

GepäckLoS

Gepäcklogistiksystem zur Unterstützung der nachhaltigen, aktiven und gleichberechtigten Mobilität

Ein Projekt finanziert im Rahmen der 2. Ausschreibung
des Programms **Mobilität der Zukunft**
Personenmobilität

Gepäck weist den größten Wert bei der Verkehrselastizität auf, weshalb die Mitnahme und Beförderung von Gepäck, sowohl bei Reisen, als auch im Rahmen der Alltagsmobilität dazu führt, dass überwiegend der eigene Pkw gewählt wird.

Ist es das Ziel, für alle Bevölkerungsgruppen aktive und nachhaltige Mobilitätsformen zu forcieren und zu fördern, ist es unumgänglich, ein flächendeckendes und allen KundInnenanforderungen gerechtes Gepäcklogistik-System zu entwickeln. Erst wenn der Kofferraum des eigenen Kfz vollwertig ersetzt ist, werden diese Mobilitätsformen im gewünschten Umfang gewählt werden.

Ziel des Sondierungsprojektes GepäckLoS war es, die Entwicklungsrisiken für zukünftige Projekte zu minimieren, indem möglichst viele der zu erwartenden Anforderungen an ein entsprechendes Gepäcklogistiksystem im Vorfeld klar definiert und auch eine Bewertung verschiedener Konzepte hinsichtlich Akzeptanz, Wirtschaftlichkeit und Umsetzbarkeit vorgenommen werden.

Das Projekt GepäckLoS zeigt auf, dass es einen entsprechenden Bedarf und eine Nachfrage an unterschiedlichsten Serviceangeboten hinsichtlich der Gepäckbeförderung unabhängig der Personenmobilität gibt, welche besonders (aber keinesfalls ausschließlich) in folgenden Bereichen besteht: Reisen (Urlaubsreisen, generell Mitnahme größerer Gepäckstücke, Personen mit höherem Alter und bei mobilitätseingeschränkten Personen, Personen, die mit Kindern verreisen), bei intermodalen Reisen Bahn – Flugverkehr, bei (umfangreicheren) Einkäufen.

Hinsichtlich der Abgabe und der Ausfolgung diverser Gepäckstücke werden vorwiegend folgende Maßnahmen gewünscht: Abholung/Zustellung an der (Wohnungs-/Ziel)adresse, Abgabe von Einkäufen im Geschäft - Zustellung zu Hause, Flexible Abhol- und Zustellmöglichkeiten (Enge Zeitfenster von maximal zwei Stunden mit Wahlmöglichkeit, auch am Abend und am Wochenende), Alternative Abhol- oder Zustellmöglichkeiten (z.B.: Abhol-/Zustellbox an der jeweiligen Adresse), die keine persönliche Übergabe/Übernahme durch

anwesende Personen erfordern). Weiters ist ein möglichst Zeitnaher Transport des Gepäcks bedeutend. Bei Flugreisen besteht großes Interesse Gepäck bereits bei der Anreise zum Flughafen, idealerweise im Zug, abzugeben.

Bezüglich der Logistik erscheint es als sinnvoll, besonders im Bereich der Lokalverteilung verschiedenste Anbieter zu integrieren und zu koordinieren. Dies ermöglicht flexiblere Abholungen und Zustellungen und gleichzeitig durch bessere Auslastungen ein geringeres Verkehrsaufkommen besonders in urbanen Räumen. Die größte Herausforderung diesbezüglich besteht darin, diverse Anbieter, welche sich aktuell aus wirtschaftlichen Gründen gegenüber dem Wettbewerb bestmöglich abschotten wollen, zu einer Kooperation zu bewegen bzw. Maßnahmen zu entwickeln, die allen Beteiligten einen Mehrwert bieten.

Die weiterem empfohlenen Forschungs- und Entwicklungsmaßnahmen beziehen sich insbesondere auf die Flexibilisierung der Abgabe und Übernahme (an oder nahe des jeweiligen Abgabe- oder Zustellortes) von Sendungen allgemein bzw. von Gepäck im Speziellen (Abgabe und Übernahme zu jedem beliebigen Zeitpunkt sowie ohne erforderliche persönliche Anwesenheit) sowie Abgabe von Sendungen auch im öffentlichen Raum (z.B. auch in Einkaufszentren etc.), auf effiziente Bündelungen besonders im Bereich der Feinverteilung und entsprechende Reduktion von Verkehrsleistungen, auf die Abgabe von Gepäck im Zug bei Anreise zum Flughafen sowie eine effiziente Sichtbarmachung und Nutzung bereits bestehender Services

Jedenfalls lassen die Ergebnisse eine weitere Zunahme nachhaltiger Mobilitätsformen erwarten, wenn Personen zumindest beeinträchtigende Gepäckstücke nicht bei sich haben brauchen und eine ähnliche Flexibilität wie im Rahmen der Pkw-Nutzung erfahren. Das Projekt GepäckLoS zeigt weiters die Sinnhaftigkeit bzw. sogar das Erfordernis auf, Gepäcktransport nicht von der sonstigen Kleingutbeförderung (z.B. Paketversand) zu trennen sondern im Gegenteil nach bestmöglichen Synergien zu suchen. Die Herausforderungen und Anforderungen aus EndkundInnensicht sind in vielen Bereichen dieselben (z.B. erforderliche Anwesenheit an der Zustelladresse oder geeignete Hinterlegung, Flexibilisierung etc.). Gepäck kann somit wie sonstige Pakete gehandhabt werden.

Der einzig relevante Unterschied zwischen den beiden "Transportgütern" ist, dass beim Reisegepäcktransport andere rechtliche Rahmenbedingungen wie zum Beispiel im Bereich von Entschädigungen im Verspätungsfall greifen. Diesbezüglich sind in erster Linie organisatorische Maßnahmen zu ergreifen, die sicherstellen, dass Gepäck bevorzugt behandelt wird und als solches klar erkenntlich ist.

Kontaktdaten:

netwiss
Hohe Warte 46, 1190 Wien
www.netwiss.at

TU-Wien, Institut für Verkehrswissenschaften
Karlsplatz 13/230-2, 1040 Wien
www.eiba.tuwien.ac.at

Fachhochschule St. Pölten ForschungsGmbH
Matthias Corvinus-Straße 15, 3100 St. Pölten
www.fhstp.ac.at

FH OÖ Forschungs & Entwicklungs GmbH
Franz-Fritsch-Straße 11, 4600 Wels
www.fh-ooe.at/

Österreichische Post AG,
Haidingergasse 1, 1030 Wien
www.post.at

ÖBB Holding AG,
Wienerbergstraße 11, 1100 Wien
www.oebb.at/

promotion&co,
Niedermarkt 13/8, 3400 Klosterneuburg



Ausländische LOI-Projektpartner:

Deutsche Bahn AG
Stephensonstr, 1, D-60326 Frankfurt
www.bahn.de

Schweizerische Bundesbahnen,
Wylersstrasse 123/125, CH-3000 Bern
www.sbb.ch

Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V. (DLR)
Pfaffenwaldring 38-40, D-70569 Stuttgart
www.dlr.de

NewRail - Newcastle Centre for Railway Research,
Claremont Road UK-Newcastle upon Tyne NE1 7RU
www.newrail.org

