



Neue Ideen für die urbane Logistik

So bleiben Innenstädte zukunftsfähig

Das müssen Logistik, Handel
und Kommunen jetzt tun



Urbane Logistik-Spezial

Themenspezial

Verkehrsrundschau 12 | 2022

Mehr Mut für neue Konzepte

Schon heute leben rund 50 Prozent der Weltbevölkerung in Städten. Im Jahr 2050 sollen es rund 70 Prozent sein. Alle diese Menschen und natürlich auch Industrie und Handel wollen versorgt werden – am liebsten schnell, kostengünstig und ohne CO₂-Ausstoß.

Es ist nicht so, dass es dafür keine Lösungsansätze gibt – das zeigt das Roundtable „Urbane Logistik“ der VerkehrsRundschau mit Experten aus Handel, Logistik, KEP und Forschung (siehe S. 8): etwa Konsolidierung am Stadtrand, Nachtlogistik, urbane Warenlager als Bündelungspunkt (siehe S. 20) für die Zustellung mit Lastenrädern oder E-Fahrzeugen, aber auch smarte Start-up-

Lösungen (siehe S. 6). Professor Walther Ploos van Amstel bringt gar die Vergabe von Zeitfenstern über elektronische Plattformen ins Spiel, über die sich regeln ließe, wer wann in die Stadt fahren darf (siehe S. 4).

Doch wie so oft in Deutschland bremst die Bürokratie die Umsetzung aus. Nahezu alles muss genehmigt werden, und die Verfahren sind langwierig. In den Kommunen sprechen außerdem zu viele Ansprechpartner und Ämter in der urbanen Logistik mit. Mit Anekdoten, dass KEP-Dienste angehalten werden, mit dem Lastenrad durch die Fußgängerzone zu fahren, obwohl dort das Radfahren eigentlich verboten ist. Wenn wir also Innenstädte und Umwelt retten wollen, muss das schneller gehen. Nicht in Zukunft, sondern jetzt. Die Lösungsansätze liegen vor, wie das VR-Spezial „Urbane Logistik“ zeigt. Die Kommunen müssen sie nur umsetzen – am besten im Zusammenspiel mit der Logistik!



**Eva Hassa,
Redakteurin**

VerkehrsRundschau/Jan Scheutzw

4 Die Stadt von morgen

Interview: Was urbane Logistik leisten kann

5 idem telematics

Systemoffen und bezahlbar – die neue Truck-Hardware für alle Transportunternehmer

6 Weniger CO₂ in der City

Wie Start-ups die Innenstadt-Belieferung revolutionieren wollen

8 Roundtable „Urbane Logistik“

So will die Logistik die Innenstädte retten

12 Frisches Geld

E-Fahrzeuge, Lastenräder, Mikrodepots & Co.: So fördert der Bund Ökologie auf der letzten Meile

15 Seven Senders

Wie die Delivery-Plattform mehr Klimaschutz auf der letzten Meile erreicht

16 Was Lastenräder leisten

Ein Praxis-Check und Service-Überblick

19 CARIT Automotive

Innovation für die letzte Meile: das vierrädrige, vollelektrische Zustellfahrzeug HopOn

20 Neue Ideen für urbane Warenlager

Lager- und Umschlaglösungen in der Stadt – welche Konzepte überzeugen

Viel Vergnügen bei der Lektüre Ihre Redaktion

Impressum:

Verlag: Springer Fachmedien München GmbH,

Verlag Heinrich Vogel, Corporate Publishing

Aschauer Straße 30, 81549 München

Telefon: +49 (0) 89/20 30 43-2387

Redaktion: Gerhard Grünig (verantwortlich),

Eva Hassa, Mareike Haus, Stephanie Noll, Gerfried

Vogt-Möbs, Marie Christin Wiens

Projektkoordination: Andrea Volz

Layout: Lena Amberger, Stefanie Michalski,

Christine Richter, Sabine Spanner

Titelfotos: FrankBoston/stock.adobe.com (o.),

Trans-o-flex, DPD, Gina Sanders/Fotolia (v. l. n. r.)

Druck: F&W Druck- und Mediacenter GmbH,

Holzhauser Feld 2, 83361 Kienberg

Nachdruck, auch auszugsweise, und elektronische Verarbeitung nur mit ausdrücklicher Genehmigung der Springer Fachmedien München GmbH.

Für unverlangt eingesendete Manuskripte und Bilder übernimmt die

Redaktion keine Haftung. Namentlich gekennzeichnete Beiträge geben

die Meinung der Autoren wieder. Diese muss nicht mit der Auffassung der

Redaktion übereinstimmen. Gedruckt auf chlorfrei gebleichtem Papier.



Sie suchen neue Mitarbeiter?

spedijobs.com – Ihr Partner für die besten gewerblichen Mitarbeiter trotz des Fachkräftemangels in der Verkehrs- und Logistikbranche. Finden Sie zielgerichtet die Top-Bewerber*innen.

spedijobs.com



MEHRSPRACHIG



SOCIAL RECRUITING



FAIRES BEZAHLMODELL



BEWERBERMANAGEMENT INTEGRIERT

Die Stadt von morgen



Amsterdam University of Applied Sciences

„GEWÖHNEN SIE SICH DARAN:
DIE URBANE LOGISTIK WIRD ZUR
PRÄZISIONSLOGISTIK!“

Walther Ploos van Amstel,
Professor in Citylogistics, Amsterdam
University of Applied Sciences

Es gibt in der urbanen Logistik sehr viele und innovative Start-ups und Forschungsprojekte, die helfen sollen, Städte verkehrlich zu entlasten. Trotzdem steigen dort der Verkehr und CO₂-Ausstoß weiter. Was läuft in der urbanen Logistik falsch?

In der urbanen Logistik läuft falsch, dass sowohl die Endverbraucher als auch die Unternehmen, etwa Restaurants und Baufirmen, immer mehr online bestellen. Das führt dazu, dass die Sendungsgrößen immer kleiner werden und die Anlieferfrequenzen steigen, weil die Firmen die gleiche Schnelligkeit wie beim Amazon-Einkauf erwarten. Das geht so weit, dass viele sogar Same-Day-Delivery wünschen. Die Zahl kleinerer Lieferfahrzeuge nimmt also weiter zu.

Wobei im Schnitt nur fünf Prozent des urbanen Verkehrs Paketzustellungen an

Wollen Städte nicht veröden und verkehrlich kollabieren, braucht es neue Wege. Was hier helfen kann und was das für die Logistik heißt, sagt **Professor Walther Ploos van Amstel**.

Endkunden sind, während 95 Prozent des Verkehrs das Geschäftskundengeschäft (B2B) betreffen. Den allergrößten Anteil davon machen Transporte mit Baumaterialien aus sowie Lieferverkehre für Hotels, Restaurants und den Einzelhandel.

Was kann urbane Logistik überhaupt leisten?

Das Problem ist, dass die meisten Unternehmen ihre Logistik noch immer mit eigenen Mitarbeitern und Fahrzeugen erbringen, weil sie ihren Kunden den besten Service bieten wollen. Solche Transporte lassen sich kaum konsolidieren. Wenn wir aber unsere Verkehrsprobleme in den Städten lösen wollen, müssen wir konsolidieren. Und dafür müssen die Unternehmen in der Logistik ihre eigenen Mitarbeiter-, Fahrzeug- und Depot-Kapazitäten teilen – Stichwort Sharing Economy. So sollten sie zum Beispiel ihre Waren an gemeinschaftlich betriebene Crossdock-Center liefern, dort bearbeiten und bündeln und von dort aus mit voll ausgelasteten Fahrzeugen in die Stadt fahren. Damit ließe sich, wie unsere Studien zeigen, noch sehr viel Verkehr und mit Zero-Emissions-Fahrzeugen 100 Prozent CO₂ in Städten reduzieren. Das ist die Zukunft in der urbanen Logistik

Wie sieht also die Stadt von morgen aus?

Immer mehr Wohngebiete, Universitäts- und Stadtzentren werden in Zu-

kunft autofrei sein. Transportplaner müssen ihre Zustellrouten also noch präziser unter Berücksichtigung der lokalen Vorschriften planen. Zudem sehe ich in Großstädten künftig Null-Emissions-Fahrzeuge und Cargo-Bikes. Außerdem wird es Zeitfenster geben, in denen Geschäfte beliefert und Wohngebiete angefahren werden dürfen. Kommunen sorgen für gute Be- und Entladebereiche sowie Paketstationen. Und auf der letzten Meile werden immer mehr Lieferanten und Paketdienste zusammenarbeiten. Gewöhnen Sie sich daran: Die urbane Logistik wird zur Präzisionslogistik.

Was muss dafür getan werden?

Um das zu erreichen, hilft dreierlei. Erstens die Kommunen müssen das Ganze regulieren, den Verkehr mit Verkehrssystemen besser koordinieren und entsprechend Flächen für City-Urban-Centers zur Warenkonsolidierung bereitstellen. Zweitens müssen Plattformen in der Steuerung von Warenverkehren eine zentrale Rolle einnehmen. Plattformen können als Elemente funktionieren, um neue Transport- und Logistikketten mit automatisiertem Umschlag zu verknüpfen. Das birgt enorme Chancen zur Konsolidierung im innerstädtischen Güterverkehr. Und um Individualverkehr in Großstädten zu reduzieren, hilft die Einführung einer City-Maut und von Zero-Emission-Zones.



Alles im Blick: Über die cargofleet Driver App bekommt der Fahrer alle wichtigen Informationen und Alarme direkt ins Fahrerhaus.

Die neue Truck-Hardware von idem telematics lässt sich unkompliziert einbauen und vernetzen, unterstützt neben 2G erstmals auch den 4G-Funkstandard und bietet neue Funktionen für das Tachomanagement

idem telematics: Neues vom Marktführer

Durchbruch für mehr Transporteffizienz

In einer Zeit, in der alles teurer wird, werden Transport-Telematiksysteme wertvoller denn je. Marktführer idem telematics senkt jetzt die Einstiegshürden mit einer neuen Hardware, die nicht nur unkomplizierter und vielseitiger ist, sondern sogar preisgünstiger.

