

Schwerpedal

Immer Ärger mit der letzten Meile. So könnte man salopp ein Problem auf den Punkt bringen, das die Logistikbranche seit eh und je umtreibt. Es geht um den letzten Abschnitt, den die Ware zurücklegt – bis zum jeweiligen Geschäft oder bis zur Haustür des Kunden. Diese Etappe liegt oft in dicht besiedelten Städten. Die Gassen sind eng, Einbahnen zwingen zu Umwegen. Parkplätze sind knapp, zumal für Lieferwagen. Ganz abgesehen davon, dass Abgase und Lärm die Stadtbewohner quälen und daher möglichst ökologische Lösungen gefragt wären. Aufgrund all dessen gilt die letzte Meile unter Logistikern als Herausforderung, als teuerster und kompliziertester Teil jeder Strecke.

Auftritt Florian Hofer, 35 Jahre, Fahrradkappe auf dem Kopf, Schlappen an den Füßen. Der Mann ist Assistent der Geschäftsführung bei einem kleinen Unternehmen in Wien, das es sich vorgenommen hat, das Problem der letzten Meile zu lösen. Die Heavy Pedals OG begann vor zehn Jahren als Bastelei in einer Garage. Heute kurven die elf Botinnen und Boten des Unternehmens unter Hofers Ägide durch ganz Wien. Auf Lastenrädern.

Und die sind durchaus Brummer. „Wir können bis zu 250 Kilo auf einem Rad transportieren“, sagt Hofer. Hauptsächlich kommen dafür E-Bikes zum Einsatz, teilweise mit voluminösen Anhängern, inklusive Rückspiegel und sogar Ersatzreifen – sollte einmal bei einem eiligen Einsatz rasch ein Platten zu beheben sein. Es sind quasi die Schwertransporter unter den Fahrrädern.

Die Vorteile der Lastenräder liegen auf der Hand. Sie nehmen nur einen Bruchteil jenes Platzes in Anspruch, den – selbst kleine – Lieferwagen bräuchten. Sie machen keinen Lärm und stoßen weder klimaschädliches CO₂ noch sonstige Abgase aus. Schwierigkeiten mit Parkplatzsuche und Stau erübrigen sich weitgehend. Aufgrund all dessen kommt der Transport per E-Lastenrad den dahinterstehenden Lieferanten häufig billiger als eine klassische Zulieferung, etwa per Kleinlastwagen. Transportiert werden derzeit beispielsweise Gemüse-Biokistln, Informationsbroschüren der Gemeinde Wien und Essen auf Rädern für Pflegebedürftige.

Konkret funktioniert das System mittels eines Depots in einem Erdgeschosslokal in der Wiener Margare-

tenstraße. Dorthin bringen Kleintransporter allmorgendlich ihre Waren – das Depot ist also gewissermaßen jener Ort, an dem die berüchtigte letzte Meile beginnt. Nach der Anlieferung wird auf die Fahrräder umgeladen. Eine automatisierte Routenerstellung hilft den Boten dabei, den besten Weg durch die Stadt zu finden. Sie sind übrigens allesamt fixangestellt – eine Seltenheit in der Zusteller-Branche, in der Ausbeutung mithilfe von Scheinselbstständigkeit an der Tagesordnung steht.

Studien zeigen, dass 30 bis 40 Prozent von Warenlieferungen in Städten per Lastenrad erfolgen könnten. „Dass jedes einzelne Geschäft per LKW oder Kleintransporter beliefert wird, das geht sich bald nicht mehr aus, weder platzmäßig noch in ökologischer Hinsicht“, sagt Hofer. Der nächste Schritt bei Heavy Pedals: Man will mehrere „Mikro-Hubs“, verteilt über Wien, errichten. Also weitere Umschlagplätze, an denen angeliefert und umgeladen werden kann. Auch der Container kommt mittlerweile in der Sphäre des Fahrrads an. Heavy Pedals experimentiert gerade mit kleinen Containern, die umstandslos vom LKW in eine Verankerung auf dem Lastenrad geschoben werden können. Ein Geschäftsmodell mit Ausbaupotenzial, im wahrsten Sinn des Wortes.



ALTERNATIVE ZUM TRANSPORTER
Florian Hofer fährt Waren aus. Die Lasten-E-Bikes haben teilweise sogar Ersatzreifen (oben).

