



Regionalkonferenz „Wirtschaftsverkehre 2020“ im Bezirk Tempelhof-Schöneberg

Rathaus Schöneberg, 4. November 2019

Begrüßung und Einführung

Martina Marijnissen, Leiterin der Wirtschaftsförderung im Bezirk Tempelhof-Schöneberg, sowie Matthias von Popowski, GRW-Regionalmanagement Tempelhof-Schöneberg, begrüßen die Gäste und Teilnehmenden zu der ersten Regionalkonferenz im GRW-Regionalmanagement Tempelhof-Schöneberg.



Organisation und Abwicklung von Wirtschafts- und Lieferverkehren stellen Unternehmen im Bezirk Tempelhof-Schöneberg vor große Herausforderungen. Die Regionalkonferenz greift daher das Thema „Wirtschaftsverkehre 2020“ auf. Die Regionalkonferenz bildet den Auftakt für die 2020 geplante Erstellung des bezirklichen Wirtschaftsverkehrskonzeptes.

Ziel der Konferenz ist es, zu verschiedenen Themen wie zur Bündelung von Anlieferungen, Mitarbeitermobilität und Elektrifizierung von Unternehmensflotten Gesprächsformate anzubieten, in denen Experten und Unternehmen von ihren Erfahrungen berichten sowie zu guten und übertragbaren Ansätzen diskutieren.

Die Präsentation ist in der Webpräsenz des GRW-Regionalmanagements abrufbar.

Blick über den Stadtrand - Initiative „Urbane Logistik Hannover“



Zum Einstieg berichtet Tim Gerstenberger aus der Landeshauptstadt Hannover über die *Initiative - Urbane Logistik Hannover*. Die Landeshauptstadt Hannover verfolgt mit der Initiative das Ziel, ab 2030 eine weitestgehend CO₂-freie Innenstadtlogistik anzubieten und sich zu einer Kompetenzregion für urbane Logistik zu entwickeln.

In der Initiative wirken unterschiedliche Partner und Institutionen mit. Dazu zählen neben der Landeshauptstadt Partner u.a. aus Wissenschaft und Forschung, z.B. die Leibniz Universität Hannover, sowie von

Unternehmen (z.B. VW Nutzfahrzeuge, Deutsche Post DHL Group). Hier werden mit Unterstützung aus dem Bundesforschungsministerium beispielsweise Forschungsprojekte für die urbane Logistik umgesetzt.

Mit dem Pilotprojekt zur Paketlogistik Linden-Nord werden die entwickelten Ansätze erprobt. Der etwa 80 ha große Stadtteil wird in 9 Quadranten á 9 ha geteilt. Der Stadtteil ist geprägt von Wohnen (rd. 16.600 EW), Einzelhandel und Kleingewerbe. In dem Stadtteil werden an 21 Logistikpunkten und zwei Umschlagsplätzen auf Lastenräder (Mikro-Depots) werktags tagsüber Waren und Pakete umgelagert, neu verpackt und zugestellt. Herr Gerstenberger berichtet von guten Praxiserfahrungen aus dem Projekt.

Die Rückfragen und Nachfragen der Teilnehmenden drehten sich um die Themen Übertragbarkeit auf andere Quartiere, Erfolgsfaktoren für die der Umsetzung, den Umgang mit Konflikten im Alltag sowie die Fortführung des Projektes nach Ablauf der Pilotphase.

Die Präsentation ist in der Webpräsenz des GRW-Regionalmanagements abrufbar.

Diskussion in Fokusgruppen

Bündelung von Anlieferungen & Koordinierung auf der letzten Meile



In der Fokusgruppe diskutierten Unternehmen, die entweder eigene Depotlösungen/Hubs bereits entwickelt oder erprobt haben sowie Anbieter entsprechender Lösungen.

Dabei wurde deutlich, dass dauerhaft und über einen Modellbetrieb hinaus betriebswirtschaftlich tragfähige Lösungen bisher eher einen Einzelfall darstellen. Gleichwohl gibt es aus einzelnen Projekten gute und entwicklungsfähige Ansätze.

Die Gesprächspartner merken unzureichende Rahmenbedingungen an, um gute Ideen dauerhaft und wirtschaftlich tragfähig in die Praxis zu bringen. Dazu zählen die Verkehrsinfrastruktur im Allgemeinen sowie unzureichende Flächenangebote für Lagerung, Konfektionierung, Organisation des Lieferverkehrs etc.

Mitarbeitermobilität



In der Fokusgruppe „Mitarbeitermobilität“ arbeiteten neben Mobilitätsanbietern Vertreter von Unternehmen, des Netzwerkes Motzener Straße sowie der Wirtschaftsförderung des Landes Brandenburg mit.

