

TEILNEHMENDE

Vertreterinnen und Vertreter von
Bund, Ländern und Kommunen

INHALT

Vorträge und Best-Practice-
Beispiele mit anschließendem
Fachaustausch in Themenräumen

ZIELE

Vorstellung der Förderrichtlinie
Städtische Logistik, Austausch,
Vernetzung

www.nakomo.de

„Die verfügbare Fläche in Groß-
städten ist sehr begrenzt und der
Effizienzgewinn durch die
gemeinsame Nutzung von Mikro-
Depots durch verschiedene Akteure
enorm. Dieses Potenzial sollte im
Sinne des gesamtgesellschaftlichen
Mehrwerts ausgeschöpft werden.“



www.nakomo.de

Kontakt

E-Mail: nakomo-team@now-gmbh.de
Telefon: + 49 30 311 611 6 - 213

Erkenntnisse des Fachaustauschs

Förderrichtlinie Städtische Logistik

VORTRAG:
Förderrichtlinie Städtische
Logistik – Status Quo,
Fördermöglichkeiten, Förder-
empfehlungen

Sarah Seidemann, Referentin
des Bundesministeriums für
Verkehr und digitale Infrastruktur,
und Christian Rosenwanger,
Referent der Bundesanstalt für
Verwaltungsdienstleistungen,
stehen Rede und Antwort.

Müssen Förderanträge für eine Machbarkeits- studie bereits Messwerte enthalten?

Nein, in Förderanträgen für Machbarkeitsstudien
und städtische Logistikkonzepte muss lediglich
der Untersuchungsgegenstand nachvollziehbar
dargelegt werden. Erst die abgeschlossenen Mach-
barkeitsstudien müssen belastbare Aussagen
zur Umweltentlastung, zur Wirtschaftlichkeit,
zur technischen Eignung und – wo sinnvoll – zur
Flächeneffizienz des untersuchten Einzelvorhabens
sowie zu Auswirkungen auf den Verkehrsfluss
und die Verkehrssicherheit enthalten.

Inwiefern können Regionalverbände eine regionale Wirtschaftsverkehrsstrategie unter dem Förderrahmen platzieren?

Antragsberechtigt sind ausschließlich Kommunen
und Landkreise. Es ist jedoch möglich, dass sich
mehrere Kommunen zusammenschließen und ein
gemeinsames Thema in verschiedene Arbeits-
pakete untergliedern, für die sie dann separat
Förderanträge einreichen.

Braucht man vor einem Pilotvorhaben zur Errichtung eines Mikro-Depots zwingend ein Konzept?

Bei Antragstellung muss nachvollziehbar ab-
geschätzt werden, welchen Beitrag das Einzel-
vorhaben zur Erreichung des Förderziels leistet
und wie dieser erfüllt wird. Beispielsweise:

- Wie viel CO₂ (in t) und/oder NO_x (in kg) und/
oder PM (in kg) werden pro Jahr eingespart?
- Um welchen Wert wird die NO₂- und/oder
PM10-Konzentration (jeweils in µg/m³)
im Jahresdurchschnitt gemindert?
- Um wie viel wird der Geräuschpegel
(in dB(A)) gesenkt?
- Wie wirkt sich das Einzelvorhaben auf den
Verkehrsfluss aus?

Bei allen Maßnahmen muss dargelegt werden,
dass sie wirtschaftlich und zweckmäßig sind.
Hierfür sind auch das Gesamtkonzept des Vor-
habens, dessen Einbettung in den städtischen
Kontext sowie die Gesamtkosten inkl. des
künftigen Betriebs zu erläutern.

Gibt es weitere Anschlussfördermöglichkeiten, wenn die Förderrichtlinie Städtische Logistik ausläuft?

Derzeit ist keine Anschlussförderung geplant.
Bitte nutzen Sie daher die Möglichkeit, bis
zum 31.08.2021 Ihren Förderantrag bei der
Bewilligungsbehörde einzureichen:
Bundesanstalt für Verwaltungsdienstleistungen
Tel.: 04941/602-776
E-Mail: staedtsche-logistik@bav.bund.de



Umsetzung konkreter Einzelvorhaben

BEST-PRACTICE-BEISPIEL:
Mikro-Hub für eine nachhaltige
City-Logistik in Berlin

Tamara Hilbert, Sachbearbeiterin
in der Wirtschaftsförderung,
Bezirksamt Tempelhof-
Schöneberg von Berlin, und
Jan Kruska, Projektleiter
Mikro-Depots, Deutsche Bahn AG,
stehen Rede und Antwort.

