

CarModal Berlin: Gemeinschaftsverkehr auf dem Vormarsch

Während in der Schweiz im Frühjahr 2002 mit Carlos ein bisher einzigartiges Mitfahrsystem seinen Pilotbetrieb aufgenommen hat, hat die EU im Rahmen des Verkehrsprojektes Tellus Carmodal gestartet - eine intelligente, auf ähnlichen Grundüberlegungen wie Carlos basierende Ergänzung zum öffentlichen Personennahverkehr: CarModal setzt auf den Gemeinschaftsverkehr und bietet dem Nutzer individuelle Möglichkeiten, sich kostengünstig und flexibel in verschiedenster Form fortzubewegen.

Das telematisch arbeitende CarModal-Verkehrssystem setzt sich aus Bausteinen zusammen, die den Individualverkehr mit seiner hohen Akzeptanz in der Bevölkerung entsprechend berücksichtigen. Im Vergleich zum linear verlaufenden öffentlichen Nahverkehr bietet CarModal mit dem CashCar (Stadtteilshuttle), dem CabCar (Sammeltaxi) und dem TeleCar (das elektronisch gesteuerte Mitfahren bei Anderen) drei wesentliche Formen alternativer und räumlich unabhängiger Fortbewegung in Stadt und Umland.

Das im Rahmen von TELLUS geförderte EU-Projekt wird in Berlin seit Februar 2002 getestet. Nach Ende der Pilotphase ist die Überführung in den Betrieb schon ab 2003 vorgesehen.

Neben den Pilotbetrieben in Berlin existieren in Deutschland eine ganze Reihe von „differenzierten Bedienungsformen im öffentlichen Verkehr“ in Form von unterschiedlich konzipierten Taxi- und Busbetrieben.

Weitere Informationen:

CarModal (Berlin D)

www.carmodal.de

EU-Projekt Tellus

www.tellus-berlin.net

Büro für integrierte Verkehrsplanung und Stadtentwicklung

www.umwelt-verkehr.de/bfivs/index.htm

Verkehrsseite von Umwelt-Verkehr:

www.verkehrsseite.de

Mitfahrsystem Carlos (Burgdorf CH)

www.car-los.ch

15. August 2002

CarModal - Mobility, Flexibility and Convenience

Carmodal ist eine intelligente Ergänzung zum öffentlichen Personennahverkehr und bietet dem Nutzer individuelle Möglichkeiten, sich kostengünstig und flexibel in verschiedenster Form fortzubewegen.

Das telematisch arbeitende CarModal-Verkehrssystem setzt sich aus Bausteinen zusammen, die den Individualverkehr mit seiner hohen Akzeptanz in der Bevölkerung entsprechend berücksichtigen. Im Vergleich zum linear verlaufenden ÖPNV bietet CarModal mit dem Cash Car (Stadtteilshuttle), dem CabCar (Sammeltaxi) und dem TeleCar (das elektronisch gesteuerte Mitfahren bei Anderen) drei wesentliche Formen alternativer und räumlich unabhängiger Fortbewegung in Stadt und Umland. Eine intelligente Steuerungssoftware bringt Nachfrager und Anbieter wie auf einem Marktplatz zusammen und sorgt dafür, dass durch die Clusterung von Verkehrsteilnehmern mit gleichem Fahrtziel, neue Verkehrsangebote geschaffen werden und zudem kostengünstig angeboten werden können. Die Information zwischen dem Verkehrsteilnehmer und dem Verkehrsanbieter erfolgt funkgesteuert via Datenkommunikation. Das PDA (Personal Digital Assistant), als moderner Taschencomputer, ist dafür ein wirksames Kommunikationsmittel.

CarModal ist ein im Rahmen von TELLUS gefördertes EU-Projekt und wird in Berlin seit Februar 2002 eingeführt. Nach Ende der Probephase ist die Überführung in den Betrieb schon ab 2003 vorgesehen.

