

# Umweltwirkung

Städtischer Güterverkehr ist nützlich – führt aber zu hohen Belastungen

Lärm, Luftverschmutzung, Unfälle – das ist der Preis, den Städte heute für die Ver- und Entsorgung durch den städtischen Güterverkehr bezahlen. Diese „Nebenwirkungen“ passen immer weniger in unsere Zeit, wo hohe Lebensqualität zum Standortfaktor wird und auch viele Unternehmen Nachhaltigkeit längst als wichtigen Wert betrachten.

## Gefahrenquelle Lieferverkehr

20%

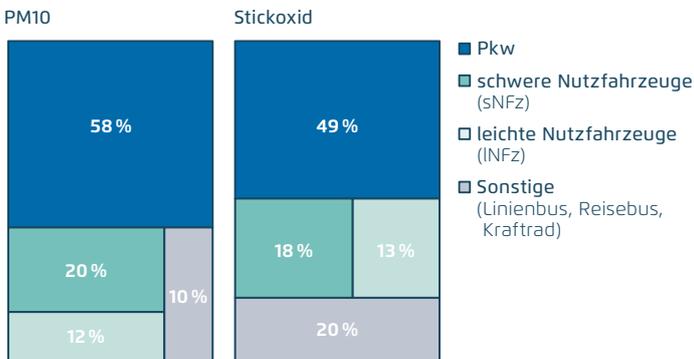


aller tödlichen Verkehrsunfälle innerorts erfolgten 2017 unter Beteiligung von Lkw. Besonders betroffen: Fuß- und Radverkehr. Für die Mobilitätswende ist das eine zentrale Herausforderung.

## Dicke Luft

Schwere und leichte Nutzfahrzeuge zeichnen auf Berliner Hauptverkehrsstraßen für jeweils gut ein Drittel der Stickoxid- und PM10-Emissionen verantwortlich. Als PM10 wird Feinstaub mit maximal 10 Mikrometer (µm) Durchmesser bezeichnet.

### Emissionen auf Berliner Hauptverkehrsstraßen 2015



## Lärmemissionen

Lkw dürfen gemäß Lärmgrenzwerten mit bis zu 82 dB(A) deutlich lauter sein als Pkw. Der Unterschied von 10 dB(A) wird bereits als doppelt so laut wahrgenommen.



## Wann ist ausgeliefert!?

Hohe Aufenthaltsqualität ist für Innenstädte ein wichtiger Faktor, um gegen Onlinehändler bestehen zu können. Vielerorts werden Fußgängerzonen jedoch ganztägig vom Lieferverkehr überrollt.



## Was für und gegen Lkw in der Stadt spricht

PRO	KONTRA
<ul style="list-style-type: none"> <li>Im Vergleich mit leichten Nutzfahrzeugen effizienter:</li> <li>• größere Nutzlast spart Fahrten</li> <li>• Kraftstoffverbrauch pro Tonnenkilometer geringer</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• verursachen Straßenschäden</li> <li>• Feinstaubbelastung (auch für Fahrer)</li> <li>• Sicherheitsrisiko und Unfallfolgen</li> <li>• Lärmbelastung</li> </ul>

## Kleintransporter – in großen Mengen

Fahrzeuge unter 7,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht zahlen keine Lkw-Maut.

Gerade die Zahl kleiner Nutzfahrzeuge steigt rapide.

### Neuzulassungen von Lkw in den Jahren 2013 bis 2017 nach zulässiger Gesamtmasse



### Prozentuale Veränderungen der Neuzulassungen von Lkw (2013–2017)

