

# Fahrverbote vermeiden – Alternativen stärken

## Positionen zu drohenden Fahrverboten in Innenstädten

30. August 2017

### Betroffenheit des Einzelhandels

Die Beteiligten des nationalen Forums Diesel haben nach einer ersten Sitzung festgestellt, dass alles getan werden muss, um Fahrverbote in Innenstädten für Dieselfahrzeuge zu verhindern. Dieser Position kann sich der Handelsverband Deutschland HDE nur anschließen. Allerdings erscheinen die bislang diskutierten Vorschläge nicht geeignet, kurzfristig Wirksamkeit zu erzielen. Es muss zum Jahresbeginn 2018 mit drohenden juristischen Fahrverboten gerechnet werden. Dies kann erhebliche Auswirkungen auf den Standort Innenstadt haben und ansässige Handelsunternehmen gefährden. Der Handel ist in seiner Funktion als zentraler Versorger in doppelter Weise betroffen. Zum einen ist die Erreichbarkeit der Geschäfte für die Kunden von zentraler Bedeutung für den Unternehmenserfolg. Fahrverbote für Diesel-Pkw können zu einem Rückgang der ohnehin rückläufigen Kundenfrequenzen in der Innenstadt führen. Zum anderen werden potentielle Fahrverbote für Lkw die Belieferung der Geschäfte erschweren.

### Gewerblicher Lieferverkehr braucht Ausnahmen

Der Handel ist darauf angewiesen, dass die Waren in die Filialen und Geschäfte vor Ort gelangen. Gerade im innerstädtischen Bereich erfüllt er damit wichtige Versorgungsfunktionen und sorgt für eine effiziente Bündelung der Transporte. Gewerbliche Lieferverkehre ersetzen eine Vielzahl von Einzelfahrten. Insbesondere die Zulieferung in die Filialen des Lebensmitteleinzelhandels ist durch aufwändige Prozesse in der Disposition und der Transportroutengestaltung soweit optimiert, dass im Ergebnis eine effiziente Gestaltung der Transporte

nah an den Endkunden erfolgt. Ähnlich werden auch mittelständische Händler und Einzelgeschäfte zu großen Teilen von Paket-Dienstleistern versorgt.

Ein kurzfristig verhängtes Fahrverbot für Fahrzeuge des Lieferverkehrs würde diese effizienten und hoch optimierten Transporte gefährden. In der Folge wäre mit Versorgungsengpässen zu rechnen, die nicht zuletzt bei den Verbrauchern spürbar würden. Weder der filialisierte Einzelhandel noch die KEP-Branche wäre kurzfristig in der Lage, alternative Antriebe in den betroffenen Städten flächendeckend einzusetzen.

Vorschlag: Daher ist es notwendig, ein Fahrverbot für gewerbliche Verkehre zu verhindern. Ausnahmeregelungen sollten hierzu ermöglicht werden, die die Versorgung der Standorte ermöglicht. Zudem sollten ausreichend lange Übergangsfristen festgelegt werden, die es den Transportketten ermöglichen, einen handhabbaren Übergang zu emissionsarmen oder emissionsfreien Fahrzeugen zu gestalten. Ein Zeithorizont von 10 Jahren ist dazu nötig. Diese Übergangsfrist wäre dann angemessen, wenn rasch entsprechende Infrastrukturen aufgebaut werden wie z.B. Ladeinfrastruktur bzw. Lkw-taugliche Erdgas-Tankstellen und Fachwerkstätten. Zudem müssen die Hersteller geeignete Fahrzeugflotten mit alternativen Antrieben zur Verfügung stellen.

### Bemühungen und Maßnahmen zum Erhalt einer lebendigen Innenstadt nicht konterkarieren

In den vergangenen Jahren wurden erhebliche Anstrengungen unternommen, um den Standort



Innenstadt attraktiv zu machen. Bauliche Gestaltungen, Investitionen in Verkehrsinfrastruktur und Maßnahmen zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität sind in erheblichem finanziellem Ausmaß erfolgt. Diese dürfen nicht gefährdet werden durch Beschränkungen der Zufahrten. Fahrverbote würden dazu führen, dass sich die betroffenen Personen neu orientieren und Standorte außerhalb der Zentren anfahren. In der Folge wären alle Bemühungen um attraktive Innenstädte vergeblich erfolgt.

Vorschlag: Es ist daher notwendig, zunächst geeignete Alternativen zu schaffen, bevor über die Sperrung der Innenstädte nachgedacht wird. Die Erreichbarkeit der Geschäfte in der Innenstadt muss mithilfe aller Verkehrsträger (z.B. ÖPNV, Fahrrad etc.) gestärkt werden. Dazu gehören auch ausreichend bemessene und kostenlose Parkplätze, die an den öffentlichen Personennahverkehr angebunden sind. Dieser muss in der erwarteten Qualität und Leistungsfähigkeit angeboten werden.

### **Neue Konzepte zur Stärkung des gewerblichen Güterverkehrs schaffen**

Der innerstädtische Handel hat ein großes Interesse an einer Entzerrung der Verkehre. Insbesondere bestehende Beschränkungen in der Belieferung von Geschäften durch schwere Lkw behindern eine noch effizientere Belieferung der Filialen. Würde es

gelingen, die Lieferverkehre in verkehrsarme Zeiten zu verlegen, könnte dies ein wesentlicher Beitrag in die Reduzierung der Schadstoffemissionen sein, die auch durch Staus entstehen.

Händler können durch Fahrten in den Nachtstunden eine deutlich beschleunigte Lieferung erzielen, Lkw würden nicht zusätzlich in Stoßzeiten unterwegs sein. Mit dem Projekt der geräuscharmen Nachtlogistik wird derzeit das Potential ermittelt.

Vorschlag: Um eine Belieferung der Geschäfte in den Nachtstunden zu ermöglichen, bedarf es einer Anpassung der gesetzlichen Vorgaben. Moderne Antriebsarten der Lkw sind zwar wesentlich geräuscharmer. Dennoch ist selbst mit neuesten technischen Mitteln ein geräuschloser Transport inklusive Be- und Entladung nicht möglich. Die Anforderungen der TA Lärm sollten daher angepasst werden, so dass auch aktive Geräuschkämpfung gestattet wird, die einen entsprechenden Lärmschutz vor Ort ermöglicht – z.B. durch Maßnahmen an der Entladestelle. Beispiele wie die sogenannte PIEK-Zertifizierung in den Niederlanden machen deutlich, dass es gelingen kann, Technologien und Prozesse zu entwickeln, die geeignet sind, eine geräuscharme Belieferung von Handelsfilialen in den Nachtstunden zu ermöglichen.



**Ansprechpartner:  
Handelsverband Deutschland e. V. (HDE)**

Ulrich Binnebössel  
Logistik, Bereich Standort & Verkehr  
binneboessel@hde.de  
Telefon: 030 726250-62

Am Weidendamm 1 A, 10117 Berlin  
[www.einzelhandel.de](http://www.einzelhandel.de)

*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