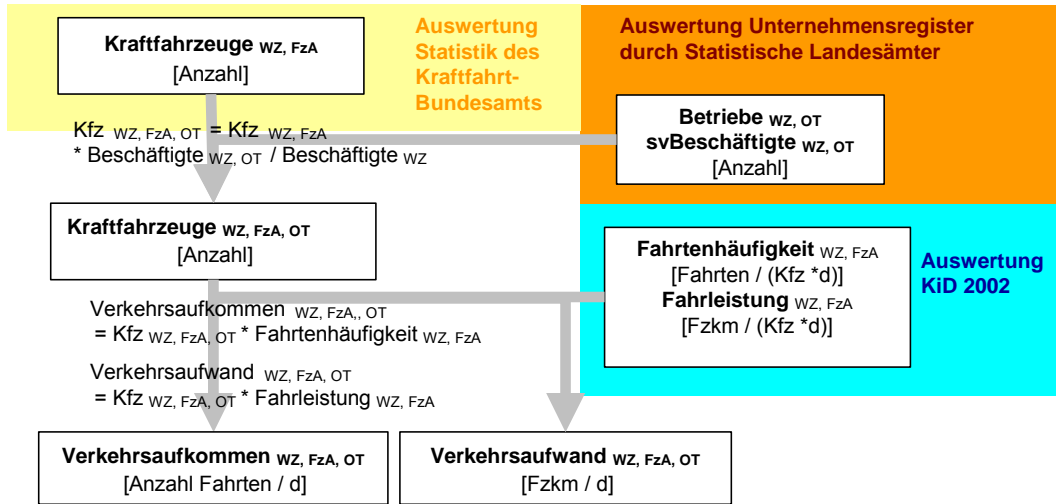
2 *Methodik der Abschätzung von Aufkommensschwerpunkten des Wirtschaftsverkehrs*

Da für Berlin keine aktuellen regionalen Erhebungsdaten existieren und um die Erkenntnisse zum kraftfahrzeuggebundenen Wirtschaftsverkehr zu vertiefen, wurde durch die Verknüpfung der drei Datensätze „Zentrales Fahrzeugregister“ (Stand 2004), „Unternehmensregister“ (Stand 2004) und „Kraftfahrzeugverkehr in Deutschland“ (KID 2002) Aufkommens- und Leistungswerte ermittelt und mit der Verkehrsmengenkarte hinterlegt. Das Ablaufdiagramm gibt eine Übersicht über die Methodik der Abschätzung, die in drei Schritten erfolgte:

1. Erarbeitung einer Übersicht über die räumliche Verteilung von Betrieben und Beschäftigten nach Wirtschaftszweigen. Für die graphische Darstellung werden Daten des Unternehmensregisters mit dem Geodatenatz der Stadt Berlin verknüpft.
2. Abschätzung der räumlichen Verteilung der Kraftfahrzeugbestände nach für den Wirtschaftsverkehr relevanten Fahrzeugarten und Wirtschaftszweigen. Dafür wird der beim Kraftfahrtbundesamt erfasste Bestand an gewerblich zugelassenen Kraftfahrzeugen nach Wirtschaftszweigen (Behördenfahrzeuge und Busse sind nicht berücksichtigt, aber Taxen) in Berlin proportional zur Verteilung der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten (d. h. ohne Beamte und Selbstständige) nach Wirtschaftszweigen auf die Ortsteile verteilt.

3. Abschätzung des Aufkommens und der Fahrleistung nach Fahrzeugart und Wirtschaftszweig. Dazu wird die in den beiden ersten Arbeitsschritten gewonnene räumliche Verteilung der Kraftfahrzeuge je Wirtschaftszweig mit den aus KiD 2002 gewonnenen Kennwerten zu mittlerem Einkommen und mittlerer Fahrleistung gekoppelt. Die aus der KiD ermittelten Kennwerte liegen in einem 95 %-Vertrauensbereich von +/- 20 % und in einem 68 %-Vertrauensbereich von +/- 10 %. Daher muss auch für die abgeschätzten Aufkommens- und Leistungswerte mindestens dieser Toleranzbereich angesetzt werden.