Deutlich wurden durch die Diskussion folgende Punkte. Sharing-Angebote werden insbesondere außerhalb der Stadtzentren benötigt. Dies stellt Anbieter vor aktuell nicht lösbare Herausforderungen, da in der Regel keine über den Tagesverlauf gleichbleibende Nachfrage besteht. Beispiel: Während Angestellte abends von der zentral gelegenen Arbeitsstelle mit einem Carsharing-Auto häufig nach Hause in den Vorort fahren, pendeln sie morgens – zur Hauptverkehrszeit – mit dem ÖPNV wieder zurück zur Arbeit. Dies führt dazu, dass die Carsharing Anbieter ihre Autos teilweise mit eigenen MitarbeiterInnen zurück ins Zentrum fahren müssen. Tagsüber stünden in den

Randgebieten die Autos zudem hauptsächlich still, wodurch keine Wirtschaftlichkeit erreicht werden kann.

Carsharing-Anbieter wünschen sich einen stärkeren Kontakt zu KMUs, da diese als Kunden nur schwer zu erreichen sind.

Elektrifizierung von Unternehmensflotten und Lieferungen



Die Diskussion innerhalb der Fokusgruppe Elektromobilität konzentrierte sich auf das Ausloten der Möglichkeiten und Grenzen der Nutzung von e-Cargo-Bikes. Frau Braun als Vertreterin des Startups eCargo-Bike ONO-Motion informierte zu unternehmensstrategischen Ansätzen und bisherigen Erfahrungen. Die eCargo Bikes der Firma ONO verfügen über ein Ladevolumen von 220kg, die Container können gut vorbereitet und schnell gewechselt werden, sodass ein effizienter Einsatz der Fahrzeuge möglich ist. Diese Darstellungen zu

eCargo Bike Lösungen wurden durch den Vertreter von Ruksaldruck GmbH&Co. KG als Vorreiter hinsichtlich des Einsatzes von Elektroautos ergänzt.

Die Fa. Ruksaldruck kann nach Anschaffung eines Elektroautos im Jahr 2014 vor allem feststellen, dass Wartungskosten hierfür sehr gering ausfallen. Der Umstieg auf elektromobile Lösungen ist jedoch vor allem ein positiver Marketing- und Imagefaktor. eCargo-Bikes können aufgrund ihrer Reichweite und Traglast vor allem als innerbetriebliches Transportmittel und zur Bewältigung der letzten Meile in Einkaufsstraßen/Geschäftszentren effektiv genutzt werden. Ein interessantes Themenfeld ist der künftige Aufbau unternehmensübergreifender Lösungen bzw. die Klärung der Trägerschaft von eCargo-Bikes in Zentren/Unternehmensnetzwerken. Angestrebt werden vor allem Kooperationen mit den Anbietern, welche im öffentlichen Raum mangels Lieferzonen und Parkraum oft die 2. Reihe blockieren. Der Einsatz von eCargo-Bikes im öffentlichen Raum ist also in hohem Maß von der Bereitstellung entsprechender Räume (Lieferzonen, Mikrodepots/Mobilitäts-HUBs) abhängig, hier sind entsprechende stadtplanerische Lösungen erforderlich.

Ziel ist es, Informationen zu den Möglichkeiten und Vorteilen der eCargo Bike Nutzung in die Unternehmensnetzwerke zu tragen und hier vor allem kleine und mittelständische Unternehmen zu erreichen.

Ergebnisse der Diskussion

Welche Voraussetzungen (räumlich, technisch, notwendige Partner u.a.) müssen erfüllt sein, um „gute“ Lösungen umzusetzen?

Fokusgruppe Bündelung von Anlieferungen & Koordinierung auf der letzten Meile:

- ≡ Bereitstellung ausreichender Flächen für Lagerung, Kofektionierung und Abwicklung von Verkehren
- ≡ Für die Sicherung von Betriebsabläufen sind im Alltag zuverlässige Fahrzeuge sowie ausreichendes und qualifiziertes Personal erforderlich
- ≡ Lokale Unternehmen als Partner und Kunden gewinnen und sensibilisieren

Fokusgruppe Mitarbeitermobilität:

- ≡ Ausbau von Elektro- und Wasserstoffladestationen
- ≡ Ausweisung von Stellplatzflächen sowie härteres Durchgreifen bei Falschparkern (die für Sharing-Autos ausgewiesene Parkplätze nutzen)

Fokusgruppe Elektrifizierung von Unternehmensflotten und Lieferungen:

- ≡ Informationen zu bestehenden Angeboten (auch für kostenlose Testphasen) und den Möglichkeiten von e-mobilen Angeboten vor allem in Unternehmensnetzwerke/KMU hineinbringen
- ≡ Bereitstellung von Flächen für Mikrodepots/Mobilitäts-HUBs und Liefer-/ Ladezonen.

