

Nutzbarkeit von ÖV-Betriebsflächen für nachhaltige City-Logistik

Workshop zum Thema: Mehr Platz für urbane Paketlogistik!

Projektbeschreibung

Die Wiener Linien verwalten große, zentral gelegene Flächen zur Abwicklung des täglichen ÖV-Betriebs. Einige davon könnten künftig als temporäre, urbane Logistik-Hubs für die städtische Paketzustellung genutzt werden. Dies bedeutet eine neue Ausgangslage für die Paketlogistik im dicht bewohnten Stadtgebiet: Daraus ergeben sich neue Potentiale zur Verkürzung der Last-Mile wodurch Rahmenbedingungen wie Lieferdauer, erhöhte Stoppdichte pro Fahrzeug oder die Nutzung ökologisch nachhaltiger Liefermethoden (Lastenräder, e-Fahrzeuge, etc.) möglich werden. Ziel ist es, damit die Voraussetzungen für eine umweltfreundliche, sozial verträgliche Paketlogistik zu schaffen. Das Forschungsprojekt RemiHub setzt sich mit der Konzeption von ÖV-Betriebsflächen als Logistik-Hubs auseinander. Welche Standorte eignen sich? Welche Anforderungen resultieren aus den Bedürfnissen der involvierten PartnerInnen? Aufbauend auf diesen und weiteren Erkenntnissen werden technische und organisatorische Abläufe konzipiert und ein Betreibermodell entwickelt.

Zielsetzung des Workshops

Gemeinsam mit ExpertInnen aus der Praxis diskutieren unter welchen Rahmenbedingungen ÖV-Betriebsflächen in Wien als Logistik-Hubs genutzt werden können. Aufbauend darauf sollten zudem Anforderungen und Erwartungen an Standort, Ausstattung und Betrieb seitens verschiedener Stakeholder erörtert werden um einen wichtigen Beitrag für eine nutzerInnenorientierte Konzeption der Hubs zu leisten.

Workshopablauf

Zu Beginn des Workshops wurde ein Überblick über die Projektidee und die im Projekt behandelten Standorte gegeben. Anschließend wurden die TeilnehmerInnen in drei gleich große Gruppen (jeweils 5 Personen) aufgeteilt, um eine möglichst große Ergebnisvielfalt in der späteren Zusammenarbeit in den einzelnen Blöcken zu erzielen. Der Workshop wurde in drei methodisch und inhaltlich getrennte Blöcke gegliedert.



© tbwr

1. Brainwriting

Ziel war ein freies Zusammentragen von Ideen zu der Problemstellung des Projektes zuzulassen. Hierfür sammelten alle TeilnehmerInnen in der jeweiligen Gruppe Ideen, die sie in mehreren Durchgängen innerhalb der Gruppe erweiterten. Aus den generierten und verbesserten Ansätzen wurde die jeweils beliebteste Idee ausgewählt und im Anschluss im Plenum den anderen Gruppen vorgestellt.



© tbwr

2. World-Cafe

Im World-Cafe Format war das Zusammentragen von Know-How, antizipierten Anforderungen, Herausforderungen und Empfehlungen durch die WorkshopteilnehmerInnen das Ziel. Folgende Schwerpunkte wurden an drei Tischen zu den Themen diskutiert:

- Standort
- Ausstattung
- Rahmenbedingungen

Die zu Beginn zusammengestellten Gruppen wechselten zwischen diesen Thementischen.

3. Design Sprint

Hierbei war das Ziel, dass jede Gruppe für jeweils einen vorgegebenen Standorttyp (Remise/Busgarage, U-Bahn, Fläche unter Hochtrasse) einen idealtypischen RemiHub gestaltet.



© tbwr

Im Anschluss an die einzelnen, durch Gruppenarbeiten geprägten Abschnitte, wurden die erarbeiteten Ergebnisse im Plenum vorgestellt und diskutiert.

Workshop-Ergebnisse

Brainwriting:

In dem Workshopabschnitt des Brainwritings wurden (neben weiteren Konzepten) drei Ideen zur zukünftigen Einbeziehung von ÖV-Infrastrukturen und Flächen in urbane Paketlogistik generiert.

Idee 1: Ein erster Ansatz schlägt die Nutzung des U-Bahn bzw. Straßenbahnsystems zur Anlieferung von genormten Containern an die Remisen vor, von wo aus die Verteilung auf die Last-Mile mit Lastenrädern vorgenommen werden kann. Mögliche unterstützende Infrastrukturen könnten dabei Betriebsräume im Netz der Wiener Linien darstellen bzw. könnte der Umschlag der Container durch eigens installierte Kraninfrastrukturen beschleunigen. Ein möglicher Vorteil aber gleichzeitig auch eine Herausforderung dieser Idee ist, das Schienennetz der Wiener Linien einzubeziehen.

