

Attraktive Innenstädte ohne Schadstoffbelastung

Emissionsarme Innenstadt-Logistik des deutschen Handels

Der Handel ist Innovator in vielen Bereichen der Logistik. Seit Jahren arbeitet er stetig und stringent an dem Ziel, lebenswerte Innenstädte zu erhalten. Dazu gehört auch die Reduktion von Schadstoffen, denn nur saubere Innenstädte laden zum Verweilen und Einkaufen ein. Sie sind einer der wichtigsten Bausteine, um den stationären Handel auch in Zukunft attraktiv zu halten.

Aus diesem Grund hat der deutsche Einzelhandel bereits vor Jahren mit der dauerhaften Verbesserung der Emissionswerte seiner Logistik-Flotten begonnen. Durch ständige Überprüfungen des Energiemanagementsystems wurden Innovationen auf allen Ebenen angestoßen.

Im Folgenden **zeigen wir Ihnen daher Maßnahmen für mehr Klimaschutz und weniger Emissionen, führen Hemmnisse auf und zeigen politische Rahmenbedingungen für einen flächendeckenden Roll-Out.**

- **Emissionsminderung und Klimaschutz durch den Einsatz alternativer Antriebe in der Filialbelieferung:** Ein wirtschaftlicher Betrieb neuer Lkw mit alternativen Antrieben kann bis auf Weiteres nicht realisiert werden. Daher müssen Förderprogramme zur Anschaffung von Lkw mit alternativen Antrieben bereitgestellt und Anreize zum Aufbau der Versorgungsinfrastruktur geschaffen werden.
- **Entzerrung von Verkehren durch Nachtanlieferung:** Es müssen entsprechende Rahmenbedingungen zur Umsetzung geräuscharmer Nachtbelieferungen gesetzt werden, die den Betrieb von Lkw in Nachtzeiten ermöglichen. Vorbild könnte hier die in den Niederlanden umgesetzte PIEK-Zertifizierung sein.
- **Ladezonen privilegieren:** Städtischer Wirtschaftsverkehr muss analog zum Taxigewerbe privilegiert werden. Zur Kennzeichnung exklusiver Ladebereiche sollte daher ein neues Verkehrszeichen „Ladezone“ in Analogie zum Zeichen „Taxi“ in die Straßenverkehrsordnung aufgenommen werden, um den Verkehr zu entzerren, Stauungen zu vermeiden und den Verkehrsfluss zu erhöhen.
- **Emissionsminderung und Klimaschutz durch Umstellung auf Euro VI und Erhalt der Nahversorgung:** Selbst bei intensiver Förderung alternativer Antriebe ist ein kompletter Umstieg kurzfristig nicht erreichbar. Um die Aufrechterhaltung des Versorgungsstandards zu gewährleisten, braucht der Handel (befristete) Ausnahmegenehmigungen für Lkw mit Klassifizierung kleiner Euro VI bei möglichen Fahrverboten. Gleichzeitig sollte die Förderung zur Umstellung der Lkw-Flotten auf Euro VI ausgeweitet werden.
- **Emissionsminderung und Klimaschutz durch effiziente Routenplanung und sonstige Maßnahmen:** Eine Förderung von schadstoffmindernden Maßnahmen zur Anschaffung moderner Routenplanungssoftware und zur Weiterbildung des Fahrpersonals kann zur Emissionsvermeidung beitragen. Die Verfügbarkeit von Verkehrsdaten aus staatlichen Datenbanken für den Handel zur Echtzeitplanung von Touren sollte gefördert werden.



Einsatz alternativer Antriebe in der Filialbelieferung

Das Klimaschutzziel in der Logistik kann nur durch Emissionssenkungen vor Ort erreicht werden. Der Einzelhandel testet daher die Alltagstauglichkeit alternativer Antriebe für die Filialbelieferung. Insbesondere Erdgas-Lkw's (CNG/LNG), Lkw im Mischbetrieb (Hybrid) und Elektro-Lkw bieten vielversprechende Ansätze.

Allerdings werden die bisher verfügbaren Fahrzeuge und Technologien den Anforderungen des Handels oft nicht gerecht oder sind nicht in ausreichender Anzahl verfügbar. Zudem ist keine ausreichende Tank- und Werkstattinfrastruktur verfügbar. Beispielsweise gibt es bislang kaum Lkw-taugliche Gastankstellen und Werkstätten mit Know-how für alternative Antriebe.

