



Foto: SAZbike

Nachhaltig, vielfältig und flexibel

Die Nationale Radlogistik-Konferenz feierte eine gelungene Premiere. Vor allem über ein politisches Versprechen konnte sich die Branche sehr freuen.

Umweltforum

Als Veranstaltungsort für die Premiere der Nationalen Radlogistik-Konferenz wählte der RLVD das Umweltforum. Dieses hat eine bewegte Geschichte hinter sich: 1895 wurde es als Kirche eingeweiht, die während des Zweiten Weltkriegs zwischen 1943 und 1945 zerstört wurde. 1947 begann der Wiederaufbau, 1961 erfolgte die Wiedereinweihung. In den Jahren 2000 bis 2002 wurde die Kirche zum Umweltforum umgestaltet und dient seitdem als Ort für Veranstaltungen wie zum Beispiel Kongresse. Highlight ist der große Saal mit umlaufenden Galerien und einer Eule-Orgel, rund 450 Quadratmeter groß und beeindruckende 17 Meter hoch. Hier fand auch der Kongress statt.

Mehr als 200 Teilnehmer kamen am 25. Oktober zur ersten Nationalen Radlogistik-Konferenz des im letzten Jahr gegründeten Radlogistik Verbands Deutschland (RLVD). Auf den Praxisteil am Vortag mit einer Radtour zu Orten der Radlogistik in Berlin folgte im Umweltforum nahe des Alexanderplatzes die Premiere des Kongresses. Der branchenerfahrene Moderator Michael Adler führte zügig durch die Veranstaltung und setzte die richtigen Nachfragen beziehungsweise Vorlagen. Eine solche Vorlage nahm mit Steffen Bilger der Parlamentarische Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur an. Auf Adlers Wunsch nach mehr Rechten für Transporträder im Straßenverkehr konnte Bilger verkünden, dass Cargobikes und Lastenanhänger in der Novellierung der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) vom vorgesehenen Abstellverbot für Fahrräder am Fahrbahnrand und auf dem Seitenstreifen ausgenommen sein sollen. Dies

könnte ein wichtiger Schritt zur größeren Verbreitung von Transporträdern im Logistikalltag sein.

Ein Anteil von 30 Prozent statt weniger als ein Prozent

Bislang liegen noch keine Zahlen vor, doch nach Schätzungen vieler Experten beträgt in der deutschen Logistik der Anteil von Cargobikes unter einem Prozent. Dabei ist viel mehr möglich: So hält beispielsweise Professor Ralf Bogdanski von der Technischen Hochschule Nürnberg einen Logistikeanteil von 30 Prozent mit Transporträdern in Städten in der Zukunft für realistisch. Er und sein Team befassen sich wissenschaftlich mit diesem Thema.

Damit die Stadtlogistik wirklich nachhaltig sein kann, muss sie auch wirtschaftlich und sozial sein. Ersteres bedeutet, dass die Konzepte sich finanziell selbst tragen müssen, ohne Förderungen. Letzteres bezieht die Menschen mit ein: Mo-

derne Logistiklösungen dürfen nicht zu Lasten der Einwohner gehen. Nichtsdestotrotz seien Transporträder ein Schlüssel für solche Ideen. Dies zeige schon allein ihr Platzverbrauch im Verkehr, der bei etwa drei Quadratmetern liegt. Ein Transporter benötigt hingegen mit 14 Quadratmetern fast fünfmal so viel.

Damit Transporträder in der urbanen Logistik häufiger und breiter genutzt werden, bedarf es neben der StVO-Optimierung auch eines Ausbaus der Radwege-Infrastruktur. Diese müsse, so Professor Bogdanski, auch zweispurige Cargobikes berücksichtigen. Er wünscht sich daher eine Mindestbreite von zwei Metern, bei Wegen mit Gegenverkehr 50 Zentimeter mehr. „Fahrradlogistik kann nur dann effizient sein, wenn die Vorteile des Radfahrens genutzt werden“, betonte Professor Bogdanski. In eine ähnliche Richtung ging auch der Wunsch von Tom Assmann von der Universität Magdeburg, dass Logistik künftig Teil der Stadtplanung sein müsse.

Berliner sind erfolgreich mit dem Projekt Komodo

Treffend meinte hierzu Julius Menge von der Berliner Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK): „Es ist eben nicht wie bei Star Trek, wo es unendliche Weiten gibt. Bei uns ist der Platz endlich.“ Deshalb müsse dieser sinnvoll verteilt werden. In diesem Zusammenhang sei es schlau, wenn sich mehrere Logistiker zusammenschließen, um gemeinsam eine Fläche zu nutzen. Hierzu stellte Menge das Berliner Projekt Komodo (Kooperative Nutzung von Mikro-Depots durch die Kurier-, Express-, Paket-Branche für den nachhaltigen Einsatz von Lastenrädern in Berlin) vor. Im Fokus stehen die nachhaltige Auslieferung von Paketen auf den letzten Kilometern per Cargobikes sowie der Einsatz eines dienstleisteroffenen Systems von Mikro-Depots in einem Stadtteil. Dazu hat die Berliner Hafen- und Lagerhausgesellschaft mbH im Stadtteil Prenzlauer Berg eine Logistikfläche bestehend aus sieben Seecontainern eingerichtet. Jeder dieser Container bildet ein sogenanntes Mikro-Depot. Das System kann von jedem Projektpartner genutzt und individuell in die Tourenplanung integriert werden. An der Testphase beteiligen sich die fünf größten nationalen Paketdienstleister DHL, DPD, GLS, Hermes und UPS. Jedes Unternehmen nutzt ein Mikro-Depot als zentralen Sammel- und Verteilungspunkt. Morgens werden die Mikro-Depots von den Unternehmen angesteuert, um die Sendungen zwischenzulagern. Im Tagesverlauf stellen die Fahrradkurier mit den unternehmenseigenen Lastenrädern die Pakete im näheren Umkreis klimaneutral zu. Seit Juni 2018 können somit die Sendungen auf den letzten Kilometern um den Standort herum klimaneutral zuge-



