

Smart City Logistik

Nicht motorisierte Paketzustellung



Partnerschaft
zwischen UPS
und der Stadt
Hamburg sorgt
für nachhaltige
Verkehrs-
beruhigung.

Die Idee ist nicht ganz neu: Bereits seit 2012 nutzt der weltweit agierende amerikanische Paketdienst United Parcel Service (UPS) einen Container in der Hamburger Innenstadt, von wo aus Pakete „nicht-motorisiert“ zugestellt werden. Bislang kamen dafür vor allem Fahrradboten zum Einsatz. In Kooperation mit der Stadt Hamburg wurde

dieser Modellversuch nun auf die gesamte Innenstadt ausgedehnt. „Dadurch wird eine wichtige Grundlage für die Etablierung eines Lieferverkehrs geschaffen, der sich veränderten Rahmenbedingungen und Anforderungen stellt“, begrüßt Wirtschaftsminister Frank Horch die Ausweitung der Aktion, durch weniger Fahrten und Haltevorgänge werden nicht nur Emissionen,

sondern auch Flächenbedarfe für die Zustellfahrzeuge in zentralen Bereichen der Innenstadt eingespart.“ Es geht nicht darum, den Verkehr zu verbieten, sondern diesen zu reduzieren.

Eine Kooperation dieser Art ist bislang einmalig in Deutschland. Sie kam auch erst zustande, nachdem UPS als einziger unter mehreren von der Stadt Hamburg kontaktierten Paketdiensten bereit war, konstruktiv an einer gemeinsamen Lösung mitzuarbeiten. Horch verspricht sich von der Datenauswertung des auf zwei Jahre beschränkten Pilotprojekts wichtige Aufschlüsse für neue Verkehrskonzepte unter geänderten Rahmenbedingungen.

Smart City Konzept Seit 1. Februar 2015 setzt UPS vier Container als Zwischenlager ein, wobei pro Container drei bis vier Zusteller zum Einsatz kommen. „Die ersten Erfahrungen sind gut, aber es handelt sich nach wie vor um ein Pilotprojekt“, betont Thomas Schlichting, Pressesprecher von UPS-Deutschland. Es geht vor allem darum, Erfahrungen zu sammeln und auszuwerten – dies allerdings in Echtbetrieb. „Dieses Containerkonzept ist – zunächst – eine individuelle Lösung für Hamburg“, so UPS weiter, es kann sicher nicht auf

alle Städte übertragen werden, die in Europa doch sehr individuell sind.“ Auch dürfe es nicht mit der Zusammenlegung der Verkehre verschiedener Paketdienste verwechselt werden. Letzteres hält UPS nicht für effizient, weil dadurch ein wichtiges Differenzierungsmerkmal des freien Wettbewerbs eliminiert würde.

„Auch für uns ist Nachhaltigkeit ein zentrales Thema unserer Unternehmensphilosophie“, betont Frank Sportolari, Generalbevollmächtigter UPS-Deutschland, „über kurz oder lang wollen wir die gesamte Innenstadt emissionsfrei mit Paketen versorgen.“ Sportolari kann sich auch vorstellen, mit anderen Paketdiensten gemeinsame Paketzentren aufzubauen und das Modell auf andere Städte zu übertragen. Neben der Zustellung per Fahrrad oder zu Fuß erhöht UPS deshalb auch seine Elektrofahrzeug-Flotte.

Nicht motorisierte Zustellung

„Die Empfänger der im Container zwischengelagerten Pakete müssen in einem Radius wohnen, der mit einem Lastenrad abgedeckt werden kann“, erklärt Schlichting. Die Container selbst werden in einem UPS-Lager im Osten Hamburgs frühmorgens befüllt und anschließend per Lkw zu ihren Standorten gebracht. Von dort

aus liefern die Zusteller ihre Pakete im Umkreis von zwei bis zweieinhalb Kilometern zu Fuß oder mit dem Fahrrad aus. Schwere Sendungen werden mit einer Sackkarre transportiert. Generell erfolge keine Zustellung nur zu Fuß: Ein Paket vom Container zum Empfänger zu tragen, das wäre nicht effizient“, so Schlichting. Allerdings entfallen mit dem neuen System drei bis vier Lkw-Liefertouren pro Tag, bei denen die Fahrer häufig gezwungen waren, mit ihrem Kastenwagen in zweiter Spur anzuhalten und dort den Verkehr blockierten. Dies belegen laut UPS erste Testergebnisse. Abgesehen davon wirkt sich die Reduzierung des Lieferverkehrs nicht nur am ohnehin sehr raumengen Neuen Wall, sondern in der ganzen Umgebung beruhigend aus.

Immerhin können UPS-Pakete bis zu 70 kg wiegen und Verschiedenes beinhalten – von Dokumenten bis hin zu Warenlieferungen. Dies nicht nur für Privatkunden, sondern in Hamburg lässt sich auch der Einzelhandel gerne mit UPS-beliefern: „Raum in der Innenstadt ist kostbar, und der Einzelhandel nutzt ihn lieber für Verkaufsfläche statt als Lager“, schildert Schlichting, „ausverkaufte Artikel müssen dann allerdings schnell und zuverlässig nachgeliefert werden.“