Was waren die entscheidenden Kriterien für Ihren Mikro-Depot-Standort?

Hauptkriterium war, eine freie Fläche zu finden,
von der aus der Tempelhofer Damm in Berlin
beliefert werden kann. Der P&R-Parkplatz war die
einzige Option. Es ist gut, wenn die Kommune
eigene Flächen hat, da durch die Anmietung
privater Areale höhere Kosten entstehen. Ein
Sondernutzungsantrag mit höherem Gemein-
interesse von der Kommune ist ein guter Anschlag.
Parkplätze eignen sich grundsätzlich gut, da sie
meist mit Sprintern und Verteilerfahrzeugen
befahrbar sind. In unserem Fall ist die Fläche
zudem logistisch gut gelegen, da sie nah an
der Berliner Stadtautobahn liegt.

Wie wird die Fläche in Berlin im Flächennutzungsplan definiert? In Köln erlaubt das Stadtverwaltungsamt die Nutzung nicht, wenn die Fläche nur für Logistik benötigt wird.

In Berlin ist es öffentliches Straßenland und die
Fläche kann temporär – per Sondernutzungs-
antrag – genutzt werden. Dazu darf das
Mikro-Depot keine Einnahmen erzielen, da es
sonst als Betriebsstätte deklariert werden und

so seine Sondernutzungsrechte verlieren würde.
Ohne die Förderung wäre die Genehmigung
voraussichtlich nicht erteilt worden.

Wie groß muss die Fläche für ein Mikro-Hub sein?

Das Mikro-Depot in Berlin-Tempelhof hat 60 qm
Gebäudefläche. Davon sind 15 qm für das
Handling, der Rest ist Lagerfläche für Güter.
Die Größe eines Hubs richtet sich u. a. nach der
verfügbaren Fläche, den Standorten weiterer
Hubs und dem Einzugsgebiet. Im Rahmen des
Förderprojekts soll etwa erhoben werden, wie viele
Haushalte bei 60 qm bedient werden können.

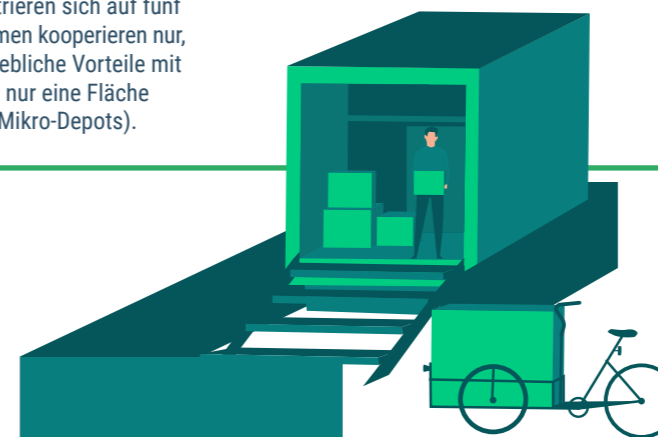
Wir waren bereits mit KEP-Dienstleistern im Gespräch. Sie waren nicht bereit, mit Lastenrädern zu fahren und wollten nicht mit Dritten kooperieren. Wie sind Ihre Erfahrungswerte?

KEP-Dienstleister wollen sich einen Wettbewerbs-
vorteil gegenüber der Konkurrenz sichern. 20 %
der Lieferverkehre konzentrieren sich auf fünf
Anbieter. Logistikunternehmen kooperieren nur,
wenn es wirtschaftlich erhebliche Vorteile mit
sich bringt und häufig wird nur eine Fläche
gemeinsam genutzt (z. B. Mikro-Depots).

