

Bitte um Anmeldung beim bmvit:
Anmeldeschluss ist der 02.12.2013
anmelden per E-Mail: i4@bmvit.gv.at
oder telefonisch unter +43 1 71162 65 3106
oder per Fax unter +43 1 71162 65 2230



Einladung Forschungsforum Mobilität für Alle 2013

Cyclelogistics - der innovative Trend im urbanen Warentransport



FAX-ANMELDUNG zum Forschungsforum *Mobilität für Alle 2013* am 4. Dezember 2013

Name _____

Firma / Organisation _____

Anschrift _____

PLZ _____ Ort _____

Telefon _____ Fax _____

E-Mail _____

Ich benötige GebärdensprachdolmetscherIn
 Begleitung von / zur Haltestelle

Anmeldeschluss ist der 2. Dezember 2013

Die Teilnahme an der Veranstaltung ist kostenlos.

Eine Veranstaltung des



Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
Abteilung Mobilitäts- und Verkehrstechnologien
Renngasse 5, 1010 Wien

Mit fachlicher Unterstützung der



Forschungsgesellschaft Mobilität
FGM gemeinnützige GmbH
Schönaugasse 8a, 8010 Graz

Verantwortlich für das Programm: Mag^a Hildegard Weiss, Tel: +43 1 71162 65 2903, E-Mail: hildegard.weiss@bmvit.gv.at



Co-funded by the Intelligent Energy Europe
Programme of the European Union

Mittwoch, 4. Dezember 2013
Austria Trend Hotel Savoyen Vienna
Renngweg 16, 1030 Wien, Tel: +43 (1) 206 33-0

Haltestelle Renngweg – Straßenbahn 71 und 0; S-Bahn: Ausgang mit Lift



Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie

Forschungsforum Mobilität für Alle 2013

Cyclelogistics – der innovative Trend im urbanen Warentransport

Die Abteilung Mobilitäts- und Verkehrstechnologien (III/I4) des Österreichischen Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie (bmvit) lädt am Mittwoch, 4. Dezember 2013, zum 9. Mal zum Forschungsforum „Mobilität für Alle“ ein.

Zu dieser eintägigen Veranstaltung werden Teilnehmerinnen und Teilnehmer aus ganz Österreich (Fachleute aus Forschungseinrichtungen im Mobilitäts- und Logistikbereich, Verkehrs- und RaumplanerInnen, VertreterInnen von Gebietskörperschaften, NGOs, usw.) erwartet.

Das Forschungsforum „Mobilität für Alle“ ist heuer dem Thema „Cyclelogistics“ gewidmet. Die Veranstaltung wird gesellschaftliche Trends und aktuelle Forschungsergebnisse zum Thema Fahrradlogistik und Güterverkehr vorstellen, das Potential und die Vorteile von Gütertransport per Fahrrad bewusst machen und aufzeigen, wie innovative Lösungsansätze umgesetzt werden können und auch auf der VerbraucherInnen-Ebene mehr Bewusstsein geschaffen werden kann. Zusätzlich werden noch eine Reihe an Best Practice Beispielen aus ganz Europa vorgestellt.

Auch heuer konnten wieder hochkarätige, nationale und internationale Expertinnen und Experten als Vortragende für das Forschungsforum „Mobilität für Alle“ gewonnen werden.

Das abwechslungsreiche Programm des Forschungsforums 2013 wird durch Vorträge, Diskussionen und die Präsentation beispielhafter Projekte und Innovationen zeigen,

- welche Trends es derzeit im urbanen Warentransport gibt und warum Cyclelogistics eine Chance für lebenswerte Städte der Zukunft ist,
- wie vielseitig Lastenräder sowohl für Liefer- als auch für Transportzwecke eingesetzt werden können und dass die Nutzung solcher Lastenräder besonders im innerstädtischen Bereich kein Nischenthema mehr ist,
- wie durch gezielte Auswahl der Produkte, durch Nutzung von Fahrrädern als Transportmittel beim täglichen Einkauf und durch innovative Maßnahmen am Endpunkt der Lieferkette, die urbane Logistik verbessert und umweltfreundlicher gemacht werden kann.



PROGRAMM

Termin: Mittwoch, 4. Dezember 2013; 9:30 – 17:00 Uhr

Ort: Austria Trend Hotel Savoyen Vienna, Rennweg 16, 1030 Wien

Die Teilnahme an der Veranstaltung ist kostenlos.

ab 9:30 Uhr Eintreffen der Teilnehmerinnen und Teilnehmer

10:00 Uhr Vormittagsprogramm

Begrüßung und Einführung in die Thematik:

Josef Broukal, Hildegard Weiss (bmvit)

Einstiegsinterviews zum Thema mit PraktikerInnen

Trends im urbanen Warentransport

mit besonderem Schwerpunkt auf die Bedürfnisse der EndkundInnen und den neuen Entwicklungen im Konsumverhalten der Bevölkerung

Barbara Lenz, DLR, Deutschland

Cyclelogistics – eine Chance für lebenswerte Städte

Susanne Wrighton, FGM, Österreich

12:05 Uhr Mittagspause

13:30 Uhr Nachmittagsprogramm

Themenschwerpunkt: Lieferungen und Dienstleistungen mit dem Lastenrad

Cargo Bikes: Last mile made easy for European Cities

Gary Armstrong, Outspoken Delivery, United Kingdom

Entwicklung eines speziellen Lieferfahrrads für die Deutsche Post AG – DHL

Joachim Wessels, Deutsche Post AG – DHL, Deutschland

CO₂-neutrale Zustellung der österreichischen Post AG

Alexander Casapiccola, Österreichische Post AG, Österreich

Themenschwerpunkt: Konsumverhalten und private Logistik

Transporteffizienz durch Konsumverhalten im Alltag

Martin Demmeler, mareg, München, Deutschland

Bike&Buy Kampagnen in Wien und Graz und innovative Einkaufsanhänger

Franz Hölzl, SPAR, Österreich

Heimlieferservice auf zwei Rädern in Burgdorf und Zürich

Martin Wälti, Schweiz

Wie Kundinnen und Kunden die städtische Logistik beeinflussen können

Karl Reiter, FGM, Österreich

Abschluss und Resümee: Josef Broukal, Hildegard Weiss (bmvit)

ab 17:00 Uhr Snacks, Networking

Moderation: Josef Broukal

Endbericht Forschungsforum 2013

Das Forschungsforum „Mobilität für Alle“ 2013 war dieses Jahr dem Thema **Cyclelogistics – der innovative Trend im urbanen Warentransport** gewidmet. Ziel der Veranstaltung war es gesellschaftliche Trends und aktuelle Forschungsergebnisse zum Thema Fahrradlogistik und Güterverkehr vorzustellen, das Potenzial und die Vorteile von Gütertransport per Fahrrad bewusst zu machen, und aufzuzeigen, wie innovative Lösungsansätze umgesetzt werden können und auch auf der Kunden und Kundinnen-Ebene mehr Bewusstsein geschaffen werden kann.

Am Vormittag wurde von Frau Prof. Dr. Barbara Lenz, Direktorin des Instituts für Verkehrswesen am Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt aufgezeigt welche generellen neuen Entwicklungen es derzeit im Konsumverhalten der Bevölkerung gibt und wie diese Bedürfnisse beziehungsweise das Kaufverhalten der EndkundInnen zu neuen Logistiklösungen führen könnte. Die Problematik liegt darin, dass besonders der private Konsum dauerhaft hoch ist und durch die Zunahme des E-commerce und die gleichzeitige Tendenz der Kunden die Waren vor dem Kauf im Internet noch im Geschäft zu begutachten (oder vice versa) zu einer radikalen Zunahme der Lieferungen kommt. Ein weiteres Problem sind die Retoursendungen, die bei on-line Schuhkäufen bis zu 50% ausmachen. Lösungen die Verkehre beschränken & kanalisieren, anders organisieren sowie neue Fahrzeugtypen sind daher gefordert, um die Belastung der Städte durch Warentransport zu reduzieren.

