

18. Wahlperiode

**Schriftliche Anfrage**

**des Abgeordneten Tino Schopf (SPD)**

vom 23. April 2019 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 06. Mai 2019)

zum Thema:

**Emissionsausstoß durch Dienstleister und Lieferverkehre**

und **Antwort** vom 16. Mai 2019 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 23. Mai 2019)

Senatsverwaltung für  
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Tino Schopf (SPD)  
über

den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin  
über Senatskanzlei - G Sen -

**A n t w o r t**  
**auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/18 755**  
**vom 23.04.2019**  
**über Emissionsausstoß durch Dienstleister und Lieferverkehre**

---

Im Namen des Senats von Berlin beantworte ich Ihre Schriftliche Anfrage wie folgt:

Frage 1:

Welche verlässlichen Daten zur Schadstoffbelastung durch KEP-Dienstleister (Kurier-, Express-, Paketdienstleister) gibt es in Berlin?

Frage 2:

Wie hoch sind die einzelnen Werte: CO<sub>2</sub>, NO<sub>2</sub>, Feinstaub?

Antwort zu 1 und 2:

Dem Senat liegen keine spezifischen Daten zur Schadstoffbelastung durch KEP-Dienstleister vor. Für die Berechnung des Schadstoffausstoßes durch den Straßenverkehr stehen Daten differenziert nach den Fahrzeugkategorien Pkw, leichte Nutzfahrzeuge unter 3,5 Tonnen und schwere Nutzfahrzeuge über 3,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht zu Verfügung. Innerhalb dieser Fahrzeugkategorien finden sich auch die Fahrzeuge der KEP-Dienstleister wieder, können jedoch nicht getrennt ausgewiesen werden.

Frage 3:

Wie hoch sind die gesamten Werte aller Schadstoffe, verursacht durch Güterverkehr?

Antwort zu 3:

Aus dem Emissionskataster 2015 für Berlin ergibt sich der in Tabelle zusammengestellte Schadstoffausstoß für den Güterverkehr auf Straßen, Schienen und per Schiff. Die PM10-Emissionen (alle Partikel kleiner 10 Mikrometer) resultieren aus den Abgaspartikeln und

den Partikeln aus Abrieb und Aufwirbelung. Da es bei Schiffen keinen Abrieb und keine Aufwirbelung von festen Partikeln gibt, ist der Ausstoß von PM10 und PM2,5 (alle Partikel kleiner 2,5 µm und damit immer eine Teilmenge von PM10) gleich hoch.

Komponente	Straße	Schiene	Schiff	Gesamt
CO <sub>2</sub>	410 kt/a	4,4 kt/a	5,6 kt/a	420 kt/a
Stickoxide NO <sub>x</sub>	1785 t/a	72 t/a	88 t/a	1945 t/a
Feinstaub PM <sub>10</sub>	176 t/a	16 t/a	3 t/a	195 t/a
Feinstaub PM <sub>2,5</sub>	44 t/a	4 t/a	3 t/a	51 t/a

Frage 4:

Wie viele Tourenkilometer entstehen täglich durch die Zustellungen B2B und B2C? (Stadtkuriere, Overnights, E-Commerce & Pakete, Lebensmittel an Private, Retouren, Apotheken-, Bäcker-, Baustellenzulieferungen etc.)

Antwort zu 4:

Für den Bereich Kurier-, Express- und Paketdienste und den dortigen Fahrzeugeinsatz gibt es in Deutschland keine amtliche Statistik. Die letzte bundesweite Erhebung „Kraftfahrzeugverkehr in Deutschland“ (KiD 2010), die im Auftrag des damaligen BMVBS durchgeführt wurde, um die Datenlücke im Bereich gewerbliche Halter und Nutzfahrzeuge < 3,5 t Nutzlast (NL) füllen zu können, hat Kurier-, Express- und Paketdienste explizit betrachtet. Die Herausforderung bestand darin, dass die im KEP-Bereich eingesetzten Fahrzeuge unterschiedlichen Wirtschaftszweigen zugeordnet sind. Die Erhebung zeigte, dass im Bereich KEP Krad, Pkw, Lkw < 3,5 t NL, Lkw > 3,5 t NL und Sattelzugmaschinen zum Einsatz kommen. Ein Lkw < 3,5 t NL, der für KEP eingesetzt wird, legt durchschnittlich 88 Kilometer pro Tag zurück (vgl. [https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/kid-2010.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/kid-2010.pdf?__blob=publicationFile), S. 24).

Frage 5:

Wie hoch ist der Schadstoffausstoß durch den Dienstleister Amazon??

Antwort zu 5:

Hierzu liegen dem Senat keine Daten vor.

