

## Freigärtner KG

Stein 1, 95488 Eckersdorf

Tel: 0921 90057-673 | Fax: 0921 90057-674

E-Mail: kontakt@freigarten-stein.de

<https://www.freigarten-stein.de>



29.02.2024

# Freigärtner Mobilitätskonzept 2023 – 2027

## Rückblick 2023/22

Im Oktober 2022 ging unser Bio-Lieferservice und Online-Shop, mit der Freigärtner Ökokiste, erstmals an den Start. Gegründet wurde die Freigärtner KG im Juli 2022 als Reaktion auf die Herausforderungen der eigenen Direktvermarktung, in unserem bereits seit 2019 bestehenden landwirtschaftlichen Betrieb, im Freigarten Stein bei Busbach in Eckersdorf. Um die Landwirtschaft nicht weiter zu belasten und das Kerngeschäft im Gemüsebau zu konzentrieren und weiter ausbauen zu können, wurde die Freigärtner KG gegründet. Die KG übernimmt, als Handelsbetrieb die Logistik und Direktvermarktung von eigens angebautem Gemüse und Obst und ergänzt dieses mit weiteren regionalen Produkten von Kollegen und Kolleginnen und dem Bio-Großhandel.

Die Freigärtner Ökokiste übernahm zur Gründung die Belieferung für die bestehenden „Prosumenten“ aus der Solidarischen Landwirtschaft und baut seitdem den Neukundenstamm Schritt für Schritt weiter auf.

Fragen der Mobilität gehören für einen Lieferservice zum Hauptgeschäft. Im Folgenden sollen unsere Überlegungen hierzu im Freigärtner Mobilitätskonzept nachvollziehbar vermittelt werden.

## Aktueller Stand (IST):

Die Freigärtner besitzen zwei Lieferfahrzeuge (Diesel):

1x VW T5 Laufleistung >280.000km (Übernahme aus Bestand der Landwirtschaft)

1x Ford Transit Neu; geleast auf 4 Jahre

Im vergangenen Jahr 2023 wurden insgesamt 3 628 Aufträge ausgeliefert bei einer Gesamtfahrstrecke von 14 222km und einem Dieserverbrauch von rund 1 319l.

Daraus ergibt sich:

durchschnittlicher Dieserverbrauch pro Auftrag: 0,36l

durchschnittlicher Dieserverbrauch pro 100km: 9,27l

durchschnittliche Wegstrecke pro Auftrag: 3,92km

## **Entwicklungspläne bis 2027 (SOLL):**

Da die Freigärtner Ökokiste sich als Neugründung noch im Aufbau befindet und damit Auftragszahlen, Tourenstrecke und Tourenanzahl, sowie Fuhrpark sich noch in der Entwicklung befinden, haben Optimierungsabsichten noch eine geringe Tragweite. Dennoch sehen wir unsere Verantwortung und unseren Anteil, vor dem Hintergrund des menschengemachten Klimawandels und bemühen uns daher von Anfang an einen Beitrag zur Reduktion von klimaschädlichen Emissionen zu leisten.

### **Entwicklungsziel 1: durchschnittliche Wegstrecke pro Auftrag <3km bis 2027:**

**Geringere Wegstrecken pro Auftrag erhöhen die Effizienz und schonen die Umwelt, da es selbst in der Stadt oft weiter zum nächsten Bio-Laden ist, als unsere durchschnittliche Wegstrecke, macht es den Einkauf beim Bio-Lieferservice zudem attraktiver.**

Die beiden vorhandenen Touren der Lieferfahrzeuge sind bei der aktuellen Auftragslage noch nicht effizient ausgelastet. Mit 3,92km/Auftrag im Durchschnitt kommt es vor, dass zwischen einzelnen Kunden, auf nicht ausgelasteten Touren teilweise bis zu 20km an Fahrtstrecke entstehen. Deshalb legen wir aktuell besonderen Fokus auf die Neukundengewinnung auf den bereits vorhandenen Strecken. Durch Erhöhung der Aufträge pro Tour, auf den bestehenden Touren, wird die Gesamtfahrtstrecke nicht wesentlich steigen, die durchschnittliche Wegstrecke pro Auftrag wird sich als Folge der besseren Auslastung jedoch verringern.

Um das Ziel 1 zu erreichen bedarf es (rein rechnerisch) einer Steigerung um 18 Aufträge pro Woche auf den vorhandenen Touren. Dies entspricht einer Steigerung um rund 900 Aufträge im Jahr. Wir gehen aber davon aus, dass die Tourenstrecke insgesamt um mindestens 20% mitwachsen wird. Sodass eher von einer Steigerung um rund 1800 Aufträgen pro Jahr ausgegangen werden muss.

Kann das aktuelle Kundenwachstum beibehalten werden und können die Neukunden auf vorhandene Touren eingeplant werden, würde das Ziel 1 voraussichtlich zur Mitte der zweiten Jahreshälfte 2024 erreicht werden.

Da die Aufnahme weiterer Kunden auf die vorhandenen Touren zudem begrenzt ist, wird angestrebt den Wert von <3km/Auftrag bis 2027, auch bei weiterem Kundenzuwachs, durch ständige Tourenoptimierung beizubehalten.

Zum Ende 2027 erfolgt eine Neubewertung.