- **Fahrzeugangebot:** Daher müssen Hersteller Lkw anbieten, die den besonderen Anforderungen des Einzelhandels genügen. Sie müssen kurzstreckentauglich sein und die Anforderungen der Ladungskühlung berücksichtigen.
- **Infrastruktur:** (Gas-)Tankstellen und Ladesäulen müssen an geeigneten Standorten in Nähe der Zentralläger zur Verfügung stehen, Werkstätten eingerichtet, Ersatzfahrzeuge verfügbar gestellt werden.

Politische Forderung:

Es müssen Anreize geschaffen werden, geeignete Fahrzeuge mit alternativen Antrieben zu produzieren, die die speziellen Anforderungen des Handels erfüllen. Zudem müssen Anreize zum Aufbau der Versorgungsinfrastruktur geschaffen werden.

Entzerrung von Verkehren

Fließende Verkehre sind eine Voraussetzung für einen effizienten Einsatz von Ressourcen. Daher liegt ein besonderes Augenmerk auf der Entzerrung von Verkehren. Die Trennung von Wirtschaftsverkehr und individuellen Personenverkehr in zeitlicher und räumlicher Hinsicht trägt zu einer nachhaltigen Gestaltung des innerstädtischen Verkehrs bei.

- **Nachtanlieferung:** Einen wesentlichen Beitrag zur Vermeidung von Emissionen kann die Verlagerung von Lieferverkehren in verkehrsarme Zeiten leisten, wie dies bereits in den Niederlanden erfolgreich praktiziert wird. In diesem Zusammenhang kann eine geräuscharme Belieferung von Ladengeschäften in Innenstädten in den Nachtstunden helfen, Staus in Stoßzeiten zu vermeiden und damit zu einer Reduzierung von Emissionen beitragen.

Es entsteht eine Win-Win-Win-Situation für Umwelt, Verkehrsteilnehmer und Handel. Es ergeben sich allerdings Herausforderungen, z.B. in der Einhaltung der Lärmemissionen (TA-Lärm) sowie Erteilungen von Genehmigungen der zuständigen Behörden.

Politische Forderung:

Es müssen entsprechende Rahmenbedingungen zur Umsetzung geräuscharmer Nachtbelieferungen gesetzt werden, die den Betrieb von Lkw in Nachtzeiten ermöglicht. Vorbild könnte hier die in den Niederlanden umgesetzte PIEK-Zertifizierung sein. Entsprechend zertifizierte, geräuscharme Lkw dürfen dort zu Nachtzeiten in die Innenstädte zur Belieferung von Filialen einfahren.

- **Ladezonen privilegieren:** Be- und Entladevorgänge zur Versorgung von Geschäften des Einzelhandels dürfen nicht zu Engstellen führen und den Verkehrsfluss gefährden. Die



Kennzeichnung exklusiver Ladezonen ist daher auch ein Beitrag zur Vermeidung von Emissionen. Lkw sind nicht mehr gezwungen, zur Be- und Entladung auf Fahrbahnen zu halten, Staus werden vermieden. Eine klare Markierung von Ladezonen und die Möglichkeit konsequenter Ahndung von Fehlverhalten werden der Problematik des Parkens in zweiter Reihe stark entgegenwirken. Hierdurch besteht eine weitere Möglichkeit, den Verkehr zu entzerren, Stauungen zu vermeiden und den Verkehrsfluss zu erhöhen.

Politische Forderung:

Städtischer Wirtschaftsverkehr muss privilegiert werden. Bisher besteht aufgrund der aktuellen Gesetzeslage für die Städte und Gemeinden jedoch kein geeigneter Handlungsspielraum. Zur Kennzeichnung exklusiver Ladebereiche sollte daher ein neues Verkehrszeichen „Ladebereich“ in Analogie zum Zeichen „Taxi“ in die Straßenverkehrsordnung aufgenommen werden.

Vorzeitige Umstellung der Fahrzeugflotten auf Euro VI-Lkw

Aufgrund der überdurchschnittlichen Nutzungsdauer der von Handelsunternehmen betriebenen Lkw im Verteilerverkehr (niedrigere Kilometerleistung durch Nahverkehre im Vergleich zum herkömmlichen Güterverkehr) können Lkw in der Filialbelieferung über eine Lebensdauer von 8-10 Jahren eingesetzt werden. Durch einen frühzeitigen Austausch der Fahrzeuge kann der Handel eine Reduktion der Emission erreichen.

