

GutZuFuß

Kleinguttransport unter Nutzung aktiver und nachhaltiger Mobilitätsformen

Ein Projekt finanziert im Rahmen der 5. Ausschreibung
des Programms **Mobilität der Zukunft**
[Gütermobilität]

Bedingt durch den zunehmenden Onlinehandel und durch die immer enger werdende Vernetzung der Geschäftswelt nehmen sowohl im privaten als auch im Business-Bereich die Transportbedürfnisse an Klein-Gütern zu. Eine wichtige Rolle spielen dabei im B2B-Bereich zeitnahe Transporte über oftmals kurze Distanzen. Im privaten Bereich sind Fragen rund um den Versand und Empfang von Gütern hinsichtlich der Flexibilität (z.B. erforderliche Anwesenheit) von Bedeutung. Erfolgreiche Zustellversuche führen oft zu einem zweiten, häufig auch erfolglosen, Zustellversuch und danach zur Hinterlegung. Dies führt zu einem unproduktiven zusätzlichen Verkehrsaufwand mit entsprechender Umweltbelastung.

Besonders in (sub)urbanen Räumen gibt es einen hohen Anteil nachhaltig und aktiv mobiler Menschen. Alleine die Wiener Linien befördern täglich ca. 2,5 Mio Fahrgäste. Ca. 40% aller Wege in Wien werden mit öffentlichen Verkehrsmitteln, ca. 33% gänzlich zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt. Diese Zahlen verdeutlichen das große Potential zur Kleingutbeförderung unter Nutzung alltäglicher, nachhaltiger und aktiver Mobilitätsformen.

Ziel des Projektes GutZuFuß ist es, zu analysieren, ob und unter welchen Voraussetzungen die vorhandene aktive und nachhaltige Mobilität mit dem Bedürfnis der Kleingutbeförderung verschmolzen werden kann. Ein Umsetzungsszenario lässt sich folgendermaßen skizzieren: Personen, welche Güter bei Alltagswegen mitnehmen könnten, registrieren sich im System und lassen sich auf ausgewählten Routen orten bzw. bestimmen über einen Routenplaner den geplanten Weg. Möchte eine Person nun ein Gut versenden, gibt sie im System den gewünschten Abhol- und Zielpunkt und passende Zeitfenster an. Es wird automatisch die nächstgelegene Person lokalisiert, auf deren Route die gewünschte Abhol- und Zustellstelle liegen und die Verknüpfung zwischen beiden Personen hergestellt. Neben B2B-„Botendiensten“ bietet sich dieses System v.a. im Bereich der letzten Meile an.

Das Projekt GutZuFuß war ein Sondierungsprojekt und hatte zum Ziel herauszufinden, ob an einem solchen System ausreichende Nachfrage besteht und wie es aufgebaut sein muss, damit es zuverlässig funktioniert.

Im Bereich der technischen Umsetzung sind viele machbare Elemente vorhanden. Wichtige Aspekte sind dabei in den sogenannten KO-Kriterien gegeben. Diese müssen im System implementiert sein, da ansonsten keine kritische Masse an Akteuren teilnehmen wird. Dies beinhaltet die Sicherheit und den Datenschutz sowie etwaige Berechtigungen im System teilnehmen zu lassen. Eng daran gekoppelt ist die rechtliche Absicherung bei einer aktiven Teilnahme auch als Privatperson (PaketträgerIn, EmpfängerIn). Die rechtliche Ausgestaltung ist für zukünftige Crowdlogistik-Systeme wesentlich, wobei im konkreten Umsetzungsfall noch gesonderte rechtliche Aspekte beschrieben werden sollten. Das Sondierungsprojekt hat dazu einen ersten Rahmen aufgezeigt, in dem sich aktuelle Themen bewegen. Für eine Systemimplementierung wurden vor allem die Frage nach den Vertragsverhältnissen der jeweiligen Parteien sowie die Möglichkeit der Vergütung hinterfragt.

Letztgenannter Punkt der Vergütung wurde häufig als Anforderung an das System gestellt. Besonders private Transporteure möchten durch die eigene Serviceleistung monetäre Einnahmen lukrieren. Aus rechtlicher Sicht darf jedoch keine Gewinnerzielungsabsicht in der Tätigkeit liegen. Es dürfen beim Transport maximal die Kosten gedeckt und es darf auch nur eine Kostendeckungsabsicht gegeben sein. Die Möglichkeit der alternativen Vergütung, welche ebenfalls als große Anforderung definiert wurde, bietet gerade in kooperativen Varianten Potentiale die auch noch weiter vertieft werden müssen. Best Practice Beispiele gibt es wenige, jedoch wurde für eine folgende Forschungstätigkeit ein Kontakt zu DHL aufgebaut, die eine ähnliche Ausgestaltung mit DHLmyWays bereits vollzogen haben. Hier ist zu klären, welche rechtlichen Grundlagen zur Geltung gekommen sind (länderspezifische Unterschiede herausarbeiten).

Aus Sicht des zukünftigen Betreibermodells ist zu hinterfragen, ob die Plattform durch eine neutrale Person oder durch einen Transporteur betrieben oder es zu einer Mischform kommt, im Rahmen derer die Plattform durch eine neutrale Person betrieben wird, die im Falle fehlender privater Transportmöglichkeit mit Transporteuren oder einem ausgewählten Partnertransportunternehmen kooperiert. In diesem Zusammenhang muss insbesondere auch geklärt werden, ob der Plattformbetreiber lediglich eine vermittelnde Tätigkeit übernimmt oder aber eine Erfüllungsgarantie abgibt und selbst Vertragspartner wird:

Hierbei gilt zusammengefasst folgende Grundüberlegung, die je nach Modell unterschiedliche rechtliche Themenfelder einschließt:

- Soll es sich lediglich um eine vermittelnde Tätigkeit durch eine neutrale Person handeln?
- Sollen selbst Aufträge übernommen (Stichwort: Transporteur als Plattformbetreiber) werden?
- Wird man selbst Vertragspartner und übernimmt eine Erfüllungsgarantie?
- Kommt gegebenenfalls die Beauftragung eines Transporteurs (wenn sich kein Privater findet) in Frage?

Als wesentliche Erkenntnis des Projektes kann festgehalten werden, dass neben der kritischen Masse an privaten Personen, die Kooperation mit professionellen Partnern eine wesentliche Rolle spielt. Gerade die Notwendigkeit unternehmerische Dienstleister als Back-Up Systeme für etwaige Ausfallszenarien zu definieren (es findet sich kein/e private/r Paketträger/-in) ist im System als K.o.-Kriterium tituliert worden. Aber auch die Kooperation im Sinne von Servicekreation durch das GzF System ist ein wesentlicher Faktor, der die Chance zur Implementierung innerhalb eines Geschäftsmodells erhöht. Gerade wenn diese Unternehmen einen Nutzen aus dem System ziehen können, kann ein wirtschaftlicher Betrieb sinnvoll sein. Dies zeigte auch die Wirtschaftlichkeitsberechnung im Projekt. In dieser wurden die Last Mile Dienste sowie die Lieferdienste/Heimzustellungen in ein Berechnungsmodell überführt.

Für Folgeprojekte wird hierzu eine konkrete Umgebung empfohlen, in der in einem Testbetrieb genannte Faktoren praxisnah umgesetzt und evaluiert werden können. Bezugnehmend auf rechtliche Fragestellungen konnte im Projekt ein erster Rahmen aufgezeigt werden. Insbesondere gewerberechtliche, arbeits- und sozialrechtliche, haftungs- sowie steuerrechtliche Fragen standen dabei im Fokus. Vor der tatsächlichen Umsetzung eines Crowdlogistik-Systems müssen jedoch noch eine Vielzahl an rechtlichen Themen, die je nach praxisnaher Ausgestaltung erheblich variieren, genau und einzelfallbezogen untersucht werden.

Kontaktdaten:

netwiss OG
Hohe Warte 46 - 1190 Wien
office@netwiss.at



FH-Oberösterreich/Logistikum Steyr
Wehrgrabengasse 5 - 4400 Steyr
logistikum@fh-steyr.at



TU-Wien/Institut für Verkehrswissenschaften
Karlsplatz 13/230 – 1040 Wien
eiba@tuwien.ac.at



IT-eXperience
Rennweg 9/II/Top 2 – 1030 Wien
office@it-experience.at

