

Paketlieferung aus der Busgarage

Logistik. Das Teilen von Öffi-Flächen könnte den Güterverkehr in Städten umweltfreundlicher machen

iNNOVATION!

FORSCHUNGSMONTAG
IM KURIER

VON DAVID KOTRBA

Wer gerne online auf Shoppingtour geht und sich seine Ware nach Hause liefern lässt, erhält meist ein Paket, das mit einem Kleintransporter mit Verbrennungsmotor angeliefert wird. Das liegt unter anderem daran, dass die Umschlagpunkte von Online-Händlern häufig außerhalb der Stadt liegen und die viel zitierte „letzte Meile“ bis zum Adressaten relativ lang ist. Mit umweltfreundlicheren Transportmitteln, wie E-Autos oder Lastenrädern, kann man diese Distanzen kaum bewältigen. Durch den Anstieg des Online-Handels steigt so auch der innerstädtische Verkehr an, aufgrund der Lieferwagen. Das Forschungsprojekt RemiHub zielt darauf ab, für dieses Problem eine Lösung zu finden.

Leere Remisen

Wer hat viele innerstädtische Flächen, die sich als Logistik-Standort nutzen lassen? Mit dieser Frage seien Grundstücke des öffentlichen Verkehrs in den Fokus gerückt, meint Roland Hackl von tbw research, der Projektleiter von RemiHub. Die Idee: Straßenbahn-Remisen und Busgaragen stehen tagsüber, wenn die Fahrzeuge im Einsatz sind, großteils leer. Andere Flächen, etwa unter Hochtrassen der U-Bahn, werden überhaupt selten genutzt. Genau diese Flächen weisen oft zentrale Lagen auf. Sie könnten KEP-Diensten (Kurier-, Express- und Paketdiensten) zur Verfügung gestellt werden, um daraus temporäre innerstädtische Logistik-„Hubs“ (Knotenpunkte) zu machen.

Pakete, die von Lastwägen in einen solchen Hub angeliefert werden, könnten mithilfe von Lastenrädern oder anderen alternativen Transportmitteln zu ihren Adressaten –



So viele Busse stehen nur selten in der Garage. Tagsüber könnte die freie Fläche von Paketdiensten genutzt werden, die die „letzte Meile“ nachhaltig zurücklegen wollen

sowohl Privatpersonen, als auch Unternehmen – gebracht werden. „Auf diese Weise könnte man die letzte Meile kurz halten und sie mit anderen Verkehrsmitteln als einem 3,5 Tonnen schweren Transporter befahren“, sagt Hackl.

Die Wiener Linien wurden ebenso für das Projekt gewonnen wie die TU Wien und das Lastenrad-Transportunternehmen Heavy Pedals. Das Projekt wird im Rahmen des Programms „Mobilität der Zukunft“ vom BMVIT gefördert. Neben den Aspekten

Distanz und Treibhausgasemissionen seien mit dem innerstädtischen Güterverkehr, wie er derzeit abläuft, auch noch andere Probleme verbunden, sagt Hackl: „Der motorisierte Individualverkehr verbraucht viel Platz. Jeder, der in der Stadt lebt, kennt das aus eigener Erfahrung: Der Zusteller parkt oft in zweiter Spur.“ Außerdem seien die Arbeitsbedingungen im Zustellbereich oft prekär. Die Entwicklung neuer Ansätze sei notwendig, wenn Städte Zukunftssicherheit schaf-

fen wollen. „Spätestens, wenn es für motorisierte Fahrzeuge Zufahrtsbeschränkungen zu einzelnen Stadtteilen gibt, braucht man neue Logistikkonzepte.“

Versuch in Ottakring

Aber auch die Verwendung von Öffi-Flächen kann ihre Tücken haben, räumt der RemiHub-Projektleiter ein. Um als Logistik-Hub zu dienen, müssten Remisen oder Garagen einige Voraussetzungen erfüllen, etwa Versperrbarkeit, Sozialräume und Toiletten. Dazu käme eine komplexe rechtliche Lage. Nähere Erkenntnisse zu all dem sollen bald in einem Pilotversuch gewonnen werden. Als geeigneter Ort dafür wurde die Busgarage Spatterbrücke im 16. Wiener Gemeindebezirk erkoren. Dort will man gemeinsam mit dem Paketlieferdienst DPD einen Feldtest durchführen.

Aus Sicht der Projektpartner scheinen Logistik-Hubs

mit beschränkter Größe am aussichtsreichsten. „Wir denken nicht an riesige Anlagen, eher an kleinere Hubs“, sagt Hackl. Von denen soll es aber mehrere über das Stadtgebiet verteilt geben. In einer Öffi-Garage komme dann etwa „in der Nacht der Hauptlauf (Fracht-Lkw von einem überregionalen Verteilzentrum) an. In der Früh kommen die Lastenradfahrer. Die Fahrer sortieren die Pakete und fahren los.“ Für eine optimierte Routenplanung gebe es bereits erprobte Werkzeuge.

