

Planungsbeginn

- 10.2010

Einführungsdatum

- 10.2012

Zielsetzung

- Attraktivitätssteigerung
- Auslastung optimieren
- Einnahmesteigerung

Zielgruppe

- Bürgerinnen und Bürger
- Unternehmen

Verkehrsmittel

- Bus (>9 Sitzplätze)

Projektstatus

- dauerhaft umgesetzt

Bundesland

- Brandenburg

Gemeinde

- Angermünde, Stadt
- Schwedt/Oder, Stadt
- Templin, Stadt
- Prenzlau, Stadt

KombiBusse im Landkreis Uckermark

Was ist der KombiBus im Landkreis Uckermark?

Der KombiBus der Uckermärkische Verkehrsgesellschaft (UVG) befördert sowohl Personen als auch Güter. Während die Fahrgäste auf den Sitzen Platz nehmen, werden die Güter im Fahrgastraum und/oder im Gepäckraum untergebracht. Auch ein Anhänger von bis zu 3,5 Tonnen Gesamtgewicht kann zum Einsatz kommen. Die Be- und Entladung kann an allen Haltestellen innerhalb des Bedienungsgebietes, an Kundencentern auf zentralen Omnibusbahnhöfen (ZOB) oder an anderen festgelegten Standorten (sogenannten Annahme- und Abholstationen) erfolgen. Zudem ist unter Berücksichtigung einer Gewährleistung der Verkehrssicherheit auch eine Be- oder Entladung an einem Standort, der direkt auf der Buslinie liegt, möglich.

Im Landkreis Uckermark leben 119.552 Menschen, die sich auf 34 Gemeinden verteilen. Mit einer Fläche von 3.077 km² beträgt die Einwohnerdichte 39 Einwohnerinnen und Einwohner pro km². Siedlungsstrukturell ist der Landkreis Uckermark den dünn besiedelten ländlichen Kreisen zugeordnet. Mit Schwedt an der Oder (29.920 Einwohnerinnen und Einwohner), Prenzlau (19.024) und Templin (15.798) verfügt der Landkreis über drei Mittelzentren. Zusammen mit Angermünde (13.744) gehören vier Städte mit einem Bevölkerungsstand von über 10.000 Menschen zum Landkreis. 65 Prozent der Bevölkerung

leben in diesen vier Gemeinden. In der kleinsten Gemeinde des Landkreises, Mittenwalde beim Templin, leben 355 Menschen. Der Bevölkerungsstand 2018 ist etwa 30 Prozent niedriger als 1990. Es wird mit einem weiteren Bevölkerungsrückgang gerechnet.

Der Landkreis Uckermark grenzt an Polen. Die Entfernung zu Stettin (Szczecin) beträgt 30 Kilometer von der Landesgrenze. Berlin ist 80 Kilometer vom Landkreis entfernt.

Der Landkreis Uckermark ist mit einer landwirtschaftlichen Nutzfläche von 192.000 Hektar (das entspricht einem Anteil von 63 Prozent der gesamten Kreisfläche) der größte Landwirtschaftskreis in Brandenburg.

Welche Ziele wurden mit der Einführung des KombiBusses im Landkreis Uckermark verfolgt?

Hauptgedanke für die UVG war die Verbesserung der Wirtschaftlichkeit des ÖPNV über die Erschließung eines neuen Geschäftsfeldes. Ein nicht ausgelasteter Linienbus verfügt über ungenutzten Frachtraum, der gegen ein Entgelt für den Transport von Waren genutzt werden kann. Vor dem Hintergrund eines seit 1990 anhaltenden Bevölkerungsrückgangs, der mit einer Verschlechterung der Wirtschaftlichkeit des ÖPNV einhergeht, sollte die Beförderung von Gütern und Waren zusätzliche Einnahmen generieren, um das bestehende ÖPNV-Angebot im Landkreis auszubauen und so auch neue Fahrgäste zu gewinnen.

Für den Landkreis Uckermark und das Land Brandenburg standen dagegen die Verbesserung ländlicher Infrastruktur und die Erprobung neuer Strategien für die öffentliche Daseinsvorsorge im

Vordergrund. Mit einer Verbesserung der Lebensqualität, sowohl im Bereich Verkehr als auch im Bereich Versorgung, sollte der KombiBus den Standort Landkreis Uckermark stärken. Indem freie Kapazitäten im Linienverkehr ausgenutzt werden, leistet der KombiBus zudem einen Beitrag zur Ressourcenschonung.

Wie erfolgte die konkrete Umsetzung?

Frachtkundinnen und -kunden melden sich bis 18:00 Uhr am Vortag für eine Beförderung am nächsten Tag. Unter Berücksichtigung freier Kapazitäten ist zudem ein Expressdienst möglich, bei dem taggleich befördert wird. Auch gekühlte Ware kann befördert werden, wobei die Kühlboxen durch die Versenderin bzw. den Versender gestellt werden müssen. Vorteilhaft für Frachtkundinnen und -kunden ist der auch für Kleinstmengen kostengünstige Transport, die Möglichkeit der taggleichen Zustellung und das weit verzweigte Zustellungsnetz.

Das Kundenprofil des KombiBusses ist vielfältig: Transportunternehmen können einen Teil ihrer Transportleistung an den KombiBus auslagern. Lokale Erzeuger können auch Kleinstmengen günstig in den lokalen Vertrieb geben und damit ihre Kundenbasis ausweiten. Anbieter von Rad- oder Wandertouren können das Gepäck parallel befördern lassen.

