



„Daseinsvorsorge 2030 – innovativ und modern –
eine Antwort auf den demografischen Wandel“

KombiBus

Kombinierte Serviceleistungen als ergänzendes Angebot im Linienverkehr zur dauerhaften Versorgung der Bevölkerung im ländlichen Raum am Beispiel Uckermark

Logistik-Lösung für den Transport von regionalen Agrarerzeugnissen/-produkten

1 ALLGEMEINE PROJEKT-INFORMATIONEN

KombiBus - eine Kombination von Linienbus, Post, Kurierdienst, Fahrdienst für Mobilitätseingeschränkte und vieles mehr soll die Wirtschaftlichkeit der einzelnen Dienstleistungen im ländlichen Raum verbessern und somit die Versorgung der ländlichen Bevölkerung dauerhaft und auf hohem Niveau sichern. Im Gesamtkonzept kommt dabei dem Linienverkehr im Landkreis Uckermark eine zentrale Aufgabe (Rückgrat-Funktion) innerhalb dieses neuen Angebotes zu, die sich optimal für logistische Aufgaben eignet. Hohe Transportkosten fallen durch die Versorgung des ländlichen Raumes an – wer trotzdem die Fläche bedient, ist der öffentliche Nahverkehr. Und dies regelmäßig und mehrmals täglich bis ins entlegenste Dorf – nach Fahrplan. Freie Frachtraumkapazitäten stehen in jedem Standardlinienbus zur Verfügung. Durch die Nutzung von Anhängern können auch Spezialtransporte (z.B. gekühlte Lebensmittel) oder größere Warenmenge (z.B. Gepäck, Fahrräder, Kanus) abgeholt bzw. angeliefert werden.

Dieses Konzept, das ab Januar 2012 in die Umsetzung gehen wird, ist Bestandteil des Modellvorhabens „Daseinsvorsorge 2030 – innovativ und modern – eine Antwort auf den demografischen Wandel“ des Bundesministerium des Innern. Es wurde vom damaligen Beauftragten der Bundesregierung für die Neuen Bundesländer, Dr. Thomas de Maizière, gemeinsam mit den Landesregierungen der Neuen Bundesländer initiiert. Um neue Lösungswege zur Sicherung der Daseinsvorsorge in besonders vom demografischen

KombiBus | Projektbeschreibung, Schwerpunkt Lebensmittelversorgung

Modellvorhaben „Daseinsvorsorge 2030 – innovativ und modern – eine Antwort auf den demografischen Wandel“



„Daseinsvorsorge 2030 – innovativ und modern –
eine Antwort auf den demografischen Wandel“

Wandel betroffenen ländlichen Regionen in östlichen Bundesländern praxisorientiert auf regionaler Ebene zu erproben, wurden insgesamt sechs Projekte durch eine unabhängige Jury ausgewählt. Das Projekt „KombiBus“ ist eines der Vorhaben, deren Ziel es sein soll, nicht nur die innovativen Ideen zu konkretisieren und umsetzungsreif zu konzeptionieren, sondern bundesweit kommunalen Akteuren Handlungs- und Gestaltungsspielräume aufzuzeigen, die zur Sicherung der Daseinsvorsorge und zur Verbesserung der Lebensqualität im ländlichen Raum beitragen.

2 LOGISTIK – LEBENSMITTELVERSORGUNG IM LÄNDLICHEN RAUM

Seit mittlerweile nahezu dreißig Jahren ist zu beobachten, dass die wichtigsten Versorgungsunternehmen eine dezidierte Konzentrationsstrategie verfolgen, um ihre Flächenproduktivität zu steigern; dazu gehören Discounter ebenso wie Vollsortimenter.

Gerade in der Versorgung der Bevölkerung mit Waren des täglichen Bedarfs gilt zwar das Prinzip der Wohnortnähe; die betriebswirtschaftlich organisierten Einzelhändler sind diesem jedoch keineswegs verpflichtet und treffen Standortentscheidungen stattdessen nach dem in ihrem Einzugsbereich verfügbaren Kundenpotenzial. Dass die dabei angelegten Grenzwerte – in der Fachöffentlichkeit geht man von zwei- bis dreitausend Personen aus – vor allem in sehr dispersen Raumstrukturen regelmäßig unterschritten werden, erklärt sich von selbst. Der kleinteilige Einzelhandel hat auf weiter Fläche verloren und wurde von großen Standorten verdrängt – hingegen sichern mittlerweile „mobile Marktbetreiber“ an verschiedenen Tagen den täglichen Bedarf, wie Fleisch, Gemüse, Eier und Milchprodukte, ab.

