

DIGITALE REPUBLIK

EINE VERLAGSBEILAGE DER WIENER ZEITUNG

Hin und her und retour

Die Digitalisierung hat uns das Paketzitalter gebracht. Kann sie auch seine Probleme lösen? Ein Transport- und Logistik-Schwerpunkt.



INTERVIEW

Die Klimaklage-Anwältin Michaela Krömer
über Schutzpflichten des Staates

Seite V

INNOVATION DER KAFFEEBECHER

Wie ein Wiener Unternehmen Coffees to go
umweltfreundlich macht

Seite VI



Digitale
Perspektiven

Cathren
Landsgesell

Reibungslos

Blickt man auf die nackten Zahlen, so ist schnell klar, dass Effizienzsteigerungen durch (digitale) Technologien nicht wettmachen können, was durch die enorme Zunahme des Verkehrs in den letzten Jahrzehnten an Umweltbelastungen entstanden ist. Im Gegenteil: Seit 1990 haben sich die Treibhausgas-Emissionen des Güterverkehrs fast verdoppelt. Expertinnen und Experten gehen davon aus, dass der Güterverkehr in den kommenden zehn Jahren um weitere 30 Prozent zunehmen wird.

Ein großer Teil dieser Steigerungen ist auf die Digitalisierung und den so erst möglich gewordenen Onlinehandel zurückzuführen. Die damit verbundene beschleunigte Art des Konsums, bei dem der Akt des Kaufens auf ein paar Klicks reduziert ist, scheint wesentlicher Aspekt des Problems zu sein: Was man kauft, soll plötzlich einfach da sein. Auch die Logistik muss sich diesem Imperativ der reibungslosen Customer Journey beugen, schließlich gibt es die Technologien, die das ermöglichen. Wenn das bestellte Paket nicht bequem und quasi sofort in Empfang genommen werden kann, holpert es.

In dieser Ausgabe wollen wir zeigen, welche Ansätze Städte, Logistiker und Frächter verfolgen, um zum einen den Ansprüchen des digital verstärkten Konsums zu entsprechen und zum anderen die damit verbundenen Umweltbelastungen zu vermeiden oder wenigstens zu reduzieren. Neue Antriebe und die Rückbesinnung auf die Schiene könnten Entlastung bringen. Auch die letzten Kilometer bis zum Endkunden bieten viele Chancen, etwas zum Guten zu verändern. Nicht zuletzt, indem wir weniger online kaufen.

Wie grün ist digital?

Wir bleiben beim Thema Klima und Umwelt: In der kommenden Ausgabe der „Digitalen Republik“ widmen wir uns den ökologischen Folgen digitaler Technologien. Der Stromanbieter E.ON hat ausgerechnet, dass Streaming-Plattformen wie Youtube und Netflix, aber auch Skype und andere Dienste mit Liveübertragung weltweit inzwischen rund 200 Milliarden Kilowattstunden Strom pro Jahr verbrauchen. So viel Strom wie alle Privathaushalte in Deutschland, Italien und Polen zusammen. Die für Digitalthemen zuständige Vizepräsidentin der EU-Kommission Margrethe Vestager sieht die Digitalisierung daher als einen wesentlichen Teil eines Green Deal für eine klimaneutrale EU.

In der „Digitalen Republik“ am 24. Februar 2020 nehmen wir die Digitalisierung im Hinblick auf ihre Tauglichkeit für eine klimaneutrale EU unter die Lupe.

Im Hafen Wien werden auf fünf Kilometern Kailänge Güter zwischen Schiff, Bahn und LKW umgeladen. Foto: Christoph Liebenritt



Das Ringen um eine grüne Logistik

Das Wirtschaftswachstum mag stagnieren, aber die Transporte nehmen ständig zu. Logistikerunternehmen und Kommunen setzen auf digitale Lösungen, um die Umweltfolgen zu mildern. Von Sonja Bettel

In Marc-Uwe Klings Roman „QualityLand“ werden Pakete von Drohnen zugestellt. Man muss die Waren allerdings gar nicht mehr selbst bestellen, denn dank allwissender Algorithmen schickt der marktbeherrschende Versandhändler „TheShop“ den Kunden von selbst zu, was sie sich aufgrund ihrer Nutzerprofile vielleicht wünschen hätten können. Der deutsche Autor spinnt in seiner satirischen Dystopie viele reale Tendenzen der heutigen Digitalisierung weiter und überzeichnet sie.

Allerdings: Der Onlinehandel wächst tatsächlich laufend und verlockt Kunden mit maßgeschneiderten Angeboten zu immer neuen Käufen. Die Geschwindigkeit des Wachstums ist enorm: Transportierte die Österreichische Post 2014 noch 74 Millionen Pakete, so waren es 2019 schon 127 Millionen. Insgesamt wurden 2019 in Österreich 227,7 Millionen Pakete von verschiedenen Paketdiensten durch die Gegend gefahren, Tendenz steigend.

Die immense Zunahme der Transporte frisst die technologischen Umwelt-Gewinne.

Die meisten Steigerungen im Gütertransport passieren heutzutage – eben unter anderem aufgrund des Onlineshandels – im Konsumentengeschäft, aber auch in anderen Segmenten. 2019 war insgesamt ein Plus von 14,6 Prozent im Vergleich zu 2018 zu ver-

zeichnen. Mit der Digitalisierung hat der Versandhandel ein enormes Ausmaß erreicht, das jedes Jahr aufs Neue übertroffen wird. Alphabet, der Mutterkonzern von Google, setzt daher in bestimmten Gegenden bereits Lieferdrohnen ein. Beim US-Versandhändler Amazon bleibt es derweil bei wiederholten Ankündigung, mit Drohnen auszuliefern. Eine Lösung sind Drohnen nicht: Würde die Vision aus „QualityLand“ Wirklichkeit, wäre der Himmel bald nicht mehr zu sehen vor lauter Lieferdrohnen.

Kann die Digitalisierung uns außer mit Drohnen aus der selbstgeschaffenen Misere helfen? Tatsächlich entsteht mit der Zunahme der Transporte nämlich ein echtes Umweltproblem: Seit 1990 sind in Österreich die Treibhausgas-Emissionen aus dem Verkehr um 67 Prozent gestiegen, auf 22,9 Millionen Tonnen im Jahr 2016.

Urbane Herausforderungen

Marian Timler scheint eine Lösung zu haben. Der studierte Logistik- und Transportmanager ist der stellvertretende Leiter der Abteilung Business Development des Hafens Wien. Das stetig größer werdende Verkehrsproblem der Stadt Wien vor Augen, hat Timler gemeinsam mit dem Thinkport Vienna und dem Agilen Team der Stadt Wien die „Hubert Stadtlogistik“ entwickelt. Hubert ist ein City-Hub, ein städtisches Verteilzentrum, in einer Lagerhalle am Alberger Hafen. Geschäfte, Handwerksbetriebe oder Büros in Wien sowie deren Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter können bestellte Waren gebündelt zu einem vereinbarten Termin zustellen lassen

und müssen nicht auf Lieferanten warten.