Abbildung 1: Methodisches Vorgehen zur Abschätzung des Berliner Wirtschaftsverkehrs



WZ = 11 Wirtschaftszweige nach WZ2003: D, F, G, H, I, J, K, M, N und O und Übrige = (A, B, C, E und L)

FzA = 4 Fahrzeugarten (Pkw, Lkw < 3,5 t Nutzlast, Lkw über 3,5 t Nutzlast, Sattelzugmaschinen)

OT = Ortsteile nach Unternehmensregister

svB = sozialversicherungspflichtige Beschäftigte

Tabelle 1 Kraftfahrzeugbestand nach Fahrzeugart und Haltergruppe in Berlin

Haltergruppe		Pkw	Lkw <3,5 t Nutzlast	Lkw ≥ 3,5 t Nutzlast	Sattelzug- maschinen
AB CE	Land- u. Forstwirt., Fischerei u. Fischzucht, Bergbau u. Gewinnung von Steinen u. Erden, Energie- u. Wasserversorgung	1.612	1.373	111	6
D	Verarbeitendes Gewerbe	10.949	4.042	327	24
F	Baugewerbe	5.706	5.540	449	51
G	Handel, Reparatur von Kfz und Gebrauchsgütern	16.578	3.018	244	228
H	Gastgewerbe	862	210	17	0
I	Verkehr und Nachrichtenübermittlung	3.064	1.712	139	488
J	Kredit- und Versicherungsgewerbe	1.692	45	4	0
K	Grundstücks- und Wohnungswesen, Vermietung beweglicher Sachen, Erbringung von wirtschaftlichen Dienstleistungen	16.097	3.763	305	787
L	Öffentliche Verwaltung, Verteidigung, Sozialversicherung	4.449	1.256	102	2
M	Erziehung und Unterricht	62	13	1	0
N	Gesundheits-, Veterinär- und Sozialwesen	2.842	327	27	3
O	Erbringung von sonstigen öffentl. u. persönl. Dienstleistungen	41.848	15.734	1.274	451
	<i>Gewerbliche Halter</i>	<i>105.761</i>	<i>37.035</i>	<i>2.998</i>	<i>2.040</i>
P	Privatpersonen	1.097.299	37.737	3.055	364
Q	Exterritoriale Organisationen und Körperschaften	839	59	5	0
	Unbekannt	22.400	1.502	122	22
	Insgesamt	1.226.299	76.333	6.180	2.426

* Da das KBA lediglich Lkw nach Wirtschaftszweigen unterscheidet, wurden der Lkw-Bestand in den Wirtschaftszweigen auf zwei Nutzlastklassen disaggregiert. Es wurde angenommen, dass das Verhältnis von „kleinen“ (Lkw < 3,5 t Nutzlast) zu „großen“ Lkw (Lkw ≥ 3,5 t Nutzlast) in allen Haltergruppen gleich dem Verhältnis des Gesamtbestandes an Berliner Lkw ist.

Quelle: Berechnung und Darstellung auf Basis von KBA 2004, S. 130, 148, 172

Anhang 4: Gesamtübersicht diskutierter Maßnahmen

Die folgenden Tabellen geben eine Übersicht über Gestaltungsansätze des Wirtschaftsverkehrs von betrieblichen sowie kommunalen und regionalen Akteuren und deren Eignung für eine Umsetzung in Berlin. Für einzelne Maßnahmenfelder werden Gestaltungsansätze und deren Wirkung hinsichtlich der im Kapitel 1.3 definierten Ziele benannt („Zielbeitrag“). Gewünschte Wirkungen sind mit einem Plus und unerwünschte Wirkungen mit einem Minus gekennzeichnet. Soweit Beispiele oder „Good-Practice“ für die aufgezeigten Gestaltungsansätze existieren, werden diese benannt.

Anhand der heutigen Bedingungen („Umsetzungsbedingungen“) werden Faktoren, die eine Umsetzung befördern (Plus) oder hemmen (Minus), aus Berlin-spezifischer Sicht benannt. Durch einen Pfeil sind Handlungsnotwendigkeiten bzw. flankierende Maßnahmen gekennzeichnet, um die Umsetzungsbedingungen eines Gestaltungsansatzes zu verbessern. Aus den ermittelten Umsetzungsbedingungen wird die Eignung der Gestaltungsansätze für Berlin abgeleitet. Bedingt (B) bedeutet, dass der Gestaltungsansatz nur in einem sehr geringen Umfang realisierbar ist oder an zu schaffende Voraussetzungen geknüpft ist.