CarModal - Das Projekt mit Zukunft

Das Projekt CarModal hat zum Ziel, Gemeinschaftsverkehrsangebote aus dem Individualverkehr, wie Mitfahrten und Einsatz von CashCars, für den breiten Einsatz in Bevölkerungsschichten vorzubereiten, die heute allein auf das eigene Fahrzeug fixiert sind. Mitfahrten (CashCar) und Sammeltaxis (CabCar) werden sich durchsetzen, weil sie u.a.:

- einen leichten Zugang zum Fahrzeug ermöglichen (insbesondere zum Mietfahrzeug, das nicht im Zentrum platziert ist)
- ein bequemes Abrechnungssystem besitzen (pay per use)
- präzise Zeitangaben (Echtzeit) für die Anschlusszeiten an andere Verkehrsmittel gewährleisten
- sicher sind, denn die Benutzung ist Mitgliedern des CarModal-Mobilclubs vorbehalten.

CabCar und CashCar werden sich schon wegen der hohen Nutzungsfrequenz im Ballungsraum Berlin-Brandenburg eher als anderswo rechnen. Versuche, diese Angebote zu implementieren, sind in der Regel durch Einsatz organisatorischer Konzepte vielfältig unternommen worden.

Jetzt erst ermöglichen die technisch erprobten telematischen Konzepte und Technologien die Umsetzung solcher Systeme.

CarModal greift diese Entwicklung auf und bietet durch eine Adressierungs- und automatisierte Kontaktfunktion, das Mobile Travel System, erstmals die Möglichkeit, dass der Nutzer durch sein Mobilfunkgerät mit installierter Ortungserfassung lokalisiert wird und somit alle Services ganz einfach in Anspruch nehmen kann.

Die Technologie von CarModal beinhaltet:

- SIM Karten für den PDA (Personal Digital Assistant)
- Steckmodule für CashCars, bluetooth Applikation für Zugang und Abrechnung.
- Leitstand beim Betreiber für einen börsenmäßigen Informationsaustausch zwischen PDA Nutzer und Fahrer.

Mit dieser Technologie, die aus anderen bestehenden Modulen weiterentwickelt wird, kann die Nutzungsanfrage von Mitfahrten echtzeitorientiert gestaltet werden (virtueller Geldstrom von PDA zu PDA). Der Mitfahranbieter verfügt über einen echten Nutzen (bei steigenden Benzinpreisen ein durchaus monetär sinnvolles Verhalten) und der Nutzer erhält Punkt zu Punkt-Verbindungen.

CashCars werden leichter zugänglich, sie können an jedem Ort abgestellt werden, ihre Ortung ist denkbar einfach und die Zuordnung zum nächsten Nutzer kann über gängige Taxi-Services erfolgen. Sammeltaxis ermöglichen nicht nur eine optimale Fahrgastbeförderung in Randgebieten, sie können auch an den beliebigen Standort des Fahrgastes heran dirigiert werden.

Erkenntnisse aus der Marktforschung

Warum individuelle, aber kollektiv gesteuerte Verkehrsmittel an Bedeutung gewinnen.

Starre, linear verlaufende Verkehrslinien haben den Vorteil von Transparenz und Berechenbarkeit. Das Verkehrsangebot basiert auf einem ausreichenden Verkehrsvolumen, um annähernd kostendeckend betrieben zu werden. So lange der Berufs- und Schülerverkehr dieses Verkehrsangebot trägt, haben kollektive Verkehrsmittel eine wirtschaftliche Chance. Ändert sich die Nachfrage jedoch disparitiv, also uneinheitlich, dann stimmen weder Finanzierung noch Dienstangebot für den Verkehrsteilnehmer. Die Folgen sind:

- Verringerung des Verkehrsangebots
- drastische Kürzung öffentlicher Zuschüsse

Hinzu kommt das ohnehin hohe Kostengefüge des öffentlichen Nahverkehrs, Busse verlieren ihren Vorteil der Umweltfreundlichkeit auf Grund zu geringer Auslastung. Letztendlich ist der öffentliche Nahverkehr nicht elastisch genug und reagiert unflexibel.

Flexibler ist jedoch inzwischen die Nachfrage geworden. Denn:

- die Pendlerströme werden uneinheitlicher, länger und weniger berechenbar.
- die soziodemografischen Merkmale der Bevölkerung haben sich gewandelt, so steigt die Anzahl der alleinerziehenden Eltern, doppelt verdienende Haushalte erhöhen die Anzahl der Verkehrsströme, die Anfahrt zu Teilzeitjobs lässt den üblichen Morgen- und Abendverkehr auflösen und traditionelle Familienstrukturen wandeln sich.
- Die Veränderung der Beschäftigungsfelder erfordert völlig neue Verkehrsleistungen - nämlich solche, die mit der Flexibilisierung mithalten können.

