

Ökologischer Lieferverkehr mit Mikrodepots

Auf der letzten Meile wird's kompliziert

Mehr denn je ächzen die Städte unter den wachsenden (Liefer-)Verkehren. Manchmal stehen drei Transporter gleichzeitig in einer Straße. In Berlin sammelt man gute Erfahrungen mit Mikrodepots.

> Jens-Holger Kirchner

Erinnern wir uns für die Zukunft: Unsere Vorfahren hatten bei der Entwicklung der Metropolen aus heutiger Sicht strategisch äußerst klug gehandelt. Über die Stadt verteilte Güterbahnhöfe haben eine wohnortnahe Ver- und Entsorgung auf der Schiene gewährleistet. Die Feinverteilung von Gütern und Waren geschah unter anderem mit Lastenfahrrädern und teilweise sogar schon per Elektro-Lkw.

Industrie- und Gewerbestandorte hatten Bahnanschluss. Beim Alten Schlachthof in Berlin zum Beispiel war das eine Voraussetzung bei der Standortauswahl und für die Siemensstadt war extra eine Bahnlinie errichtet worden. Auf vorhandenen oder neu geschaffenen Wasserwegen kam Bau- und Heizmaterial in die

Stadt. Besonders attraktiv damals (und heute besonders utopisch): Über das Straßenbahnnetz wurden die Postämter beliefert und ein dichtes Netz von wohnortnahen Postfilialen machte es einfach, Pakete zu empfangen oder abzusenden.

Die Entwicklung ging nach dem Krieg mit der klaren Fokussierung auf den Kfz-Verkehr in eine andere Richtung. Autobahnen und Straßen wurden gebaut, Häfen umgenutzt, Straßenbahnlinien zurückgebaut, Güterbahnhöfe geschlossen und diese Flächen verkauft, das Netz der Postfilialen deutlich ausgedünnt.

Heute beschäftigen sich die Konzepte innovativer Citylogistik wieder mit der Reaktivierung von Güterbahnhö-

fen, Bahnstrecken und Stadt-Häfen. Und mit der Errichtung und dem Betrieb von Mikrodepots, also innerstädtischen Umschlagplätzen vom Lkw auf Lastenräder.

Berliner Projekt KoMoDo: Fünf Konkurrenten kooperieren

In Berlin wird an dieser Idee seit 2010 gearbeitet, eine einjährige Modellphase im Prenzlauer Berg (Bezirk Pankow) wurde unlängst abgeschlossen. Beim Pilotprojekt „Kooperative Nutzung von Mikrodepots durch die KEP-Branche für den nachhaltigen Einsatz von Lastenrädern in Berlin (KoMoDo)“¹ haben die fünf größten Paketdienstleister DHL, DPD, GLS, Hermes und UPS gemeinsam ein innerstädtisches Mikrodepot genutzt. Daneben wirkten bei KoMoDo Verbände und Institutionen der Branche als assoziierte Partner mit.

Eine gute Idee – aber nicht so leicht umzusetzen

Bei der Vorbereitung und Konzepterstellung mussten diverse Aspekte beachtet und vorher geklärt werden.

Flächenverfügbarkeit: Sie ist im innerstädtischen Raum die größte Herausforderung. Das Mikrodepot sollte nicht nur zentral liegen und gut erreichbar sein, sondern wenig Konflikte verursachen. Es sollte der Nachbarschaft möglichst wenig Lärmbelastung bescheren und nicht zu viele Kfz-Stellplätze kosten, außerdem muss die Zufahrt verkehrssicher sein. Solche Flächen müssen auch verfügbar sein – dabei spielt öffentliches Straßenland eine große Rolle.

Mehr zum Thema ...

Güterverkehr

Deutscher Städte- und Gemeindebund:
Logistik in der Kommune
Berlin 2021, 32 Seiten, PDF auf
logix-award.de:gruenlink.de/1zbe

Frankfurt University of Applied
Sciences:
Handlungsleitfaden Wirtschaftsverkehr
Frankfurt am Main 2020, 29 Seiten,
PDF auf [frankfurt-university.de:
gruenlink.de/1y6l](http://frankfurt-university.de:gruenlink.de/1y6l)

Ministerium für Verkehr Baden-
Württemberg:

Güterverkehrskonzept Baden-
Württemberg – Grundlagen und
Empfehlungen
Stuttgart 2020, 32 Seiten, PDF auf [vm.ba-
den-wuerttemberg.de:gruenlink.de/1y5l](http://vm.baden-wuerttemberg.de:gruenlink.de/1y5l)

