



# KREISTAG des Kreises Siegen-Wittgenstein

Dezernat / Referat / Fachservice Beteiligungen	Telefon-Nummer Dez./Ref./FSL 0271 333-1215	Datum 22.02.2016
Aktenzeichen 82 20 30 02	Drucksache <b>63/2016 1. Ergänzung</b>	ö / nö <b>öffentlich</b>

## Bau- und Verkehrsausschuss am 03.03.2016

### ÖPNV - Nahverkehrsplan / Bedarfsverkehre Beantwortung der Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

#### Sachdarstellung:

Im Rahmen der Anfrage wurden verschiedene Sachverhalte dargestellt und daraus folgende Fragestellungen abgeleitet.

**Sachverhalt:** Entwicklung der Abrufquote

**Frage: 1** Wie hat sich in den letzten Jahren die Abrufquote im Bedarfsverkehr auf den verschiedenen Linien (hilfsweise in den verschiedenen Linienbündeln) entwickelt?

#### **Antwort:**

Das System TaxiBus wird von den Verkehrsunternehmen der Verkehrsgemeinschaft Westfalen-Süd (VGWS) betrieben. Die detaillierten Nachfragedaten aus dem System TaxiBus sind der Verwaltung und auch dem Zweckverband Personennahverkehr Westfalen-Süd (ZWS) nicht bekannt. Aus der Diskussion um die Fortschreibung des Nahverkehrsplanes ist lediglich bekannt geworden, dass die Gesamtentwicklung der Nachfrage nach diesem Verkehrsangebot im Vergleich der Jahre 2014 und 2015 von 28.654 auf 31.589 Nutzer (+9%) gestiegen ist. Die Abrufquoten liegen bei rund 9% (Linienbündel Mitte), 13% (Linienbündel Süd) und 20% (Linienbündel Ost).

**Sachverhalt:** Ausstiegsmöglichkeiten bei Bedarfsverkehren zwischen den Haltstellen oder an der Haustüre

**Frage: 2.** Wäre es möglich das Angebot der Taxibusse insgesamt, oder zu bestimmten Zeiten um diesen Service zu erweitern?

#### **Antwort:**

Das Verkehrsangebot TaxiBus wird auf der Grundlage von entsprechenden Konzessionen erbracht, die die Verkehrsunternehmen bei der Bezirksregierung Arnsberg beantragt haben. Inhalt der erteilten Konzessionen ist unter anderem die Festlegung des Linienweges und der Haltstellen. Die konzessionierten Verkehrsunternehmen sind verpflichtet, die Inhalte der Konzessionen zu beachten. Ob durch eine Änderung der erteilten Konzessionen die Möglichkeiten flexiblerer Ausstiegsmöglichkeiten für die Fahrgäste möglich sind, müsste durch die Verkehrsunternehmen rechtlich geprüft und letztendlich durch die Bezirksregierung genehmigt werden. Hinzuweisen ist in diesem Zusammenhang darauf,

dass die TaxiBus-Angebote für die Verkehrsunternehmen defizitäre Verkehrsangebote sind, die sich durch eine Steigerung der Flexibilität und Individualisierung der Fahrwege nochmals unwirtschaftlicher entwickeln würden. Insoweit ist die Interessenlage der Verkehrsunternehmen bei der Beurteilung der Veränderungsbereitschaft in diesem Punkt realistisch einzuschätzen.

**Sachverhalt:** Beschwerden von potentiellen Fahrgästen, die gerne spontan das Taxi-Bussystem nutzen wollen

**Frage: 3. Wären – bzw. wie wären diese versicherungstechnischen Gründe zu lösen, um den Service und die Akzeptanz der Taxibusse zu verbessern?**

**Antwort:**

Die Aussage, dass sich „immer wieder potentielle Fahrgäste über das TaxiBus-System“ beschweren, kann durch die Verwaltung und den ZWS nicht nachvollzogen werden. Dem ZWS liegt lediglich eine einzelne Beschwerde im Zusammenhang mit einem Ausfall einer Fahrt der RB 93 vor. Dieser Fall wäre zudem im Rahmen der Mobilitätsgarantie der VGWS zu regeln gewesen, insoweit war die Kritik des Beschwerdeführers am TaxiBus verfehlt. Weitere Beschwerden von potenziellen Fahrgästen, die gerne spontan an einer TaxiBus-Fahrt teilnehmen wollten und abgewiesen wurden, sind weder dem ZWS noch den konzessionierten Verkehrsunternehmen bekannt geworden.