Man sollte mit den einzelnen Akteuren sprechen.
Es gibt inzwischen andere Liefersysteme, die
nicht KEP-fähig sind (z. B. Lebensmittel), und
Start-ups, die sich auf emissionsfreie Lieferungen
spezialisiert haben. Mit diesen kann man beginnen,
um dann erneut auf die „großen Fünf“ zuzugehen.

Wo werden die Kosten umgelegt, wenn vom Mikro- Depot zum Kunden gefahren wird?

Die „letzte Meile“ ist in Lieferketten grundsätzlich
finanziert. Die Dienstleister sparen durch ein
Mikro-Depot Kosten, da Fahrerinnen und Fahrer
bei Auslieferung mit dem Lastenrad keinen
C-Führerschein mehr benötigen. Der Zwischenhalt
am Mikro-Depot ist ein Zusatzstopp und dadurch
kostenrelevant, allerdings können Mikro-Depots
an anderen „Zeitscheiben“ bedient werden.
Dadurch ist die „Stopp-Dichte“ bei Auslieferung
per Lastenrad nicht negativ.



„Die Bedarfe an Ladezonen sind
noch nicht bekannt und müssen
untersucht werden.“

Städtische Logistikkonzepte

BEST-PRACTICE-BEISPIEL:

City-Logistik-Konzept Baden-Baden

Sebastian Scherer, Head of Consulting Unit Transport
Logistics bei PTV Transport Consult GmbH, steht Rede
und Antwort.

Wie erhalte ich Zugang zu Logistikern?

Die Vernetzung zwischen kommunaler Verwaltung und
Logistikern kann über den jeweiligen Auftragnehmer zu
einem Logistikkonzern hergestellt werden. Hier bestehen
Kontakte zu den großen KEP-Dienstleistern / Stückgut-
logistikern, die dann ggf. lokale Kontakte zur Verfügung
stellen. Zudem existieren häufig Kontakte bei der Stadt
sowie der IHK. Darüber hinaus kann die NaKoMo-Plattform
für Vernetzung und Austausch genutzt werden.

Gibt es eine standardisierte Übersicht zu möglichen Stand- orten und einer notwendigen Anzahl an Ladezonen in einer Straße oder einem Quartier?

Aktuell sind keine Übersichten bekannt, da der Bedarf an
Ladezonen noch nicht geklärt ist. Es müssen Grunddaten
für den jeweiligen Stadtbereich erhoben werden – etwa durch
Befragungen der Anliefernden und der zu Beliefernden.
Zudem sollten Verkehrsmodelle genutzt werden.

Machbarkeitsstudien zu konkreten Einzelvorhaben

BEST-PRACTICE-BEISPIEL:

Nutzung innerstädtischer Wasserwege für die urbane Logistik in Hamburg: Konzeption zur Ausschreibung einer Machbarkeitsstudie

Hendrik Lüth, Referent Freie und Hansestadt Hamburg,
steht Rede und Antwort.

In der Region Frankfurt am Main wird sich mittlerweile mit den Wasserwegen beschäftigt. Was sollten wir anfangs beachten? Welche Akteure sollten wir ansprechen?

Ich empfehle, die rechtlichen Rahmenbedingungen zu
prüfen (z. B. Richtlinien zur Nutzung der vorhandenen
Anlegestellen) sowie eine Stakeholderanalyse durchzu-
führen, bspw. mit Verbänden und Bezirken sprechen
(je nach Zuständigkeit).

Wie lang hat die Erstellung des Konzepts für den Fördermittel- antrag gedauert?

Im Vorfeld haben wir Gespräche mit Expertinnen und
Experten geführt, da wir nicht über das vertiefte Know-how
im Bereich der Wasserlogistik verfügten. An der Leistungs-
beschreibung wurde anschließend ca. drei Wochen ge-
schrieben. Das Projektteam hatte Erfahrung mit Förder-
anträgen im wissenschaftlichen Bereich. Ist das nicht
der Fall, sollte deutlich mehr Zeit eingeplant werden.

