

Kombibus ist im September gestartet

Waren für regionale Läden reisen künftig mit dem Linienbus – auch Post könnte so befördert werden

Die Uckermärkische Verkehrsgesellschaft (UVG) kombiniert seit September die Beförderung von Personen und Gütern in einem Bus. Der Busverkehr soll als mobile Versorgungsinfrastruktur einen zusätzlichen Beitrag zur Daseinsvorsorge im ländlichen Raum leisten – und muss dafür nicht einmal neue Kapazitäten aufbauen: Haltestellen, freier Frachtraum in den Fahrzeugen und ein regelmäßiger Fahrplan sind ohnehin vorhanden. Das kommt nicht nur der Region, sondern auch den Fahrgästen zugute. Die neue Aufgabe hilft gleichzeitig, die Busverbindungen finanziell zu sichern und insbesondere auch außerhalb des Schülerverkehrs eine Bedienung zu ermöglichen.

Im Landkreis Uckermark leben 44 Einwohnern je Quadratkilometer. In naher Zukunft werden hier mehr Menschen, die älter als 60 Jahre sind leben, als Menschen unter 30. Zudem wird das Gebiet erneut etwa ein Viertel seiner Bevölkerung verlieren. Wo weniger Menschen leben, wird der Erhalt von Infrastrukturen immer teurer. Für sämtliche Versorgungsnetze steigen die Pro-Kopf-Kosten dramatisch. Einrichtungen konzentrieren sich in Mittel- oder Oberzentren, an zentralen Standorten mit genügend Kundenpotenzial. Postfiliale, Lebensmittelgeschäft, Bank, Frisör oder Arzt ziehen sich aus der Fläche zurück – und lassen weite Landstriche unter- oder gar unversorgt zurück.

Im Rahmen der Demografiestrategie der Bundesregierung hat die Arbeitsgemeinschaft Kombibus, die aus den Unternehmen Interlink, Fahrplangesellschaft B&B und Raumkom besteht, im Auftrag der UVG mit Finanzierung durch das Bundesministerium des Innern den Kombibus entwickelt. Das Projekt soll nachweisen, dass sich der ländliche



Zwei Mitarbeiterinnen des Lebensmittelproduzenten Q-Regio verladen die Gütersendungen in einen Bus der UVG.

Busverkehr durch die Kombination mit der Güterbeförderung verbessern und wirtschaftlicher gestalten lässt.

Der Ansatz für den Kombibus in der Uckermark ist, vorhandene Fahrzeuge einzusetzen, heutige Fahrplanfahrten zu nutzen und dabei keine spezielle Infrastruktur aufzubauen. Daraus ergeben sich Restriktionen: Zum Einsatz kommen nur Linienbusse mit Kofferräumen oder Busanhänger mit maximal 3,5 Tonnen zulässiger Gesamtmasse. Gleichzeitig werden die Fahrpläne der UVG schrittweise auf einen Integralen Taktfahrplan (ITF) umgestellt, der an Knotenpunkten im Netz auf Anschlüsse in alle Richtungen optimiert ist und damit die Nutzbarkeit des Busverkehrs für die Güterbeförderung verbessert.

Der erste Kombibus-Kunde ist Q-Regio, eine Vertriebskette regionaler Lebensmittel mit Sitz in Bandelow, Landkreis Uckermark. Es wurden auf Basis der Anforderungen des Kunden Fahrplanfahrten festgelegt, bei denen die Güterbeförderung fest eingeplant ist. Dies umfasst den Zeitbedarf für die Be- und Entladung, die Regelung der Umladevorgänge an den Busbahnhöfen (Hub des Busverkehrs), und die Bereitstellung der Frachtraumkapazität.

