

Logistik auf zwei Rädern

Anwender berichten über den Einsatz von **Lasträdern** im Betrieb und in Innenstädten



Viele Unternehmen stellen ihren Mitarbeitern seit Jahrzehnten Personen- und Lasträder zur Verfügung, damit sie auch bei kurzen Wegen im Werksgelände schnell zur Stelle sind, Ersatzteile und Werkzeug herbeiholen und zur Einsatzstelle mitführen. In Innenstädten ist es immer schwieriger, zügig voranzukommen und zum Laden anzuhalten oder zu parken. Auch hier feiern Lasträder ihre Renaissance. EUROCARGO hat Anwender befragt, die Lasträder mit zwei, drei und vier Rädern werksintern und in Innenstädten einsetzen. Mit dabei war Volkswagen und die KEP-Dienstleister UPS und DHL. Am Standort Wolfsburg kommen auf

50.000 Beschäftigte derzeit 6.200 Betriebsfahräder. 5.800 Damen- und Herrenfahräder verschiedener Hersteller dienen überwiegend dem Personentransport. 400 zweirädrige Lastenräder des Bielefelder Herstellers Falter haben vorn einen Transportkorb. Der Typ 8 hat vorn und hinten 26-Zoll-Räder. Das sogenannte Bäckerrad des Typs 702 ist dagegen für den Transport von 50 Kilogramm schweren Lasten ausgelegt. Das Vorderrad misst 20-Zoll und das Hinterrad 26-Zoll. Die Abteilungen des Werks fordern Räder an und stellen sie ihren Mitarbeitern funktions- oder personenbezogen zur Verfügung. Die Fahrräder parken bei Schichtende in den jeweiligen Abteilungen. Mit

den Personenrädern nehmen die Mitarbeiter auf dem großen Werksgelände Termine wahr und befördern kleinere Lasten. Die Lasträder setzt Volkswagen überwiegend im Catering der Wirtschaftsbetriebe, in der Instandhaltung, im Karosseriebau, im Presswerk und für innerbetriebliche Kurierdienste ein. Martin Hoffmann, Unterabteilungsleiter der Instandhaltung, hat täglich mit den Rädern zu tun.

20 Jahre Nutzungsdauer

„Unsere Elektriker und Mechaniker arbeiten in einer etwa 250 mal 160 Meter großen Halle des Karosseriebaus. Elektriker führen meist nur Kleinteile wie Sicherungen mit und brauchen daher auf dem Weg zu Störungsstellen nur Personenräder. Mechaniker starten von einem Stützpunkt in der Halle per Lastrad zu Störungsstellen und nehmen dabei Werkzeuge und Ersatzteile mit“, berichtet Hoffmann. „Mechaniker holen mit diesen Lasträdern seltener gebrauchte Teile aus 300 beziehungsweise und 800 Meter entfernten Lagern“, so Hoffmann weiter. Reinhold Bröge ist bei VW für die Pflege der Fahrräder verantwortlich: „Da die Nutzungsdauer der Fahrräder 10 bis 20 Jahre beträgt, braucht VW

Lasträder mit 4 Rädern

Hersteller/Importeur	Speedliner Deutschland GmbH	Brox HPVs	Brox HPVs
Produkt	Four wheeler	Brox Compact	Brox Courier
Räder	4	4	4
Frontlader	*		
Hecklader	*	*	*
Nutzlast kg	300	75	150
Preis Euro inkl. Ust.	2325	4500	7800
Url Homepage	www.speedliner.de	www.brox.co.uk	www.brox.co.uk
Telefon	Tel. 0234 590031	Tel. +441617754881	Tel. +441617754881
Mail	speedliner@t-online.de	sales@brox.co.uk	sales@brox.co.uk
Straße	Josephinenstraße 22	PO Box 12	PO Box 12
Postleitzahl	D-44807	M44 6DZ	M44 6DZ
Ort	Bochum	Manchester	Manchester

pro Jahr nur etwa 20 Lasträder und 300 Personenräder neu zu beschaffen“.

Die Wartung erfolgt durch das „Netzwerk – Verein für psychisch Kranke“ und kostet Volkswagen etwa 100.000 Euro pro Jahr. Das Netzwerk holt seit 1991 mit Kurierfahrzeugen zweimal wöchentlich pflegebedürftige Räder ab und bringt sie verjüngt wieder zurück.

Pilot in Stuttgart

Der Paketdienst UPS setzt in Europa seit 1997 Last-Dreiräder der Gustav-Werner-Stiftung mit einem verschließbaren Deckel ein. UPS startete zunächst in Köln und dehnte den Einsatz wenig später auf Magdeburg, Hannover, Erlangen, Göppingen, Ravensburg, Wien, Madrid, Stockholm, Copenhagen und Oslo aus.

