

# SheDrivesMobility 69 - Lieferkollektive

speaker\_SPEAKER\_01 (0:16)

Hallo und herzlich willkommen bei She Drives Mobility. Ich freue mich, wenn du das erste Mal reinschattest. Ich freue mich aber auch, wenn du mich weiterempfehlst und vielleicht schon mehrfach hier reingehört hast. Mein Name ist Katja Diehl und unter dem Namen She Drives Mobility bin ich unterwegs, eine menschenzentrierte Mobilität der Zukunft mit aufzubauen. Denn ich glaube, momentan sind wir sehr autofixiert. Momentan sind wir sehr darauf fixiert, das, was Status Quo ist, aufrecht zu erhalten. Das zeigen ja auch die Schwerpunkte in den aktuellen Koalitionsverhandlungen. Und ich glaube auch tatsächlich, dass wir einfach mal schauen müssen, was bewegt uns und wie bewegen wir uns? Und vor allen Dingen, welche Dinge können wir mal anders denken, damit eine gute Zukunft für alle garantiert ist. Ich bin ziemlich genervt von dem, was Gorillas und andere gerade zum Beispiel in der Lieferszene machen. Ich sehe aber auch, dass Menschen dieses Angebot annehmen. Das sind Menschen in der Stadt, die sich Dinge liefern lassen, die sie eigentlich um die Ecke einkaufen können. Ja, ich weiß, dass Menschen in bestimmten Lebensumständen von solchen Diensten einen Nutzen haben, wenn sie zum Beispiel als Alleinerziehende nicht auch noch schaffen, den Einkauf zu gestalten. Aber ich möchte auch immer die Lösung bieten, dass wir das anders denken. So habe ich mich auf die Suche gemacht. Wer macht das denn schon längst besser als so Angebote wie Gorillas? Und ich habe gefunden, Bring Bock aus Hamburg und Im Nu aus Dresden. Das sind Lieferkollektive, die anders arbeiten als solche aufgepumpten, mit Werbegeldern auch in den Markt drängenden,

milliardenschweren Unternehmen, die meiner Meinung nach ein Phänomen sind, das wir nicht aufpumpen sollten, indem wir auch noch die Nachfrage generieren. Bring Bock und Im Nu sind in ihren Städten unterwegs, sind Menschen, die in den Städten gute Arbeitsbedingungen bieten, die die Einnahmen sich auch entsprechend teilen. Und ich glaube, wenn ihr bei denen bucht, dann macht ihr etwas für eure Wirtschaft vor Ort und macht das etwas für gute Arbeitsbedingungen. Hört mal rein, wenn ihr interessiert seid daran, auch mal bei euch zu schauen, wer ist hier eigentlich unterwegs, wer macht das eigentlich aus der Region, für die Region und kann ich vielleicht als Kund\*in etwas stärken, was auch wirklich nachhaltig ist. Und ich glaube, die drei Menschen, die hier zu Wort kommen, die zeigen euch, wie wichtig es ist, solche Angebote zu stärken, sich vielleicht ein bisschen Mühe zu machen, zu recherchieren, wer ist auch in meiner Stadt unterwegs? Und so werden wir gemeinsam in eine Zukunft gehen, die gut ist für alle. Ich freue mich, wenn ihr Sternchen dalasst, wenn ihr weiterempfiehlt, wenn ihr ein bisschen Aufmerksamkeit für SheDrivesMobility macht, denn das Ganze mache ich hier pro bono. Ihr könnt auch bei Steady mal gucken, bei SheDrivesMobility könnt ihr einen wöchentlichen Newsletter abonnieren für ein kleines Entgelt. Ich glaube, dann kostet euch ein Newsletter pro Woche 1,25 Euro oder so. Also schaut mal rein, hört zu und verändert die Welt zusammen mit mir zum Besseren. Ich freue mich auf eure Kommentare und jetzt viel Spaß mit den alternativen Lieferkollektiven. Ja, ich freue mich, weil ich habe es eben kurz in unserer Vorbesprechung schon gesagt, mir ist es immer super wichtig, dass wir als Menschen die Zukunft ja insofern auch mitbestimmen können, weil wir auch immer KonsumentInnen sind. Also wir haben immer auch einen Hebel in unserem Portemonnaie, mit welchen Dienstleistun-

gen wir uns umgeben und welche Dienstleistungen wir vielleicht bewusst auch nicht wahrnehmen wollen. Und deswegen finde ich es total klasse, dass wir heute auch zwei sehr unterschiedliche Städte hier im Podcast haben, in denen es Alternativen gibt zur Logistik, zur Lieferlogistik. Aus Hamburg und Dresden zugeschaltet sind Menschen, die Logistik anders denken, die Logistik aber auch mit einem gewissen Wert versehen wollen und die vor allen Dingen auch regional vor Ort tätig sind. Also Menschen, die in der Stadt leben, wo sie logistisch unterwegs sind. Ich würde mal das Wort an Im Nu übergeben wollen, das ihr euch kurz vorstellt.

speaker\_SPEAKER\_00 (4:01)