Das System ist einfach: Ein Kunde gibt bei Bestellungen nicht seine Geschäftsadresse als Lieferadresse an, sondern die Adresse von Hubert, wo er eine Kundennummer hat. Marian Timler nimmt dann alle Pakete entgegen, gibt sie in seine Logistiksoftware ein, druckt ein neues Etikett mit der Adresse des Kunden aus und liefert die Pakete gesammelt zwei Mal in der Woche mit einem Elektrolieferwagen an die gewünschte Adresse. Das Verpackungsmaterial nimmt er auf Wunsch wieder mit. Auf diese Weise werden unnötige Fahrten vermieden und die Straßen der Stadt entlastet.

Digitale Effizienz

Der Wirtschaftsverkehr ist für 15 bis 25 Prozent des städtischen Verkehrsaufkommens und für 25 bis 35 Prozent der Treibhausgas-Emissionen des urbanen Verkehrs verantwortlich. Gütertransporte für Baustellen, Handwerks- und Reparaturarbeiten, Handelsunternehmen, kommunale Dienstleistungen, Paketzustellungen für Büros und private Haushalte, Müllentsorgung und nicht zuletzt private Einkaufsfahrten verursachen Abgase und Lärm. LKW sind in Städten außerdem ein Sicherheitsrisiko für Fußgänger und Radfahrer. Nicht zuletzt parken die zahlreichen und permanent unter Zeitdruck stehenden Paketzusteller ihre Lieferfahrzeuge in zweiter Spur, auf Gehsteigen und Radwegen und verursachen damit Behinderungen und Konflikte.

Die Europäische Union hat sich das Ziel gesetzt, den Güterverkehr in urbanen Zentren bis zum Jahr

2030 emissionsfrei zu machen. Alle Augen richten sich daher unter anderem auf die sogenannte „letzte Meile“, die letzten Meter bis zum Endkunden. Diese kurzen Strecken bis zum Empfänger können umweltfreundlicher von Lastenrädern oder kleinen, elektrisch betriebenen Transportfahrzeugen zurückgelegt werden.

Bis 2030 wird der Güterverkehr um weitere 30 Prozent wachsen.

Oder man delegiert und teilt die Güter auf: LKW könnten ihre Güter an peripheren City-Hubs, wie etwa Hubert, abladen, wo sie von den Kunden abgeholt oder von weiteren Dienstleistern zugestellt werden.

Bei der Koordination der Lieferungen und der Kommunikation zwischen den Lieferdiensten und den Empfängern helfen digitale Plattformen. Ohne diese Unterstützung wären die Lösungen nicht denkbar.

Geteilte Logistik

Der Thinkport Vienna, das Mobilitätslabor des Hafens Wien, das in Kooperation mit der Universität für Bodenkultur betrieben wird, arbeitet neben Hubert noch an einer Reihe weiterer Projekte für eine grünere Logistik, die sich oftmals auf solche Modelle der geteilten Hubs stützen: RemiHub etwa soll bestehende Flächen des öffentlichen Verkehrs als temporäre Logistik-Hubs mitnutzen: das

Projekt MiHu erforscht, wie mittelgroße Verteilzentren (Midi-Hubs) von mehreren Paket-Dienstleistern kooperativ genutzt werden können; im Projekt „Schnurr“ wurde ein mobiles System entwickelt, mit dem Zustellern freie Lieferzonen in der Stadt angezeigt werden.

Das Austrian Institute of Technology (AIT) und 15 Unternehmen haben im Projekt „Emilia“ ebenfalls ein City-Logistik-Konzept mit einer eigenen Routing-Software und einem besonders leichten und flexiblen Elektro-Lastenrad entwickelt. Die Österreichische Post bietet mit ihrem Service „AllesPost“ an, Pakete jedes Zustellers anzunehmen, sodass die Kunden alle ihre Pakete in einer Postfiliale nach Wahl abholen können. In den SB-Zonen geht das rund um die Uhr.

Die Storebox Holding wiederum arbeitet gemeinsam mit Forschungspartnern an anbieterunabhängigen Schließfachanlagen, in denen Pakete hinterlegt und rund um die Uhr von den Kunden abgeholt werden können. Nachdem ein Paket in der Anlage hinterlegt wurde, generiert das Schließfach automatisch einen Zugangscodex und schickt ihn dem Empfänger. Zwei Teststationen, eine in Wien-Margareten und eine in Kaumberg in Niederösterreich, gibt es bereits.

Konkurrenzlose Straße?

Doch die letzte Meile ist nur ein Puzzlestein einer nachhaltigeren Gütermobilität. Der Güterverkehr in Österreich hat sich seit dem Jahr 1990 auf rund 79 Milliarden Tonnenkilometer mehr als verdoppelt. 36 Prozent des energetischen Verbrauchs im Jahr 2018 erfolgten durch den Verkehr. Der Güterverkehr mit schweren und leichten Nutzfahrzeugen verursachte im Jahr 1990 laut dem Klimaschutzbericht 2018 des Umweltbundesamts Treibhausgas-Emissionen in der Höhe von 4,24 Millionen Tonnen CO₂-Äquivalenten, im Jahr 2016 waren es 8,12 Millionen Tonnen. Das ist eine Steigerung um 91,4 Prozent. Der Anteil des Güterverkehrs an den gesamten Treibhausgas-Emissionen betrug im Jahr 2016 10,2 Prozent.

Moderne Kraftfahrzeuge verbrauchen weniger Treibstoff, doch die immense Zunahme der Transporte macht die technologischen Gewinne wieder zunichte: Dazu kommt, dass sich der Gütertransport immer mehr auf die Straße verlagert.

Im Jahr 2018 betrug das Gesamttransportaufkommen aller Verkehrsträger in Österreich 761 Millionen Tonnen, berichtet die Statistik Austria. Das sind um 1,4 Prozent mehr als im Jahr davor. Davon wurden 83,6 Prozent (574 Millionen Tonnen) auf der Straße transportiert und nur 15,3 Prozent (105,3 Millionen Tonnen) auf der Schiene. Die beförderte Tonnage auf der Schiene verringerte sich gegenüber 2017 um 2,1 Prozent. Betrachtet man die Transportleistung, also die transportierte Menge unter Berücksichtigung der zurückgelegten Wegstrecke, steigt die Bahn mit einem Anteil von 29,2 Prozent etwas besser aus. Dies zeigt, dass die schweren Güter auf längeren Strecken tendenziell mit der Bahn transportiert werden. An der problematischen Bilanz ändert dies nichts.

Prognosen für Europa gehen von einer Zunahme des Güterverkehrs um 30 Prozent bis zum Jahr 2030 aus. Das ergibt grob gerechnet 80 Millionen Tonnen zusätzli-

ches CO₂ pro Jahr. Dabei sollte der Verkehrssektor auf EU-Ebene im Jahr 2030 laut den Klimazielen der EU 220 Millionen Tonnen weniger Kohlendioxid ausstoßen als im Jahr 2017, schreibt der Verkehrsclub Österreich (VCO) in seinem Factsheet 2019-06, das deshalb entsprechend so betitelt ist: „Wachstum des Gütertransports in EU braucht Bahnausbau“.

Die Schiene aufwerten

Doch warum werden nicht mehr Güter mit der Bahn transportiert? Wie könnte man das ändern? Am Willen der LKW-Frächter scheint es nicht zu liegen.

