

Geräuscharme Nachtlogistik

Eine Lösung für den innerstädtischen Lieferverkehr

Ausgangssituation Innenstadt

- Zunehmende Lieferverkehre im Innenstadtbereich
- Infrastruktur an der Kapazitätsgrenze
- Ladetätigkeiten werden als störend empfunden
- Gewerbliche Lieferverkehre und Pendlerströme zur gleichen Zeit



Ansatz:

- Entzerrung der Verkehrslastspitzen durch Nachtbelieferung
- Verlegung der Lieferverkehre in Nacht-oder verkehrsarme Zeiten zur Reduzierung der Schadstoffemissionen



Anspruch des Handels

- **Ladenöffnungszeiten:** lange Ladenöffnungszeiten /bequeme Versorgungslage
- **Qualitätsversprechen:** Vermeidung Out of Stock / Frischeprodukte

Restriktionen bei der Warenanlieferung

- **Grenzwerte für Schadstoffemissionen**
(EURO-Normen, Fahrverbote in Umweltzonen)
- **Fahrverbote für Lkw**
(generelles Fahrverbot in Innenstädten oder festgelegten Routen)
- **Beschränkte Anlieferungszeiten**
(festgeschrieben in Mietverträgen oder Baugenehmigungen)
- **Grenzwerte für Lärmemissionen**
(festgeschrieben durch Technische Anleitung für Lärm in Abhängigkeit von der Gebietsausweisung)



Welchen Beitrag kann geräuscharme Nachtlogistik liefern?

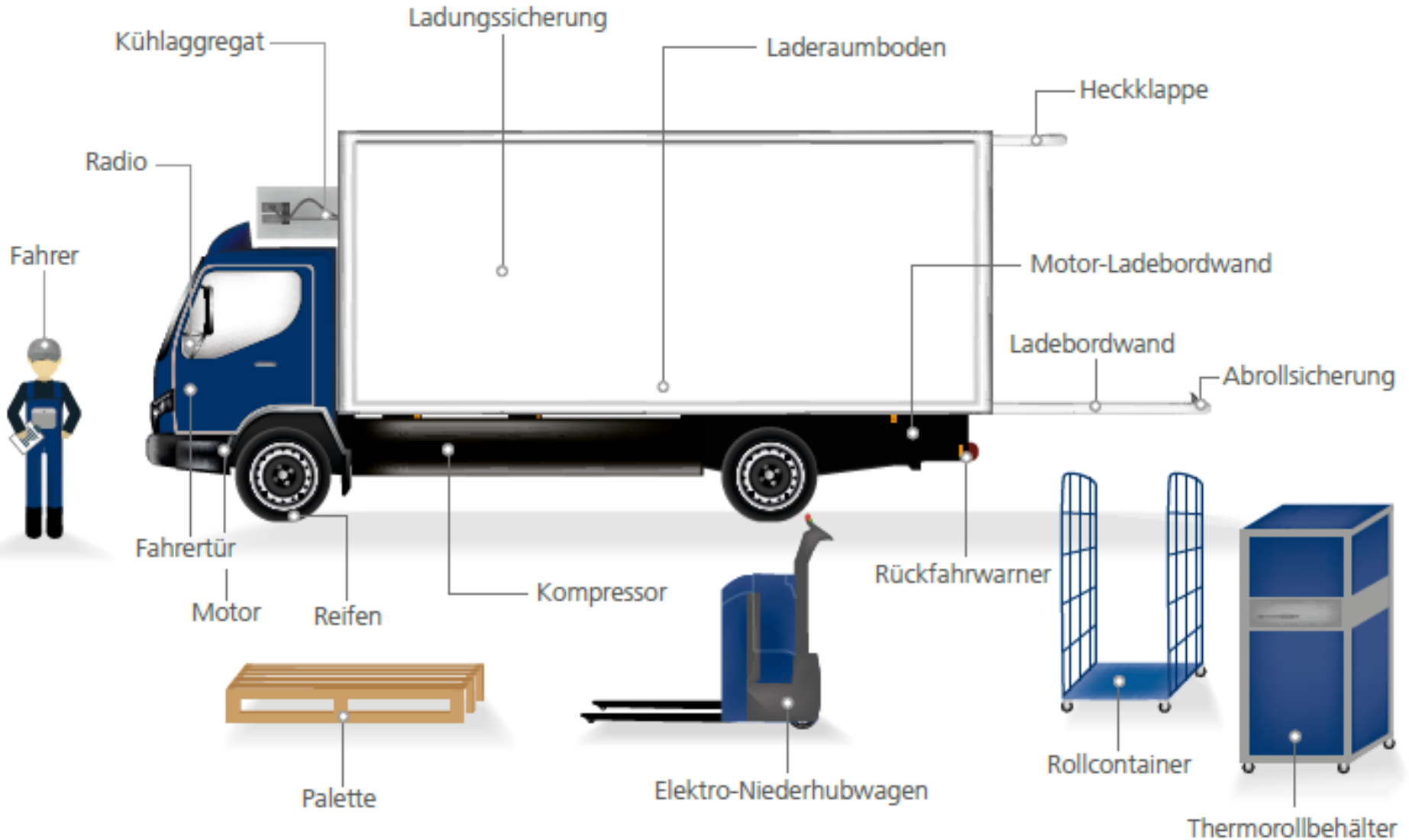
PIEK-Zertifikat: Eine Lösung für geräuscharme Lkw