Ja, hallo. Also wir sind Nadja und Jonas. Wir arbeiten beim Im uN Courier Kollektiv, haben uns als Kollektiv zusammengefunden seit 2017. Aber den Fahrradkourier an sich gibt es schon seit 1992. Wir arbeiten alle zusammen, arbeiten alle für den gleichen Umsatz und liefern alles Mögliche aus, außer Lebensmittel. Das ist nicht unser Haupt-Kerngeschäft, aber alles über Briefe und Aktenordner und das mit Fahrrädern und Lastenrädern.

speaker\_SPEAKER\_01 (4:33)

Damit man sich ein bisschen vorstellen kann, wie viele Leute seid ihr? Und was macht ihr pro Woche für Lieferungen? Hat man, dass man irgendwie so ein bisschen weiß, wie groß klein ihr seid?

Also ja, da wir als Kollektiv alle selbstständig angestellt sind, sind halt auch alle möglichst frei in ihrer Dienstplanwahl. Also wir sind so ein Stamm von etwa 40 Menschen, wovon pro Monat so um die 20 aktiv sind, immer halt so ein bisschen weg sind. Genau, ja und das, was wir am meisten liefern, sind Ausschreibungsunterlagen,

medizinische Proben, das ist so das Hauptgeschäft, Gerichtspost, Anwaltpost, solche Sachen, das ist so das meiste. Aber wir nehmen auch alle Ausreißer in alle Richtungen auch.

Sehr schön, ja dann kommen wir nach Hamburg. Alex, du hast es erst woanders versucht, haben wir gerade im Vorgespräch gehört. Wie ist so deine Geschichte im Sinne von Alternativen zur Logistik?

Ja, mein Name ist Alex, ich bin jetzt in Hamburg bei ursprünglich in Saarbrücken. Ich bin der Gründer von Bring Bock, einem Lastenrad-Kollektiv. Also wir sind überwiegend mit Lastenrädern oder mit Schwerlastenrädern und Anhängern unterwegs. Und gestartet haben wir 2014, 2015 die Kante in Saarbrücken. Und Saarbrücken ist sehr provinziell und auch bergig und es war schwierig. Also es war eine gute Idee, aber die Problematik war einfach die, dass das Lastenrad da nicht wirklich angekommen ist, dass die Akzeptanz nicht da war und dass die Leute sich einfach die Frage immer gestellt haben, warum hast du es dir so schwer, warum fährst du mit dem Fahrrad die Waren aus, warum hast du keinen Transporter, einen ganz konventionellen Dieseltransporter und machst es dir einfach? Und tatsächlich waren die Umsätze auch eher bescheiden. Ich konnte es so ein bisschen quer subventionieren. Und irgendwann war der Wunsch dann auch da, in der Großstadt dann das Ganze nochmal neu zu starten. Und bin nach Hamburg 2016 gezogen, hab das ein bisschen pausieren lassen mit dem Bring Bock. Also das heißt, in Saarbrücken liefern wir noch nach wie vor weiter. Und wir haben dann 2018 neu gestartet, relativ langsam. Wir haben ja hier in Hamburg einige Kurierdienste, die recht groß sind. Und daher mussten wir auch unsere Nische erstmal finden.

Und ja, seitdem sind wir unterwegs, haben wir jetzt anderthalb Jahre nochmal das Geschäft einfrieren müssen, weil Corona, also wir sind sehr, sehr stark im Zentrum von Hamburg unterwegs, also im Innenstadtzentrum und die waren ja durch Corona einfach leergefegt. Die ganzen Büros und alles und ja, dementsprechend sind auch die Umsätze dann ausgefallen. Aber jetzt starten wir nochmal neu durch. Und genau, wir sind jetzt aktuell sieben Personen, die unterwegs sind und sind ja mit Lastenrädern sehr viel unterwegs, fahren Früchte aus, Obst und Gemüse und haben auch unsere Aktentouren, unsere Dokumententouren, das sind aber eher kleinere. Wir haben viele Festtouren, wir sind eigentlich eher nicht auf Abruf, weil wir einfach viel zu klein sind. Und ja, arbeiten eigentlich auf feste Pro-Stops-Zahl. Und sind jetzt auch froh gerade, dass sehr viel hochgefahren wird und unsere Dienstleistung sehr gut angenommen wird von unseren Stammkunden auch oder beziehungsweise neuen Kunden, die dazukommen. Und macht wieder richtig Spaß. Gott sei Dank.