Die Argumente gegen die Bahn korrespondieren mit den Anforderungen an eine moderne, zeitgemäße Logistik: Es fehlen LKW-Auflieger, die man mit dem Kran hochheben kann, ein unzureichender und stockender Ausbau des Schienennetzes, veraltete Technologien und fehlendes Fachpersonal, insbesondere Lokführer, würden den europäischen Güterverkehr auf der Bahn hemmen, teilt uns die Spedition LKW Walter mit, die sich, wie sie sagt, seit 35 Jahren um umweltfreundlicheren Transport bemüht.

Der Güterverkehr auf der Schiene, insbesondere innerhalb eines multimodalen Netzes, ist technisch, organisatorisch und rechtlich aufwendiger als der LKW-Verkehr auf der Straße. Was beim Onlinehandel üblich geworden ist – Produkte auswählen, per Klick bestellen und zahlen, Rechnung per E-Mail erhalten, Lieferstatus online verfolgen –, ist beim Gütertransport mit der Bahn oder im Kombiverkehr Bahn-LKW noch immer mit langen Vorlaufzeiten und Papierkram verbunden. Es läuft nicht ganz so reibungslos wie beim LKW.

Christian Gratzner, Sprecher des VCO, beschreibt es so: „Ein LKW fährt von Rotterdam bis ans Schwarze Meer durch, die Bahn kann das nicht.“ Denn bei der Bahn gibt es in Europa teils unterschiedliche Signaltechniken, unterschiedliche Stromspannungen oder unterschiedliche Vorgaben an die Lokführer, wie gut sie die Sprache des jeweils durchfahrenen Landes können müssen. Technik und Personal zu wechseln, kostet Zeit und Geld. An der Grenze zur ehemaligen Sowjetunion beginnt außerdem das Breitspurnetz, das bis nach China führt. Loks müssen also von Normalspur auf Breitspur gewechselt und Container umgeladen werden, oder man verwendet Waggons mit verschiebbarer Achse.

Die Unterschiede in den Bahnsystemen seien historisch aus militärischen Gründen gewollt gewesen, sagt Clemens Först, Vorstandssprecher der ÖBB Rail Cargo Group. Die Europäische Kommission müsste dafür sorgen, dass diese Systeme vereinheitlicht werden, scheitert aber am mangelnden Durchgriffsrecht auf die Mitgliedsstaaten, welche über Investitionen entscheiden. Auch faire Wettbewerbsbedingungen zwischen Straße und Schiene müssten politisch geschaffen werden: „LKW-Transporte auf der Straße haben höhere externe Kosten als die Bahn, wie CO₂ und andere Emissionen, Unfall- und Staukosten. Die zahlt zu rund einem Drittel die Gesellschaft.“ Auch das Dieselpatent und die Energieabgabe für Bahnstrom, der zu 100 Prozent von erneuerbaren Energieträgern stammt, benachteiligen den Gütertransport mit der Bahn wirtschaftlich.

Aber: „Wir müssen auch als Eisenbahnsektor unsere Hausaufga-



Marian Timler macht mit seinem Projekt den Hafen Wien zum City-Hub. Foto: C. Liebenritt



Einscannen von Paketen, die danach umweltschonend gesammelt geliefert werden. Foto: C. Liebenritt



Die Sammellieferungen von Hubert Stadtlogistik werden mit E-Fahrzeugen zugestellt. Foto: C. Liebenritt

ben machen, und da ist die Digitalisierung ein wesentlicher Punkt“, sagt Clemens Först. Die Digitalisierung soll helfen, den Zugang zum System Schiene sowie insbesondere Multimodalität, also den Gütertransport mit verschiedenen Verkehrsmitteln, einfach und praktisch zu machen. Die Rail

Cargo Group arbeite daran seit einigen Jahren intensiv, so der Vorstandssprecher: „Wenn wir effizienter und schneller sind, können wir preisgünstiger sein und damit mehr Kunden überzeugen, auf die Bahn zu kommen.“

Das Ziel ist dasselbe wie beim Transport mit LKW. Die Kunden

sollen jederzeit unkompliziert in Erfahrung bringen können, wie ihre Güter am besten und schnellsten von A nach B gelangen. Jede Transportstrecke soll transparent mitverfolgt werden können, damit die Kunden wis-

Fortsetzung auf Seite IV

Fortsetzung von Seite III

sen, wo sich ihre Güter gerade befinden und wann sie ankommen werden. Das klingt einfach, weil es im Bereich des Versandhandels so selbstverständlich geworden ist. Diese Transparenz auch im Schienentransport herzustellen, ist aber aufgrund der Rahmenbedingungen im internationalen Schienengüterverkehr sehr komplex. Auch benötigt nicht jeder Kunde gleich einen ganzen Zug. Nur einzelne Waggons eines Güterzuges zu buchen ist aber nicht immer möglich.

Smarte Bahnlogistik

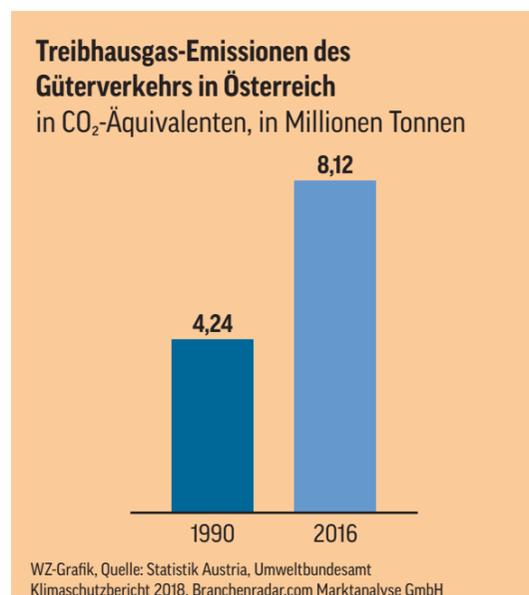
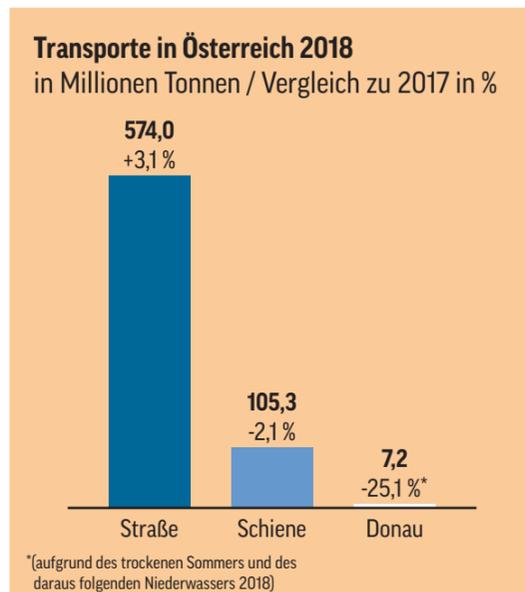
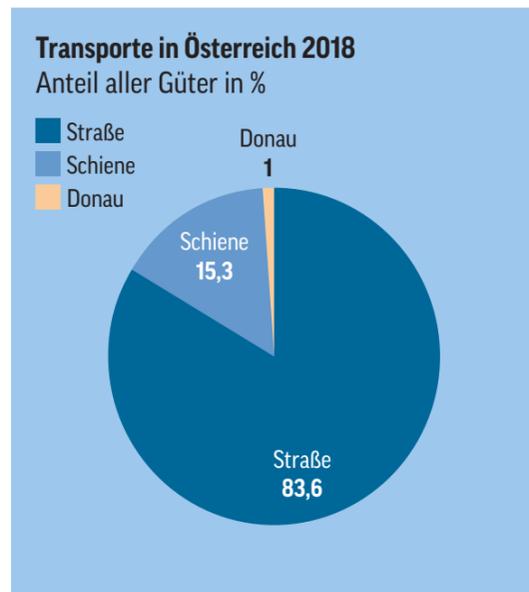
Die digitalen Lösungen für die Herausforderungen sind allerdings nah: Die Rail Cargo Group (RCG) leitet mit ihrem Projekt „Smart Cargo“ ein neues Zeitalter ein. Seit März 2019 werden auf die RCG-Güterwaggons Boxen der Wiener Firma CargoMon Systems montiert, die die Waggons grenzüberschreitend überwachen. Die Boxen enthalten GPS-Sensoren

