

Achtung Paketbahn

Testbetrieb auf der Schiene soll klären, ob der Lieferverkehr auf den Straßen in die Innenstadt reduziert werden kann

Marco Dittmer

Abfahrt 11.19 Uhr. Alle einsteigen bitte. Los geht es auf eine besondere Straßenbahnfahrt durch Schwerin. Einmal zum Wendekreis nach Lankow, von dort aus zur Schleife an die Hegelstraße und zurück zum Betriebshof. Trotz der langen Fahrt hält die Straßenbahn an nur drei Haltestellen. Nicht nur das ist ungewöhnlich an der Straßenbahn, die seit Tagen immer zur selben Zeit über Schwerins Schienen gleitet. Weder Linie 1, 2, 3 oder 4 ist auf der Anzeige zu sehen. Dafür etwas anderes. Ein sehr ungewohntes Wort. Viele, die es lesen, runzeln die Stirn. Paketbahn. Kaum ein Schweriner kann sich darunter etwas vorstellen. Schnell wandern die Blicke von der Anzeige auf die Fenster der Niederflurbahn. Im Inneren wird nach Hinweisen gesucht. Nach Paketen vielleicht? Fehlanzeige. Keine Kartons. Wer genau hinschaut kann noch einen Postboten als einzigen Fahrgast erkennen. Dann ist die Bahn weg.

Die Lösung des Rätsels: Die Paketbahn beliefert drei Packstationen der DHL. Es ist ein Projekt, an dem schon seit Monaten gearbeitet wird. Die Idee: Zulieferer bringen ihre Pakete zum Straßenbahndepot. Dort wird eine Tram mit den Päckchen beladen. Die Paketbahn verteilt die Sendungen anschließend auf mehrere Packstationen, die direkt an den Haltestellen gelegen sind. Das Ziel: Dadurch sollen zahlreiche Lieferfahrzeuge aus den Innenstädten herausgehalten werden.

Morgens im Straßenbahndepot: Lothar Matzkeit, Betriebsleiter vom Nahverkehr Schwerin, steht in der großen Bushalle. Hinter ihm warten drei E-Linienbusse auf den Schichtbeginn. Am anderen Ende der Halle biegt zehn vor elf Uhr ein gelber E-Transporter ein. Es ist ein DHL-Fahrzeug aus dem nahe gelegenen Verteilzentrum. Denny Dreyer steigt aus. Ein



Links die Paketbahn, rechts das Stahlhäuschen, in dem der Rollcontainer gesichert wird.

Foto: Marco Dittmer

Handschlag, dann geht es an die Arbeit. Drei graue Container befüllt er mit Paketen.

10.59 Uhr: Lothar Matzkeit hat eine nagelneue Straßenbahn aus dem Depot gefahren und sie vor der Halle abgestellt. Die Rollcontainer werden in den hinteren Teil der Straßenbahn gefahren und mit Stahlbügeln in der Bahn fixiert. 11.05 Uhr ist alles bereit zur Abfahrt. So schnell geht es aber nicht. „Wir sind zu früh“, sagt Matzkeit. Auch eine Sonderfahrt muss sich exakt an den Fahrplan halten. „Ab der Lübecker Straße treffen wir auf eine Linie 2, der wir dann hinter her fahren können.“

Denny Dreyer geht den Zeitplan noch mal durch. Erstes Ziel ist die Packstation an der Haltestelle Kieler Straße. Dann die am Platz der Freiheit und an der Station Hegelstraße. Vier Minuten hat er, um den knapp

zwei Meter hohen Rollcontainer aus der Straßenbahn zu bugsieren, ein kleines Häuschen aufzuschließen und den Rollcontainer mit der tagaktuellen Lieferung mit einem identischen, aber leeren Container vom Vortag auszutauschen. Dann den alten Container zurück in die Bahn, verriegeln und weiter. „Das könnten wir zweimal in der Zeit schaffen“, sagt Dreyer. Aber manchmal hakt es auch. Wenn der Transponder für das Türschloss zum Beispiel nicht gleich funktioniert. Dann wird es knapp. Bei einer zu großen Verzögerung würde eine andere Straßenbahn warten müssen. Eine, die Personen befördert. Das will die NVS unbedingt vermeiden. „Dafür machen wir diesen Testbetrieb ja“, so Matzkeit. DHL und Nahverkehr arbeiten für das Projekt eng zusammen. Über drei Monate wird getestet, ob

der Nahverkehr jeden Tag eine Bahn bereitstellen kann.

Die DHL muss beweisen, ob sie pünktlich vor Abfahrt die Container befüllen kann. Eine große Hürde, die bisher noch keine Rolle spielt: die Kosten. „Ein gefahrener Straßenbahn-Kilometer kostet uns zehn Euro“, so Lothar Matzkeit. So fallen auf die 28 Kilometer lange Strecke knapp 300 Euro an, die am Ende jemand bezahlen muss. Auch die DHL stellt für die knapp zwei Stunden andauernde Fahrt einen Mitarbeiter von der regulären Auslieferung ab. Hinzu kommen die Fahrer, die die Pakete dann aus den Rollcontainern in die Packstationen laden. So werden auch mit Paketbahn noch Post-Mitarbeiter in der Innenstadt gebraucht. Die Rechnung ist nicht schwer: Bei gerade mal drei belieferten Packstationen lohnt sich der Aufwand

nicht. Zumal es wohl immer eine Sonderbahn sein muss. „Wir können die Pakete nicht in einer Linienbahn mit Fahrgästen ausliefern“ erklärt Matzkeit. Brandschutzspiele eine Rolle. Zudem könne man die Fahrgäste nicht drei Minuten an den Haltestellen warten lassen.

Trotzdem lohnt sich das Projekt. Denn auf den letzten gefahrenen Kilometern der Auslieferung fallen die meisten Schadstoffe an. Ein weiteres Ziel ist, die Innenstädte vom Logistikverkehr zu befreien. Auch dabei könnte die Paketbahn helfen, wenn das Volumen steigt und mehr Lieferdienste den Dienst nutzen. Bisher hat nur die DHL Packstationen in Schwerin gebaut – an fünf Haltestellen.

Die Paketbahn ist Teil der Schweriner Bewerbung im Zukunftswettbewerb für nachhaltige Mobilität „Mo-

bilwandel 2035“. Dabei hat sich die Landeshauptstadt bereits ins vordere Teilnehmerfeld gekämpft und gehört zu den besten 10 von 140 Konzepten, die nun getestet werden. Am Ende werden zwei Vorhaben ausgewählt, die mit Millionen Euro aus Berlin umgesetzt werden sollen.

Hintergrund: Der wachsende Lieferverkehr bereitet auch den Schweriner Stadtplanern Sorge. Aktuelle Schätzungen gehen von einem Wachstum des Lieferaufkommens von sieben Prozent im Jahr aus. DHL liefert in Schwerin jeden Tag tausende Sendungen aus. Hinzu kommen die Lieferdienste von UPS, Hermes, Amazon und zahlreichen weiteren Zustellern. Das im vergangenen Herbst gestartete Projekt „Snacks“ will das Wachstum in einen umweltfreundlichen Rahmen pressen.