DIE MEISTEN TRUCK-HERSTELLER haben heute Telematik-Systeme im Angebot, doch mit der Akzeptanz der Transportunternehmer hapert es: Neben den hohen monatlichen Nutzungsgebühren scheuen die meisten Fuhrparkbetreiber die damit einhergehende Bindung an einen einzigen Fahrzeughersteller. Als problematisch gilt auch der eingeschränkte Funktionsumfang, der individuelle Anpassungen – etwa für das Auftragsmanagement – entweder gar nicht oder nur mit erheblichem Aufwand zulässt. Vor diesem Hintergrund hat sich idem telematics das Ziel gesetzt, die systemoffene und herstellerunabhängige Truck-Telematik für alle Transportunternehmer unkompliziert und bezahlbar zu machen. Das Ergebnis ist eine völlig neue Truck-Hardware, die jetzt ausgeliefert wird: Sie lässt sich einfacher einbauen und vernetzen, unterstützt neben 2G erstmals auch den 4G-Funkstandard, bietet neue Funktionen für das Tachomanagement – und ist obendrein

preisgünstiger als das Vorgängerprodukt. Das neue Gerät hat außerdem eine eigene Batterie, durch die das System immer einsatzbereit bleibt. Auf diese Weise kann der Disponent auch bei ausgeschalteter Zündung Auftrags- und Tourdaten, Textnachrichten und Navigationsziele auf das Fahrer-Display senden, wo sie direkt beantwortet oder bearbeitet werden können.

Tachomanagement und Verstoßauswertung jetzt integriert

Robuste, systemoffene Technik, umfassende Funktionen, günstige Preise: Mit diesem Rezept hat idem telematics seine Position als europäischer Marktführer im vergangenen Jahr bedeutend ausgebaut. Alle Informationen von Fracht, Fahrer und Fahrzeug laufen im Telematikportal cargofleet3 zusammen. Die Online-Plattform integriert auch Systeme des Wettbewerbs und gilt dadurch de facto als Industriestandard.

Was Transportunternehmern Investitionssicherheit verspricht, ist auch für Anwendungsentwickler attraktiv: So integriert idem telematics beispielsweise die Tachomanagement-Lösungen von TACHOFresh in seine Plattform. Vollautomatisierte und gesetzeskonforme Erfassung, Archivierung und Download von Massenspeicher und Fahrerdaten und die Auswertung von Verstößen gegen Sozialvorschriften sind jetzt Bestandteil des Anwendungsportfolios. Dabei sollen die Teilnehmer in der Transportkette nicht mit Daten überflutet werden, sondern im genau richtigen Moment die relevanten Informationen erhalten, betont Geschäftsführer Jens Zeller: „Das nahtlose Zusammenspiel aus Truck- und Trailer-Telematik erschließt Effizienzgewinne, auf die heute kein Transportunternehmen mehr verzichten kann.“

Weitere Informationen:
www.idemtelematics.com

Frische Ideen

Die **Start-ups Fairsenden und Trunksta** wollen den Transport auf der letzten Meile optimieren. Während es bei der Berliner Firma derzeit zu boomen scheint, starten die Düsseldorfer Unternehmer ihren zweiten Anlauf zum Erfolg.

„**ICH GLAUBE, EINE** Dönerbude kriegt man sehr viel einfacher finanziert als ein solches Modell“, sagt Markus Schwarz, geschäftsführender Gesellschafter von Fairsenden, im Gespräch mit der VerkehrsRundschau. Was der Grund für diese Aussage ist, dazu später mehr.

Schwarz hat das IT-Logistik-Start-up 2019 gegründet und damit offensichtlich einen Nerv getroffen: Seit der Gründung hat sich das Transportvolumen des Berliner Unternehmens nach Aussage von Schwarz jedes Jahr verzehnfacht. Angefangen hat alles damit, dass der gelernte Kommunikations-Elektroniker mit den etablierten Kurier-, Express- und Paketdienstleistern

(KEP) unzufrieden war. „Ich habe mich als Empfänger oft sehr über die Praktiken in der Zustellung geärgert und gedacht, dass das doch besser gehen muss.“ So sei die Idee entstanden, einen Dienst zu entwickeln, der nicht nur eine bessere Zustellungsquote gewährleistet, sondern auch den Themen soziale Gerechtigkeit und Nachhaltigkeit gerecht wird.

Mehr als nur ein Lieferdienst

Begonnen hat das Start-up mit Paketzustellungen aus zentralen Warenlagern; seitdem hat Fairsenden weitere Innovationsschritte hinter sich. Das Versprechen lautet: Sendungen werden schnell, zuverlässig, umweltfreundlich und gemäß den individuellen Bedürfnissen des Bestellers geliefert. „Übergibt uns ein Händler etwa in Berlin die Ware bis 18.00 Uhr, ist diese am nächsten Morgen ab 7.00 Uhr in München in der Zustellung“, verspricht Markus Schwarz. „Bei geringeren Transportstrecken realisieren wir eine Same-Day-Zustellung bis hin zu zwei Stunden Express.“ Fairsenden ist direkt in den Onlineshops der Firmen integriert; die Kunden bekommen dort einen Kalender mit mehreren Tagen und Uhrzeiten angezeigt und können dann ein beliebiges

Zustellfenster auswählen. Damit will Fairsenden mehrmalige erfolglose Zustellversuche vermeiden. Um das gewährleisten zu können, hat Schwarz das auf Künstlicher Intelligenz (KI) basierende System zur Routenplanung mit allen Anforderungen an die Flotte, die Mikrohub-Struktur, Echtzeit-Sendungsverfolgung und E-Commerce-Integration nach eigener Aussage selber designt und stetig weiterentwickelt.

Inzwischen kann Fairsenden auch Waren von stationären Handelsfilialen aus liefern sowie Zwei-Personen-Zustellungen für sperrige Güter und Umlauflogistik mit Mehrwegverpackungen anbieten. Das Geschäftsmodell geht also weit über das eines herkömmlichen Lieferdienstes hinaus, was sich bei Finanzierungsanfragen als eher nachteilig erwiesen hat. „Die breite Wertschöpfungskette, die hohe IT-Lastigkeit – das lässt sich Hausbanken gegenüber nicht so einfach erklären“, so der Gründer. Weshalb er auch zu dem Schluss gekommen ist, dass es mit einer Dönerbude wohl einfacher sei.

Die Dienstleistungen der Berliner sind nach eigenen Angaben CO₂-positiv; dazu trägt vor allem die unternehmenseigene Flotte bei, die zum größten Teil aus

Gründer Markus Schwarz (42) sieht viel Potenzial in seinem Start-up Fairsenden



Über Fairsenden

Das Start-up aus Berlin ist seit Dezember 2019 auf dem Markt und bietet seinen Lieferdienst in aktuell zwölf, bis zum Jahresende in 25 deutschen Städten an. Allein in Berlin beschäftigt Fairsenden um die 70 Fahrer. Mittlerweile zählen Marken wie Etepetete, Rebuy und Snocks zu den Kunden. Das Transportvolumen verzehnfacht sich nach Firmenangaben seit 2019 jährlich. Abgewickelt werden die Sendungen urban mit einem nach eigenen Angaben emissionsfreien Fuhrpark, Überland zunehmend mit Fahrzeugen mit Biogas-Antrieb. Pro Sendung vermeide man im Schnitt 180 Gramm CO₂. Zum Umsatz sowie dem jährlichen Transportvolumen macht das Unternehmen keine Angaben.



(v. l.): Marius (19) und Frank Laurini (53) wollen ihrem Start-up Trunksta neuen Schwung verleihen

Gegründet wurde Trunksta von dem heute 53-Jährigen bereits 2014 gemeinsam mit seinem Neffen und dessen Schulfreund. Das Modell schien auch Fahrt aufzunehmen: „Zu Spitzenzeiten im Jahr 2017 haben wir immerhin 500 Sendungen pro Monat über die Plattform abgewickelt“, erzählt er. Doch dann gingen die Mitgründer zum Studium ins Ausland – personelle Kapazitäten fielen somit weg, und schließlich kam auch noch Corona. Während der Pandemie waren deutlich weniger Menschen auf den Straßen unterwegs als sonst. Letztendlich gelang es Trunksta nicht, einen passenden Investor zu finden und das Geschäftsmodell weiterzuentwickeln.

Mehr Kapital und neue Kooperationen

Doch jetzt wagt Frank Laurini gemeinsam mit seinem Sohn einen Neustart. Beide glauben nach wie vor an das Modell – allerdings wird auch Marius im Wintersemester ein Studium beginnen und dann nur noch nebenbei seine Ideen miteinfließen lassen.

Trotzdem ist sein Vater zuversichtlich, was den Erfolg von Trunksta betrifft: „Wir haben inzwischen deutlich mehr Eigenkapital als noch vor fünf Jahren“, sagt der gelernte Maschinenbau-Ingenieur.

Hauptberuflich leitet er die Younga GmbH, eine Agentur, die Webseiten im Auftrag für Unternehmen baut, aber auch eigene Projekte vorantreibt. Kapital, das sich Laurini nach eigenen Angaben über andere erfolgreich laufende Internetportale erarbeitet hat, will er nun in Trunksta investieren. Ein Team aus fünf Angestellten seiner Agentur soll dem Projekt in den nächsten Monaten neuen Schwung verleihen. Geplant ist etwa, eine Postlizenz zu beantragen, damit auch gewerbliche Fahrer für Trunksta arbeiten können. Außerdem streben die Laurinis Kooperationen mit Baumärkten, Möbelhäusern und Ebay-Kleinanzeigen an.

Für die fernere Zukunft können sie sich auch den Einsatz von autonomen Fahrzeugen vorstellen; das scheint derzeit allerdings tatsächlich ein (noch) recht weit entferntes Szenario für Trunksta zu sein. Das zunächst wichtigste Ziel hat Frank Laurini klar festgelegt: erst mal neue Investoren finden.

57

Über Trunksta

Frank Laurini gründete die Mitnahme-Plattform gemeinsam mit zwei Studenten bereits im Jahr 2014. Zu seiner Hochzeit im Jahr 2017 wurden über das Portal 500 Transporte pro Monat abgewickelt. Danach wurde es still um das Unternehmen aus Düsseldorf – laut Laurini vor allem wegen der Corona-Pandemie. Nun ist ein Relaunch geplant. Angestrebt werden in Zukunft vor allem Kooperationen mit Möbelhäusern, Baumärkten und Online-Verkaufsplattformen wie Ebay-Kleinanzeigen. Zur konkreten Zahl der angestrebten Transportvermittlungen pro Monat macht das Start-up aber keine Angaben.