„Digitalisierung ist wesentlich, um effizienter und schneller zu sein.“

Clemens Först,
Rail Cargo Group

zur Positionsbestimmung und können Daten von Sensoren am Waggon empfangen, die Gewicht der Ladung, Erschütterungen und Luftfeuchtigkeit erkennen oder auch, ob die Türen geschlossen sind. Mittels „Geofencing“ meldet das Gerät, sobald der Waggon einen Bahnhof verlässt oder Landesgrenzen überschreitet. Die Batterie des Geräts ist extrem robust und hält viele Jahre, erklärt Stefan Mahlke, Geschäftsführer von CargoMon Systems. Die Informationen werden über das Mobilfunknetz an eine von A1 Digital entwickelte IoT-Plattform (Internet of Things) gesendet, wo sie visuell aufbereitet und verarbeitet werden. Mehr als die Hälfte der 13.700 Güterwaggons der RCG wurden bereits mit den „smarten“ Boxen ausgestattet, die einen ständigen Überblick ermöglichen sollen, wo sich welcher Waggon in welchem Zustand gerade befindet. In Kombination mit dem Wissen über den Zustand von Strecken und die gefahrenen Kilometer soll auch „predictive maintenance“ möglich werden, also die vorausschauende Wartung des rollenden Materials. Die Wartung folgt der tatsächlichen Abnutzung statt wie bisher dem festgelegten zeitlichen

Der Güterverkehr in Österreich in Zahlen



Intervall. Firmen und Privatpersonen wollen Waren immer schneller und zu einem konkreten Termin erhalten. Die Digitalisierung sei deshalb „das Schlagwort schlechthin“, sagt Jürgen Bauer, Mitglied der Geschäftsleitung des Transport- und Logistikunternehmens-Gebrüder Weiss aus Lauterach in Vorarlberg: „Zum digitalen Bereich gehören beispielsweise ein durchgängiges Realtime Track & Trace-System, eBooking, digitale Lagerbestands- und Auftragsinfos – darunter auch die voraussichtliche Ankunftszeit von Sendungen – oder Self-Ticketing.“ Diese Services sollen die Logistikleistungen für den Kunden transparenter und verständlicher machen. Gut ausgebildete Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die die Anliegen der Kunden verstehen, seien allerdings nicht ersetzbar, fügt Bauer hinzu.

Schneller, effizienter, übersichtlicher, sicherer – das sind auch die Ziele der vier neuen

Check-in-Gates am Hafen Wien. Auf dem riesigen Hafen-Gelände an der Donau, auf dem Container und Güter zwischen Schiff, Bahn und LKW hin- und hergeladen werden, kann man als Außenstehender schnell einmal die Orientierung verlieren. LKW, die einfahren, werden seit November 2017 automatisch per Kamera registriert, mit den bereits hinterlegten Kundendaten abgeglichen und einem bestimmten Halteplatz zugewiesen.

„E-Trucks sind supergeil zu fahren.“

Hermine Resch,
Herbert Temmel GmbH

Die Digitalisierung spiele für die gesamte Mobilität eine zentrale Rolle, sagt auch Hermine Resch, Geschäftsführerin der Spedition Herbert Temmel aus Gleisdorf in der Steiermark. „Für die

Entwicklung wirklich innovativer Konzepte braucht es aber das Zusammenspiel zwischen allen Unternehmen, also Hersteller, Frächter, Logistiker, Kunde etc. Wichtig dabei sind auch der Datenschutz und die Datensicherheit.“ Autonomes Fahren auf der Straße und auf der Schiene könnten außerdem das Problem des Fahrer mangels lösen, den Energieverbrauch reduzieren und die Sicherheit erhöhen, ist Resch überzeugt.

Gefragt sind auch Lösungen zur Vermeidung von Leerfahrten. In den USA wurde dafür die Vermittlungs-App „Convoy“ entwickelt, mit der Kunden und Fahrer direkt Aufträge vereinbaren können. 35 Prozent der gefahrenen Meilen würden leer erfolgen; 72 Millionen Tonnen CO₂-Äquivalente könnten eingespart werden, wenn leere Retouren vermieden und die komplette freie Ladekapazität genutzt würden, rechnen die Betreiber von Convoy vor. Die App hat allerdings auch den

Effekt, das Risiko von Leerfahrten von Unternehmen auf die Fahrer zu verlagern, denn in der Regel sind die Convoy-Fahrer auch die Besitzer der Trucks bzw. der Zugmaschinen. Vor dem Hintergrund der Erfahrungen mit Uber, das Taxifahrten vermittelt, aber seine Mitarbeiter nicht als Angestellte entsprechend bezahlt und versichert, wird Convoy daher von Gewerkschaften und Behörden kritisch betrachtet. Auch bei Uber sind die Fahrer mit ihren eigenen Fahrzeugen unterwegs. Ob das Modell für eine anspruchsvolle Logistik geeignet ist, ist fraglich.

Die Zukunft ist elektrisch

Bei allen Bemühungen für eine Vereinfachung und Beschleunigung der Bahntransporte, für multimodalen Gütertransport, Effizienzsteigerung und den Einsatz von kleineren E-Fahrzeugen für die letzte Meile, wird man auf LKW nicht verzichten können. Für diese setzen einige Hersteller und Transportunternehmen deshalb auf alternative Antriebe.

Internationale Komplettladungstransporte, die durchschnittlich 1300 Kilometer weit fahren, seien elektrisch derzeit nicht möglich, schreibt uns die Firma LKW Walter, die Transporte in ganz Europa sowie bis in den Nahen Osten, nach Zentralasien und Nordafrika organisiert. Deshalb setze man auf kombinierten Verkehr. Für den Transport auf Kurzstrecken seien elektrisch betriebene LKW aber bereits eine Alternative, so die Spedition.

Die Spedition Herbert Temmel nutzt für die kurzen Strecken seit Ende 2018 den eTruck von MAN und baut seit 2017 firmeneigene alte Diesel-LKW auf elektrischen Antrieb um. Die Batterie der E-Trucks reiche zwar nur für etwa 150 Kilometer, sagt Geschäftsführerin Resch, dafür seien sie „supergeil“ zu fahren, in der Beschleunigung spitze, im städtischen Stop-and-go-Verkehr sparsamer und im Erhalt kostengünstig, weil weniger Verschleißteile eingebaut sind. Außerdem, so Resch, gebe es eine Förderung des Verkehrsministeriums von bis zu 50.000 Euro pro Fahrzeug. Für ihr Engagement hat die Firma Temmel 2019 den VCÖ Mobilitätspreis erhalten.

