



Stückgut per Schnellbus

Autobahn-Express und **Fox Courier** machen es möglich: Ab sofort wird Express- und Stückgut auch im Fernlinienbus befördert. Das für Mitteleuropa völlig neue Geschäftsmodell scheint sich schon nach kurzer Zeit zu rechnen.

Andere Länder, andere Sitten. Sowohl im hohen Norden als auch in Down Under werden Fern-Pakete nicht etwa von einem gelben Postauto oder einem UPS-Mitarbeiter ausgeliefert, sondern vom Fahrer eines Fernlinienbusses. Dieser übernimmt oft den Transport von Gütern des täglichen Bedarfs – bis hin zu einer Größe, die einer Euro-Palette entspricht. Norwegische „Kombibuss“-Modelle oder auch australische „Passenger Freighter“ besitzen daher auf so mancher Route nicht selten einen eigenen Frachtaufbau bzw. -anhänger.

Nordische Länder als Vorbild

Was in den Weiten von Finnisch-Lappland oder in der australischen Steppe funktioniert, das sollte doch auch auf deutschen Fernverkehrsstrecken klappen: die Mitnahme von Express- und kleinerem Stückgut im Bus-Überlandverkehr. Das dachten sich zumindest die heutigen Kooperationspartner Constantin Pitzen, Geschäftsführer der Autobahn-Express Schnelllinienbus GmbH in Potsdam, und der Gründer des Leipziger Kurierdienstes Fox Courier, Klaus-Dieter Bugiol. Und allem Anschein nach funktioniert die ungewöhnliche Zusammenarbeit auch: Innerhalb weniger Stunden gelangen seit zwei Mona-

ten wichtige und eilige Güter, etwa Dokumente oder Medikamente, im Gepäckraum eines Fernbusses von A nach B.

Und so funktioniert der Gütertransport per Bus: Die Flotte von Autobahn-Express verkehrt alle vier Stunden zwischen Leipzig, Dresden, Potsdam, Halle, Kassel, Göttingen und Sangerhausen und nimmt auf allen die-

„Logistiker zusammenbringen, um Synergien zu erschließen, mit neuen Ideen Vorteile zu schaffen und nicht zuletzt die Region nach vorne zu bringen.“

Prof. Uwe Arnold, Geschäftsstellenleiter des Netzwerks Logistik Leipzig/Halle

sen Strecken auch Pakete mit auf die Reise. Den entsprechenden Vor- und Nachlauf und/oder die komplette Haus-zu-Haus-Beförderung auf Basis des Fernliniennetzes, beispielsweise von Potsdam weiter nach Berlin oder von Dresden bis ins sächsische Pirna übernimmt auf Kundenwunsch Fox Courier. Die Bushaltestelle am Parkplatz P 3 des Flughafens Leipzig/Halle dient als zentraler Hub (Drehkreuz) des „Autobahn-Express-Kuriers“. Minutiös geplante Übergänge zwischen den von Subunternehmern betriebe-

nen Buslinien sollen dabei für kurze Transportzeiten im gesamten Fernbus-Liniennetz sorgen. Ein Beispiel: Aktuell dauert die Beförderung eines Paketes von Leipzig nach Potsdam weniger als zwei Stunden. Ein Paket von Potsdam nach Dresden zu bringen, dauert nicht mehr als dreieinhalb Stunden.

Haus-zu-Haus-Service auf Wunsch

Pakete und Dokumente können übrigens direkt beim Busfahrer aufgegeben werden. Der Preis pro Sendung beträgt von Haltestelle zu Haltestelle 20 Euro (ohne Hub), 40 Euro mit „Umstieg“ am Hub. Die Buchung ist per E-Mail oder über eine 0700er-Telefonnummer möglich; die Bezahlung erfolgt bar oder über die Website www.autobahn-express.de. FoxCourier übernimmt auf Kundenwunsch die Gesamtabwicklung des Stückgut-Transports und greift dabei auf die Haltestellen von Autobahn-Express zurück. Hier gibt es jeweils halbstündige und damit planbare Aufenthalte.