## **Entwicklungsziel 2: Austausch des Altfahrzeugs und Erfahrungen sammeln mit Leasingtransporter Ford Transit H2L3:**

**Genau die nach Bedarf passenden Fahrzeuge im Lieferbetrieb einsetzen zu können, spart Ressourcen schon bei der Beschaffung, weil nicht hergestellt werden muss, was nicht gebraucht wird und im täglichen Betrieb, da sowohl ein zu großes als auch ein zu kleines Fahrzeug mehr Energie verbrauchen, als ein Passendes.**

Der aus der Landwirtschaft übernommene VW T5 Transporter hat mittlerweile bereits eine Laufleistung von >280.000km erbracht. Es hat sich im vergangenen Jahr bereits gezeigt, dass mit dem VW T5 im Vergleich zum Ford Transit H2L3 deutlich weniger Kraftstoff pro km verbraucht wird. Angenommen hatten wir, dass ein deutlich größeres Lieferfahrzeug als der VW T5 benötigt wird. Diese Annahme hat sich jedoch bisher nicht bestätigt, da wir pro Tour (ca. 120 – 150km) nicht wesentlich mehr als 40 Aufträge (40 - 60 NAPF2-Kisten) innerhalb einer Tourschicht von 6h ausliefern können.

Es ist geplant, dass beim Eintreten eines Schadens des VW T5 Transporters, wenn dessen Instandsetzung wirtschaftlich nicht mehr zu rechtfertigen ist, den VW T5 Transporter durch einen etwas größeren Ford E-Transit zu ersetzen, der jedoch kleiner ist, als der aktuell geleaste Ford Transit H2L3.

Außerdem werden die Erfahrungen mit dem geleasten Ford Transit H2L3 weiter gesammelt und zum Ende der Leasingzeit 2026 neu bewertet.

Im ländlichen Raum in Oberfranken können auch öfter Touren mit Gesamtstrecken von über 150km entstehen. Hier haben aktuelle E-Transporter zum Teil aufgrund der beschränkten Akkuleistung das Nachsehen. Für diese Fälle beabsichtigen wir derzeit zumindest einen Diesel-Transporter auch nach 2027 weiterzubetreiben.

Von den Ergebnissen der nächsten Jahre werden wir die Entscheidung abhängig machen, ob das Leasingfahrzeug übernommen oder auch dieses in einen vergleichbaren E-Transporter ausgetauscht wird.

Grundsätzlich betrachten wir aktuell die E-Mobilität zurückhaltend. So lange es noch keine zuverlässigen Erfahrungen gibt, wie lange die Lebenszeit der verbauten Akkus im Realbetrieb sein wird und wie mit kompromittierten Akkus im Falle eines Unfalls umgegangen wird (CO2-Bilanz über Lebenszeit), sehen wir von einer vorzeitigen Umstellung auf E-Transporter bis 2027 aktuell noch ab.

Langfristig sind Transporter, deren Betrieb auf nicht erneuerbaren Kraftstoffen basiert, nicht mehr zeitgemäß und vor allem nicht nachhaltig.

Für unser Mobilitätskonzept bis 2027, sehen wir aber von weiterreichenden Änderungen im Fuhrpark mit Hinblick auf die Elektromobilität derzeit ab.

Trotzdem versuchen wir unseren CO2 Ausstoß weiter zu reduzieren und haben dafür zwei weitere Entwicklungsziele formuliert, die nicht direkt den eigenen Fuhrpark betreffen, dennoch aber zu einer betrieblichen CO2 Reduktion beitragen.

### **Entwicklungsziel 3: E-Lastenräder in der Stadt - Innerstädtischen Verkehr mit Transportern meiden in Bayreuth und Kulmbach**

**Der höchste Kraftstoffverbrauch entsteht mit unseren Transportern im Stadtverkehr. Mit dem Umstieg auf eine Auslieferung mit dem Lastenrad in der Stadt kann ein beträchtlicher Anteil an fossilem Kraftstoff eingespart werden.**

Die zwei Städte Bayreuth und Kulmbach liegen direkt auf unseren Liefertouren. Bis zum Ende 2023 wurden alle Lieferungen mit unseren beiden Dieselfahrzeugen ausgefahren. Um unsere CO2-Emission zu reduzieren liefern wir seit Februar 2024 in Bayreuth Stadt in Kooperation mit einem E-Lastenrad Kurier aus. Eines unserer Lieferfahrzeuge liefert an einem Übergabepunkt die Aufträge zum E-Lastenrad Kurier, wo diese anschließend umgepackt werden. Der E-Lastenrad Kurier fährt dann alle Aufträge in der Stadt aus. Unser dieselpetriebenes Lieferfahrzeug fährt anschließend eine Tour im Landkreis Bayreuth außerhalb der Stadt.

Als nächsten Schritt ist geplant dies auch für die Stadt Kulmbach einzuführen.

In beiden Städten soll bis 2027 ausschließlich mit Lastenrädern ausgeliefert werden.

### **Entwicklungsziel 4: Mitarbeitende beim Weg zur Arbeit zu Fahrgemeinschaften, zum ÖPNV oder dem Rad motivieren**

**Auch die Fahrt zur Arbeit und nach Hause bringt Potential zur Einsparung an CO2 mit sich. Abhängig vom gewählten Transportmittel kann dieser CO2-Ausstoß signifikant beeinflusst werden.**

Nach Möglichkeit sollen die Mitarbeitenden sich in Fahrgemeinschaften zusammenschließen, den ÖPNV oder das Rad nutzen, um damit den eigenen CO2-Ausstoß im Zusammenhang mit dem Betrieb zu verringern. Dafür erhalten die Mitarbeitenden für jeden gefahrenen Kilometer in Fahrgemeinschaft, ÖPNV oder mit dem Rad einen Bonus von 1,5 Cent gutgeschrieben. Das Guthaben kann gegen Waren aus dem Betrieb eingetauscht werden. Bei einer einfachen Fahrtstrecke von 5km vom Wohnort zum Betrieb, kommen so in einem Jahr rund 20€ zusammen.

Es ist vorgesehen in der Periode für das folgende Mobilitätskonzept nach 2027 den Bonuswert anzuheben, wenn der sich im Aufbau befindliche Betrieb stabilisiert hat.