Katja

Ich war ja schon mal in Dresden vor Ort und habe da auch ein bisschen mit euch schnacken können und habe auch mitbekommen, dass es gar nicht immer so einfach ist, diese Alternativen aufzubauen, weil teilweise, ich sage jetzt mal ein bisschen übergriffig, auch noch nicht so richtig verstanden wird, wie wichtig regionale Dienstleistung ist, dass man halt bei einem Konzern oder Ähnlichem relativ schnell abhängig wird von wirtschaftlichen Entscheidungen auch. Also wenn ihr jetzt so auf euer Geschäft guckt, ihr habt eine längere Tradition als der Lieferbock, was sind so die größten Probleme? Wo merkt ihr, ja, liegen einfach Steine im Weg, dass sich das noch ein bisschen besser entwickelt für euch?

speaker\_SPEAKER\_00 (8:05)

Ja das sind zum einen die großen Logistiker, die in der Stadt tätig sind, die tatsächlich krass den Preis drücken, den wir natürlich nicht mithalten können, weil wir uns ja auch alle ordentlich bezahlen wollen, das wäre das erste und...

speaker\_SPEAKER\_01 (8:52)

...die Stadt selber, also die Stadtkultur und die Stadtpolitik. Wer es noch nicht weiß, Dresden ist relativ konservativ.

speaker\_SPEAKER\_01 (9:00)

Das zeigt sich in der Verkehrspolitik ganz arg. Erst letzte Woche hat die Stadt ein Gesetz rausgebracht, was Fahrradstraßen quasi unmöglich macht, sobald auch nur ein Parkplatz davon betroffen wäre. Und ähnliche Sachen. Und natürlich die Bekanntheit. Wir können uns einfach keine Riesenwerbekampagnen leisten. Die Großen können das und können mit extrem kleinen Preisen werben. Die ganze Stadt ist zugepflastert von unseren größten Konkurrenten, die ausschließlich mit Diesel rumfahren. Wir können da einfach nicht mithalten.

Katja

Habt ihr denn, wenn ihr auf eure Kund\*innenstruktur schaut, habt ihr bestimmte Fans bzw. Gruppen, die da offen dafür sind? Man muss anscheinend doch ein bisschen aktiv sich umschaun, um euch zu finden, weil ihr nicht so diesen Werbedruck erzeugen könnt. Wer ist da so offen? Wer ist sozusagen der Pionier, auch mit Menschen wie euch ganz bewusst zusammenzuarbeiten?

speaker\_SPEAKER\_00 (9:59)

Das sind vor allem auch tatsächlich jüngere Menschen, die wir erreichen. Aber unsere eigentliche Zielgruppe oder unser eigentlicher Kundenstamm ist eigentlich so mittelständische Unternehmen. Da müssen wir mehr rankommen. Die Jüngeren, die haben uns, glaube ich, schon ganz gut registriert und folgen uns auch auf den sozialen Medien. Aber wir brauchen da halt mehr in einem höheren Segment.

speaker\_SPEAKER\_01 (10:14)

Wenn ich jetzt nach Hamburg gucke, das ist ja natürlich auch eine Stadt, wo wir dann doch relativ viel schon haben an Angeboten. Es gibt hier natürlich auch die Otto Group, die bestimmte logistische Dienstleistungen anbietet. Wo habt ihr eure Nische gefunden? Oder wo hast du für dich als Alex gesehen, das macht jetzt Sinn, hier in Hamburg so was nochmal zu starten?

Also es ist tatsächlich das Zentrum. Wir haben ja auch ganz viele Experimente ausprobiert. Es gibt ganz viele Startups, die quasi einen KBP-Dienstleister kopieren wollten, im Sinne von, dass sie auch über die Spedition ganze Palettenware von nachhaltigen Unternehmen nach Hamburg transportieren oder Berlin oder irgendwo in München haben sie auch gestartet, transportiert haben. Aber es hat sich alles nicht gehalten, weil der Preisdruck einfach zu groß ist. Und dadurch, dass wir mit diesen Lastenrädern unterwegs sind, wir haben, also interessant wird es bis zum Radius von vier Kilometern. Alles, was darüber hinausgeht, dann verlieren wir auch an Zeit. Dann wird es auch schwierig. Dann ist zwar der Nachhaltigkeitsgedanke da, aber wir konkurrieren ja auch nicht nur gegen den Preis, sondern auch gegen das Volumen. Und das ist, glaube ich, so der größte Batzen, den wir da irgendwie bewegen müssen,

im Sinne von, dass wir mehrfach immer irgendwie ein Mikrodepot oder irgendein Lager nochmal anfahren müssen oder irgendjemanden brauchen, der uns dann die Ware nochmal rausgibt. Weil sonst wird es einfach, wir sind langsam. Also ich habe es heute auch nochmal gehabt, irgendwann mit 16, 17 Stundenkilometer gefahren, weil wir extrem überladen waren mit über 200 Kilo. Ja, also es bewegt sich alles im Stadtzentrum und da ist auch gerade der Druck groß. Also Jungfernstieg hat ja jetzt zugemacht und Superbüttel ist ja auch ein Thema. Es gibt ganz viele Stadtteile, die jetzt nachziehen wollen, die Parkplätze wegmachen und Gott sei Dank Velorouten jetzt auch aufbauen hier in der Stadt. Und ja, der Verkehr, der wird halt immer zäher und immer langsamer. Und der Lieferverkehr, der darf zwar noch reinfahren, allerdings bündelt sich das immer bis zu einer gewissen Uhrzeit und dann ist Verkehrschaos vorprogrammiert. Und da versucht man natürlich unsere Nische auch zu finden, indem wir ja doch irgendwie dazwischen durchfahren oder irgendwie auf den Bürgersteig fahren. Das ist zwar alles auch nicht cool, weil es auch nicht erlaubt ist, aber wir müssen da unseren Weg halt bahnen. Und ja, es wird halt öftermals auch ein Auge zugedrückt. Aber ich würde mir auch wünschen, dass nicht nur die - also Hamburg möchte ja Fahrradhauptstadt werden und Hamburg ist auch irgendwie eine Logistikhauptstadt. Aber Fahrradlogistik sehe ich halt nicht, weil die Fahrradwege auch die neu gemachten auch viel zu klein sind. Wir sind trotzdem irgendwie schneller als der Durchschnittsfahrer, trotzdem, dass wir auch mit einem schnellen Anhänger fahren. Irgendwie landen wir dann doch auf der Straße mit unseren Rädern. Ja, es gibt auch ganz viele andere Experimente von den Großen, aber ich glaube, dort ist es wirklich experimentell und das, was wir machen, ist halt Alltag. Also wir bewegen wirklich was und wir haben

