

KEP-Dienste als ideale Partner für Kombibus

Eine Kombination aus Linienbus, Kleintransporter und Fahrdienst soll die Versorgung der ländlichen Bevölkerung in Brandenburg dauerhaft sichern.



Regionalbus und Kühltransporter treffen sich am Umschlagplatz. In Mittelschweden funktioniert das Prinzip Kombibus.

Fotos: Constantin Pitzten/BdKEP

Der Landkreis Uckermark im Nordosten Brandenburgs wagt einen Perspektivwechsel – zukünftig sollen Güter- und Personenverkehr kombiniert werden. Der sogenannte Kombibus, ein Projekt der Uckermärkischen Verkehrsgesellschaft mbH (UVG), geht ab Januar 2012 in die Umsetzung. Eine Kombination aus Linienbus, Kleintransporter und Fahrdienst soll die Wirtschaftlichkeit der einzelnen Dienstleistungen im ländlichen Raum verbessern. Langfristig soll so die Versorgung der ländlichen Bevölkerung dauerhaft und auf hohem Niveau gesichert werden – und das mehrmals täglich bis ins letzte Dorf. Der Kombibus bildet damit eine perfekte Infrastruktur, die eine logistische Lücke bei vielen lokalen Wirtschaftspartnern zukünftig schließen kann. Unterstützt wird dieser neue Ansatz durch das Bundesministerium des Innern (BMI), das im Rahmen des Modellvorhabens »Daseinsvorsorge 2030 – innovativ und modern – eine Antwort auf den demografischen Wandel« praxisorientierte und übertragbare Konzepte entwickeln lässt.

Die Kombination zwischen Personen- und Güterverkehr ist nicht ganz neu. Erst in den Jahren nach dem Zweiten Weltkrieg haben sich in vielen europäischen Ländern die Wege von Güter- und Personenbeförderung getrennt. Während bis in die 1960er- und 1970er-Jahre hinein die Postbeförderung per Bus auch in Deutschland praktiziert wurde, ist die Kombination der Dienstleistungen in der nachfolgenden Zeit zunehmend in Vergessenheit geraten. Erst der demografische Wandel und die damit einhergehenden Herausforderungen führen in vielen ländlichen Regionen zu einem Umdenken. Sowohl das Land Brandenburg als auch der Landkreis Uckermark zeichnen sich hier als innovative Mitgestalter, Querdenker und kreative Ideengeber aus.

Im ländlichen Raum können Transportleistungen künftig nur noch durch die Kombination beider Sparten effizient

Praxistauglich: Der Personenbus bringt Pakete im dünn besiedelten Finnland zum Empfänger.

und wirtschaftlich angeboten werden. Dafür müssen sich sowohl Nahverkehrsunternehmen als auch KEP-Dienstleister rüsten. Letztere halten zum jetzigen Zeitpunkt noch ihre eigene Infrastruktur vor. Als Beispiel sei das Amt Gerswalde genannt, das geografische Zentrum der Uckermark mit 18 Einwohnern pro Quadratkilometer und einem prognostizierten Bevölkerungsrückgang von 24 Prozent in den Jahren 2009 bis 2030. Der Aspekt Versorgung rückt zwangsläufig in einen neuen Fokus, denn Fahrgast und Paketkunde werden bei diesen Entwicklungen im Regelfall zum wirtschaftlichen Engpassfaktor. Der Fahrtaufwand pro Kunde wird aufgrund

Dringender Bedarf zeichnet sich ab

der geringen Dichte schlicht zu groß.

Aus dem Blickwinkel der Nahverkehrsunternehmen zeichnet sich perspektivisch schon jetzt dringender Bedarf ab, Mobilität künftig anders zu organisieren und zu finanzieren. Die langfristige Entwicklung im ländlichen Raum lässt sich aus Blick der Verkehrsplanung längst nicht mehr ignorieren: rückläufige Schülerzahlen, zunehmende Überalterung der Bevölkerung, sinkende Pkw-Verfügbarkeit durch eine zunehmende Altersarmut, kontinuierliche Abwanderung von Fachkräften sowie schrumpfende Kommunalbudgets.

Der Uckermärker spürt zunehmend die Veränderungen in

allen Bereichen der Versorgung. Die steigenden Entfernungen, die durch die Zentralisierung von Versorgungsdienstleistungen zurückgelegt werden müssen, gehen bei allen Beteiligten in der Region mit steigenden Kosten im Zeitbedarf und Energieverbrauch einher.

Dies gilt auch für die KEP-Dienste, die zunehmend größere Entfernungen vom Umladeplatz bis zu ihrem Endkunden im letzten Dorf zurücklegen müssen, um hier gegebenenfalls ein einziges Päckchen zuzustellen. Diese Überlegungen gilt es mittlerweile in den eigenen Geschäftsmodellen zu berücksichtigen.

Die beschriebenen Szenarien lassen politische Entscheidungsträger und Experten nach anderen Lösungen suchen, wie Erreichbarkeit und Versorgung im ländlichen Raum langfristig sicherzustellen sind. Aus jetziger Perspektive erscheint nur ein Weg sinnvoll: Regionale Dienstleister können nur durch die eintretenden Synergieeffekte, die durch eine gemeinsame Bündelung von Ressourcen und Kapazitäten entstehen, ihre jetzige Dienstleistung gegenüber ihren Kunden in der Fläche aufrechterhalten.

Das Konzept Kombibus greift diese Ansätze auf und bietet verschiedene Kooperationsmöglichkeiten zwischen Nahverkehrsunternehmen und KEP-Diensten an. Ausgangspunkt der konzeptionellen Überlegungen war die Feststellung, dass ein nicht voll besetzter Linienbus grund-

sätzlich über Frachtraumkapazitäten verfügt, die zum Transportieren von Gütern genutzt werden können. Dieser Frachtraum wird in der Regel mehrmals täglich – je nach Fahrplanangebot – zur Verfügung gestellt.

