

PRESSEINFORMATION

Berlin, 23. Februar 2021

## **Neue Wege fürs Paket: Per Straßenbahn und Lastenrad ans Ziel**

Whitepaper: Kombiniertes Straßen/Schienen-Verkehr reduziert CO<sub>2</sub>-Belastung und entlastet die City

**Verstopfte Straßen, schlechte Luft und in der zweiten Reihe parkende**

**Lieferwagen: Die Infrastruktur zahlreicher Städte stößt nicht erst seit der Corona-Pandemie an ihre Grenzen. Um diesen Trend zu stoppen und Metropolen wieder lebenswerter zu machen, suchen Verkehrsplaner, Kommunen und Logistiker nach neuen Konzepten. Klar ist, dass die Straße dieses Problem nicht allein lösen kann. Nun aber gibt es eine einzigartige Lösung, die zu einem neuen Standard der City-Logistik werden könnte: ein Zusammenspiel mehrerer Verkehrsträger auf der „mittleren“ und „letzten Meile“ wie Lieferwagen, Schienenfahrzeuge und E-Cargobikes. Zu diesem Ergebnis kommt eine Interessengemeinschaft aus privatwirtschaftlichen Unternehmen und die Frankfurt University of Applied Sciences in dem soeben veröffentlichten Whitepaper „Intermodale Logistikkette im urbanen Raum“. Dieses zeigt, wie die Probleme gelöst werden können, wenn die Logistikkette auf mehrere Verkehrsträger aufgeteilt wird. Der Clou: Transportiert werden die Güter über die gesamte Lieferkette in standardisierten Containern. Am Beispiel von Frankfurt am Main zeigen die Autoren, dass mithilfe dieses kombinierten Verkehrs bis zu 80 Prozent der innerstädtischen Lieferungen realisiert und die CO<sub>2</sub>-Emissionen um knapp 64 Prozent reduziert werden könnten. Das würde den Verkehr spürbar entlasten. An dem Whitepaper waren der Berliner Cargobike-Hersteller ONOMOTION GmbH, Porsche Consulting, EIT InnoEnergy, die Hörmann Gruppe, EURA, Hermes Germany GmbH und das Research Lab for Urban Transport der Frankfurter University of Applied Sciences beteiligt.**

Ausgangspunkt der Lieferkette ist der Warenumsatz in einem Depot am Stadtrand. Der Weitertransport erfolgt in standardisierten, kompakten und rollbaren City-Containern mit Schienenfahrzeugen wie Straßenbahnen, oder S- und U-Bahnen bis zu einer Haltestelle in der Innenstadt. Von diesen Microhubs aus übernehmen E-Cargobikes von ONOMOTION die andockbaren Container zur Feinverteilung an die

Empfänger. Das Berliner Unternehmen hat mit dem PAT (Pedal Assistet Transporter) ein leistungsstarkes E-Cargobike entwickelt und vertreibt es im Leasingmodell. „Selbst mit emissionsfreien Elektrofahrzeugen lösen wir den Verkehrsstau in den Städten nicht. Mit Schienenfahrzeugen und einer integrierten Lastenradbelieferung wird eine ökologisch und ökonomisch sinnvolle Alternative geboten, die viel Potential hat“, sagt Professor Dr. Kai-Oliver Schocke, Direktor des Research Lab for Urban Transport. Jennifer Dungs, Head of Mobility bei EIT InnoEnergy ergänzt: „Unsere autozentrierte urbane Transport-Infrastruktur stößt zunehmend an ihre Grenzen. Die Zukunft der urbanen Logistik gehört daher Konzepten wie dem hier vorgestellten, bei dem Schiene und völlig neue Fahrzeugtypen für die ‚letzte Meile‘ effizient und nachhaltig ineinandergreifen“.

### **Feinverteilung von der Haltestelle zum Endkunden übernimmt das E-Cargobike**

Der Minitransporter der ONOMOTION GmbH kombiniert die Vorteile eines schnellen, schmalen und wendigen Lastenrades mit einem Ladevolumen von zwei Kubikmetern und maximal 220 Kilogramm Nutzlast im Container. Die Lastenräder können bei ausreichender Breite Radwege nutzen, sind leise, stehen nicht im Stau, parken nicht in der zweiten Reihe und müssen keinen Parkplatz suchen. „Das erhöht die Effizienz der Zustellung spürbar. Zusätzlich ermöglicht die Nutzung moderner Track- und Trace-Kommunikationssysteme eine schnelle Ortung, Optimierung und Abwicklung. An den innerstädtischen Haltestellen wären somit nur kleine Pufferflächen notwendig, um die Container kurz zwischen zu lagern“, sagt ONOMOTION-Geschäftsführer Beres Seelbach. Das optimiert die Betriebsabläufe der Straßenbahnen und E-Lastenräder. Da Flächen in der Innenstadt teuer und rar sind, sind Microhubs eine ideale Lösung, um Pakete schnell, effizient und emissionsfrei von dort zuzustellen. Die Cargobikes nehmen dort die Container auf und bringen sie zum Endkunden. Zeitverluste entstehen auch dann nicht, wenn die Lastenräder mehrmals zum Hub zurückfahren müssen, da die Container schon beladen sind und mit wenigen Handgriffen auf dem Cargobike befestigt werden können.

