

CATER LATER (FOKUSGRUPPE)

KURZVORSTELLUNG DER IDEE

Häufig wird zum Einkaufen in andere Stadtteile gefahren, selbst wenn kleine Läden in der Nähe existieren. Ein Grund liegt dabei sicherlich auch daran, dass das Marktangebot ähnlicher Artikel in den letzten Jahrzehnten enorm gestiegen ist. So lassen sich mittlerweile mehrere Meter Regal mit unterschiedlichen Arten von Seife füllen. Kunden möchten diese große Auswahl an unterschiedlichen Marken zu gleichen Produkten und bevorzugen daher oft große Supermärkte und Geschäfte, die weiter weg sind, gegenüber kleinen in der Nähe. Dies führt zu einer Vielzahl an motorisierten Fahrten.



Die Idee CaterLater sieht nun ein Logistikkonzept vor, bei dem gekaufte Waren nicht direkt vom Käufer nach Hause mitgenommen, sondern gebündelt an diesen geliefert werden. Im Unterschied zu bereits existierenden Lieferservice-Unternehmen, welche diesen Service nur auf Einkäufe bei einem bestimmten Geschäft begrenzen, werden Einkäufe bei unterschiedlichen Geschäften gebündelt und gemeinsam mit Waren anderer Käufer aus dem gleichen Stadtteil/Wohnanlage ausgeliefert. Ein wesentlicher Punkt ist dabei, dass die Auslieferungsrouten effizient ausfallen und in der Summe weniger Fahrstrecken als bisher zurückgelegt werden müssen.

Die Auslieferung erfolgt entweder direkt an den Haushalt oder an Verteilungszentren in der unmittelbaren Nachbarschaft, von wo die Käufer ihre Waren abholen können und nur noch wenige Meter bis zur ihrer Wohnung zurücklegen müssen. Die Warenbestellung erfolgt entweder direkt im Geschäft oder über eine Softwaremaske. In der Software sind sämtliche Anbieter inklusive ihrer Waren und Preise hinterlegt. Es ist ebenso denkbar, neben konkreten Produktbestellungen bei einem Geschäft auch generische Bestellungen wie „1 Liter fettarme H-Milch unter 70 Cent“ aufzugeben, ohne Angabe eines bevorzugten Geschäfts oder Marke. Die Bestellung läuft über das Servicezentrum ab, welches die entsprechenden Verkäufer/Geschäfte kontaktiert und die Logistikwege koordiniert.

Der Service erfordert die Kooperation der Geschäfte sowie auch die Umgestaltung des Logistikkonzepts dieser Anbieter. Sinnvoll ist CaterLater vor allem dann, wenn keine unnötigen Anlieferungen vom Warenlager in die Geschäfte mehr stattfinden müssen, welche dann wiederum vom Geschäft zum Kunden transportiert zu werden. Stattdessen werden die Waren direkt vom Warenlager zum Kunden gebracht, was die Anzahl der Transportwege damit verringert. Zusätzlich ist möglich, bei bestimmten Produkten gänzlich auf ein großes Warenangebot im Geschäft zu verzichten und die Ladenfläche lediglich als Schaufläche zu nutzen bzw. für Waren, die Kunden noch persönlich aussuchen möchten wie beispielsweise Obst.

MACHBARKEIT/VORAUSSETZUNGEN

Zentraler Bestandteil des Konzepts sind die Servicezentren zur Koordination. Diese sind notwendig für zwei mögliche Ausprägungen des Konzepts, einerseits a) Wohnanlagen ohne Auto

sowie b) Stadtviertel. Bestimmte Wohnanlagen oder Bereiche von Stadtvierteln sind diesen Servicezentren netzwerkartig zugeordnet.



Für die Nutzer innerhalb dieser Wohnanlagen oder Stadtviertel muss eine Software mit einer anwenderfreundlichen Oberfläche zur Verfügung stehen, die jederzeit eine Rückmeldung gibt, wo die Ware sich gerade befindet und wann sie wo ausgeliefert wird. Voraussetzung für eine ausreichend umfangreiche Software ist eine Bedarfsermittlung der Kunden, um notwendige Waren- bzw. Leistungsgruppen auswählen zu können. In der Software selbst bedarf es intensiver Informationen über die beteiligten Geschäfte (wo liegen sie, welche Waren gibt es, welche Bedingungen).

Die Annahme innerhalb von Wohnanlagen kann dann zentral z.B. beim Hausmeister oder einer dafür zuständigen Person erfolgen, der die Waren weiterverteilt. Weiterhin können solche Wohnanlagen bereits beim Bau konkret darauf ausgelegt werden, beispielsweise in einem Modell „Wohnen ohne Auto“, welches Carsharing in der Wohnanlage vorsieht und gezielt Infrastruktur für Bestellung, Anlieferung und Verteilung im Rahmen des CaterLater-Konzepts vorsieht.

Das CaterLater-Konzept soll jedoch nicht nur die Anlieferung, sondern auch die gleichzeitige Abholung von Gegenständen vorsehen, z.B. Leergut, gebrauchte Kleidung, Post und Papier.

PROJEKTPARTNER

Die Federführung liegt bei der Stadt München. Wohnungsbaugesellschaften und Wohngenossenschaften werden intensiv mit einbezogen, so dass bereits beim Bau bzw. bei der Verwaltung auf besondere Strukturen des CaterLater-Konzepts eingegangen werden kann. Dies gilt ebenso für Hausverwaltungen und Hausmeister.

Darüber hinaus werden Logistikpartner benötigt und es muss ein Partnernetzwerk von Unternehmen (Supermärkte, Baumärkte, Drogerie etc.) aufgebaut werden. Ebenfalls notwendig ist der Aufbau einer Internetplattform durch ein entsprechendes Unternehmen.

Ebenfalls denkbar sind z.B. Großküchen „Essen auf Rädern“ oder die Gastronomie, die das Liefernetzwerk ebenfalls mitnutzen.

ZIELGRUPPEN

Anvisiert werden die Bewohner Münchens auf Stadtteilebene, sowie die gezielte Betrachtung spezieller Gruppen wie

- Senioren: haben aus gesundheitlichen Gründen ein größeres Bedürfnis nach Warenlieferungen
- Familien: müssen oft und auch in vielen unterschiedlichen Geschäften einkaufen
- Migranten: müssen speziell informiert werden, um ihnen das Angebot näher zu bringen

Denkbar ist auch eine Begrenzung auf bestimmte Modelle, wie z.B. beim bereits angesprochenen „Wohnen ohne Auto“. Hier würden gezielt Personen angesprochen werden, die in solchen Wohnformen leben möchten und bereit sind, dafür auch einen Mehrpreis zu zahlen (und umgekehrt dafür mehr Grünflächen (statt Parkplätzen), weniger Verkehr und mehr Service erhalten).

MARKT UND WETTBEWERB

Ein ähnliches, aber deutlich begrenzteres Modell existiert bereits mit dem Lieferservice, den einzelne Supermärkte anbieten.

Der zentrale Aspekt der Software im Modell CaterLater würde zu einer Verlagerung des Wettbewerbs auf den virtuellen Raum führen.

ZAHLUNGSBEREITSCHAFT/GESCHÄFTSMODELL

Zwei Modelle werden für das Konzept vorgeschlagen. Einerseits die Verankerung des Services im Modell „Wohnen ohne Auto“. Die Kosten für CaterLater werden dabei in die Miete mit einkalkuliert. Im Modell „Bestand“ finanziert die Stadt München den Service für Nutzer, die bestimmte Bedingungen nachweisen können, wie kein Autobesitz, Autoabmeldung für ein halbes Jahr etc. Dies gibt einen Anreiz an Bewohner, auf Autos zu verzichten, was bei der Stadt München zu Kosteneinsparungen für die Infrastruktur für den mobilisierten Individualverkehr führt, die so umgelagert werden können.



Bei neuen geplanten Wohnanlagen ist auch denkbar, die Umsetzung des Konzepts über städtebauliche Verträge zu regeln. Die Frage bleibt jedoch, ob dies rechtlich machbar ist.

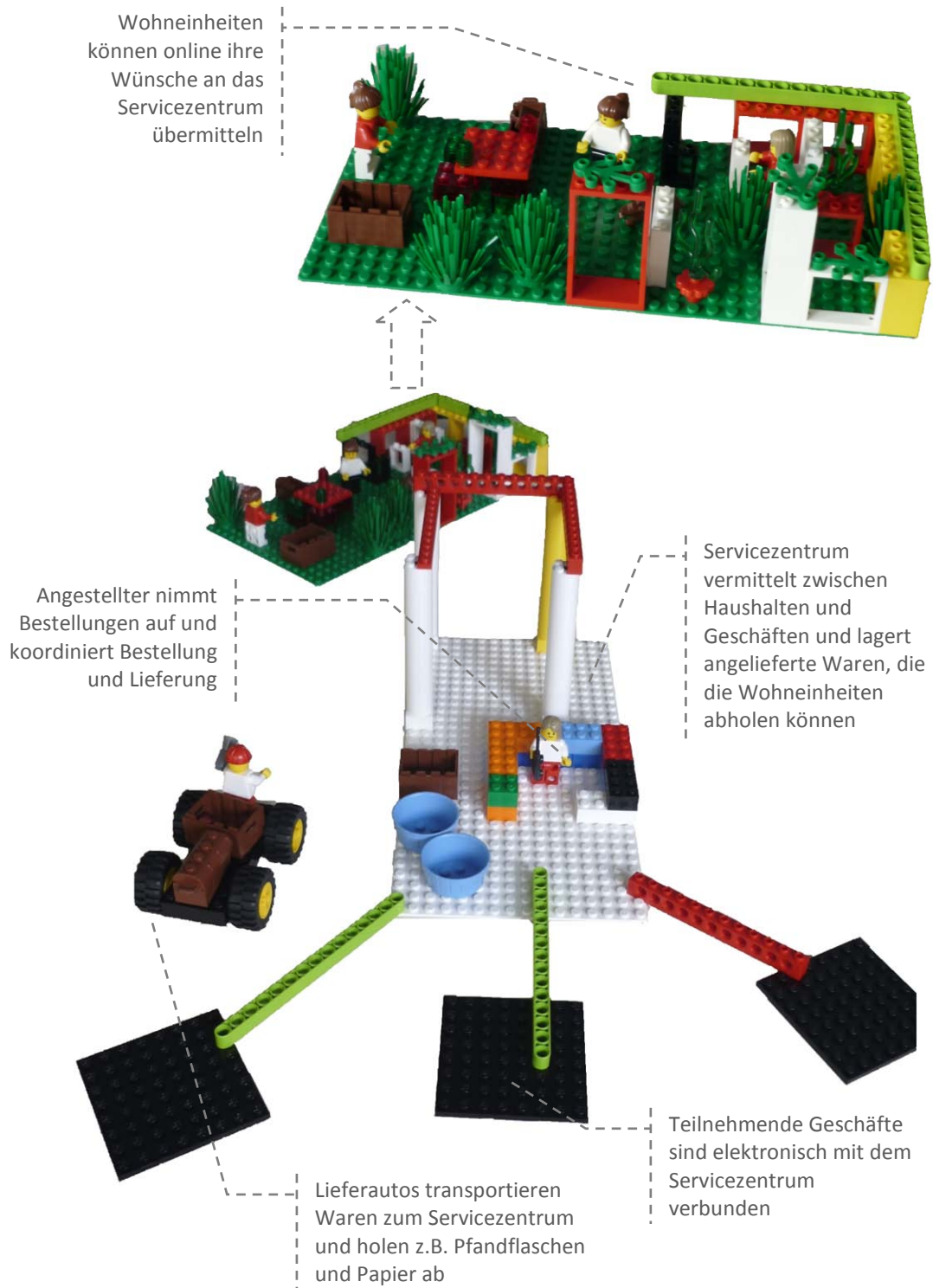
Sieht das Modell die Finanzierung über Nutzer vor, muss deutlich werden, welcher Nutzen für die Bewohner dadurch generiert wird (Zeit, Geld, Lebensqualität).

Ein anderes denkbare Szenario ergibt sich bei veränderter Ausgangslage, nämlich einer Maut oder gar Autoverbot im Innenraum oder bestimmten Bereichen. Damit gewinnt das Modell in diesen Gebieten an Attraktivität, da eigener motorisierter Verkehr nur noch teuer oder gar nicht mehr möglich ist.