E-Lastenrädern und E-Vans besteht. Für den Transport zwischen den Städten werden Vans mit Biogas-Antrieb eingesetzt. „Wir stoßen bei unserer Zustellung auf der letzten Meile 100 Prozent weniger, also rund 180 Gramm CO₂ pro Zustellung aus im Vergleich zur traditionellen Zustellung mit Verbrenner-Pkw“, sagt Schwarz. Im Oktober 2021 hat das Unternehmen eine

Finanzierungsrunde abgeschlossen und dabei frisches Kapital in Höhe von vier Millionen Euro gewonnen. „Für ein beschleunigtes Wachstum sind wir weiteren Investoren gegenüber nicht abgeneigt“, so Schwarz.

Restart für eine Idee aus Düsseldorf

Neuen Investoren ebenfalls alles andere als abgeneigt sind Frank und Marius Laurini, geschäftsführende Gesellschafter von Trunksta. Das Düsseldorfer Start-up versteht sich als „Plattform für Mitnahmegelassenheiten“.

Die ursprüngliche Idee dahinter: Privatpersonen, die in ihrem eigenen Fahrzeug Leerraum zur Verfügung haben, sollen an Personen vermittelt werden, die etwas bestellt, aber keine eigene Transportmöglichkeit haben. Dies kann beispielsweise ein sperriger Gegenstand sein, der über Ebay-Kleinanzeigen bestellt wurde – oder auch Tickets für eine Veranstaltung, für die der Besteller kurzfristig verhindert ist, die aber spontan noch einen Abnehmer gefunden haben. „Solche Transporte mit herkömmlichen KEP-Dienstleistern durchzuführen, dauert entweder zu lang oder ist ziemlich teuer“, findet Frank Laurini. Außerdem könnten pro 100 Kilometer 42 Kilogramm CO₂ eingespart werden, wenn man Leerfahrten vermeiden würde.

Was muss jetzt passieren?

Die Innenstädte stecken in der Krise. Auch weil Kunden immer mehr online ordern und sich liefern lassen. Welche Lösungsansätze helfen, die Städte vor dem Verkehrskollaps zu retten. Darüber diskutierte die VerkehrsRundschau mit namhaften Experten im **Roundtable „Urbane Logistik“**.

Unser Städte platzen verkehrlich aus allen Nähten, während die Innenstädte zusehend veröden. Urbane Logistik soll das richten. Doch außer ein paar Lastenrädern sei bislang nichts passiert, sagen böse Zungen. Ist das so?

Rainer Kiehl (UPS): Aus meiner Sicht ist da tatsächlich wenig bis gar nichts passiert. Wenn wir als Unternehmen das Thema ‚Urbane Logistik‘ nicht vorantreiben und ständig in Bewegung halten würden, würde aus den Kommunen, Gemeinden und Städten nur sehr wenig kommen. Maßnahmen wie die sogenannten Pop-up-Lanes (dt. kurzfristige Radwege – die Red.) werden eingerichtet und

in der Presse als Erfolg verkündet. Im Bereich City-Logistik helfen solche Maßnahmen aber überhaupt nicht. Hier werden Verkehrswege verdichtet und die Probleme verlagert.

Gerd Seber (DPD): Dass nichts passiert ist, denke ich nicht. Es gibt mittlerweile gute Beispiele. Urbane Logistik braucht aber auch einen langen Atem. Denn sie versucht gleich zwei große Tanker zu drehen. Zum einen kann sie nur funktionieren, wenn die Städte die Voraussetzungen dafür schaffen. Die Städte sind da aber in einem Dilemma. Einerseits wollen sie die Mobilität für den Individualverkehr sicherstellen. Andererseits wollen sie dem

Bedürfnis der Anwohner nach verkehrsberuhigten Zonen Rechnung tragen – ohne im Blick zu haben, dass etwa Verbraucher und Händler ver- und entsorgt werden müssen. Das beißt sich. Und natürlich muss das Ganze auch in den Logistik- und KEP-Unternehmen gelebt werden. Das sind oft, ich spreche hier für den DPD, große Unternehmen mit vielen Systempartnern. Eine Entscheidung von oben reicht da nicht. Das braucht Aufklärungsarbeit, und es müssen auch da die notwendigen Voraussetzungen geschaffen werden.

Birgit Heitzer (Rewe Group): Entscheidend ist, dass die Kommunen überhaupt

Wie kommen Güter künftig in die Stadt, und wie lässt sich das verkehrlich lösen? Das ist eine der großen Fragen der Zukunft





„IN DER ZUSTELLUNG SEHE ICH KEINE BÜNDELUNGSPOTENZIALE MEHR – DIE FAHRZEUGE SIND DA SCHON VOLL.“

Birgit Heitzer,
Leiterin Beschaffungslogistik &
Logistik Services, Rewe Group, Köln

bereit sind, für die Logistik bestimmte Dinge auszuprobieren. Denn es gibt in der urbanen Logistik nicht die Blaupause, die eine Lösung, die für jede Kommune passt. Letztlich sind das immer individuelle Lösungen, die im Zusammenspiel mit allen Stakeholdern – den Bürgern, der Politik, der Logistik und der Wissenschaft – erarbeitet werden.

Das große Schwert sind natürlich die Anwohner, die sich zum Beispiel über zu großen Lärm beschwerten, gerade in der Nachtlogistik. Dabei haben wir als Rewe, das Fraunhofer IML und weitere Projektpartner mit dem Projekt Geräuschlose Nachtlogistik (GeNaLog) schon vor Jahren bewiesen, dass wir in den Städten die Straßen verkehrlich deutlich entlasten, wenn wir die Waren nachts auf leeren Straßen emissionsfrei zustellen.

Nachtlogistik funktioniert also offenbar. Trotzdem kommt sie in Deutschland nicht voran. Woran hakt es?

Heitzer (Rewe Group): Es hakt an dreierlei. Erstens hat der Gesetzgeber noch keine grundlegenden Regularien für die Nachtlogistik geschaffen. Und so lange das so ist, haben die Kommunen, die über die Nachtlogistik entscheiden, keine Rechtssicher-

heit. Ich hoffe sehr, dass wir mit der jetzt in Nordrhein-Westfalen neu aufgelegten Mobilitäts-Studie des Fraunhofer IML über geräuschlose Nachtlogistik endlich mehr Klarheit haben – auch mehr Rechtssicherheit für die Kommunen.

Zweitens gibt es in Deutschland noch immer keine Zertifizierung für geeignete Fahrzeuge. Die Nutzer wissen also nicht, ob sie die Fahrzeuge, in die sie investieren, auch in der Nacht einsetzen dürfen. In den Niederlanden gibt es solche Zertifikate namens „Piek“ dagegen schon seit 1998. Und drittens hakt es daran, dass es in den Städten zu viele Ansprechpartner in unterschiedlichen Ämtern gibt. Es fehlt ein zentraler Koordinator, der das mit den unterschiedlichen Ämtern in den Kommunen regelt.

Aber über alles das diskutieren wir seit Jahren! Muss das angesichts des E-Commerce-Booms nicht schneller gehen, wenn wir unsere Innenstädte retten wollen?

Kai Hudetz (IFH Köln): Der Online-Handel wächst in der Tat ungebremst und schneller denn je. Von 2019 bis 2025 rechnen wir in Deutschland mit einer Verdopplung des Umsatzwachstums im E-Commerce. In 2025 dürften im Fashion-Bereich schon deutlich über 50 Prozent des Umsatzes online erwirtschaftet werden, ebenso bei Consumer Electronics. Und ich glaube nicht, dass wir dann schon das Ende der Fahnenstange erreicht haben. Denn wir Endverbraucher haben uns während der Pandemie an eine sehr hohe Bequemlichkeit gewöhnt und wissen, dass wir uns alles bis an die Haustür liefern lassen können. Darunter haben in den Innenstädten in der Pandemie gerade große Modehändler gelitten. Wenn diese aber als attraktiver Anziehungspunkt wegbrechen, kann das eine Abwärtsspirale in Gang setzen.

Wird das so weit gehen, dass sich in Zukunft die Menschen alles nach Hause liefern lassen?

Sönke Kewitz (P3 Logistic Parks): Wenn sich der stationäre Handel nicht wirklich anstrengt, wird das so kommen. Davon gehen wir als Immobilien-Entwickler ganz stark aus. Ich sehe das ja bei meiner eigenen Familie. Wir leben direkt in der Hamburg Hafen City. Meine Frau und meine Kinder ordern mittlerweile alles online und lassen sich das binnen 15 Minuten mit Flink oder Getir nach Hause liefern – deren Expressgebühr liegt bei 1,80 Euro. Wenn ich zu unserem Edeka

um die Ecke gehe, kostet das unterm Strich genauso viel. Der Edeka ist mittlerweile eher ein Mittagstisch, bei dem man nebenbei einkauft. Das lässt sich auch nicht mehr zurückdrehen. Meine Kinder wachsen so auf und wollen das dann auch in Zukunft tun. Ich weiß gar nicht, wann sie zuletzt einen Laden von innen gesehen haben.

Wenn aber nur zehn Prozent aller Endverbraucher künftig alles online einkaufen, macht das verkehrlich etwas. Was müssen wir tun, wenn die Städte da nicht ins verkehrliche Chaos schlittern wollen?

Kewitz (P3 Logistic Parks): London ist da ein sehr gutes Beispiel, wie es funktionieren kann. Es hat – wie alle Großstädte – wenig Platz und viele Leute. Typisch für Großstädte ist ja, dass man beim Einkaufen immer steht und wartet – erst bei der Parkplatzsuche und dann später im Geschäft vor der Kasse. Das kostet Zeit und

Piotr Banczerowski



„AUS MEINER SICHT IST IN DER URBANEN LOGISTIK WENIG BIS GAR NICHTS PASSIERT.“

Rainer Kiehl,
Projekt Manager City Logistik, UPS
Deutschland in Hamburg

Geld. Um dies zu lösen, hat London einen guten Mix gefunden – rund 50 Prozent der Waren werden da mittlerweile online geordert und geliefert, die andere Hälfte kauft man im „modernen Tante-Emma-Laden“ mit kleinem begrenzten Sortiment schnell vor Ort und bezahlt das Ganze vor dem Betreten des Ladens mit dem Handy – man geht also nur da rein und gleich wieder raus. Analog dem kassenlosen Supermarkt von Amazon.