Gestaltungsansätze betrieblicher Akteure (1)					
Gestaltungsansätze	Zielbeiträge	Umsetzungsbedingungen	Beispiele	Eignung	
1. Öko-effiziente Fahrzeugnutzung					
1.1	Fahrpersonalschulung: energiesparendes Fahren und Laden	+ Fahrleistungsbezogene Verringerung von Luftemissionen, Lärm, Verbrauch: o Kraftstoffeinsparungen bis zu 25 % o Einsparungen von Reparatur- und Wartungskosten bis zu 18 % + Vermindertes Unfallrisiko und damit Reparatur- und Ausfallkosten + Besseres Image durch defensive, kooperative Fahrweise	+ Fahrermotivation durch z. B. Ausloben von Preisen, Berichte in betriebsinternen Medien, Beteiligung an Einsparungen + Positives Nutzen-Kosten-Verhältnis – Zeitdruck durch enge Disposition	Spedition Kundendorf, UPS Knapp Transporte	ja
1.2	Routen- und Tourenplanung Einsatz von Navigationssystemen Frachten- und Laderaumbörsen (interne und offene)	+ Erhöhung der Laderaumnutzung + Reduzierung von Leerkilometern + Erhöhung der Stoppdichte + Reisezeitgewinn (z.B. STORM 13 %, TESS 50 %)	+ Kostenbewusstsein und Optimierungsansprüche – Fehlende Problemwahrnehmung	WLS (McDonald's) Edeka Hermes DHL/Post	ja
1.3	Bildung von Fahrzeugpools (Truck-Sharing), Mehrfach(funktions)nutzung von Fahrzeugen ggf. für unterschiedliche Auftraggeber	+ Verringerung des Gesamtbestands an Fahrzeugen (und deren produktionsbedingten Umweltfolgen, Flächenverbrauch)	+ „Muli“, multifunktionale Fahrzeuge – Exklusivbedürfnisse von Auftraggebern	Auftragnehmer der Post	ja
1.4	Einsatz von mobilen Depots und Abwicklung der letzten Meile zu Fuß oder mit dem Fahrrad	+ Verringerung des Lieferverkehr + fahrleistungsbezogene Verringerung von Luftemissionen und Lärm + Halbierung eingesetzter Fahrzeuge möglich + Kraftstoffeinsparung um 50 % möglich + Verkehrsflusserhöhung durch Reduzierung von Halten in 2. Reihe	⇒ Ausnahmegenehmigungen für Halte- bzw. Übergangspunkte durch Ordnungsbehörde notwendig	DHL-Bus, Warschau UPS-Lieferfahrzeug, Köln DHL-Floating Distribution Centre, Amsterdam	bedingt
1.5	Flexibilisierung der Anlieferzeiten durch variable Zeitfenster	+ Verringerung von staubedingten Umweltfolgen und –kosten in problematischen Zeitfenstern + Verringerung der Berufsverkehrsspitzen + Effizienter Fahrzeugeinsatz, Verringerung notwendiger Fahrzeuge + Verbesserung der Liefermöglichkeiten + Optimierte Zeitmanagement	+ Güterschleuse – Zeitliche Flexibilität in der Warenannahme nötig – Anwohnerproblematik – Zusätzliches Personal nötig – Liefertätigkeit in Berlin i.d.R. nur von 7:00 bis 19:00 Uhr möglich ⇒ Flexibilisierung der Anlieferzeiten notwendig	Ikea Blume2000 Tchibo WLS (McDonald's)	bedingt

Gestaltungsansätze betrieblicher Akteure (1)				
Gestaltungsansätze	Zielbeiträge	Umsetzungsbedingungen	Beispiele	Eignung
2. Fahrzeugtechnik				
Alternative Antriebsarten (Erdgas, Hybrid, Wasserstoff), Abgasstandard, Verbrauch, Bereifung, Partikelfilter, Fahrgeräusch (Lärmkapselung), Wartung, Einsatz von alternativen Kraftstoffen, Leichtlaufölen, rollwiderstandsoptimierten Reifen usw.	+ Fahrleistungsbezogene Verringerung von Luftemissionen, Lärm, Verbrauch + Rollwiderstandsoptimierte Reifen: Verringerung des Kraftstoffverbrauchs um 4 bis 12 %	– Höhere Beschaffungskosten – Höhere Betriebskosten werden durch geringere Verbrauchskosten nicht immer ausgeglichen ⇒ Angebot umweltschonender Technik zu wettbewerbsfähigen Preisen oder durch öffentliche Anreizsysteme, z. B. Steuernachlässe, Benutzervorteile	BSR (Erdgas)	ja
3. Nutzung von Bahn und Binnenschiff				
Verlagerung von Transporten auf Bahn und Binnenschiff	+ Je nach Verlagerungspotenzial bis zu 30 % Emissionsverringerung möglich	– Zu geringe Flexibilität (Zeit, Raum) – Aus einzelwirtschaftlicher Sicht zu geringes Frachtaufkommen – Hohe Vor- bzw. Nachlaufdistanzen – Intermodale Transportkette, insbesondere unter Berücksichtigung der Kapitalbindungskosten, häufig teurer als reiner Lkw-Transport – Hohe Infrastrukturkosten für Betreiber/Nutzer ⇒ Diskriminierungsfreier Zugang zu den Netzen ⇒ Umschlageneinrichtungen im Stadtgebiet bzw. eigene Gleisanschlüsse ⇒ Mit dem Lkw konkurrenzfähige Produktionssysteme notwendig	Karstadt (Kaufmannsgüter) KJS („Kaffeezug“) BEWAG (Kohle) SAMSUNG (Bildröhren) P&O (Leercontainer)	bedingt
4. Nutzung des Umweltverbunds				
Nutzung lokaler Depots ggf. Einsatz von Lastenfahrrädern („Bikern“) und „Walkern“ Nutzung des ÖPNV	+ Je nach Schadstoffemission bis zu 40 % Emissionsverringerung durch alternative Zustellkonzepte möglich	– Nur für geringe Lasten geeignet – Bedenken hinsichtlich Imageverlust (z. B. Berater, Vertreter, Anwälte) ⇒ Unterstützung der Einrichtung von kleinen Logistiknoten und Liefersdiensten	Messenger Moskitos	bedingt