Sind technologische Lösungen der einzige Weg? Christian Gratzler vom VCÖ sieht auch die Konsumentinnen und Konsumenten in der Pflicht. Seine Empfehlung: Weniger kaufen, öfter zu Fuß oder mit dem Rad vor Ort einkaufen, weniger Pakete zurückschicken, den Konsum entschleunigen. Solche Verhaltensänderungen könnten viele Gütertransporte einsparen – ganz analog. ■

Wissen

Die Dekarbonisierung des Verkehrs spielt auch in den Vorhaben der neuen Bundesregierung in Österreich eine große Rolle. Im Zentrum der Aufmerksamkeit: der Gütertransport. „Der Güterverkehr hat großes Potential, einen wesentlichen Beitrag für die Erreichung der Pariser Klimaziele zu leisten. Er soll energieeffizient, umwelt- und klimaschonend abgewickelt und die Chancen dieses Effizienzsprungs für den Beschäftigungs- und Wirtschaftsstandort sollen umfassend genutzt werden“, heißt es dazu im Regierungsprogramm.

Einen wichtigen Hebel zur Erreichung der Klimaziele, zu denen Österreich sich verpflichtet hat, sieht die Bundesregierung in der Aufwertung der Schiene –

sowohl im Hinblick auf den Gütertransport als auch im Personenverkehr. Erste Maßnahmen sind im „Mobilitätsmasterplan 2030“ zusammengefasst.

Schiene als Rückgrat

Die Digitalisierung, insbesondere datengestützte Anwendungen, werden im Regierungsprogramm als Schlüssel für den wettbewerbsfähigen Schienengüterverkehr genannt. In Aussicht gestellt wird außerdem die Modernisierung und der Ausbau der Bahn-Infrastruktur: „Als Rückgrat des öffentlichen Verkehrs ist für den Schienenverkehr die Modernisierung und der Ausbau des Schienennetzes Voraussetzung, um einen verdichteten Taktfahrplan und die Verlagerung des Güter-

verkehrs auf die Schiene zu ermöglichen.“

Die österreichische Bundesregierung klinkt sich damit in die Strategie der Europäischen Union ein. Im Zuge des Grünen Deals, den die Europäische Kommission im Dezember vorgestellt hat, soll Europa bis 2050 klimaneutral werden. Der Ausbau des Schienenverkehrs wird in diesem Grünen Deal als wesentlicher Bestandteil gesehen.

Der Ausbau und die Verbesserung der Bahnverbindungen quer durch Europa wird von der Europäischen Union gefördert. Von 2014 bis 2019 wurden rund 23 Milliarden Euro aus der sogenannten „Connecting Europe Facility“ in Verkehrsprojekte investiert, davon gingen 16 Milliarden

Euro in den Bahnsektor. Österreich erhielt 742 Millionen Euro an Förderungen für den Ausbau des Personen- und Güterverkehrs auf der Schiene. Unterstützt wurden beispielsweise die Koralmbahn als Teil der Baltisch-Adriatischen Verkehrsachse, der Brenner-Basistunnel und die Nachrüstung von Güterwaggons mit sogenannten Flüsterbremsen zur Reduktion der Lärmbelastung.

EU-Gelder für die Bahn

Im kommenden EU-Finanzrahmen 2021–2027, über den die Mitgliedstaaten derzeit verhandeln, werden klimafreundliche Mobilität und der Ausbau der Bahn ein Schwerpunkt sein. Die Connecting Europe Facility dient der Finanzierung von Vorhaben

im Bereich Verkehr, Energie und Digitalisierung. Sie soll einem Vorschlag der EU-Kommission folgend mit insgesamt 42 Milliarden Euro für 27 Mitgliedstaaten ausgestattet werden. Die EU-Kommission hat vorgeschlagen, rund ein Viertel des kommenden Finanzrahmens, 320 Milliarden Euro, in den Kampf gegen den Klimawandel zu investieren.

Welche finanziellen Mittel Österreich dem Ausbau der Schiene widmet, ist in weiten Teilen noch offen. Der Fachverband der WKO begrüßt die im Programm genannten Vorhaben, die teils selbst mitverhandelt wurden, und merkt an: „Die Infrastruktur muss finanziert werden. Nur dann können wir die von uns geforderte Verkehrsleistung umsetzen.“

„Der Staat verstößt gegen seine Schutzpflichten“

Tausende Österreicher beteiligen sich bereits an der Klima-Sammelklage vor dem österreichischen Verfassungsgerichtshof. Die Klage soll den Gesetzgeber zwingen, klimaschädliche Gesetze zu ändern. Ein Interview mit der Rechtsanwältin Michaela Krömer. *Von Clemens Stachel*

„Wiener Zeitung“: Greenpeace organisiert zurzeit eine Sammelklage vor dem Verfassungsgerichtshof, die klimaschädliche Gesetze angreift. Sie vertreten diese „Klimakläger“ als Rechtsanwältin. Worum geht es konkret?

Michaela Krömer: Wir haben uns primär auf jene Gesetze konzentriert, die das Bahnfahren gegenüber dem Fliegen steuerlich benachteiligen. Wer sich ein Bahnticket kauft, zahlt Umsatzsteuer. Wer fliegt, zahlt keine. Darüber hinaus ist Kerosin von der Mineralölsteuer befreit. Wir argumentieren mit den Grundrechten auf Leben, auf Eigentum und auf Gesundheit: Der Staat verstößt mit diesen Gesetzen gegen seine Schutzpflichten, weil er klimaschädliches Verhalten aktiv fördert. Es sind außerdem gleichheitswidrige Gesetze, da Bahnfahren und Fliegen als gleichwertige Verkehrsmittel unterschiedlich behandelt werden. Diese steuerliche Ungleichbehandlung kann 2020 nicht mehr im öffentlichen Interesse stehen.

Wer klagt?

Es sind Individualanträge. Alle, die Bahn fahren, können sich unserer Klage anschließen. Rund 5000 Personen haben das bereits getan. Wir haben auch besonders von der Klimakrise betroffene Menschen als Kläger mit dabei – junge, alte und kranke Menschen sowie einen Biobauern –, um die Dringlichkeit der Schutzpflicht zu unterstreichen. Das Recht auf Leben wird dann zur Schutzpflicht des Staates, wenn vorhersehbar ist, dass ein schädigender Einfluss existiert, der das Leben bedroht. Wichtig ist dabei zu erwähnen, dass diese lebensbedrohliche Situation noch nicht eingetreten sein muss, sonst wäre das Recht auf Leben ja sinnfrei. Das Recht auf Gesundheit hingegen können nur bereits Erkrankte geltend machen – beispielsweise Menschen, die an multipler Sklerose leiden. Jede Hitzewelle im Sommer kann bei ihnen einen Schub auslösen und ihren Zustand verschlimmern. Und schließlich wird auch das Recht auf Eigentum verletzt, weil alle, die aus Umweltschutzgründen den Zug statt den Flieger nehmen, systematisch mehr zahlen müssen.

Inwiefern kann ein Staat überhaupt Schuld tragen an der Klimakrise?

Es geht weniger um eine Schuldzuweisung an den Staat oder an diese oder jene Bundesregierung als vielmehr um die Aufforderung, die gesetzlich vorgeschriebene Verantwortung zu übernehmen. Wir müssen die Ziele des Pariser Abkommens einhalten, und dafür ist nun einmal primär der Staat verantwortlich. Die im Verfassungsrang stehende Europäische Menschenrechtskonvention sieht Schutzpflichten des Gesetzgebers vor. Mit der Klimaklage wollen wir dringend notwendiges Handeln vonseiten des Gesetzgebers erwirken. Seit Jahren weisen Experten auf das Problem hin, seit Jahren gibt es große Demonstrationen, aber es geschieht einfach zu wenig und das zu langsam. Wir haben so viel Zeit verloren, dass es nun eben derartige Gerichtsverfahren



Die Rechtsanwältin Michaela Krömer vertritt im Auftrag von Greenpeace die Antragsteller der Klimaklage vor dem Verfassungsgerichtshof. Foto: Christoph Liebentritt

braucht. Wir sagen dem Gesetzgeber: Ihr seid zwar nicht allein schuld an der Klimakrise, aber ihr seid die, die etwas dagegen tun müssen.

Im Endeffekt würde eine erfolgreiche Klimaklage aber uns Bürger betreffen. Denn es geht ja um Steuergesetze.

Da sind wir wieder bei der Schuldfrage: Wir alle sind ja über Generationen hinweg für die Klimakrise mitverantwortlich. Eine Gesellschaft wird über Gesetze geregelt. Das Verhalten im Wirtschaftsleben, aber auch im Privaten, wird stark über Steuergesetze – sprich den Preis – gelenkt. Auf rein freiwilliger Basis werden weder große Unternehmen noch die breite Masse der Bevölkerung ihr Verhalten ändern. Aber wenn Dinge zu teuer werden, dann werden sie unattraktiv. Deshalb setzen wir mit unserer Klage auch bei den Steuergesetzen an.

„Wer mit der Bahn fährt, wird steuerlich benachteiligt.“

Welche Gesetze neben der steuerlichen Bevorzugung des Flugverkehrs sehen Sie ebenfalls kritisch?

Es gibt mehrere problematische Gesetze, die ganz offensichtlich dringend reformiert gehören. Die steuerliche Begünstigung von Diesel gegenüber Benzin gehört genauso dazu wie das Dienstwagenprivileg. Das Pendlerpauschale in der jetzigen Form ist ebenfalls eine Lenkung in eine falsche, nämlich klimaschädliche Richtung. Das Wirtschaftsforschungsinstitut hat 2016 eine Studie über klimaschädliche Subventionen veröffentlicht. Da steht alles drin. Manchmal frage ich mich: Hat das denn niemand gelesen? Man weiß ja, wie klimafreundliche Gesetze aussehen müssten. Renommierte Klimaforscher wie Helga Kromp-

Kolb haben einen fundierten Aktionsplan ausgearbeitet. Das sind keine großen Geheimnisse.

Warum müssen Bürger überhaupt erst einklagen, dass klimaschädliche Gesetze gestrichen werden? Ist das ein Zeichen einer demokratischen Krise?

Eigentlich beantragen wir lediglich die Streichung von Ausnahmen, zum Beispiel, dass Flugtickets umsatzsteuerbefreit sind. Wir fordern die Rückkehr zur gesetzlichen Norm. Es ist auch eine Art Klimacheck der Gesetze und ein Hinweis darauf, dass Grundrechte bei der Gesetzgebung beachtet werden müssen. Die Qualität der Gesetzgebung ist mit Zunahme der Klimakrise enorm wichtig. Es gibt eine bedenkliche Tendenz zu einer zunehmend schlechten Gesetzgebung. Auch die Rechtsanwaltskammer hat das kürzlich angemerkt. Gesetze wurden durchs Parlament gepeitscht ohne ausreichende Begutachtung oder gegen den Rat von Experten. Unter der türkis-blauen Regierung hat dieses Problem massiv zugenommen. Man kann es durchaus als Zeichen einer Krise interpretieren, wenn den Anwälten die Rolle der letzten Bastion der Verfassungskonformität zukommt.

Sie argumentieren mit den Grundrechten. Könnte es sein, dass auf gleiche Weise gegen klimafreundlichere Steuergesetze geklagt wird – etwa, weil sie ärmere Menschen unfair belasten könnten?

Das ist ein spannender Punkt, weil es natürlich ganz entscheidend sein wird, für einen sozialen Ausgleich zu sorgen. Es gibt international genügend Vorbilder dafür, dass das möglich ist. Man darf nicht vergessen, dass mit den derzeit geltenden, den Straßenverkehr fördernden Steuergesetzen dem Staat jedes Jahr Hunderte Millionen Euro entgehen. Es wären also genug Einnahmen da, um klimafreundliche Steuern

wiederum sozial abzufedern. Außerdem kann man – gerade in Hinblick auf die Grundrechte – sehr gut argumentieren, dass neue Steuern ja nur deshalb eingeführt würden, um eine noch größere Gefährdung der Menschen zu verhindern. Schauen Sie auf die Lebensrealität vieler älterer, ärmerer Menschen in den Städten: Wer sich im Sommer keine Klimaanlage leisten kann, leidet enorm. Klimagerechte Gesetze haben auf lange Sicht die Tendenz, sozial ausgleichend zu wirken.

In den Niederlanden war eine Klimaklage erfolgreich, in Deutschland nicht. Wird man eine Welle ähnlicher Klagen sehen?

Es laufen ja heute schon etwa 300 sehr unterschiedliche Klimaklagen auf der ganzen Welt. Wie eine Klimaklage angelegt wird, ist immer von der jeweiligen nationalen Verfassung und vom Rechtsschutzsystem abhängig. In den Niederlanden beispielsweise gibt es einen Auffangtatbestand in der Verfassung, der besagt, dass der Staat für seine Bürgerinnen und Bürger sorgen muss, sobald deren Grundrechte gefährdet sind. Dort wurde die Regierung verpflichtet, die CO₂-Emissionen bis Ende 2020 um 25 Prozent gegenüber 1990 zu senken und um 90 Prozent bis 2050. In naher Zukunft wird es auch beim Internationalen Strafgerichtshof (IStGH) Anzeigen wegen klimaschädlichen Verhaltens geben. Dort kann man allerdings nur gegen Privatpersonen vorgehen, nicht gegen Staaten oder Unternehmen. Das wird sehr spannend, weil sich dann zum Beispiel Geschäftsführer für eine klimaschädliche Firmentätigkeit persönlich verantworten werden müssen. Fatou Bensouda, die Chefanklägerin des IStGH, hat bereits angekündigt, dass Ökozid, also die bewusste Zerstörung von Lebensgrundlagen von Menschen, ein Thema für den IStGH sein wird.

Besteht die Gefahr, dass die politische Initiative vom Parlament in den Gerichtssaal verlagert wird?

Nein, ganz so willkürlich funktioniert unser Rechtssystem nicht. Klagen wie unsere haben keinen sehr großen Spielraum, können immer nur kleine Ergänzungen sein. Kein demokratisches System ist durch Gerichte aushebbar. Im Gegenteil, unsere Klage sieht sich ja als Bestandteil des demokratischen Prozesses. Wir möchten daran erinnern: Die Grundrechte sind der Kern unseres Rechtssystems. In Österreich aber werden sie oft belächelt und zu einer Art idealistischen Zierzeile heruntergespielt. Dass sie genauso gültig sind wie beispielsweise die Gewerbeordnung, wird gerne vergessen.