Allerdings hindern Abschreibungszeiträume auf getätigte Investitionen insbesondere im Mittelstand den Austausch noch wirtschaftlich zu betreibender Lkw.

Politische Forderung:

Selbst bei intensiver Förderung alternativer Antriebe ist ein kompletter Umstieg kurzfristig nicht erreichbar. Um eine zuverlässige Belieferung der Filialen und damit die Aufrechterhaltung des Versorgungsstandards zu gewährleisten, braucht der Handel (befristete) Ausnahmegenehmigungen für Lkw mit Klassifizierung kleiner Euro VI bei möglichen Fahrverboten.

Gleichzeitig kann ein wirtschaftlicher Betrieb neuer Lkw mit alternativen Antrieben bis auf Weiteres nicht realisiert werden. Daher sollte die Förderung zur Umstellung der Lkw-Flotten auf Euro VI ausgeweitet werden.

Effiziente Routenplanung, Fahrerschulung und sonstige Maßnahmen des Handels

Der Handel ist sich seiner Verantwortung für saubere Innenstädte bewusst und hat daher seit Jahren bereits Lösungen zur Reduzierung von Emissionen umgesetzt:

- Schulung der Mitarbeiter: Weiterbildungsmaßnahmen führen zu kraftstoffsparender Fahrweise und damit zur Vermeidung von Umweltbelastungen.
- Tourenplanung: Der Einsatz von Tourenplanungssystemen, die zur emissionsparenden Berechnung der Verkehre optimiert sind, trägt zu einer Reduzierung der Schadstoffe bei. Die Verfügbarkeit von Echtzeit-Verkehrsdaten zur optimierten Tourenplanung ist allerdings oft unzureichend. Die Verfügbarkeit und Einbindung vorhandener Verkehrsdaten aus diversen Datenbanken zur Echtzeitplanung sind dabei sehr erfolgversprechend und sollten gefördert werden. Dadurch können Verkehrsspitzen vermieden und der Verkehrsfluss erhöht werden.



- Nachtbelieferung: Derzeit wird in einem Projekt „geräuscharme Nachtlogistik“ der Einsatz von E-Lkw (mit geringen Antriebsgeräuschen) zur Belieferung der Filialen in Innenstädten getestet. Erste Ergebnisse zeigen, dass Verkehre entzerrt werden.
- Innovative Fahrzeugausstattungen: Trockeneis-Kühlung sowie eine Generatorenkühlung ohne eigenen Dieselantrieb steigern schon heute den Wirkungsgrad der eingesetzten Energie.
- Fahrzeugaufbau: Gewichtssparende Materialien wie Kohlefaser-Aufbauten sparen Gewicht und sind kraftstoffsparend. Ebenso sorgen aerodynamische Anbauten und rollwiderstandsarme Reifen für Einsparung von Kraftstoffen.

Allerdings stehen oftmals die notwendigen Kosten für derartige Investitionen einem wirtschaftlichen Betrieb entgegen.

Weitgehend emissionsarme Stadtlogistik ist erreichbar

Das Ziel einer weitgehend emissionsarmen Logistik in der Belieferung kann nur durch gemeinsame Anstrengungen aller Prozessbeteiligten erreicht werden. Dazu müssen die politischen Rahmenbedingungen geschaffen werden, die eine rasche Umsetzung der oben genannten Maßnahmen ermöglicht.

Weitere Akteure wie Paketdienstleister unterstützen bereits den Prozess. Zustellfahrzeuge werden zunehmend auf elektronische Antriebe umgerüstet. Dabei wird der Vorteil ausgenutzt, dass emissionsfreie elektronische Antriebe für kleine Nutzfahrzeuge, wie sie in der Paketzustellung genutzt werden, bereits die Serienreife erreicht haben.

Ansprechpartner:
Handelsverband Deutschland e. V. (HDE)
Ulrich Binnebössel
Bereich Standort & Verkehr
binneboessel@hde.de
Telefon: 030 726250-62

Am Weidendamm 1 A, 10117 Berlin
www.einzelhandel.de

Stand: November 2017

Der Handelsverband Deutschland (HDE) ist die Spitzenorganisation des deutschen Einzelhandels. Insgesamt erwirtschaften in Deutschland 300.000 Einzelhandelsunternehmen mit drei Millionen Beschäftigten an 450.000 Standorten einen Umsatz von über 480 Milliarden Euro jährlich.

EU-Transparenzregister Nr.: 31200871765-41