keine Versuchslabore, in denen wir jetzt über zwei Jahre irgendwelche Forschungsgelder verbraten, sondern wir bringen reell was auf der Straße. Und das, ja, ich merke halt auch mit den Kunden, die mit uns telefonieren oder sprechen, dass sie umdenken wollen, weil sie mit einer vorhandenen Spedition einfach Zeit, also ja, es kommt halt Zeit zustande, die sich aufbäumt und damit auch das Geld. Also es wird dann auch am Ende teurer. Also am Ende ist es auch so, dass wir vielleicht sogar schon ein bisschen günstiger sind, wenn es darum geht, dass die Autos einfach im Stau stehen und in den Baustellen stehen.

Katja

Wie ist es denn in Dresden, wenn ihr das so beurteilt? Also ich sehe das ja hier ehrlich gesagt, manchmal stehen hier vier Lieferfahrzeuge gleichzeitig vorm Haus, weil wir hier eine Feuerwehreinfaahrt haben, wo man gut parken kann. Das heißt, das ist ja auch einfach, wenn man ehrlich ist, ein pervertiertes und unkoordiniertes System. Also teilweise sind das dann auch drei DHLs. Das ist dann nicht unterschiedliche Marken, sondern es ist halt ein und derselbe Anbieter und irgendwie findet da eine Koordinierung ja nicht so wirklich statt. Heißt aber im Umkehrschluss auch, dass es etwas ist, was Menschen, die Dinge bestellen, gar nicht mehr reflektieren vielleicht. Dass da Prozesse dahinter stecken, die ja auch irgendwie eine Dienstleistung haben. Wir haben alle, glaube ich, auch noch so ein bisschen die Schlagzeilen, was so Mindestlohn angeht, was so prekäre Verhältnisse, auch Arbeitsverhältnisse angeht. Wie kriegt ihr das - Also erst mal könntet ihr vielleicht darstellen, wie arbeitet ihr? Das ist ja auch der Gedanke von Kollektiv vielleicht, dass ihr den nochmal erklärt. Aber wie kriegt ihr das auch den Kunden vermittelt, dass eure Dienstleistung halt auch was wert ist

und ihr deswegen vielleicht auch eher sozusagen kein Billigheimer sein wollt?

Wir machen halt einen klaren Unterschied zu den klassischen Lieferservicen. Wir stellen nämlich wirklich eine Dienstleistung her. Wir gehen zu den Menschen persönlich, kümmern uns um deren Sendung. Das ist was ganz anderes als ein Paket, was vor die Haustür geknallt wird. Ich verstehe gar nicht, wie die großen Logistikunternehmen oder auch die aus dem Boden gestampften Lieferanten, Start-ups, das irgendwie hinkriegen, Geld zu verdienen, wo es doch so offensichtlich ineffektiv ist. Die fahren ja zu viert eine Straße rauf und runter und leer wieder zurück. Das ist für uns absolut nicht möglich. Wir verdienen erst Geld, wenn wir Sendungen kombinieren können. Und ja, genau, das ist dann auch so ein bisschen der Hauptpunkt der kollektiven Arbeit. Ständige Kommunikation, ein sinnvolles Miteinander herausfinden, gemeinsam herausfinden, welcher Weg ist jetzt der sinnvollste, wo können wir am meisten miteinander kombinieren und trotzdem die Zeiten halten? Genau.