Von der rechtlichen Seite betrachtet greifen hier zwei vertragsrechtliche Situationen mit den entsprechenden Wirkungen. So besteht zu einen ein Vertrag zwischen dem Konzessionär und dem Taxiunternehmer, für den Bedarfsverkehr ein Fahrzeug zur Verfügung zu halten und es im Bedarfsfall im Rahmen des VGWS-Tarifs auf dem konzessionierten Laufweg einzusetzen. Aus diesem Vertrag heraus folgen entsprechende Rechte und Pflichten der Vertragspartner und im Haftungsfall auch entsprechende Ansprüche. Zum anderen entsteht durch die Nutzung des Fahrgastes im Rahmen des VGWS-Tarifs ein Beförderungsvertrag mit entsprechenden Rechten und Pflichten sowohl für den Konzessionär als auch für den Fahrgast. Aus dem Beförderungsvertrag entstehen ggf. ebenfalls Haftungsansprüche gegen den Konzessionär. Darüber hinaus erwächst mit der Bestellung des TaxiBusses für den Besteller ein Anspruch auf Beförderung.

Dieser Anspruch darf durch eine Aufweichung des Prinzips nicht in Frage gestellt werden. In der Praxis ist es der Regelfall, dass der TaxiBus nicht nur eine Bestellung bedient, sondern dass mehrere Bestellungen, auch an unterschiedlichen Haltestellen, in einer Fahrt zusammengefasst werden. Die Steuerung dieser Fahrten obliegt dem ausführenden Taxiunternehmer, der individuell das in der Größe passende Fahrzeug einsetzt. Personen, die sich z. B. ohne Vorbestellung zufällig an einer Haltestelle einfinden, an der ein bestellter TaxiBus Fahrgäste aufnimmt, können daher nicht abschätzen, ob der TaxiBus im weiteren Fahrtverlauf noch weitere Kunden aufnehmen muss und hierdurch keine freie Beförderungskapazität hat. Insofern kann in solchen Einzelfällen der Eindruck entstehen, die Mitnahme solcher Personen scheitere am Unwillen des Taxifahrers. Dem ist im Regelfall nicht so.

Die auf der Homepage der VGWS vermerkte Begrenzung der Fahrteilnehmer auf die Zahl der angemeldeten Personen aus versicherungstechnischen Gründen reflektiert die – leider nicht ganz seltene - Situation, dass z. B. drei Personen einen TaxiBus anmelden und dann tatsächlich mehr als vier Personen an der Haltestelle einsteigen möchten. In solchen Fällen werden die TaxiBus-Fahrer, die die Haltestelle im genannten Beispiel mit einem PKW mit einer Fahrgastzahl von maximal vier Personen anfahren, in eine schwierige Situation gebracht. Die gewählte Formulierung auf der Homepage der VGWS, die den Fahrer in solchen Situationen schützen soll, ist insofern zu allgemein gehalten, sie wird sprachlich präzisiert.

**Sachverhalt:** Bestellfrist für das Taxibussystem zu lang

**Frage: 4. Besteht die Möglichkeit diese Bestellfrist zu verkürzen?**

**Gäbe es die Möglichkeit die Bestellfrist für einige Linien zu verkürzen (s. Bsp. RVM) falls die Rüst- und Anfahrzeiten dies nicht auf allen Linien zu lassen?**

**Antwort:**

Aufgrund der Tatsache, dass das Taxigewerbe insbesondere in den ländlichen Kommunen nicht mehr überall präsent ist, ist eine Vorlaufzeit von mindestens 45 Minuten für tägliche Fahrten von 8.00 bis 22.00 Uhr erforderlich; Fahrten vor 8.00 Uhr bzw. nach 22.00 Uhr sind am Vortag anzumelden. Nur so ist es möglich, dass ein Taxi den Bestellort zuverlässig ohne Verspätung anfahren kann. Hierbei wird darauf hingewiesen, dass auch Dauerbestellungen möglich sind, dieses Angebot wird von regelmäßigen Nutzern des TaxiBus auch gut angenommen.

Eine Verkürzung der Anforderungsfristen ist zwar theoretisch denkbar, dürfte dann allerdings zu Lasten der Qualität gehen. Aus Sicht der Verwaltung ist eine Verkürzung der genannten Fristen nicht zu empfehlen, da die ÖPNV-Nutzer auf Qualitätseinbußen sehr sensibel reagieren. Zudem ist eine Veränderung der Anforderungsfristen eine Entscheidung der VGWS.

Eine Verkürzung der Anforderungsfrist lediglich für einige Linien ist zwar theoretisch denkbar, würde allerdings dazu führen, dass die Stabilität und die Pünktlichkeit des Systems insgesamt und damit letztendlich die Attraktivität des Angebotes TaxiBus leidet. Eine Differenzierung der Bestellfristen nach einzelnen Linien würde das System zudem unüberschaubar machen, wodurch ebenfalls die Attraktivität gefährdet würde

**Sachverhalt:** Abendliche Bestellfrist für TaxiBusse zwischen 20.00 und 22.00 Uhr

**Frage: 5 Gibt es Erkenntnisse dazu, ob diese erweiterte Bestellmöglichkeit bis 22.00 Uhr bekannt ist und in welchem Umfang sie inzwischen genutzt wird?**

**Antwort:**

Nein, diese Erkenntnisse liegen der Verwaltung und dem ZWS nicht vor.

Der Landrat  
Im Auftrag

Thomas Damm