

**Arbeitsgruppe SO 08****Neue Konzepte im städtischem Lieferverkehr**

Eine in den Debatten zu städtischer Mobilität oft vernachlässigte Größe ist der Lieferverkehr. Er erfüllt eine wichtige Versorgungsfunktion, ist in der momentanen Form aber auch für eine Vielzahl negativer Effekte verantwortlich. Welche Potentiale gibt es, um diese zu reduzieren und trotzdem die Versorgung mit Gütern und Dienstleistungen auf einem guten Niveau zu gewährleisten? Wo werden die bereits neue Konzepte erprobt und wie können positive Entwicklungen unterstützt werden? Diese Fragestellungen wurden in Impulsvorträgen von Moderator Wulf-Holger Arndt (TU Berlin, Zentrum für Technik und Gesellschaft), Wolfgang Aichinger (lehern. dtj) und Karl Reiter (Forschungsgesellschaft Mobilität) behandelt und anschließend Lösungsansätze diskutiert. Schwerpunkte waren hierbei Elektromobilität und Lastenräder.

**Städtischer Wirtschaftsverkehr**

Wirtschaftsverkehr sind Ortsveränderungen, die eine geschäftliche oder dienstliche Zielsetzung verfolgen. Dazu zählen Güter- und Personenvirtschaftsverkehr sowie deren Schnittmenge der Dienstleistungsverkehr. Betrachtet man die Zahlen aus Verkehrserhebungen wird klar, dass die oben beschriebene Vernachlässigung ungerichtet ist, da ein Drittel der Kfz-Fahrleistung an Werktagen durch Wirtschaftsverkehr erbracht wird. Die Hälfte dieses Anteils, der in Innenstädten auch höher liegen kann, ist Güterverkehr. Die aktuellen Wandlungsprozesse in der Produktion (z.B. Outsourcing) und im Konsumverhalten (z.B. Onlinehandel) haben zudem einen weiteren Anstieg des Wirtschaftsverkehrsaufwands, insbesondere der von Kurier-, Express- und Paketdiensten (KEP) zur Folge. Die Versenden zum überwiegenden Teil auf dem Verkehrsträger Straße erbracht und gehen so mit einer Reihe von Problemen einher.

Zunächst ist die im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln niedrige Energieeffizienz der Lkw und Pkw zu nennen, welche einen i. V. höheren Kraftstoffverbrauch sowie mehr CO<sub>2</sub>- und Partikelmissionen zur Folge hat. Weitere Effekte sind Infrastrukturschäden durch schwere Fahrzeuge, Behinderung des Verkehrsablaufs, gesteigerte Lärmbelastung, höhere Unfallrate, größerer Flächenbedarf und große Beeinträchtigung des Stadtbildes. Neben den Ansprüchen der Kommunen diese Probleme zu mindern, entsteht Handlungsdruck durch Umweltsetz-

Trotz der überwiegenden positiven Aspekte zögern viele Unternehmen noch ihre Flotte entsprechend umzustellen. Ein Grund hierfür ist die Reichweitenangst, auch wenn diese in den meisten Fällen unbegründet ist, da die meisten E-Fahrzeuge ca. 100 km mit einer Ladung fahren können, was im städtischen Raum ausreicht. Weitere Kritikpunkte sind hohe Anschaffungskosten und Zweifel an der Verfügbarkeit von Fahrzeugen und Service. Ursachen für den verstärkten Einsatz von Elektrofahrzeugen sind ein grünes Image, neue Geschäftsmodelle oder das vorzeitige Reagieren auf künftig verschärfte Grenzwerte.

Ebenfalls großes Potential bei der Substitution konventionell motorisierter Fahrten haben Fahrräder. Die Hälfte des städtischen Verkehrs, der mit Waren zu tun hat, kann auf diesen Modus verlagert werden wie im EU-Forschungsprojekt **cyclelogistics.eu** erhoben wurde. Fahrten im Dienstleistungsverkehr und Verteilfahrten der letzten Meile stellen die größten Verlagerungspotenziale für Lastenräder dar. Hier wird mit Reichweiten der Räder von 6-7 km gerechnet, welche, unterstützt von einem Elektromotor und austauschbaren Akkus, noch erhöht werden kann. Dadurch könnten Lastenräder im Lieferverkehr ein Viertel der Transporte übernehmen. Den größten Teil der auf das Rad verlagerten Fahrten macht aber privater Einkaufsverkehr aus. So wird z.B. für Einkäufe des täglichen Bedarfs bisher noch überproportional oft der MIV (77% aller Einkaufsfahrten) genutzt, obwohl ein Rad mit Korb ausreichend viel Stauraum für 80% dieser Fahrten bietet.

**Nutzung**

Für den Einsatz von Elektrofahrzeugen in Unternehmen gibt es unterschiedliche Ansätze. Es können Serienfahrzeuge gekauft oder Teile der Unternehmensflotte umgebaut werden, wie z.B. bei UPS Dortmund. DHL in Bonn entwickelt sogar eigene E-Fahrzeuge. Weitere Beispiele für den Einsatz elektrischer Fahrzeuge im Lieferverkehr sind Grewt Cargo in London, Cargohopper in Utrecht und BSS in Nijmegen.

**Förderung**

Trotz umweltschonender Wirkung dieser Alternativen ist die momentane Verbreitung noch unzureichend. Es stellt sich also die Frage, was die Kommunen tun können, um umweltschonende Formen des Wirtschaftsverkehrs zu fördern.

Zunächst sollte auf Kommunikation und Vernetzung gesetzt werden, um z.B. Unternehmen die Vorzüge von Elektrofahrzeugen zu verdeutlichen. Auch an der mangelnden Akzeptanz alternativer Antriebe muss gearbeitet werden. Es gilt also Vorbilder zu finden und ein günstigeres Image zu schaffen. Weiterhin können Pilotprojekte und Testfahrzeuge finanziert oder Konsolidierungszentren errichtet werden. So gibt es z.B. in Graz die Möglichkeit der Käuferunterstützung für die Beschaffung eines Lastenrades. Des Weiteren müssen die Kommunen vorbildhaft handeln, indem der eigene Fuhrpark entsprechend umgestellt und im Beschaffungswesen auf ökologische Kriterien geachtet wird. Hilfreich hierfür sind Gütesiegel, die bereits von einigen Transportunternehmen angeboten werden.

Für weitere Impulse können auch restriktive Maßnahmen gegen den motorisierten Verkehr von Nutzen sein: Umweltzonen, Lieferzonen und -zeiten gilt es so zu gestalten, dass alternative Antriebe bevorzugt werden. Kontrövers diskutiert wurden in diesem Zusammenhang auch Stellplatzkonzepte. In vielen Städten existieren Leitlinien und Strategien, die diese Problematik beim Neubau berücksichtigen, es bedarf jedoch einer konsequenteren Umsetzung und Anpassung an die Anforderungen von Lasten-Trägern.  $\geq$

Johannes Fischer