Katja

Als ich bei euch vor Ort war, da war ja gerade so eine Art Stadttour, wo verschiedenste Menschen und Initiativen sich vorgestellt haben, die in Dresden eine andere Kultur, eine andere Gesellschaft aufbauen wollen. Und das ist ja manchmal nicht nur euer Problem, dass man euch nicht findet, sondern bei vielen Dingen, dass man wirklich persönliche Kontakte braucht oder Mundpropaganda. Das ist aber doch eigentlich ein Zeichen dafür, dass auch da Zivilgesellschaft wieder weiter vorne ist als Politik, das vielleicht auch ist, oder? Also, dass ihr euch schon vernetzt, euch auch unterein-

ander bekannt macht. Wie nehmt ihr das in Dresden wahr? Ist das ein positiver Teil der Subkultur auch, dass man auch auf Mobilität oder auch auf Logistik anders schaut? Ja, definitiv. Also, es ist ein großes Problem, dass all diese, ich nenne es einfach mal, Nachhaltigkeitsinitiativen sich alle nicht kennen, alle am selben Strang ziehen, ja, aber nicht wissen, was der Nachbar macht und damit auch nicht gegenseitig supporten können. Das wäre natürlich ein großer Traum, wenn man das alles unter eine Haube bringen könnte. Wie man das machen will ohne Mittel, ist halt so ein bisschen die Frage. Ich glaube nicht, dass wir da von der Stadt Dresden viel erwarten können.

Katja

Das scheint ja auch ein großer Unterschied zwischen Hamburg und Dresden dann zu sein. Also, du hast ja gerade geschildert, Alex, bei uns fängt es schon an, dass autofrei sich ein bisschen als Idee auch anfängt durchzusetzen. Ich bin ja Gott sei Dank in dem Superbüttel, was entsteht. Also, das ist zwar nicht direkt bei mir vor der Tür, aber da soll ja tatsächlich so etwas wie in Barcelona entstehen, ein Superblock, wo man nicht mehr reinfahren kann, wo dann natürlich auch Dienstleistungen wie die von euch priorisiert werden würden. Also, ist das was, wo man vielleicht auch gegenseitig voneinander noch lernen könnte? Also, auch jetzt in dem Sinne, dass Im Nu mit euch mal sprechen könnte, dass man gemeinsam auch da eine Bewegung wird? Wie siehst du das? Also, bist du dir hier in Hamburg gut aufgehoben, wenn du das jetzt aus Dresden so hörst? Oder ist es hier in Hamburg eher das Problem, dass es zu viele machen?

Das ist eine schwierige Frage. Also, tatsächlich bin ich jemand, der sehr offen ist. Und ich bin ja auch für ein größeres Kurierunternehmen hier in Hamburg gefahren, was sich über viele Jahrzehnte etabliert hat. Und bin da auch ein bisschen angeeckt mit dem, dass ich gesagt habe, ey, lass doch mal einfach mal öffnen und lass mal mit anderen austauschen und lass doch mal bündeln. Weil ich meine, im Endeffekt gibt es Milliardenkonzerne und dann gibt es uns kleine mittelständische, die alle irgendwie dasselbe umsetzen wollen und am selben kämpfen. Warum lassen sie uns doch einfach mal das Ganze zusammensetzen, zusammenkommen und gemeinsam Ideen schmieden, die wir die anderen nicht unbedingt verdrängen können, aber einfach ein größeres Stück vom Kuchen abholen können. Und tatsächlich ist es nicht immer gewollt. Also, wir haben das jetzt vor ein paar Wochen in einer Sitzung gemacht mit ein paar Kollektiven auch hier in Hamburg. Die größeren sind draußen, aber es sind die ganz Kleinen, die da nochmal dabei sind. Und da sprechen wir jetzt über eben Mikrodepots, die wir öffnen wollen und wo es irgendwelche Plätze gibt, wo es dann sinnvoll wäre und wie wir uns dann vielleicht auch gegenseitig Kunden zuschieben können. Weil wir sitzen auch in unterschiedlichen Stadtteilen und vielleicht kann ich jetzt hier oben bei uns in Almsbüttel die eine oder andere Ware besser fahren als jemand, der dann eben aus Hammerbrook kommt. Der hat eine längere Anfahrt. Also schiebt er mir die Kunden rüber, ich schiebe ihm umgekehrt die Kunden rüber, aber es bleibt irgendwie bei uns. Und wird nicht bei einem Großen dann landen. Also ich bin tatsächlich offen, mich hier mit anderen zu vernetzen, auch bundesweit, dass man dann einfach sagt, lass mal einfach Ideen zusammen in einen Topf werfen und einfach mal schauen, wie wir vielleicht sogar auf der Bundesebene uns stärker aufstellen können. Weil die Themen sind

überall die gleichen. Ja, mag sein, dass die eine oder andere Stadt ein Stückchen weiter voraus ist, einfach weil die Politik oder das Geld vor allem auch da ist. Das war ja auch ein Problem in Saarbrücken, dass einfach kein Geld dafür da ist. Aber ich denke, es geht halt nur so. Leider ist es aber nicht immer gewollt. Aber gut, das kann man nicht ändern. Aber die, die es wollen, da wäre ich echt froh, wenn wir uns austauschen würden.

Katja

Weil ich glaube da tatsächlich, dass da viel Potenzial ist. Also ich bin halt auch jemand, der überhaupt nicht gerne online bestellt, beziehungsweise auch beim Essen. Über das Thema bin ich ja erst gestolpert, weil ich nachgeschaut habe, was es in Berlin eigentlich gibt. Die hatten jetzt leider nicht zugesagt, aber da gab es halt auch ein Lieferkollektiv, das auch nur mit sechs Restaurants in Berlin zusammenarbeitet. Und auch das Trinkgeld, das fand ich auch super, drei Euro, war direkt schon in der Buchung drin. Also da warst du sozusagen als Kundin auch gezwungen, dieses Trinkgeld zu geben. Es war halt auch eine Transparenz da. Also das sind halt Dinge, die mir gefallen in dem Konsum, den ich halt habe, zumindest das dann so zu tun. Und das ist halt was, wo mir schon irgendwie vorschwebt, dass man vielleicht auch an dieser Auffindbarkeit einfach arbeiten muss. Es war wirklich ein Zufallsfund, weil ich eben nicht Google benutze, sondern so eine kleinere Suchmaschine, die da auch einen anders durchscrollt sozusagen durchs Internet. Dass man da vielleicht auch nochmal hinschauen muss. In Dresden habe ich so das Gefühl, ihr habt das jetzt immer nur sehr höflich formuliert, aber es ist ja wirklich fast ein bisschen eine Verhinderungstaktik, wenn ich das mal so ein bisschen deutlicher machen darf, die die Stadt da auch betreibt. Zum einen im Sinne von

einer gewissen Fahrradunfreundlichkeit, wenn man es mal so nennen will. Zum anderen aber auch, weil bestimmte große Unternehmen mehr Chancen eingeräumt bekommen als so Dinge, wie ihr es zum Beispiel tut. Wie nehmt ihr das Klima da wahr? Also wie habt ihr da überhaupt eine Hoffnung, dass das nochmal sich öffnet für solche Angebote wie das eure?

speaker\_SPEAKER\_00 (20:04)

Die Hoffnung haben wir immer. Mein großer Wunsch ist ja, dass wir mal durch die Innenstadt fahren, ohne dass ein Auto neben uns fährt oder dicht neben uns fährt, was ja gerade der Fall ist. Deswegen ist es natürlich bei uns auch viel Unmut, wenn man immer wieder probiert und an die Stadt rantritt oder auch an die Politik und es kommt halt einfach nichts zurück. Wir erwarten ja eigentlich auch gar nicht viel, wir wollen ja gar nicht viel, sondern wir wollen einfach nur zu einem guten Lebensklima in der Stadt auch beitragen. Und das schafft man ja, indem man zum Beispiel bei uns bestellt.

speaker\_SPEAKER\_01 (22:07)

Und welche konkreten Forderungen habt ihr da jetzt geäußert? Also was muss man sich vorstellen? Was wären so Hilfestellungen, die ihr von der Stadt gerne haben würdet?

Beispielsweise gibt es in vielen Städten eigentlich schon Initiativen, dass sie ihr Stadt, also die Verwaltungslogistik auf ökologischere Füße stellen. Das wäre mal ein Anfang. Ansonsten sind es natürlich vordergründig verkehrsplanerische Dinge, die wir uns wünschen würden. Aber noch viel wichtiger ist halt wirklich einfach die Kultur der Menschen. Das ist, ich möchte als Fahrradkurier nicht

ständig als Freiwild oder als Gegner wahrgenommen werden. Also manchmal wird man halt von einem SUV über Kilometer durch die Stadt verfolgt und dann versucht der mich umzufahren. So und das ist, das ist einfach krank und das muss aufhören. Und dann bin ich eigentlich schon zufrieden. Ansonsten, man kann den Job nicht machen ohne eine gehörige Portion Idealismus. Ansonsten macht das nach dem dritten Tag keinen Spaß mehr.

Katja

Ich habe ja auch gerade zwei Gäste im Hintergrund sitzen und da haben wir auch heute schon gesagt, wie schön wäre es, wenn uns alles egal wäre. Aber ich glaube, da sind wir zu viert auch irgendwie die falschen Ansprechpartner. Was hast du denn in Hamburg, Alex, für Vorstellungen? Also ist das ähnlich wie was ich jetzt gerade aus Dresden gehört habe? Oder was würde euch helfen konkret, dass halt so kleine, feine Dinge auch ein bisschen mehr Wertschätzung in der Politik erfahren?

Es hat auch schon in Saarbrücken angefangen, dass ich selber politisch etwas tätig bin und bin auch connected mit den ein oder anderen Ämtern und kann dann natürlich auch meine Themen dann anbringen und so ein bisschen Werbung machen. Das hat jetzt erst wieder angefangen. Aber natürlich, also wenn ich das hier in Hamburg betrachte, hier diese große braune KIP-Dienstleister, der hat ja da so einen riesen Container in der Innenstadt hingestellt bekommen und andere dann auch wiederum irgendwas. Da werden halt Fördergelder reingesteckt, es wird subventioniert und es wird irgendwie, es heißt dann, es ist ein Forschungsprojekt. Die sollen dann mit Lasträdern das Ganze ausfahren, die Pakete und die Waren und machen sie aber nicht. Die fahren dann halt mit

