

Pilotversuch beendet: Aus für Paketbahn

Projekt wurde als Beispiel für modernen Lieferverkehr gefeiert

Christian Koepke

So mancher Schweriner wird sich diese Frage schon gestellt haben: Wo ist eigentlich die Paketbahn geblieben? Seit Herbst 2022 beförderte eine Straßenbahn des Schweriner Nahverkehrs einmal am Tag keine Fahrgäste, sondern Postsendungen. Das Pilotprojekt von Deutscher Post DHL Group, Stadt und Nahverkehr sorgte bundesweit für Schlagzeilen, wurde als Beispiel für einen modernen Lieferverkehr gefeiert.

Doch die Schweriner Paketbahn ist Geschichte. „Die Bahn wurde eingestellt“, sagt NVS-Geschäftsführer Lothar Matzkeit. Nach der ersten Projektphase sei der Nahverkehr die Paketbahn im Auftrag der DHL noch ein gutes Jahr gegen Bezahlung gefahren. Es habe aber insgesamt an der Nachfrage gehapert, so Matzkeit. An einer Haltestelle sei außerdem die Packstation beschädigt worden. Stichwort: Vandalismus.

Drei Haltestellen steuerte die Paketbahn auf ihrer Tour durch die Stadt an: Kieler Straße, Platz der Freiheit und Hegelstraße. Von bis zu 450 Sendungen war zeitweilig die Rede. Los ging es immer um 11.19 Uhr auf dem Betriebshof des Nahverkehrs im Haselholz. Ein- und einhalb Stunden ist die Straßenbahn dann unterwegs gewesen, um die Behälter mit den Paketen an den eingerichteten Packstationen abzuliefern.

Das Gütertram-Projekt in Schwerin sei ein zeitlich begrenzter, regionaler Pilotversuch gewesen, sagt Jens-Uwe Hogardt, Sprecher der DHL Group in MV. „Auch in anderen Städten testen wir Citylogistik-Projekte beziehungsweise alternative Zustellformen, wie zum Beispiel das Solarschiff in Berlin.“ Im Grunde gehe es darum herauszufinden, ob die Logistik-Projekte betrieblich praktikabel, effizient, wirtschaftlich tragfähig und nachhaltig seien, so Hogardt.

Die Paketbahn habe hilf-

reiche betriebliche Erkenntnisse geliefert, betont Jens-Uwe Hogardt. Details wolle er aber nicht nennen. „Wir schließen nicht aus, diese Zustellform gegebenenfalls auch noch einmal in anderen Städten zu testen, allerdings sind Transport und Zustellung von Paketen via Straßenbahn zum jetzigen Zeitpunkt im größeren Umfang nicht praktikabel und daher nicht geplant“, so der Unternehmenssprecher.

Der Schweriner Nahverkehr hatte die Paketbahn von Anfang an als Sonderfahrt angelegt. Fahrgäste bekamen die Pakete nicht zu Gesicht. „Wir haben keine Konzession für die gleichzeitige Personen- und Paketbeförderung“, wiederholt NVS-Chef Matzkeit auch jetzt noch einmal. Niemand könne wissen, was in den Paketen transportiert werde, auch deshalb sei der Nahverkehr kein Risiko eingegangen.

Mit der Paketbahn sollten Schadstoffe eingespart und Verkehre in der Innenstadt reduziert werden. Tatsäch-



Ein Bild aus der Vergangenheit: In großen Behältern wurden die Pakete in die Straßenbahn eingeladen. Foto: Marco Dittmer

lich stand die Bahn auch nicht für sich allein, sondern war Teil eines großen Mobilitätsprojekts. „Der Schweriner Lieferverkehr der Zukunft – nachhaltig, automatisiert, kunden- und serviceorientiert“, kurz Snacks, so heißt das Vorhaben, gefördert aus dem Bundesprogramm „#mobilwandel2035“, das sich die Landeshauptstadt auf die Fahnen geschrieben hat.

Und Snacks geht weiter: So wird in der Arsenalstraße

beispielsweise Schwerins erste emissionsfreie Ladezone getestet. Bis Ende Juli dieses Jahres dürfen auf mehreren Metern ausschließlich emissionsfreie Fahrzeuge von Lieferdiensten, also Elektro- und Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge, zum Be- und Entladen halten. Genutzt werden kann die Ladezone zwischen 7 und 18 Uhr. Außerhalb der Lieferzeiten ist Anwohnern das Parken auf der Fläche aber erlaubt.