NaKoMo

Fragensammlung aus dem Workshop: Konzepte für nachhaltige Lieferverkehre – Projektworkshop zur Förderrichtlinie Städtische Logistik

Aus der Workshopreihe „Innovative Logistik“
des Nationalen Kompetenznetzwerks für nachhaltige Mobilität (NaKoMo)

24.03.2021



1. Förderrichtlinie Städtische Logistik

Vortrag: Förderrichtlinie Städtische Logistik – Status Quo, Fördermöglichkeiten, Förderempfehlungen

Sarah Seidemann, Referentin des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur, und Christian Rosenwanger, Referent der Bundesanstalt für Verwaltungsdienstleistungen, stehen Rede und Antwort.

1. Müssen Förderanträge für eine Machbarkeitsstudie bereits Messwerte enthalten?

Nein, Förderanträge für Machbarkeitsstudien und städtische Logistikkonzepte müssen keine Schätzungen zur Reduzierung von Emissionen o. ä. beinhalten. Bei Antragstellung muss lediglich der Untersuchungsgegenstand nachvollziehbar dargelegt werden, d. h. welche Herausforderungen mit dem Vorhaben angegangen werden sollen und wie das entsprechende Konzept bzw. die Machbarkeitsstudie hierzu beitragen soll (Punkt 4.3.1 der FRL). Erst die abgeschlossenen Machbarkeitsstudien müssen belastbare Aussagen zur Umweltentlastung, zur Wirtschaftlichkeit, zur technischen Eignung und – wo sinnvoll – zur Flächeneffizienz des untersuchten Einzelvorhabens sowie zu Auswirkungen auf den Verkehrsfluss und die Verkehrssicherheit enthalten (Punkt 2.2 der FRL).

2. Gibt es Fördermittel-Musteranträge, aus denen z. B. Mindestanforderungen für eine positive Bescheidung erkennbar sind?

Nein, es gibt keine Musteranträge, die zur Verfügung gestellt werden können. Bei Nachfragen können Sie aber jederzeit die Bewilligungsbehörde kontaktieren, die bei der Antragstellung berät.

3. Inwiefern können Regionalverbände eine regionale Wirtschaftsverkehrsstrategie unter dem Förderrahmen platzieren? Wäre es beispielsweise möglich, dass ein regionaler Verband, der Aufgaben für ein Netzwerk an Kommunen wahrnimmt (z. B. regionale Flächennutzungsplanung), stellvertretend für diese einen Förderantrag stellt?

Antragsberechtigt sind gemäß Haushaltsbeschluss des Bundestags ausschließlich Kommunen und Landkreise. Es ist jedoch möglich, dass sich mehrere Kommunen zusammenschließen und ein gemeinsames Thema in verschiedene Arbeitspakete

untergliedern, für die sie dann separat Förderanträge einreichen. Zu diesem Vorgehen können Sie gerne die Bewilligungsbehörde kontaktieren.

4. Gibt es Kriterien für die Definition „anbieterübergreifend“? Wäre es möglich, einen KEP-Dienstleister und lokale Anbieter für ein Mikrodepot einzubeziehen?

Punkt 4.3.2 der FRL Städtische Logistik regelt, dass für eine Bewilligung von Fördermitteln Absichtserklärungen von mindestens zwei Unternehmen zur Nutzung der jeweiligen Infrastruktur vorgelegt werden müssen. Der Begriff wird weit ausgelegt, insofern werden auch Absichtserklärungen lokaler Unternehmen anerkannt.

5. Braucht man vor einem Pilotvorhaben zur Errichtung eines Mikro-Depots zwingend ein Konzept?

Unter Punkt 4.3.2 der FRL Städtische Logistik wird geregelt, dass bei der Antragstellung zur Errichtung von Infrastrukturen nachvollziehbar abgeschätzt werden muss, welchen Beitrag das Einzelvorhaben zur Erreichung des Förderziels leistet und wie dieser erfüllt wird. Beispielsweise:

- Wie viel CO₂ (in t) und/oder NO_x (in kg) und/oder PM (in kg) werden pro Jahr eingespart?
- Um welchen Wert wird die NO₂- und/oder PM₁₀-Konzentration (jeweils in µg/m³) an bestehenden Messpunkten im Jahresdurchschnitt gemindert?
- Um wie viel wird der Geräuschpegel (in dB(A)) gesenkt?
- Wie übt sich das Einzelvorhaben auf den Verkehrsfluss aus?

