

PRESSEINFORMATION

Berlin, 23. Februar 2021

## **Revolution der urbanen Logistik: Innovative City-Container vom Lkw auf Schienenfahrzeuge und Cargobike umladen**

ONOMOTION stellt Whitepaper vor: City-Kombiverkehr Straße/Schiene als Alternative für Lkw-Distribution per Lkw

**E-Commerce und Home Delivery sorgen in den Metropolen für steigende Liefervolumina bei gleichzeitig hohem Kostendruck, einer überlasteten Infrastruktur und immer mehr Restriktionen wie Diesel-Fahrverboten. Hinzu kommt der Wunsch vieler Verbraucher nach schnellerer und flexiblerer Zustellung. Was können Städte und Logistiker in dieser Situation für eine nachhaltigere und wirtschaftlichere urbane Logistik tun? Das soeben veröffentlichte Whitepaper „Intermodale Logistikkette im urbanen Raum“ zeigt einen einzigartigen Lösungsweg auf. Initiiert wurde es vom Berliner Cargobike-Hersteller ONOMOTION GmbH. Die Autoren der Studie verfolgen den Ansatz, dass hierfür zwei Klassiker der Transportlogistik auf den urbanen Raum übertragen und adaptiert werden können: erstens der standardisierte Container, der den Welthandel revolutioniert hat, in einer kompakten City-Variante. Zweitens der Kombinierte Verkehr (KV) Straße/Schiene. Am Beispiel von Frankfurt am Main berechneten die Autoren der Studie, dass mithilfe dieser intermodalen Lieferkette bis zu 80 Prozent der innerstädtischen Lieferungen realisiert werden könnten. Das Whitepaper entstand in Zusammenarbeit mit Porsche Consulting, EIT InnoEnergy, der Hörmann Gruppe, EURA, Hermes Germany GmbH und dem Research Lab for Urban Transport der Frankfurter University of Applied Sciences.**

Ausgangspunkt der urbanen Supply Chain ist der Umschlag der Ware in einem City-Hub am Stadtrand und der Weitertransport in standardisierten, kompakten und rollbaren City-Containern mit Schienenfahrzeugen wie Straßenbahnen oder S- und U-Bahnen bis zu einer Haltestelle in der Innenstadt. Von dort aus übernehmen E-Cargobikes von ONOMOTION die andockbaren Container zur Feinverteilung an die Empfänger. Bei gleichbleibenden Kosten würden Logistikdienstleister mit dieser alternativen Zustellung die CO<sub>2</sub>-Emissionen um knapp 64 Prozent reduzieren, die Effektivität der Zustellung

steigern und die Straßen entlasten. „Selbst mit emissionsfreien Elektrofahrzeugen lösen wir den Verkehrsstau in den Städten nicht. Mit der Cargo-Tram 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 Transportinfrastruktur 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“. Die standardisierten Container vereinfachen den Lieferweg spürbar, da sie über den gesamten Weg verwendet werden. „Zusätzlich ermöglicht die Nutzung moderner Track- und Trace-Kommunikationssysteme eine schnelle Ortung, Überwachung und Abwicklung“, erklärt ONOMOTION-Geschäftsführer Beres Seelbach, dessen Unternehmen mit dem PAT (Pedal Assistet Transporter) ein leistungsstarkes Cargobike entwickelt hat und vertreibt. An den innerstädtischen Haltestellen wären somit nur kleine Pufferflächen notwendig, um die Container kurz zwischen zu lagern. Das optimiert die Betriebsabläufe der Straßenbahnen und E-Lastenräder. Die Containertransporte könnten in den Fahrplan der Verkehrsbetriebe integriert werden oder als Einzelfahrten organisiert werden, was ein höheres Transportvolumen garantieren würde.