Frau Dr. Susanne Wrighton gab einen Überblick über das enorme Potential privaten und kommerziellen Warentransport von motorisierten Fahrzeugen auf Fahrräder und Lastenräder zu verlagern. Außerdem wurde ein Überblick über die unterschiedlichsten möglichen Einsatzgebiete von Lastenrädern gegeben. Das führte zu einer Diskussion über die Möglichkeiten Lastenräder in den Städten zu parken. Lastenräder haben gegenüber normalen Rädern erhöhten Platzbedarf. Vergleicht man das allerdings mit dem Platzbedarf für einen Pkw, so kann man auf einem Autoabstellplatz immer noch 4 Lastenräder (6 reguläre Räder) parken. Die derzeitige Fahrradverordnung beantwortet viele Fragen über die erlaubte Nutzung von (Lasten)rädern. Unter anderem auch, dass sie nicht breiter als 80 cm sein dürfen, um noch auf Radwegen zugelassen zu sein. Außerdem stand die Problematik bei der Verwendung von Lastenrädern als mobile Verkaufsstände (z.B. als Kaffeerad) zur Diskussion. Da in Wien, aufgrund der Hygienevorschriften, die gastronomische Verwendung verboten ist, bzw. eine Genehmigung sehr schwer zu erhalten ist. Überhaupt ist das Gewerberecht in Österreich bei den Ländern angelagert, das macht es schwierig Österreichweite Lösungen zu finden. Um die Nutzung von Lastenrädern in Städten bundesweit zu fördern sollten solche rechtlichen Punkte geklärt und vereinheitlicht werden.

Der erste Themenschwerpunkt am Nachmittag beschrieb, in der Präsentation von Mr. Gary Armstrong, die zweistufige Vision der englischen Kurierfirma Outspoken Delivery, die sowohl im B2B als auch im B2C Sektor tätig ist. Diese Vision sieht vor, dass Waren am Stadtrand von Cambridge konsolidiert werden und die Last Mile Zustellung in der Innenstadt vornehmlich mit Lastenrädern und kleinen Elektrofahrzeugen durchgeführt wird. Schon jetzt ist es Outspoken möglich mit 6 Lastenrädern und 3 Trikes 10.000 Magazine zu über 200 Standorten in 2 Tagen auszuliefern. Interessant ist, dass in England im Moment hauptsächlich Lastenräder ohne Elektroantrieb verwendet werden, da elektrifizierte Lastenräder Nummertafeln haben müssen und somit auch Strafzettel bekommen können.

Dr. Joachim Wessels von der Deutschen Post DHL gab einen beeindruckenden Bericht über die Briefzustellung bei der DP AG, sowie die spezielle Entwicklung von neuen Pedelecs zur Auslieferung von Briefen und Paketen. Die täglichen, durchschnittlichen Touren der deutschen Briefträger sind erstaunlich kurz. Nämlich nur rund 13 km. So kurze Strecken bieten sich natürlich für den Einsatz von Lastenrädern an. Bei der DP AG kommen schon seit langem Lastenräder zum Einsatz und seit 1999 werden auch E-Bikes eingesetzt. Natürlich hätten alle Briefträger gerne ein E-Rad. Aber leider ist nicht genügend Kapital da um alle Räder mit E-Antrieb auszurüsten. Derzeit hat die Deutsche Post 27.464 Lastenräder,

E-Räder und E-Trikes im Einsatz. 5664 davon sind E-Lastenräder und 1500 sind E-Trikes. Eine Zusammenarbeit mit der Uni Aachen soll dazu führen ein kostengünstigeres und speziell auf die Bedürfnisse zugeschnittenes E-bike zu entwickeln.

Auch die österreichische Post AG setzt auf CO₂-neutrale Zustellung und Mag. Alexander Casapiccola berichtete, dass österreichische Briefträger die Welt 5 Mal am Tag umrunden, um pro Jahr 1 Milliarde Briefe, 65 Millionen Pakete, 760 Millionen Zeitschriften und Zeitungen, sowie 4,25 Milliarden Werbesendungen pro Jahr zuzustellen. Die Umweltziele bis 2015 sind eine 20% Reduktion der CO₂ Emissionen und eine jährliche Kompensation der verbleibenden Emissionen. In Wien soll bis 2016 durch einen schrittweisen Umstieg auf eine E-Flotte die Post gänzlich „grün“ zugestellt werden. Das soll jährlich 228 Tonnen CO₂ einsparen. Außerdem plant die österreichische Post einen guten Teil der Mopeds auf Lasten- bzw. Elektroräder umzustellen.

Der zweite Themenschwerpunkt konzentrierte sich auf das Konsumverhalten und die private Logistik. Dabei sollte aufgezeigt werden, welche Möglichkeiten Privatpersonen haben ihre Waren umweltfreundlicher zu transportieren. Laut Dr. Martin Demmeler ist das größte Problem, dass der Warentransport so günstig ist. Transportkosten machen nur 4-8% des Produktpreises aus. Daher ist es der Lebensmittelindustrie möglich die Produktion in Entwicklungsstaaten zu verlegen. Der neue Trend heißt daher „Regionalität“, denn zurzeit sind in Deutschland nur ein sehr geringer Anteil der Lebensmittel in Supermärkten regional (d.h. kommen aus einem Umkreis von 70-100 km).

Laut Herrn DI Franz Hölzl, Nachhaltigkeitsbeauftragter von SPAR Austria, ist die Situation in österreichischen Supermärkten anders. Hier gibt es Richtlinien um möglichst viele Lebensmittel aus den Regionen zu beziehen. Das ist besonders beim Fleisch der Fall. In Bezug auf Großbritannien ist herauszustreichen, dass Österreich 4x so viele Supermärkte hat und daher ein viel engeres Netz an Supermärkten vorhanden ist. Das würde für Konsumenten natürlich auch eine Chance für vermehrten Einkauf mit dem Fahrrad darstellen. SPAR setzt auf radfahrende Kunden und hat in Wien 2011 650 neue Fahrradständer vor den SPAR-Märkten aufgestellt. Außerdem wurde von SPAR auch ein Prototyp eines Fahrradanhängers getestet, der gleichzeitig als Einkaufswagen dient.

In Burgdorf, in der Schweiz, wurde vom Vortragenden Dr. Martin Wälti ein Heimlieferservice per Fahrrad ins Leben gerufen, der seit der Gründung 300.000 Lieferungen durchgeführt hat. 1/5 der Haushalte in Burgdorf nutzen diesen Service. Sehr interessant, besonders für Nachahmerprojekte ist, dass 21% der Hauslieferdienst-Kunden durch diesen Service ihr Mobilitätsverhalten änderten, indem sie ihr Auto verkauft haben. Wenn das Wetter schlecht ist, oder sie noch Besorgungen zu machen haben, dann lassen sie sich die Waren zustellen. Überraschenderweise wird dieser Hauslieferdienst hauptsächlich von jungen Familien (30-39 jährige) und nicht von älteren Leuten genutzt. Ein besonderer Pluspunkt dieses Projekts ist, dass es den Umweltfaktor mit einem sozialen Faktor verbindet, weil Langzeitarbeitslose als Fahrer eingesetzt werden.

Laut DI Karl Reiter von der FGM können Kundinnen und Kunden die Logistik in vielfacher Weise beeinflussen. Am einfachsten geht das, wenn Sie für ihre persönlichen Warentransporte (Einkauf, Freizeit) das Rad und nicht das Auto verwenden. Aber, besonders im urbanen Bereich ist es für Kunden auch leicht möglich sich Waren schadstoffarm nach Hause liefern zu lassen. Auch die Entscheidung für regionale Produkte trägt dazu bei die private Logistik emissionsarmer zu gestalten.