Was London aber vor allem auszeichnet: Die Stadt ist deutlich flexibler, was die Nutzungskonzepte bestehender Immobilien angeht als wir in Deutschland. Dadurch bekommt man in London zum Beispiel Ladezonen und damit die Anlieferung von Waren deutlich schneller hin, weil es dafür dort keine Genehmigungen braucht. Außerdem lassen sich etwa Restaurants sehr schnell in andere Gewerbe umwidmen, etwa in kleinere Auslieferungslager. Die Genehmigungsphase ist für Immobili-

entwickler da viel einfacher und schneller als in Deutschland, weil hierzulande die Ämter die Notwendigkeit nicht sehen, der Prozess langwierig ist, und es keine koordinierende Stelle gibt.

Seber (DPD): Diesen Genehmigungs-Bürokratismus kennen wir bestens (lacht). Wir haben ja gerade unseren ersten DPD Store in Berlin-Friedrichshain eröffnet, mit dem wir ganz neue Wege in der urbanen Logistik gehen – das ist ein Mix aus DPD-Pickup-Paketshop und Mikrodepot. Endverbraucher können da ihre Onlinekäufe in Ruhe an- und ausprobieren und als Retour über DPD zurücksenden. Zudem werden von dort Pakete per Lastenrad zugestellt. Sprich: Wir sparen uns Fahrzeug-Verkehre ein. Trotzdem haben wir zwei Jahre nach der passenden Immobilie gesucht, weil alle Vermieter abgewunken haben. Logistik verbinden ja alle mit Lkw-Lärm, was in unserem Store nicht der Fall ist. Jeden Tag fährt diesen nur ein Transporter an, und die Paket-Zustellung erfolgt dann von dort aus per Lastenrad.

Wie skalierbar ist der DPD Store?

Seber (DPD): Noch legen wir beim DPD Store ein gutes Stück Geld drauf, weil Fläche in der Innenstadt teuer ist und ein zusätzlicher Umschlag im Mikrodepot anfällt. Auch ein Lastenrad kostet ja 14.000 bis 15.000 Euro in der Anschaffung, dazu kommen Wartungskosten. Aber wir haben uns getraut. Vielleicht ist der DPD Store künftig tatsächlich eine weitere Lösung in der Urbanen Logistik: Um Verkehre zu reduzieren, werden ja über den Store gewerbliche und private Warenströme zusammengeführt. Allerdings haben wir aus unserem DPD Store in Friedrichshain jeden Tag nur zwei bis drei Lastenrad-Touren. Mehr Platz haben wir leider nicht. Das lässt sich sicher steigern (lacht). Aber wir sparen uns dadurch jeden Tag Fahrten mit einem großen Transporter ein. Dafür brauchen wir aber Flächen für Mikrodepots.

Kiehl (UPS): Mit dem Mikrodepot- und Lastenrad-Modell lässt sich in der Tat eine ganze Menge Lkw-Verkehr von der Straße holen. Allein in München bedienen wir mit 40 Lastenrädern 90 Prozent unserer Zustellverkehre in den Umweltzonen. Die Kombination Mikrodepot und Lastenrad ist also sehr erfolgreich. Was uns – wie allen anderen Paketdiensten auch – fehlt, sind gut gelegene Flächen für Mikrodepots. Wir haben in München einen bunten Mix, um Pakete konsolidieren zu können, etwa Tiefgaragen, Aufflie-

ger oder auch Container – häufig haben wir nur Sondergenehmigungen und damit keine Planungssicherheit. Das ist ja die große Krux, die sich wie ein roter Faden durch die urbane Logistik zieht. Überall entstehen sehr innovative Projekte, um Verkehre zu reduzieren. Ein Beispiel ist ein Multi-User-Konzept (Kombination Laden und Paketshop – die Red.) am Niederrhein. Das Projekt läuft zwei Jahre, auch dank Fördermittel, wird dann lange Zeit ausgewertet und ist dann tot. Wir KEP-Dienste müssen also eigene Lösungen entwickeln, was immer Kosten und Risiken mit sich bringt.

Frage ist nur: Wie massentauglich sind solche Lösungen überhaupt, um in Städten richtig Verkehr von der Straße zu holen?

Heitzer (Rewe Group): Das ist genau das Thema, für das ich in etlichen Gremien sitze, auch in der Stadt Köln. Deshalb weiß ich, mit wie vielen Waren Städte versorgt werden – KEP macht da sowieso nur einen geringen Anteil aus – auchverkehrlich. Den Löwenanteil macht noch immer der Individualverkehr aus. Aber zu Ihrer Frage: Die Städte müssen anfangen mit der Industrie, dem Handel, Logistik und KEP zusammenzuarbeiten, vor allem wenn neue Stadtquartiere entwickelt werden. Es sollte nicht nur darum gehen, es den Anwohnern schön zu machen, sondern es muss auch praktikabel für die Logistik sein. Das ist in der Stadtplanung in vielen Städten bislang nicht passiert. Die Folgen sehen wir jetzt.

Kewitz (P3 Logistic Parks): Am sinnvollsten wäre es, wenn die Städte die Immobilien-Entwickler schon bei der Flächen-Ausweisung dazu verpflichten, in ihrer Konzeptentwicklung die Logistik zu berücksichtigen. Auch das würde helfen, Verkehr zu vermeiden. In Tiefgaragen in Innenstädten gibt es zum Beispiel Raum für „White-Cube-Lösungen“, die man in der Paketzustellung und -abholung nutzen könnte. Das muss man nur definieren und im Konzept einplanen. Und Leerstände in Innenstädten ließen sich vermeiden, wenn man die Flächen schneller umwidmen und Mischformen wie etwa Einzelhandel und Paket-Store genehmigen würde. Aus Immobilienentwickler-Sicht ist da Vieles machbar. Zumal sich das Mietpreis-Niveau in der Logistik und im Einzelhandel stark annähert. Die Städte müssen das nur wollen. Noch ist der Verkehrsdruck in den Kommunen und Ämtern aber offenbar nicht



Elfriede Liebenow

„WENN SICH DER STATIONÄRE HANDEL NICHT ANSTRENGT, LASSEN SICH KÜNFTIG LEUTE ALLES LIEFERN.“

Sönke Kewitz,
Managing Director Germany P3
Logistic Parks in Frankfurt/Main



DPD

„STADTPLANER UND STÄDTE MÜSSEN DEN MUT ZU KLEINEN LOGISTISCHEN UMSCHLAGSPUNKTEN HABEN.“

Gerd Seber,
Group Manager City Logistics & Sustainability bei DPD in Aschaffenburg

so hoch, dass man das forciert, geschweige denn ausreichend Flächen für die Logistik ausweist, etwa für Ladezonen.

Heitzer (Rewe Group): Die eine Lösung in der urbanen Logistik wird es sowieso nie geben. Das wird immer ein Mix von vielen Lösungen sein, etwa E-Mobilität und Lastenräder. Ideal wären auch anbieterneutrale Paket-Abholstationen, wo Endverbraucher ihre Pakete abholen könnten. Auch das bündelt. In der Zustellung sehe ich dagegen keine Bündelungspotenziale mehr – die Fahrzeuge sind da schon voll. Die Lösungen sind also da, wir müssen sie jetzt umsetzen, auch die Nachtlogistik, über die sich zum Beispiel auch Mikrodepots bestücken ließen, damit wir die Klimaschutzziele bis 2030 erreichen.

Blicken wir gemeinsam nach vorne: Wie kommen Pakete in 2050 in die Stadt?

Seber (DPD): Fest steht, wir werden in Zukunft mehr Paketvolumen in den Städten haben. Um das händeln zu können, schafft DPD neben den bestehenden Paketzentren heute schon neue Satelliten-Depot-Lösungen in der Fläche, von denen aus die Pakete zugestellt werden. Will man künftig große Lkw in den Städten vermeiden, reichen die Mikrodepots von heute nicht

mehr. Dann müssen Stadtplaner und Städte den Mut zum Beispiel zu kleinen logistischen Umschlagspunkten haben, an denen 20 bis 30 Kubikmeter Paketvolumen ausgeladen und auf kleinere E-Fahrzeuge oder aber Lastenräder in der City verteilt werden. Und eben für solche Umschlagspunkte benötigen wir dann die Objekte mit entsprechenden Nutzungsrechten und -genehmigungen der Stadt.

Kiehl (UPS): Die Pakete beamen werden wir auch nicht in 2050. Auch mit Drohnen werden wir nicht alles fliegen (lacht). In dem einen oder anderen Fall kann ich mir vorstellen, dass die Pakete nicht mehr mit Fahrzeugen in die Stadt kommen, sondern beispielsweise über Röhrensysteme. Wobei man im Untergrund, insbesondere auf der kurzen Strecke, an seine Grenzen stößt – zum Beispiel in einer Stadt wie Hamburg mit all den Röhren, Schächten und Kanälen, die allein für die U-Bahn und die Kanalisation und Siele benötigt werden. So charmant die Röhren-Lösung ist – auf der letzten Meile ist das wohl nicht umsetzbar. Auf der langen Strecke, also im Hub-Hub-Verkehr, kann ich mir dagegen diese Variante sehr gut vorstellen. Dadurch ließe sich viel Verkehr reduzieren.

Kewitz (P3 Logistic Parks): Das ist mir alles zu komplex. Das müssen einfache Lösungen sein, damit sie skalierbar sind. Um Verkehr zu reduzieren, hilft nur eines: Wir müssen künftig den Endverbraucher in die Paketzustellung einbinden. Wer ohnehin in die Stadt fährt, kann auf dem Weg dorthin ein Paket für gewisses Entgelt mitnehmen und ausliefern. Einfach das Bestehende nutzen – dann sind solche Lösungen auch skalierbar. Das ist die Zukunft.

Und was ist im E-Commerce der wichtigste Trend, auf den sich KEP-Logistiker in der Planung ihrer urbanen Logistik einstellen müssen?

Hudetz (IFH Köln): ‚Dinge verändern sich heute so schnell, dass es sinnvoller ist, darauf zu blicken, was sich nicht verändert‘, hat Amazon-Gründer Jeff Bezos einmal gesagt. So gesehen behaupte ich für die Zukunft: Kunden wollen in Zukunft eine noch größere Vielfalt an Service-Optionen statt weniger Möglichkeiten, lieber mehr Bequemlichkeit als eine höhere Unbequemlichkeit und lieber einen besseren als einen schlechteren Preis. Ganz nach der Devise von Amazon: ‚Mach es den Kunden einfach – am besten man gibt dem Kunden die Wahl.‘ So gesehen steigt die Vielfalt weiter und

von den Dienstleistern in der Logistik wird noch mehr Flexibilität und ein noch kundenindividuellerer Service verlangt werden.