Umweltbundesamt:
Urbane Logistik – Herausforderungen
für Kommunen. Auswertung und
Ergebnisbericht einer Online-
Befragung
Texte 236/2020, Dessau-Roßlau 2020,
62 Seiten, PDF auf [umweltbundesamt.de:
gruenlink.de/1y6m](http://umweltbundesamt.de:gruenlink.de/1y6m)



Bis zur Eröffnung des Mikrodepots KoMoDo in der Eberswalder Straße musste einiges geklärt werden

Foto: LNC GmbH

Betreiber: Die Depots sollten nach Möglichkeit anbieterneutral sein, das heißt, es braucht einen Betreiber für das Mikrodepot und die mitwirkenden Logistikfirmen nutzen es eigenständig. Denn das von den Firmen zwingend anzuwendende Prinzip einer durchgehend verantworteten Lieferkette setzt der Kooperation Grenzen. Alle fünf hatten ihren eigenen, eigens gesicherten Container. Das bedeutet auch, dass jede Firma vor Ort sowohl Lastenräder als auch eigene Fahrer*innen vorhält. Betreiber des KoMoDo-Projektes ist die Berliner Hafen- und Lagerhausgesellschaft mbH (BEHALA).

Sondernutzungsgebühren: Das Kaufen oder Anmieten privater Flächen im innerstädtischen Bereich dürfte wegen der hohen Preise eher die Ausnahme sein. Aber auch die behördliche Erlaubnis zur Sondernutzung ist eine auch nicht gerade einfache Variante – wie passt die gewerbliche Nutzung durch die Paketdienstleister zu den Vergaberichtlinien? In Pankow hat das Bezirksamt Übergangsweise mit dem Modellcharakter argumentiert und während dieser Zeit die Flächen entgeltfrei überlassen. Das trägt aber nicht im Regelbetrieb. So weicht

das Berliner Mikrodepot nach der Projektlaufzeit auf ein Gelände in Moabit aus, das dem Betreiber BEHALA gehört.

Die Zahlen sprechen für sich

Ein Jahr lang wurden die Waren ans Mikrodepot am Prenzlauer Berg morgens geliefert und in den Containern zwischengelagert. Von dort haben die fünf Firmen rund 160.000 Pakete mit – meist elektrisch unterstützten – Lastenrädern an die Endkunden ausgeliefert. Bis zu elf dieser Räder waren montags bis samstags unterwegs, in einem Radius von bis zu drei Kilometern um den Standort. Laut einer Verwaltungsvorlage wurden insgesamt über 38.000 Kilometer zurückgelegt und rund elf Tonnen CO₂ eingespart. Für die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz ist das Pilotprojekt ein „bedeutender Schritt für eine stadtverträgliche Logistik“.² Dementsprechend plant das Land weitere Projekte am Westhafen und am S-Bahnhof Jungfernheide.

Mikrodepots eignen sich hervorragend für eine stadtverträgliche und klimafreundliche Organisation der sogenannten letzten Meile – besonders im hochverdichteten innerstädtischen Raum. Da-

für braucht es aber nicht nur geeignete Flächen und eine Menge Organisation, sondern auch Abstellflächen und Lieferzonen für die Lastenräder. Denn die werden immer größer und schwerer – und sind nicht mehr geeignet, auf dem Bürgersteig abgestellt zu werden. Außerdem werden die Mikrodepots noch per Lkw angefahren. Stadtverträglicher und ökologischer wäre eine Belieferung auf bestehenden innerstädtischen Schienennetzen, beispielsweise mit einer Güterstraßenbahn. Es gibt also noch zu tun.

1) www.komodo.berlin

2) Antwort auf die Schriftliche Anfrage zum Thema „Ökologischer Lieferverkehr auf der ‚letzten Meile‘, Mikrodepots“ vom 29. März 2021, Drucksache 18/26951 auf pardok.parlament-berlin.de; gruenlink.de/1ztg

> Jens-Holger Kirchner (Grüne) war von 2006 bis 2016 Bezirksstadtrat für Verkehr und Stadtentwicklung im Berliner Bezirk Pankow sowie von 2016 bis 2018 Staatssekretär für Verkehr in der Berliner Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz. Seit 2019 ist er Beauftragter für große Stadtentwicklungsprojekte in der Berliner Senatskanzlei.