

## Standpunkt

### Innenstadtlogistik mit Lastenrädern am Beispiel der KEP-Branche

**Kurier-, Express- und Paketdienste verzeichnen seit Jahren – nicht zuletzt durch die Zunahme des Online-Handels – eine rapide Steigerung der Zustellungen. Damit einher geht ein starker Anstieg der Zustellfahrten, der v.a. in den Stadtzentren die Verkehrsprobleme verschärft. Lastenrad-Konzepte sollen zumindest auf der „letzten Meile“ eine stadtverträglichere Belieferung ermöglichen.**

#### Probleme konventioneller Belieferung

Für KEP-Dienste bildet die „letzte Meile“ zum Kunden v.a. in den dicht bebauten Innenstadtquartieren den schwierigsten Teil der Lieferkette. Aufgrund des hohen Parkdrucks werden dem Lieferverkehr vorbehaltene Ladezonen (Bereiche mit eingeschränktem Halteverbot) häufig durch Fremdnutzer blockiert. Den Zustellern bleibt dann nichts anderes übrig, als ihre Fahrzeuge entweder ordnungsgemäß in einiger Distanz zur Zieladresse abzustellen (wodurch weitere Wege zu Fuß bzw. mit der Sackkarre anfallen) oder direkt vor dem Zielobjekt auf der Fahrbahn zu halten (wodurch andere Verkehrsteilnehmer beim Parken oder Vorbeifahren behindert werden).

#### Mikrodepots als Verteilstationen

An dieser Stelle setzt das Konzept der Lastenräder an, bei dem die Feinverteilung der Güter nicht mit Kleintransportern, sondern mit speziellen Fahrrädern erfolgt. Diese verfügen über zwei oder drei Laufräder, eine große Transportbox und z.T. einen Elektroantrieb, mit dem auch größere Lasten (80 bis 300 kg) befördert werden können. Im Zentrum solcher Projekte steht das Mikrodepot. Hierbei lassen sich stationäre und mobile Depots unterscheiden, aber auch eine Differenzierung nach dem Zugang (anbieterneutral, anbieterbezogen) ist möglich. Während die stationären Depots (z.B. Container, leerstehende Geschäfte, Paketshops) i.d.R. einmal täglich durch einen Lkw befüllt werden, erfolgt die Bestückung der mobilen Depots (z.B. Lkw, Anhänger, Wechselbrücke) bereits im Zentrallager am Stadtrand. Von dort aus werden sie ins Zielgebiet befördert, wo sie tagsüber verbleiben. Die Mikrodepots fungieren als Verteilstationen, von denen die Sendungen durch Lastenräder an die Endkunden im nahen Umfeld verteilt werden. Da deren Transport-

kapazität beschränkt ist, müssen sie das Mikrodepot mehrmals täglich anfahren.

Das Lastenrad hat seine Stärken dort, wo Pakete kleinteilig zu Privatkunden in einem eng begrenzten Gebiet mit hohem Parkdruck ausgeliefert werden müssen. Dies trifft v.a. auf die gründerzeitlichen Wohngebiete zu, daneben aber auch für Stadtzentren, sofern dort eine hohe Einwohnerdichte vorliegt. Für die Belieferung gewerblicher Kunden sind Lastenräder nur bedingt geeignet, da bei diesen größere bzw. schwerere Pakete anfallen und Lieferungen oft mehrmals täglich erfolgen. Hier sind die KEP-Dienstleister nach wie vor auf konventionelle Zustellfahrzeuge mit höheren Kapazitäten angewiesen.

#### ADAC-Standpunkt

Der städtische Wirtschaftsverkehr trägt aufgrund seiner meist dieselbetriebenen Fahrzeuge stark zur Umweltbelastung der Innenstädte bei. Der ADAC begrüßt daher die vermehrte Nutzung emissionsfreier und leiser Kleintransporter mit alternativen Antrieben durch die KEP-Branche. Der Einsatz von Lastenrädern leistet somit einen Beitrag, Verkehrsstörungen sowie Abgas- und Lärmemissionen auf Quartiersebene zu reduzieren. Die Wirkung sollte aber nicht überschätzt werden, schließlich werden durch Lastenräder bislang nur einzelne Kleintransporter ersetzt.

Die Städte können Lastenrad-Projekte fördern, indem sie geeignete Flächen für Mikrodepots bereitstellen und Fußgängerzonen für Lastenräder öffnen (oder zumindest deren Lieferfenster zeitlich erweitern). Wenn Mikrodepots im öffentlichen Raum eingerichtet werden sollen, ist es aus Akzeptanzgründen unverzichtbar, die Anwohner umfassend über die Vorteile eines Lastenradkonzepts zu informieren. Zudem ist dafür Sorge zu tragen, dass im Zuge der Be- und Entladung der Mikrodepots der Verkehr nicht behindert wird.