



RADLOGISTIKVERBAND DEUTSCHLAND

RLVD e.V. • Potsdamer Straße 7 • 10785 Berlin

Bundesministerium für Digitales und Verkehr
Referat G21 "Urbane Mobilität, Sofortprogramm
Saubere Luft"
Invalidenstraße 44
10115 Berlin

Per Mail an ref-g21@bmvi.bund.de

Berlin, 25.10.2022

Stellungnahme zum Referentenentwurf der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift der Bundesregierung zur Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge in der Bundesverwaltung (AVV Saubere Fahrzeuge)

Sehr geehrte Damen und Herren,

anbei übersenden wir Ihnen die Stellungnahme zum Referentenentwurf der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift der Bundesregierung zur Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge in der Bundesverwaltung (AVV Saubere Fahrzeuge), welchen Sie am 17.10.2022 versendet haben.

Leider waren wir als Radlogistik Verband e.V. nicht in Ihrem Verteiler mit beigefügt und haben erst heute über Partnerverbände über die Anhörung mitbekommen. Wir bitten Sie daher, uns als Verband in Ihren Verteiler mit aufzunehmen, gerade wenn der aktuelle Entwurf drastische einschneidigen unserer Branche mit sich bringt.

Wir bitten Sie daher noch um Berücksichtigung unsere Stellungnahme.

Bei Fragen stehen wir Ihnen auch gerne im persönlichen zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Tom Assmann
(Vorsitzender)

Jonas Kremer
(Fachvorstand Politik)



Berlin, 25. Oktober 2022

Stellungnahme zum Referentenentwurf der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift der Bundesregierung zur Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge in der Bundesverwaltung (AVV Saubere Fahrzeuge)

Unsere Änderungen:

§1 Abs. 1: Lastenräder und Fahrräder fallen auch unter diesen Anwendungsbereich und zählen, unabhängig Ihrer Bauart als sauberes Fahrzeug.

Anlage 1: Mindestziele: Ausweitung der Fahrzeugklasse Pkw und leichte Nutzfahrzeuge, auf Fahrräder und Lastenräder

Begründung:

Das Ziel ist einen Nachfrageimpuls von sauberen, d. h. emissionsarmen und emissionsfreien, Straßenfahrzeugen zu fördern und somit die Emissionen im Verkehrsbereich zu reduzieren. Damit werden die Ziele im den Bereichen Umwelt- und Klimaschutz gestärkt und die öffentliche Verwaltung wird ihrer Vorbildfunktion gerecht.

Ein (E-)Fahrrad ist perfekt für die innerstädtische Dienstfahrt mit der Aktentasche. Die Post (größter Betreiber von Fahrrädern Bundesweit) wird bereits jetzt sauber und energiesparend per Lastenrad transportiert. In der Grünflächenpflege oder bei der Kleinmüllsammlung stehen kleine, leichte Lastenfahrräder anders als schwere, große Transporter nicht auf öffentlichen Flächen im Weg. In der Corona-Krise hat BioNTech z.B. durch ein Mitgliedsunternehmen von uns, einem Radlogistiker Ihre Proben in Mainz CO2 frei geliefert. DHL, Hermes, DPD, UPS und Fedex setzten inzwischen flächendeckender Lastenräder ein. Amazon möchte seine Flotten bis 2030 mit über 1.000 Lastenrädern verstärken und weniger KfZs einsetzen.

In immer mehr Städten gibt es zudem lokale, kleine und mittelständische Kurierdienste und Radlogistiker, die mit nahezu 100% „reinen“ Fahrrad- und Lastenfahrradflotten Post und Pakete zustellen, häufig auch schon für die öffentliche Hand. Planbare, verlässliche Aufträge von Kommunen, Ämtern, Kliniken und Behörden sind für diese ein essentieller Anker, um neue Geschäftsfelder erschließen zu können. Hier kann gezielt und wirkungsvoll sowohl regionale Wirtschaft gestärkt wie Verkehr entlastet werden. Dafür ist es aber notwendig, bei Ausschreibungen die Anforderungen für KMUs fair und nachhaltig zu gestalten. Das bedeutet Fahrräder und Lastenräder müssen bei der Beschaffungsquote für saubere Nutzfahrzeuge mitgerechnet werden.