Erkenntnisse für Berlin Brandenburg

Der Personennahverkehr in seinem Übergang /Schnittstelle vom Ballungsraum zur Fläche in Brandenburg kennzeichnet sich zunehmend durch folgende Merkmale:

- die fortschreitende größere Raumausdehnung (Zersiedlung) produziert neue und zusätzliche Kilometeraktivitäten der Verkehrsteilnehmer
- die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel fragmentiert zunehmend
- die kapazitiven Auslastungen zu den gewohnten Zeiten (morgens und abends) werden zunehmend schlechter, allein schon durch den Einsatz von flexiblen Arbeitszeiten, Teilzeit- und Telearbeit
- die Verkehrsleistung insgesamt steigt. Denn virtuelle Arbeits- und Lebensbeziehungen müssen "abgefahren" werden, menschliche Kommunikationsnetze lösen traditionelle Formen der Nachbarschaft ab.

CharterTaxi - Das Sammeltaxi, das Punkte sammelt

Sammeltaxen sind Fahrzeuge mit einem Platzangebot von 3 bis 8 Personen. Die Fahrzeuge erhalten ihre Fahraufträge über eine zentral verteilte elektronische Fahrtenbörse. Der Kurs der Fahrzeuge richtet sich nach den Nachfragen der Verkehrsteilnehmer auf der Basis eines spezifischen Routings. Das heißt, dass es preisliche Unterschiede gibt zwischen vorgegebenen und berechneten Routen sowie einzeln in Auftrag gegebenen Touren.

Mitglieder des Mobilclubs von CarModal erhalten in einer Monatsrechnung eine Auflistung der gefahrenen und in Anspruch genommenen Touren. Angefordert werden die Sammeltaxen via Fest- oder Mobiltelefon, bzw. mit GPRS kompatiblen PDA.

SB-Car - Ein Transportmittel, das sich auszahlt

Das SB-Car ist ein Stadtauto, das an jedem Punkt der Stadt abgestellt, als auch gestartet werden kann. Das Fahrzeug wird via GPRS geortet und dem Nutzer über die Taxizentrale angeboten. Den Standort des Fahrzeuges erreicht der Nutzer über eine gängige Taxibestellung. Der Wagen, als auch der Schlüsselkasten im Fahrzeug wird über ein bluetooth fähiges PDA geöffnet und zugänglich gemacht.

TeleCar- Mitfahren mit System

Unter TeleCar versteht man elektronisch gesteuertes Mitfahren, auch "Telematisches Mitfahren" genannt. Es erfolgt über eine Standortbestimmung des Nachfragers via GSM Funkzellenortung. Ebenso erfolgt die Standortbestimmung eines dem CarModal-Mobilclub angeschlossenen Kraftfahrers. Aus der Vielzahl von Nachfragern und Anbietern errechnet das elektronische Customer Care Center von CarModal den schnellsten Weg von A nach B und ordnet dem Nachfrager die entsprechenden Verkehrsangebote zu. Für einen Teil der Strecke kann dies ein öffentliches Verkehrsangebot (ÖPNV) sein, zum anderen sowohl ein Sammeltaxi, (CharterTaxi), als auch das Mitfahren bei Anderen (TeleCar). Der Vorteil des befördernden Kraftfahrers ist der Erhalt einer elektronisch berechneten Einnahme. Dieses Verkehrsangebot ist für beide Parteien vorteilhaft, der Kraftfahrer reduziert seine Benzinkosten und der mitgenommene Passagier erhält eine schnelle und bequeme Reisemöglichkeit im städtischen Raum.

Mobilclub

Der Mobilclub wird im Rahmen des Projektes CarModal gegründet. Er wird als eingetragener Verein geführt werden. Der vorrangige Zweck des Mobilclubs liegt in der Vermittlung und Nutzung von Fahrgasttransporten als Ergänzung zum öffentlichen Personennahverkehr.

Die Vermittlung und Abwicklung der Leistung soll zukünftig durch modernste Technologie, wie dem Einsatz von PDA (Personal Digital Assistent) und Chipkarten erfolgen.