dem Sack oder laufen mit dem Sackkarren rum und dann denke ich mir auch, ja schön, das Geld hätten wir vielleicht anderweitig nutzen können. Also es wird halt sehr oft natürlich bei den Großen immer zuerst angeklopft und das finde ich schade. Und eine unserer Ideen war auch, dass wir vielleicht eine Seite gründen, jetzt mit den Kleineren und da einfach unsere Arbeit vorstellen und diese Seite dann auch eben städtisch irgendwo mit eingefügt wird und dass das gesehen wird und wo es dann darum geht, was ist ein Lastenrad, wie viel kann ein Lastenrad, also so ein bisschen Aufklärungsarbeit, so ein FAQ quasi, für Kurierkollektive oder für alternative Logistik und da wo dann die Firmen auch nochmal einzeln vorgestellt werden und dann wird es auch einfach bekannter. Ich meine, da müssen wir ja keine großen Werbegelderbudgets bekommen, das würde vielleicht auch schon helfen, wenn das einfach mal ein bisschen präsenter wird und das auch vielleicht im Zuge dessen dieser riesengroßen Milliarden, Milliarden nicht, aber Millionenkampagne für die Fahrradstadt, weil das ist auch ein Teil Fahrrad. Das ist halt nicht nur privat mit dem Fahrrad fahren, sondern auch Logistik mit dem Fahrrad und da würden wir gerne irgendwie mit benannt werden und eben nicht, uns gibt es und das ist schön, dass es uns gibt, aber es ist irgendwie dann doch immer das Große, was dann nach vorne gebracht wird.

Katja

Den Nachteil, den solche Kollektive natürlich haben, ist auch so ein bisschen, dass sie nicht so präsent sind im Sinne von, dass sie sofort damit identifiziert wird, dass ihr vielleicht was anderes seid. Plus, was ich letztens als ganz coole Idee empfunden habe, ich hatte Sigrid Nikutta, die ist ja die Vorsteherin von DB Cargo und die wünscht sich so einen Aufkleber, auch Waren zu ihnen gebracht

mit der umweltfreundlichen Bahn, also dass auch einfach mehr darauf hingewiesen wird, dass ja Logistik Teil eines Produktes ist. Also da kaufen sich die Leute das total sustainable T-Shirt, aber es wird halt mit einem Diesel-Lkw gebracht. Ich war jetzt gerade bei meinen Eltern im ländlichen Raum, da lassen die sogar den Motor laufen, während sie aussteigen und bringen, während der Motor läuft, was mich total mental lohnend gemacht hat. Weil ich dachte, das kann doch nicht wahr sein, jeden Tag. Und das ist, glaube ich, auch nochmal was. Könnte man das auch so denken, dass man das in diese ganze CO2-Diskussion auch nochmal einpreist, dass man in Dresden weiß, dieser Blumenstrauß hat jetzt so und so viel Gramm weniger erzeugt?

speaker\_SPEAKER\_01 (26:40)

Wir entwickeln tatsächlich einen Umweltsiegel für Nachwuchs-Siegel-Logistik.

Ach!

Genau. Den kleben wir auf unsere Sendung drauf.

Erklär mal!

Naja, bisher ist es nur im Prinzip eine Werbemaßnahme, um halt dieses Bewusstsein zu schaffen. Am Ende träumen wir natürlich davon, die Vernetzung der bundesweiten Kurierunternehmen, die alle dann mit diesem Siegel ihre Dienstleistungen auszeichnen können und den Kunden sicher sichtbar machen.

Katja

Ich glaube tatsächlich, dass viele so kleine Manufakturen, beginnend bei Kaffee, Schokolade, keine Ahnung was, die da ja auch irgendwie Teil von dieser neuen Welt sind, dass die da nochmal anders hingucken. Ich habe jetzt gerade von dir gehört, Alex, Mikrohub, kommt ihr dann da überhaupt ran? Oder sind das auch wieder die Großen, die sehr exquisit für sich nur sowas vorhalten?

Es wurde ein Verein hier gegründet in Hamburg und man versucht natürlich da auch ein bisschen Partner mit reinzubekommen, die das refinanzieren. Wir werden natürlich unsere Miete dann auch zahlen müssen und können. Aber ja, es ist halt nicht einfach und es gibt keine Lagerhallen in dem Sinne hier im Innenstadtbereich. Also außerhalb, ja, finden wir ganz viele und es ist alles frei und die ganzen Immobilienzeitschriften oder Accounts online, die sind alle voll damit. Aber wir brauchen was im Innenstadtbereich. Jetzt ist es Glück im Unglück. Also es ist schade, dass der einzelne Handel zumacht. Aber es gibt leider auch sehr viel Leerstand, weil wir eben Corona nicht überlebt haben. Und diese Ladenlokale, die werden jetzt halt natürlich eine Möglichkeit, da eben ein Mikrodepot reinzumachen. Es ist natürlich nicht so schön. Also das ist jetzt so die nächste Idee. Da haben wir auch letztens hier mit Tarek, hast du ja auch kennengelernt, ein bisschen rumgesprungen, ob wir da so eine Art auch Kiosk reinmachen und auch irgendwelche nachhaltigen Produkte vorne mit anbieten. Und hinten dran ist halt dann entsprechend, also es gibt viele Ideen. Man will es halt nicht einfach unschön irgendwie in Lager mitten in die Stadt reinsetzen. Und man kennt es ja auch von anderen Startups, die jetzt ihre ganzen Fahrräder draußen stehen lassen haben und dann sammelt sich auch Müll an und der Lieferverkehr ist da. Das ist halt so ein bisschen der Nachteil. Und das irgendwie zu versuchen zu inte-