Idee 2: Die zweite Idee fokussiert sich auf den Gedanken der Verteilung von standardisierten Boxen für die regionale Güterverteilung in das Haltestellensystem der Wiener Linien. Die Paketanlieferung erfolgt hierbei während den Nachtstunden, die Boxen werden dabei mit Spezialwaggonen zu den Stationen geliefert. Wichtige Flächen für das Be- und Entladen der Waggone stellen Schleifen und Betriebsgleise dar.

Idee 3: Das dritte Ergebnis ist eine Zusammenstellung von verschiedenen Visionen zur Güterlogistik auf ÖV Betriebsflächen. Wesentliche Themen wären die Installation eines White-Label Hubs zur Kooperation unterschiedlicher Logistik-Unternehmen innerhalb eines Hubs. Transparenz für den Aufbau von Vertrauen und die Bereitstellung von Standards können Synergiepotentiale sinnvoll nutzbar machen.

World-Cafe:

Die Ergebnisse des World-Cafes werden hier nach den drei Tisch-Themen Standort, Ausstattung und Rahmenbedingungen zusammengefasst.

Zu Standortfaktoren wurde vor allem die Erreichbarkeit des Hubs in den Vordergrund gestellt („Hausschlapfenradius“ vs. Erreichbarkeit der nächsten hochrangigen Straße/Autobahn). Gleichzeitig wurden die Leistbarkeit der Flächen sowie branchenübergreifende Kooperationen als wichtige Faktoren für die Wahl des Standortes angemerkt.

Die Ausstattung des Hubs erfordert einheitliche Zutritts- sowie Logistiksysteme, Videoüberwachung, Pausenräume, etc. Herausforderungen stellen dabei Verfügbarkeit von ausreichenden, leistbaren Flächen sowie Genehmigungen bzw. Klärung von Haftungsfragen im dualen Betrieb mit ÖV-Flächen.

Die Rahmenbedingungen für einen gemeinsamen Betrieb auf Flächen der Wiener Linien erfordern, dass es zu keiner Beeinträchtigung des Betriebes auf beiden Seiten (ÖV-Betreiber und Logistiker) kommt. Gleichzeitig bedarf es einer klaren Aufteilung von Verantwortlichkeiten. Ein wesentliches Detail der Rahmenbedingungen ist, dass bereits jetzt zukünftige Zufahrtsregulative der Stadt durch die KEP-Logistik antizipiert werden. Häufig angemerkt wird, dass ein Betrieb eines RemiHubs erst bei Einführung solcher Zufahrtsbestimmungen als sinnvoll angesehen wird.

Design Sprint:

Auf Basis des Brainwritings (offenes generieren von Ideen) und der Diskussion von Rahmenbedingungen, Standortdetails und Ausstattung wurden durch die drei Gruppen idealtypische Lösungen designed.

Eine erarbeitete Lösung stellte ein Hub unter einer U-Bahn-Trasse dar. Wesentliche Elemente sind ein zutrittsbeschränkter Bereich, der nach dem Vorbild eines Flughafens ein Förderband beinhaltet, auf dem Lastenradkurier laufend Pakete für Touren konsolidieren können.

Weiters wurde angedacht, U-Bahn-Stationen für die Verteilung von Paketen zu nutzen. Kernelemente stellen die Anlieferung von Paketen in genormten Containern in U-Bahn Stationen dar. Zusätzlich könnte die U-Bahn eine grobe Verteilung von Paketen vornehmen, eine Feinverteilung wird im Anschluss mit Lastenrädern von der U-Bahn Station aus gestartet. Herausforderungen stellt hierbei jedoch der Transport der Güter an die Oberfläche dar.

Die dritte Idee behandelt die Nutzung von Busgaragen und Remisen als Umschlags- bzw. Zwischenlager für Pakete. Es findet eine Vorsortierung der Pakete in Boxen statt, die im Anschluss mit Lastenrädern oder Öffentlichen Verkehrsmitteln verteilt werden können. Wesentliches Detail ist, dass die Boxen für die jeweiligen Zielgebiete vorkommissioniert sind und die letzte Meile aufgrund der Nähe zum Endkunden bzw. zur Endkundin emissionsfrei durchgeführt werden kann.

Diskussion

In einer abschließenden Diskussionsrunde wurde vor allem das Thema eines Testlaufs betont: Je früher ein Logistikdienstleister an einem Test auf einer ÖV Fläche beteiligt werden kann, desto eher ergibt sich branchenweit Interesse, da die Lösung eine zukunftsfähige Alternative zu bestehenden Logistikkonzepten darstellt. Eine weitere wichtige Design-Variable stellen möglicherweise notwendige Systemumstellungen für Logistikunternehmen dar, die bis zu acht Jahren dauern kann.

Für weitere Fragen zum Projekt:

DI Roland Hackl

Mail: r.hackl@tbwresearch.org

Mobil: +43 699 1444 5212

tbw research GesmbH

Schönbrunner Str. 297 | 1120 Wien

Weitere Informationen finden Sie unter www.remihub.tbwrknowledge.org

Gefördert im Rahmen des Programms „Mobilität der Zukunft“ durch das Bundesministerium für Verkehr, Innovation, Technologie.

In Kooperation mit