Kewitz (P3 Logistic Parks): Wir sollten nicht zu weit in die Zukunft blicken, sondern uns auf die Herausforderungen konzentrieren, die wir heute schon erwarten. Fakt ist, dass wir unsere Umwelt in die KEP-Logistik einbeziehen müssen. Transporter mit Verbrennungsmotoren gehören definitiv der Vergangenheit an. Länder wie Spanien, Frankreich und Norwegen planen in naher Zukunft Fahrverbote, auf die KEP-Dienste reagieren müssen. Die Elektromobilitäts-Revolution wird also auch die Logistik erfassen. Statische wie mobile Mikrodepots werden die letzte Meile verkürzen, den Verkehr entlasten und gleichzeitig die notwendige Ladeinfrastruktur für Elektrotransportfahrzeuge jeglicher Art zur Verfügung stellen. *eh*



IFH Köln

„DER ONLINE-HANDEL WÄCHST UNGEBREMST UND SCHNELLER DENN JE.“

Kai Hudetz,
Geschäftsführer des Instituts für Handelsforschung IFH Köln in Köln



Grünes Geld für grüne Projekte

Wer im urbanen Raum seine Logistik nachhaltiger gestalten möchte, muss auch investieren. Der Bund hat einige **Förderprogramme** aufgelegt, um Unternehmen hier zu unterstützen. Doch worauf ist zu achten, was gilt es vorab abzuwägen?

Es gibt viele Gründe, in Nachhaltigkeit auf der letzten Meile zu investieren: weniger CO₂-Ausstoß, weniger Energieverbrauch, effizientere Routenplanung, weniger Verkehrs- und Lärmbelastung in den Innenstädten. „Die größten praktischen Möglichkeiten für nachhaltigen Transport auf der letzten Meile sehe ich in der Umstellung auf örtlich emissionsfreie Antriebe“, hebt Carsten Hansen, Leiter Grundsatzfragen und Innenstadtlogistik beim Bundesverband Paket und Expresslogistik (BIEK), hervor.

Ein weiterer Ansatz sei die Organisation des öffentlichen Straßenraums mit sinnvollen Haltemöglichkeiten in Form klar geregelter Ladezonen für gewerbliche Lieferverkehre. Das könne Parken in zweiter Reihe, ungewolltes Halten sowie damit verbundenes Bremsen und Beschleunigen im Stadtverkehr um bis zu 70 Prozent

Fördergelder Mikrodepots

(bundesweit; für Unternehmen)

▪ Mikro-Depot-Richtlinie

Inhalt: Der Zuschuss fördert Investitionen in Flächen und Räume zum Aufbau von Mikrodepots, unter anderem Bau oder Sanierung, Tore und Rampen für die Anlieferung, Regale, Sicherheits- und Arbeitsschutzmaßnahmen sowie Ladeinfrastruktur

Höhe: Die Zuschusshöhe liegt bei bis zu 40 Prozent der zuwendungsfähigen Ausgaben, diese müssen eine Zuwendung von mindestens 20.000 Euro ergeben

Projektträger: Zukunft – Umwelt – Gesellschaft (ZUG)

Antrag: zweistufiges Verfahren, Projektskizzen sind 2023 vom 1.3. bis 31.5. einzureichen, Gleiches gilt für 2024. Die Laufzeit der Richtlinie endet am 20.6.2024 *mwi*

reduzieren. Wichtig beim Einstieg in die grüne Logistik ist es, zu priorisieren: „Die effizientesten Maßnahmen sollten zuerst ergriffen werden“, empfiehlt Hansen.

Vielfalt an Förderprogrammen

Rüstet der Paketdienstleister etwa zuerst Depots mit wenig Beleuchtung auf LED um, oder ein größeres Depot, bei dem er einen größeren Effekt erzielt? In verdichteten Wohn- und Gewerbegebieten bringt ein Lastenrad viel mehr als in einem weitläufigen Wohngebiet. Sind viele Stopps mit wenig Paketen auf einer Strecke zu erledigen, lohnt sich ein Lastenrad, bei wenig Stopps und vielen Paketen ist ein größeres Fahrzeug sinnvoller. Auch die Digitalisierung könne Effizienzpotenziale heben, so Hansen: Etwa, um Wege einzusparen oder die Instandhaltung von Fahrzeugen zu optimieren.

Um Nachhaltigkeitsprojekte voranzubringen, hat der Bund eine Vielzahl an Förderprogrammen auf den Weg gebracht, die auch für nachhaltige Themen der City-Logistik geeignet sein können und sich unter anderem an Unternehmen richten: Elektromobilität bei Nutzfahrzeugen, E-Lastenräder, Ladeinfrastruktur,

Mikrodepots (siehe Kästen), Digitalisierungsmaßnahmen. Manche sind bewusst auf Forschung und Entwicklung ausgerichtet. Manche kombinieren verschiedene Aspekte: So lässt sich mit der Mikro-Depot-Richtlinie auch die dort geplante Ladeinfrastruktur bezuschussen. Das KsNI-Förderprogramm fördert nicht



BIEK/Frank Nüßberger

Fördergelder Elektromobilität

(Auswahl; bundesweit; für Unternehmen)

▪ E-Lastenfahrrad-Richtlinie

Inhalt: Der Zuschuss fördert serienmäßige und fabrikneue E-Lastenfahräder oder -anhänger mit einer Nutzlast von mindestens 120 Kilogramm

Höhe: Die Zuschusshöhe liegt bei 25 Prozent der förderfähigen Ausgaben, maximal 2500 Euro pro Lastenrad oder -anhänger

Projektträger: Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle

Antrag: einstufiges Verfahren, einzureichen jederzeit bis Ende der Projektlaufzeit am 29.2.2024

▪ KsNI: Förderung für Klimaschonende Nutzfahrzeuge und Infrastruktur

Inhalt: Der Zuschuss fördert unter anderem die Anschaffung leichter und schwerer Nutzfahrzeuge mit alternativen Antrieben, die dazugehörige Tank- und Ladeinfrastruktur sowie Machbarkeitsstudien

Höhe: Die Zuschusshöhe für Nutzfahrzeuge mit Elektroantrieb liegt bei 80 Prozent der

zuwendungsfähigen Ausgaben; für die dazugehörige Tank- und Ladeinfrastruktur bei bis zu 50 Prozent. Höchstbetrag: pro Kalenderjahr und Unternehmen 15 Millionen Euro
Projektträger: Bundesamt für Güterverkehr
Antrag: Einstufiges Verfahren, Näheres regeln maximal vier Förderaufrufe pro Jahr, Fristen richten sich nach den Förderaufrufen (aktuell kein Aufruf), die Laufzeit der Richtlinie endet am 31.12.2024

▪ Investitionskredit nachhaltige Mobilität

Inhalt: Das Darlehen ist gedacht für Investitionen in klimafreundliche Fahrzeuge, in die Infrastruktur (Ladesäulen, Be- und Entladen) und für nachhaltige IKT für Mobilität

Höhe: Darlehen von bis zu 100 Prozent der förderfähigen Kosten, maximal 50 Millionen Euro pro Vorhaben, die Mindestlaufzeit des Darlehens ist festgelegt

Kontakt: KfW Bankengruppe

Antrag: einstufiges Verfahren, keine Fristen, die Förderung steht aber unter dem Vorbehalt der Verfügbarkeit von Bundesmitteln

mw

„DIE EFFIZIENTESTEN MASSNAHMEN SOLLTEN ZUERST ERGRIFFEN WERDEN.“

Carsten Hansen,
Leiter Grundsatzfragen und
Innenstadtdlogistik beim BIEK

nur leichte und schwere elektrische Nutzfahrzeuge, sondern ebenfalls die dazugehörige Tank- und Ladeinfrastruktur.

Zu Förderaufrufen informiert bleiben

Der erste Förderaufruf für klimafreundliche Nutzfahrzeuge (KsNI) ist laut Bundesverkehrsministerium im vergangenen Jahr auf große Resonanz getroffen. Aktuell gibt es hier noch keinen weiteren Förderaufruf, auf den hin Unternehmen eine Förderung beantragen können.

Ein zweiter Förderaufruf sei für Sommer geplant, so das Ministerium. „Die genaue Ausgestaltung befindet sich derzeit in der Finalisierung und wird rechtzeitig bekannt gegeben.“ Informieren könne man sich auf www.klimafreundliche-nutzfahrzeuge.de

ALCARO



TEIL DER
OSMAB
Unternehmensgruppe

log plaza
QUALITÄT

SO CITYNAH, DA WIRD DIE STADT ZUM LOGISTIKDORF.

Verkehrsgünstig gelegen und mit guter Anbindung: die Neubauprojekte Log Plaza Colonia sowie Gladbeck sind prädestiniert für alle Nahversorger oder E-Commerce-Unternehmen mit hohen Qualitäts- und Nachhaltigkeitsansprüchen.

Jetzt informieren oder Fläche mieten:

alcaro.de

oder man könne den dort angebotenen Newsletter abonnieren.

Viele Programme sind so angelegt, dass es mehrere Förderaufrufe im Jahr gibt, bei denen Unternehmen nur zu bestimmten Fristen oder Zeiträumen Anträge einreichen können. Haben sie ein bestimmtes Programm ausgewählt, bei dem ein aktueller Aufruf aussteht, gilt es, dies im Blick zu behalten. Informationen dazu finden sich in der Förderdatenbank des Bundes oder etwa auf den Webseiten der Projektträger. Gegebenenfalls gebe es bei den Trägern einen entsprechenden Newsletter, so Hansen. Auch Informationen von Verbänden könnten weiterhelfen.

Bedarfsanalyse durchführen

Neben Zuschüssen können sich auch passende bundesweite Investitionskredite der KfW als Darlehen anbieten, etwa der Investitionskredit nachhaltige Mobilität oder eventuell die Klimaschutzoffensive für den Mittelstand. Und auch die Länder und Kommunen haben Förderprogramme aufgesetzt.

