

NAHTRANSPORT

Entwicklung eines nichtmotorisierten Warentransport-Systems für die Nahversorgung

Ein Projekt finanziert im Rahmen der 1. Ausschreibung
des Programms **Mobilität der Zukunft**
Gütermobilität

Projektbeschreibung allgemein

Im Projekt „Nahtransport“ wurde ein Gesamtsystem entwickelt, das einen nicht-motorisierten Transport von eingekauften Waren nach Hause bequem ermöglicht. Für dieses Nahtransportsystem wurden Konzepte für innovative Produkte (Transportmitteltypen für den Fuß- und Radverkehr) und Verfahren (Organisation der Benutzung durch IT-Unterstützung) entwickelt, um einen Kreislauf der Nahtransportmittel zwischen Geschäft und Wohnung sicherzustellen (z.B. in Form eines Verleihsystems). Es wurden sowohl verkehrs- als auch siedlungsinfrastrukturelle Voraussetzungen für eine Systemimplementierung analysiert (z.B. Abstellmöglichkeiten im öffentlichen Raum und in Wohnhäusern) und eine KundInnenbefragung durchgeführt.

Das Projekt mit einer Laufzeit von 20 Monaten wurde von einem interdisziplinären Konsortium bearbeitet, das sich aus den Bereichen Wissenschaft (TU Wien, IVV – Projektlead, FH Wels), Produktinnovation und –design (akabuna) sowie Stadtentwicklung (Ökostadt) zusammensetzt.

Projektergebnisse

Das interdisziplinäre entworfene Nahtransportsystem zeichnet sich als Gesamtsystem mit Fokus auf dem entwickelten Nahtransport^{er} aus. Dieser stellt eine innovative und umweltfreundliche Kombi-Lösung für die letzte Meile im Einkaufsverkehr dar. Der Nahtransport^{er} wurde in Form eines Mock Ups gefertigt und ist ein mit Körperkraft betriebener Lastentransportwagen für den täglichen Einkauf. Er ist modular aufgebaut und besteht aus einem Fahrgestell mit Tragestruktur und textilartigen Einsätzen. Das Fahrgestell mit der Tragestruktur lässt sich sowohl als Vierradwagen nutzen (Nutzungsart: Schieben) als auch als zweirädrige Sackkarre (Nutzungsart: Ziehen). Dadurch kann auf die verschiedenen Pack-Situationen, unterschiedliche Ansprüche an Komfort,

verschiedene (Geh-)Wege und Einkaufssituationen Rücksicht genommen werden. Zusätzlich kann mithilfe einer einfachen Vorrichtung der Nahtransport^{er} am Gepäckträger des Fahrrads montiert und somit auch als Radanhänger verwendet werden. Sowohl das Fahrgestell, die Tragestruktur und auch die textilen Einsätze sind zusammenklappbar bzw. faltbar und können dadurch platzsparend aneinander gereiht (an den Ausleihstationen) und/oder verstaut werden (z.B. zuhause). FußgängerInnen und RadfahrerInnen können damit selbst schwere Einkäufe komfortabel und vor allem umweltfreundlich vom Geschäft nach Hause transportieren.

Die in Wien durchgeführte KundInnenbefragung hat bei potenziellen KundInnen eine hohe Nutzungsbereitschaft des Nahtransport^{ers} aufgezeigt (60%), wobei die Nutzungsbereitschaft in dicht besiedelten, städtischen Gebieten mit fußläufigen Entfernungen am höchsten ist. Eine hohe Bereitschaft zur Umsetzung besteht auch im Handel, was aktuelle Verhandlungen mit einer österreichischen Handelskette zeigen. Neben dem Einsatz in Warenhandelsketten hat das entwickelte Nahtransportsystem auch auf Märkten (z.B. Brunnenmarkt, Wien) sowie in Einkaufsstraßen großes Nutzungspotenzial.

Das entwickelte Konzept zur Organisation in Form eines Verleihsystems folgt dem aktuellen Trend der „Shared Economy“. Trotzdem hat die KundInnenbefragung aufgezeigt, dass das Besitzdenken noch eine wichtige Rolle spielt, da sich die Hälfte der Befragten den Nahtransport^{er} im Privatbesitz wünscht. Um die Nutzungsbereitschaft weiter zu erhöhen, müssen KundInnenwünsche berücksichtigt und in das System integriert werden (z.B. bevorzugte Zahlungsart = Bankomatkarte).

Die KundInnenbefragung hat deutlich gemacht, dass der entwickelte Nahtransport^{er} das Potenzial besitzt, Einkaufswege vom Pkw auf den Fuß- und Radverkehr zu verlagern. 2% der Befragten gaben an, mit dem Nahtransport^{er} gänzlich auf den Pkw verzichten zu können, 11% teilweise. Dieses Potenzial ist am höchsten in dicht besiedelten, städtischen Gebieten und in Siedlungen (Geschoßwohnbauten) der 1950er-1980er Jahre. Das Projekt Nahtransport zeigte auch auf, dass die vorherrschenden Siedlungsstrukturen ausschlaggebend für den Erfolg und Einsatz alternativer Transportmittel ist.

Kontaktdaten:

TU Wien, Institut für
Verkehrswissenschaften,
Forschungsbereich für Verkehrsplanung und
Verkehrstechnik
Gusshausstraße 30/230, 1040 Wien.
Tel.: +43 (1) 588 01 23123.
E-Mail: harald.frey@ivv.tuwien.ac.at



FH Oberösterreich Forschungs- und
Entwicklungs GmbH Wels,
Organisationseinheit: Fakultät für Technik
und Umweltwissenschaften, Wels.
Forschungsgruppe „Bahnautomatisierung
und Verkehrstelematik“.
Stelzhamerstraße 23, 4600 Wels/Austria.
Tel.: +43 (0) 50804 - 43420.
E-Mail: Burkhard.Stadlmann@fhwels.at



Akabuna Design Consult Dr. Bernhard
Rothbucher e.U. Büro Salzburg:
Weiserhofstrasse 3/2 5020 Salzburg.
Seit 2013 ist aka buna Teil der
interdisziplinären SYNOWAYTION GmbH
Gruppe.
E-Mail: bernhard.rothbucher@akabuna.at



Institut für ökologische Stadtentwicklung.
Tel.: 0043-1/876 95 26.
E-Mail: office@oekostadt.at