Schiene hat Potenzial

Abgesehen von der Auslieferung durch fair bezahlte und angestellte Lastenradfahrer haben die Projektpartner auch noch andere Ideen. Hackl: „Warum nutzen wir nicht auch die U-Bahn oder die Straßenbahn?“ Versuche mit Straßenbahn-Güterwagons hätte es in der Vergangenheit gegeben, auch in Wien, wenngleich mit „wech-

selhaftem Ausgang“. Öffentliche Schienenfahrzeuge für den Gütertransport zu nutzen hätte allerdings einige Vorteile. Einer der größten: „Man würde keinen zusätzlichen Platz verbrauchen. Das ist in einer Stadt eigentlich genau das, was man anstrebt.“

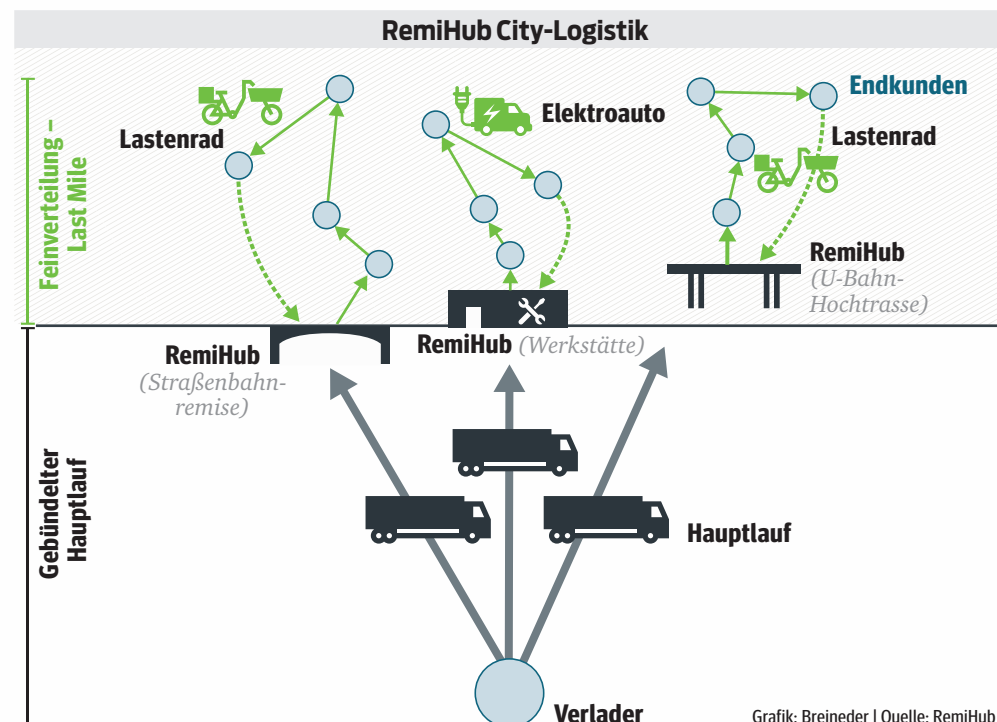
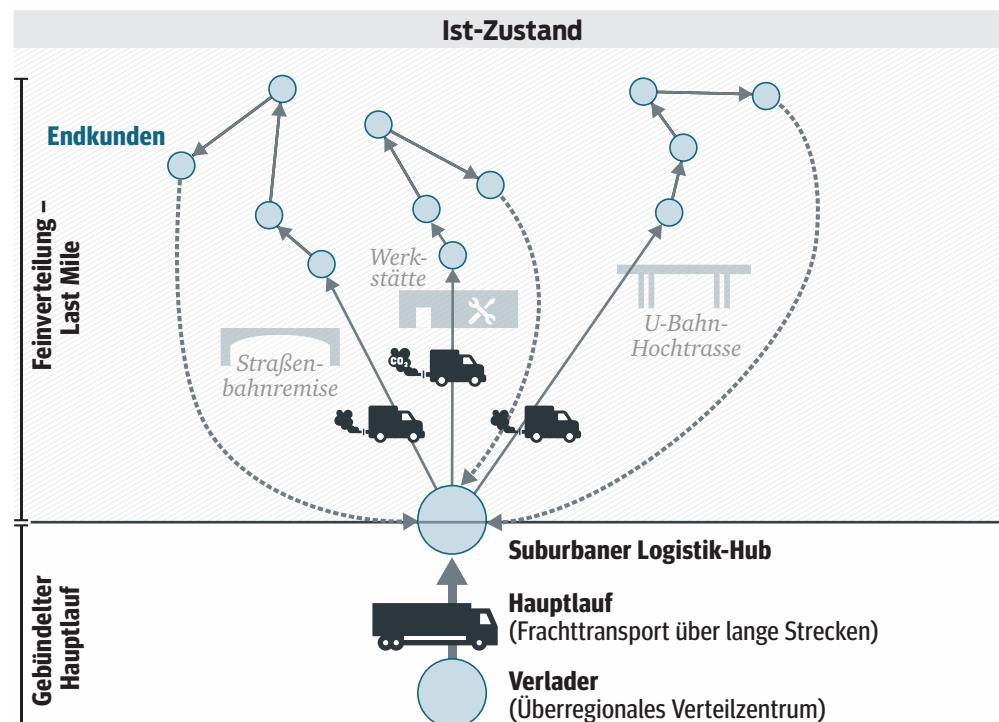
Die Auslieferung durch elektrisch betriebene Lieferroboter werde laut den Projektpartnern noch länger keine realistische Option darstellen. Lieferdrohnen sieht Hackl auch nicht als Lösung: „Das ist Aktionismus. Man löst dadurch kein Problem, sondern verschiebt es einfach in die dritte Dimension.“ RemiHub zielt hingegen auf eine in der ganzen Stadt realisierbare Lösung ab, die bei Erfolg auch exportiert werden könnte – etwa in andere europäische Metropolen.

Diese Serie erscheint in redaktioneller Unabhängigkeit mit finanzieller Unterstützung der Österreichischen Forschungsförderungsgesellschaft (FFG).



Mit Lastenrädern werden die per Lkw angelieferten Pakete zugestellt

CITY-LOGISTIK: WENIGER LIEFERWÄGEN IN DER STADT DURCH SHARING VON ÖFFI-GARAGEN



Grafik: Breineder | Quelle: RemiHub