Das große Interesse am Thema Cyclelogistics und somit an einer möglichen Lösung zur Verbesserung der Lebensqualität in Europäischen Städten durch eine Reduktion des motorisierten Warentransports, war offensichtlich, da 149 Teilnehmer die Veranstaltung besuchten.

Forschungsforum Mobilität für Alle 2013

Cyclelogistics - der innovative Trend im urbanen Warentransport



Informationen zum Forschungsforum Mobilität für Alle finden Sie unter:

www.forschungsforum-mobilitaet.at

Kontakt:

Mag^a. Hildegard Weiss

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
Federal Ministry for Transport, Innovation and Technology

Abt. III/14 Mobilitäts- und Verkehrstechnologien
Unit III/14 Mobility and Transport Technologies

Renngasse 5, 1010 Wien, Austria

Tel. +43 (0)1 711 62-65 2903

e-mail: hildegard.weiss@bmvit.gv.at

Forschungsforum Mobilität für Alle 2013

Die Abteilung Mobilitäts- und Verkehrstechnologien (III/I4) des Österreichischen Bundesministeriums für Innovation, Verkehr und Technologie (bmvit) lädt am 4. Dezember 2013 zum neunten Mal zum Forschungsforum „Mobilität für Alle“ ein.

Das Forschungsforum „Mobilität für Alle“ ist heuer dem Thema **Cyclelogistics – der innovative Trend im urbanen Warentransport** gewidmet. Die Veranstaltung wird gesellschaftliche Trends und aktuelle Forschungsergebnisse zum Thema Fahrradlogistik und Güterverkehr vorstellen, das Potenzial und die Vorteile von Gütertransport per Fahrrad bewusst machen, und aufzeigen, wie innovative Lösungsansätze umgesetzt werden können und auch auf der VerbraucherInnen-Ebene mehr Bewusstsein geschaffen werden kann.

Auch heuer konnten wieder hochkarätige Expertinnen und Experten aus dem In- und Ausland als Vortragende für das Forschungsforum „Mobilität für Alle“ gewonnen werden.

Im Folgenden finden Sie die Kurzfassungen der ReferentInnenbeiträge:

Überblick zu den Vorträgen

Trends im urbanen Warentransport – Bedürfnisse der EndkundInnen und neue Entwicklungen im Konsumverhalten der Bevölkerung	2
Cyclelogistics – eine Chance für lebenswerte Städte	4
Lastenräder: Vereinfachung der „Last Mile“ Transporte in europäischen Städten.....	6
Entwicklung eines speziellen Lieferfahrrads für die Deutsche Post AG - DHL	8
CO ₂ -neutrale Zustellung der Österreichischen Post AG	9
Transporteffizienz durch Konsumverhalten im Alltag	10
Bike&Buy Kampagnen in Wien und Graz und innovative Einkaufsanhänger	12
Heimlieferservice auf zwei Rädern in Burgdorf und Zürich	13
Wie Kundinnen und Kunden die städtische Logistik beeinflussen können	15

Trends im urbanen Warentransport – Bedürfnisse der EndkundInnen und neue Entwicklungen im Konsumverhalten der Bevölkerung

Der Transportbedarf für Konsumgüter macht einen immer höheren Anteil am gesamten Güterverkehr aus. Während die Wachstumsraten im Güterverkehr der vergangenen Jahre hauptsächlich auf Veränderungen in der Produktion zurückzuführen waren, nehmen in jüngerer Zeit auch Veränderungen in der Handelslogistik sowie im Verhalten der Konsumenten zusehends Einfluss auf die Steigerungsraten des Güterverkehrs. Zu den großen aktuellen Treibern gehört der elektronische Handel, der „E-Commerce“, der nicht nur ein generelles Wachstum verzeichnet, sondern dazuhin in Gütergruppen, die bislang nur wenig Kundenakzeptanz gefunden haben – so zum Beispiel Lebensmittel deutliche Zuwächse verbuchen kann. Insgesamt werden heute in Deutschland rund 8 % des Einzelhandelsumsatzes durch den Verkauf per Internet generiert. Erwartungen aus den Anfangstagen des E-Commerce, die eine Substitution von Laden-Einkäufen vorhersagten, bestätigen sich dabei nicht. Vielmehr findet eine Hybridisierung des Verhaltens statt: Die Kundinnen und Kunden kaufen sowohl im Laden als auch im Internet ein; Kaufentscheidungen basieren vielfach auf eben dieser Mischung aus direktem Besichtigen, Befühlen und ggf. Probieren der Ware, kombiniert mit einem Preis- und Bewertungsvergleich im Internet. In jedem Fall führt die ‚Atomisierung‘ des Kaufvorgangs (Mokhtarian 2003) zu einem deutlichen Zuwachs an kleinteiligen Liefervorgängen mit dem Ziel „Privathaushalte“; zusätzlich kommt es bei Gütergruppen wie Bekleidung oder Schuhe zu einem beträchtlichen Umfang an Retouren. Inwieweit der demographische Wandel diese Entwicklung weiter befeuern wird, lässt sich momentan nur schwer abschätzen. Bedenkt man allerdings, dass nunmehr die erste Generation von ‚Digital Natives‘ herangewachsen ist, ist es wahrscheinlich, dass sich die aktuellen Trends eher noch verstärken. Da erwartet wird, dass der demographische Wandel mit einer weiteren Entleerung zahlreicher ländlicher Räume verbunden sein wird, wird E-Commerce möglicherweise dann auch dazu dienen müssen, die Versorgung von Teilen der Bevölkerung zu sichern.

Man kann davon ausgehen, dass die Zunahme der Sendungen und damit die Lieferverkehre in den vergangenen Jahren stetig gewachsen sind, nicht nur in Form von Lieferungen an Unternehmen, sondern auch an Privathaushalte. Besonders in den Städten sind die Privathaushalte zu einem der wesentlichen Treiber dieses Wachstums geworden. In Deutschland werden pro Jahr 750 Millionen Pakete ausgeliefert, davon geht jedes dritte nach dem Auspacken wieder zurück. Das sind 250 Millionen Pakete im Jahr (ARD 2013). Neben den eigentlichen Lieferungen verursachen Privathaushalte erhebliche zusätzliche Güterverkehre durch die Retouren, die bei Produkten wie „Bekleidung und Schuhe“ durchschnittlich bei fast einem Drittel aller Bestellungen anfallen. Der Bekleidungs-Online-Händler ZALANDO gibt sogar eine Retourenquote von 50 % an. Die Lieferungen finden heute fast ausschließlich mit dem Pkw, einem Nutzfahrzeug der Sprinterklasse oder einem Lkw statt. Diese Fahrzeuge vergrößern nicht nur den Anteil an Straßenverkehrsemissionen, zu denen neben den Luftschadstoffen auch der Lärm gehört, sondern sie stellen in vielen Städten ein besonderes Problem für den Verkehrsfluss dar. Das Parken von Lieferfahrzeugen in der ‚zweiten Reihe‘ ist in allen großen und auch kleineren Städten Alltag. Trotz vieler Bemühungen seitens der Städte, beispielsweise durch die Ausweisung von Lieferzonen oder durch regulierende Eingriffe, diese Situation zu verbessern, werden die Erfolge durch die Zunahme der Lieferverkehre wieder zunichte gemacht. Gerade diese kleinteiligen Liefer- und Abholvorgänge könnten ein ideales Einsatzfeld für Lastenräder darstellen. Durch die klassische Post ist vielen Kunden die „Belieferung“ per Fahrrad ohnehin längst vertraut.

