



Ungenutzte Wasserstraßen

Am 27. und 28. April 2023 fand in der Hochschule für Technik und Wirtschaft am Campus Wilhelminenhof in Oberschöneweide, einst eines der bedeutendsten städtischen Fabrikviertel Deutschlands, das zweite „Urban Supply Chain Symposium“ statt, das sich, wie der Name sagt, mit Lieferketten beschäftigte.

Rund 40 Experten aus Politik, Wissenschaft und Wirtschaft debattierten zwei Tage lang über die Herausforderungen für die nachhaltige Belieferung von urbanen, also städtischen Räumen und wie man diese gemeinsam bewältigen kann. „Denn neue Konzepte und Lösungen können nur im kooperativen Stil entwickelt werden.“, heißt es im Programmheft. Es ging um Konkretes, aber auch um Visionen.

Zuerst ging es um den Wirtschaftsverkehr in Zeiten von Mobilitätswenden. Die Staatssekretärin für Mobilität, **Meike Niedbal**, hatte bei der Veranstaltung ihren letzten offiziellen Auftritt vor dem Senatswechsel. In ihrem Vortrag lobte sie besonders das Projekt „Solarboot“ der DHL, auf das wir später noch zu sprechen kommen.

Die Klimamanagerin **Heike Bunte** vom Bezirksamt Hamburg-Altona berichtete über ihre Arbeit in der Hansestadt. Für eine Podiumsdiskussion zum Thema „Ist harte Regulation von Einfahrbeschränkungen für Straßen eine Win-Win Situation – für Wirtschaft und Gesellschaft?“ hatten sich **Sebastian Czaja** von der FDP und Treptow-Köpenicks Bezirksbürgermeister **Oliver Igel** (SPD) angesagt. In Leipzig dürfen beispielsweise Lastenfahrräder, mit denen Pakete zugestellt werden sollen, nicht in die Innenstadt fahren, sondern dürfen nur geschoben werden.

Und damit sind wir schon beim Hauptproblem. Immer mehr Verkehr soll aus den Innenstädten verschwinden, um doch vielleicht noch die Klimaziele irgendwann zu erreichen. Der Fahrradverkehr gewinnt immer mehr an Bedeutung. Breite, teilweise überdimensionierte Radwege entstehen zulasten des Autoverkehrs. Wie dramatisch sich das auswirkt, kann jeden Tag am Tempelhofer Damm beobachtet werden. Von drei Fahrbahnen ist die rechte für die Radfahrer mit rot-weißen Pollern abgegrenzt. In der mittleren reihen sich die Lieferfahrzeuge hintereinander auf. Es bleibt allein für den Durchgangsverkehr die linke

Spur. Der Lieferverkehr hat nicht allein durch die Zeit der Pandemie zugenommen, sondern wächst weiter an. Die Menschen werden immer bequemer und lassen sich alles Mögliche direkt nach Hause liefern. Wer schleppt sich schon noch mit Katzenfutter oder Blumenerde für den heimischen Balkon ab, wenn das Zeug bis vor die Wohnungstür geliefert werden kann?



Der Ruf nach mehr Lastenrädern, die schadstofffrei unterwegs sind, wird immer lauter. Ihre Aufnahme-fähigkeit ist allerdings begrenzt, und bei Blumenerde hört die Transportmöglichkeit auf. **Andreas Schwager** von der **Deutschen Post DHL** berichtete bei der Veranstaltung, dass sein Unternehmen schon so viele E-Bikes angeschafft habe, dass 200 herkömmliche Lieferfahrzeuge eingespart werden konnten. Dennoch wird es immer auch Lieferfahrzeuge geben müssen, um die Paketflut zu bewältigen. 250.000 Pakete stellt allein DHL täglich in Berlin zu, hinzu kommen noch alle anderen Lieferanten.

Eine Entlastung könnten die Paketboxen liefern, von denen es immer mehr im Straßenbild gibt. Bislang sind solche Boxen nur von Amazon und DHL zu sehen. Für denjenigen, der sein Paket, vielleicht weil er schlecht zu Fuß ist, direkt an die Haustür geliefert haben möchte, sind diese Boxen nicht interessant. Es gibt Überlegungen, so genannte „White Boxen“ aufzustellen, in denen alle Versender ihre Pakete deponieren können. Das hält **Andreas Schwager** für unrealistisch, weil allein sein Unternehmen so eine Box füllen würde. Und wenn die Box voll ist, geht's weiter, wie bisher über die Straßen. Unrealistisch ist auch, dass sich das Kaufverhalten der Menschen ändert und sie wieder mehr vor Ort einkaufen gehen.

Wie kann also der Lieferverkehr reduziert werden? Der Veranstaltungsraum in der HTW war geradezu ideal gewählt, um auf eine Alternative hinzuweisen. Die Teilnehmenden schauten an den Podiumsteilnehmern vorbei direkt auf die Spree.



„Wie viele Schiffe haben sie gesehen?“, fragte **Andreas Schwager** die Teilnehmenden. „Zählen auch Ruderboote?“, wurde scherzhaft gefragt. Das vorbeifahrende Polizeiboot abgezogen, blieben zwei Schiffe übrig. 180 km Wasserstraßen in Berlin, die nicht für Liefertransporte innerhalb der Stadt genutzt werden.



Wie in **paperpress** mehrfach berichtet, hat sich DHL in Berlin ein Solarboot zugelegt, mit dem vom Südhafen Spandau bis zum Westhafen Pakete transportiert werden. Vom Boot aus kommen die Pakete direkt auf die Lastenräder zur Zustellung. Die Anzahl im Pilotprojekt von täglich 350 Paketen ist angesichts der Gesamtmenge gering, aber, es ist ein Anfang, dem möglichst ein schneller Ausbau folgen sollte. Auch in Hamburg arbeitet man an einem Zustellschiff im Rahmen eines EU-Projektes.

Schwagers Fazit in seinem Vortrag war, dass es einen Mix aus allen möglichen Lieferfahrzeugen geben müsse, die so klimaneutral wie möglich unterwegs sein sollten. Es ist Aufgabe der Politik, dafür die Rahmenbedingungen zu schaffen. Der neue Senat will sich ja darum kümmern, nur zu.

Ed Koch
(auch Fotos)