

Mit innovativer Logistik und Velokurieren zur Smart City

Die Zahl der Paketsendungen steigt stetig, doch der Strassenraum und die Transportkapazitäten sind besonders in Städten beschränkt. Smart City Hubs wie in Basel machen die Feinverteilung umweltverträglicher. Eine Reportage.



Im knallroten Outfit radelt Jérôme Thiriet durch das verregnete Basel. Mit langen Sporthosen unter kurzen Shorts, Handschuhen und einer Mütze unter dem Helm schützt er sich gegen Kälte und Wind. Auf seinem Lastenvelo ist eine blaue, wasserdichte Kiste in den Massen 30 auf 70 Zentimeter festgezurt. Im Innern sind Dokumente, die so schnell wie möglich zum Bau- und Verkehrsdepartement gebracht werden müssen. Thiriet ist Geschäftsleiter der Kurierzentrale in Basel mit inzwischen mehr als 100 Mitarbeitenden in Teilzeit und 45 in Vollzeit. Auch als Geschäftsleiter pedalt er seit über 20 Jahren als Velokurier durch die Stadt. Der Kern seiner Projekte bleibt immer gleich: Sendungen werden in der Kurierzentrale sortiert, auf Lastenvelos geladen und effizient und kostengünstig an die Empfänger verteilt.

Vierrädrige Lastenvelos ersetzen Lieferwagen für Paketsendungen

Bei der Gründung der Kurierzentrale 1989 wurden hauptsächlich Dokumente, Fotos und Datenträger per Velokurier von A nach B verschickt. In den letzten 10 bis 15 Jahren hat sich die Art der Aufträge geändert. Durch die Digitalisierung sind Papiersendungen per Velokurier seltener geworden, Dokumente werden heute überwiegend per E-Mail verschickt. Gleichzeitig hat sich der Onlinehandel entwickelt und nahm in der Schweiz im Jahr 2018 um 10 Prozent zu. Heute liefert die Kurierzentrale zu 40 Prozent Pakete aus, weshalb auch andere Gefährte nötig werden. Laufend werden neue Lastenvelos entwickelt. «Erst kürzlich haben wir ein erstes Cargo-Lastenvelo gekauft, das vier Räder hat und elektrisch unterstützt wird», sagt Thiriet.

In den vergangenen Jahren hat Thiriet die Abläufe optimiert, damit die Fahrten kostengünstiger werden.

Zusammenarbeit mit lokalen Kleinunternehmen

In der Kurierzentrale werden die Sendungen mit jenen anderer Auftraggeber nach Gebiet und Postleitzahl gebündelt, auf die Velos gepackt, und am Computer wird die effizienteste Route geplant. Dann düst der Velokurier los. «Smart sind wir dann, wenn wir in einer Stunde sieben bis zehn Sendungen abliefern können. Je mehr Stopps pro Stunde, desto tiefer ist der Preis, den wir für die Lieferung anbieten», sagt Thiriet. Die Kurierzentrale kooperiert vor allem mit lokalen Kleinunternehmen wie Kaffee- oder Käsehändlern, die oft keinen physischen Laden betreiben, sondern

Links: Vor der Auslieferung werden erst alle Pakete gescannt und als Stopp in die Route aufgenommen.

Mitte: Im Büro der Kurierzentrale werden Aufträge aufgenommen und die Lieferrouten effizient und kostengünstig geplant. Dort werden auch die effizientesten Routen für die Velokuriere geplant, damit in kurzer Zeit so viele Stopps wie möglich gemacht werden können.

Rechts: Die Kurierzentrale in Basel bündelt die Sendungen verschiedener Anbieter, liefert überwiegend per Lastenvelo aus und vermeidet so CO₂-Emissionen. In der blauen Kiste steckt eine Lieferung für das Bau- und Verkehrsdepartement Basel-Stadt. Hans-Peter Wessels, dessen Vorsteher, sucht zusammen mit der Handelskammer beider Basel Lösungen für die innerstädtische Güterlogistik.

Bilder links und rechts: Lorena Castelberg, Mitte: Kurierzentrale Basel



ihre Waren online anbieten. Deren Volumen ist zu gering, als dass sie die Waren selbst verteilen könnten. «Wir binden kontinuierlich neue Partner ein. Im November letzten Jahres etwa kam mit CamionTransport ein grösserer Auftraggeber hinzu», sagt Thiriet.

Gin direkt aus dem Smart City Hub

Anfang 2020 zog die Kurierzentrale aus Platzgründen vom Gundeliquartier in den Smart City Hub, eine Güterumschlagfläche auf dem Wolf-Areal (vgl. Kasten). Dieses ist mit seinem direkten Autobahn- und Schienenanschluss die ideale Infrastruktur, um Waren anzunehmen. So bietet die Kurierzentrale neu Händlern einen Lagerplatz im Smart City Hub an, wo sie ihre Waren unterbringen können. Angenommen, einer Bar geht der Gin aus, bestellt sie beim Getränke-

Smart City Lab Basel: Platz für Innovationen

Der Smart City Lab Basel ist ein Testraum für Ideen, Prototypen und Services in den Bereichen Mobilität und Logistik. 2013 vereinbarten die SBB mit den Regierungen von Basel-Stadt und Basel-Landschaft die «Gesamtperspektive – die Bahnzukunft im Raum Basel». Grundlage sind die unternutzten Areale der SBB in der Region, so auch das Güterareal Wolf. Hier sollen Flächen für neue Nutzungen frei werden. Der Smart City Hub ist im Smart City Lab angesiedelt und ist Teil des kantonalen Güterverkehrskonzepts aus dem Jahr 2016. Dieses hat zum Ziel, Lieferungen im städtischen Güterverkehr möglichst emissionsarm und wirtschaftlich zu gestalten. Mit dem direkten Anschluss an die Autobahn und neben dem Bahnhof bietet das Areal den idealen Standort. Last- und Lieferwagen sollen gar nicht erst ins Stadtzentrum fahren, sondern ihre Ladung im Smart City Hub zwischenlagern. Von dort aus wird sie mit emissionsfreien Gefährten weiterverteilt. Aktuell sind 14 Firmen im Smart City Hub eingemietet, neben der Kurierzentrale auch das Rikscha Taxi, der E-Trotti-Vermieter Circ und die Revendo AG.