- Geräuscharme Lkw erhalten nach Prüfung ein Zertifikat.
- Kommunen bekommen so ein Steuerungsinstrument an die Hand
- Einfahrt zertifizierter Lkw in Nachtstunden erlaubt
- Entstanden 2004 in den Niederlanden
- Zertifizierung für leise Technologien und Fahrzeuge
- Anforderung: max. 60 dB(A) in einem Abstand von 7,5 m
- Zertifizierte Technologien u. Fahrzeuge dürfen für die Nachtlogistik genutzt werden
- Immer mehr Hersteller orientieren sich am PIEK-Standard
- Anforderungen für Deutschland nicht ausreichend (z.B. 45 dB(A) in urbanen Gebieten nach TA Lärm)



Messverfahren für Spitzengeräusche

Umfassende Betrachtung aller Geräuschquellen zur Zertifizierung eines geräuscharmen Lkw



Warum Elektromobilität in der Nachtlogistik?

- Einhaltung strenger Lärmrichtwerte der TA-Lärm ist mit konventionellen Fahrzeugen nicht möglich
 - Batterieelektrische Fahrzeuge bei geringen Geschwindigkeiten unter 30 km/h praktisch geräuschlos
 - Geringe Umweltbelastung durch emissionsfreien Antrieb (Feinstaub, CO₂)
- **Einsatz elektromobiler Nutzfahrzeuge ist für eine geräuscharme Nachtanlieferung sinnvoll**
- **Alternative Antriebe als Grundlage einer klimafreundlichen urbanen Versorgung**
- **Kostennachteile elektrischer Lkw relativieren sich mit neuen Nutzungskonzept**

Vorteile der Nachtlogistik

- **Bürger – Anwohner und Kunden**
 - Erhöhung der Einkaufsqualität (Reduzierung des Verkehrslärms; Reduzierung der Lieferfahrzeuge während der Öffnungszeiten;)
 - Bessere Erreichbarkeit (weniger Parken in „zweiter Reihe“)
- **Städte/Kommunen**
 - Reduzierung des Verkehrs in den Stoßzeiten (besserer Verkehrsfluss zu Spitzenzeiten)
 - Reduzierung der Lärm- und Luftschadstoff-Emissionen (Instrument gegen Fahrverbote)
- **Unternehmen**
 - Zeitliche Verkürzung der Lieferzeiten durch erhöhten Verkehrsfluss
 - Höhere Auslastung der Ressourcen, wirtschaftlicherer Einsatz E-Lkw
 - Reduzierung des Treibstoff-/Energieverbrauchs
 - Besserer Kundenservice und höhere Warenverfügbarkeit

Vorteile der Nachtlogistik



Beispiel: Niederlande Ergebnisse Nachtbelieferung Albert Heijn



- Projektbeschreibung
 - 5 Testläufe innerhalb von 3 Monaten
 - 10 Filialen in 9 Städten
 - > 1000 Belieferungen zwischen 05:00 – 07:00 und 19:00 – 02:00
- Ergebnisse
 - Reduzierung der Belieferungszeiten um 66 %
 - Kosteneinsparung durch reduzierten Treibstoffverbrauch und bessere Ausnutzung der Kapazitäten um 24 %
 - Reduzierung der CO₂-Emissionen um 24 %

	vorher	nachher
Tilburg – Eindhoven	35 km	35 km
Ø Zeit	1:30 h	0:30 h
Verbrauch	43 l	33 l
CO ₂ -Emissionen	244 t	187 t

Verkehrsinfarkt

Lösungsansätze



Was ist zu tun?