Mit Sicherheit wird ein simples Umswitchen vom Nutzfahrzeug zum Lastenfahrrad nicht möglich sein. Daraus sollte aber nicht der Schluss gezogen werden, dass die Möglichkeit zur verstärkten und erweiterten Nutzung von Lastenfahrrädern nicht gegeben sei. Vielmehr bedeutet das, man muss noch mehr nachdenken, ausprobieren und Erfahrungen sammeln. Kombinationen zwischen Lastenfahrrad und konventioneller Belieferung – einschließlich alter und neuer Infrastrukturen für die Bündelung der Sendungen – können dazu beitragen, die Innenstädte verkehrlich zu entlasten.

Informationen zur Vortragenden:

Prof. Dr. Barbara Lenz

Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt

Direktorin des Instituts für Verkehrsforschung

Rutherfordstraße 2, 12489 Berlin

Tel. +49 (0)30 67055204

Barbara.Lenz@dlr.de

www.DLR.de

Cyclelogistics – eine Chance für lebenswerte Städte

Insbesondere in Städten und urbanen Bereichen verursachen Güterverkehr und Warentransport immer größere Probleme und tragen zur Überlastung der Städte durch den motorisierten Verkehr bei. Derzeit erfolgt der größte Teil des Gütertransports, besonders in Städten, durch Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren. Meist transportieren hier schwere Fahrzeuge relativ leichte Güter über kurze Distanzen und das führt zu vielen Problemen. Auch Stadtverwaltungen haben schon längst erkannt, dass Lösungen gefunden werden müssen, die nicht nur eine reibungslose Güterversorgung gewährleisten müssen, sondern auch verhindern, dass sich die Lebensqualität in Städten weiter drastisch verschlechtert.

Das europäische Cyclelogistics Projekt (www.cyclelogistics.eu), das von Mai 2011 bis Mai 2014 läuft, arbeitet an möglichen Lösungen für dieses Problem. Das Projekt demonstriert auf eindrucksvolle Weise wie groß die Möglichkeiten für eine Reduktion des Energieverbrauchs und des Schadstoffausstoßes wären, wenn ein Teil des urbanen Warentransports von motorisierten Fahrzeugen auf das Fahrrad verlagert werden würde.

Dazu ist während des Projekts, basierend auf bestehenden Verkehrsbefragungen von europäischen Städten, auch eine Potenzialanalyse durchgeführt worden und ergab folgende Schlussfolgerungen:

In städtischen Bereichen, besonders in Innenstädten, könnten vier von zehn motorisierten Wegen, die mit Warentransport in Zusammenhang stehen (42 %), durchaus auch mit dem (Lasten-)Fahrrad erledigt werden. Ungefähr ein Drittel dieser verlagerbaren, motorisierten Warentransporte werden durch gewerblichen Güterverkehr verursacht. Zwei Drittel jedoch sind auf sogenannte „private Logistik“ zurückzuführen. Als private Logistik bezeichnen wir: Transport von Einkäufen (Güter des täglichen Bedarfs), Transport von Freizeitmaterialien und all jenen Dingen, die größer als eine Handtasche/Schultasche sind und in die Arbeit oder die Schule transportiert werden müssen. Cyclelogistics will mit der Umsetzung von verschiedenen Maßnahmen einen Anstoß geben, damit dieses Potenzial verwertet und genutzt werden kann. Dazu gibt es Umsetzungen in den folgenden Bereichen:

- Warenlieferung im B2B und B2C Segment
- Transport von Gütern im kommunalen Bereich
- Kleinbetriebe und Dienstleistungen
- Privater Warentransport mit einem Schwerpunkt auf Einkaufsverkehr
- Anregung von Interventionen von Seiten der Stadtverwaltung zur Förderung von Lastenrädern und Beschränkung von motorisierten Lieferfahrzeugen
- Gründung der europäischen Cyclelogistics Federation

Die Lieferung von Gütern mit dem Lastenrad, wie es auch schon von großen Expresskurierunternehmen wie DHL durchgeführt wird, ist schon relativ weit verbreitet. Aber Lastenräder können auch für viele andere Dienstleistungen eingesetzt werden, bei denen Güter oder Werkzeuge transportiert werden müssen und können folglich auch in anderen Bereichen motorisierte Fahrzeuge ersetzen.

Ein Beispiel dafür ist Handel&Industrie. So gibt es in Deutschland nun ein „medicBike“, mit dem Medikamente von der Apotheke direkt zum Kunden gebracht werden.

In Graz transportieren Restaurants und Bäckereien Waren zwischen ihren Geschäften und ersparen sich so Strafzettel für das Parken in der Fußgängerzone.

Auch Pizza wird in Deutschland in großem Rahmen und seit über zehn Jahren mit einem speziell dafür entworfenen E-Lastenrad zugestellt.

Weniger offensichtlich ist vielleicht, dass Lastenräder auch für den Sektors geeignet sind. So gibt es in Wien zum Beispiel einen Fahrradfensterputzer; aber auch Rathaushalter, Fotografen, Maler und Anstreicher sowie Schlosser und Schlüsseldienste wären gute Kandidaten für einen Umstieg vom motorisierten Transportmittel auf ein Lastenrad.

Im Projekt Cyclelogistics erhalten interessierte Unternehmen und Betriebe die Möglichkeit, Lastenräder kostenlos zu testen, um das richtige Rad für ganz bestimmte Einsatzzwecke zu finden. Dadurch konnte seit Projektbeginn die Anzahl der Lastenräder in Graz schon mehr als verdoppelt werden.

Informationen zur Vortragenden:

Dr. Susanne Wrighton

Forschungsgesellschaft Mobilität – Austrian Mobility Research

Schönaugasse 8a, 8010 Graz

Tel: +43 (0)316 810451-21

wrighton@fgm.at

www.fgm.at

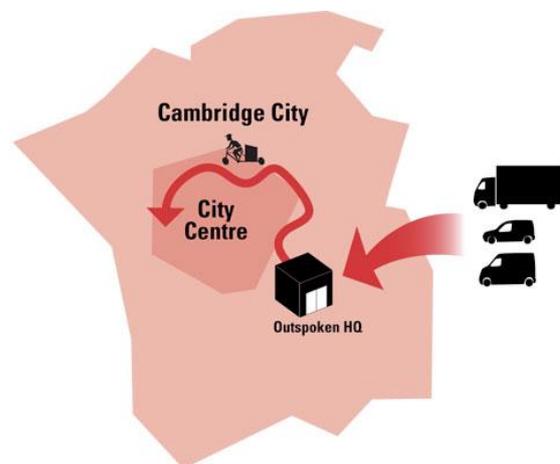
Lastenräder: Vereinfachung der „Last Mile“ Transporte in europäischen Städten

In den letzten 50 Jahren wurden die meisten Lieferungen in Städten mit motorisierten Lieferfahrzeugen durchgeführt. Diese mit Waren beladenen Fahrzeuge kommen von großen zentralisierten Depots, die bis zu 200 Meilen vom Bestimmungsort entfernt sein können und haben von Päckchen, die nicht schwerer sind als ein halbes Kilogramm, bis zu großen Paletten mit schweren Gütern alles geladen. Obwohl dieses System in den meisten Fällen völlig ineffizient ist, da meist kleine Gegenstände unter zehn Kilogramm transportiert werden, wurde es in den vergangenen Jahrzehnten nie hinterfragt.

Die Auswirkungen dieser Ineffizienz sind Verkehrsstaus, schädliche Emissionen und starke Lärmbelastung; diese Effekte machen unsere Stadtzentren weniger attraktiv, dynamisch und lebenswert.