Regionaler Vertrieb ist mit der KombiBus-Logistik möglich

Ein Versuch, die flächendeckende Versorgung – trotz niedriger Einwohnerdichte – mit regionalen Agrarerzeugnissen von möglichst lokalen Agrarerzeugern und –produzenten zu sichern, scheitert bisher an den hohen logistischen Kosten, die bei jedem einzelnen Anbieter vorgehalten werden müssten, um den Kunden zu erreichen: Personal, Fahrzeugkapazitäten, Fahrzeit sowie –kosten aufgrund weiter Entfernung und disperser Kundenverteilung in der ländlichen Region. Die Vertriebsorganisation gestaltet sich demnach noch aufwendiger,

KombiBus | Projektbeschreibung, Schwerpunkt Lebensmittelversorgung

Modellvorhaben „Daseinsvorsorge 2030 – innovativ und modern – eine Antwort auf den demografischen Wandel“



„Daseinsvorsorge 2030 – innovativ und modern –
eine Antwort auf den demografischen Wandel“

wenn der einzelne Anbieter ein Teil-Warensortiment führt oder nur Kleinstmengen anbaut – hier ist eine regionale Kooperation gefragt, die Bestellvorgänge, Sortimentspflege und das Kommissionieren im Rahmen einer Organisation (z.B. „Agrarorganisation“) bündelt.

Die logistische Lösung liegt hingegen im KombiBus-Ansatz.

Betriebskonzept – Nutzung des Liniennetzes

In der Uckermark fahren die Busse der UVG die Dörfer und Siedlungen häufiger an als die Fahrzeuge verschiedener Logistikdienstleister. Es besteht die Erwartung, dass die Bewohner in abgelegenen Orten der Uckermark auch in Zukunft häufigere Fahrtmöglichkeiten haben, als ein oder zwei Bedienungen per Postauto oder Lebensmittel-Lieferwagen. Daher orientiert sich das Betriebskonzept des KombiBusses an der Basis des Nahverkehrsnetzes:

- UVG-Busse bieten die höchste Anzahl an Anfahrten in der Uckermark im Vergleich zu allen möglichen Kooperationspartnern. Weil dies auch so bleiben wird, lassen sich andere Dienstleistungen einfacher in die UVG-Umläufe integrieren als umgekehrt.
- Die Fahrpläne des Linienbusverkehrs haben eine Vielzahl von attraktiven Anschlüssen sicherzustellen, die insbesondere bei Verknüpfung mit dem Schienenverkehr an feste „Knotenzeiten“ gebunden sind. Zudem sind die Zeitfenster der Schülerbeförderung sehr eng. Bei den KEP-Diensten ergibt sich die exakte zeitliche Lage eher aus der begrenzten Zahl von Fahrzeugen. Die Anschlüsse sind mit größeren Pufferzeiten geplant, als dies im ÖPNV üblich ist.
- Der Linienbusfahrplan stellt eine neutrale Basis für den KombiBus dar, die für alle Nutzer und potenziellen Nutzer der Frachtraumkapazitäten gleich ist. Der Linienbusfahrplan ist nicht auf die speziellen Belange eines Nutzers ausgerichtet.

Als wesentliches Planungsinstrument dient die Einführung eines „Integralen-Takt-Fahrplans“. Diese ITF-Struktur sorgt nicht nur für die Anschlusssicherung zwischen Bahn und Bus, sondern ermöglicht dies auch an Haltestellen, an denen sich ausschließlich Busse begegnen. Aus diesem Grund weisen insbesondere zentrale Omnibus-Bahnhöfe eine ausgezeichnete bestehende und zu nutzende „Hub“-Infrastruktur auf, um das Be-, Um- und

KombiBus | Projektbeschreibung, Schwerpunkt Lebensmittelversorgung

Modellvorhaben „Daseinsvorsorge 2030 – innovativ und modern – eine Antwort auf den demografischen Wandel“

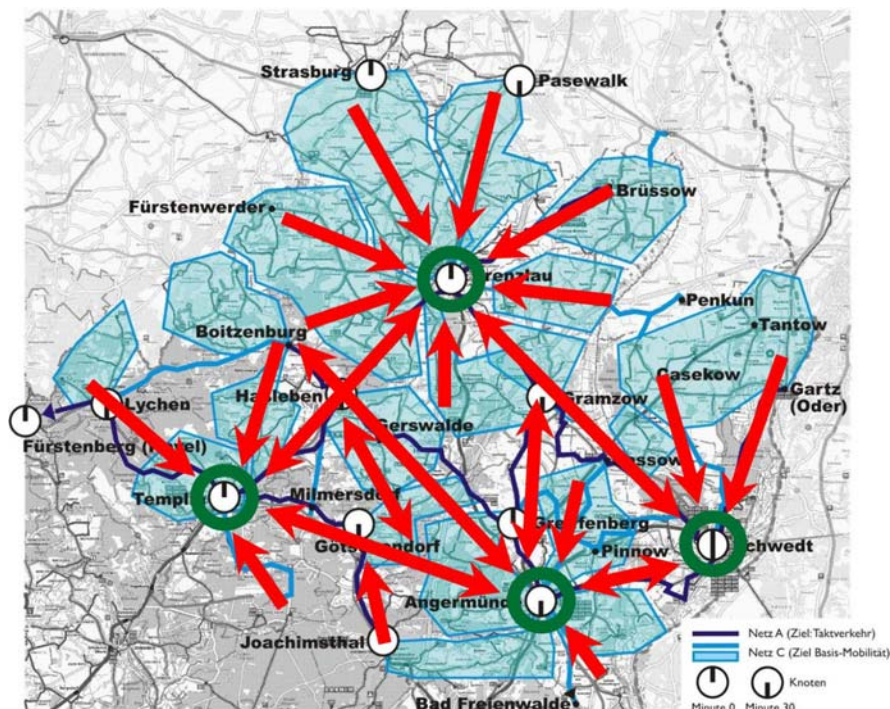
„Daseinsvorsorge 2030 – innovativ und modern –
eine Antwort auf den demografischen Wandel“

