



Quo Vadis Bedarfsverkehr:

Lessons learned aus den Vergabeverfahren zu Anrufsammeltaxi- und Ridepoolingverkehren

Moderne Ridepoolingverkehre beruhen auf der Buchung per Fahrgastapp (Bild: Clevershuttle).

In den letzten drei Jahren sind sehr viele Ausschreibungen zum Betrieb von Anrufsammeltaxi- und Ridepoolingverkehren auf den Markt gekommen. An dieser Stelle möchte ich darstellen, welche Erfahrungen dabei gemacht wurden und Handlungsempfehlungen für die Zukunft geben.

Als ich vor 15 Jahren das erste Mal mit Bedarfsverkehren auch beruflich in Kontakt kam, hätte ich nie gedacht, dass dies einmal das Modethema der ÖPNV-Branche werden würde. Bedarfsverkehre haben sich, egal in welcher Ausprägung, als interessante Ergänzung zu den klassischen ÖPNV-Verkehren entwickelt. Manche nutzen sie als ÖPNV-Ersatz oder Attraktivitätssteigerung auf dem Land, andere sollen mit schicken Fahrzeugen als eine Art ÖPNV 1. Klasse neue Zielgruppen erschließen. Vieles wurde ausgetestet, manches erfolgreich, anderes wurde eingestellt. Hier möchte ich nicht darauf eingehen, ob die versprochenen Effekte eingetreten sind, sondern Erfahrungen aus der Praxis bei der Vorbereitung der Verkehre mit Ihnen teilen. Mir geht es konkret darum, was wir in den letzten Bedarfsverkehrsprojekten gelernt haben.

Die Förderkulisse oder: Invest vs. Betriebskosten

Das schwierigste Thema ist sicherlich die Förderung von Software und Betrieb. Typischerweise werden immer die Investitionskosten gefördert. Jedoch sind die modernen Softwaresysteme auf ein Software as a Service (SaaS)-Modell ausgelegt. Hier wird man in den meisten Angeboten eine monatliche Lizenzgebühr finden, aber kaum Einführungskosten, die man als Invest fördern lassen kann. An dieser Stelle sind insbesondere die Fördermittelgeber gefragt, ihre Förderungen auf moderne Softwaresysteme hin anzupassen.

Ausschreibungsumfang

Wie immer bieten sich unendlich viele Möglichkeiten eine Ausschreibung zu gestalten. Typischerweise schreibt man als Verkehrsunternehmen zum einen den Betrieb aus, zum anderen die Software zu Steuerung und Disposition. Alles darüber hinaus kann man tun, jedoch sollte man sich darüber im Klaren sein, dass nicht viele Anbieter auf dem Markt sind, die derartige Anforderungen auch bedienen können.

Ein Beispiel ist hier die Einbindung der Personalplanungssysteme. Natürlich macht es Sinn, wenn die eigenen Busfahrer auch den Bedarfsverkehr fahren, dass diese Dienste auch in einem System geplant werden. Jedoch werden die Bedarfsverkehre meistens von Subunternehmern bedient, so dass dieser Punkt vernachlässigbar ist.

Dasselbe gilt für die Einbindung von Echtzeitdaten, da die Informationen von An- und Abfahrt nur für den jeweiligen Fahrgast interessant sind, aber nicht für viele andere Fahrgäste. Es gibt Förderrichtlinien, die die Lieferung von Echtzeitdaten verlangen. Das ist bei Ridepoolingservices nicht möglich. Hier müssen Ausnahmeregelungen getroffen werden.