Der Betriebsablauf funktioniert derzeit so, dass im Regelfall die Transporte am Vortag bis 18 Uhr bei der UVG-Disposition angemeldet werden. Vormittags, nach dem Schülerverkehr, stoppt ein Linienbus vor der Käserei oder auf dem Gelände eines Gutshofes und

nimmt die Waren auf. Am Busbahnhof werden die Sendungen zwischen mehreren Bussen in verschiedenen Richtungen ausgetauscht oder gegebenenfalls zwischengelagert. Der Busbahnhof Prenzlau ist der erste Kombibus-Hub, weitere Busbahnhöfe in der Uckermark folgen. Die Transporte finden grundsätzlich taggleich statt.

Im Bedarfsfall können Transporte bis 60 Minuten vor der Abfahrtszeit des Busses an der jeweiligen Haltestelle angemeldet werden. Die UVG-Disposition prüft dann, ob der Transport noch klappt. Die ersten Ergebnisse zeigen, dass die Transporte stabil laufen und bislang alle Transporte planmäßig angekommen sind. Verspätungen liegen in der Regel unter fünf Minuten. Über das

GPS-gestützte rechnergesteuerte Betriebsleitsystem erfolgt ein ständiger Soll-Ist-Vergleich der Fahrzeiten aller 130 Fahrzeuge, um im Bedarfsfall schnell reagieren zu können.

Nach den ersten Betriebserfahrungen stehen die Kombibus-Frachträume für weitere gewerbliche Kunden aus den unterschiedlichsten Branchen zur Verfügung – auch für KEP-Dienste in der Uckermark und anderswo. Es zeichnet sich ab, dass eine Kooperation mit dem Einzelhandel wie etwa der Dorfläden als Annahme und Abholstation die Nutzbarkeit der Kombibusse für die Güterbeförderung weiter verbessert.

Dabei wird die Haustürzustellung immer Restriktionen unterworfen sein, weil bei der

Doppelnutzung von Fahrzeugen die Verhältnismäßigkeit zu gewährleisten ist. Daher will die Arbeitsgemeinschaft untersuchen, in welchen Fällen eine Zustellung an der Haustür durch den Kombibus möglich ist. Ein weiteres Thema ist aktuell die Professionalisierung der Disposition. Die Software zur Steuerung von Rufbussen (flexibler Linienweg, flexible Zeit) wird derzeit um eine Komponente für die Buchung der Frachträume und eine Schnittstelle für die Buchung über das Internet ergänzt.

Im Rahmen eines Landzukunft-Projektes werden Transporte künftig von regionalen Lebensmittelerzeugern in der Uckermark auf einem Betriebshof der UVG für die Weiterbeförderung nach Berlin konsolidiert. Das zeigt, dass Busse und Fahrzeuge des Güterverkehrs arbeitsteilig taggleiche und gleichzeitig kostengünstige Transporte realisieren können.

Constantin Pitzen,
Johannes Reimann,
Anja Sylvester



Ist die Fracht ordnungsgemäß übergeben und quittiert, geht die Busfahrt weiter.

Veraltete Zustellstrukturen öffnen

Der Paketboom wird den Postmarkt radikal verändern



Briefzusteller könnten vor allem bei regionaler Versorgung künftig auch Pakete zustellen.

Der Paketmarkt boomt. 2011 wurden 140 Millionen Pakete mehr verschickt als 2010. Geht man davon aus, dass dieser Trend des Zuwachses linear weitergeht, sind wir bereits 2015 oder 2016 bei 2,5 Milliarden Paketen. Das sind 500 Millionen Pakete mehr pro Jahr als jetzt. Rechnet man mit rund 20.000 Paketen, die pro Tour und pro Jahr zugestellt werden können, benötigt die Paketbranche hierzulande zusätzlich etwa 25.000 Zusteller.

Derzeit sind etwa 80.000 Zusteller unterwegs. In drei Jahren werden dann mehr als 100.000 benötigt. Fraglich ist, wie beim gegenwärtigen Ansehen der KEP-Branche Zusteller gewonnen werden könnten. Hinzu kommt der demografische Wandel. Jüngere Leute, und dieses sind nun mal die Paketzusteller aufgrund der körperlichen Anstrengung, die die Paketzustellung bedeutet, werden nicht mehr in ausreichender Zahl zur Verfügung stehen.

