

Konzept für die konkrete Umsetzung der Lebensmitteltransporte in Linienbussen in der Altmarkregion

Einleitung

Dieses Konzept zur Nutzung bestehender Businfrastruktur in der Altmark für den regionalen Lebensmitteltransport stützt sich auf die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie „LieferBus“. Ziel ist es, innovative, effiziente und nachhaltige Lösungen für die Herausforderungen der Lebensmittellogistik in dieser ländlichen Region zu entwickeln und umzusetzen.

I. Ausgangssituation und Problemstellung

1. Regionale Merkmale und Demografie

Die Landkreise Salzwedel und Stendal bilden als Altmark eine weitläufige, ländlich geprägte Region. Die Verteilung der Siedlungen über große Distanzen und die geringe Bevölkerungsdichte führen zu infrastrukturellen und logistischen Schwierigkeiten. Einkaufsmöglichkeiten sind oft nur in den regionalen Zentren verfügbar, was insbesondere ältere Menschen oder Haushalte ohne Zugang zu einem Auto vor erhebliche Herausforderungen stellt. Der demografische Wandel, geprägt durch eine alternde Bevölkerung, erhöht den Bedarf an barrierefreien, nahegelegenen Einkaufsoptionen.

2. Herausforderungen bei der Vermarktung

Verteilung von Produzenten und Konsumenten: Die weite räumliche Verteilung von Erzeugern und Konsumenten in der Region treibt die Logistikkosten in die Höhe und erschwert den Zugang zu lokal produzierten Lebensmitteln.

Strukturelle Nachteile: Als strukturschwache Region sieht sich die Altmark mit wirtschaftlichen und infrastrukturellen Schwächen konfrontiert, die innovative Lösungen für die lokale Lebensmittelversorgung erforderlich machen. Um die regionale Wirtschaft zu stärken, ist eine Neubelebung der lokalen Märkte durch effiziente und nachhaltige Logistikkösungen essentiell.

3. Bedarfsanalyse

Ergebnisse der Befragungen: Die durchgeführten Einzelgespräche und Befragungen haben ein erstes Bild über die Bedürfnisse und Vorbehalte der beteiligten Akteure geliefert. Trotz großen Interesses an einer verbesserten regionalen Vermarktung zeigten sich konkrete Bedenken bezüglich der praktischen Umsetzung und der nötigen infrastrukturellen Anpassungen. Dies verdeutlicht die Notwendigkeit eines integrierten Ansatzes, der wirtschaftliche, soziale und rechtliche Aspekte berücksichtigt.

II. Projektstruktur

1. Akteure und Kooperationen

Die erfolgreiche Umsetzung des Projekts hängt von der Kooperation verschiedener Schlüsselakteure ab. Dazu gehören:

Verkehrsgesellschaft PVGS: Als zentraler logistischer Partner bietet die PVGS nicht nur die notwendige Infrastruktur, sondern spielt auch eine wichtige Rolle bei der Planung und Durchführung der Transportlösungen.

Lokale Erzeuger: Sie liefern die Produkte und profitieren von der verbesserten Zugänglichkeit und den neuen Vertriebskanälen. Ihre Einbindung ist entscheidend für die Authentizität und Nachhaltigkeit des Projekts.

Gemeinden und zivilgesellschaftliche Gruppen: Lokale Organisationen und Bürgerinitiativen stehen hinter der gemeinschaftlichen Unterstützung und sind an Planung und Umsetzung beteiligt. Diese Zusammenarbeit trägt zur Förderung des sozialen Zusammenhalts bei.

Der Altmarkkreis Salzwedel als Auftraggeber der PVGS sowie zuständig für die Linienführung und die lokale Wirtschaftsförderung ist daran interessiert, die Vermarktungsmöglichkeiten für Betriebe in der Altmark zu verbessern.

2. Identifizierung und Bewältigung rechtlicher Hürden

Ein zentrales Hindernis für die Umsetzung des Projekts ist das Personenbeförderungsgesetz, das aktuell die Mitnahme von Waren in Bussen im regulären Personenverkehr nur eingeschränkt erlaubt. Die Machbarkeitsstudie hat gezeigt, dass entweder eine Anpassung der Regularien oder eine verstärkte Nutzung der Experimentierklausel notwendig ist, um rechtliche Barrieren zu überwinden und eine legale, sichere Lösung für den Warenverkehr zu schaffen.

Um die Warenmitnahme im ÖPNV zu erleichtern, wäre die Integration entsprechender Regelungen bzw. Vereinfachungen im Personenbeförderungsgesetz hilfreich. Dies würde den Auftraggebern der Verkehrsgesellschaften mehr Spielraum bei der Ausschreibung der Verkehrsdienstleistungen ermöglichen. Im konkreten Fall erweisen sich die Vorgaben der Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt (NASA) GmbH als übergeordneter Verkehrsgesellschaft für Sachsen-Anhalt insgesamt, für den Warentransport als hinderlich, wie beispielsweise die vollumfängliche Barrierefreiheit oder die Vorgabe der Bereitstellung von zwei Mehrzweckflächen im Bus. Gerade das Letztgenannte könnte an sich sogar vorteilhaft für die Umsetzung des Konzeptes sein, wenn zumindest eine dieser Flächen auch für die Warenmitnahme genutzt werden dürfte, was aktuell nicht der Fall ist.