Bei einer so ausgefeilten Logistik überrascht es kaum, dass die Vorgeschichte dieser Marktinnovation lange zurückreicht. „Genau dafür wurde das Netzwerk Logistik hier am Leipziger Flughafen vor rund einem Jahr gegründet: Logistiker zusammenzubringen, um Synergien zu erschließen, mit neuen Ideen Vorteile zu schaffen und nicht zuletzt die Region nach vorne zu bringen“, erläutert Prof. Uwe Arnold, Geschäftsstellenleiter des Netzwerks Logistik Leipzig/Halle, die Hintergründe des Projektes. „Die Idee der Netzwerk-Mitglieder Autobahn-Express und FoxCourier zeigt, dass das Netzwerk funktioniert und davon gerade kleinere Dienstleister in wirtschaftlich schwierigen Zeiten einen Nutzen ziehen können!“ Ob-



wohl er selbst einer der Geburtshelfer der neuen Transportdienstleistung war, bewundert er noch heute „den Mut der beiden Unternehmer, ohne große Marktstudie gleich in den Wettbewerb zu gehen“. Große Overnight-Carrier hätten seiner Ansicht nach in einer ähnlichen Lage ungleich komplizierter gehandelt.

Befragt man den studierten Raumplanungs-Ingenieur Pitzen in seinem Potsdamer Untermietbüro im Potsdamer Landesstatistikamt nach ersten Erfahrungen mit dem Güterexpress per Bus, so sieht er seine Nische als Busunternehmer vor allem bei Sendungen, die taggleich auf mittlere und lange Strecken gehen sollen. „Das sind z.B. Messegüter und Druckerzeugnisse, die aber nicht so zeitkritisch sind, dass sie einen teuren Übernacht-Transport bräuchten.“ Außerdem entfielen durch die Busanbindung ein aufwändige Kleintransporter-Einsatz, der ansonsten zwischen A und B pendeln müsste. „Schließlich haben wir durch die Mitnahme keine Kosten, sondern Zusatzlöse auf einer bestehenden Relation; jedes Paket ist gut für uns“, betont Pitzen.

Einen Zielkonflikt im Geschäftsmodell sieht er allenfalls theoretisch: nämlich dann,



wenn das Gepäck der Reisenden im Frachtraum unter dem Kuriergut zu leiden hätte. Bei den vier angemieteten Autobahn-Express-Modellen der Marken Mercedes-Benz, Setra und Neoplan sei dies aber bislang nicht der Fall gewesen. „So große Gepäckmengen haben unsere Reisenden nicht dabei“, heißt es in Potsdam.

Die Ressourcen schonen

Die am stärksten nachgefragte Verbindung für die Gütermithnahme sei bislang die Strecke Dresden – Leipzig; eine Beobachtung, die Klaus-Dieter Bugiel beim Erledigen des Vor- und Nachlaufs der Sendungen teilt. Der 48-Jährige Geschäftsführer des 1993 gegründeten Fox-Kurierdienstes (*siehe Kasten*) kauft pro Sendungsstück einen rabat-

Huckepack-Lösung: In Norwegen gibt es Kombibusse, die sowohl Passagiere als auch Frachtstücke befördern.

tierten Fahrschein von Autobahn-Express und spart sich somit den kostenintensiven Einsatz eines eigenen Fahrzeugs für den Weitertransport des Stückguts. Der Projekt-Anlauf sei zwar „anfangs schwer“ gewesen, inzwischen sei er aber mit dem Sendungsaufkommen „ganz einverstanden“. „Eine Sendung in eine bestehende Busverbindung mitzugeben, ist das Vernünftigste überhaupt“, findet Bugiol. Da der studierte Maschinenbauer mit seinem Unternehmen aus bestehenden Speditionsverbänden ausstieg, ist er auf der Suche nach neuen Transportmöglichkeiten gewesen. Mit dem stärkeren Bekanntwerden des Expressdienstes rechnet er auch mit höheren künftigen Frachtmengen.

Für die Zukunft planen die Kooperationspartner aus Busverkehrs- und Kurierbranche den Aufbau eines Agenturnetzes zur Annahme von Express-Paketen. Eine erste Bilanz soll Ende des laufenden Jahres gezogen werden.