

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 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.

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 Arbeitspakete 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 abgeschätzt werden, 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) 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 Vorhabens, 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 Gemeininteresse 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 Sondernutzungsantrag – 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 Wettbewerbsvorteil 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 durchzuführen, 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 Leistungsbeschreibung wurde anschließend ca. drei Wochen geschrieben. Das Projektteam hatte Erfahrung mit Förderanträgen im wissenschaftlichen Bereich. Ist das nicht der Fall, sollte deutlich mehr Zeit eingeplant werden.