

Bräuhausgasse 7-9
1050 Wien
T 01-893 26 97
E ycoe@ycoe.at
www.ycoe.at

VCÖ-World Café

„In's Tun kommen: Klimaverträgliche urbane Logistik umsetzen“

Zusammenfassung der Ergebnisse des VCÖ-World Cafés am 23. Oktober 2018
Diplomatische Akademie, Wien

Input 1: **City-Logistik im Umbruch – aktuelle Trends und Entwicklungen** Martin Posset (thinkport VIENNA)

„Neues Denken erfordert neues Lenken.“ Mit diesem Slogan eröffnete Martin Posset vom „thinkport VIENNA“ das erste Impulsreferat des VCÖ- World Cafés. Wie groß das Potenzial für innovative Konzepte urbaner Logistik ist, verdeutlichte er anhand nationaler und internationaler Good-Practice Beispiele. Erwähnung fanden dabei die Projekte:

- Open Smart Cityhubs (Niederlande)
- Hub Container (Hamburg)
- City Hub Basel
- Multi Label Paketshop (Hamburg)
- Citipost Oldenburg
- Bubble Post Gent
- HUB Wien

Eine Auflistung und Beschreibung der Projekte ist unter www.smartcities.at/foerderung/smart-urban-logistics/ einsehbar. Gemeinsame Nenner der präsentierten Projekte sind ein konsequenter Einsatz klimaverträglicher Transportmittel, die effiziente Bündelung von Fahrten und dezentrale Verteilsysteme. Ansätze innovativer City-Logistikkonzepten können regulativer, technologischer, logistischer oder kooperativer Natur sein. „Optimierung für Zielgebiete, statt für einzelne Unternehmen“ ist dabei beispielsweise eine Perspektive, die höhere Klimaverträglichkeit durch Kooperationen im Bereich Güterlogistik ermöglicht. Klar wird in der Analyse der Projekte jedoch auch, dass keine Patentrezepte für nachhaltige City-Logistik existieren. Viel mehr zeichnet sich jede Stadt durch unterschiedliche räumliche und administrative Bedingungen aus. Das erfordert individuell abgestimmte und unter Einbeziehung verschiedener Stakeholder erarbeitete Konzepte.

Input 2: **Güterverkehr in Wien**

Dieter Häusler (MA 18)

Wien wächst – gemäß ÖROK-Regionalprognose wird im Jahr 2024 die zwei-Millionen Marke überschritten werden. Noch schneller wächst das Volumen des Güterverkehrs, nicht zuletzt aufgrund des anhaltenden Booms des Online-Handels. Die Anzahl der transportierten Pakete in Österreich stieg zwischen den Jahren 2016 und 2017 um fast 15 Prozent auf nahezu 209 Millionen Stück an. Damit gehen ein erhöhtes Verkehrsaufkommen, Nutzungskonflikte um städtische Flächen und Umweltbelastungen einher. Die Stadt Wien entwickelte deshalb in den letzten Jahren Pläne und Konzepte, die diese Entwicklungen gestaltbar machen sollen:

- „Smart City Wien Rahmenstrategie“: Erklärtes Ziel der Strategie ist es, den Ressourcenverbrauch der Stadt bis zum Jahr 2050 deutlich zu senken und gleichzeitig urbane Lebensqualität zu fördern.
- „STEP 2025“: Der aktuelle Wiener Stadtentwicklungsplan dient als strategischer Rahmen für die Realisierung der gesetzten Leitbilder, etwa jenem der ökologischen Stadt.
- „Fachkonzept Mobilität“: Auf Grundlage des STEP 2025 wurden verschiedene Fachkonzepte entwickelt, die Umsetzungsstrategien für einzelne Sektoren beleuchten.

Im Bereich der urbanen Logistik nennt Dieter Häusler als Lösungsansätze E-Mobilität, Grätzel-Boxen und Abholstationen. Mikro-Hubs sollen bevorzugt nicht im öffentlichen Raum errichtet werden, stattdessen ermöglicht intelligente Raumnutzungsplanung das Suchen zielkonfliktarmer Standorte, etwa leerstehende Erdgeschoße. Auch plädiert Häusler für White-Label-Konsolidierungen, die in der Gesamtbetrachtung hohe Effizienzgewinne versprechen. In den Blick nimmt die Stadtverwaltung darüber hinaus das Ladezonen-Management. Eine Ladezonen-App der Wirtschaftskammer Wien kennzeichnet mehr als 2.600 bestehende Ladezonen auf einer interaktiven Karte und erleichtert das Auffinden und Routing dorthin. Im Projekt „Urban Loading“ des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie wurden unterschiedliche Ansätze des Ladezonen-Managements untersucht. Die Empfehlung, die aus dem Projekt hervorgeht, ist eine Kombination von kooperativem Ladezonenmanagement und Belegungsinformationen. Als weitere Herausforderung präsentiert sich die Suche nach geeigneten Logistikflächen. Der Bedarf an Logistikflächen nimmt stark zu, die an die Flächen gestellten Ansprüche erweisen sich mitunter aber je nach Logistikkonzept als recht divers. Der Bogen spannt sich dabei von Güterumschlagsplätzen in einzelnen großen Einheiten am Stadtrand über kleinteilige und innerstädtische Logistikzentren, bis hin zu Lagerflächen mit geringem Anspruchsniveau, etwa Erdgeschoßlokale im Leerstand. Ziel des Screenings ist Potenzialflächen für die Logistik auf Wiener Stadtgebiet aufzuzeigen, um in Zukunft die Flächensicherung für diese Zwecke zu gewährleisten.

