



Busfahrer Danilo nimmt eine Warensendung entgegen.

REGIONAL- VERBINDUNG

Im brandenburgischen Landkreis Uckermark praktiziert die dortige Verkehrsgesellschaft effektive Landlogistik – denn in den Linienbussen fahren auch Waren mit.

Von **Herbert Schadewald**

Brandenburgs Nordosten gehört zu den besonders dünn besiedelten Gebieten. So leben im dortigen Landkreis Uckermark nur 38 Einwohner pro Quadratkilometer. Da macht es beispielsweise für KEP-Anbieter wirtschaftlich keinen Sinn, mit wenigen Sendungen in dieser Region unterwegs zu sein. Aber Linienbusse bedienen dieses Terrain ohnehin. Schließlich ist der ÖPNV-Dienstleister zur regionalen Vernetzung vom Landkreis beauftragt. Was lag da also näher, als dies sinnvoll zu kombinieren.

Und damit gehört die Uckermärkische Verkehrsgesellschaft mbH (UVG) hierzulande zu den Vorreitern in puncto nachhaltiger Logistiklösungen.

Bereits 2012 startete das Busunternehmen mit verschiedenen lokalen Versendern ein deutschlandweit einzigartiges Projekt – den KombiBus. So konnten in den regulären Linienbussen nicht nur die Fahrgäste befördert, sondern auch Waren transportiert werden. Dieses Modell eröffnete vor allem lokalen Versendern



Der blaue Sack – nicht für die Tonne, sondern für den Weitertransport im UVG-Linienbus zu den Umschlag- und Endstationen.

neue regionale Absatzmärkte. Nun konnten sie kostengünstig kleine Transportmengen rasch zustellen lassen. Dieses nachhaltige Logistikkonzept überzeugte 2014 die Jury des bundesweiten Innovationswettbewerbes „Ausgezeichnete Orte im Land der Idee“, die das KombiBus-Projekt entsprechend ehrte.

Alter Postbus neu gedacht

Mit ihrem KombiBus-Prinzip brachte die UVG die ländliche Versorgungslogistik in der Region auf die Überholspur. Gemeinsam mit der Hochschule für Nachhaltige Entwicklung Eberswalde (HNEE) wurde daraus der sogenannte UCKER-Warentakt entwickelt, der am 7. April 2021 als regionales Transportangebot offiziell startete. Damit lasse sich eine wohnortnahe und bequeme Versorgung fördern, erläutert UVG-Pressesprecherin Stefanie Otto. Denn dieses Projekt greife auf bestehende Strukturen zurück und kombiniere sie mit neuen Ansätzen.

In erster Linie gehe es um eine nachhaltige Entwicklung, betont Frank Wustmann als persönlicher Referent der UVG-Geschäftsführung. So werden in das Projektsystem verschiedene Nutzgruppen eingebunden – von Privatkunden über den regionalen Einzelhandel bis zu Dienstleistern. Ziel des von der HNEE bis zum Frühjahr 2022 wissenschaftlich begleiteten Projektes ist es, die regionale Wertschöpfung zu stärken und zur höheren Lebensqualität im ländlichen Raum beizutragen.

Zwei Linien sind in den UCKER-Warentakt eingebunden – die 502 zwischen Templin und Prenzlau sowie die 504 zwischen Templin und Wilmersdorf. Über drei Umschlagstationen (an den zentralen Omnibusbahnhöfen Prenzlau und Templin sowie an der Rendezvous-Haltestelle Haßleben) können die jeweiligen Warensendungen die Transportrichtung verändern. An der örtlichen Haltestelle wird das Paket gegen eine Gebühr von einem Euro dem Fahrer übergeben, der es dann zur Sammelstelle mitnimmt. Der Warentransport muss vorher nicht angemeldet werden. Allerdings dürfen die Stückgüter nur maximal 6 kg wiegen. Verderbliche Waren sind vom Transport ausgeschlossen.

Onlineshopping hin und her

Der UCKER-Warentakt will auch ein neues Bewusstsein für regionale Waren und deren Anbieter schaffen. So können die Kunden bei den Händlern, die sich dem System angeschlossen haben, online bestellen. Meist schon am nächsten Werktag kann dann die Ware in den Läden vor Ort abgeholt werden. Gleichzeitig besteht die Chance, in den Läden, die sich an dem UCKER-Warentakt beteiligen, Paketrücksendungen abzugeben. Diese Retouren werden dann an zentralen Stellen in Prenzlau und Templin den jeweiligen Paketdienstleistern übergeben. An gegenwärtig zehn ausgewählten Haltestellen können zu festgelegten Zeiten montags bis freitags Hermes-Rücksendungen auch direkt dem Busfahrer in die Hand gedrückt werden. Dieser liefert sie dann im Prenzlauer Hermes-Paketshop ab. Mit diesem Service schließt die UVG eine Logistikkücke. Denn bisher mussten die Rücksendungen aus Onlinekäufen von den Bestellern selbst in die nächst größere Stadt zu einem Paketshop gebracht werden.

Partner sind willkommen

Gegenwärtig unterhält die Verkehrsgesellschaft Rahmenverträge mit zwei Partnern. Das ist der Landhandel Gerswalde und der Regionalladen Flieth. „Wir bewerben das Projekt nicht, aber wir sind für weitere Partner offen“, erklärt Frank Wustmann. Allerdings hält sich die Transportnachfrage im UCKER-Warentakt bisher in ziemlich engen Grenzen. Denn die UVG spricht von einer konstanten Nachfragesituation von etwa 15 Paketen im Monat. Selbst in der Pandemiephase gab es kein erhöhtes Aufkommen. Dabei erfreute sich gerade der Onlinehandel einer größeren Beliebtheit – mit steigenden Rücksenderaten.

Die Warentransportbilanz war zu Beginn der damaligen KombiBus-Zeiten noch ganz anders. Wurden beim Projektstart im August 2012 insgesamt 40 Frachtstücke in die UVG-Busse verladen, waren es im Juli 2013 bereits 160. Seinerzeit sorgten vor allem die rund 70 regionalen Kleinhersteller für Transportvolumen, die sich unter dem Markenzeichen Q-Regio zusammengeschlossen hatten. «

UCKERMÄRKISCHE VERKEHRSGESELLSCHAFT MBH

Zu dieser Gesellschaft schlossen sich 1996 der Templiner Verkehrsbetrieb und die Prenzlauer Verkehrsgesellschaft zusammen. Im Dezember 2009 kamen die Personenverkehrsgesellschaften Schwedt/Oder und Angermünde hinzu. Seitdem ist der UVG-Hauptsitz in Schwedt/Oder. Weitere Standorte sind Angermünde, Prenzlau und Templin. Uckermarkweit werden jährlich mit rund 120 Bussen über sechs Millionen Fahrgäste auf 73 Linien mit insgesamt 1.882 Haltestellen befördert. Zu den Kernbereichen gehört der Schülerverkehr im gesamten Landkreis sowie die Stadtverkehre in Angermünde, Prenzlau, Schwedt/Oder und Templin. Pro Jahr absolvieren die Busse über 6,6 Millionen Kilometer.