Entladen von Gütern zwischen den Fahrzeugen zu ermöglichen. Diese Planung führt nicht nur zu einer verbesserten Personenbeförderung (Minimierung von Wartezeiten, vertakteten Verbindung größerer Versorgungszentren, etc.), sondern ermöglicht eine weitverzweigte Güterverteilung bis in das entlegenste Dorf, das es im Landkreis zu versorgen gilt.

Das neue Nahverkehrsnetz ist klar hierarchisch gegliedert und lässt sich wie folgt unterscheiden: Hauptliniennetz (A-Netz), Schülerverkehr (B-Netz) und Bedienung in der Fläche (C-Netz).

Hub-Struktur

Zur Umsetzung der logistischen Dienstleistungen im KombiBus ist der Aufbau einer „Hub-Struktur“ notwendig, um Güter zu lagern und umzuschlagen. Die genaue Anzahl und die Ausgestaltung dieser „Hubs“ hängen ab von den Ergebnissen der Gespräche mit möglichen Partnern der „Agrarorganisation“. Die UVG verfügt über vier Betriebshöfe in Prenzlau, Schwedt, Angermünde und Templin, die sich generell für diese Funktion anbieten:



Erläuterung zur Grafik: grün gekennzeichnete Kreise symbolisieren die Betriebshöfe (Hubs). Die roten Pfeile stellen die Richtung der Anlieferung aus dem jeweiligen A- bzw. C-Netz zum nächstliegenden Betriebshof dar.



„Daseinsvorsorge 2030 – innovativ und modern –
eine Antwort auf den demografischen Wandel“

Abholung, Anlieferung und Verteilung von Agrarerzeugnissen

Es ist zu überprüfen, ob die Ware beim jeweiligen Produzenten abgeholt wird (Haltestelle oder ggf. Hof/-laden) oder dieser selbst die Anlieferung an einen der vier Hubs leistet, der in seiner unmittelbaren Nähe liegt. Generell könnte die Abholung über einen Anhänger erfolgen, die im Rahmen des regulären Linienverkehrs mitgeführt werden. Die Ware kann in verschiedensten Behältnissen aufgenommen werden – auch Rollcontainer sind möglich. Die Anhänger entsprechen dem Hygienegesetz; demnach können je nach Ware die Anforderungen an die Kühlkette eingehalten werden. Ein witterungsunabhängiges Umladen auf den jeweiligen Betriebshöfen ist in überdachten Hallen möglich. Der ergänzende Bau von Rampen kann den Umladeprozess zwischen den verschiedenen Fahrzeugen erleichtern und die zeitliche Unterbrechung des Kühlprozesses minimieren.

Im Rahmen dieses Konzeptes wird unterstellt, dass die Mitarbeiter der lokalen „Agrargemeinschaft“ die Kommissionierung (Zusammenstellung der Ware für Einzel- und/oder Großkunden) übernehmen, um im Anschluss die Anhänger bzw. Fahrzeuge wieder zu beladen. Seitens der UVG entsteht ein zusätzlicher Betriebsaufwand gegenüber dem Personenverkehr in Form von Zubringerfahrten zwischen den Agrarerzeugern bzw. -produzenten und den Bushaltestellen/Hubs (Tourenplanung), durch das Kuppeln des Anhängers sowie durch die Übergabe von im Anhänger mitgeführten Rollbehältern bzw. Kisten. Die Busfahrer der UVG haben die Aufgabe, die beladenen Lebensmittelrollbehälter am jeweiligen Abholungsort in den Anhänger zu schieben/zu stapeln und die leeren oder mit Leergut beladenen Rollbehälter zurück zum Anhänger zu rollen. Zusätzlich sind im Rahmen der Übergabe der Ladung notwendige administrative Aufgaben (Übergabeprotokoll, Scan für Waren-Tracking) zu erledigen.