Bei allen Maßnahmen muss nachvollziehbar dargelegt werden, dass sie wirtschaftlich und zweckmäßig sind. Hierfür sind auch das Gesamtkonzept des Vorhabens, dessen Einbettung in den städtischen Kontext sowie die Gesamtkosten des Vorhabens inkl. des künftigen Betriebs zu erläutern.

6. Sind Mikro-Depots im öffentlichen Raum förderwürdig?

Grundsätzlich werden Ausgaben für erforderliche Umbaumaßnahmen von Gebäuden und Herrichtungen von logistisch notwendigen Flächen außerhalb des öffentlichen Straßenraums gefördert. Damit lokale anbieterübergreifende Mikro-Depots errichtet werden, prüft die zuständige Behörde, ob diese unbedenklich für die Sicherheit und Ordnung des Verkehrs sind und keine negativen Auswirkungen auf die Leichtigkeit und

Flüssigkeit des Verkehrs haben. Dann wird eine Sondernutzungserlaubnis erteilt und Ausgaben für die temporäre Herrichtung von logistisch notwendigen Flächen können gefördert werden (Punkt 2.3.1 der FRL).

7. Gibt es weitere Anschlussförderungsmöglichkeiten, wenn die Förderrichtlinie Städtische Logistik ausläuft?

Derzeit ist keine Anschlussförderung geplant. Bitte nutzen Sie daher die Möglichkeit, bis zum 31.08.2021 Ihren Förderantrag bei der Bewilligungsbehörde einzureichen:

Bundesanstalt für Verwaltungsdienstleistungen

Tel.: 04941/602-776

E-Mail: staedtsche-logistik@bav.bund.de

2. Städtische Logistikkonzepte

Best-Practice-Beispiel: City-Logistik-Konzept Baden-Baden

Sebastian Scherer, Head of Consulting Unit Transport Logistics bei PTV Transport Consult GmbH, steht Rede und Antwort.

1. Wie erhalte ich Zugang zu Logistikern?

Die Vernetzung zwischen kommunaler Verwaltung und Logistikern kann über den jeweiligen Auftragnehmer zu einem Logistikkonzern hergestellt werden. Hier bestehen Kontakte zu den großen KEP-Dienstleistern / Stückgutlogistikern, die dann ggf. lokale Kontakte zur Verfügung stellen. Zu lokalen Logistikern existieren zudem häufig Kontakte bei der Stadt sowie der IHK. Darüber hinaus kann die NaKoMo-Plattform für Vernetzung und Austausch genutzt werden.

2. Gibt es eine standardisierte Übersicht zu möglichen Standorten und einer notwendigen Anzahl an Ladezonen in einer Straße oder einem Quartier?

Aktuell sind keine Übersichten bekannt, da der Bedarf an Ladezonen noch nicht geklärt ist. Es müssen Grunddaten für den jeweiligen Stadtbereich erhoben werden – etwa durch Befragungen der Anliefernden und der zu Beliefernden. Zudem sollten Verkehrsmodelle genutzt werden.

3. Machbarkeitsstudien zu konkreten Einzelvorhaben

Best-Practice-Beispiel: Nutzung innerstädtischer Wasserwege für die urbane Logistik in

Hamburg: Konzeption zur Ausschreibung einer Machbarkeitsstudie

Hendrik Lüth, Referent Freie und Hansestadt Hamburg, steht Rede und Antwort.

1. In der Region in und um Frankfurt am Main ist der ÖPNV, SPNV und Straßenverkehr sehr prominent und es wurde sich bisher wenig mit den Wasserwegen beschäftigt. Es ist jedoch ein Thema mit Potenzial. Was sollten wir anfangs beachten? Welche Akteure sollten wir ansprechen?

Sobald die Machbarkeitsstudie für Hamburg abgeschlossen ist, kann ich eine spezifischere Auskunft geben. Ich empfehle definitiv:

- Die rechtlichen Rahmenbedingungen zu prüfen (z. B. Richtlinien zur Nutzung der vorhandenen Anlegestellen).
- Eine Stakeholderanalyse durchzuführen, bspw. mit Verbänden und Bezirken sprechen (je nach Zuständigkeit).