Worin liegen die Unterstützungsbedarfe durch die Verwaltung bzw. das GRW-Regionalmanagement?

Fokusgruppe Bündelung von Anlieferungen & Koordinierung auf der letzten Meile:

- ≡ Über das GRW-Regionalmanagement besteht der Wunsch, Partner auf Unternehmens- und Betreiberseite für die Entwicklung und den Betrieb guter Lösungen zu finden.

Fokusgruppe Mitarbeitermobilität:

- ≡ Die Sharing-Anbieter nehmen ihr eigenes Marktfeld als zu wenig reguliert wahr. Aktuell scheint die Stadt Berlin mit dem Angebot der verschiedenen Sharing-Angebote überfordert und viele Menschen empfinden diese als störend im Straßenbild. Eine stärkere Kooperation der Anbieter sei wünschenswert, wird von diesen jedoch aktuell nicht forciert. Hierfür könnte die Verwaltung Anreize setzen.
- ≡ Eine vereinfachte Kommunikation bei behördlichen Anliegen/ Genehmigungen der sowie bezirksübergreifende einheitliche/ gebündelte Vorgänge und Entscheidungen.
- ≡ Aktuell besteht der Eindruck, dass nur wenige Menschen sich gegen einen eigenen PKW aufgrund der vorhandenen Sharing-Angebote entscheiden. Vielmehr werden sie als bequemes Add-On angesehen. Hier könnte die Verwaltung mehr Anreize schaffen.

Fokusgruppe Elektrifizierung von Unternehmensflotten und Lieferungen:

- ≡ Planungsrechtliche Sicherung und Bereitstellung von Flächen für Mikrodepots/Mobilitäts-HUBs und Liefer-/ Ladezonen im öffentlichen Raum (BA/Stadtplanung).

Welche unternehmensübergreifenden Lösungen und Ansätze gibt es?

Fokusgruppe Bündelung von Anlieferungen & Koordinierung auf der letzten Meile:

- ≡ Gemeinsame Nutzung von Flächen, Container etc. durch Unternehmen; dies erfordert, dass Unternehmen auch bereit sein müssen, Daten und Informationen zu teilen.
- ≡ Es gibt „uber“ für Logistiklösungen, Anbieter wie *Clever Shuttle* oder *Moya Mitnahmedienste*

Fokusgruppe Mitarbeitermobilität:

- ≡ Unternehmensübergreifende Lösungen für Unternehmensflotten wären seitens der Sharing-Anbieter möglich, werden jedoch als schwer zu realisieren angesehen, da Firmen selten in solchem Umfang miteinander kooperieren. Ein Unternehmensnetzwerk sieht sich selbst aktuell nicht als möglichen Vertragspartner.

- ≡ Ridesharing wird aktuell vernachlässigt, obwohl dieses eine gute Möglichkeit zur Reduktion des Verkehrsaufkommens bietet – insbesondere wenn dieses firmenübergreifend organisiert würde.

Fokusgruppe Elektrifizierung von Unternehmensflotten und Lieferungen:

- ≡ Belastbare Informationen gezielt in Unternehmensnetzwerke hineintragen.

Was gilt es im bezirklichen Wirtschaftsverkehrskonzept zu berücksichtigen?

Zusammenfassung aus allen Fokusgruppen:

- ≡ Mit Blick auf sharing-Lösungen für MitarbeiterInnen muss die Wirtschaftlichkeit des Betriebs eines Angebotes mitgedacht werden.
- ≡ Anforderung zur Bereitstellung der Räume und Flächen (mind. 1.000 qm) für Warenumschlag und funktionierende Hubs und Depots
- ≡ Planungs- und ordnungsrechtliche Sicherung von Lade- und Lieferzonen/Flächen für Mikrodepots
- ≡ Berücksichtigung des bisher nicht erfassten „grauen Verkehrs“, d.h. Wirtschafts-/Lieferverkehr, der nicht einzelnen Unternehmen zugeordnet werden kann.

Zusammenfassung

Frau Marijnissen und Herr von Popowski danken den Teilnehmenden sowie insbesondere den Inputgebern der Fokusgruppen für ihre Beiträge und aktive Teilnahme.

GRW-Regionalmanagement

c/o complan Kommunalberatung GmbH

www.complangmbh.de – regionalmanagement@complangmbh.de

Berlin/Potsdam, 9. Dezember 2019

Das Regionalmanagement im Bezirk Tempelhof-Schöneberg wird im Rahmen der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ (GRW) mit Bundesmitteln und Mitteln des Landes Berlin, vertreten durch die Senatsverwaltung für Wirtschaft, Energie und Betriebe gefördert und durch die Senatsverwaltung für Finanzen kofinanziert.