Gestaltungsansätze betrieblicher Akteure (1)					
Gestaltungsansätze	Zielbeiträge	Umsetzungsbedingungen	Beispiele	Eignung	
5. Nachhaltige Standortentscheidungen					
<p>Entfernungen zu den Umschlagstellen, zu den Lieferanten und Kunden, Verkehrsanbindung</p> <p>Schnittstellenlösungen (Rampengestaltung usw.) des Standortes</p> <p>Platzbedarf logistischer Teilfunktionen (Lagerung, Umschlag, Kommissionierung, Entsorgung usw.)</p> <p>Stufigkeit des logistischen Systems (Zentral- vs. Regionallagerkonzept, Kombinationen)</p>	<p>+ Je nach Distributionsgebiet deutliche Fahrleistungsreduzierung möglich</p> <p>+ Verbesserte Erreichbarkeit von Quellen und Zielen des Wirtschaftsverkehrs</p>	<p>+ Sensibilisierung der Unternehmen (z. B. durch Förderung von Umweltmanagementsystemen)</p> <p>– Niedrige Straßengütertransportkosten</p> <p>– Hohe Verkehrsflussschwindigkeit</p> <p>– In Teilen der Innenstadt, insbesondere im westlichen Stadtgebiet Berlins hohe Grundstückskosten, geringe Erweiterungsflächen</p> <p>⇒ Unterstützung ansiedlungswilliger Unternehmen bei der Standortsuche unter Berücksichtigung der Verkehrsfunktion</p>	Kaiser's (Marienfelde)	bedingt	
6. Nachhaltige Baulogistik					
<p>Einrichtung eines baustellenbezogenen Distributionscenters und Logistik-Leitstands</p> <p>Nutzung aller geeigneten Verkehrsträger</p> <p>Verkehrssparsames Produktionsverfahren (z. B. Kopplung von Erdaushub- und Kiestransporten)</p>	<p>+ Reduzierung der Umfeldbelastungen</p> <p>+ Reduzierung der Verkehrsfolgen</p> <p>+ [Bauzeitenreduzierung]</p>	<p>+ Positive Erfahrungen und Know-how in Berlin vorhanden</p> <p>+ Bei Bauvorhaben in zentraler Lage temporäre Verkehrsbeeinträchtigungen durch Nähe zum Regierungsviertel</p> <p>⇒ Hohes Bauvolumen</p>	Balog, Berlin Expo.02, Biel (CH) Stockholm-Hammarby Sjöstad (S) Heathrow Airport (GB)	bedingt	
7. Nachhaltige Beschaffung					
7.1	<p>Forderung (z. B. in öffentlichen Ausschreibungen) von alternativen Logistikkonzepten bzw. Vorgaben zur transportlogistischen Abwicklung (z. B. Einsatz von Eisenbahn und Binnenschiff)</p> <p>Vorgabe von logistischen Haus-Dienstleistern</p>	<p>+ Erhöhung der Verlagerungspotenziale auf Bahn und Binnenschiff</p> <p>+ Verlagerung auch bei Kostennachteilen in Ausschreibungsverfahren gewährleistet</p>	⇒ Verhandlungsmacht notwendig	Metro/Kaufhof Siemens Potsdamer Platz ansatzweise in BSR-Ausschreibung	bedingt
7.2	<p>Bestellung logistischer Größen (volle, ½ Palette)</p> <p>Einkaufskooperation ortsansässiger Unternehmen</p> <p>Regionale Beschaffung</p> <p>Abstimmung von Materialbedarfszeitpunkt und kosteneffizienter Lieferzeit</p>	<p>+ Erhöhung der Laderaumnutzung</p> <p>+ Reduzierung von Leerkilometern</p>	+ Sensibilisierung der Unternehmen (z. B. durch Förderung von Umweltmanagementsystemen)	Baiersdorf Märkisches Landbrot	ja