Die strikte und vollständige Barrierefreiheit verhindert die für den Warentransport einfachste Lösung, nämlich die Nutzung von Bussen mit Gepäcklagerung unter dem Fahrgastraum. Wenn es möglich wäre, auf täglich seltenen und wenig frequentierten

Fahrten diese Art von Bussen zu nutzen, wären viele Probleme der Ladungssicherung und der Hygiene bereits damit gelöst.

Diese Variante könnte auch eine Übergangslösung sein, bis sich das System Warentransport per ÖPNV durchgesetzt hat und Busse zukünftig sowohl barrierefrei als auch mit genügend Stauraum angeboten werden. Bis dahin müssen aber in alle Richtungen pragmatische Lösungen gefunden werden.

3. Betriebliche und logistische Herausforderungen

Ein wesentliches Problem besteht darin, dass die aktuellen Arbeitsverträge der Busfahrer*innen keine logistischen Aufgaben beinhalten. Allerdings haben Gespräche mit Betriebsräten und der Gewerkschaft ver.di Spielräume für mögliche Anpassungen aufgezeigt. Diese könnten finanzielle Anreize oder eine Gewichtsbeschränkung für die zu transportierenden Kisten beinhalten, um den Zusatzaufwand für die Fahrer*innen zu kompensieren und gesundheitlichen Vorbehalten zu begegnen. Perspektivisch würde sich das Berufsbild der Busfahrer*innen wandeln in Richtung ganzheitlicher Logistikdienstleister*innen.

III. Aufbau der Infrastruktur

1. Logistische Organisation

Routenplanung und Abholstationen: Basierend auf einer umfassenden qualitativen Bedarfserhebung wurden bereits die geeignetsten Buslinien und Haltestellen identifiziert. Hier sollen perspektivisch modular aufgebaute, energieautarke Abholstationen errichtet werden, die eine sichere Lagerung der Lebensmittel ermöglichen. Diese Stationen können auch mit Solarpaneelen ausgestattet werden, um die Durchgängigkeit des Systems auch an abgelegenen Stationen zu gewährleisten.

Testläufe und Pilotrouten: Erste Testläufe wurden auf ausgewählten Linien durchgeführt, um den operativen Betrieb unter realen Bedingungen zu testen. Weitere Pilottests sollten dazu dienen, die Effizienz der Prozesse zu evaluieren und notwendige Anpassungen vorzunehmen. Nach Projektende soll ein Austauschtreffen mit potentiellen Nutzer*innen, dem Landkreis sowie der Busgesellschaft PVGS stattfinden, um Ideen zu entwickeln, wie das Projekt auf niedrighem Niveau weitergeführt werden kann.

Es ist für das Konzept insgesamt wichtig, funktionierende Beispiele vorweisen zu können, um später auch auf die Erfahrungen und das Netzwerk zurückgreifen zu können, um - ggf. auch mit Hilfe einer Förderung - zu einer Ausweitung des Transportsystems kommen.

2. Technische Anpassungen des Busverkehrs

Modifikationen und Designs: Um den sicheren und effizienten Transport von Waren zu gewährleisten, sind perspektivisch technische Anpassungen der Busdesigns notwendig. Kurzfristig wurden leicht handhabbare Sicherungssysteme entwickelt, um die Sicherung der transportierten Waren mit geringem Kostenaufwand zu gewährleisten. Diese Systeme

tragen dazu bei, die Lade- und Entladezeiten zu minimieren und die reibungslose Integration des Warenverkehrs in den regulären Fahrplan zu gewährleisten.

Ladungssicherheit und Handling: Die während der Testläufe eingeführten Sicherungsmethoden haben sich als wirksam erwiesen, um die Transportlogistik effizient in den regulären Betrieb zu integrieren. In der Testphase wurden die Fahrpläne nicht signifikant überschritten.

IV. Implementierungsphase

Flexibler Pilotbetrieb: Beginnend mit weiteren flexiblen und detailgenaueren Testläufen auf den ausgewählten Strecken sollen zusätzliche praktische Erkenntnisse zur Anpassung und Optimierung der Prozesse gesammelt werden. Dieser Pilotbetrieb erlaubt es, reale Bedingungen nachzuvollziehen und die Praxistauglichkeit der entwickelten Konzepte zu überprüfen.

Kooperation zur Stakeholder-Einbindung: Die intensive Zusammenarbeit mit Stakeholdern, insbesondere mit den lokalen Behörden und Lebensmittelsicherheitsstellen, ist entscheidend, um alle hygienischen Standards zu erfüllen und ständig zu verbessern. Um diese sowie andere Aufgaben zu bewältigen und als Ansprechpartner*in für die Nutzer*innen zu fungieren, sollte beim Landkreis oder der PVGS eine Stelle geschaffen werden, um die Ausweitung der Warenmitnahme zu planen und die Mitarbeitenden der PVGS operativ zu entlasten. Basierend auf den bisherigen Erfahrungen und weiteren Erhebungen im Pilotbetrieb Befragung sollen bestimmte Linien sowie Uhrzeiten zum Warentransport ausgewählt werden. Begleitet durch einen Austausch mit den Nutzer*innen kann das System dann auf weitere Linien und Zeiten ausgeweitet werden.