Welche Chancen hat eine Citymaut in Wien? Wäre sie umsetzbar?

Ich würde gerne wissen, was die Leute vor 20 Jahren über ein Rauchverbot in Lokalen gesagt haben. Damals konnten wohl nur wenige mit dem Gedanken etwas anfangen und kein Politiker hätte sich getraut, so etwas zu fordern. Von daher halte ich eine Citymaut oder Fahrverbote in Städten für realistisch und umsetzbar. Einerseits wollen Politiker ja die Bevölkerung immer „mitnehmen“ und niemanden vor den Kopf stoßen. Andererseits muss man, je mehr Zeit vergeht, erst recht immer strengere Maßnahmen ergreifen, die dann noch mehr schmerzen. Alle europäischen Städte mit Citymaut sind sehr zufrieden damit. ■

Zur Person

Michaela Krömer

hat in Wien, Nottingham und Cambridge (USA) Rechtswissenschaften studiert und ist Rechtsanwältin in der Kanzlei Krömer in Wien. Sie ist auf Grund- und Menschenrechte spezialisiert, insbesondere in den Bereichen Klimakrise und Migration.

Das lange Leben der

Die App eines Wiener Unternehmens verleiht Coffee-to-go-Bechern ein
Die Erfinder von „myCoffeeCup“ sind überzeugt:



In der Kaffeefabrik im vierten Wiener Bezirk gibt es Mehrwegbecher für den Coffee to go. Foto: Christoph Liebentritt



Florian Hofer vom Botendienst Heavy Pedals holt gebrauchte Kaffeebecher von der Kaffeefabrik ab. Foto: Christoph Liebentritt



Das Lastenrad ermöglicht eine nachhaltige Logistik. Foto: Christoph Liebentritt

Es herrscht ein reges Kommen und Gehen an diesem sonnigen Dienstagvormittag direkt nach den Weihnachtsferien in der Kaffeefabrik in der Wiener Favoritenstraße. Die Studentinnen und Studenten der nahen TU bestellen sich vor Beginn der Kurse noch einen Kaffee, Angestellte der zahlreichen Büros und Betriebe der Umgebung gönnen sich einen schnellen Espresso in der Kaffeebar und Rösterei.

Morgens überwiegt hier die Laufkundschaft: Die meisten haben es eilig und nehmen ihren Kaffee mit – oft im Einwegbecher.

Wiener Lösung

84 Millionen Coffee-to-go-Becher sind nach Schätzungen der Stadt Wien jährlich in Verwendung und landen nach wenigen Minuten auf dem Müll. Für Wien sind Einwegbecher in den letzten Jahren somit ein Riesenproblem geworden. Bereits 100 000 Becher bedeuten 900 kg Müll und 7750 kg Emissionen, gemessen in CO₂-Äquivalenten, hat die Umweltschutzorganisation Global 2000 errechnet. Das deutsche Umweltbundesamt hat in einer Studie gezeigt, dass nicht nur das Abfallvolumen – 10 bis 15 Prozent der Berliner Abfalltüte könnte man allein mit Kaffeebechern füllen – problematisch ist, sondern auch die eingesetzten Ressourcen: Holz für die Papierbecher, fossile Rohstoffe für Plastikbecher und Deckel, oft aus Polystyrol, sowie für die Beschichtung, meistens aus Polyethylen.

Während Berlin noch um eine Lösung des Problems ringt, ist man in Wien dank einer digitalen App und einer ausgeklügelten Logistik bereits auf gutem Wege, dem zunehmenden Becher-Müll zu entkommen: Wer einen Coffee to go der Kaffeefabrik genießt, kann einen Mehrwegbecher von „myCoffeeCup“ bekommen. Das Unternehmen Cup Solutions aus Floridsdorf hat das System erfunden und organisiert zentral alles rund um den Kaffee im Gehen – von der Logistik bis zur Reinigung.

Cafés, Bäckereien und Lokale in ganz Wien machen bereits bei myCoffeeCup mit. Die Kaffeekunden in den Cafés zahlen einmalig einen Euro Pfand für den Becher, bei der Rückgabe am Automaten oder im Geschäft gibt es dafür eine Gutschrift, auf Wunsch auch gleich auf die eigens entwickelte App, oder 10 Cent Rabatt beim nächsten Coffee to go.

Ausgezeichnetes Lastenrad

Bei der Kaffeefabrik ist inzwischen Florian Hofer von Heavy Pedals eingetroffen – in Radfahrmontur mit einem beeindruckend geräumigen Lastenrad. Heavy Pedals ist eigentlich ein Botendienst und in diesem Fall der Logistikpartner von myCoffeeCup. Florian Hofer ist gekommen, um etwas abzuholen: Kaffeebecher. „Platz für viele große Rückgabekisten“, sagt Hofer lachend und deutet auf den Anhänger. „Mehrweg is mei Kaffee“ steht darauf.

Heavy Pedals, die neben einem Lastenraddienst auch einen Einzel- und Großhandel für Lastenräder betreiben, ist für die Logistik von myCoffeeCup zuständig. In Großstädten mit Parkplatznot und Verkehrsstau ist das Lastenrad unschlagbar und eigentlich eine Notwendigkeit

für eine flexible Logistik, wie sie auch myCoffeeCup braucht.

Florian Hofer erzählt: „Wir sind damals auf die Firma zugegangen und haben gesagt: Wenn ihr schon so ein nachhaltiges Projekt macht, wollt ihr euch nicht um die Logistik dahinter kümmern? Da ist seit einem Jahr eine sehr nette Partnerschaft entstanden, bei der sehr viel Feedback von uns wieder zurückgeht. Wir haben einen guten Austausch. Da ist Lerneffekt für beide Seiten da.“

Derzeit werden jede Woche zwischen siebzig und neunzig unterschiedliche Adressen von Heavy Pedals für myCoffeeCup angefahren. Diese sind noch außertourlich, werden also nach Bedarf in die bestehenden Stammrouten der Lastradböten integriert. Die App, die Rückgabestellen vermittelt, soll diese Botenlogistik in Zukunft weiter vereinfachen, damit die Routen nach Bedarf gefahren werden können.

Kaffeebecher zu Spielzeug

Das Angebot von myCoffeeCup gibt es seit Mai 2019. Das Unternehmen gehört zu Cup Solutions, einem Floridsdorfer Unternehmen, das auf Mehrwegbecher spezialisiert ist. 2019 hat Cup Solutions für myCoffeeCup das österreichische Umweltzeichen erhalten. Cup Solutions hat eine spezielle umweltschonende Spültechnik entwickelt, die beinahe vollständig auf Klarspülchemie verzichtet. Der Strom für den Betrieb stammt von einer modernen Photovoltaikanlage am Dach des Firmengebäudes. Die Kaffeebecher können zu 100 Prozent recycelt werden. Derzeit wird aus dem Polypropylen, aus dem die Becher bestehen, nach der Wiederaufbereitung Kinderspielzeug produziert, und man arbeitet daran, unmittelbar neue Becher daraus herstellen zu können.

Während klassische Einwegbecher mit Rohmaterialien aus Übersee in Deutschland, Tschechien oder Polen gefertigt werden, entstehen die Mehrwegbecher von myCoffeeCup außerdem in Österreich mit Materialien aus Österreich. Somit bleibt die Wertschöpfung im Lande, es entstehen keine Umweltkosten durch den Transport der Becher.