Außerdem dehnen sich strukturschwache Gebiete weiter aus, die Stoppdichte wird kleiner. Die Zustellung teurer. Wenn es jedoch auf dem Land keine Geschäfte mehr gibt, wird zwangsläufig mehr im Internet bestellt. Das steigert den Paketversand wiederum, wird aber vermutlich die Kostenzunahme durch die geringere Stoppdichte nicht ausgleichen.

Durch zunehmenden Verkehr in den Städten wird der Zeitaufwand für Zustellungen steigen. Paketverkehre in der City lassen sich aber nicht weiter bündeln. Daher bleibt nichts anderes übrig, als den ÖPNV zu verbessern, so dass eine spürbare Personenzahl auf

attraktive öffentliche Verkehrsmittel umsteigt. Unterstützen ließe sich das vielleicht durch eine City-Maut. Doch das ist ein Kapitel, das außerhalb des Paketverkehrs aufgeschlagen werden muss.

Diese strukturellen Entwicklungen treiben zwangsläufig die Preise der Pakete in die Höhe. Hinzu kommen steigende Kraftstoffkosten und vor allem Fahrerlöhne, die zügig bei zehn Euro je Stunde und bei einem normalen Achtstunden-Arbeitstag landen werden. Und ganz nebenbei gesagt, vielleicht sind die Preissteigerungen kein schlechtes Steuerungsinstrument, um die steigende Flut der Pakete abzubremser.

Hohe Einsparpotenziale sind möglich. Sie liegen einmal in der Bündelung der Zustellverkehre in strukturschwachen Gebieten. Die Zustellunternehmen brauchen allerdings die unternehmerische Freiheit ihrer Auftraggeber, selbst regional für Kooperationen zur Kostenminimierung oder Fahrerereinsparung zu sorgen. Ein gutes Beispiel für Bündelung ist der Kombibus der Uckermark (siehe Text oben).

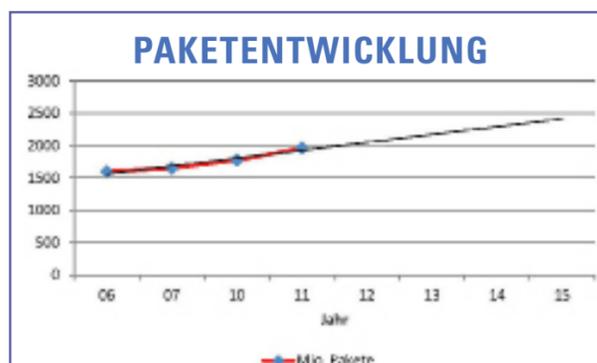
Einsparpotenziale liegen aber auch in besseren Chancen auf Ersatzzustellungen wie in unabhängigen ländlichen Postshops, Markttreffs oder wie immer diese Orte, die vielfältig durch Bürgerengagement entstehen, heißen werden. Eine solche Lösung ist auch in den Städten vorstellbar. Man könnte bürgernahe Postshops einrichten, die von jedem Zustellunternehmen genutzt werden können. Hier müssten allerdings die großen Paketdienste über ihren Schatten springen und bestimmte Dinge den Zustellunternehmen und Agenturen/Annahmestellen überlassen, was sie selbst als Absprachen untereinander nicht leisten können.

Mit einer solchen Liberalisierung des Postmarktes, er-

öffnen sich neue Perspektiven für regional tätige Unternehmen. Besonders Briefdienste könnten sich vom dem Paketmarkt abheben – zumindest, was die regionale Zustellung und Versorgung anbetrifft. Zu Brief und Zeitung und sonstiger Werbung käme das Paket.

Sollte keine Öffnung der verkrusteten Zustellstrukturen stattfinden, wird die Branche weiter Schaden nehmen, da sie nicht mehr leistungsfähig sein wird. Es wird dann sehr schnell der Ruf nach der guten alten Zeit zu hören sein – Post finanziert aus Steuergeldern.

Rudolf Pfeiffer



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