Tischdiskussionen

An acht Tischen wurden in drei Runden zu je 20 Minuten verschiedene Fragestellungen diskutiert. An vier Tischen wurde dabei die Perspektive „Stadt-Verwaltung / Politik“ eingenommen, an vier Tischen die Perspektive „Unternehmen / Wirtschaft“.

Die wichtigsten Ergebnisse wurden von den jeweils vier Tischgastgeberinnen und Tischgastgebern der Kleingruppen in einer Nachbesprechung konsolidiert und auf die wichtigsten drei Ergebnisse zusammengeführt.

Diskussionsrunde 1:

**Was sind die wichtigsten Gründe, weshalb es effizientere urbane Logistik braucht?
Wie wird sich der Bedarf daran entwickeln?**

Perspektive Stadt-Verwaltung / Politik

- Steigerung der Lebensqualität durch Effizienzsteigerung unter Sicherung der gesamtwirtschaftlichen Effektivität
- Vermeidung von Flächenkonflikten
- Verknüpfung von Lebensqualität und Nachhaltigkeit

Perspektive Unternehmen / Wirtschaft

- Kapazitätsengpässen vorbeugen
- Optimierung der Zeitabläufe
- Begrenzte Verfügbarkeit öffentlichen Raums

Diskussionsrunde 2:

Welche Hindernisse stehen derzeit der flächendeckenden Umsetzung effizienter City-Logistik entgegen?

Perspektive Stadt-Verwaltung / Politik

- Wettbewerb statt Kooperation der Unternehmen: Logistik-Akteure optimieren sich in der Regel selbst und nicht das Gesamtsystem
- Die Gestaltung der rechtlichen Rahmenbedingungen
- Das Konsumverhalten und ein Mangel an Information und Entscheidungsgewalt für Kundinnen und Kunden über den Transport der Waren

Perspektive Unternehmen / Wirtschaft

- Fehlende Planungssicherheit in Bezug auf politische Rahmenbedingungen
- Mangelnde Infrastruktur, etwa ein flächendeckendes Netz an Ladestationen für E-Mobilität
- Fehlendes Bewusstsein der Konsumentinnen und Konsumenten für die durch lange Lieferketten verursachte Kosten

Diskussionsrunde 3:

**Welche Maßnahmen und Rahmenbedingungen können Unternehmen/Städte selbst umsetzen, um eine effiziente und klimaverträgliche City-Logistik zu erreichen?
Gibt es andere Akteure, von denen der Erfolg maßgeblich abhängt?**

Perspektive Stadt-Verwaltung / Politik

- Regularien und Kontrolle ändern
- bauliche Voraussetzungen schaffen
- Dialoge und Kooperation fördern

Weitere wichtige Akteure sind dabei städtische Unternehmen, Bund und Länder, die mittels Gesetzgebung Verkehrsflüsse harmonisieren können, die EU, etwa durch die Steuerung von Versandkosten, die Fahrzeugindustrie, Unternehmen am Ende der Wertschöpfungskette sowie die Endkundinnen und -kunden.

Perspektive Unternehmen / Wirtschaft

- Experimentierfreudigkeit und Innovationsgeist
- Einsatz emissionsarmer Fahrzeugen (elektrisch betriebene Lkw, Brennstoffzellen-Lkw, Cargo-eBikes, Drohnen, ...)
- Bewusstseinsbildung bei Konsumentinnen und Konsumenten

Für den Erfolg von innovativen Konzepten für urbanen Güterverkehr ausschlaggebende Akteure, sind aus Perspektive der Unternehmen die Konsumentinnen und Konsumenten, die Öffentliche Hand sowie andere Unternehmen entlang der Wertschöpfungskette eines Produkts.

Schlussdiskussion

Die gesammelten Ergebnisse des VCÖ-World Cafés wurden abschließend von **Christian Jäger** (Post AG), **Holger Heinfellner** (Umweltbundesamt), **Judith Wittrich** (Arbeiterkammer Wien) und **Markus Gansterer** (VCÖ) im Rahmen eines Panels diskutiert. Holger Heinfellner betonte die wichtige Rolle des Güterverkehrs für die Erreichung der Klimaziele. Laut Berechnung des Umweltbundesamts würden sich bis zum Jahr 2030 zwischen 130.000 und 500.000 Tonnen CO₂ im Bereich der City-Logistik einsparen lassen. Der Fuhrpark der Post AG verfügt bereits über mehrere Elektrofahrzeuge. In den Flächenbezirken muss allerdings aufgrund der notwendigen Reichweite auf fossil angetriebene Fahrzeuge zurückgegriffen werden. Verbesserungsbedarf sah Christian Jäger in der Gestaltung der rechtlichen Rahmenbedingungen. So verhindern etwa oft Brandschutzauflagen die Nutzung von Leerstand. Judith Wittrich von der Arbeiterkammer Wien thematisierte die zum Teil schlechte Umsetzung der Arbeitsrechte in der Logistikbranche – etwa scheinselfständige Fahrradbotinnen und -boten. Sie pochte auf die Einhaltung der gesetzlich festgelegten Arbeitsbedingungen, auch um unfairen Wettbewerb zu unterbinden. Markus Gansterer vom VCÖ bettete die Ergebnisse der Gruppendiskussionen in eine Gesamtbetrachtung des Themas Verkehrswende ein und wies darauf hin, dass pull-Maßnahmen alleine nicht reichen werden, um die Branche in Einklang mit den Klimazielen zu bringen. Es künftig werden vermehrt auch push-Maßnahmen, wie eine CO₂-Steuer oder Fahrverbote für Diesel-Transporter, zum Einsatz kommen müssen. In Richtung Politik appellierte er, nicht nur Einzelmaßnahmen umzusetzen sondern langfristige Strukturen zu schaffen.