### **Standardisierte Container ermöglichen und beschleunigen intermodale Verkehre**

Dass die Verteilung des Güterverkehrs auf mehrere Verkehrsträger Potenzial hat, zeigt der weltweite Handel seit Jahrzehnten. Standardisierte Container ermöglichen und beschleunigen diese intermodalen Verkehre. Die Autoren des Whitepapers 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 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 kostengünstiger. Dies macht ihn neben der KEP-Branche auch attraktiv für stationäre Einzelhändler, Kommunen sowie den Lebensmitteleinzelhandel, der Lieferungen an die

Haustür (eGrocery), anbietet. Auch Verkehrsbetriebe könnten vom Prinzip der Cargo Tram profitieren, indem sie bei einer Mischnutzung die Kapazitäten einer Straßenbahn komplett auslasten und Leerfahrten ausschließen könnten.

## **ONO-Cargobike übernimmt die „letzte Meile“ von der Haltestelle zum Kunden**

Für den Transport von der Haltestelle zum Endkunden kommt das Cargobike von ONOMOTION zum Einsatz. Das E-Cargobike des Berliner Unternehmens kombiniert die Vorteile eines schnellen, schmalen und wendigen Lastenrades mit einem Ladevolumen von zwei Kubikmetern und maximal 220 Kilogramm Nutzlast im Container. Mithilfe des modularen Systems lassen sich die Frachtcontainer mit wenigen Handgriffen auf dem Chassis des Fahrzeuges andocken. Der Container lässt sich mit einem RFID-Schließsystem mit eigener Stromversorgung öffnen. Aufgrund der ebenerdigen Zuladungsmöglichkeit ist eine einfache Handhabung garantiert. Das macht das Cargobike einzigartig und für viele Branchen attraktiv. Aufgrund des geringen Platzbedarfs entlastet das Fahrzeug die Straßeninfrastruktur deutlich. Das Batteriewechselsystem sorgt für eine Reichweite von rund 60 Kilometern. „Für die zukünftige City-Logistik gibt es einige gute Lösungsansätze. Um das Verkehrsaufkommen und die Emissionen allerdings nachhaltig zu senken, ist eine intermodale Lieferkette unumgänglich. Dazu ist ein gemeinsames Handeln der Industrie, des öffentlichen Dienstes und der Behörden notwendig“, sagt Seelbach.

### **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. Erstellt 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.

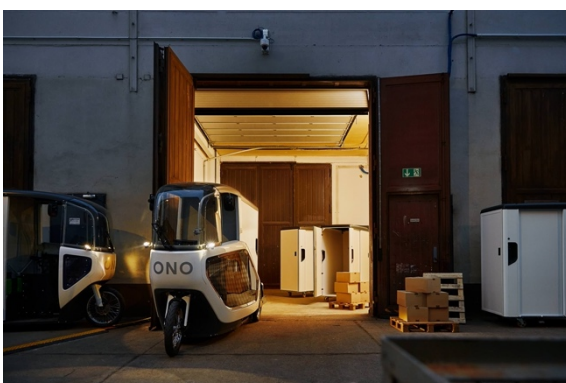
**Bildmaterial: ONOMOTION GmbH, Janine Graubaum (1-3). Hörmann Gruppe (4)**



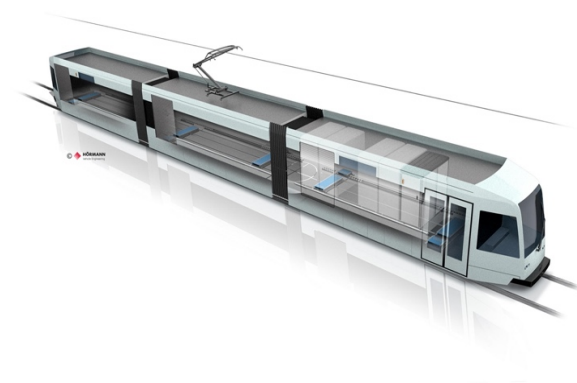
Mit einfachen Handgriffen lässt sich der Container der ONO abmontieren.



Der Container lässt sich seitlich und hinten öffnen.



Am Microhub werden die Container von der Cargo Tram auf die ONO umgeschlagen.



Mit der Cargo Tram gelangen die standardisierten Container in die Innenstadt zum Microhub.