Unsere Lösung:

Outspoken Delivery hat eine zweistufige Vision, wie Zustellungen in Cambridge (UK) oder in anderen Städten in Europa effizienter und umweltfreundlicher durchgeführt werden können. Unser Modell basiert darauf, einen Umschlagplatz am Rande der Stadt zu verwenden, zu dem Pakete von größeren und weiter außerhalb liegenden Umschlagszentren angeliefert werden können. Diese Pakete werden konsolidiert, die Auslieferung der „letzten Meile“ in das Stadtzentrum erfolgt mit Lastenrädern oder kleinen Elektrofahrzeugen.

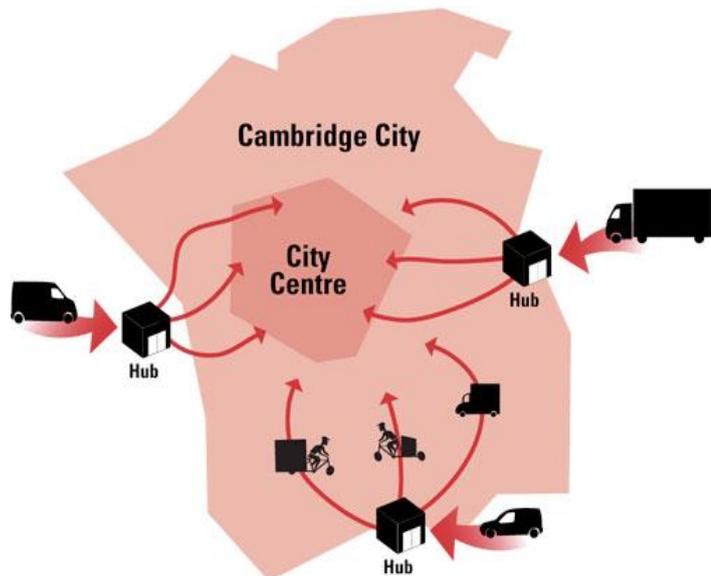


Realität – Stufe 1

Für mehr als sechs Monate haben wir unser Depot, gleich außerhalb des Stadtzentrums, als Umschlagplatz verwendet.

Das Depot ist Anlaufstelle für große Mengen an Warenlieferungen von nationalen und internationalen Transportunternehmen.

Der Transport der Waren über die letzte Meile erfolgt dann mit verschiedenen Arten von Lastenrädern.



Vision – Stufe 2

Dafür sind größere Umschlagszentren weiter außerhalb des Zentrums vorgesehen, sowie die Nutzung von leichten E-Fahrzeugen. In Stufe 2 kann ein größeres Gebiet abgedeckt werden. Darüber hinaus kann für die am wenigsten effizienten Lastwägen, die in die Stadt

wollen, ein Ad-hoc-Service angeboten werden. Ein solcher Service ist zum Beispiel für jene Lieferwägen interessant, die zwar nur wenige Geschäfte beliefern, dazu aber große Distanzen innerhalb der Stadt zurücklegen müssen, wie das zum Beispiel bei Floristen, Catering, Baustoffhändlern, etc. der Fall ist.

Warum macht dieses Model Sinn?

Weniger Strafzettel für Lieferwägen; flexiblere Lieferzeiten für Kunden (da in Cambridge die Innenstadt zwischen 10 und 16 Uhr für Lieferwägen gesperrt ist, dieses Verbot aber nicht für Lastenräder gilt); größere Effizienz bei den schwierigen „letzte Meile“ Zustellungen; und natürlich bedeutet weniger Umweltverschmutzung und weniger Stau auch, dass die Städte lebenswerter werden.

Informationen zur Vortragenden:

Gary Armstrong

Outspoken Delivery

Britannia House

19 – 21 Godesdone Road, Cambridge

CB5 8HR

Tel: +44 (0)1223 719594

gary.armstrong@outspokendelivery.co.uk

www.outspokendelivery.co.uk

Entwicklung eines speziellen Lieferfahrrads für die Deutsche Post AG – DHL

Die Zustellung per Fahrrad ist seit Jahren die vorherrschende Zustellmethode in der Briefzustellung bei der Deutschen Post AG. Von den rund 20.000 Briefzustellbezirken in Ballungszentren und Städten werden in rund 16.500 Bezirken Zustellfahräder eingesetzt, während die Zustellung in den übrigen 3.500 Bezirken zu Fuß erfolgt. In weiteren rund 30.000 sog. Verbundzustellbezirken in Stadtrandlagen und ländlichen Gebieten werden Briefe und Pakete gemeinsam per Kfz zugestellt.

Bereits im Jahr 1999 hat die DP AG begonnen, zur Verbesserung von Ergonomie und Produktivität E-Bikes (Pedelecs) in der Briefzustellung zu erproben. Seitdem wurden mehrere Generationen von ständig verbesserten Zustellfahrrädern in wachsender Stückzahl eingesetzt – aktuell sind über 5.000 E-Bikes unterwegs. Parallel dazu hat die Deutsche Post auch andere Fahrzeugkonzepte erprobt, zum Beispiel Roller und dreirädrige Fahrzeuge. Seit Mitte 2013 sind erstmals E-Trikes (Pedelecs mit drei Rädern) in rund 1.500 Zustellbezirken erfolgreich im Einsatz.

Alle bisher getesteten am Markt verfügbaren Fahrradkonzepte konnten die vielfältigen, besonderen Anforderungen der DP AG an Robustheit, Ergonomie, Kosteneffizienz und Sicherheit nicht vollständig erfüllen. In Analogie zu einem bereits erfolgreich durchgeführten Ansatz zur Entwicklung eines elektrischen Lieferfahrzeugs für die Verbundzustellung haben wir daher damit begonnen, ein eigenes Zustellfahrrad zu entwickeln, das auf die Anforderungen der Briefzustellung maßgeschneidert ist. Diese Entwicklung verfolgen wir gemeinsam mit einem innovativen jungen Forschungsunternehmen, der Streetscooter GmbH, Aachen. Die Entwicklung erfolgt im Wesentlichen in vier Stufen, die gemeinsam durchgeführt werden: Konzeptentwicklung und –vergleich, Anforderungsaufnahme, Engineering, Praxiserprobung im Betrieb. Der erste Prototyp liegt inzwischen vor und erste Testergebnisse sind vielversprechend.

Informationen zur Vortragenden:

Dr. Joachim Wessels

Deutsche Post AG

Mitglied des Bereichsvorstands BRIEF

Charles-de-Gaulle-Straße 20, 53113 Bonn

Tel: +49 (0)228 182 22000

Joachim.Wessels@dhl.com

www.dpdhl.com

CO₂-neutrale Zustellung der Österreichischen Post AG

Die Post bringt allen was, mehr als nur ein Werbeversprechen; denn wer kann tagtäglich mit der Belieferung von 4,3 Millionen Adressen dienen? Um dies bewerkstelligen zu können und nebenbei mit einer E+1 (Zustellung am Tag nach der Abgabe) Quote von über 95 % zu glänzen, bedarf es eines stabilen und schnellen Logistiknetzwerkes.

Mit sieben Logistikzentren in Österreich, das größte davon in Wien mit über 1.000 Mitarbeitern sowie eine knapp 275 Zustellbasen und in Summe 2.000 Filialen (Eigen + Postpartner) umfassenden Einheit der „letzten Meile“ wird dies täglich absolviert. Dieses Netzwerk durchlaufen jährlich mehr als eine Milliarde Briefe, 65 Millionen Pakete, sowie in Summe fünf Milliarden Werbesendungen und Zeitungen. Die letzte Meile in dieser Zustellkette stellt der Zusteller, Brief wie Paket, dar, und alleine der Bereich Brief umrundet dabei fünf Mal täglich die Erde mit dem Auto. Zusätzlich werden tagtäglich 14.250 km mit dem Moped, 7.010 km mit dem Fahrrad sowie 6.020 km zu Fuß zurückgelegt. Für die Zustellung mit dem Kfz spielt innerhalb der Österreichischen Post die Elektromobilität seit nunmehr 100 Jahren eine wichtige Rolle. Bereits 1913 wurde in Wien der erste Paketwagen vom Typ Daimler Tudor in Betrieb genommen, damals noch mit bescheidenen zwei mal 15 PS sowie einer Reichweite von 45 km.