2. Wie lang hat die Erstellung des Konzepts für den Fördermittelantrag gedauert?

Im Vorfeld haben wir Gespräche mit Expertinnen und Experten geführt, da wir nicht über das vertiefte Know-how im Bereich der Wasserlogistik verfügten. An der eigentlichen Leistungsbeschreibung wurde anschließend ca. drei Wochen geschrieben. Das Projektteam hatte Erfahrung mit Förderanträgen im wissenschaftlichen Bereich, auf denen aufgebaut werden konnte. Ist das nicht der Fall, sollte deutlich mehr Zeit eingeplant werden.

3. In Frankfurt am Main gibt es keine kleinräumigen Wasserwege, sondern es nutzen eher große Schiffe die vorhandenen Wasserwege. Wie sieht es bei den Logistikdienstleistern in Hamburg aus?

In Hamburg gibt es diverse Wasserverbindungen in verschiedene Stadtteile, die zumindest durch kleinere Schiffe gut zu nutzen sind. Trotzdem bleibt die Frage offen, warum diese Option nicht schon früher in Betracht gezogen wurde. Wir vergleichen unsere Transportoption z. B. auch mit dem gängigen LKW-Transport, um herauszufinden, ob und ggf. unter welchen geänderten Rahmenbedingungen die urbane

Wasserlogistik rentabel zu betreiben ist.

4. Umsetzung konkreter Einzelvorhaben

Best-Practice-Beispiel: Mikro-Hub für eine nachhaltige City-Logistik in Berlin

Tamara Hilbert, Wirtschaftsberatung und Europaangelegenheiten (WBF 4); Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg von Berlin und Jan Kruska, Business & Strategy, Smart Cities, DB Station&Service AG, stehen Rede und Antwort.

1. Wie haben Sie den Standort für das Mikro-Depot gefunden? Was waren die entscheidenden Kriterien?

Hauptkriterium war, eine freie Fläche zu finden, von der aus der Tempelhofer Damm in Berlin beliefert werden kann. Der P&R-Parkplatz war in dem Fall die einzige Option. Es ist sehr gut, wenn die Kommune eine eigene Fläche hat, da durch die Anmietung privater Flächen höhere Kosten entstehen, die meist auf die Nutzer und Nutzerinnen umgelegt werden. Ein Sondernutzungsantrag mit höherem Gemeininteresse von der Kommune ist in dem Fall ein guter Anschlag. Parkplätze eignen sich grundsätzlich gut, da sie meist mit Sprintern und Verteilerfahrzeugen (z. T. 7,5 und 12-Tonner) befahrbar sind. In unserem Fall wurden nur ca. 20 % der Fläche für das Hub genutzt. Zudem ist die Fläche logistisch gut gelegen, da sie nah an der Berliner Stadtautobahn liegt, die einmal das Zentrum umrundet und man so nicht direkt durch die Innenstadt fahren muss.

2. Wie wird die Fläche in Berlin im Flächennutzungsplan definiert? In Köln hat es bereits intensive Gespräche gegeben: Das Stadtverwaltungsamt hat die Nutzung genehmigungsrechtlich nicht erlaubt, wenn die Fläche nur für Logistik benötigt wird.

In Berlin ist es öffentliches Straßenland und es wurde die Genehmigung erteilt, die Fläche wenigstens temporär zu nutzen (per Sondernutzungsantrag). Dazu „darf“ das Mikro-Depot keine Einnahmen erzielen, da es sonst als Betriebsstätte deklariert werden und so seine Sondernutzungsrechte verlieren würde. Ohne die Förderung wäre die Genehmigung voraussichtlich nicht erteilt worden.

3. Wie groß muss die Fläche für ein Mikro-Hub sein?

Das Mikro-Depot in Berlin-Tempelhof hat 60 qm Gebäudefläche. Für das „Handling“ sind davon 15 qm vorgesehen, der Rest ist Lagerfläche für Güter. Es ist sinnvoll, vorhandene

Infrastruktur mit zu nutzen, um die Kosten zu senken – bspw. am Bahnhof befindliche Toiletten und Büros in der Umgebung. Die Größe eines Hubs richtet sich u. a. nach der verfügbaren Fläche, den Standorten weiterer Hubs und dem Einzugsgebiet. Im Rahmen des Förderprojekts soll etwa erhoben werden, welche Anzahl an Haushalten bei 60 qm bedient werden kann.