Der Mobilclub wird das Netzwerk der CarModal-Nutzer sein. Ziel ist es, eine möglichst breite Bevölkerungsschicht mit den Zielen des Clubs vertraut zu machen. Interessenten haben die Möglichkeit, die individuellen kostengünstigen und flexiblen Möglichkeiten der Fortbewegung sowie einige lukrative Zusatzangebote zu nutzen. Diese Angebote könnten aus Rabatten bei ausgewählten Einzelhändlern, Sonderkonditionen für Fahrpreise bei der Nutzung von Taxen oder beim Erwerb eines Organizers bestehen.

Differenzierte Bedienungsformen im öffentlichen Verkehr in Deutschland

Ruftaxi

Als besondere Serviceleistung bieten fast alle Verkehrsbetriebe das Ruftaxi an. Dabei bestellt der Busfahrer über Funk kostenlos ein Taxi zu der vom Fahrgast angegebenen Haltestelle. Für die Weiterfahrt muss der Fahrgast den normalen Taxitarif zahlen. Dieser Service beschränkt sich meist nicht nur auf den Spätverkehr, sondern ist auch ganztägig möglich. Bisherige Erfahrungen zeigen, dass ein ganztägiger Einsatz wesentlich lukrativer ist. In Hannover haben von Juni 1986 bis April 1987 6.500 Fahrgäste diesen Service in Anspruch genommen, mit einem Frauen-Anteil von 57 % .

Theater-Sammeltaxi

Der Start des Theater-Sammeltaxis 1978 in Solingen kann als Einstieg in das differenzierte Angebot im ÖPNV gelten. Es war die erste neue Einsatzform des Taxis im ÖPNV und muss als der eigentliche Vorläufer des AST angesehen werden. Diese Einrichtung gibt es mittlerweile in vielen Städten. Fahrtwunsch und Fahrscheinverkauf müssen i.d.R. in der Pause der Veranstaltung erledigt werden. Danach wird der Bedarf ermittelt. Initiiert und finanziert wird diese Einrichtung oft von den Kulturämtern der jeweiligen Stadt. In Solingen sind 83 % der Fahrgäste Frauen, 70 % sind über 50 Jahre alt. Die Verkehrsbetriebe müssen sich fragen lassen, warum sie bei der Akzeptanz, die bedarfsgerechter Theaterverkehr beim Publikum offensichtlich findet, diesen Verkehr nicht in eigener Regie durchführen.

Frauen-Nachttaxi (FNT)

Verschiedene Städte erprobten Frauen-Nachttaxis seit 1984. Die objektiven und subjektiv empfundenen Gefährdungen, denen Frauen nachts an Haltestellen und auf dem Nachhauseweg ausgesetzt sind, waren Ausgangspunkt für die Modellversuche mit Frauen-Nachttaxen, die zu günstigen Preisen ausschließlich Frauen beförderten. Das Bielefelder Beispiel, bei dem im April 1986 nach zweieinhalb Wochen die zur Verfügung gestellten 200.000 DM verbraucht waren, erlangte dabei den höchsten Bekanntheitsgrad.

In der Stadt Maintal bei Frankfurt werden Frauen und Mädchen ab 14 Jahre bis 5 Uhr früh nach Voranmeldung zum Einheitspreis von 2,50 DM befördert. In Flensburg können ab 22 Uhr Jugendliche nur in Begleitung Erwachsener das Frauen-Nachttaxi für 3. DM benutzen. Andere potentielle Benutzergruppen, wie Senioren, fordern ebenfalls ein Nachttaxi.

Diese Bedienungsform ist jedoch nicht kostendeckend zu finanzieren, wie alle Modellrechnungen ergaben und der erste Bielefelder Versuch anschaulich belegt. Probleme ergeben sich auch, weil das FNT gegen die Beförderungspflicht des PBefG und den Gleichheitsgrundsatz des Grundgesetzes verstößt.

Linien-Taxi

Busunternehmen setzen auf Linienwegen mit wenigen Fahrgästen und engen Straßen LinienTaxen ein. Hierzu werden Taxiunternehmen beauftragt, nach festem Fahrplan und für die Fahrgäste nach ÖV-Tarifen zu fahren. Es handelt sich dabei meist um PKWs mit 8 Sitzen und Schiebetüren.