Große Nachfrage

Bei Cup Solutions gibt es den Kaffee aus Porzellantassen. Geschäftsführer Christian Chytil erzählt von der Idee hinter myCoffeeCup und zieht ein sehr positives Resümee nach den ersten Monaten. Angefangen hat myCoffeeCup mit nur zwanzig Partnern, jetzt sind es bald über 90 Unternehmen, die sich dem Mehrwertsystem angeschlossen haben.

Aus zunächst 15.000 im Einsatz befindlichen Mehrwegbechern im Mai 2019 wurden mittlerweile schnell 250.000 Stück. Das entspricht einer Steigerung um etwa 1600 Prozent.

Die Partner von Cup Solutions, also die Bäckereien und Cafés, zahlen eine Systemgebühr in der Höhe von 266 Euro im Jahr für myCoffeeCup. Diese Gebühr verringert sich mit der Anzahl der ausgegebenen Becher um 10 Cent je Becher. Nach 2660 Bechern fällt die Systemgebühr somit ganz weg. Abholservice und die Reinigung bzw. der Austausch kosten 8,3 Cent pro Cup.

digitalen Kaffeebecher

längeres Leben. Dadurch gibt es weniger Abfall und eine Verkehrsentslastung in der Stadt. Einwegbecher werden bald Geschichte sein. *Von Klemens Wagner*

Angesichts der erwähnten 84 Millionen Einwegbecher, die allein in Wien den Abfall belasten, mögen die Mehrwegbecher noch wie ein Tropfen auf den heißen Stein wirken, aber Veränderungen finden oft schneller statt, als man das erwarten würde.

Neue Konsumenten

Das weiß auch Chytil, der mit Cup Solutions schon einmal ähnlich neues Terrain beschritten hat: „Als wir 2006 angefangen haben, Mehrwegbecher bei Konzerten einzusetzen, hat noch jeder gesagt: ‚Freiheit, kompliziert, mühsam‘. Ich glaube, ich kenne mittlerweile kein Konzert mehr, das nicht Mehrwegbecher verwendet. Der Konsument ist es gewohnt, und solange er das Pfand zurückbekommt, ist alles gut.“

Der Konsument hat sich seit 2006 gewandelt. Die vielfachen ökologischen Verbesserungen, die mit dem System von myCoffeeCup einhergehen, kommen nicht nur der Umwelt zugute, sondern treffen auch den Zeitgeist. In einer beschleunigten Welt mit begrenzten Ressourcen sind Vorbehalte gegenüber Mehrwegsystemen wohl nicht mehr leistbar. Selbst die US-Kaffee-Kette Starbucks verlangt in bestimmten Filialen in Hamburg und Berlin testweise bereits Pfand für ihre Becher, wissend, dass gesetzliche Plastikverbote das bisherige Modell der gratis Einwegbecher beenden werden, abgesehen von den Umweltanliegen der Konsumenten.

Von welchen Kundengruppen der Umbruch ausgeht, ist nicht einfach zu sagen, meint Marco Wimmer, Projektleiter von myCoffeeCup: „Die Daten muss man mit Vorsicht genießen“, sagt er. Die Social-Media-Auswertungen von Wimmer zeigen allerdings interessante Unterschiede zwischen den Kunden. Etwa, dass Konsumentinnen scheinbar umweltbewusster sind als Konsumenten. 70 Prozent der myCoffeeCup-Kundschaft sind weiblich; die meisten sind zwischen 18 und 34 Jahre alt und damit eher jung.

Wien ist nicht allein mit seinem guten Beispiel. Andere Städte haben ähnliche Probleme mit den neuen, schnellen Konsumgewohnheiten und finden ähnliche Lösungen. So sind auch in Kufstein in Tirol seit Anfang 2019 Mehrwegbe-

cher für den Kaffee im Gehen im Einsatz. Die Keramikbecher gibt es mit verschiedenen Motiven und können gegen eine Gebühr ausgeliehen werden. Die Gemeinde will mit „K2go“ einen Beitrag zur Müllvermeidung und zum Umweltschutz leisten. Nebenbei fungieren die Becher, die im Verkauf zehn Euro kosten, als Werbeträger für die Region. In Kufstein schätzt man, dass jährlich in ganz Österreich rund 600 Millionen Einwegbecher weggeworfen werden, 300 Millionen davon ehemalige Coffee-to-go-Becher.

Digitale Unterstützung

Gerade in Hinblick auf die App erwartet man sich bei Cup Solutions in den nächsten Monaten weiteres Wachstum, das dann bei zunehmender Verbreitung vielleicht auch den Geschlechterunterschied in der Nutzung des Angebotes nivellieren könnte. Ohne Werbung zu machen, konnte myCoffeeCup 5000 User für die App gewinnen. 80 Prozent kamen in den letzten beiden Monaten. Marco Wimmer ist überzeugt von der Bedeutung und dem weiteren Erfolg der App: „Das wird bestimmt in den nächsten zwei Jahren ein großes Thema sein: Bargeld, ja oder nein? Gibt es das noch? Man wird generell gerne mehr in die digitale Variante gehen. Von daher ist die App schon sehr zukunftsweisend.“

Zukunftsweisend und offenbar voller Vertrauen in das Mehrwegsystem zeigt man sich auch in der Kaffee- und Rösterei, die nicht nur auf nachhaltige Verpackungen setzt, sondern auch auf Kaffee aus biologischer Landwirtschaft, fairen Handel und transparente Lieferketten, hat einen zweiten Standort in Planung, der im Frühjahr eröffnet werden soll. Im To-go-Bereich wird die Kaffee- und Rösterei dann ausschließlich Mehrwegbecher anbieten und den alten Standort im Viertel allmählich auf das neue System umstellen.

Wie einst die Einwegbecher der Konzerte werden die Einweg-Kaffeebecher also in nicht allzu ferner Zukunft wohl endgültig im Müllhaufen landen, ohne durch neue Einwegbecher ersetzt zu werden. Vielleicht wird man einst verwundert auf die Zeiten blicken, in denen Kaffeebecher Wegwerfware waren. ■



In der Waschstraße von Cup Solutions werden die Becher chemiefrei gereinigt. Foto: Cup Solutions



Geschäftsführer Christian Chytil und Projektleiter Marco Wimmer von Cup Solutions. Foto: Christoph Liebenritt

Anzeige

IMMOBILIEN

SCOUT 24

[immobilienscout24.at](https://www.immobilienscout24.at)

ENDLICH ZUHAUSE

Die einfache Immobiliensuche

Jetzt mit

PROVISIONSFREI-FINDER

JETZT BEI Google Play

Laden im App Store

App downloaden und Wiener Zeitung gratis lesen!

Mit monatlichem Special zur Digitalisierung
in Gesellschaft und Verwaltung.

Ihr
Gutscheincode
digirep01



Der Gutscheincode für das gratis E-Paper
der Wiener Zeitung ist bis 25. Februar 2020 gültig.

So funktioniert es:
Im App Store die E-Paper-App der Wiener Zeitung aufrufen.
App herunterladen und auf eine Ausgabe der Wiener Zeitung klicken.
Gutscheincode eingeben. Die Ausgabe gratis lesen.

WIENER ZEITUNG