Gestaltungsansätze betrieblicher Akteure (1)					
Gestaltungsansätze	Zielbeiträge	Umsetzungsbedingungen	Beispiele	Eignung	
8. Nachhaltige Produktion					
<p>Miniaturisierung industrieller Güter, Produktion von Kompaktprodukten, Einsatz leichterer Werkstoffe, Verringerung von Verpackungsmaterial und -größe</p> <p>Vereinheitlichung der Normen von Mehrweg-Transport-Verpackungssystemen und Anpassung von Verkehrsmittel und Ladehilfsmittel</p> <p>Qualitätssicherung zur Reduzierung von Fehl- und Ausschussmengen</p>	<p>+ Reduzierung des Transportaufkommens durch Gewichts- und Volumeneinsparung</p> <p>+ Verbesserte Laderaumnutzung</p>	<p>+ Sensibilisierung der Unternehmen (z. B. durch Förderung von Umweltmanagementsystemen)</p> <p>- Entwicklungskosten</p>	<p>Siemens Karstadt Kaufhof Spedition Kundendorf</p>	<p>ja</p>	
9. Nachhaltige Distribution					
9.1	<p>Übernahme der „letzten Meile“ durch Zustellservice von Gütern (z. B. für Handwerker) und Waren (Büro, Konsument) statt Eigenabholung</p> <p>Akquisition an den Aufkommenschwerpunkten bzw. -routen</p>	<p>+ Ersatz von Pkw-Einkaufsfahrten durch ÖPNV-Fahrten und Lkw-Zustellungen</p> <p>+ Verbesserung der Lebensbedingungen mobilitätsbehinderter oder -eingeschränkter Menschen</p> <p>- Pkw-Nutzung für andere Aktivitäten</p>	<p>+ Sensibilisierung der Unternehmen (z. B. durch Förderung von Umweltmanagementsystemen)</p> <p>⇒ Förderung von Übergabestationen</p>	<p>RWE Spedition Kundendorf Post TNT Innight</p>	<p>bedingt</p>
9.2	<p>Kunden- oder gebietsbezogene Kooperationen („City-Logistik“)</p>	<p>+ Erhöhung der Fahrzeugauslastung</p> <p>+ Reduzierung der Leerkilometer</p>	<p>+ Kombination mit lärm- und schadstoffarmen Fahrzeugen</p> <p>- Kundenschutz erschwert Kooperation im Nahverkehr</p> <p>- Kosten durch zusätzliche Umschlag höher als Eigenleistung</p> <p>- In Berlin kaum Problemkunden bzw. -zonen (z. B. schwer zugängliche Geschäfte in Fußgängerzonen) vorhanden</p> <p>⇒ Eigeninitiative eines regionalen Spediteurs</p>	<p>DISI, Hamburg Claix e. V., Aachen City Mobil, Münster</p>	<p>bedingt</p>

