

NACHHALTIGER WIRTSCHAFTSVERKEHR

BAUSTEIN DER MOBILITÄTSWENDE

Wirtschaftsverkehr ist „Verkehr in Ausübung des Berufs“, zum Beispiel zum Transport von Gütern, Lieferdienste, Paket- und Postlieferungen, aber auch die Wege von Pflegediensten oder Handwerksbetrieben, Service- und Werksverkehre, Dienstreisen und betriebliche Fahrten, Versorgung von Baustellen, Entsorgung von Abfällen und Recyclingmaterialien. Eine eindeutige und allgemeingültige Definition gibt es jedoch nicht. Aus Sicht des Bündnisses nachhaltige Mobilität werden nicht hinzugezählt: gewerblicher Personenwirtschaftsverkehr wie öffentlicher Verkehr oder Taxi. Auch Fahrten zum und vom Arbeitsplatz gelten hier nicht als Wirtschaftsverkehr.

Wie sieht nachhaltiger Wirtschaftsverkehr aus?

- ➔ Vermeidung von Wirtschaftsverkehr, zum Beispiel:
 - durch Regionalisierung von Wirtschaftskreisläufen und Raumplanung
 - Baustellen: Um- und Weiternutzung der bestehenden Bausubstanz (graue Energie) bei Baustellen, dadurch teilweise erhebliche Reduzierung der Transportfahrten möglich
 - Verringerung der Retourenquote bei Online-Bestellungen
 - Videokonferenzen statt Dienstreisen
- ➔ Mehr Güterverkehr von der Straße auf die Schiene verlagern
- ➔ Kommunen bei der Erstellung von Wirtschaftsverkehrskonzepten und Sustainable Urban Logistics Plänen (SULP) als Bestandteil von Sustainable Urban Mobility Plänen (SUMP) unterstützen
- ➔ Alternative Antriebe für Lkw und Kfz
- ➔ Mehr Transporte und Lieferungen mit dem Lastenrad, Anhänger und elektrischen Leichtfahrzeugen (LEV – light electric vehicles), Verteilung über Microdepots
- ➔ E-Bikes und Lastenräder als Betriebsfahrzeuge, beispielsweise für Pflegedienste oder Handwerksbetriebe

Warum ist nachhaltiger Wirtschaftsverkehr relevant für die Mobilitätswende?

Rund ein Drittel der Kfz-Fahrten unter der Woche geht auf den Wirtschaftsverkehr zurück, im innerstädtischen Bereich liegt ihr Anteil noch höher. Rund 10 Prozent aller Haltevorgänge gehen hier auf das Konto des Lieferverkehrs¹. Zudem hat sich die Verkehrsleistung des Güterverkehrs in Deutschland in den vergangenen 20 Jahren verdoppelt. Immer mehr Güter werden über immer weitere Strecken transportiert². Die Auswirkungen des Wirtschaftsverkehrs schlagen sich in verschiedenen Bereichen nieder:

- erheblicher Anteil am viel zu hohen CO₂-Ausstoß des Verkehrs in Deutschland³
- Belastung durch Luftverschmutzung und Lärm im urbanen Raum sowie an viel befahrenen Straßen auch auf dem Land
- immer mehr schwere Lastwagen
- Staus und Zeitverluste für den privaten und den Wirtschaftsverkehr
- Belastung der Straßeninfrastruktur sowohl in der Fläche als auch in städtischen Gebieten durch
- Flächenkonkurrenz und Gefahren für Verkehrsteilnehmende in den Städten





Welche Chancen liegen in einem nachhaltigen Wirtschaftsverkehr?

Nachhaltiger Wirtschaftsverkehr

- ist emissionsärmer beziehungsweise emissionsfrei
- reduziert den Flächen- und Ressourcenverbrauch
- bringt Zeitersparnis durch weniger Stau und Parkplatzsuche
- erhöht die Verkehrssicherheit
- ermöglicht bessere Zugänglichkeit in engeren/zugangsbeschränkten Stadträumen
- schafft ein positives, nachhaltiges Unternehmensimage
- verursacht geringere Betriebskosten und bietet dadurch Einsparpotenziale
- produziert weniger Lärm und Luftschadstoffe und verbessert so die Gesundheit
- ermöglicht Mobilität auch für Mitarbeitende ohne Führerschein

Wie kann die Politik für einen nachhaltigen Wirtschaftsverkehr sorgen?

Mehr Güter auf die Schiene

- faire Wettbewerbsbedingungen zwischen den Verkehrsträgern schaffen
- Schieneninfrastruktur ausbauen
- stillgelegte Schienenstrecken reaktivieren
- neue Industrie- und Logistikstandorte nur mit Gleisanschluss genehmigen
- Innovationen fördern und ihre Markteinführung unterstützen (z.B. Digitale Automatische Kupplung und effizienteres Rangieren)

Mehr Lasten auf Räder

- mehr barrierefreie und gut ausgebaute Infrastruktur, ortsnahes Abstellen der Fahrräder vereinfachen
- mehr Liefer- und Ladezonen schaffen
- Kaufanreize für gewerbliche (Lasten-)Fahrräder und Anhänger
- Vergaberecht reformieren: bei der Beschaffung von Kraftfahrzeugen den Einsatz von (Lasten-)Fahrrädern und Fahrradanhängern prüfen
- Förderung von Programmen mit Beratung und Fahrtests mit Lastenrädern
- Handwerksbetriebe nicht in abgelegene Gewerbegebiete verdrängen, um Wege kurz zu halten
- Förderung von Radlogistik-Konzepten durch anbieterneutrale Mikro-Logistikflächen, bevorzugte öffentliche Auftragsvergabe und die gesetzliche Verbesserung von Sozialstandards in der Paketzustellbranche ohne ein generelles Subunternehmerverbot



Das Bündnis

Das **Bündnis nachhaltige Mobilitätswirtschaft** ist eine zentrale Anlaufstelle für Politik, Medien, Wirtschaft und Gesellschaft zu allen Fragen rund um die nachhaltigen Mobilitätsbranchen und eine nachhaltige Mobilitätspolitik. Es vertritt die gesamte Bandbreite der nachhaltigen Mobilitätswirtschaft für Personenmobilität in Deutschland. Ziel des Bündnisses ist es, die vielfältigen Mobilitätsbedürfnisse von Menschen mit den Klimaschutzziele und einem geringeren Energieverbrauch im Verkehrsbereich in Einklang zu bringen.



¹Arndt, Dr. Wulf-Holger: Städtischen Wirtschaftsverkehr nachhaltig gestalten (01.12.2020) <https://www.forum-csr.net/News/15622/Staedtischen-Wirtschaftsverkehr-nachhaltig-gestalten.html>, abgerufen am 06.05.2024

²<https://www.allianz-pro-schiene.de/themen/gueterverkehr/>, abgerufen am 06.05.2024

³Umweltbundesamt (28.03.2024): „Seit 1995 sanken die kilometerbezogenen direkten Emissionen des Treibhausgases CO₂ bei Pkw um knapp 13 %, bei Lkw um 8,4 %. Weil aber mehr Lkw unterwegs sind, sind die gesamten direkten CO₂-Emissionen im Stra. güterverkehr heute um 21 % höher als 1995.“

<https://www.umweltbundesamt.de/daten/verkehr/emissionen-des-verkehrs#verkehr-belastet-luft-und-klima-minderungsziele-der-bundesregierung>, abgerufen am 06.05.2024