

# Stadt*Mobilität* Thun

## SpediTHUN (Marketingkonzept)



*s p e d i* **THUN**

### Übersicht

Anlieferverkehr in Innenstädte stellt sowohl bezüglich Sicherheit als auch Ästhetik ein Problem dar. Mit der Sammlung der Lieferungen nahe der Autobahn und der Feinverteilung der Güter mit weniger Transportfahrten und angepassten Fahrzeugen stellt spediTHUN ein innovatives Angebot zur Verfügung, das sowohl ökologische als auch ökonomische Effizienz verspricht.

### Beispiel Thun

Das Citylogistik Projekt SpediTHUN läuft seit Sommer 2000 erfolgreich. Ein wichtiger Teil der Lieferungen für Innenstadtgeschäfte kann von SpediTHUN gebündelt und erbracht werden. Die Lieferungen werden in einem Terminal in Autobahnnähe in Empfang genommen und von zwei lokalen Spediteuren mit geeigneten Fahrzeugen in die Innenstadtgeschäfte feinverteilt. Ein ähnlicher Service existiert für Auslieferungen in das Berner Oberland. Der Verein Stadtmobilität Thun, die Stadt Thun, der Kanton Bern und die IG Thun (IGT) unterstützten im Jahre 2000 diese Anstrengungen mit einem Marketingkonzept. So wurde ein Signet erarbeitet, ein Werbeprospekt erstellt, diverse Versände durchgeführt, beschriftete Blachen produziert und ein Apéro und eine Medienkonferenz durchgeführt.

### Beschrieb

#### Hintergrund

Grosse Camions mit Lieferungen für Geschäfte im Stadtzentrum fahren oft wegen weniger Pakete in enge Innenstädte. Dies ist sowohl für die Chauffeure als auch für die Anwohner- und Kundschaft und weitere Benutzer der Innenstädte (Touristen, Spaziergänger etc.) problematisch. Die Chauffeure müssen eine zeit- und nervenraubende Fahrt (Stau, Suche) in Kauf nehmen, die Kunden, Anwohner und andere Innenstadtbenutzer stören sich am gefährlichen, behindernden und unästhetischen Anlieferverkehr. Zur hohen Anzahl der Lieferfahrzeuge kommt die Ortsunkundigkeit der Chauffeure

# Stadt*Mobilität* Thun

hinzu, was Suchverkehr verursacht. Oftmals sind die Lastwagen ausserdem wegen ihrer Grösse für enge Innenstadtgassen ungeeignet.

## **Angebot**

Hier setzt das Projekt SpediTHUN an: die Lieferungen für die ca. 350 Geschäfte sollen vor den Toren der Stadt gesammelt werden (Ziel), um gebündelt in einem angepassten Lastwagen und von einem ortskundigen Chauffeur in die Geschäfte gebracht zu werden. Anlieferungen bis 8:30 Uhr werden dabei bis 11:00 Uhr, Anlieferungen bis 13:00 Uhr bis 18:00 Uhr ausgeliefert. Die Vorteile für die Camionneure sind die folgenden:

- Ideale Lage des Anlieferterminals in Autobahnnähe
- Dadurch kein zeitlicher Stress
- Kein Suchen der Empfängeradresse
- Kein Warten in verstopften oder zeitlich gesperrten Gassen oder bei Baustellen
- Keine eingeschränkten Öffnungszeiten, perfekte Infrastruktur für Ablad

Auch für die Geschäftsinhaber und Kunden ergeben sich Vorteile:

- Optimierung des Innenstadtverkehrs
- Weniger, dafür gut ausgelastete Lieferfahrzeuge
- Sauberere Luft, weniger Lärm, bessere und sicherere Aufenthaltsqualität
- Imagepflege dank grosser Akzeptanz in der Bevölkerung

Im Terminal wird Kommissionierung, Verpackung und Lagerung (Teillieferungen möglich) angeboten. Ausserdem wird Leergut retour genommen.

⇒ Dieser Service wird heute von zwei Spediteuren ohne Unterstützung von Dritten angeboten. Die Stadt Thun, der Kanton Bern, der Verein Stadtmobilität und die IGT unterstützten das Projekt lediglich in der Startphase mit einem Marketingkonzept!

## **Erfahrungen**

Das Büro Infrac erstellte im Mai 2003 eine qualitative und eine quantitative Evaluation von SpediTHUN. Das Projekt wird dabei als erfolgreich bezeichnet, es wird aber darauf hingewiesen, dass der Erfolg eng mit den lokalen Gegebenheiten in Thun verknüpft ist. Dabei wird die Grösse der Stadt genannt (überschaubarer Markt, soziale Vernetzung der Akteure). Ausserdem werden vorhandene Strukturen wie der Verein Stadtmobilität und die IG Thun (IGT) als Erfolgsfaktoren genannt. Als förderlich erwies sich auch die Bereitschaft zweier Spediteure, das unternehmerische Risiko zu tragen. Es wird davor gewarnt, das Projekt ohne weiteres auf andere Städte zu übertragen. Im Bericht der Infrac wird das energetische Wirkungspotential als gering erachtet, da das Projekt wie gesagt nur schwer auf andere Standorte übertragbar ist. In Thun ist das Potential (350 Geschäfte) aber noch längst nicht ausgeschöpft, im Jahr 2000 nahmen 20 Geschäfte am Projekt teil. Bisher wurden jährlich

# Stadt*Mobilität* Thun

ca. 720 Fahrten im Jahr durchgeführt, als wirtschaftliches Potential werden im Bericht 1563 jährliche Fahrten genannt. Es wird davon ausgegangen, dass eine SpediTHUN-Fahrt vier Fahrten eines herkömmlichen Spediteurs ersetzt.

Das Projekt wird als grundsätzlich wirtschaftlich eingestuft (Mobilitätskosten werden gespart), die Vernetzung mit lokalen Akteuren – und damit die Nutzung von Synergien – sei gut. Multiplikatoreffekte, d.h. ein Umdenken im Mobilitätsverhalten, werden wenig erwartet, die Teilnahme erfolge eher aus wirtschaftlichen Überlegungen. Das Projekt sei insofern innovativ, als es das erste funktionierende seiner Art in der Schweiz ist.

## **Wirkung**

### **Umwelt**

Durch die Bündelung der Lieferungen können potentiell ca.  $\frac{3}{4}$  der Lieferfahrten in die Innenstadt vermieden werden. Dadurch ist eine Senkung der Schadstoff- und Lärmimmissionen in der Stadt zu erwarten.

### **Gesellschaft**

Die Innenstadt wird als öffentlicher Begegnungsraum qualitativ aufgewertet und bringt somit der gesamten Bevölkerung Vorteile.

### **Wirtschaft**

Dank Ortskenntnis der Chauffeure und geeigneten Lieferfahrzeugen können die Fahrten effizienter ausgeführt werden. Eine Attraktivierung der Innenstadt kommt Geschäften und dem Tourismus zugute.

### **Weitere Infos**

Infras (2003), „Kurzbeschrieb und Beurteilung“, Autor: Nicolas Schmidt.

Interesse an weitergehender Beratung? Klicken Sie [hier](#) (Mail-Verknüpfung)

# StadtMobilität Thun

## Bildergalerie