4. Wir waren bereits mit KEP-Dienstleistern im Gespräch und sie haben unseren Vorschlag abgelehnt. Sie waren nicht bereit mit Lastenrädern zu fahren und wollten nicht mit Dritten kooperieren. Wie sind Ihre Erfahrungswerte?

KEP-Dienstleister haben ein starkes Eigeninteresse und wollen sich einen Wettbewerbsvorteil gegenüber der Konkurrenz sichern. 20 % der Lieferverkehre konzentrieren sich auf fünf Anbieter. Die Kooperation von Logistikunternehmen gestaltet sich generell sehr schwierig. Sie kooperieren nur, wenn es wirtschaftlich erhebliche Vorteile mit sich bringt und häufig wird nur eine Fläche gemeinsam genutzt (z. B. Mikro-Depots). In jüngster Vergangenheit ist die Kooperationsbereitschaft etwas gestiegen, aber die Bewältigung der letzten Meile ist noch offen. Lastenräder müssen noch professioneller werden, um als echte Alternative wahrgenommen zu werden. Man sollte mit den einzelnen Akteuren sprechen. Es gibt inzwischen andere Liefersysteme, die nicht KEP-fähig sind (z. B. Lebensmittel), und Start-ups, die sich auf emissionsfreie Lieferungen spezialisiert haben. Mit diesen kann man beginnen, um dann in der zweiten Phase, nach erster Etablierung erneut, auf die „großen Fünf“ zuzugehen.

5. In der Förderrichtlinie steht, dass Unternehmen einen offenen, transparenten und diskriminierungsfreien Zugang zu Mikro-Depots haben müssen. Sollten dies eher Städte oder Bundesunternehmen wie die Deutsche Bahn sein?

Gut geeignet wären neutrale Parteien, wie z. B. die Stadtwerke, DB oder die Kommune. Der Betreiber sollte sich operativ nicht einmischen, sondern für Verträge, Sauberkeit und die Begehungen sorgen. Momentan laufen Studien zur Frage, wer alles die Betreiberrolle übernehmen könnte. Einzelne KEP-Dienstleister bewerte ich eher als ungeeignet, um die Mikro-Depots für mehrere Nutzer zu betreiben, da es ein starkes Eigeninteresse gibt.

6. Gibt es Standardisierungsprojekte zur letzten Meile (Lastenräder und Boxen)?

Die Deutsche Bahn ist mit vielen Rad-Herstellern im Gespräch. Die Be- und Entladung muss standardisiert werden, z. B. wie das Paket aus dem Verteilerfahrzeug aufs Fahrrad gelangt. Das Maß 40 cm x 60 cm und Vielfache sind gute Maße, mit denen man in Zukunft arbeiten kann.

Bei den neuen E-Modellen wird es nicht auf einen bestimmten Sprinter hinauslaufen, sondern höchstwahrscheinlich mehrere Aufbauten geben.

7. Wo werden die Kosten umgelegt, wenn von Mikro-Depot zum Kunden gefahren wird?

Die „letzte Meile“ ist in Lieferketten grundsätzlich finanziert. Die Dienstleister sparen durch ein Mikro-Depot Kosten, da Fahrerinnen und Fahrer bei Auslieferung mit dem Lastenrad keinen C-Führerschein mehr benötigen. Der Zwischenhalt am Mikro-Depot ist ein Zusatzstopp und dadurch kostenrelevant, allerdings können Mikro-Depots an anderen „Zeitscheiben“ bedient werden. Dazu ist die „Stopp-Dichte“ bei Auslieferung per Lastenrad „nicht negativ“.

Kontakt/Ansprechpartner*in

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
Invalidenstraße 44
D-10115 Berlin

NaKoMo-Team
Telefon: +49 30 311 611 6 - 213
E-Mail: nakomo-team@now-gmbh.de