Anruf-Linien-Taxi



Das Anruf-Linientaxi wird von Verkehrsunternehmen in Schwachlastzeiten auf dem Linienweg des Linienbusses eingesetzt. Der Fahrtwunsch des Fahrgastes ist bei der Betriebszentrale des Verkehrsunternehmens 30 bis 60 Minuten vorher telefonisch anzumelden. Das ALT befährt als Ersatz den normalen Linienweg des Busses, nimmt jedoch aus Kapazitätsgründen nur

vorangemeldete Fahrgäste mit. Im ALT werden die normalen Busfahrkarten zum gleichen Tarif verkauft. Eine Flächenerschießung wird nicht erreicht.

Anruf-Sammel-Taxi (AST)



Das AST ist ein Zusatzangebot zum normalen Linienverkehr. Einige Verkehrsunternehmen stellen in Schwachlastzeiten von Bus- auf AST-Verkehr um. Andere erschließen dünnbesiedelte Stadt- oder Gemeindeteile, die nur mit langen mäandernden Bus-Linienverläufen einbezogen werden könnten, mit AST. Der AST-Tarif ist meist eigenständig und zusätzlich wird ein Komfortzuschlag erhoben. Weitere Erklärungen später.

Ruf-Bus

Das System RufBus ist dem AST vergleichbar mit dem Unterschied, dass anstelle der Taxen Busse unterwegs sind und dabei weitgehend einen Linienkorridor einhalten. Kleine Abweichungen zum Aussteigen oder vorangemeldeten Einsteigen sind möglich. Der Tarif ist üblicherweise der Bustarif. Der Rufbus verkehrt überwiegend den ganzen Tag in Ortsteilen mit wenigen Fahrgästen.

BürgerBus

Nach Beispielen aus dem Ausland wurden in Deutschland in den Bundesländern unterschiedliche Bürgerbus-Projekte gestartet. In Nordrhein-Westfalen betreiben Vereine mit ehrenamtlicher Arbeit den Busverkehr. Das bedeutet, dass alle Tätigkeiten ohne Bezahlung geleistet werden, als Dienst von Bürgern für Bürger. Mit den eingenommen Fahrpreisen, Subventionen des Landes und Werbeeinnahmen werden die Sachkosten gedeckt.

Beispiel: People's Bus Kreuztal

In einer Stadt mit 35.000 Einwohnern werden mit einem Fahrzeug jährlich etwa 10.000 Fahrgäste transportiert, darunter überwiegend ältere Frauen zu Einkauf und Arztbesuch aus den Stadtteilen ins Zentrum.

Anruf-Sammel-Taxi (AST) - Vorteile für Fahrgast und Betreiber

Vorteile für den Fahrgast

Fahrtanmeldung

Fahrten im AST-Verkehr werden nur dann durchgeführt, wenn sich ein Fahrgast für eine Fahrt anmeldet. Für diese Anmeldung wird eine AST-Zentrale mit besonderer Rufnummer eingerichtet. Zur rechtzeitigen Bereitstellung der erforderlichen Fahrzeuge wird für die Anmeldung eine Frist gesetzt, in der Regel 30 Minuten vor der jeweiligen Abfahrtszeit.

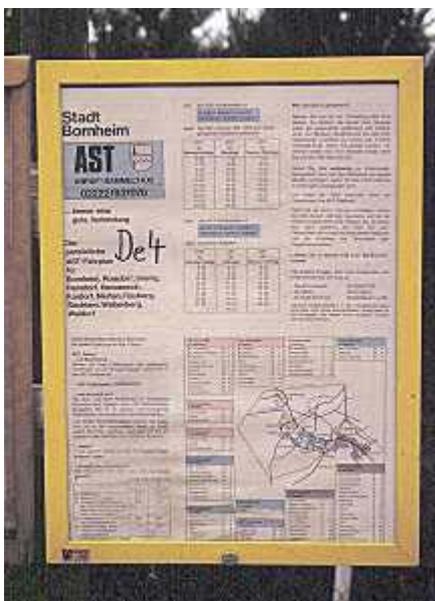
Abfahrtstellen



Der Zustieg erfolgt an gekennzeichneten Abfahrtstellen. Dies sind in der Regel zunächst vorhandene Haltestellen des Linienverkehrs. Zusätzliche Abfahrtstellen werden dort eingerichtet, wo die Siedlungsstruktur dicht genug ist und bisher keine öffentliche Verkehrsbedienung erfolgt. Zusätzliche Abfahrtstellen werden besonders dort eingerichtet, wo aufgrund topographischer oder baulicher Gegebenheiten der Linienbus nicht verkehren kann.