Nach dem Krieg – als fossile Brennstoffe rar wurden, aber bereits die Bedürfnisse der Anrainer wahrgenommen wurden – wurde die elektrische Flotte auf bis zu 185 Fahrzeuge aufgestockt. Schließlich fand ein großer Teil der innerstädtischen Bewegung in der Nacht statt. Erst in den achtziger Jahren des vorigen Jahrtausends kam es zu einem Erliegen der Elektromobilität, obwohl einzelne Anbieter noch Prototypen zur Verfügung stellten, so konnten diese die postalischen Anforderungen nicht mehr erfüllen.

Und so dauerte es bis ins Jahr 2010, als das Thema E-Mobilität wieder aufgegriffen wurde, und mit vorerst 72 Mopeds und Fahrrädern wieder auf alternative Antriebe gesetzt wurde. 2012 kamen dann auch wieder erste Elektroautos in den Fuhrpark der Österreichischen Post, und damit konnten am Ende des Jahres bereits über 250 Fahrzeuge gezählt werden.

Ende 2013 wird die Anzahl der E-Fahrzeuge durch eine massive Ausweitung des Bestandes an Elektrofahrrädern und Mopeds bereits auf knapp 600 Stück angewachsen sein, bis Ende 2016 sind über 1.300 elektrisch betriebene Fahrzeuge im Fuhrpark der Österreichischen Post geplant. Ein erster Schwerpunkt dazu wird aktuell in der Bundeshauptstadt Wien gesetzt, hier wurde sich zum Ziel gesetzt bis Ende 2016 alle privaten Briefe CO₂-frei zuzustellen. Schrittweise werden dazu 10 Fahrräder, 150 Mopeds sowie 90 Pkw auf Elektrobetrieb umgestellt, sowie die dazu benötigte Ladeinfrastruktur geschaffen.

Dies dürfte auch die größte Herausforderung darstellen, da einzelne Zustellbasen über keine eigenen Parkplätze verfügen und somit Zustellfahrzeuge auf öffentlichem Raum parken.

Trotz der Herausforderungen wird es gelingen, die Elektromobilität erneut zu einer Erfolgsgeschichte zu führen und weitere 100 Jahre auf CO₂-freie sowie lärmfreie Zustellung zu setzen.

Informationen zum Vortragenden:

Mag. Alexander Casapiccola

Österreichische Post AG, Brief Werbepost & Filialen / Produktion & Logistik / Leitung
Personalsteuerung & Fuhrparkmanagement

Haidingergasse 1, 1030 Wien

Tel: +43 (0)664 6244122

Alexander.Casapiccola@post.at

www.post.at

Transporteffizienz durch Konsumverhalten im Alltag

Ein Großteil unserer Lebensmittel hat bereits eine weite Reise quer durch Europa oder über den ganzen Globus hinter sich, bevor Sie auf unserem Teller landen. Bei der Rationalisierung und Fusionierung im Lebensmittelsektor sind viele regionale Erzeuger auf der Strecke geblieben. Wenige zentrale Verarbeitungs- und Lagerorte sind entstanden, von denen aus die Geschäfte – meist per Lastwagen – versorgt werden. In den letzten zehn Jahren ist die Lebensmitteltransportleistung um mehr als 30 % gestiegen, dabei hat nur die Entfernung zugenommen, nicht aber die transportierte Menge; kurz: es wird seitdem nicht mehr gegessen, aber weiter gefahren.

Gleiche Ware – wie Schweinefleisch, Käse, Eier – wird über Grenzen sowohl exportiert wie importiert. Das bleibt nicht ohne Folgen: Ökobilanzen offenbaren immense Belastungen für die Umwelt und das Klima. Die Folgekosten dieses extremen Transports – Straßenbau, Flächenverbrauch, Verkehrsunfälle, Gesundheits- und Umweltschutzmaßnahmen – tragen nicht die verursachenden Unternehmen, dafür muss der Steuerzahler aufkommen. Die durch deutsche Lebensmittel induzierten Gütermitteltransporte verursachen in Summe rund 13 Milliarden Euro an externen Kosten jedes Jahr. Jeder siebente Lkw auf Deutschlands Straßen bewegt Güter der Lebensmittelkette.

Die Transportkosten fallen im Vergleich zu den übrigen Kosten eines Produkts nur wenig ins Gewicht – im Lebensmittelbereich machen sie nur vier bis acht Prozent des Endpreises aus. Es gilt, neue Wege zu finden, damit die externen Transportkosten den Verursachern gerecht zugeteilt werden können.

Dabei gibt es Lösungen raus aus der Entfernungsspirale: Der Klimaschutz der kurzen Wege hat bislang ein großes und unausgeschöpftes Potenzial und funktioniert in einigen Beispielen in der Praxis bereits sehr gut: Etwa beim „Von Hier“- Regionalvermarktungsprojekt der Firma Feneberg im Allgäu.

In dem Projekt könnten gut drei Viertel des durchschnittlichen Lebensmittel-Warenkorbs mit landwirtschaftlichen Produkten aus einem Umkreis von 100 km gefüllt werden. Während vor 50 Jahren noch der überwiegende Teil unserer Lebensmittel aus der Region kam, sind es vor allem alltägliche Lebensmittel wie Eier, Milch, Fleisch, die auf der Suche nach dem billigsten Schlachthof, der preiswertesten Mühle oder dem besten Absatzmarkt häufig über viele hundert Kilometer - im Schnitt fast 1.000 km - transportiert werden.

Wegen der vielfältigen Handelsverflechtungen ist der Markt sehr undurchsichtig. Der Verbraucher kann in den seltensten Fällen erkennen, woher die Ware stammt. Deswegen haben sich in den letzten Jahren in vielen Gebieten Produzenten zu Regionalvermarktungsinitiativen zusammengeschlossen. Denn an den Ladentheken entscheidet der Kunde auch über Wohl und Wehe seiner Landsleute, darüber, ob Betriebe in der Umgebung überleben können oder schließen und Arbeitskräfte entlassen müssen. Wer regional erzeugte Waren kauft, hat aber auch für sich selbst einen Vorteil, denn Lebensmittel, die keine langen Wege hinter sich haben, sind ausgereifter und frischer. Außerdem ist die soziale Kontrolle viel größer, da der Hersteller dem Kunden direkt bekannt ist, das schafft Vertrauen in die Produkte und gibt Sicherheit. Ein Einkauf auf dem Wochenmarkt, der Griff nach dem regional gekennzeichneten Lebensmittel im Supermarktregal, der Besuch eines Bäcker- oder Metzgerfachhändlers – für die Verbraucher gibt es zahlreiche Möglichkeiten, dazu beizutragen, Wertschöpfung in der Region zu behalten und der regionalen Landwirtschaft zusätzliche Chancen zu eröffnen.

Das bleibt nicht ohne Folgen: Ökobilanzen zeigen, dass regionale Vermarktungswege die Belastungen für die Umwelt, das Klima und die Gesundheit des Menschen deutlich reduzieren können.

Was aber muss noch getan werden, dass regionale Vermarktungswege eine ernstzunehmende Alternative werden?