Gestaltungsansätze kommunaler und regionaler Akteure (1)				
Gestaltungsansätze	Zielbeiträge	Umsetzungsbedingungen	Beispiele	Eignung
1. Raum- und Standortplanung				
1.1	Verkehrssparsame Flächenausweisung und Ansiedlungspolitik: Integration spezifischer Aussagen zum Wirtschaftsverkehrssystem (Netz, Kapazitäten, Angebote) in Übersichten über Gewerbeflächen	+ Verbesserungen der Verlagerungspotenziale auf Bahn und Binnenschiff + Verringerung von logistikbedingten Nachbarschaftskonflikten + Förderung von Wirtschaftsklustern + Konzentration von bahnaffinen Einrichtungen/Unternehmen an bestehenden Trassen (Nachfrage-sicherung)	- Wandel der Unternehmensorganisation - Erhebungs- und Aktualisierungsaufwand - geringer Ansiedlungsdruck ⇒ Reduzierung des Erhebungs- und Aktualisierungsaufwands durch zentrales Infrastrukturkaster	ABC-Planung, NL bedingt
	Standortbezogenes Mobilitätsmanagement: Berücksichtigung der Bündelungspotenziale an einem Standort mit Gewerbe-, Einzelhandels- oder Bürokonzentration oder an einer Trasse bei Ansiedlung	+ Verbesserungen der Verlagerungspotenziale auf Bahn und Binnenschiff + Erhöhung des Bündelungspotenzials	- geringes Transportaufkommen ⇒ Erstellung einer Nachfrageübersicht	Berlin-Oberschöne-weide (ansatzweise) bedingt
1.2	Intermodale Verknüpfung des Nah- und Fernverkehrs (Güterverkehrszentren, sonstige intermodale Terminals)	+ Entlastungswirkungen bei Verlagerung auf Bahn oder Binnenschiff und bei kurzen Vor- und Nachläufen auf der Straße - Hohe Umfeldbelastungen bei großen logistischen Knoten	+ Vorhandene Flächen und Infrastrukturen - Vermarktungsdruck innerstädtischer Verkehrsflächen, insbesondere für Flächen am inneren westlichen Ring ⇒ Nur als zwei sich ergänzende Strukturen geeignet, wo GVZ die Ver- und Entsorgung des Außenbereichs und City-Terminals die der inneren Stadt sicherstellen	Berlin/Brandenburg Bremen Köln Hamburg Nürnberg ja
1.3	Innerstädtische Logistik-knoten für die stadtverträgliche Ver- und Entsorgung der inneren Stadt (City-Terminals, Transferstationen) als Übergabepunkte an den Endverbraucher (Konsument, Handwerker usw.)	+ Reduzierung der Umweltfolgen durch möglichst frühe Konsolidierung bzw. späte Dekonsolidierung und damit Vermeidung vieler Fahrten kleinerer Fahrzeuge + effizientere, verkehrsspar-same Warenbereitstellung	+ Vorhandene Flächen und Infrastrukturen - Vermarktungsdruck innerstädtischer Verkehrsflächen, insbesondere für Flächen am inneren westlichen Ring ⇒ Nur als zwei sich ergänzende Strukturen geeignet, wo GVZ die Ver- und Entsorgung des Außenbereichs und City-Terminals der inneren Stadt sicherstellen ⇒ Vorhandensein interessierter Anbieter und Nutzer	City-Terminal, Hagen Westhafen, Berlin ja

Gestaltungsansätze kommunaler und regionaler Akteure (2)					
Gestaltungsansätze	Zielbeiträge	Umsetzungsbedingungen	Beispiele	Eignung	
2. Infrastrukturplanung					
2.1	Beseitigung von Netzlücken und –engpässen im Straßennetz	+ Vermeidung von Umwegfahrten und Stau + Entlastung von Wohngebieten	– Anwohnerproteste – Hohe Investitionskosten ⇒ Definition eines Vorzugsnetzes und darauf aufbauender Lückenschluss	Spreequerung, Berlin-Köpenick	ja
2.1	Sicherung der bahnseitigen Erschließung von geeigneten Gewerbegebieten und City-Terminals	+ Uneingeschränkte Nutzung der Verlagerungsoption	+ Frühe Auseinandersetzung mit der Thematik in Berlin + Kreatives Güterverkehrsmilieu in Berlin – fehlende Nachfrage steht einzelwirtschaftlichem Erfolg entgegen ⇒ Einrichtung eines Landes-Eisenbahnbetriebs	Trassensicherungsvertrag NRW Metropolregion Rhein-Neckar	bedingt
2.2	Ausbau der Wasserstraßen für Großmotorschiffe (Containerverkehre)	+ Verlagerung von Containerverkehren von der Straße im Fernverkehr	+ Durchgehende Brückenerhöhung abgeschlossen – Hohe Ausbaurkosten – Verlagerung von Containerverkehren auf parallele Eisenbahnrelationen	-	ja
2.3	Ausbau des Flughafens Berlin Brandenburg International in Schönefeld	+ Schnellere Fernerreichbarkeit	⇒ In Abhängigkeit von der Erlaubnis zum 24-Stunden-Betrieb besteht direkte Konkurrenz zum Flughafen Halle/Leipzig	-	bedingt
2.4	Realisierung einer Güterstraßenbahn	+ Gewisse Verlagerungswirkung bei hohem Güteraufkommen – Betriebliche Nutzungskonflikte zwischen Personenbeförderung und Gütertransport	+ Finanzierung von Betrieb und Netz-Anbindung durch interessiertes Unternehmen in Dresden (zur Zeit jedoch nicht rentabel) + Hohes regelmäßiges Aufkommen im Punkt zu Punkt-Verkehr mit Anschluss an Straßennetz – Fehlende Trassen mit geringer Taktfrequenz – Straßennetz nur im Ostteil Berlins – Ausweichstrecken nötig	Dresden (VW-Fabrik) Zürich (mobiler Recyclinghof)	nein
2.5	Neue (separate) Güterverkehrs-Infrastruktur (Rohr-Post-Prinzip)	+ Vermeidung von Straßengüterverkehr (letzte Meile) + Räumliche Trennung von Güter- und Personenverkehr	– Fehlender Handlungsdruck (Bedarf) für unterirdische Transporte – Hohe Investitionskosten – Neue instandzuhaltende Infrastruktur – Nur für Punkt-zu-Punkt-Verkehr mit hohem Aufkommen geeignet (unflexibel)	Entwurf Uni Bochum (Cargo Cab)	nein