### **Containertransporte könnte in den Fahrplan der öffentlichen Verkehrsbetriebe integriert werden**

Auch Verkehrsbetriebe könnten von diesem Prinzip profitieren, indem sie die Containertransporte in den Fahrplan integrieren und bei einer Mischnutzung die Kapazitäten einer Straßenbahn komplett auslasten. Leerfahrten würden vermieden! Und noch ein Vorteil: Weil grundsätzlich weniger Kosten für Lieferwagen mit

Dieselantrieb und damit geringere Park- und Wartezeiten entfallen, können die Zusatzkosten für den Umbau und den Betrieb der Straßenbahn ausgeglichen werden. „Diese kombinierte Lieferkette erfüllt nicht nur ökologisch und verkehrspolitische Ansätze, sondern ist auch unter wirtschaftlichen Aspekten bemerkenswert“, sagt Seelbach. Neben der KEP-Branche ist die Verteilung auf mehrere Verkehrsträger auch für stationäre Einzelhändler, Kommunen sowie den Lebensmitteleinzelhandel, der Lieferungen an die Haustür (eGrocery), anbietet, attraktiv.

### ***Infokasten Whitepaper „Intermodale Logistikkette im urbanen Raum“***

Dass die Verteilung des Güterverkehrs auf mehrere Verkehrsträger Potenzial hat, zeigt der weltweite Handel seit Jahrzehnten. Standardisierte Container ermöglichen und beschleunigen diese kombinierten Verkehre. Die Autoren des Whitepapers „Intermodale Lieferkette im urbanen Raum“ zeigen am Beispiel Frankfurt am Main mit einem Frachtvolumen von 14.500 täglichen Paketen in den innerstädtischen Bezirken, dass 80 Prozent, also rund 11.600 Pakete, per Cargo-Tram und E-Lastenrad ausgeliefert werden könnten. Nur noch 20 Prozent oder rund 2.900 Lieferungen müssten demnach aufgrund der Größe und des Gewichts auf dem traditionellen Weg zugestellt werden. Der große Vorteil einer solchen hybriden Lieferkette auf der „mittleren“ und „letzten Meile“ liegt neben der Verkehrsentlastung auf den Straßen in der Minderung der CO<sub>2</sub>-Emissionen. Die beispielhafte Menge von 14.500 Paketen im innerstädtischen Raum verursacht in der Kombination aus mehreren Verkehrsträgern mit den standardisierten Containern lediglich 1,1 Tonnen CO<sub>2</sub>. Das entspricht im Vergleich zum einstufigen Transportweg eine Einsparung von knapp 64 Prozent. Gleichzeitig ist dieser Weg mit 27,62 Euro pro Kubikmeter im Vergleich zum herkömmlichen Transportweg kostenneutral.

#### **Weitere Informationen:**

**ONOMOTION GmbH**

**Beres Seelbach, Geschäftsführer**

Bouchéstr. 12 / Halle 20

12435 Berlin

Telefon +49 30 403631410

[hello@onomotion.com](mailto:hello@onomotion.com)

[www.onomotion.com](http://www.onomotion.com)

#### **Pressearbeit:**

**Press'n'Relations GmbH Niederlassung Berlin**

**Nina von Imhoff**

Boyenstraße 41

10115 Berlin-Mitte

Telefon: +49 30 577 00-326

Telefax: +49 30 577 00-324

[nvi@press-n-relations.de](mailto:nvi@press-n-relations.de)

[www.press-n-relations.de](http://www.press-n-relations.de)

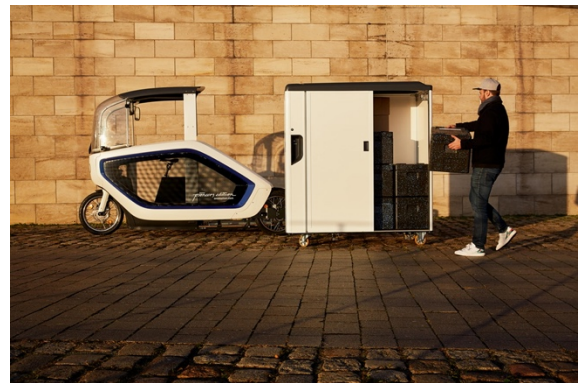
## Das Konsortium des Whitepapers

Das Whitepaper „Intermodale Logistikkette im urbanen Raum. Wie der Einsatz standardisierter Container auf der ‚letzten Meile‘ funktioniert“ entstand auf Initiative der ONOMOTION GmbH. Erstellte wurde das Whitepaper von Research Lab for Urban Transport der Frankfurter University of Applied Sciences sowie Porsche Consulting, der Hörmann Gruppe, Hermes Germany GmbH und EURA. EIT InnoEnergy, einer der größten europäischen Investoren für nachhaltige Energie- und Mobilitätslösungen, unterstützte diese Interessengemeinschaft.

## Bildmaterial: ONOMOTION GmbH, Janine Graubaum (1-3). Hörmann Gruppe (4)



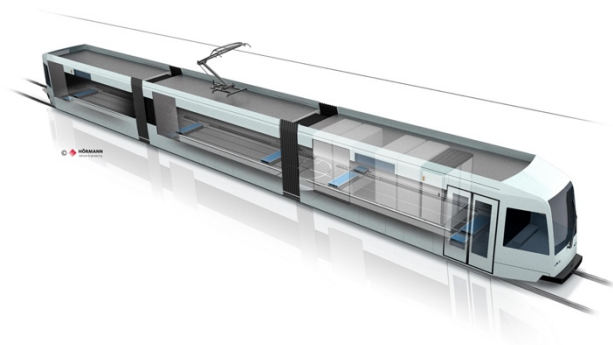
Mit einfachen Handgriffen lässt sich der Container der ONO abmontieren.



Der Container lässt sich seitlich und hinten öffnen.



Am Microhub werden die Container von der Straßenbahn auf die ONO umgeschlagen.



Mit der Straßenbahn gelangen die standardisierten Container in die Innenstadt zum Microhub.