Aber nicht jedes der vielen Programme bietet genau das Passende für den jeweiligen Bedarf des Unternehmens. Das heißt: Das Unternehmen sollte sich vorher überlegen, was es ganz konkret in Sachen Nachhaltigkeit umsetzen will, welche Anforderungen das Material oder Produkt haben muss, damit es die Aufgaben auch erfüllen kann und wie hoch die

Kosten sind und welche Mengen es benötigt.



amenic181/stock.adobe.com

Fördergelder Tank/Ladeinfrastruktur

(Auswahl; bundesweit; für Unternehmen)

▪ Richtlinie zur Förderung von nicht öffentlich zugänglichen Ladestationen für Elektrofahrzeuge

Inhalt: Der Zuschuss fördert neue Ladestationen mit bis zu 22 Kilowatt Ladeleistung (Normalladeinfrastruktur) und intelligenter Steuerung an nicht öffentlich zugänglichen Stellplätzen

Höhe: Die Zuschusshöhe liegt bei bis zu 900 Euro pro Ladepunkt, für eine Förderung müssen die Gesamtkosten mindestens 1285,71 Euro betragen. Bei mehreren Ladepunkten: Liegen die Gesamtkosten pro Ladepunkt bei mindestens 1285,71 Euro, gibt es 900 Euro

pro Ladepunkt, ansonsten einen Zuschuss zu den Gesamtkosten von 70 Prozent. Maximal 45.000 Euro pro Standort

Projektträger: KfW Bankengruppe

Antrag: einstufiges Verfahren mit Reportingpflichten, keine Fristen, jederzeit bis Ende der Projektlaufzeit (Ende 2022)

▪ Mikro-Depot-Richtlinie

Näheres siehe Kasten „Fördergelder Mikrodepots“

▪ KsNI und Investitionskredit nachhaltige Mobilität

Näheres siehe Kasten „Fördergelder Elektromobilität“

mwi

„Es ist ein Unterschied, ob ein Handwerker ein Lastenrad benötigt oder ein Paketdienst ein spezifisches Lastenrad mit zum Beispiel zwei Kubikmeter Ladevolumen braucht“, führt Hansen an. So könne für den Handwerker eine kommunale Förderung von 1500 Euro ausreichen, für den Paketdienstleister mit seinen spezifischen Bedürfnissen an das Lastenrad aber nicht. Erst nach dieser Bedarfsanalyse kann er klarer entscheiden, ob das jeweilige Programm genau das bietet, was der City-Logistiker für sein Projekt benötigt und ob sich der zu betreibende Aufwand für eine entsprechende Förderung auch lohnt. Wichtig ist, die entsprechende Förderrichtlinie genau zu prüfen: Was wird konkret gefördert? Welche Voraussetzungen sind zu erfüllen? Sind vorab Projektskizzen einzureichen? Und was wird an Informationen verlangt?

„Es gibt Förderprogramme, bei denen die Fördernehmer erst einmal ein Konzept inklusive Begründung und Zielen vorlegen müssen. Zum Beispiel wie viel CO₂ sie einsparen, bis wann sie die Fahrzeuge kaufen möchten und wofür sie diese einsetzen“, so Hansen. Das Unternehmen müsse sich vorher gut überlegen, ob der Aufwand nicht höher ist als der finanzielle Nutzen, den es aus dem Zuschuss zieht.

Sei man unsicher, ob das Programm geeignet und den Aufwand wert ist oder verstehe man etwas nicht, so könne das Unternehmen in erster Instanz den Projektträger fragen, der die Förderung abwickelt. Es könne im nächsten Schritt auch sinnvoll sein, sich an eine Unternehmensberatung zu wenden, die darauf spezialisiert ist, bei Förderungen zu helfen.

Effizienter aus eigener Kraft?

„Grundsätzlich sollte man sich zuerst überlegen: Muss ich jede Förderung in Anspruch nehmen oder ist es nicht besser, das, was gefördert wird, aus einer eigenen Motivation heraus anzugehen? Weil es so möglicherweise effizienter abzuwickeln ist“, gibt Hansen zu bedenken. „Es sollte die Regel sein, sich zuerst zu überlegen, was man aus eigener Kraft umsetzen kann, um sein Geschäft zu optimieren. So lässt sich möglicherweise mit weniger Ressourcen das gleiche Ziel erreichen. Wenn ein Unternehmer eine Idee hat, die seine Geschäftstätigkeit effizienter und produktiver macht, kann es klüger sein, nicht auf Förderung zu warten.“

mwi

Wer fördert was?

Eine umfangreiche Übersicht mit einer Auswahl bundesweiter Förderprogramme, detailliertere Informationen zu den Programmen und auf was es ganz allgemein zu achten gilt, finden Leser online unter: www.verkehrsrundschau.de/urbane-logistik

Seven Senders
bietet Lösungen
für Onlinehändler,
die das wach-
sende Umweltbe-
wusstsein der
Kunden erfüllen

wmaster890/istockphotos

Mehr Klimaschutz auf der letzten Meile

Mit E-Mobilität, Pick-up Points und Offsetting

Um etwas gegen den Klimawandel zu tun, ist auch die Logistik gefordert. Da in der Branche besonders viel CO₂ freigesetzt wird, müssen nachhaltige Lösungen her. Beim Versand über Grenzen hinweg bietet vor allem die letzte Meile Einsparpotenzial. Wirklich durchsetzen werden sich aber nur Lösungen, die auch von den Kunden angenommen werden.

CO₂ einsparen mit Elektrofahrzeugen

Der Einsatz emissionsarmer oder -freier Fahrzeuge auf der letzten Meile könnte den CO₂-Ausstoß in diesem Bereich um bis zu 60 Prozent reduzieren. Das zeigt eine Studie des Weltwirtschaftsforums von 2020, die eine Prognose für die Entwicklungen in diesem Segment bis 2030 aufzeigt. Die Delivery-Plattform Seven Senders mit einem breiten Netzwerk aus über 100 Versandpartnern in Europa arbeitet bereits mit vielen Carriern zusammen, die mit der Umrüstung ihrer Flotte auf E-Fahrzeuge begonnen haben. Für eine komplett emissionsarme Lieferkette müssten aber beispielsweise auch die europäischen Lkw-Langstrecken-Flotten umgerüstet werden. Diese Umstellung könnte 2030 erst zu 30 Prozent abgeschlossen sein, wie eine PWC-Studie zur „grünen Zukunft“ von Trucks prognostiziert.

Lieferung an Pick-up Points

Ein weiterer Ansatz zur CO₂-Reduzierung ist die Nutzung von Pick-up Points. Mit einem Dekra-zertifizierten Rechenmodell hat Seven Senders ermittelt, dass

Thomas Hagemann,
Gründer und
Co-CEO von
Seven Senders



Seven Senders

pro Paket etwa 300 g CO₂ eingespart werden können, wenn die Lieferung an Out-of-Home-Sammelstellen wie Packstationen erfolgt und nicht an einzelne Privatadressen, bei denen häufig auch wiederholte Anfahrten notwendig sind. Ergebnisse aus der aktuellen Meinungsforschung bestätigen, dass viele Kunden die Lieferung an Pick-up Points und Paketstationen mittlerweile gern in Anspruch nehmen. Die Vorteile: im Gegensatz zu Paketannahmestellen eine zeitunabhängige Abholung und die Aufgabe von Retouren ohne Wartezeiten.

CO₂-Kompensation als Lösung

Die Kompensation aktuell unvermeidbarer CO₂-Emissionen ist eine weitere Klimaschutzmaßnahme, die sofort umsetzbar ist und bei den Kunden Zustimmung findet. Allein zwischen 2021 und 2022 wuchs die Bereitschaft der Verbraucher in Europa, einen kleinen Aufpreis für die Kompensation des CO₂-Ausstoßes beim Versand zu zahlen, um 16 Prozent. Die Klimaneutralität wird hier beispielsweise durch die Förderung erneuerbarer Energien oder etwa durch Baumpflanzungen erreicht. Unternehmen, denen es nicht möglich ist, selbst ein Klimaschutzprojekt zu initiieren, können auf Lösungen wie 7SGreen zurückgreifen. Die Kompensationsmethode der Delivery-Plattform Seven Senders ermöglicht mit drei Cent pro Sendung, die an zertifizierte Projekte gehen, einen klimaneutralen Versand. Die jährlichen Zertifikate mit Angaben zum eingesparten CO₂ können Onlinehändler zudem für die Kommunikation mit Kunden nutzen.

Weitere Informationen:
www.sevensenders.com



Das XCYC Pickup wird mit robusten Komponenten in Calw montiert

XCYC

Mehr Fracht aufs Tretlager

Die Anzahl an Sharingplattformen und Anbietern von **Cargobikes** steigt und auch für das Gewerbe gibt es Lösungen. Zwar sind die Aktionsradien der Tretmobile klar definiert, die Typen aber unterschiedlich und der Markt in Bewegung wie nie zuvor.

Nicht nur das Stadtbild, auch die Zahlen des Zweirad-Industrie-Verbandes belegen, dass Lastenräder längst ein echter Verkaufsschlager sind: 120.000 Lastenräder mit elektrischer Unterstützung wurden 2021 verkauft, rund 42.000 mehr als im Jahr zuvor. Der Großteil davon ging freilich an Privathaushalte, die diese Einspurräder als Familienkutsche bewegen, seltener an Handwerker oder ans Kleingewerbe. Denn in den Transportbehälter eines sogenannten „Long John“ passt zwar das Kinderfahrrad und die eine oder andere Kiste, aber für Leiter, Laubbläser, Kreissäge oder gar Europalette fehlt es an Volumen.

Ergebnisse erster Einsätze: gemischt

Manches Unternehmen hat dies aber nicht abgeschreckt, früh in diese klimafreundliche Liefervariante einzusteigen. Gepasst hat dies nicht immer. „2017 haben wir 21 Lastenräder angeschafft, um Pakete und Päckchen auszuliefern. Pro Woche sind

dann oft mindestens sechs dieser Fahrzeuge ausgefallen, teils wegen Speichenbrüchen, gerissenen Ketten oder ähnlichen Defekten“, erklärt Christian Dreyhaupt von der Münchener Interkep GmbH. Mindestens 2000 Euro Wartungskosten, so erinnert er sich, kamen bei den einspurigen Cargobikes monatlich zusammen. „Die Akkus waren nach sechs Monaten meist platt und mussten getauscht werden – bei einem dreistelligen Betrag pro Stück kein Pappenstiel.“ Beim Durch-

rechnen war bald klar: Der im Unternehmen parallel eingesetzte Van bot mehr Nutzlast und war unterm Strich schlicht und ergreifend günstiger. Was freilich auch am Personal lag, das oft nicht pfleglich mit den Öko-Transportern umging.