- **Sensibilisierung** für das Thema „Nachtbelieferung“ auf allen Ebenen
Bundesregierung, Länder, Kommunen sollten die Möglichkeiten kennen
- **Rahmengesetzgebung** zur Zulassung von Nachtfahrten
 - z.B. Gleichstellung von E-Lkw mit E-Pkw im EmoG, Privilegierung
 - Unterstützung des Aufbau eines Zertifikats
(Status quo: Aufnahme in das „Innovationsprogram Logistik 2030“ des BMVI ist erfolgt)
- **Abbau der Widerstände** in den Kommunen
 - Klare Benennung von einer (!) verantwortlichen Instanz
 - Schaffung v. Rechtssicherheit für Behörden (zudem: Handlungsleitfaden für Kommunen)
(Status quo: gemeinsame Positionierung HDE, DST, DStGB, BIEK ist erfolgt)
- **Genehmigungsverfahren** dauerhaft ermöglichen
Planungs- und Investitionssicherheit für Handel

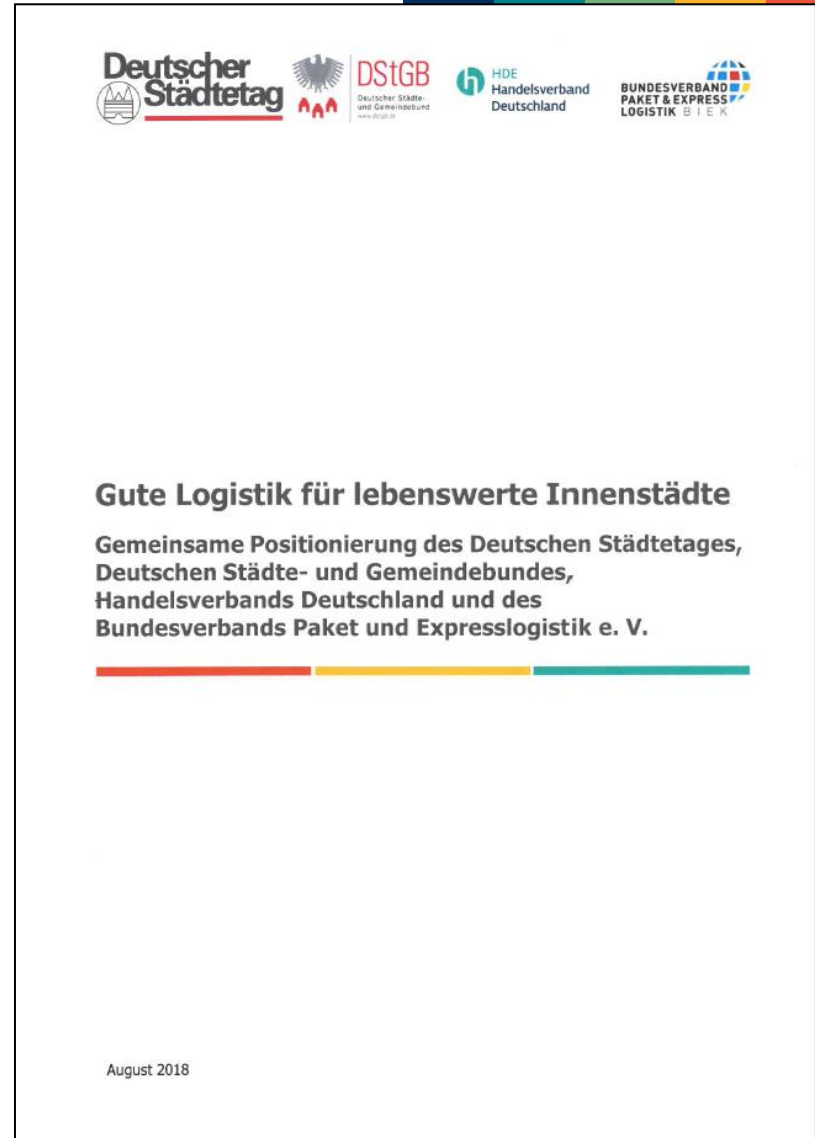
Positionspapier

von BIEK; DST; DStGB; HDE

Gute Logistik für lebenswerte Innenstädte

Download:

<https://einzelhandel.de/11475>



Ansprechpartner im Handelsverband Deutschland

Michael Reink

Bereichsleiter
Standort- und Verkehrspolitik

Ulrich Binnebösel

Referent
Logistik und Zahlungssysteme

Handelsverband Deutschland (HDE)
Am Weidendamm 1 A, 10117 Berlin