- Es müssen eindeutige Herkunftsdeklarationen – auch von Zutaten – in Deutschland und der EU garantiert werden, um dem Verbraucher die Entscheidung zu ermöglichen, umwelt- und klimaschonend einzukaufen.
- Es muss gewährleistet werden, dass die Haftung für die bei Transporten auftretenden Schäden (externe Kosten) nicht von der Gesellschaft, sondern von den Verursachern übernommen wird.
- Zur Erschließung des Umweltentlastungspotenzials regionaler Lebensmittelketten muss der Aufbau nationaler und übergreifender Strukturen – wie der Bundesverband der Regionalbewegungen – stärker gefördert werden.
- Zudem muss sichergestellt werden, dass kleinere lokale und regionale Betriebseinheiten des Bäcker-, Metzger-, Mühlenhandwerks, u.v.a.m. nicht der bürokratischen Überregulierung geopfert werden. Es muss in Deutschland, Österreich und der EU gewährleistet sein, dass auch zukünftig hohe und besondere Lebensmittel-Qualitäten vor Ort erzeugt werden können.

Informationen zur Vortragenden:

Dr. Martin Demmeler

Green City Energy AG

Zirkus-Krone-Straße 10, 80335 München

Tel: +49 (0)89 890668-890

Martin.Demmeler@greencity-energy.de

www.greencity-energy.de/

Bike&Buy Kampagnen in Wien und Graz und innovative Einkaufsanhänger

Mit erfahrenen Verkehrsplanern hat Spar eine Mobilitätserhebung bei den Mitarbeitern und Kunden in Wien durchgeführt. Die Ergebnisse dieser Studie werden präsentiert. Daraus hat Spar Maßnahmen abgeleitet und Kampagnen zur Nutzung des Fahrrads für den täglichen Einkauf durchgeführt.

- Im Jahr 2012 lag der Schwerpunkt darin, Kunden zum Umstieg vom Auto auf das Fahrrad zu motivieren und die Erfahrungen in einem Fragebogen zu erheben. Diese Kampagne wurde sowohl in Wien und Graz durchgeführt.
- Im Jahr 2013 kam ein Prototyp eines kombinierten Einkaufswagens und Fahrradanhängers in Wien zum Einsatz.

Neben diesen Kampagnen werden auch weitere Maßnahmen präsentiert, wie das „Tragerl für's Rad“ (eine einfache Satteltasche) und der soziale Lieferservice Lieferbox.at.

Informationen zur Vortragenden:

DI Franz Hölzl

Leiter Nachhaltigkeit

SPAR Österreichische Warenhandels-AG

Europastraße 3, 5015 Salzburg

Tel: +43 (0)662 4470 22400

Franz.HOeLZL@spar.at

www.spar.at

Heimlieferservice auf zwei Rädern in Burgdorf und Zürich

Das Prinzip Velo-Hauslieferdienst ist einfach: Einkaufen – Einkauf abgeben – nach Hause liefern lassen – Kaffee trinken gehen! In der Schweiz existiert dieser beliebte Service in 21 kleineren und größeren Städten in unterschiedlichen Ausprägungen.

Hintergründe und Erfahrungen aus Burgdorf

Hinter dem Angebot des Velo-Hauslieferdienstes (VHLD) steht eine längere Geschichte. Der erste VHLD wurde 1997 in der Kleinstadt Burgdorf realisiert - basierend auf der Idee einer nachhaltigen Mobilität und in Verknüpfung mit der Velostation am Bahnhof. Der (ursprünglich kostenlose) Service war primär als Dankeschön an zu Fuß gehende und Velofahrende gedacht - im Sinne einer Rückzahlung der eingesparten Parkierungskosten. Das Angebot hat rasch an Beliebtheit gewonnen: Während 1998 rund 4.100 Lieferungen verzeichnet wurden, waren es im Jahr 2001 mit knapp 8.900 bereits mehr als doppelt so viele. Heute hat sich der Velohauslieferdienst in der einkaufenden Bevölkerung breit etabliert: fast 30.000 Lieferungen jährlich auf rund 16.000 Einwohner in Burgdorf, obwohl seit mehreren Jahren eine Liefergebühr von drei Euro erhoben wird. Die Erfahrungen zeigen: 89% der Waren sind Lebensmittel, das durchschnittliche Gewicht einer Lieferung beträgt 15kg, die durchschnittliche Anzahl der Taschen pro Lieferung liegt bei 1,8. Die Erfahrung zeigt, dass sich die Kundengruppe sehr breit streut. Besonders augenfällig ist dabei, dass die Dienstleistung nicht etwa bei alten Personen besonders interessant ist, sondern auch bei jungen Leuten (junge Familien; urbane und moderne Leute, welche oft Wegketten zurücklegen). Gemäß einer Evaluierung in Burgdorf geben 21% der Hauslieferdienst-Kunden an, ihr Mobilitätsverhalten aufgrund des Angebots verändert zu haben; sie fahren statt mit dem Auto mit dem Fahrrad zum Einkauf.

Der VHLD wird durch die Stiftung „intact“ betrieben, welche als soziale Institution eine Vielzahl an Service-Angeboten zur Förderung nachhaltiger Mobilität betreibt. Sie bietet ebenfalls mit Langzeitarbeitslosen auch Angebote in anderen Dienstleistungsbereichen (Pflege- und Reinigungsservice, Recyclingservice, Catering und Restaurant, etc.) an.

Nachhaltiger Service Public dank Synergien

Die Ausweitung der Dienstleistungsangebote schafft Synergien: Mittagsmenüs des Cateringservices werden durch den VHLD zugestellt, für die Post werden Express-Lieferungen in der Region Emmental getätigt, Recycling-Gut kann dem VHLD an der Haustüre mitgegeben werden, neue realisierte VHLD-Filialen in den nahegelegenen Langnau und Kirchberg weiten das Angebotsgebiet aus, usw. Durch die Palette an Services kann jedem Sozialprogrammteilnehmenden eine Tätigkeit zugewiesen werden, welche seinen Qualifikationen und Möglichkeiten entspricht.

Vielfältiger Nutzen

Das Angebot ist bei Kunden, wie auch Geschäften und Behörden sehr beliebt, denn es geht um mehr als nur „Einkaufen, ohne zu schleppen“:

- Für die Kunden: Einkäufe in der Stadt können verknüpft werden mit einem Kinobesuch, einem Kaffee mit Freunden, d.h. Wegekettten werden gefördert. Das Einkaufen zu Fuss und per Velo wird unterstützt, der Hauslieferdienst funktioniert wie ein Kofferraumersatz.
- Für die Stadt/Gemeinde: die Innenstädte und Gemeindezentren profitieren als Lebens- und Wirtschaftsräume in vielfältiger Weise von der Dienstleistung, welche zudem ressourcenschonend erfolgt und Autoverkehr einspart.
- Aus gesellschaftlicher Sicht: Meist im Rahmen eines Beschäftigungsprogramms betrieben, fördert der Velo-Hauslieferdienst die berufliche und soziale Eingliederung.

Beispiel VHLD Zürich („Züriwerk bringt's“) – Konzentration auf Einkaufszentren und Angebot von Geschäftslieferungen

Der 2008 gegründete VHLD in Zürich bietet den Service nicht flächendeckend in einer Vielzahl von Geschäften an, sondern konzentriert sich auf vier bis fünf Standorte, in erster Linie Einkaufszentren. Damit fallen die Abholwege von Waren bei den einzelnen Geschäften weg, das Angebot kann aber nicht die Präsenz wie in Burgdorf erreichen. Die Stadt Basel wird im Jahr 2014 einen VHLD realisieren, welcher sich am flächendeckenden Modell orientiert und eine Breitenwirkung erreichen soll.

Das Angebot der Hauslieferung von Einkäufen wird ergänzt durch ein Lieferservice-Angebot für Geschäftskunden zu einem höheren Ansatz. Dies können wiederkehrende Lieferungen oder Spezialaufträge sein.