csl.

www.smartcitylabbasel.ch

händler sechs Flaschen. Statt dass dieser seinen Gin per Lieferwagen in die Stadt fährt, leitet er der Kurierzentrale den Auftrag weiter. Ein Velokurier geht nun ins Lager, holt sechs Flaschen Gin aus dem Regal und radelt zur Bar. «Wir haben die Waren bereits bei uns und liefern sie auf der Tour zusammen mit anderen Paketen aus. Damit entfällt der Weg vom Lager ausserhalb der Stadt zum Käufer.

Spezialvereinbarung mit den SBB

An ihre Grenze kommen Velokurieri dann, wenn die Wege zu lang sind. «Über die Stadtgrenze hinaus lohnt es sich für uns nicht», sagt Thiriet. Trotzdem sind auch Transporte von Dokumenten von Stadt zu Stadt nicht unüberwindbar. Eine spezielle Vereinbarung mit den SBB erlaubt es der Kurierzentrale, schweizweit auszuliefern. Eine Sendung von Basel nach Bern wird vom Kurier zum Bahnhof gebracht und dort in den Zug geladen. Mit einem Schlüssel kann der Kurier den Frachtraum öffnen und die Ware deponieren. In Bern angekommen, holt sie ein Berner Partnerunternehmen am Bahnhof ab und liefert die Sendung aus. So kann die Kurierzentrale unabhängig vom SBB-Personal schweizweit ausliefern und trotzdem auf das Auto verzichten.

Leiser, sicherer, umweltverträglicher

Nach zehn Minuten strampeln kommt Jérôme Thiriet am Münsterplatz 11 an. Behende steigt er vom Velo und klingelt

Cargo sous terrain: unterirdisch und emissionsfrei

Für die Feinverteilung in Ballungsräumen ist die Kurierzentrale in Basel zukunftsweisend. Auf ein solches Citylogistik-System mit umweltschonenden Fahrzeugen will auch Cargo sous terrain aufbauen: Das Projekt hat sich das Ziel gesetzt, schweizweit ein unterirdisches Tunnelsystem für den Ferntransport zu bauen und mit lokalen Citylogistik-Systemen zu kombinieren. Damit möchte die privatwirtschaftliche Initiative von zahlreichen Schweizer Firmen der Transport-, Logistik-, Detailhandels- und Energiebranche einen grossen Teil des Güterverkehrs unter die Erde bringen und damit ein Gesamtlogistiksystem für den Transport kleinteiliger Güter realisieren. In Zukunft sollen Produktions- und Logistikstandorte durch Tunnels mit städtischen Zentren verbunden werden. In zehn Jahren soll die erste Teilstrecke den Raum Härkingen-Niederbipp mit Zürich verbinden. Bis 2050 ist der Bau der restlichen 500 Kilometer langen Abschnitte geplant. CST soll sich sowohl für die Versorgung als auch für die Entsorgung eignen. Der Strom für den Betrieb des Systems wollen die Verantwortlichen zu 100 Prozent aus erneuerbaren Energien gewinnen.

cs/

www.cst.ch

beim Bau- und Verkehrsdepartement. Bis die Tür aufgeht, hat er die blaue Kiste vom Fahrrad losgeschnallt. Thiriet wird von Hans-Peter Wessels begrüsst, vom Vorsteher des Bau- und Verkehrsdepartements. Die beiden kennen sich bereits, weil das Departement schon lange mit der Kurierzentrale zusammenarbeitet. Zudem sucht Wessels zusammen mit der Handelskammer beider Basel Lösungen für die innerstädtische Güterlogistik. «Möchte man den städtischen Verkehr organisieren, kann man versuchen, die Bevölkerung aufs

Velo und auf den öffentlichen Verkehr umzuleiten. Wenn man aber ein umfassendes, innovatives Verkehrskonzept aufbauen möchte, muss man sich auch mit der Feinverteilung des Güterverkehrs auseinandersetzen.»

In den Städten verursachen insbesondere der Detail- und zunehmend auch der Versandhandel diese Güterströme. Deshalb seien in einem dichten, urbanen Raum wie Basel die Lastenvelos der Kurierzentrale zukunftsweisend, sagt Wessels. Der Regierungsrat sieht klare Vorteile der Kurierzentrale gegenüber konventionellen Lieferdiensten: «Der Velokurier ist emissionsfrei, lautlos und schneller unterwegs als ein Lieferwagen. Brauchen wir etwa eine Lieferung vom Amt für Umwelt und Energie aus Kleinhüningen, haben wir sie mit der Kurierzentrale innert einer Stunde auf dem Tisch. Genial!» Mit diesem Konzept, so ist Wessels überzeugt, wird Basel ein Stück leiser, umweltfreundlicher und sicherer.

Lorena Castelberg

Infos:

www.kurierzentrale.ch



Mit dem elektrisch unterstützten Cargo-Lastenvelo auf vier Rädern können auch grössere Pakete ausgeliefert werden.

Bild: Lorena Castelberg