

Potenziale und Herausforderungen für den Warentransport via ÖPNV

Dr. Julius Menge
Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz
Abteilung IV (Verkehr)
Wirtschaftsverkehr



Chancen und Herausforderungen aus Berliner Perspektive



- Gut ausgebautes Netz mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln des ÖPNV in der Stadt und der gesamten Hauptstadtregion, hohe Verlässlichkeit
- Weiterer Ausbau innerhalb der Stadt und in der Verbindung mit dem Umland stehen an
 - **Dichte und anstehender Ausbau als Chance und Herausforderung**
- ÖPNV ist Ö**P**NV → Veränderungen dürfen nicht zu Lasten des originären Systems gehen
- Es gibt im Tagesverlauf Nebenverkehrszeiten, die „Platz“ bieten
- Flexibilität ist daher gerade in einem Mischsystemansatz begrenzt, „reine“ und gemischte Systeme stehen vor diversen betrieblichen Herausforderungen (Infrastruktur, Personal, Rolle der ÖV-Unternehmen, Haltezeiten, Barrierefreiheit, ...)
 - **Rahmenbedingungen klären und „Anker“ für Innovationen und Inventionen schaffen**

Die Berliner „Anker“ (I): Nahverkehrsplan Berlin 2019-2023

Die Infrastruktur des ÖPNV ist integraler Bestandteil der städtischen Infrastruktur. Von daher kann und sollte sie im Fall von Synergieeffekten auch für kommunale Aufgaben genutzt werden, die nicht unmittelbar der Daseinsvorsorge im ÖPNV zuzuordnen sind. Hierzu gehören unter anderem: (...)

Güterstraßenbahnen: Die Netze vieler Straßenbahnbetriebe wurden im vergangenen Jahrhundert neben dem Personenverkehr teils auch für recht umfangreichen Güterverkehr genutzt. Dieser wurde in den Jahren nach dem Zweiten Weltkrieg aufgrund der Lkw-Konkurrenz eingestellt. In der DDR wurde im Zuge der Energiekrise der 1980er Jahre in einigen Städten der Güterverkehr per Straßenbahn wieder aufgenommen (darunter auch in Berlin), jedoch 1990 wieder eingestellt. Im Zuge der Entwicklung von City-Logistik-Konzepten ist die Straßenbahn auch hinsichtlich ihrer Eignung für den Güterverkehr vereinzelt in die Diskussion gekommen. (...)

Prüfauftrag: In der Laufzeit des NVP ist abzuschätzen, ob, wie und mit welchem Nutzen und Kosten die aufgezeigten Potenziale realisiert werden könnten. Dabei ist sicherzustellen, dass die Nutzung für die eigentlichen Zwecke des ÖPNV nicht beeinträchtigt werden darf.

Die Berliner „Anker“ (II): MobG BE; Abschnitt 5: Wirtschaftsverkehr (Referentenentwurf)

§ 64 Stadtverträgliche Abwicklung des Wirtschaftsverkehrs

(2) Die für Verkehr zuständige
Senatsverwaltung prüft in Abstimmung mit den
Infrastrukturbetreibern des Öffentlichen
Verkehrs sowie den Verkehrsunternehmen in
regelmäßigen Abständen, spätestens aber alle
fünf Jahre, ob Flächen und Kapazitäten der
nicht straßengebundenen Infrastruktur für den
Wirtschaftsverkehr ohne Beeinträchtigung des
öffentlichen Verkehrs nutzbar gemacht werden
können. (...)



Fazit / offene Punkte:

- Klar ist: Wir brauchen Veränderungen zum Status-quo!
- Innovationen und Inventionen fordern und fördern!
- Ein erfolgreiches Konzept braucht eine funktionierende Transportkette im Vor- und Nachlauf (Zugänglichkeit der Betriebshöfe, Anknüpfung im Quartier, Rückfallebene)
- Alte Weisheit: Jeder Umschlag kostet Geld, Zeit und birgt Risiken
- Rahmenbedingungen, Rollen und Akteurskonstellationen klären
- Digitalisierung als Chance, aber die “nicht-digitalen“ Herausforderungen sind der Schlüssel zum Erfolg
- Aufwand und Nutzen bewerten bzw. auf stabile Diskussionsgrundlagen stellen
- Harmonisierung und Standardisierung von Anfang an mitdenken → Übertragbarkeit
- Gefahrstoffe, Ladungssicherung, ...



Vielen Dank!

Weitere Informationen unter: www.berlin.de/sen/uvk