

Wirksamkeit von Microhubs im urbanen Gebiet : das Beispiel der Post in der Stadt Zürich

Autor(en): **Wälchli, Thomas**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Collage : Zeitschrift für Raumentwicklung = périodique du développement territorial = periodico di sviluppo territoriale**

Band (Jahr): - **(2023)**

Heft 3

PDF erstellt am: **30.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-1050170>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Wirksamkeit von Microhubs im urbanen Gebiet

Das Beispiel der Post in der Stadt Zürich

THOMAS WÄLCHLI

Master Logistics HSG, Leiter Cluster
City Logistik, Schweizerische Post

Microhub – ein Begriff, der im Kontext des urbanen Güterverkehrs immer wieder genannt wird. Aber was ist eigentlich ein Microhub, wie funktioniert er und wo sind die limitierenden Faktoren? Am Beispiel der Paketversorgung der Post in der Stadt Zürich wird das Konzept Microhub greifbar.

Der stetig steigende Innenstadtverkehr stellt Städte und Transporteure vor grosse Herausforderungen. Nebst dem Individualverkehr, der nach wie vor über 85% des Verkehrsvolumens ausmacht, müssen auch für den Güterverkehr neue Lösungen gefunden werden. Ein Teil dieses Güterverkehrs – ungefähr 7% – umfasst den Paketbereich. Prognosen mit Horizont 2050 gehen hier von einem Anstieg der Fahrzeugkilometer bei Lieferwagen von 53–58% aus.

Es gilt somit, die letzte Meile effizienter und ökologischer zu gestalten. Microhubs stellen einen immer wieder diskutierten Lösungsweg dar, um diese Herausforderungen anzugehen. Bei einem Microhub handelt es sich um einen Konsolidierungsstandort in der städtischen Kernzone. Eine wichtige Funktion des Microhubs ist der Wechsel des Verkehrsträgers, primär auf Zwei- oder Dreirad. Daraus ergibt sich eine wichtige Einschränkung: Microhubs funktionieren nicht für alle Warenkategorien. Sie eignen sich insbesondere bei nicht zeitkritischen, standardisierten, kleineren Sendungen mit einem bis drei Paketen je Stopp.

Am Beispiel der Schweizerischen Post in Zürich soll das Konzept erläutert werden.

Die Zustellung aller Post-Sendungen im Raum Zürich erfolgt über die beiden Zustellstellen Urdorf und Oerlikon. Für Briefe und kleinere Pakete, welche über elektrische Dreiräder zugestellt werden, ergänzen drei Microhubs (Wiedikon, Enge, Neumünster) das Distributionsnetz. Diese Microhubs werden auch für den Frühvertrieb von Zeitungen genutzt.

In Zürich erfolgt am morgen früh je ein LKW-Transport auf die drei Microhubs, ab dort erfolgt die Zustellung in mehreren Wellen. Über die drei Microhubs werden in insgesamt 75 Zustelltouren täglich ca. 3500 Pakete und 127'000 Briefe zugestellt. Dabei kommen 11 E-Vierrad-Fahrzeuge und 72 E-Dreiräder zum Einsatz.

Die Nähe zum Endkunden ist der klare Vorteil einer solchen Lösung: der Nachteil der geringen Ladekapazitäten und der verminderten Reichweite von Elektrofahrzeugen kann durch Microhubs gut aufgefangen werden. Da der LKW-Transport von der Zustellstelle ins Microhub morgens um 5 Uhr durchgeführt wird, können auch die Stosszeiten bei der Zuführung umgangen werden.



[ABB.1] Tourbeginn/
Début de la tournée/
Comincia il
giro di consegna
(Quelle: Die Post)

Allerdings gibt es auch Restriktionen und Nachteile. Die wichtigste Einschränkung wurde bereits angedeutet; nur die ideale Kombination der Sendungsstruktur (Briefe, kleine Pakete) wie auch die Zustellfahrzeuge (elektrisch, kleine Ladevolumen) führen zusammen mit dem Standort zu einem sinnvollen Ganzen. Microhubs führen jedoch zu relevanten Mehrkosten und zu mehr CO₂-intensivem LKW-Verkehr ausserhalb der Stosszeiten. Auch wirken Microhubs nicht unbedingt lärmreduzierend – der Umschlagslärm wird aus den Industriearealen der Zustellstellen in die Quartiere getragen. Auch der Aufbau von noch kleineren Standorten oder die gemeinsame Nutzung durch andere Logistikdienstleister zeitigen



[ABB.1]

ihre Tücken – die Betriebsführung und Koordination vor Ort wird komplexer und im Verhältnis noch teurer. Gleichzeitig aber ist jedes Microhub auf eine Zweitnutzung über den Tag hinweg angewiesen (z. B. als Parkhaus), was zu weiteren Zielkonflikten führen kann.

Zusammenfassend macht diese zusätzliche Umschlagsstufe für die Post in Zürich zwar Sinn, das sinnvolle Einsatzspektrum für ein Microhub ist aber stark eingeschränkt. Microhubs sind somit nicht die Lösung für alle Probleme der urbanen Logistik, denn sie sind nur für einen Teil des Brief- und Paketgeschäfts einsetzbar. Im Segment der kleinteiligen Sendungen können sie aber ihren Beitrag zu einer effizienten urbanen Versorgung leisten.



[ABB.2]

[ABB.2] Ankoppeln des Anhängers / Attelage de la remorque / Aggancio del rimorchio (Quelle: Die Post)

RÉSUMÉ

Efficacité des microhubs en zone urbaine

En ville, le dernier kilomètre est sous pression : la multiplication des colis, le manque de lieux voués à la logistique en centre-ville, les besoins croissants de la clientèle et l'exigence sociétale d'une livraison qui ne génère pas d'émissions, produit le moins de nuisances sonores possible et n'engorge pas les routes entraîne un conflit d'objectifs. La mise en place d'un réseau de « microhubs » en centre-ville est censée permettre de tirer parti des synergies et d'aboutir à une solution durable. Or ces réseaux n'améliorent pas nécessairement la logistique urbaine.

RIASSUNTO

Efficacia dei micro hub nello spazio urbano

L'ultimo miglio nelle aree urbane è sotto pressione: le quantità sempre maggiori di colli, la mancanza di postazioni logistiche in centro, le crescenti esigenze della clientela e la pretesa da parte della società di un sistema di consegna privo di emissioni, silenzioso e che non disturbi il traffico conducono a inevitabili problemi di conciliabilità. L'installazione di una rete di micro hub nei centri cittadini mira a sfruttare sinergie e a predisporre una soluzione sostenibile, anche se queste reti da sole non bastano a ottimizzare la logistica urbana.