Der aktuelle Entwurf regelt explizit Mindestziele für die öffentliche Hand bei der Neubeschaffung von Fahrzeugen und bei Transportdiensten bis zum Jahr 2030. Die Regelungen beziehen sich jedoch ausschließlich auf die Beschaffung von Kraftfahrzeugen. Es ist nicht vorgesehen, Nutzfahrzeuge auch durch deutlich kleinere, energieeffizientere und sauberere Lastenfahrräder zu ersetzen. In dem kürzlich veröffentlichten Nationalen Radverkehrsplan (NRVP 3.0) ist auf S. 61 formuliert *„Mit gutem Beispiel vorangehen! Behörden und öffentliche Unternehmen schreiben Transportfahrten nach Möglichkeit vermehrt als Lasten-/Fahrradfahrten aus. Zudem fördern sie die Nutzung des Fahrrads für*



Dienstfahrten mit Anreizmodellen, schaffen Dienstradflotten an und nutzen verstärkt Lastenrad-Sharing-Angebote.“ Der aktuelle Gesetzesentwurf widerspricht damit den Zielen des NRVPs. Dies ist besonders relevant, da das Gesetz bis 2030, analog dem NRVP 3.0 gelten soll. Ein unveränderter Beschluss konterkariert damit die Bemühungen um mehr tatsächlich saubere Fahrzeuge im Einsatz für die öffentliche Hand. Gleichzeitig erfüllt es eine der Punkte aus dem Koalitionsvertrag der aktuellen Regierung.

Die Regelung in dem Entwurf setzt den Fehlanreiz, dass bestehende Straßenfahrzeuge nach Definition des Gesetzes nur durch analoge Straßenfahrzeuge mit „sauberen“ Antrieben ersetzt werden. Leichte Nutzfahrzeuge mit E-Antrieb sind entsprechend einer Well-to-Wheel Bilanzierung jedoch mit deutschem Strommix auch in absehbarer Zeit nicht CO₂-frei¹. Die Feinstaubemissionen sind entsprechend der Emissionsfaktoren von HBEFA 4.1 (Handbuch für Emissionsfaktoren) ebenso deutlich von emissionsfrei entfernt.

Die Möglichkeit leichte Nutzfahrzeuge durch deutlich sauberere Fahrräder und Lastenräder zu ersetzen, ist im aktuellen Gesetzesentwurf nicht vorgesehen. Lastenräder senken Endenergieverbrauch und Feinstaubemissionen um mindestens Faktor 10, verglichen zu leichten Nutzfahrzeugen. Dieser Beitrag zur Energieeffizienz und sauberer Luft sollte im Sinne der Nachhaltigkeits- und Klimaziele der Bundesregierung sowie der Länder ausgeschöpft werden.

Viel mehr sorgt der aktuelle Entwurf dafür, dass schon langjährige Aufträge an Radlogistiker aufgegeben werden, um die Waren und die Unterlagen mit größeren Fahrzeugen, die vermeintlich sauber sind, zu transportieren. Somit sorgt der Entwurf nicht nur für mehr Verkehr, sondern sorgt für einen Umsatzrückgang bei einer nachhaltigen lokalen Branche, was mit Kündigungen von Personal einhergehen wird.

Im Sinne des Klimaschutzes und der Radlogistikbranche braucht es jetzt eine engagierte nationale Gesetzgebung, die Kommunen und die öffentliche Hand zu Vorreitern im Klimaschutz macht. Der Umstieg auf Fahrräder und Lastenräder ist möglich und sollte jetzt umgesetzt werden.

Über den Radlogistik Verband Deutschland e.V.

Der Einsatz moderner Cargo Bikes und Lastenanhängern in der Logistik bietet große Potenziale für Klimaschutz, Luftreinhaltung, urbane Lebensqualität und effiziente multimodale Logistiksysteme. Der Radlogistik Verband Deutschland (RLVD) will den Einsatz moderner Cargo Bikes und Lastenanhängern in der Logistik voranbringen und vertritt die Interessen der kleinen und mittelständischen Unternehmen, die Pioniere der Radlogistik sind. Der Radlogistik Verband Deutschland e.V. wurde im September 2018 in Berlin gegründet und hat über 50 Mitglieder. Er ist als eingetragener Verein mit Sitz in Berlin registriert und ist die deutsche Sektion der European Cycle Logistics Federation (ECLF) sowie Teil des Verbands Cycling Industries Europe.

¹ Für das Jahr 2030 sind durch das Ökoinstitut noch ein Emissionsfaktor von ca. 0,26 kgCO₂/kWh prognostiziert.