



Verkehrswende sinnvoll gestalten

Rahmenbedingungen technologieoffen halten

Technologieneutrale Verkehrswende

Der Handelsverband Deutschland (HDE) setzt sich dafür ein, die Verkehrswende in einem wirtschaftlich sinnvollen Zusammenhang zu stellen und nicht ausschließlich auf E-Mobilität zu setzen. E-Fahrzeuge sind gerade im gewerblichen Verkehr mit Lkw bis auf weiteres nicht geeignet, die Anforderungen des Handels an eine effiziente und wirtschaftlich darstellbare Logistik zu erfüllen. Auch die notwendige Infrastruktur steht nach Aussage von maßgeblichen Energieexperten kurzfristig nicht in ausreichendem Maß zur Verfügung. Daher müssen auch andere Antriebsarten berücksichtigt werden, deren Marktreife weiter fortgeschritten oder bereits erreicht ist. Erdgas- und Erdgas/Hybrid-Fahrzeuge können daher geeignete Technologien sein, um auch kurzfristig eine Verbesserung der Schadstoffbelastung in Städten zu unterstützen. Dabei können derartige Fahrzeuge nicht nur einen Übergang zur Elektromobilität gewährleisten, sondern auf lange Sicht auch umweltneutral gestaltet werden.

Fahrverbote in Innenstädten vermeiden

Der HDE ist der Ansicht, dass alles getan werden muss, um Fahrverbote in Innenstädten für Dieselfahrzeuge zu verhindern. Allerdings erscheinen die bislang diskutierten Vorschläge, nicht geeignet, kurzfristige 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

beschleunigten Rückgang der ohnehin rückläufigen Kundenfrequenzen in der Innenstadt führen. Zum anderen werden potentielle Fahrverbote für Lkw die Belieferung der Geschäfte erschweren.

Insbesondere die logistischen Herausforderungen des Handels in den Städten besonders in der Belieferung der Geschäfte und Filialen werden dabei nicht betrachtet. Die von der Politik beschlossenen Maßnahmen beziehen sich ausschließlich auf die Förderung von Elektromobilität. Vor diesem Hintergrund müssen folgende Aussagen betrachtet werden:

Beschränkte Verfügbarkeit von E-Fahrzeugen im gewerblichen Bereich

Insbesondere im Nutzfahrzeugbereich ist das Angebot von praxistauglichen Fahrzeugen derzeit nicht geeignet, die Anforderungen des Handels zu erfüllen. Zwar sind neue Modelle angekündigt und werden nach Herstellerangaben ab 2019 zur Verfügung stehen. Fahrzeuge in signifikanten Mengen können aber allenfalls in der Fahrzeugklasse unterhalb 3,5 Tonnen erwartet werden. Diese sind durch beschränkte Zuladungen und Reichweiten jedoch nur beschränkt geeignet, kurzfristig in bestehende Logistikprozesse eingefügt zu werden.

Mangelhaftes Stromnetz und geringe Anzahl von Ladepunkten

Das Stromnetz ist im Unterschied zu einigen Nordeuropäischen Ländern nicht auf hohe Stromlasten ausgelegt. Mittlere und große Nutzfahrzeuge müssten mit hoher Ladekapazität geladen werden, um möglichst schnell wieder verfügbar zu stehen und lange Ladezeiten zu vermeiden.



Fehlende Wirtschaftlichkeit und hohe Unterhaltsaufwände

Nutzfahrzeuge mit Elektroantrieb sind erheblich teurer als konventionelle Fahrzeuge. Auch eine Förderung führt nicht dazu, dass E-Fahrzeuge wirtschaftlich betrieben werden können. Der Handel ist selbstverständlich bereit und rechnet sein Engagement in den Schutz der Umwelt mit ein, um gewisse Mehrkosten für emissionsarme Fahrzeuge akzeptieren zu können. Allerdings dürfen die Investitionshöhe und Betriebsaufwände nicht das Geschäftsmodell in Frage stellen. Daher kann die Umstellung einer Fahrzeugflotte nicht komplett und kurzfristig erfolgen, sondern muss in kleinen Etappen auf längere Sicht erfolgen.

Vorgenannte Punkte machen deutlich, dass die Verkehrswende mit ausschließlicher Betrachtung von Elektrofahrzeugen auf Sicht nicht gelingen kann. Besonders die kurzfristig drohenden Fahrverbote können mit einer Langfristplanung der Elektromobilität nicht vermieden werden.