Mehrspurmobile: Plus und Minus

Der Markt jedoch hat sich rasch und exponentiell weiterentwickelt – einerseits dank Full-Service, aber auch dank (mindestens) eines zusätzlichen Rades. Wer zum Beispiel Bierfässer vorne einlädt, muss gut lenken können. Ein Einspurrad kommt damit der Fahrgeometrie und Lastverteilung wegen an seine Grenzen. Auf drei Rädern geht es wesentlich sicherer, was zahllose Dreiradmobile, von der italienischen Ape bis hin zum legendären Goliath, belegen. Die Hersteller aus dem Fahrradbereich haben Rahmen, Räder, Bremsen und andere Komponenten längst verstärkt. Doch im gewerblichen Einsatz, als



Urban Arrow Tender aus den Niederlanden

Urban Arrow

elektrisch unterstütztes Muskelkraft-Nutzfahrzeug, ist längst klar, dass Lastenrad und schweres Cargobike im klassischen Sinne eine Bandbreite darstellen, die weiter auseinanderdriften wird. Für das Europaletten-affine Gewerbe muss ausnahmslos alles an einem solchen Gerät robust, leicht und schnörkellos sein. Die Ladung muss schnell, sicher, oft auch kühl zum Kunden.

Radwege nutzen kann hierzu auch ein mehrspuriges Cargobike, das bis zu zwei Meter breit sein darf. Aber in Innenstädten lehrt die Praxis, dass sich auf Radwegen schon die Einspurlastenräder schwertun. Ein Cargobike-Lenker ohne Geräuschkulisie neben dem Fußgängerweg mutiert mindestens zum Hindernis, schlimmstenfalls unfreiwillig zum Abräumer. Wichtig für Arbeitgeber wie Fahrer ist in diesem Zusammenhang der vom Radlogistikverband Deutschland e. V. erstellte Verhaltenskodex für gewerbliche Lastenräder, der mögliche Gefährdungen aufgreift.

Auto- und Motorradtechnik adaptiert
Mindestens die doppelte Nutzlast eines Einspurlastrades schaffen Drei- oder Vierräder mittlerweile. Dank clever umgesetzter Neigetechnik, Gelenken, bestenfalls mit Einzelaufhängung, bleiben dabei alle Räder auf der Straße. Große Unterschiede gibt es bei Radgrößen, Überset-



Humbauro/BAYK

Das Humbauro FlexBike wird bei BAYK in Pielenhofen gefertigt

Tipps und Online-Infos zur Cargobike-Auswahl

Geballte Praxistipps gibt es auf „Ich entlaste Städte“ unter www.lastenradtest.de. Das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt hat dort Ergebnisse des gleichnamigen Zweijahresprojektes zusammengefasst. Maßgeschneiderte Mobilitätslösungen bietet die Berliner Isicargo. Neben Kauf- und Förderberatung gibt es hier auch Hilfe bei der Erstellung eines Lastenheftes sowie Probefahrt- und Mietangebote (www.isi-cargo.de). Unter www.cargobike.jetzt zeigt eine engagierte Projektschmiede, was bei Gewerbeflotten läuft. Wichtiges Event: Am 24. August findet in Dortmund der **Erste Deutsche Lastenradkongress** statt. gvo

zungen und Trethilfepositionierungen: Während manche Anbieter stufenlose Eviolo-Cargo-Schaltungen oder gar Pinion-Getriebe einbauen, setzen andere Hersteller wie Rytle oder Bayk auf Bewährtes von Rohloff oder Shimano. Wetterschutz ist nicht immer Grundausstattung, die Feststellbremse gegen Wegrollen aber ein Muss. Konnektivität ist grundsätzlich nachrüstbar, auch mit Kühlaufbauten, ob aktiv oder passiv, setzen sich mittlerweile viele Lastenradbauer auseinander.

Pilotprojekte und mehr

Nicht nur die KEP-Transportdienste, auch Stückgutunternehmen haben das Potenzial der neuen Generation dieser schweren Lastenräder erkannt. Saturn/Media Markt hat Ende letzten Jahres ONO-E-Cargobikes und vierrädrige Citkar-Fahrzeuge eingesetzt, aktuell wird noch ausgewertet. Antric One heißt ein Vierrad-Mobil aus Bochum, das derzeit auch bei Dachser in Dortmund im Einsatz ist. Hersteller Mubea aus Attendorn baut sein vielversprechendes U-Mobility, ein mit Gfk-Chassis, Querlenker und eigen entwickelten Felgen ausgestattetes Transportrad, in Serie. Die Tabelle auf der nächsten Seite bietet einen Datenquerschnitt der wichtigsten Produkte, neue Player und Nachfolgemodelle werden im Herbst auf der IAA stehen. gvo



Verkehrsrundschau/Gerfried Vogt-Möbis

Mubea steht für den Automotive-Zubehörspezialisten Muhr und Bender aus Attendorn, der dieses vierrädrige Lastenrad fertigt



tricargo eG

Aus Hamburg: Die Macher des Tricargo Lademeister sind seit 2016 tief im Thema Radlogistik, das Öko-Dreirad ist schon seit 2020 erhältlich



Der Hersteller des Citkar setzt auf vier Räder und Automobiltechnik



Tausendsassa: 5000 Triliner von Rytle sind für die DPAG unterwegs

Citkar

Rytle

	Wetterschutz für Fahrer und Fracht	Konnektivität	Temperaturgeführte Transporte	Anzahl Räder und angetriebene Räder	Wendekreis in Meter	Zuladung in kg/ palettauglich	Getriebe, Gänge (G) oder Unterstufenstufen	E-Motor-Leistung/Akku-Kapazität in kWh	Reichweite in km bei voller Beladung	Bremsen: Typ, Anzahl, Art	Ladedauer in Stunden/ Schnellladung	Euro Bruttopreis Basisversion/Miete	Besonderheiten und Alleinstellungsmerkmale
Antric One/Antric GmbH https://antric.de	✓	✓	✓	4/2	6,5	300 + Fahrer/ja	k. A. AfH	0,25 kW 48V/1,4	50	Scheibe, 4x Parkbr.	8 (3A) Wechselakku	auf Anfrage	Windschutz-Keyless-Go Rollwagensyst.
b&p manufacturing mobility A.N.T. Cargo 4	✓*	✓	✓*	4/2	4,99	250/ja	6 G/ N & R	0,25 kW 2 od. 4*	45	2-Kreis-Scheibe Parkbr.	5,5 (8A) 3,6 *	circa 18.500	Niedrige Einstiegshöhe
Citkar Loadster/Citkar GmbH https://citkar.com/de	✓	✓	✓	4/2	5,5	250/ja	5 Ü-Stufen	0,25 kW 2x 0,8	60	2x Scheibe Magura Big Twin	3 bis 4	ab 11.700	Automobil-fahrwerk, Lenkrad & -wippe
UM Cargobike/Urban Mobility GmbH www.urbanmobility.online	✓*	✓	✓	3/2	wendet auf der Stelle	300/ja	6 Ü/R + Rekup. AfH vor- & rückw.	0,8 kW 4,0/2,8*	40 bis 100	2x Scheibe Reku + Parkbr.	8–12 (220 V)	22.000	Neigetechnik, Vollgummiräder
BayK Bring/Humbaur Flexbike https://bayk.ag	✓	✓	✓*	3/2	1,93	271	3/7 G/ 14 G*, AfH	0,25 kW 2x 2,0	60	Scheibe 3x + Parkbr.	5,5	ab 10.790	El. Rückwärts-gang, optional Brennstoffzelle
Mubea U-Mobility www.mubea.com	✓	✓*	✓*	4/2	5,5/ja*	200	14 G, Rohloff AfH	0,25 kW 0,814	35** 100 mit 2 Akkus	Scheibe, 4x + Parkbr.	circa 4	ab 10.490	Felgen und Zentralmodul Eigenentwicklung
E-Cargobike ONO/Onomotion GmbH https://onomotion.com	✓	✓	✓*	3/2	k.A.	200/ja*	5 G/AfH	0,125x 2/0,14	30 pro Akku	Scheibe, 3x Parkbr.	3,5	Nur Miete/Leasing	Modularer 2-m ³ -Frachtkoffer
Radkutsche Musketier/Radkutsche GmbH www.radkutsche.de	✓		✓	3/2	wendet auf der Stelle	226/ja*	Enviolo Cargo 8/14 G*	0,25 kW 0,830	30 bis 65	Scheibe, 3 x Parkbr.	6 (4 A)	ab 6882	Wird seit 2011 gefertigt
Rytle Movr (Serie 2)	✓	✓	✓	3/2	4,0	210 v: 180+ h: 30	5 Ü-Stufen & R AfH	2x 125 W Heinzmann	circa 60	Scheibe, 3 x + Parkbr.	circa 7,0	15.500 (mit Akku & Box)	Patentiertes Wechselbox-Konzept, Rückwärtsgang
Rytle Triliner	nur FG			3/1	3,6	120	Gem. Kdn.-Wunsch	0,25 kW (Cargo RN111)	80	Scheibe, 3 x + Parkbr.	circa 7,0	6000 (mit Akku & Aufbau)	Drei Motorvarianten, auch Anhänger mgl.
Tricargo Lademeister	✓*		✓	3/2 (1x Pedal, 1x el.)	2,11	210/ja*	12 G, Pinion-Getr.	0,25 kW 1,4	40 bis 60	Scheibe, 3 x Parkbr.	3,5	ab 9899	Langjährig im Einsatz der HH-Radlogistik
Urban Arrow Tender	nur FG	✓*		3/2	k. A.	310	14 G/ AfH	0,25 kW 0,5	30 bis 60	Scheibe v./k.A. h	4,5	ab 9499	400 kg zul. Ges.-Gewicht
Vowag Cargo M	✓	✓	✓	4/2	6,15	500/ja	Stufenlos, VBC Rekup.	2–8 kWh	25 bis 100	Scheibe, 4 x Parkbr.	1,5 bis 6	ab 9044	Hohe Zuladung/Reichweite
XCYC Pickup Work 4.0/Eco GWW GmbH www.xcyc.de	nur FG			3/1	4,6	150/ja*	14/10*G Rohloff	0,25 kW 2x 0,5	40	Scheibe, 3x Parkbr.	4,5	ab 8290	Hochwertige Teile

gvo/sv

Der HopOn revolutioniert die letzte Meile

CARIT entwickelt innovative Lösung für KEP-Dienste.