Foto: RLVD / Sven Buschmeier

Staatsekretär Steffen Bilger nahm im Rahmen der Veranstaltung selbst in einem der Cargobikes Platz.

stellt werden. Laut Julius Menge hat sich das Projekt bewährt und läuft mittlerweile ohne Förderung. „So etwas ist klimafreundlich und kieztauglich“, so der Berliner.

Ein weiteres Beispiel für den Erfolg von Mikro-Depots in Innenstädten für die Nutzung mit Transporträdern stellte Rainer Kiehl vor. Der Projektmanager Citylogistik beim Logistikriesen UPS berichtete vom Projekt in München. Mittlerweile würden 66 Prozent der Zustellungen in der städtischen Umweltzone mit Cargobikes ausgeliefert. Im letzten Jahr seien daher rund 90.000 Kilometer zurückgelegt worden.

Wie erfolgreich urbane Logistik mit dem Rad sein kann, durfte unter anderem Karolin Zientarski beweisen. Bevor die Würzburgerin mehr über ihr junges Unternehmen Radboten erzählte, berichtete sie noch davon, dass sie am Morgen auf dem Weg zur Konferenz auf dem Rad von einem Auto beim Abbiegen angefahren worden sei. Glücklicherweise verlief der

Unfall glimpflich, aber dies sei ein Beleg dafür, dass mehr für den Schutz von Radfahrern getan werden müsse.

Die Radboten kümmern sich um B2B- und B2C-Aufträge. Zientarski hat das Unternehmen mit ihrem Ehemann 2017 gegründet, es arbeiten dort mehr Frauen als Männer. Eingesetzt werden sowohl Cargobikes – überwiegend ohne E-Antrieb – als auch klassische Fahrräder. Hauptbetätigungsfeld sind Transportfahrten für Pharma- und medizinische Produkte, beispielsweise vom Großhandel direkt in die Apotheke, als Medikamenten-Bringdienst für Kunden oder Eilboten-Service für Patientenproben, die schnell zur Untersuchung ins Labor müssen. Die Herausforderung dabei sei das oft knappe Zeitfenster. Vorteil eines Radfahrers sind jedoch die Flexibilität und die Schnelligkeit im Innenstadt-Dschungel.

Europalette als Standard?

Zum weiteren Erfolg der Radlogistik könnten auch einheitliche Standards beitragen. Diese wurden von mehreren Vortragenden gefordert. Professor Bogdanski schlug als Einheitsmaß eine Europalette vor, da diese in der Logistik bereits sehr verbreitet sei. Dies könnte ein weiterer Schlüssel sein.

Parallel zum Kongress präsentierten sowohl einige Logistiker als auch Hersteller von Cargobikes ihre Konzepte und Produkte. Auch die Polizei war als Aussteller dabei. Bei den Ordnungshütern in Berlin kommen Cargobikes beispielsweise aktuell zum Einsatz, um damit beschlagnahmte E-Roller zu transportieren. Dieses Beispiel und viele andere bestätigten Martin Schmidt. Der Vorsitzende des Radlogistik Verbands Deutschland sagte schon bei der Eröffnung der Konferenz: „Die Radlogistik ist vielfältig.“



Foto: RLVD / Sven Buschmeier

Am Vorabend des Kongresses fand eine Radtour durch Berlin statt. Teilnehmer der Radlogistik-Exkursion diskutieren über die Trends der Branche.



Alexander Schmitz
schmitz@saz.de

Die Ziele des RLVD

Verstopfte Innenstädte, zugeparkte Straßen und verpestete Luft – je mehr Lieferdienste sich in die deutschen Innenstädte drängen, umso größer wird die Zustellproblematik und umso schlechter die Lebensqualität. An einem normalen Werktag stellen in Berlin Tausende Lkw Hunderttausende Pakete zu – Tendenz steigend. Um diesem Trend entgegenzuwirken, will der RLVD eine Verkehrs- und Infrastrukturpolitik mit dem dazugehörigen Rechtsrahmen schaffen. „Damit wollen wir die Bedingungen für den Radverkehr insgesamt und speziell für den gewerblichen Radverkehr mit Cargobikes und Lastenanhängern verbessern. Die Verkehrswende ist so auch in der Logistik möglich“, so der RLVD-Vorsitzende Martin Schmidt. Für den RLVD ist entscheidend, dass sowohl die Politik als auch die Kommunen gemeinsam an Lösungen arbeiten. „Wir unterstützen dabei als Verband gern alle Akteure, um mehr Lasten auf die Räder zu bekommen“, sagt Arne Behrensen, RLVD-Fachvorstand für Konferenzen.