Gestaltungsansätze kommunaler und regionaler Akteure (3)					
Gestaltungsansätze	Zielbeiträge	Umsetzungsbedingungen	Beispiele	Eignung	
3. Ordnungsrecht					
3.1	Einrichtung von Ladezonen	<ul style="list-style-type: none"> + Reduzierung Ladesuchverkehr + Verringerung des Haltens in 2. Reihe + Verbesserung des Verkehrsflusses 	<ul style="list-style-type: none"> + Eigenständige Beschilderung unterstreicht Bedeutung + Freihaltung durch Ordnungsbehörden - Ggf. Umwandlung von bewirtschafteten Stellplätzen notwendig - Zugeparkt aufgrund von Parkdruck ⇒ Nur sinnvoll, wenn Freihaltung gewährleistet 	Berlin Düsseldorf	ja
3.2	Lkw- bzw. Kombispuren einrichten	<ul style="list-style-type: none"> + Beschleunigung des Wirtschaftsverkehrs, ohne Kapazitätsausweitungen für den Pkw-Verkehr 	<ul style="list-style-type: none"> + Positive Erfahrungen in Berlin vorhanden + Eigenständige Beschilderung unterstreicht Bedeutung + Freihaltung durch Ordnungsbehörden - Busbeschleunigung - Radverkehrsstrategie ⇒ Nur sinnvoll, wenn Freihaltung gewährleistet 	Berlin Münster	ja
3.3	Lkw- bzw. Kombispuren durch Umweltstandards qualifizieren und Einräumung von Benutzervorteilen	<ul style="list-style-type: none"> + Effizientere Nutzung schadstoffarmer Lkw 	<ul style="list-style-type: none"> + Überwachung durch Ordnungsbehörden + Bundesweite Kennzeichnung von schadstoffarmen Lkw ⇒ Nur sinnvoll, wenn optische Identifikation der Fahrzeuge möglich / gewährleistet 	-	bedingt
3.4	Lkw-Routennetz: Führung des Lkw-Verkehrs durch weniger verkehrsempfindliche Stadträume auf Hauptverkehrsstraßen	<ul style="list-style-type: none"> + Verringerung der Immissionen auf den vorher benutzten Straßen + Reduzierung der Verkehrsbelastung in „der Fläche“ - Anstieg der Immissionen auf den Hauptverkehrsstraßen, wo Bündelung des Lkw-Verkehrs erfolgt 	<ul style="list-style-type: none"> + Konzept für Mehrstufiges Lkw-Routennetz für Berlin vorhanden - Nur Empfehlung, keine verbindliche Anordnung - Lkw-Routennetz – insbesondere die Bündelung des Schwerlastverkehrs, führt in Berlin, aufgrund der Struktur von Stadt und Verkehrsnetz, zwar zur Verringerung der insgesamt durch Lärm belasteten Einwohner aber zu keiner nennenswerten Veränderung der Luftschadstoffbelastung, Belastung an Hot-Spots steigt ⇒ Annahme durch die Lkw-Fahrer ⇒ Umsetzung des Lkw-Routennetzes nur für Fernverkehr 	Potsdam Bremen	bedingt