NACHHALTIGKEITSASPEKT

Wichtig für eine möglichst umweltschonende Umsetzung des Konzepts ist die Auswahl der Fahrzeuge. Ideal wären Elektrofahrzeuge oder zumindest andere Fahrzeuge mit geringem Treibstoffverbrauch. Gerade bei kurzen Strecken sollte auch eine Anlieferung zu Fuß oder per Fahrrad überdacht werden. Weiterhin kann das Servicezentrum auch über das eigentliche Konzept der Versorgung hinaus ausgebaut werden und die Bereiche Freizeitwege (Urlaub, Skitagesausflüge) koordinieren, sowohl im Sinne von Mitfahrgelegenheiten als auch bei den sowieso durch Lieferung anstehenden Fahrtwegen.

Insgesamt können bei umfassender Einbindung des Konzepts in die Stadt Stoffströme, Lagerhaltung und Angebot optimiert werden, was entsprechend zu Energieeinsparungen in den Bereichen führt.



WEITERE STICHWORTE ZUM THEMA

WIE MUSS EIN ANGEBOT BESCHAFFEN SEIN, DAMIT ES MÖGLICHST VIELE LEUTE NUTZEN (ROT)

Stichwörter	Punkte
Infrastruktur muss vorhanden sein (ÖPNV-Anschluss, Radabstellanlagen)	
Das Cater-Later-Angebot braucht einen verständlichen Namen, im Sinn von „Gemütlich einkaufen – bequem liefern lassen“	2
Das Cater-Later-System „belohnt“ mit einem Bonus-Programm	
Verknüpfung zum Internet (wo ist meine Lieferung? Änderung der Uhrzeit etc.)	
kostengünstig	1
zielgruppen- und nutzerorientiert (Senioren! Familien ...)	
Vorteile herauskristallisieren	
einfach	
umfassend (Kooperationen der Händler und Geschäfte): „egal wo gekauft wird, es wird zusammen geliefert“	
Online-Einkauf Standards	
Präzise Lieferzeit / Abstell-Annahme-Konzept	
Preistransparenz	
neue Standorte für Auslage	
Problem Preisfindung für DL → Ausschluss von Mitnahmeeffekten	
Aufzeigen von CO2-Einsparung	2
Analyse der Anbieter in Kombination mit der Menge der nachgefragten Waren (z.B. Baumärkte)	2
Info, welche Geschäfte diesen Service anbieten	

MIT WELCHEN ANGEBOTEN ODER ANBIETERN KANN MAN DAS THEMA KOMBINIEREN? (GELB)

Stichwörter	Punkte
Kombination mit sonstigen Lieferserviceeinrichtungen + Post	5
Müllverwertung hinbringen + abholen	
Second-Hand	
In München wäre CityPartner e.V. der zentrale Partner, um das Cater-Later-Projekt auch praktisch erproben und in Zukunft auch umsetzen zu können.	

WIE KANN DIE ENERGIE- UND CO2-EINSPARUNG GESTEIGERT WERDEN? (GRÜN)

Stichwörter	Punkte
Fahrtwege mit Serviceleistungen aus anderen Bereichen (z.B. Essen auf Rädern) kombinieren = Logistikkonzept für Serviceleistungen	
Bündelung der Fahrten	1
Einsparung von Fahrten	
Lieferung per Rad	4
Fahrzeugtechnik	
bessere + mehr Abstellmöglichkeiten für Fahrräder schaffen	
Logistik	
Auslage Supermarkt (On Demand)	
zuerst einmal müsste der tatsächliche CO2-Einspareffekt ermittelt werden	1
gute Organisation + Strukturierung der Lieferwege und Zeiten	
Kombi-Angebote (ÖPNV + Lieferung, Carsharing, Rad)	1

WIE KANN MAN DAS ANGEBOT REFINANZIEREN? (BLAU)

Stichwörter	Punkte
Kosteneinsparungen bei den kooperierenden Unternehmen	
Wettbewerbsvorteil	1
Automobilindustrie	
Einzelhandel (EZH)	
Kooperationspartner	
Einnahmen der Parkhäuser und der kommunalen Parkraumwirtschaft	
über die (noch einzuführenden) City-Maut	
über eine notwendige Liefergebühr (abhängig vom Gewicht), damit nicht jeder Kleinkram gedankenlos abgegeben wird.	
finanziert sich von selbst (Angebot – Nachfrage)	4
Vorteil für ältere Personen „Essen auf Rädern“	
„Einkaufskultur“	