

S-Bahnen sollen die Paketdienste entlasten

Mit der Karlsruher Logiktram wurden erste Erfahrungen für den Paket-Transport in Trambahnen gesammelt

Von Holger Keller

Karlsruhe. Es sind nur ein paar Zentimeter, die die S-Bahn zu weit gefahren ist. Für den Prototypen eines Radanhängers ist das zu viel. Menschliche Helfer rücken an und bugsieren das Gefährt über die Türschwelle, in das Innere der Bahn. Dort setzt sich der Anhänger wieder selbstständig in Bewegung, rollt auf den ihm zugedachten Platz. Die Freude bei den Zuschauern ist groß – nicht alles muss

„

Schon jetzt versperren die Fahrzeuge der Lieferdienste die Straßen.

Christian Höglmeier

Technischer Geschäftsführer AVG

heute perfekt sein. Mit dem technischen Konzept soll gezeigt werden, dass auch Straßenbahnen helfen können, den immer noch stetig zunehmenden Lieferverkehr zu reduzieren.

Das Vorhaben LogIKTram soll den Transport der Päckchen und Pakete per Lieferwagen nicht unnötig machen – aber es könnte ein Weg sein, den mittlerweile überbordenden Lieferverkehr in den Innenstädten zu reduzieren. Das Projekt LogIKTram läuft seit drei Jahren, jetzt kommt es zum Abschluss. Dafür treffen sich die Partner am Betriebshof West der Verkehrsbetriebe.

„Es wird nicht die einzige Lösung für den zunehmenden Verkehr auf den Straßen geben“, betont noch wenige Minuten vor der Vorführung Michael Frey vom Institut für Fahrzeugsystemtechnik am Karlsruher Institut für Technologie (KIT). Das KIT ist als Partner des Projekts der Albtal-Verkehrs-Gesellschaft (AVG) mit an Bord, ebenso wie das Forschungszentrum Informatik (FZI), das



Die letzten paar Meter soll der Fahrradanhänger alleine in die Bahn zurücklegen. Der Fahrweg ist programmiert. Künftig könnte der Anhänger auch mit Sensoren versehen sein, so dass er komplett autonom seinen Weg findet. Foto: Jörg Donecker

Karlsruher ÖPNV-Unternehmen Init und anderer Partner. Die Gütertransportierende Bahn soll nach den Prognosen eines von mehreren Mitteln sein, um den Kollaps auf den Straßen abzuwenden. Weiter steigender Verkehr, verursacht auch durch Lieferdienste, wird zu noch größeren Belastungen für den Straßenraum führen.

Christian Höglmeier, AVG-Geschäftsführer, skizziert die erwartete Entwicklung: „In den kommenden Jahren wird

mit einer Zunahme des Lieferverkehrs um bis zu 30 Prozent gerechnet“, erklärt er. „Schon jetzt versperren die Fahrzeuge der Lieferdienste die Straßen.“

Die Tram soll dabei kurze und mittlere Distanzen überwinden können, im besten Fall die Pakete in die Innenstadt transportieren – die Radanhänger könnten dabei von den Paketdiensten beladen und an die Straßenbahnhaltestellen abgestellt werden. Dann würden sie automatisch in die Bahnen rollen, um an ei-

nem zugewiesenen Platz im Fahrgastraum zu parken, abgesichert durch Haltemechanismen. Am Ziel sollen sie dann ohne Zutun von Menschen aus der Bahn auf den Bahnsteig fahren. Von dort könnten sie per Rad die letzten Meter transportiert werden.

Bevor das geschieht, müssen noch ein paar Hürden überwunden werden. Christoph Rentschler, Projektleiter bei der AVG, spricht unter anderem von Rahmenbedingungen. „Die regulatorischen

Vorgaben müssen dazu noch angepasst werden“, erklärt er. Dazu gehören die Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung (BOStrab), ebenso wie die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung.

Dass der öffentliche Verkehrsdienstleister AVG mit dem Demonstrationsobjekt die Arbeit der privaten Postdienste erledigt, sieht Höglmeier nicht. „Die Anforderung der Bundesregierung ist die Senkung der Kohlendioxidemissionen, dazu leisten wir mit diesem Projekt die Vorarbeit“, sagt Höglmeier. Die öffentliche Hand geht hier also in Vorleistung: „Diese Grundlagenarbeit ist von entscheidender Bedeutung, damit wir in möglichst naher Zukunft Güter klimafreundlich mit unseren Stadtbahnen in Karlsruhe transportieren können.“

Tatsächlich sei die Haltung der großen Unternehmen, mit denen die Projektverantwortlichen in Kontakt stehen, bisher noch abwartend. Die technische Umsetzung ist noch nicht so weit. Gefördert wird die LogIKTram vom Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz, mit insgesamt 2,75 Millionen Euro. Insgesamt sind 4,18 Millionen Euro in das Vorhaben geflossen.

Die abschließende Vorführung auf dem Gelände des VBK-Betriebshofs West ist ein Etappenziel auf dem Weg zum intelligenteren Transport von Paketen. „Wir müssen noch einige Aspekte weiter ausarbeiten, unter anderem Wirtschaftlichkeit, Umweltanalysen und natürlich auch die Akzeptanz bei den Fahrgästen“, erläutert Rentschler.

Die Anhänger sollen schließlich im normalen Karlsruher ÖPNV mitgenommen werden. Das Vorhaben RegioKArgo, in dem die Erkenntnisse aus LogIKTram weiter vertieft werden sollen, läuft bereits. Es soll 2027 zum Abschluss kommen. Und vielleicht hat sich bis dorthin auch die Logistikbranche von der Praktikabilität des Systems überzeugen können.