Zielgebiet

Innerhalb des im Fahrplan ausgewiesenen Zielgebietes (dies ist in der Regel das Gebiet innerhalb der kommunalen Grenzen) wird der Fahrgast zu seinem persönlichen Fahrziel, d.h. auf Wunsch bis vor die Haustüre befördert. Dabei ist eine gemeinsame Beförderung von Fahrgästen mit ähnlichen Quelle-Ziel-Relationen beabsichtigt. Die individuelle Zielbedienung wird durch den Einsatz von kleineren Fahrzeugen (z. B. Taxen) begünstigt.



Fahrzeiten

Das Angebot im AST-Verkehr stellt sich durch einen Fahrplan dar, nach dem zu bestimmten Zeiten Fahrten stattfinden können. AST-Fahrpläne sehen einheitliche Abfahrtszeiten für Abfahrtstellen innerhalb eines geschlossenen kleinräumigen Gebietes vor, um die einbezogenen Haltestellen flexibel und variabel bedienen zu können. Systembedingt kann sich eine Abfahrt folglich um wenige Minuten verzögern, wenn mehrere Fahrgäste an verschiedenen Abfahrtstellen abzuholen sind. Auf diese Systemeigenschaft des AST-Verkehrs wird jedoch bereits in der Fahrgastinformation hingewiesen.

Fahrpreise

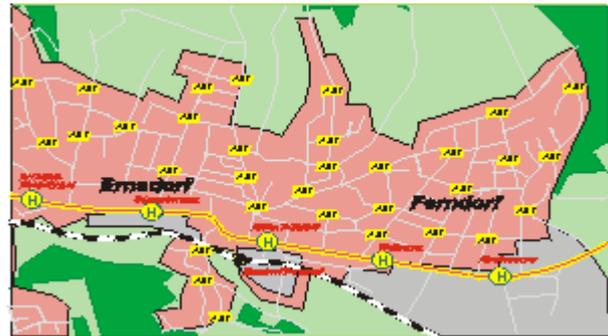
Die Fahrpreise sind meist in einem gesonderten AST-Tarifzonensystem geordnet und liegen über denen des Linienverkehrs. Dennoch liegen sie deutlich unter den Tarifen des Taxenverkehrs für vergleichbare Relationen. Dies wird mit der Zu-Haus-Beförderung begründet.

In den Tarifbestimmungen der Verkehrsverbünde und Verkehrsgemeinschaften sind AST-Fahrten in der Regel mit einem Sondertarif belegt, der keine vollständige tarifliche Integration in das Gesamtangebot des ÖPNV bietet, d.h. beim Umsteigen auf ein anderes Verkehrsmittel ist ein zusätzlicher Fahrpreis zu entrichten.

Fahrwege

Possible departure Points

Der Fahrweg des AST wird von der Zentrale festgelegt und richtet sich nach den Zielen der vorangemeldeten Fahrgäste. Er ist nicht der kürzeste, sondern die Fahrt beginnt an der Haltestelle, die zuerst geordert wurde. Danach werden die nächsten Fahrgäste eingesammelt. Daher der Name Sammeltaxi. Durch geschickte



Kombination können Fahrzeit und Fahrweg reduziert werden. Jeder AST-Fahrgast bezahlt seinen Fahrpreis und der letzte quittiert dem Fahrer die Taxifahrt.

Besonderheiten

Einige Städte haben Sonderangebote für AST-Benutzer entwickelt. Z.B. wurde auf den Fahrschein ein Gutschein aufgedruckt, den Geschäfte und Betriebe einlösen. Auch wurden Sondertarife für Jugendliche eingerichtet, damit diese besonders am Wochenende abends kostengünstig und sicher nach Hause kommen.

Wie funktioniert das AST nun praktisch?

