



Verkehrsplaner Dr. Thomas Huber (stehend) will die Taxibranche jetzt frühzeitig in neue Projekte einbinden.

beit, werte Planungsdaten aus und mache Haushaltsbefragungen.

„Der Trick ist, nur bei einer Vorbuchung zu fahren und die Fahrtwünsche zu einer möglichst kurzen Strecke zu bündeln“, verriet Huber. „Statt großer Busse kommen dann Taxis oder Kleinbusse zum Einsatz.“ Ihre Buchungszentrale optimiere die Fahrten in Richtung von Umsteigeverbindungen zum Beispiel an einem Bahnhof hin. Bei der Zubuchung eines weiteren Fahrgastes würden die anderen Fahrgäste per SMS benachrichtigt. Für die sichere Erreichbarkeit sei ein Puffer eingebaut. Im Schnitt seien bei den Fahrten ihrer Liniensatzverkehre 1,4 bis 2 Fahrgäste an Bord.

Nachdem mehrere Teilnehmer seinen Vortrag mit Zwischenbemerkungen unterbrochen hatten (siehe Kasten auf der letzten Seite), merkte Huber an, dass es oft einen Zwiespalt zwischen den Landkreisen und dem Taxigewerbe gebe. Deshalb würden die Verkehrsplaner der DB Regio Bus in Bayern inzwischen vor Beginn ihrer Planungen nicht nur mit der Bevölkerung reden, sondern auch mit Taxi- und Mietwagenunternehmen. „Das hätten wir von Anfang an tun sollen“, merkte der Referent selbstkritisch an.

Die Zusammenarbeit mit der Taxi-Branche stellte auch Frithjof Eckardt in den Mittelpunkt seines Beitrags über die Vermittlungstechniken für bedarfsgesteuerte Liniensatzverkehre. Mit seinem Unternehmen ESM hat er die Software AnSaT konzipiert, die in vielen Regionen Deutschlands zum Einsatz kommt – unter anderem in den Landkreisen Bentheim und Waldeck-Frankenberg. „Taxibetrie-

„Bedarfsverkehre nehmen bundesweit zu“

Frithjof Eckardt

Die Zeit ist reif für flexible Verkehre

Liniensatzverkehre Beim Seminar von taxi heute zeigten drei Referenten neue Chancen für langfristig denkende Taxi- und Mietwagenunternehmer.

Die Zeit ist reif für eine Flexibilisierung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV), für innovative Verkehrskonzepte und eine Änderung von Geschäftsmodellen. Viele Landkreise haben die Aktualität und die Dringlichkeit dieses Themas erkannt und begriffen, dass sie handeln müssen: Mit dieser programmatischen Erklärung führte Dr. Thomas Huber rund zwei Dutzend Taxiunternehmer und -unternehmerinnen in die Welt des bedarfsgesteuerten Liniensatzverkehrs ein. Sie waren zum Seminar von taxi heute gekommen, das den letzten Programmbaustein des Events „Taxi des Jahres 2017“ darstellte.

Huber ist bei der DB Regio Bus Region Bayern in Ingolstadt für die Verkehrsplanung und für innovative Verkehrskonzepte verantwortlich. Er schilderte zunächst die Ergebnisse von Befragungen, die ergeben hätten, dass die Menschen heute schneller und spontaner fahren möchten, während der herkömmliche Liniensatz ihnen lange Wege

zumute. Unschön für die Planer sei, dass auch nicht alle gleichzeitig zur Arbeit, zum Einkaufen und zu Freizeitaktivitäten aufbrechen wollten. „Das macht es für Busbetreiber unmöglich und viel zu teuer, diese Nachfrage abzudecken“, erklärte der Verkehrsplaner. „Die Zukunft wird nicht unbedingt besser, weil immer weniger Leute in die Busse steigen werden. Eine Angebotsverschlechterung zur Kostensenkung wäre aber keine Lösung.“ Deshalb verfolge sein Unternehmen einen anderen Weg. Es versuche in umfassenden Befragungen festzustellen, wo wirklich ein Bedarf bestehe und auf welchen Strecken sich viele Leute bewegen wollten. Man analysiere dazu Pendlerströme, spreche mit der Bundesagentur für Ar-

Software-Spezialist Frithjof Eckardt sagte, dass die Taxibranche durch Rufbusse neue Dauerkunden bekäme.



Der Knackpunkt sind immer die Fördergelder

Nach dem Auslaufen eines Sonderförderungsprogramms des Freistaates Bayern zur Sicherung der Mobilität im ländlichen Raum suchen einige Gemeinden, die Rufbusse mitfinanzieren, nach Einsparmöglichkeiten. So verkehrt der Variobus, der vom Landkreis Traunstein, der Stadt Tittmoning sowie den Gemeinden Fridolfing, Kirchanschöring und Taching am See mitgetragen wird, nicht mehr an den Wochenenden.

Außerdem fährt der Rufbus nur noch zwischen 7 und 19 Uhr und die Telefonzentrale zur Buchung der Fahrtwünsche mit weiterhin zweistündigem Vorlauf ist nur noch von Montag bis Freitag zwischen 8 bis 17 Uhr erreichbar.

Zuvor war die Zentrale von Montag bis Sonntag schon ab 7 Uhr besetzt. Die Fahrten konnten von Montag bis Freitag ab 5.30 Uhr bis 22.25 Uhr gebucht werden. An Sonn- und Feiertagen waren Fahrten zwischen 7.30 Uhr und 22.25 Uhr möglich. Bei der Anbin-



Der Variobus fährt seit Mai 2017 zu eingeschränkten Zeiten von Haltestelle zu Haltestelle.

derung des Bahnhofs Waging wurde die späteste von drei Verbindungen gestrichen. Beim Rufbus Nordwesten Landkreis Traunstein wurden kürzlich Anfahrten zum Bahnhof zeitlich reglementiert. Außerdem wurde der Buchungsvorlauf von zwei auf drei Stunden verlängert. Die Gefahr, durch Angebotseinschränkungen eine Abwärtsspirale einzuleiten, besteht also auch bei Ruf- und nicht nur bei Linienbussen.

be können flexibel reagieren und bekommen über diese Verkehre eine gewisse Grundaustauslastung“, erklärte Eckardt. „Im Landkreis Waldeck-Frankenberg gibt es Taxiunternehmer, die kaum etwas Anderes mehr machen.“

Der Softwarespezialist schilderte anschaulich, dass die Bürger heute viele Buchungsmöglichkeiten erwarten würden und man deshalb um technische Zutaten nicht mehr herumkomme. Die Taxibetriebe müssten aber nicht unbedingt mit einer externen Buchungszentrale zusammenarbeiten, sondern könnten auch ihre eigene Zentrale dafür einsetzen. Als Beispiel dafür nannte er Funktaxen Schaller in

Wunstorf – ein Unternehmen, das auch die Fremdvermittlung für andere Regionen anbietet und zu den größeren Betrieben in Niedersachsen zählt. Die Anbindung an externe Buchungszentralen sei über Internetportale, Terminals oder Vermittlungssysteme möglich, erläuterte Eckardt. Nicht alle Taxibetriebe hätten aber solche Schnittstellen. Einige bekämen ihre Aufträge noch immer per Fax.

Der Vermittlungsspezialist hat die Erfahrung gemacht, dass viele Unternehmer auf dem Land Flughafen- oder Krankenfahrten vorziehen und bei Terminüberschneidungen Fahrten im Linienersatzverkehr ablehnten. Das hält er für kurzsichtig. „Krankenfahrten zur Dialyse sind

auch konstante, planbare Fahrten, Flughafenfahrten sind keine regelmäßigen Fahrten“, sagte er. „Der Linienersatzverkehr bringt auf Dauer Kunden, die regelmäßig fahren.“

Nachdem Dr. Thomas Huber auf seinen Folien Citybusse auf Basis des Fiat Ducato gezeigt hatte und Frithjof Eckardt zu Fahrzeugen nichts gesagt hatte, erklärte Huber auf Nachfrage, sein Unternehmen organisiere auch Verkehre, bei denen Pkw zum Einsatz kämen. Über die Art der Fahrzeuge und ihre Ausstattung entscheide letztlich der Landkreis als Auftraggeber. Nach Frithjof Eckardts Erfahrung ist die Fahrzeuggröße von örtlichen Strukturen abhängig. In Leipzig würden zum Beispiel in der Regel Viersitzer eingesetzt, aber auch ein paar Achtsitzer. Man müsse die Kapazitäten im Vorfeld abstimmen. In diesem Zusammenhang riet auch Huber dazu, sich als Taxiunternehmer möglichst frühzeitig einzumischen.

Ein Taxi- und Mietwagenunternehmer, der seine Chancen im Linienersatzverkehr wahrgenommen hat, ist der 35 Jahre alte Franz



Franz Schönsmaul macht mit seinem Variobus in guten Monaten 30-40 Fahrten pro Tag. Dadurch ist der Rufbus ein wichtiges Standbein geworden.

Stimmen der Teilnehmer

Schönsmaul aus Fridolfing. Er hat sein 2009 mit zwei Fahrzeugen gegründetes Unternehmen zum „Verkehrsunternehmen“ mit fünf Mietwagen und einem Taxi ausgebaut. Als solches betreibt er seit Mai 2015 im Auftrag der Bahn-Tochter Regionalverkehr Oberbayern GmbH (RVO) in Traunstein den Rufbus Variobus und seit April 2016 den Rufbus Berchtesgaden mit einem Fiat Ducato beziehungsweise einem VW T5 und eigenen Mitarbeitern. Außerdem organisiert er über seine Telefonzentrale und das Vermittlungssystem taxi.de den im Oktober 2015 gestarteten Rufbus Nordwesten Landkreis Traunstein. Dort kommen zwei Ford Transit mit Rollstuhlrampen und Mitarbeiter zweier Busunternehmen zum Einsatz. Alle drei Rufbusse sind an Haltestellen gebunden, aber nicht an einen Fahrplan. Die Größe der Fahrzeuge war bei allen drei Projekten vorgegeben, in Berchtesgaden wurde sogar ein Allradantrieb gefordert.

Im Dialog mit Moderator Dietmar Fund schilderte Schönsmaul seine guten Erfahrungen mit den Rufbussen, die inzwischen sein

wichtigstes Standbein geworden sind. Sie sind als Mietwagen konzessioniert und er darf sie zwischen den Rufbus-Fahrten bei Bedarf auch als solche einsetzen. Besonders interessierte die Seminarteilnehmer die Frage, wie Schönsmaul die Bereithaltung der Fahrzeuge und den „Telefondienst“ bezahlt bekommt. Er berichtete, dass er dafür eine monatliche feste Bereithaltungspauschale erhält, die er auf Basis seiner Fahrzeugbetriebskosten und seiner Personalkosten mit dem Auftraggeber verhandelt hat. Schönsmaul betonte auch, wie wichtig es ist, die Rufbusse kontinuierlich zu bewerben. „Sobald die Gemeinden nichts

„Bei zwei Fahrgästen pro Fahrt funktioniert unser an Haltestellen und Linien gebundenes BAXI gut, wenn es mehr werden, hat der Taxiunternehmer mehr Stress“, sagte der Taxi- und Mietwagenunternehmer Christian Maischl. „Die Zeit wird immer ein Thema sein. Insbesondere ältere Leute sind wegen der Abfahrtszeiten oft unsicher.“

Ali-Peter Papenbrock aus Thuine im Emsland erklärte, bedarfsgesteuerte Linienersatzverkehre seien seiner Meinung nach kein System für Kleinbetriebe. Maischl entgegnete ihm, Taxler seien seines Erachtens als Partner der Linienkonzessionäre ideal, denn schließlich seien sie doch immer auf dem Sprung und in der Lage, kurzfristig zu reagieren. Man wachse mit einem solchen Konzept mit und es bringe eine gewisse Grundauslastung.



Christian Maischl (3.v.r.) brachte sich mit seinen positiven Erfahrungen beim BAXI in Tirschenreuth in die Diskussion ein.

mehr machen, gehen auch Anrufe und Aufträge zurück“, erklärte er. „Daher habe ich in den Bussen immer Flyer, die meine Fahrer in öffentlichen Einrichtungen und in Läden auslegen, damit immer welche im Umlauf sind.“

Eine schwankende Nachfrage beeinflusst auch die Planungssicherheit des Unternehmers, denn wenn die Fahrgasteinnahmen zurückgehen, denken die verantwortlichen Politiker, die Fördergelder zuschießen müssen, schnell ans Sparen. Gerne verlängern sie dann die Vorlaufzeit oder verkürzen die Zeiten, zu denen Fahrten gebucht werden können (siehe Kasten). Nicht zu-

letzt deshalb riet der Unternehmer seinen Kolleginnen und Kollegen, das Gespräch mit den Verantwortlichen des Konzessionärs für den Linienverkehr, den Verkehrsbehörden, den Landratsämtern, Politikern vor Ort sowie Tourismusbüros und Seniorenheimen zu suchen. Er betonte, dass er in Stoßzeiten auch andere Kollegen mit einbinde, denn nur gemeinsam könnten alle vom großen Kuchen der Personenbeförderung profitieren. Sein Rat an Kollegen lautet, zunächst mit einem eventuell gebrauchten Fahrzeug einzusteigen und es auszuprobieren. „Wenn wir es nicht selbst ausprobieren, macht es jemand anderer“, sagte er. *df*