Gestaltungsansätze betrieblicher Akteure (1)					
Gestaltungsansätze	Zielbeiträge	Umsetzungsbedingungen	Beispiele	Eignung	
4. Moderation, Information					
4.1	Institutionalisierung eines Wirtschaftsverkehrsbeauftragten als Koordinator und Vermittler	+ Integration der Ziele und Ansatzpunkte eines nachhaltigen Wirtschaftsverkehrs in Planungsverfahren + Ein Ansprechpartner für wirtschaftsverkehrsbezogene Sachverhalte + Koordination verkehrsmindernder Gestaltungsansätze + Verbesserung des Planungsklimas	+ Positive Erfahrungen in Berlin vorhanden ⇒ Nur sinnvoll bei Ausstattung mit entsprechenden Ressourcen und Entscheidungsbefugnissen	Berlin: ehemaliges Referat Wirtschaftsverkehr Otto-Versand: Beauftragter für die Reduzierung der verkehrsbedingten CO ₂ -Emissionen	bedingt
4.2	Dialogorientierte Konzeptentwicklung	+ Verbesserung des Planungsklimas + Entwicklung und Umsetzung von spezifischen Logistiklösungen für die Herausforderungen des Wirtschaftsverkehrs vor Ort	+ positive Erfahrungen in Berlin vorhanden ⇒ Ein von allen Seiten akzeptierter neutraler Koordinator mit Moderationsfähigkeiten	Berlin: Plattform Wirtschaftsverkehr Güterverkehrsrunde Köln	ja
4.3	Implementierung eines regionalen Wirtschaftsverkehrsnetzwerks	+ Verbesserung des Planungsklimas + Realisierung von Synergieeffekten durch Erfahrungsaustausch	⇒ Eine dauerhaft mit entsprechenden Ressourcen ausgestattete Koordinationsstelle	Netzwerk Stadtlogistik NRW Plattform Stedelijke Distributie (PSD), NL	ja
4.4	Monitoring von Transporten an verkehrsintensiven Standorten	+ Möglichkeit zur Erhöhung der Laderaumnutzung + Möglichkeit zur Reduzierung von Leerkilometern + Möglichkeit zur Erhöhung der Stoppdichte + Stets aktuelle Strukturdaten	+ Bereits Kenndaten vorhanden - Schneller Wandel der Unternehmensorganisation/ -zwecke, -abläufe ⇒ Neutraler Träger der Datenbasis ⇒ Kooperationsbereite Unternehmer/ Flächeneigentümer	-	nein
4.5	Aufstellung eines Wirtschaftsverkehrsplans	+ Übersicht über Transportangebot und -nachfrage sowie Umfang und Zustand der Infrastrukturen + Anstoß von Projekten/Maßnahmen zur Reduzierung der wirtschaftsverkehrsbedingten Belastungen	+ Grundlage durch verschiedene Studien und integriertes Wirtschaftsverkehrskonzept vorhanden + Ergänzungen durch zu entwickelndes Infrastrukturkataster und Nachfrageübersicht	PDU (Plan de Déplacements Urbains), Frankreich	bedingt

Gestaltungsansätze betrieblicher Akteure (1)					
Gestaltungsansätze	Zielbeiträge	Umsetzungsbedingungen	Beispiele	Eignung	
4 Moderation, Information (Fortsetzung)					
4.6	Güterverkehrs-Informationssystem, das Informationen über zeitliche oder räumliche Beschränkungen (Umweltzone, Lieferzeitfenster u. ä.) und Benutzervorteilsregelungen bereitstellt	+ Vermeidung von Umweg- und Falschanfahrten + Optimierter Fahrzeugeinsatz	⇒ Aufbau und Nutzung entsprechender Datenbasen	PSD, NL VMZ, Berlin (ansatzweise)	ja
4.6	Förderung der Einführung von Umweltmanagementsystemen (UMS)	+ Reduzierung des Transportaufwandes und der Fahrleistung + Reduzierung Energieverbrauch + Senkung der Umweltkosten	+ Verursacherbezogener Ansatz + Zunehmende Bedeutung von Umweltaspekten auf internationalen Märkten - Hohe Implementierungskosten von EMAS/ISO 14.001f. - Nutzen wird von Entscheidern nicht gesehen ⇒ Niedrigschwellige Umweltmanagementsysteme erleichtern Einstieg	z. B. UMS bei KMU durch Öko-profit ca. 60 Kommunen / WLS GmbH Speditionen: Gustke, Metzler, Rhenus-Kleyling, Walter	ja
4.7	Förderung regionaler Wirtschaftskreisläufe	+ Reduzierung von Fernverkehren	- Bei großen Mengen Pflicht zur europaweiten Ausschreibung bei öffentlichen Auftraggebern ⇒ Aufbau von Vernetzungen und Marketingkampagnen	Entwurf zur Berliner Lokalen Agenda 21 (Stand 21.04.2004)	bedingt