Die Umsetzung des KombiBusses begann mit einem Fahrplanwechsel. Wesentliche Begleitmaßnahme war die Einführung eines integralen Taktes. Dieser sichert die unkomplizierte Übergabe von Gütern zwischen Bussen und zwischen Bus und Bahn. Auch für Fahrgäste ist der integrale Takt vorteilhaft, da Umsteigezeiten geringgehalten werden. Die Einführung eines integralen Taktes hat zu einer Steigerung der Fahrgastzahlen beigetragen.

In einem zweiten Schritt wurde eine Marketingstrategie konzipiert und umgesetzt. Es wurden umfangreiche Akquisemaßnahmen betrieben, um Kundinnen und Kunden aus Tourismus, Gewerbe und Handel zu gewinnen.

In einem dritten Schritt wurden Fahrzeuge und Haltestellen umgebaut, beispielsweise wurden Güter-Hubs eingerichtet. Auch das Personal wurde entsprechend geschult. Für den Gütertransport wurde eine Dispositionssoftware eingeführt.

Das Projekt wurde vom Beauftragten der Bundesregierung für die Neuen Bundesländer im Rahmen des Modellvorhabens „Daseinsvorsorge 2030 - innovativ und modern - eine Antwort auf den demografischen Wandel“ gefördert. Das Land Brandenburg beteiligt sich ebenfalls finanziell.

Nach Einschätzung der Beteiligten hat sich das Konzept bewährt. Seit 2013 verkehrt der KombiBus im Regelbetrieb. Das Angebot wurde mittlerweile um weitere Strecken und Dienstleistungen ausgeweitet. Eine im Landkreis Uckermark ansässige Lebensmittelpedition hat einen Teil ihrer Frachtraumkapazität für den Weitertransport von KombiBus-Ladungen auf den Berliner Markt sicherstellt.

Der KombiBus hat dazu beigetragen, neue regionale Wertschöpfungsketten aufzubauen. So konnten beispielsweise regionale Erzeuger ihren Kundenkreis ausweiten und lokal agierende Unternehmen ihre Kosten senken. Zudem entstanden zusätzliche Verkaufsstellen an den Verkehrsknotenpunkten. Diese haben die Nahversorgung und damit die Lebensqualität in kleineren Gemeinden gestärkt.

Herausforderungen bei der Umsetzung

Als wesentlich für den Erfolg wird eine professionelle Umsetzung erachtet. Mit der kombinierten Beförderung von Menschen und Gütern mussten neue Betriebsabläufe gestaltet werden.

Verwandte Maßnahmen

Differenziertes Mobilitätssystem (<https://www.mobilikon.de/massnahme/differenziertes-mobilitaetssystem>)
KombiBus (<https://www.mobilikon.de/massnahme/kombibus>)

Weitere Beispiele aus der Praxis

Warentransport im ÖPNV: UckerWarentakt (UWT)
(<https://www.mobilikon.de/praxisbeispiel/warentransport-im-oepnv-uckerwarentakt-uw>)

Verwandte Hilfen zur Umsetzung

Festlegung einer Marketing- und Kommunikationsstrategie
(<https://www.mobilikon.de/umsetzungshilfe/festlegung-einer-marketing-und-kommunikationsstrategie>)

Quellen

Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung, o. J.: Laufende Raumb Beobachtung – Raumabgrenzungen. Zugriff:

<https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/forschung/raumb Beobachtung/Raumabgrenzungen/deutschland/kreise/skreistypen/kreistypen.html> [abgerufen am 13.12.2023].

Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWi), Juni 2014: Modellvorhaben Daseinsvorsorge 2030. Innovativ und modern – eine Antwort auf den demografischen Wandel. Zugriff:

https://www.bmwi.de/Redaktion/DE/Publikationen/Neue-Laender/bilanz-modellvorhaben-daseinsvorsorge-2030.pdf?__blob=publicationFile&v=3 [abgerufen am 13.12.2023].

Landkreis Uckermark, 2014: Nahverkehrsplan. Zugriff: <https://www.uckermark.de> [abgerufen am 26.03.2020].

raumkom, o. J.: Nächster Halt: Lebensqualität. Mobilität sichern, Zukunft gestalten. Zugriff: <http://kombibus.de> [abgerufen am 13.12.2023].

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung (Hrsg.), Mai 2009: Landesentwicklungsplan Berlin-Brandenburg (LEP B-B). Zugriff: <https://gl.berlin-brandenburg.de/landesplanung/landesentwicklungsplaene/> [abgerufen am 13.12.2023].

Statistische Ämter des Bundes und der Länder, 31.12.2018: Regionaldatenbank Deutschland. Zugriff: <https://www.regionalstatistik.de>, Themen, Bevölkerung, Bevölkerungsstand, -vorausberechnung, Fortschreibung des Bevölkerungsstandes, Bevölkerung nach Geschlecht – Stichtag 31.12. – regionale Tiefe: Gemeinden [abgerufen am 13.12.2023].

Statistische Ämter des Bundes und der Länder, 31.12.2018: Regionaldatenbank Deutschland. Zugriff: <https://www.regionalstatistik.de>, Themen, Gebiet, Gebietsstand, Feststellung des Gebietsstandes, Gebietsfläche in qkm – Stichtag 31.12. – regionale Tiefe: Kreise und krfr. Städte [abgerufen am 13.12.2023].

Uckermärkische Verkehrsgesellschaft mbH, o. J.: Meine Fracht auf der Erfolgsspur mit dem UVG KombiBus. Zugriff: <https://www.uckermark.de/> [abgerufen am 03.11.2021].