Frage 6:

Welche konkreten politischen Ideen gibt es in diesem Zusammenhang, um den Schadstoffausstoß zu mindern? In-wieweit unterstützt der Senat die Cyclever GmbH bei dem Bemühen, weite Teile der Zustellung auf Lastenräder umzustellen (bspw. in Form eines Pilotprojektes)?

Antwort zu 6:

Um den Schadstoffausstoß im motorisierten Lieferverkehr zu reduzieren, unterstützt der Senat mit dem Förderprogramm „Wirtschaftsnahe Elektromobilität (WELMO)“ seit Sommer 2018 die Beschaffung von Elektrofahrzeugen und den Aufbau von Ladeinfrastruktur. Für Diesel-Fahrzeuge im Bestand sieht der Entwurf der zweiten Fortschreibung des

Luftreinhalteplans für Berlin zudem eine Unterstützung bei der Nachrüstung mit Stickstoffminderungssystemen vor.

Der Senat hat mit dem laufenden Doppelhaushalt Vorsorge getroffen, die Anschaffung von Lastenrädern finanziell zu unterstützen. Das entsprechende Zuwendungsprogramm wurde 2018 bereits erfolgreich durchgeführt. 61 gewerbliche Antragstellende konnten finanziell unterstützt werden. Das Unternehmen Cyclelever GmbH hat hier im Jahr 2018 keinen Antrag auf Förderung gestellt.

Frage 7:

Welche konkreten Ergebnisse zum Thema KEP haben die thematischen Arbeitsgruppen und der Austausch mit den Verbänden, Kammern und der Polizei erarbeitet (Antwort zu 1,2,3 und 5 zu Drs. 18/12331 von Henner Schmidt)? Wo sind diese veröffentlicht? Welche weiteren Positionierungen/Inhalte wurden zum Bereich KEP erarbeitet?

Antwort zu 7:

Der Bereich Kurier-, Express- und Paketdienste hat eine große Bedeutung im städtischen Verkehr. Bei der Erarbeitung des Integrierten Wirtschaftsverkehrskonzepts (IWK) wurden die Belange der Verbände, Kammern und der Polizei in den entsprechenden thematischen Arbeitsgruppen diskutiert, KEP waren dabei gerade im Bereich „Wirtschaftsverkehr auf der Straße“ ein Thema. Diskutiert wurden die bisherigen Entwicklungen und die Entwicklungserwartungen sowie mögliche Maßnahmen, die sowohl unterstützend als auch steuernd wirken könnten. Ein Beispiel ist die Frage der Liefer- und Ladezonen als auch Möglichkeiten zu deren Überwachung und Freihaltung.

Das IWK befindet sich noch in der Erarbeitung. Eine Befassung des Senats und die Veröffentlichung stehen noch aus.

Frage 8:

Inwieweit gibt es Bestrebungen landeseigene Flächen für sog. Mikro-Depots im Rahmen der Belieferung auf der „Letzten Meile“ durch Lastenräder einzurichten? Welche kooperativen Depotlösungen werden derzeit erarbeitet, welche Pilotvorhaben sind konkret angestrebt?

Frage 9:

Welche konkreten Überlegungen stellt der Senat an, um anbieterneutrale Lösungen im Rahmen der Infrastruktur für Packstationen/ Paketkästen in der Stadt zu etablieren?

Antwort zu 8 und 9:

Mit dem Projekt „Kooperative Nutzung von Mikro-Depots durch die Kurier-, Express-, Paket-Branche für den nachhaltigen Einsatz von Lastenrädern in Berlin“ (KoMoDo) existiert bereits ein Mikro-Depot-Pilotprojekt. Dabei hat die BEHALA als neutraler Partner 20'-Container mit baulicher Trennung für sieben KEP-Unternehmen beschafft und stellt diese für das Pilotprojekt den Anbietern zur Verfügung. Für diesen Piloten wurde der Standort „Tramwendeschleife Eberswalder Straße“ im Prenzlauer Berg ausgewählt. Während dieses Feldversuches werden kontinuierlich die Rahmenbedingungen auf die individuellen Bedürfnisse der KEPs sowie der Stadt zugeschnitten, um eine optimale

Lösung zu erarbeiten. Am Ende des Feldversuches werden die erfassten Daten zu den ökologischen und ökonomischen Auswirkungen des Einsatzes der Mikro-Depots bewertet.

Neben der Frage der Flächenbereitstellung (private Flächen oder öffentliches Straßenland) ist die Frage des Betreiberkonzepts für derartige Einrichtungen wesentlich für einen derartigen Erfolg. Mit den Erkenntnissen aus dem Pilotprojekt sind abschließende Bewertungen – sowohl für die Unternehmen als auch die Kommune bzw. das Land – möglich, die Aussagen zu Art und Ausgestaltung anbieterneutraler Lösungen im großen Maßstab zulassen.

Berlin, den 16.05.2019

In Vertretung

Stefan Tidow

Senatsverwaltung für  
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz