

TaxiBus und AST – Systembeschreibung und Vergleich

Unter den Oberbegriff, 'Bedarfsgesteuerte Bedienungsformen' fällt sowohl das AST als auch der TaxiBus. Hauptmerkmal dieser Angebotsformen ist, dass ein Fahrtwunsch vom Fahrgast im Vorfeld (telefonisch) angemeldet werden muss. Damit wird erreicht, dass Fahrten auch wirklich nur dann und nur auf der Strecke durchgeführt werden, für welche auch eine konkrete Nachfrage besteht. Zum Einsatz kommen bedarfsgesteuerte Bedienungsformen dort, wo der Einsatz eines Linienbusses aufgrund geringer Nachfrage, disperser Siedlungsstruktur oder ungünstiger topographischer Bedingungen wirtschaftlich nicht vertretbar ist.

Gegenüber dem herkömmlichen Linienbus bieten beide Bedienungsformen folgende Vorteile:

- Mit Hilfe von Anruf-Sammeltaxi oder TaxiBus kann ein Fahrplanangebot vorgehalten werden (z.B. Stundentakt), welches mit dem herkömmlichen Linienbus nicht finanzierbar wäre.
- Die sog. ‚Geisterbusse‘ (Busse ohne Fahrgäste) verschwinden.
- Fahrten werden nur durchgeführt, wenn sie auch wirklich nachgefragt werden.
- Im Vergleich zum Bus weisen diese Systeme durch den Wegfall umlaufbedingter Zwänge eine höhere Flexibilität bei der Fahrplangestaltung auf. Dies ist ein großer Vorteil für die Anschlussoptimierung.
- Aufgrund der geringeren Fahrzeuggröße können auch Orte bedient werden, die vom Linienbus angesichts infrastruktureller Engpässe nicht erreicht werden können.
- Stichfahrten oder Umwegfahrten werden nur bei Bedarf durchgeführt, so dass sich für den Fahrgast i.d.R. Zeitvorteile ergeben.

Generell bieten beide Bedienungsformen folgende Nachteile im Vergleich zum herkömmlichen Linienbusbetrieb:

- Der Fahrgast muss seinen Fahrtwunsch (telefonisch) anmelden.
- Je höher die Nachfrage, desto höher sind die Kosten für den Kostenträger.
- Beide Angebotsformen erfordern bei Einführung einen hohen Marketing- und Informationsaufwand.

1. Anruf-Sammeltaxi

Das Anruf-Sammeltaxi (AST) ist nach seiner Definition ein bedarfsgesteuertes und *flächendeckendes* Verkehrsmittel in Ergänzung zum herkömmlichen Linienverkehr. Die wichtigsten Kriterien charakterisieren sich wie folgt:

- Der Einstieg der Fahrgäste erfolgt in der Regel an gekennzeichneten AST-Abfahrtstellen. Das sind alle Bushaltstellen und zusätzlich eingerichtete, wohnungsnahe AST-Abfahrtstellen.
- Der Ausstieg findet - innerhalb des Gemeinde- oder Stadtgebietes - an jedem beliebigen Zielpunkt in den festgelegten Zielgebieten statt ("Haustürbedienung").
- Fahrten werden nur zu festgelegten Zeiten nach Fahrplan und nur nach vorheriger Anmeldung, die telefonisch oder auch schriftlich (z.B. per Dauerauftrag) erfolgt, durchgeführt. Die telefonische Anmeldung muss spätestens 30 Minuten vor der fahrplanmäßigen Abfahrtszeit erfolgen.
- Durchgeführt werden die Fahrten von ortsansässigen Taxen- oder Mietwagenunternehmen mit deren Fahrzeugen (PKW oder Kleinbusse). Die Linienkonzessionen liegen dagegen beim zuständigen Verkehrsunternehmen, für welches die Taxen- oder Mietwagenunternehmen somit als Subunternehmer tätig sind.

- Anmeldungsannahme und Disposition der Fahrzeuge erfolgen entweder durch die mit der Durchführung des Verkehrs beauftragten Taxen- oder Mietwagenunternehmer oder durch eine übergeordnete Dispositionszentrale.
- Die Fahrpreise liegen vor Fahrtbeginn fest und orientieren sich am gültigen Verbundtarif. Dabei ist der Fahrpreis im AST-Verkehr immer um eine Preisstufe höher als der vergleichbare Tarif im Linienverkehr. Eine Durchtarifierung für Umsteiger besteht nicht.¹ Für die Inhaber von Zeitkarten gibt es beim AST eine Ermäßigung, nicht jedoch die Möglichkeit unbegrenzter Nutzung ohne Zuzahlung.
- Kosten gegenüber dem Kostenträger entstehen nur für eine durchgeführte Besetzungsfahrt.
- Die Kosten ergeben sich aus der Differenz zwischen den Fahrgeldeinnahmen und dem tatsächlichen Taxi- bzw. Mietwagenpreis, meist abzüglich eines "Großkundenrabatts". Dazu kommt eine Organisationskostenpauschale für das zuständige Verkehrsunternehmen.

Durch die obligatorische Anmeldung der Fahrgäste fährt ein Anruf-Sammeltaxi nur, wenn wirklich ein Bedarf besteht. Für den Fahrgast ist dieses Verkehrssystem durch kurze Reisezeiten und Beförderung "bis vor die Haustür" zu akzeptablen Preisen vergleichsweise attraktiv. Im Gegensatz zum Linienverkehr ist tatsächlich ein flächendeckender Erschließungseffekt gegeben. Auch ist die Anzahl der eingesetzten Fahrzeuge dem jeweiligen Fahrgastaufkommen angepasst; es bestehen also keine Kapazitätsprobleme aufgrund der Fahrzeuggröße, wenn insgesamt genügend Fahrzeuge zur Verfügung stehen. Im Gegensatz zum Linienverkehr ist die im Fahrplan ausgedruckte Abfahrtszeit nur die frühest mögliche Abfahrtszeit. Systembedingt kann das Anruf-Sammeltaxi wegen stets wechselnder Umwegfahrten unter Umständen einige Minuten später an einer bestimmten Haltestelle abfahren und gilt dann noch als pünktlich.

Zur Vermeidung einer reinen Subventionierung des normalen Taxengeschäftes für einzelne Fahrgäste sind die Fahrplanzeiten so zugeschnitten, dass die gleichzeitige Beförderung einander fremder Fahrgäste möglich ist (Sammeleffekt). Im Gegensatz zum herkömmlichen Linienverkehr - der auf festgelegten Routen verkehrt - bedienen die Anruf-Sammeltaxen so genannte Bedienungsbereiche, d.h. die zu fahrenden Routen werden immer wieder neu zusammengestellt. Demgemäß werden die Anmeldungen in der AST-Zentrale unter Wirtschaftlichkeitsgesichtspunkten zu sinnvollen Fahraufträgen disponiert.

Bewertung

- Das AST ist ein Mittel zur Ergänzung des lokalen ÖPNV-Angebotes, insbesondere in Räumen und zu Zeiten schwacher Nachfrage.
- Das AST kann flächendeckend eingesetzt werden.
- Verkehrt das AST nach einem vertakteten Fahrplan, ist es in Verbindung mit der bequemen und schnellen Beförderung des Kunden 'bis vor die Haustür' ein Mittel zur Erhöhung der Attraktivität des lokalen ÖPNV. Dies gilt vor allem für mobilitätseingeschränkte Personen.
- Das AST kann auch gering frequentierte Buslinienfahrten ersetzen.
- Die Kosten sind abhängig von der Intensität der Nutzung des Angebotes. Diese wird beeinflusst von Faktoren wie Siedlungsdichte und -struktur sowie Umfang des sonstigen ÖPNV-Angebots.
- Aus Kundensicht eignet sich das AST aufgrund der fehlenden Durchtarifierung sowie der nur eingeschränkten Anerkennung von Zeitkarten vorwiegend für gelegentliche Fahrten (Einkaufen, Arztbesuche, Freizeitverkehr), dagegen weniger für die tägliche Nutzung (Berufs- und Schülerverkehr).

¹ Das bedeutet, dass für weiterführende Fahrten mit dem Bus oder der Bahn ein neuer Fahrschein erworben werden muss.

2. TaxiBus

Der TaxiBus ist nach seiner Definition ein bedarfsgesteuertes Verkehrsmittel in Ergänzung zum herkömmlichen Linienverkehr. Die wichtigsten Kriterien charakterisieren sich wie folgt:

- Fahrten werden nach Fahrplan, jedoch nur nach vorheriger Anmeldung, die telefonisch oder auch schriftlich (z.B. per Dauerauftrag) erfolgt, durchgeführt. Die telefonische Anmeldung muss spätestens 30 Minuten vor der fahrplanmäßigen Abfahrzeit erfolgen.
- Anmeldungsannahme und Disposition der Fahrzeuge erfolgt durch die TaxiBus-Zentrale (i.d.R. ansässig beim Verkehrsunternehmen).
- Es gilt der VRS-Tarif².
- Zum Einsatz kommen die vorhandenen zum TaxiBus-Verkehr zugelassenen und entsprechend gekennzeichneten Fahrzeuge des Taxi- bzw. Mietwagengewerbes. Ebenso können auch vorhandene Kleinbusse des Verkehrsunternehmens eingesetzt werden.
- Eine Fahrt wird nur durchgeführt, wenn sie vom Kunden abgerufen wurde. Befahren wird nur der nachgefragte Streckenabschnitt.

Der TaxiBus unterscheidet sich vom herkömmlichen Linienbus dadurch, dass eine Fahrt im Vorfeld angemeldet werden muss und dass der Verkehr in der Regel mit Taxen oder Mietwagen durchgeführt wird. Kurzum: Statt des Busses verkehrt ein Taxi, *jedoch nur nach vorheriger Anmeldung*. In eben diesem Anmeldeerfordernis liegt der große wirtschaftliche Vorteil des TaxiBus: Eine Fahrt wird nur durchgeführt, wenn auch tatsächlich ein Fahrtwunsch, sprich eine Anmeldung, vorliegt. Kosten entstehen demzufolge auch nur dann, wenn wirklich gefahren wird, also eine Nachfrage besteht. Hinzu kommt, dass der TaxiBus nur den nachgefragten Streckenabschnitt befährt.

Tariflich ist der TaxiBus in den Verkehrsverbund integriert, d.h. der Kunde zahlt denselben Fahrpreis wie für eine Bus- oder Bahnfahrt, Zeitfahrtausweise etc. werden anerkannt. Zuzahlungen wie im AST-Verkehr sind in diesem Falle nicht erforderlich³. Durch die tarifliche Integration ist der TaxiBus geeignet, schwach genutzte Linienbusfahrten zu ersetzen. Hierbei wird, wie im AST-Verkehr, auf das vorhandene Potenzial der Taxen- und Mietwagenunternehmer zurückgegriffen, die die Fahrten im Auftrag des Verkehrsunternehmens durchführen. Die weiteren wirtschaftlichen Vorteile liegen in den kurzen Anfahrtswegen der Taxenunternehmen sowie in den nicht anfallenden Fahrzeugvorhaltekosten bei den Verkehrsunternehmen.

Im Rhein-Sieg-Kreis werden TaxiBus-Verkehre auf Buslinien der RVK, der RSVG sowie der OVAG angeboten. Zu unterscheiden sind folgende Anwendungsfälle:

- Linien, die den ganzen Tag über als TaxiBus verkehren,
- Linien, bei denen in den Hauptverkehrszeiten vereinzelt konventionelle Busse ohne Anmeldeerfordernis verkehren, ansonsten TaxiBusse sowie
- Linien, auf denen weitgehend konventionelle Busse ohne Anmeldeerfordernis verkehren und TaxiBus-Fahrten das Angebot in Schwachlastzeiten verbessern.

Bewertung

- Der TaxiBus ist ein Mittel zur Ergänzung von Buslinien.
- Aufgrund weitgehend übereinstimmender Systemeigenschaften mit dem Bus kann der TaxiBus gering frequentierte Buslinienfahrten ersetzen.
- In vielen Kreisen verkehrt der TaxiBus im Stundentakt. In diesem Fall ist der TaxiBus ein echtes Mittel zur Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV.

² d.h. die Fahrpreise sind identisch mit denen im Busverkehr, die Möglichkeit der Durchtarifierung ist gegeben.

³ Im Nachbarkreis Euskirchen wird ein tariflicher Zuschlag in Höhe von 1€ pro Person und Fahrt (Kinder 0,5€) erhoben, um den geringen Kostendeckungsgrad des TaxiBus-Betriebs zu erhöhen.

- Die Kosten sind abhängig von der Intensität der Nutzung des Angebotes. Diese wird beeinflusst von Faktoren wie der Siedlungsdichte und –struktur, Umfang des bisherigen ÖPNV-Angebots sowie Verfügbarkeit attraktiver Ticketangebote (z.B. JobTicket, SchülerTicket).
- Für eine flächendeckende Bedienung in dispers besiedelten Räumen eignet sich der TaxiBus aufgrund seiner Bindung an einen regulären Linienweg im Allgemeinen nicht.

Gegenüberstellung der spezifischen Vorteile/Nachteile Anruf-Sammeltaxi ↔ TaxiBus

	Vorteile	Nachteile
Anruf-Sammeltaxi	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Einnahmensicherung durch Komfortzuschlag ▪ Ggf. mögliche dezentrale Disposition bei den jeweiligen Taxiunternehmen vor Ort verursacht keine zusätzlichen Kosten ▪ höherer Komfort für den Kunden durch Haustürbedienung ▪ Flächenerschließung 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ höherer Fahrpreis für den Kunden sowie fehlende Durchtarifierung ▪ bei Eigendisposition durch die Taxiunternehmen weniger Kontrollmöglichkeiten
TaxiBus	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Tarifliche Integration in Verbindung mit Durchtarifierung ▪ Aufgrund des identischen Fahrpreises ist der TaxiBus als Ersatz schwach nachgefragter Fahrten im Busverkehr einfacher durchsetzbar ▪ Zentrale Disposition schränkt Missbrauchsmöglichkeiten durch Taxiunternehmer ein 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Die zentrale Disposition des Angebotes muss organisiert und finanziert werden ▪ Geringer Kostendeckungsgrad ▪ Aufgrund der Liniengebundenheit ist eine Flächenerschließung wie beim AST nicht erreichbar