grieren. Es gibt ja Ideen, wo dann irgendwelche Container auf Fahrzeugflächen, also auf Parkplätze abgestellt werden. Hier in Hamburg hatten wir die Möglichkeit, das Ganze auch aufs Wasser zu stellen. Aber das ist nicht gewollt. Man muss es halt dann, diesen öffentlichen Raum, dann dafür freigeben. Und da wird es dann wieder politisch und dann wird es auch wieder sehr zäh. Da müssen halt viele Leute dann irgendwie am Tisch und es muss irgendwie alles umgeschrieben werden. Also es ist nicht einfach. Also es wird nicht die eierlegende Wollmilchsau geben. Aber man muss es einfach versuchen und probieren. Und ich glaube, am Ende sind es halt Partner, die das refinanzieren müssen. Oder es gibt halt irgendwann mal ein Startup, das sich darauf spezialisiert, schöne, gute, nachhaltige Mikrodepots in der Stadt anzubieten. Aber das sehe ich noch nicht.

Katja

Ja, es ist ja auch ein schwieriges Geschäft, weil du immer an den Platz von den Autos willst. Also es ist ja auch diese E-Scooter-Debatte immer wieder, wo ich immer sage, ja, E-Scooter ist nicht so cool. Aber eigentlich ist es noch viel uncooler, dass wir keine Aufstellfläche bekommen von Autos. Denn das ist ja das eigentliche Problem. Sobald die gut aufgestellt werden könnten, dann haben ja auch sogar die Unternehmer, die das anbieten mit den E-Scootern, ganz andere Prozesse, weil man einfach weiß, wo sie denn stehen. Habt ihr denn, um jetzt mal positiv zu enden, aus Dresden heraus, ja, also merkt ihr, dass es da eine Nachfrage gibt, dass es auch steigt, dass die Leute auch diesen Wert der Dienstleistung zumindest in einer bestimmten Gruppe von Menschen auch anders wahrnehmen? Also gibt es auch Good News sozusagen, jetzt ganz abgesehen von der Politik, die euch da ja nicht so zu helfen

scheint, aber gibt es da Menschen, die euch unterstützen und auch ganz bewusst mit euch zusammenarbeiten?

Definitiv. Ja, also verschiedenste Unternehmen, die versuchen, nachhaltig zu wirtschaften, greifen auf uns zurück. Das werden auch immer mehr. Leider hat halt die ganze Nachhaltigkeitsbranche so ein bisschen das finanzielle Problem, dass sie sich uns auch manchmal gar nicht leisten können. Aber ansonsten lernen auch alle anderen unsere Dienstleistung zu schätzen. Und ich glaube, es wird sehr bald aufhören, dass Logistik nichts kostet.

Katja

Ich glaube, da geht kein Weg dran vorbei, ehrlich gesagt, weil das wird alles immer mehr mit Druck passieren. Leider, weil wir uns ja doch aus unseren Routinen nicht einfach so verabschieden. Alex, jetzt am Ende kurzer Werbeblog. Wo findet man euch und dich und was kann man mit euch tun?

Uns findet man auf jeden Fall im Internet unter [www.bringbock.de](http://www.bringbock.de), unter Delivery. Und am besten ist es, eine Mail schreiben. Tatsächlich sind wir gerade dabei, die Webseite auch neu zu gestalten, auch die Preise. Wir haben ja keinen Pro-Stop und Pro-Weg. Wir fahren ja ein anderes Modell mittlerweile, also auf Anfrage. Also auf jeden Fall eine Mail schreiben oder anrufen. Und wir können über alles sprechen und sind auch sehr offen für individuelle Lösungen. Das macht uns ja auch aus. Wir sind flexibel, das können die Großen eben nicht. Und von daher ist jede Anfrage gerne willkommen. Und das Gleiche bitte aus Dresden. Wo findet man euch und für was kann man euch buchen?

speaker\_SPEAKER\_00 (32:00)

Also uns findet man direkt unter Fahrradkurier-dresden.de und gerne per E-Mail, gerne über unser Online-Formular oder telefonisch. Wir sind auf allen Wegen zu erreichen.

speaker\_SPEAKER\_01 (32:13)

Und auf allen Straßen.

Katja

Sehr gutes Schlusswort. Ich danke euch für den munteren Austausch. Ich drücke euch die Daumen, dass ihr immer mehr Bedeutung erlangt vor Ort und vielleicht auch in der Vernetzung bundesweit. Ich wünsche euch jetzt noch einen schönen Tag.