Zwischen 1998 und 2001 kamen die Lasträder im Rahmen eines Pilotprojektes auch in Stuttgart zum Rollen. Diese Frontlader-Dreiräder mit Drehschemel-Lenkung können bis zu 200 Kilogramm Ladung mit sich führen. In Fußgängerzonen sind sie auch zwischen dichten Menschenmengen leicht und präzise lenkbar sowie zuverlässig bremsbar. In Sicherheitstrainings bereitet UPS die Fahrer für den Einsatz auf Lasträdern vor. In Stuttgart konnte UPS damit täglich 30 Lkw-Kilometer und 70 Prozent der Haltepunkte einsparen. Erforderlich waren dafür Sondergenehmigungen für Haltepunkte der Depot-Lkw und für das Befahren der Fußgängerzone mit Lasträdern. In Köln hatte UPS zunächst die Anzahl der Zustell-Lkw in der Innenstadt von fünf auf zwei reduziert und von sechzehn Standplätzen aus die Innenstadt-Kunden mit sogenannten „Walkern“ bedient, die zusammen mit dem Fahrer vom mobilen Lkw-Depot aus starten.

Lasträder dienen der Express-Zustellung in der Kölner Altstadt und dem gesamten Bereich zwischen Dom und Neumarkt und ersetzen völlig den bisherigen Lkw-Frühkurier. „UPS benötigt in Innenstädten in einem begrenzten Zeitschlitz garantierte feste

Haltepunkte als mobile Pack-Depots, an denen Lkw-Fahrer jeweils für einen oder mehrere Lastrad-Kuriere beladene Anhänger abstellen können“, so Franz Ginal, UPS Stuttgart. „Die Lastrad-Kuriere entnehmen den Anhängern Sendungen und stellen diese in der Fußgängerzone zwischen 9 und 13 Uhr zu. Sie führen die gleichen Erfassungsgeräte mit Online-Verbindung mit sich wie die Lkw-Zusteller, um die Sendungsverfolgung zu gewährleisten.“ Die Fahrer sind meist Teilzeitkräfte oder Packer aus der Vorlade-



schicht. Laut Ginal überlege UPS derzeit, den Radeinsatz an einigen Standorten auszudehnen. Grund dafür sei die ansteigende Stopdichte in Ballungszonen und die Zunahme von verkehrsberuhigten oder -reduzierten Bereichen. Dort sei der Einsatz von Lasträ-

UPS will den Radeinsatz an einigen Standorten ausdehnen.



dern aus UPS-Sicht äußerst sinnvoll. Voraussetzung für die Verwendung bleibe allerdings die Vereinbarung mit der jeweiligen Stadt über feste, nicht bußgeldbewehrte Standorte für mobile Lkw-Depots.

Mehrere Umweltpreise gewonnen – Quadracycles im DHL-Einsatz.

Die Erfahrung mit Lasträdern sei für UPS wertvoll, zeige aber auch klar die Grenzen des Einsatzes auf: dieser werde aus heutiger Sicht beschränkt bleiben auf hoch verdichtete Innenstadtbereiche größerer Städte, die einerseits das Brechen des Verkehrs wirtschaftlich sinnvoll machten und andererseits aufgrund geographischer Gegebenheiten kleinere, flexiblere Verkehrsmittel erforderten. Eine ähnliche Sicht vertritt DHL, die in London Fahrräder einsetzt: Die extreme Verkehrsdichte der britischen Metropole erschwerte DHL das Zustellen und Abholen von Paketsendungen erheblich. Um den Einfluss der Verkehrsstaus im Zentrum der Hauptstadt auf die Dienstgüte zu minimieren, hat DHL Alternativen wie mit Erdgas betriebene Kleinlast- und Last- räder untersucht.

Mehrere Umweltpreise

Im April 2001 startete DHL einen sechsmonatigen Versuchsbetrieb mit gemieteten vierrädrigen Last- rädern, sogenannten Quadracycles von Brox mit einer Nutzlast von mehr als 100 Kilogramm. Nach zufriedenstellendem Abschluss des Versuchs hat DHL seinen Fuhrpark Anfang Oktober 2001 um fünf große und sechs kompakte vier- rädige Brox- Quadracycles er- weitert. Der Paketdienst hat sämtliche Lastrad-Fahrer aus dem Versuchsbetrieb übernommen und auch einige eigene Lkw-Fahrer lenken jetzt Quadracycles. Die Last- räder starten von den beiden innerstädtischen DHL-Service- Centern Lambeth und Fore Street. Jeder Lastrad-Fahrer bedient mit seinem Lastrad feste Touren. Wayne Josh, DHL London, berichtet über den wirtschaftlichen und Image- Gewinn seines Unternehmens durch den Einsatz der Pkw-ähn- lichen Lasträder: „Die Quadracycles helfen nicht nur, Luftqualität und Umwelt zu schonen, sondern arbeiten auch sehr wirtschaftlich und haben DHL mehrere Umwelt- Preise einschließlich zweier „Cor- poration of London Livable City Awards“ eingebracht.“

Viktoria Kretschmer/mw