Der HDE setzt sich daher für eine weiterreichende Betrachtung der verfügbaren Technologien ein. Dabei kann die Erdgas-Technologie bei Fahrzeugen insbesondere auch in der Logistik eine wichtige Rolle spielen, um auch kurzfristig eine deutliche Reduzierung der Belastung von Innenstädten zu erreichen. Im Zusammenspiel mit weiteren Maßnahmen zur Verkehrsvermeidung und -Entzerrung kann eine deutliche Entlastung erreicht werden. Daher sollten folgende Maßnahmen betrachtet werden:

Ausbau der Kapazitäten an verfügbaren CNG/LNG und Hybrid-Nutzfahrzeugen

Hersteller sollten angehalten werden, marktfähige Modelle in ausreichender Kapazität zur Verfügung zu stellen. Siehe dazu auch das Positionspapier des HDE „Alternative Antriebe als Option im Güterverkehr“ (Quelle: www.einzelhandel.de/10712)

Bau und Ausbau von Lkw-tauglichen Gastankstellen und Werkstätten

Tankstellen in erreichbarer Entfernung zu den Zentrallägern des Handels sind zentrale Anforderung zur Förderung der Erdgas-Mobilität. Bestehende Tankstellen müssen „Lkw-tauglich“ gestaltet werden. Die Zufahrt auch für große Lkw muss gegeben sein, auch eine Ertüchtigung für schnelles Tanken größerer Mengen muss gegeben sein.

Gleichstellung der gasbetriebenen Fahrzeuge und Hybrid-Fahrzeugen mit emissionsarmen Fahrzeugen

Die steuerliche Einstufung von gasbetriebenen Fahrzeugen und von hybrid betriebenen Fahrzeugen muss den elektrobetriebenen Fahrzeugen gleichgestellt werden. Insbesondere die Umrüstung von Fahrzeugen mit Dieselantrieb auf Gasantrieb sollte mit einer Einstufung in die niedrigere Schadstoffklasse „belohnt“ werden.

Ausweitung der Fördermaßnahmen auf Gasantriebe

Ebenso wie die Anschaffung von Elektro-Fahrzeugen sollte die Anschaffung von gasbetriebenen Pkw und Lkw gefördert werden. Gasbetriebene Fahrzeuge leisten einen Beitrag zur Schadstoffentlastung, der gewürdigt werden sollte. Auch die Forschung nach Optionen zur Nachrüstung von Diesel-Fahrzeugen und die Umrüstung selbst sollten gefördert werden, die steuerliche Einstufung ebenfalls erfolgen, siehe oben. Mittelfristig kann durch eine Umstellung auf regeneratives Erdgas aus überschüssigem Ökostrom eine weitere Reduzierung von Schadstoffen erreicht werden.

Neue Konzepte zur Belieferung der Geschäfte berücksichtigen

Neue Antriebstechnologien können zu einer Neuorganisation der Innenstadtlogistik beitragen. Besonders durch geräuscharme Lkw, die nach niederländischem Vorbild auch zu Nachtzeiten in die City fahren können, kann ein Beitrag zur



Entzerrung von Verkehren und damit eine Schadstoffreduzierung erreicht werden. Das Positionspapier des HDE „Attraktive Innenstädte ohne Schadstoffbelastung“ geht auf diesen und weitere Aspekte ein. (Quelle: www.einzelhandel.de/10904)

Das Ziel: Schadstoffemissionen senken

Mit vorgenannten Maßnahmen kann es gelingen, die Belastung der Innenstädte mit Schadstoffen zu reduzieren. Dabei ist besonders zu berücksichtigen, dass diese Maßnahmen weitaus frühzeitiger wirken

können, als das die Förderung der E-Mobilität derzeit verspricht.

Die Politik sollte sich auf antriebsunabhängige Maßnahmen konzentrieren und das Ziel im Blick behalten: die Reduzierung von Schadstoffen in Innenstädten. Elektromobilität kann dazu ebenso einen Beitrag leisten wie weitere alternative Antriebe. Förderungen sollten daher nicht ausschließlich auf E-Fahrzeuge zielen sondern auf das Erreichen einer emissionsarmen Innenstadt.

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

Stand: Januar 2018

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