Trainings und Workshops: Die Fahrer*innen werden in speziellen Schulungsprogrammen auf die logistischen Herausforderungen vorbereitet. Diese Trainings stellen sicher, dass Sicherheit und Effizienz im Umgang mit den neuen Aufgaben gewährleistet sind. Weiterhin sollte gerade in der Anfangszeit ein enger Kontakt mit den regionalen Erzeuger*innen und Konsument*innen gepflegt werden z.B. in weiteren Workshops. Diese fördern den Informationsfluss und unterstützen die Partnerschaften im Projekt. Sie erhöhen das Verständnis der Beteiligten für die notwendigen Marktstrukturen und Verbesserungen. Dieser Prozess kann bspw. durch Wirtschaftsförderung des Landkreises oder den Altmärkischen Regional- und Tourismusverband ART, der bereits in das Initialisierungsmanagement eingebunden war, moderiert werden da er zur allgemeinen Verbesserung der Vernetzung und der Vermarktung der Region beiträgt.

V. Verstetigung und Nachhaltigkeit

1. Langfristige Finanzierung und Integration

Gebührenmodell: Ein nachhaltiges Gebührenmodell stellt sicher, dass das Projekt wirtschaftlich tragfähig bleibt. Dieses Modell sieht kostengünstige, aber wirtschaftlich nachhaltige Gebühren für die Nutzenden vor, um die Betriebskosten zu decken.

Integration in kommunale Pläne: Die Dienstleistungen des Projekts sollten konsequent in bestehende regionale Versorgungspläne integriert werden. Diese Verankerung ist entscheidend für die langfristige Nachhaltigkeit und gesellschaftliche Akzeptanz des Projekts.

2. Skalierbarkeit und erweiterte Umsetzung

Messung und Kommunikation von Erfolgen: Regelmäßige Berichterstattung und transparente Dokumentation der Erfolge sind entscheidend, um die Praktikabilität einer weiteren Ausweitung des Projekts darzustellen. Die kontinuierliche Kommunikation unterstreicht die Relevanz und den Erfolg des Projekts und erleichtert die Übertragbarkeit auf andere Regionen.

Erweiterungspotentiale: Durch die gewonnenen Erkenntnisse und die flexiblen Strukturen kann das Konzept leicht auf andere ländliche Gebiete übertragen werden. Damit wird eine breit angelegte Replikation und Anpassung an spezifische regionale Anforderungen ermöglicht.

VI. Evaluation und Weiterentwicklung

Kontinuierliches Feedback und Verbesserungen: Zumindest in den ersten Jahren sollte es eine/n Ansprechpartner*in bzw. eine koordinierende Stelle für die Nutzer*innen, den Landkreis, die PVGS und ggf. andere Stakeholder geben (s. Punkt IV). Dies kann auch räumlich größer gedacht werden in Form einer bundesweiten Kontaktstelle für die Einführung des Warentransportes im ÖPNV, auch in Ergänzung zu bestehenden privatwirtschaftlichen Angeboten und ggf. finanziert aus entsprechenden Bundesmitteln.

Datenbasierte Entscheidungen: Die fortlaufende Erhebung und Analyse von Prozessdaten ermöglichen es, Anpassungen und Verbesserungen vorzunehmen. Diese datenbasierten Entscheidungen sichern eine hohe Servicequalität und optimieren damit auch die individuelle Nutzererfahrung.

Innovation in zusätzlichen Dienstleistungen:

Die Infrastruktur bietet Raum für zusätzliche Angebote, wie beispielsweise die Paketannahme, und nutzt so die geschaffene Logistikstruktur optimal aus. Dadurch wird ein Mehrwert generiert, der über den reinen Lebensmitteltransport hinausgeht.

Dieses erweiterte Konzept beschreibt umfassend die Schritte und Prozesse zur Implementierung eines nachhaltigen und effizienten Transportsystems für Lebensmittel innerhalb der Altmark. Es bietet Lösungen für bestehende logistische und infrastrukturelle Herausforderungen und kann als Modellprojekt für ähnliche Regionen dienen. Durch die Verzahnung von technischer Innovation, engagierter Gemeinschaftsarbeit und wissenschaftlicher Begleitung entsteht ein ganzheitlicher Ansatz, der nachhaltig zur Stärkung der regionalen Wirtschaft und des gesellschaftlichen Zusammenhalts beiträgt.

Autor*innen: Mirjam Anschütz und Dr. Daniel Ludwig, Universität Vechta

Das Projekt „LieferBus - Vermarktung von Lebensmitteln durch Regionalbusse“
wurde gefördert aus Mitteln des Bundesministeriums für Ernährung und
Landwirtschaft

Gefördert durch:



Bundesministerium
für Landwirtschaft, Ernährung
und Heimat

aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages

Vechta, 30.07.2025