Das möchte ich Ihnen an zwei fiktiven Beispiel erklären:

Frau Meier möchte mit ihrer Freundin zum Seniorentreff ins Gemeindehaus. Sie weiß, wo sich die AST-Abfahrthaltestelle in der Nähe ihrer Wohnung befindet. Im AST-Fahrplan sucht sie die entsprechende AST-Abfahrtszeit heraus und ruft die Telefonnummer der AST-Zentrale an. Dort bestellt sie ein AST für zwei Personen zum Gemeindehaus und nennt Abfahrthaltestelle und gewünschte AST-Abfahrtszeit. Da sie schon weiß, wann sie wieder zu Hause sein muss, um das Mittagessen vorzubereiten, bestellt sie auch gleich die Rückfahrt für eine Person, denn ihre Freundin will noch länger bleiben. Nach Bestätigung der Fahrt bereiten sich beide vor, ziehen die Mäntel an und begeben sich zur AST-Haltestelle. Als das AST kommt, ist schon eine Frau im AST, die beiden Damen steigen zu. Das AST fährt jedoch nicht direkt zum Gemeindezentrum, sondern erst noch zum Krankenhaus, das auf dem Weg liegt und das Ziel der ersten Frau ist. Doch dann wird auf direktem Weg das Gemeindehaus angesteuert. Beide bezahlen den AST-Fahrpreis und quittieren die AST-Fahrt dem Taxifahrer.

Ein wichtiges zweites Beispiel:

Tochter Sonja möchte mit Freunden in die Disko. Vater fährt die drei jungen Damen hin. Da jedoch die Disko meist bis weit nach Mitternacht geht, will er nicht solange abends vorm Fernseher sitzen, um dann um 2 Uhr wieder mit dem Auto zur Disko zu fahren. Er weiß, dass seine Tochter mit dem AST zurück kommt. Das AST bringt die Tochter bis vor die Haustür, sodass auch der Weg durch die Siedlung von der Bus-Haltestelle bis nach Hause entfällt.

AST für Betreiber

AST-Unternehmer

AST-Fahrten werden meist von Taxen- und Mietwagenunternehmen durchgeführt, die über die notwendigen Infrastrukturen verfügen. Sie erbringen die Fahrleistung im Auftrage eines Verkehrsunternehmens. Modalitäten der Betriebsdurchführung und Abrechnung regelt ein zwischen beiden Unternehmen abzuschließender Vertrag. AST-Fahrten haben wegen ihrer Fahrplanbindung Vorrang vor normalen Taxifahrten. Durch geschickten Fahrzeugeinsatz kann der Betrieb Vorteile erreichen, z.B. Reduzierung von Standzeiten oder Leerfahrten.

Betriebskosten Bus / AST

Vielerorts fahren AST-Verkehre nur etwa zu 20 bis 30 % kostendeckend. Trotz des geringen Grades ist der Kostenaufwand aber noch günstiger als bei vergleichbarem Angebot mit Linienbussen.

Die Betriebskosten für Fahrleistungen des Taxibetriebs werden durch die Fahrgeldeinnahmen und die Vergütungen des Auftragsgebers ausgeglichen.

Konzession

AST-Verkehre sind genehmigungspflichtig nach dem Personenbeförderungsgesetz. In Nordrhein-Westfalen erfolgt diese Genehmigung nach §42 (Linienverkehr) in Verbindung mit § 2 Abs. 6 (Zuordnung nicht eindeutig genannter Betriebsformen zu einer Verkehrsart).

In der Regel wurde die Berechtigung (Konzession) öffentlichen Linienverkehr zu

betrieben, einem ortsansässigen Verkehrsunternehmen erteilt. Möchte nun eine Kommune AST-Verkehr einrichten, müssen die Bedingungen und Kosten mit dem Verkehrsunternehmen vertraglich geregelt werden.

Fazit

Welche der vorgestellten differenzierten Betriebsformen sich am besten für einen bestimmten Einzelfall eignet, hängt von vielen Detailfragen ab. Oft bietet aber gerade das Anruf-Sammeltaxi entscheidende Vorteile.

Grenzen der Einsatzmöglichkeiten insbesondere des AST können sich aus Gründen der Kapazität oder auch aus Kostengründen ergeben.

In jedem Fall ist eine genaue Ermittlung aller beteiligter Faktoren notwendig, um das geeignetste System auszuwählen.

Kommunen, die die Mobilität ihrer Bürgerinnen und Bürger ernst nehmen, können entweder das Verkehrsunternehmen mit AST beauftragen oder selber als Betreiber tätig werden. Der Betriebszuschuss, den ein AST in jedem Fall benötigt, ist dann aus dem kommunalen Haushalt zu bezahlen.

Weitere Informationen: Achim Walder

Krokusweg 1, d-57223 Kreuztal

e-mail: walder@bivs.de

homepage: <http://www.umwelt-verkehr.de/bfivs/index.htm>