Alt vs. Neu

Ist es jetzt ein Anrufsammeltaxi oder ein schicker neuer Ridepoolingservice? Machen Sie sich vor dem Projekt dazu Gedanken. Es hat bisher in keinem Projekt zum Erfolg geführt,

Autor:

Kay Tewes ist seit 20 Jahren in der ÖPNV-Welt unterwegs und berät Unternehmen zu Softwareanwendungen für Bus und Bahn. Die Beratung zu Bedarfsverkehrsprojekten hat sich zu einem seiner Arbeitsschwerpunkte entwickelt. Als Grundlage dienen seine langjährigen Erfahrungen im Softwarevertrieb, bei Bahnunternehmen und in der Fahrgastinformation. E-Mail: kay.tewes@geminiptc.com



Handlungsempfehlung

Wir haben erlebt, wie ein Verkehrsbetrieb unter Druck geraten ist, weil der Landrat der Meinung war unbedingt jetzt etwas tun zu müssen, das modern und innovativ ist. Dadurch sind Projekte entstanden, die nicht gut genug durchdacht waren und auch nur halbherzig verfolgt wurden. Bedarfsverkehrssysteme haben in vielen Fällen eine wichtige Funktion. Sie erschließen neue Kundengruppen, dienen der Versorgung von Verkehrsgebieten, die sonst wirtschaftlich nicht abdeckbar wären, und natürlich sind sie auch eine Attraktivitätssteigerung des ÖPNV. Jedoch wird dies nur dann der Fall sein, wenn das Projekt von vornherein gut durchgeplant wird. Daher: Es gibt viele Experten und Unternehmen, die Ihnen aus ihren umfangreichen Projekten berichten können. Holen Sie sich die Information, brechen Sie diese auf Ihr Verkehrsgebiet herunter und entwickeln Sie für Ihr Verkehrsgebiet ein Angebot unter Beachtung der angesprochenen Punkte. In keinem anderen Segment des Verkehrs entwickeln sich die Softwaresysteme so schnell. Daher kann dieser Text auch heute schon wieder veraltet sein. Lassen Sie sich mit ihrem Projekt also nicht allzu viel Zeit, um die Software einzuführen.

in einer Ausschreibung beide Systeme zu vermischen und auszuschreiben. Es gibt Softwareanbieter, die können liniengebundene Bedarfsverkehre sehr gut abbilden, auf der anderen Seite stehen die neuartigen Ridepoolinganbieter. Keiner kann bisher beides gleich gut. Dies ist historisch bedingt, die Anbieter entstammen komplett anderen Entwicklungslinien.

Klassische Anrufsammeltaxi-Software entstammt Unternehmen, die sich intensiv mit der ÖPNV-Struktur auseinandergesetzt haben. Ridepoolinganbieter entstammen in vielen Fällen Startups, die mit viel Venture-Capital gefördert, nach der Lissabon-Studie der OECD angefangen haben, komplett frei fahrende Sammeltaxiservices ohne ÖPNV-Einbindung zu entwickeln. Erst als sie gemerkt haben, dass Ihr Service ohne eine derartige Einbindung nicht funktionieren kann, sind sie auf ÖPNV-Unternehmen zugegangen und haben versucht ihr Angebot zu integrieren.

Dies führt dazu, dass die Softwaresysteme auch nicht wirklich kompatibel sind. Die klassischen Systeme beruhen auf PC-Anwendungen, die für die telefonische Buchung der linien- und haltestellengebundenen Verkehre optimiert sind. Ridepoolingsoftware beruht auf dem Prinzip der Buchung durch den Fahrgast per App, es ist ein Verkehr ohne Haltestellen und Fahrpläne.

Daher ist es wichtig, sich für ein System zu entscheiden und im Zweifelsfall lieber einen alten Rufbusbetrieb direkt durch einen Ridepoolingservice abzulösen. Alternativ ist nur zu empfehlen, für beide Verkehrssysteme getrennte Softwaresysteme zu beschaffen.



Anzeige

**UNSERE SOFTWARE BRINGT
IHR UNTERNEHMEN IN BEWEGUNG**

Wir lieben Mobilität und wollen die Verkehrswende mit nachhaltigen Softwarelösungen voran treiben. Daher setzen wir bei Vertriebs- und Kontrollsystemen sowie Mobilitätsplattformen auf modulare Lösungen, die sich Ihren individuellen Anforderungen anpassen. Erfahren Sie mehr unter www.amcon.de