ENDLOSE STAUS, FEHLENDE Stell- und Parkplätze, dafür hohe Lärmpegel und Schadstofflasten in der Luft – die Städte plagen sich schon lange mit massiven Verkehrsproblemen. Zunehmend davon betroffen sind auch die Logistiker. Denn der Onlinehandel boomt und treibt die Zahl der Pakettransporte auf immer neue Höchststände. Gleichzeitig steigt der Aufwand, den die Kurier-, Express- und Paketdienste (KEP) auf der berühmten letzten Meile betreiben müssen. Händeringend sucht die Branche deswegen nach neuen Transport- und Zustellkonzepten.

Ein solches hat jetzt die CARIT Automotive GmbH & Co. KG aus Münster nach fast vierjähriger Entwicklungsarbeit präsentiert: das vierrädrige, vollelektrische Zustellfahrzeug HopOn. Ausgelegt auf maximale Standfestigkeit, Variabilität und Nutzerfreundlichkeit wartet der HopOn zudem mit einer Besonderheit auf, die ihn einzigartig macht: einer Typgenehmigung des Kraftfahrt-Bundesamtes und damit der Zulassung für den Straßenverkehr. Da das innovative Elektro-

Gefährt nur 84 Zentimeter breit ist, darf es zudem auch auf Radwegen bewegt werden, was den innerstädtischen Bewegungsrahmen nochmals deutlich vergrößert.

Belastbarkeit und Haltbarkeit

„Maßgebliche Kriterien bei der Konstruktion waren für uns darüber hinaus hohe Werte in puncto Belastbarkeit und Haltbarkeit. Deshalb kommen beim HopOn ausschließlich Komponenten aus dem Automobilbau zum Einsatz wie beispielsweise Einzelradaufhängungen und Trommelbremsen“, erläutert Andreas Knappheide, Geschäftsführer der CARIT Automotive GmbH & Co. KG. In Kombination mit einem robusten Stahlrohrrahmen ergibt sich so eine maximale Nutzlast von 250 Kilogramm. Die Ladefläche der Basisversion hat die Maße einer Standard-Europalette. „Mit der Long Version lassen sich sogar zwei Paletten problemlos transportieren“, betont Knappheide. In der schnellsten Ausführung erreicht der HopOn eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. Die Reichweite mit einer Batterie-

ladung beträgt dann rund 50 Kilometer, kann aber mit einem zusätzlichen Akku nahezu verdoppelt werden. „Das ist deutlich mehr, als ein Zusteller im Durchschnitt in einer Schicht zurücklegt“, so Knappheide. Das Laden des 48-Volt-Batterieblocks kann dank eines integrierten Ladegeräts an jeder haushaltsüblichen Steckdose erfolgen.

Einen Lösungsansatz bietet das neue Zustellfahrzeug auch für das Problem der fehlenden innerstädtischen Minidepots. Knappheide erklärt: „Wir haben den HopOn so konstruiert, dass man den Steuerstand mit wenigen Handgriffen einklappen kann. Per Fernbedienung und Verladeschienen kann man ihn dann bequem in jeden Kleintransporter hinein- und im jeweiligen Zustellgebiet wieder hinausfahren. Dort angelangt könnte der Kleintransporter dann als Minidepot dienen, während Auslieferung und Zustellung der Pakete mittels des HopOn erfolgen.“

Weitere Informationen:

www.e-hopon.de



Der HopOn – standfest, variabel, vollelektrisch und nutzerfreundlich



Mit wenigen Griffen einklappbar – passt bequem in jeden Kleintransporter

Pfiffige Ideen gegen den Flächenmangel

Innerstädtische Lager- und Umschlagflächen sind angesichts der E-Commerce-Booms und des Strebens nach einer nachhaltigen letzten Meile hart umkämpft. Einige Lösungsansätze im Überblick.



Gorillas

Lagerplatz auf engstem Raum

Sie heißen Gorillas, Flink, Wolt oder Getir und liefern Lebensmittel in kürzester Zeit an die Haustür. Dem sogenannten Quick-Commerce, der vor allem durch die Coronapandemie auch in Deutschland an Fahrt gewonnen hat, werden von nicht wenigen E-Commerce-Experten auch weiterhin glänzende Wachstumschancen vorausgesagt. 85 Prozent der Konsumenten kennen On-Demand-Grocery-Services. 15 Prozent haben diese bereits genutzt und immerhin weitere 35 Prozent wollen es zukünftig zumindest probieren, ergab eine Umfrage von Horn & Company aus Dezember 2021. Der Aufschwung des Quick-Commerce stellt aber gleichzeitig eine logistische Herausforderung dar: Auch wenn sich vor allem leerstehende Einzelhandelsfilialen als Lager anbieten, bleiben innerstädtische Flächen rar und vor allem teuer. Gleichzeitig werden den Betreibern hohe Umschlagleistungen abverlangt. Momentan noch vermehrt manuell betrieben, könnte automatisiertes Micro Fulfillment auf den Plan rücken. Ein Beispiel dafür: Noyes Technologies entwickelt mit dem NoyesStorage eine kompakte und modulare Lagerlösung für kleinere, typischerweise innerstädtische Lagerräume. Um verschiedene Produkte mit unterschiedlichen Temperaturanforderungen auf engem Raum zu lagern, kooperiert das 2021 gegründete Start-up mit Viessmann Refrigeration Solutions, einem Anbieter für gewerbliche Kühllösungen: Das modulare und vollautomatische Kühlsystem für den NoyesStorage soll voraussichtlich ab 2023 verfügbar sein. *mh*

Der Quick-Commerce dürfte den Druck auf innerstädtische Logistikflächen nochmals erhöhen

Goodman



Geplantes Multilevel-Objekt von Goodman in Hamburg-Billbrook (Visualisierung)

In die Höhe bauen

Als ein Weg aus dem Flächenmangel gelten mehrgeschossige Logistikimmobilien. In Hamburg-Wilhelmsburg wurde kürzlich die deutschlandweit erste doppelstöckige Logistikimmobilie „Mach2“ des Projektentwicklers Four Parx von dem ersten Mieter Airbus bezogen. Four Parx hatte die 123.000 Quadratmeter große Immobilie auf dem ehemaligen Produktionsgelände des Getränkeherstellers Refresco in unmittelbarer Nähe des Hamburger Hafens errichtet. Perspektivisch will Four Parx noch höher hinaus – und noch mehr in die City hinein: So ist das eigens entwickelte City-Hub-Konzept, das Immobilien mit einer Nutzfläche von 12.000 Quadratmetern verteilt auf sechs Ebenen vorsieht, Teil der Machbarkeitsstudie für das unterirdische Transportsystem Smart City Loop. Auch andere Projektentwickler setzen im urbanen Raum auf Mehrgeschossigkeit. Goodman etwa plant gerade eine Multilevel-Immobilie in Hamburg-Billbrook mit direkter Anbindung an den Moorfleeter Kanal und mit Gleisanschluss auf dem Grundstück. Das Objekt soll 25.000 Quadratmeter Lagerfläche, 2.500 Quadratmeter Bürofläche, Parkplätze für Pkw und Vans auf mehreren Etagen sowie Ladestationen für Elektrofahrzeuge bieten. Die Fertigstellung ist für 2023 geplant. *mh*

Parkhäuser als Hub

Seit Mitte letzten Jahres setzt UPS gemeinsam mit dem Parkhausbetreiber APCOA ein neuartiges Micro-Hub-Konzept um: So nutzt der Paketdienst Parkhäuser in Hamburg und Köln, um dort Lieferungen von großen Lkw-Containern auf Lastenräder umzuladen und sie damit zu den Kunden zu bringen. Neuerdings kooperiert man dabei mit dem E-Cargobike-Anbieter Onomotion. Auch Textildienstleister Mewa hat das Parkhaus als Umschlagfläche entdeckt und nutzt seit Kurzem einen Teil des APCOA-Parkhauses unter der Mall of Berlin als Zwischenlager. Im Depot wird die Berufskleidung auf E-Lastenräder von Onomotion sowie Elektro-Vans verladen und zum Kunden ausgeliefert. Die zu waschende Kleidung bringen Mitarbeitende zurück ins Lager, von dort transportiert sie der Lkw am späten Abend zurück in die Wäscherei. *mh*

APCOA Parking



UPS nutzt Parkhäuser als Last-Mile-Hub

Mehr Mischnutzung

Geht es um Flächennutzung im urbanen Raum, fällt immer häufiger der Begriff Mischnutzung. Entwickler Panattoni etwa setzt auf das Konzept „City Dock“. Die modular aufgebauten Business Parks bieten kleinteiligere Logistik- und Gewerbeflächen. Mit dem Projekt Berlin M21 entsteht zudem im Berliner Bezirk Lichtenberg bis Ende 2022 erstmalig eine Campus-Lösung, bei der die Assetklassen Business und Logistik Park miteinander vereint werden. 20 Minuten vom östlichen Zentrum Berlins entfernt, soll der Standort auch attraktiv für das Last-Mile-Geschäft werden. Ein Blick ins Ausland zeigt derweil, dass auch ein Mix aus Logistik und Wohnraum sich nicht zwingend ausschließt. Vor allem in Großbritannien experimentiert man mit dem Konzept „Beds & Sheds“. Unite Students betreibt im Londoner Stadtteil Camden Town ein Wohnheim – im Erdgeschoss befinden sich Handels- und Lagerflächen

Segro



An den Segro Park Hayes nahe London grenzen unmittelbar Wohnungen an

der Baumarktkette Travis Perkins. In Paddington, ebenfalls oberhalb eines Travis-Perkins-Standorts, sollen bis 2023 weitere 800 Betten entstehen. Nicht auf der Lagerhalle, sondern direkt nebenan werden dagegen Wohnungen im Segro Park Hayes in West London entstehen. Der Entwickler baut auf einem ehemaligen Nestle-Gelände Lager- und Büroflächen, während Barratt Development auf dem gleichen Gelände direkt nebenan über 1000 Wohnungen plant. Beim Projekt Orchard Wharf in den Londoner Docklands derweil will Entwickler Regal London bis 2027 über 800 Wohnungen und 8000 Quadratmeter Lagerfläche für Last-Mile-Logistik sowie Büro und Gewerbe vereinen. *mh*

**Sie können mit
Tunnelblick fahren.**

**Oder mit
exklusivem Wissen
digital durchstarten.**

VR plus – Das Profiportal für Spedition und Logistik

**DIGITAL
EFFIZIENT
ARBEITEN**

Sichern Sie sich jetzt das digitale Werkzeug, um effizienter zu arbeiten, Wissen zu vertiefen und wertvolle Informationen mit Ihrem Team und Ihren Fahrern zu teilen: verkehrs-rundschau-plus.de