Koordination auf nationaler Ebene

Die Erfahrungen zeigen, dass ein enges Zusammenspiel der Akteure (Sozialwerk, städtische Behörden (Mobilität und Soziale Dienste), Detailhandel, Geschäftsvereinigungen und Interessengruppen) sowie möglichst tiefe Preise eine notwendige Voraussetzung für einen dauerhaften Betrieb darstellen. Die VHLD-Betreiber, der Detailhandel und interessierte Städte haben auf nationaler Ebene ein Netzwerk und eine Kompetenzstelle (Verein Velo-Lieferdienste VLD www.velolieferdienste.ch) mit dem Ziel aufgebaut, die Koordination mit dem Detailhandel zu intensivieren, den Erfahrungsaustausch und die Vernetzung zwischen den Akteuren voranzutreiben und einen Know-how Pool zu schaffen. In diesem Rahmen engagieren sich die großen Detailhandelsunternehmen (Migros, Coop, Denner, Manor) verstärkt bei der Umsetzung von Annahmestellen in den Läden, Werbeaktionen, verbesserten internen Abläufe und Sponsoringaktivitäten.

Auf einen Blick: So funktioniert der Velo-Hauslieferdienst

Nach Bezahlung an der Kasse fixiert die Kundschaft einen Lieferschein an den Einkaufstaschen und deponiert diese an den vorgesehenen Orten im Geschäft. Anschließend erfolgt die Lieferung per E-Bike und Anhänger binnen maximal 2 Stunden an die Haustüre. Die Preise variieren Schweiz weit zwischen ca. Fr. 3.- und 12.- pro Lieferung, je nach Betriebsmodell und Lieferdistanz. In den meisten Fällen erfolgt die Lieferung über Personen, die an einem Programm für die soziale und berufliche Integration teilnehmen. Ansonsten wird die Lieferung per Velokurier getätigt.

Informationen zum Vortragenden:

Martin Wälti

Stiftung intact

Bucherstrasse 6, Postfach 1229, CH-3401 Burgdorf, Schweiz

T +41 (0)79 467 99 36

martin.waelti@bfmag.ch

www.bfmag.ch

Allgemeine Anfragen zum Velo-Hauslieferdienst in der Schweiz:

Verein Velo-Lieferdienste Schweiz VLD

Geschäftsstelle

c/o Büro für Mobilität AG

Hirschengraben 2, 3011 Bern

+41 (0)31 311 93 63

samuel.schmidiger@bfmag.ch

www.velolieferdienste.ch

Wie Kundinnen und Kunden die städtische Logistik beeinflussen können

Konsumenten können in mehrfacher Hinsicht die Logistik, also den Transport von Waren beeinflussen. Sie können damit stark dazu beitragen das Logistiksystem ein Stück energieeffizienter, umweltfreundlicher und sicherer zu machen. Konsumenten sind einerseits selbst Beförderer von Waren andererseits werden ihnen Waren zugestellt oder von ihnen abtransportiert. Konsumenten haben auch die Möglichkeit sich für weniger transportintensive Güter zu entscheiden oder die Anbieter zu motivieren effizientere Transportlösungen anzubieten. Schlussendlich sind Konsumenten über ihre Netzwerke auch Vorbilder und Multiplikatoren.

Konsumenten als Transporteure

Auf ihren täglichen Wegen befördern Menschen oft Waren, Hilfsmittel, Werkzeuge etc. oft wird der Transport von Gütern als das Argument für die Notwendigkeit der Kfz-Nutzung angegeben. Häufig handelt es sich um leichte Güter die genauso gut mit dem Fahrrad transportiert werden könnten. Diese Fahrten betreffen den Weg zur Arbeit / Schule, zu Freizeitaktivitäten (z.B. Sport/Fitness, Besuche etc) und vor allem den Einkauf.

Diese Typen der „privaten Logistik“ machen zwei Drittel aller auf das Rad verlagerbaren Kfz-Fahrten im urbanen Bereich aus.

Vor allem die Einkaufsfahrten bilden das größte Potential, das hängt damit zusammen dass 85% aller Einkäufe Waren des täglichen Bedarfs, wie Lebensmittel, betreffen.

	Kurzfristiger Bedarf	Mittelfristiger Bedarf	Langfristiger Bedarf
	Lebensmittel, Drogerie	z.B. Kleidung	z.B. Möbel
Fahrten	85%	10%	5%

Damit wird unmittelbar erkennbar, dass die Hauptpotentiale der umweltfreundlichen Logistik auf dem Weg zum Super- oder Drogeriemarkt liegen zumal hier die durchschnittliche Fahrstrecke unter 1,5 km liegt. Dass hier die Menge des Warentransportes kein Hindernis darstellt zeigt eine umfangreiche Erhebung von ARGUS in Grazer Märkten.

	Könnte im Fahrradkorb transportiert werden	Könnte im Fahrradanhänger transportiert werden	Auto ist zum Transport nötig
Fahrten	85%	10%	5%

Die meisten Einkäufe könnten also in Bezug auf Transportvolumen und Fahrdistanz mühelos per Fahrrad erledigt werden.

Was braucht der Konsument dazu?

- Ein Fahrrad mit robustem Gepäckträger
- Einen Fahrradständer der für größeres Gewicht geeignet ist

- Einen größeren Fahrradkorb
- Oder Fahrradpacktaschen
- Gegebenenfalls einen Radanhänger oder ein Lastenrad

Informationen dazu sind auf der cyclelogistics.eu website erhältlich.

Kunden als Empfänger von Lieferungen

Kunden haben im urbanen Bereich in vielen Fällen die Möglichkeit Bestellungen und Einkäufe mit Fahrradboten nach Hause transportieren zu lassen. Manche Supermärkte bieten diesen Service vereinzelt schon an (SPAR in Salzburg, Merkur in Wien). Im online Handel entstehen gerade Alternativen zu global Playern die auf Angebote lokaler Geschäfte zurückgreifen und auch auf umweltbewusste Lieferung Wert legen (Tiramizoo in DE). Manche Lebensmittelzustelldienste bieten Lastenradzustellung an (z.B. Gemüsewerkstatt Graz). In manchen Städten (z.B. Cambridge) ist es möglich sich für Waren zu entscheiden die das Gütesiegel „zugestellt per Rad“ tragen.

Einkauf von Waren mit wenig Transportkilometern

Hier geht es vor allem um den Erwerb von Lebensmitteln die in der Region erzeugt werden. Damit spielt natürlich die Anpassung des Konsumverhaltens an die jahreszeitliche Verfügbarkeit regionaler Lebensmittel eine große Rolle auch die Wahl der Restaurants (und damit deren Beschaffungsverhalten) hat einen Einfluss auf die eingesparten Transportkilometer. Als Synonym für Lebensmittelkonsum mit geringen Transportbelastungen gelten die Bauernmärkte – hier kauft der Konsument sehr CO₂ sparend.

Der Konsument als Antreiber von Verbesserungen und als Multiplikator

Selbstbewusste Konsumenten haben durchaus die Möglichkeit Handel und Transporteure zu effizienteren Angeboten zu motivieren. Mögliche Instrumente um Veränderungen zu erreichen:

- Schriftliche- oder telefonische Nachfrage bei Händlern – und Herstellern
- Briefe an Entscheidungsträger
- Leserbriefe, Blogeinträge bei Massenmedien
- Eigenes Handeln oder gute Initiativen im Social Net bekannt machen
- Mundpropaganda im Bekanntenkreis

Konsumenten bilden im Normalfall als Empfänger von Lieferungen das Ende von Logistikketten. Daher wären Konsumenten auch prädestiniert sich für eine Verbesserung der Zustellservices bei Nichtanwesenheit einzusetzen. Dazu gehören Innovationen wie Bring Buddy, Packstationen etc.

Informationen zum Vortragenden:

DI Karl Reiter

Forschungsgesellschaft Mobilität – Austrian Mobility Research

Schönaugasse 8a, 8010 Graz

Tel: +43 (0)316 810451 23

reiter@fgm.at

www.fgm.at