Durch die Abfrage bei Partnern aus der Wirtschaft, wer im Landkreis Uckermark wann und wie viel Frachtraum benötigt und welche Voraussetzungen erfüllt werden müssen, um Fahrzeuge des Linienbusverkehrs in Anspruch zu nehmen, wurden für das Modellvorhaben Kombibus im Rahmen einer vereinfachten Analyse die möglichen logistischen Nachfragepotenziale ermittelt. Diese liegen in den verschiedensten Branchen vor, wie beispielsweise Lebensmittel, Gesundheit, Banken, Tourismus und Logistik.

Die Auswertung der Analyse hat gezeigt, dass die KEP-Dienste ideale Partner für den Kombibus sind. Die möglichen Transportaufgaben des Kombibusses lassen sich in drei Gruppen gliedern. In die a) von regionalen Verteilzentren (im Landkreis oder Nachbarkreis) zu lokalen Zustellern oder Agenturen, b) von Agenturen oder lokalen Konsolidierungspunkten zu regionalen Verteilzentren oder c) taggleiche Transporte zwischen regionalen Verteilzentren, Agenturen oder anderen Konsolidierungspunkten.

Linienetze und Fahrpläne optimieren

Auf diesen Relationen bietet der Kombibus in der Regel mehrmals täglich Verbindungen an. Dies ermöglicht eine verlässliche und preiswerte Bedienung mit gesteigerter Qualität für die Endkunden bei gleichzeitiger Entlastung interner Ressourcen.

Pakete, Paletten, Gemüseketten oder Koffer passen in jeden Nahverkehrsbus. Damit ist jedes Busunternehmen in der Lage, das Kombibusmodell bei sich einzuführen. Hingegen ist zu prüfen, inwieweit bestehende Linienetze und Fahrpläne für die logistischen Anforderungen optimiert werden müssen.

Die vorbereitenden Arbeiten haben gezeigt, dass die Nutzbarkeit des Linienbusverkehrs für logistische Aufgaben erheblich besser ist, wenn der Fahrplan des Personenverkehrs nach den Kriterien des Integrations-Takt-Fahrplans (ITF) konstruiert wurde. Der ITF setzt das Prinzip Hub-and-Spoke aus der Logistik auf das System des Personenverkehrs um. Dabei werden Fahrpläne symmetrisch aufgebaut. Bahnen und Busse aus allen Richtungen treffen sich an ausgewählten Knotenpunkten. Es gibt einen Anschluss aus allen Richtungen in alle Richtungen und anschließend fahren die beteiligten Bahnen und Busse in alle Richtungen ab. Das Netz der regionalen Buslinien wird differenziert in (1) stündliche oder zweistündliche Hauptlinie und (2) in Linien, die seltener fahren und primär Aufgaben der Daseinsvorsorge wahrnehmen. Insbesondere die letztgenannte Gruppe von Buslinien wird in zunehmendem Maße nach Bedarf gesteuert, das heißt, Fahrzeit und Linienweg werden teilweise in Abhängigkeit von Kundenwünschen flexibel gestaltet.

Die Struktur des ITF ermöglicht durch Optimierung der Umsteigezeiten an den Knotenpunkten schnelle Reiseketten für Personen und Güter zwischen allen in das System einbezogenen Orten. Die Knotenpunkte des ITF eignen sich hervorragend für die Verknüpfung zwischen dem Netz des Busverkehrs und den KEP-Diensten. Oftmals liegen die

ITF-Knoten an Busbahnhöfen oder Bahnhöfen und dort gibt es üblicherweise Platz für Lade-tätigkeiten.

Langfristig gesehen soll das Konzept Kombibus die Integration von Fahrzeugen der KEP-Dienste zur Beförderung von Fahrgästen berücksichtigen. Dafür müssen sowohl die Unternehmen als auch das Fahrpersonal die Anforderungen des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) erfüllen. Lars Boehme, Geschäftsführer der UVG, steht dieser Perspektive offen gegenüber, da aus seiner Sicht beide Partner profitieren können.

Für sein Unternehmen ergeben sich betriebliche Vorteile im Rahmen der Optimierung des Linienverkehrs. Mit Blick auf seine Fahrgäste zeichnet sich insbesondere durch die Integration von verfügbaren Fahrzeugpotenzialen der KEP-Partner ein stärker erweitertes Mobilitätsangebot für die Einwohner von entlegenen Dörfern ab, als dies ohne Nutzung der KEP-Fahrzeuge möglich wäre. Über diese neuen Zubringerdienste wird der Anschluss an die leistungsstarken Hauptlinien des öffentlichen Nahverkehrs gestärkt.

Im BMI, im Land Brandenburg und im Landkreis Uckermark ist man vom Kombibus überzeugt. Ab Januar 2012 beginnt die Umsetzungsphase und mit ihr die Gestaltung eines neuartigen Mobilitätssystems und -angebotes im Zusammenwirken lokaler Partner, um die Erreichbarkeit und die Versorgung in ländlichen Regionen aufrechtzuerhalten.

Interlink GmbH, Berlin, Raumkom, Trier, Interpitzten, Berlin, in Zusammenarbeit mit dem BdKEP.

INFOS

Verantwortlich für diese Seite:
BdKEP, Bundesverband Kurier-Express-Post-Dienste e.V.
 Friedrichstraße 95
 10117 Berlin
 Telefon: 0 30/20076207
 Fax: 0 30/20076208
 E-Mail: info@bdkep.de
 Internet: www.bdkep.de
 Rudolf Pfeiffer, Vorsitzender