Mit diesem Logistikansatz ist eine regionale Versorgung mit lokalen Lebensmitteln abgesichert und dies – wenn gewünscht – mehrmals täglich, nach dem Fahrplan der UVG. Dabei kann die Tourenplanung auch sog. Dorfläden berücksichtigen, die täglich mit regionalen Waren beliefert werden möchten. Da die Region auf Basis des Fahrplans mehrmals täglich angefahren wird, können Kundenbestellungen für den gleichen Tag aufgenommen werden – ein ergänzender Service für die (touristische) Gastronomie. Perspektivisch könnte langfristig sogar eine Haustür-Zustellung innerhalb des C-Netzes

KombiBus | Projektbeschreibung, Schwerpunkt Lebensmittelversorgung

Modellvorhaben „Daseinsvorsorge 2030 – innovativ und modern – eine Antwort auf den demografischen Wandel“

„Daseinsvorsorge 2030 – innovativ und modern –
eine Antwort auf den demografischen Wandel“

erfolgen – dies ist allerdings im Rahmen der Personenbeförderung nur mit einer Ausnahmeregelung möglich und sollte in einem Pilotvorhaben getestet werden.

Sollte ein Transport nach Berlin erfolgen, so müsste hier ein weiterer Logistik-Partner gefunden werden, der den kommissionierten Anhänger an einem der UVG-Hubs übernimmt.

4 ZEITPLAN

Die Konzeptionsphase des BMI-Projektes KombiBus ist seit Ende August 2011 abgeschlossen. Auf Basis des erstellten Endberichts wird erneut entschieden, ob es ggf. eine weitere BMI-Förderung gibt, die im Januar 2012 beginnt. Daraus ergibt sich aus jetziger Sicht der folgende Zeitplan:

Maßnahme	Zeitraumen	Information
Lastenheft Dispositionssoftware	IV*/11 – bis I/12	
Marketing-Konzept	IV/11	
Großer Fahrplanwechsel der UVG	11. Dezember 2011	(ohne ITF-Struktur)
Voraussichtlicher Beginn der 2. BMI-Förderphase	Januar 2012	
Konzept „Hubs-Struktur“	I/12	
Lastenheft „Anhänger“ + Beschaffung	I/12 – II/12	
Umsetzung Marketing	I/12	
Kleiner Fahrplanwechsel der UVG	April 2011	Umsetzung ITF-System (östl. Uckermark)
Start Umsetzung verschiedener Logistikkonzepte	II/12	
Großer Fahrplanwechsel der UVG	Mitte Dezember 2012	Umsetzung ITF-System (gesamte Uckermark)
Einführung Dispositionssoftware	Mitte Dezember 2012	

*Quartal



„Daseinsvorsorge 2030 – innovativ und modern –
eine Antwort auf den demografischen Wandel“

Mit einer Umsetzung kann erst ab Sommer 2012 begonnen werden. Zeitliche Engpassfaktoren sind die konzeptionellen Arbeiten für die notwendige „Hub“-Struktur und die Erstellung des Lastenheftes für den notwendigen Anhänger und seine Beschaffung.

Die hier skizzierte Mitnahme des Anhängers kann unabhängig vom Umsetzungsplan des ITF-Konzeptes betrachtet werden. Temperaturunempfindliche Ware kann auch im Fahrzeug – ohne Anhänger - mitgenommen werden.

„Daseinsvorsorge 2030 – innovativ und modern –
eine Antwort auf den demografischen Wandel“

5 KONTAKT

Projektträger:

Uckermärkische Verkehrsgesellschaft mbH (UVG)

www.uvg-online.com

Ansprechpartner:

Lars Boehme, Geschäftsführer

Kontakt:

Steinstraße 5, 16303 Schwedt/Oder

T: +49 3332 442710

F: +49 3332 442701

E-Mail: l.boehme@uvg-online.de

Projektkoordination:

Interlink GmbH

www.interlink-verkehr.de

Ansprechpartner:

Anja Sylvester

Holger Michelmann, Geschäftsführer

Kontakt:

Bernburger Straße 27, 10963 Berlin

T: +49 30 209 139-72

F: +49 30 209 139-73

E-Mail: sylvester@interlink-verkehr.de

Weitere Partner der Projekt-Beratung:

InterPitzen – Büro für gute Fahrpläne

Constantin Pitzen

raumkom – Institut für Raumentwicklung und Kommunikation

Prof. Dr. Heiner Monheim

Dr. Christian Muschwitz

Johannes Reimann

KombiBus | Projektbeschreibung, Schwerpunkt Lebensmittelversorgung

Modellvorhaben „Daseinsvorsorge 2030 – innovativ und modern – eine Antwort auf den demografischen Wandel“