



Andrea (v.l.) und Stefan Gödeke tauschen sich wegen der AST-Verkehre eng mit Dipl.-Ing. Jörg Fröhlich von Bremerhaven Bus (M.) und mit Gabi Kasten vom Landkreis Cuxhaven aus. Personaldisponent Marc Looden (2.v.r.) wird oft miteinbezogen.

Die Bedeutung der AST-Verkehre nimmt zu

Anruf-Sammel-Taxis Taxi Gödeke hat seit 2006 Erfahrung mit Sammelverkehren. Inzwischen sind AST-Verkehre in drei Gemeinden nahe Bremerhaven ein wichtiger Erfolgsfaktor des Unternehmens.

Stefan Gödeke aus Loxstedt ist als Taxiunternehmer ein Quereinsteiger. Nachdem er bei BMW gelernt hatte, arbeitete er andernorts bei einem Rettungsdienst, bevor ihm ein Taxiunternehmen mit zwei Taxikonzessionen angeboten wurde. Das war vor 27 Jahren. Heute haben er und seine Frau Andrea 16 Fahrzeuge, rund 35 feste Mitarbeiter sowie 20 Aushilfen und seit 2016 einen schmucken Betriebssitz mitten im Ort getreu dem Motto des Unternehmers, ein Taxiunternehmen

müsse sich nicht im Industriegebiet verstecken. Wie ist eine solche Entwicklung auf dem „flachen Land“ vor den Toren Bremerhavens möglich, wo, wie in so vielen anderen ländlichen Regionen, die meisten Fahrten Krankenfahrten sind?

Das Pflichtfahrgebiet der Taxi Gödeke GmbH umfasst die Samtgemeinde Hagen im Bremischen sowie die Gemeinden Beverstedt und Loxstedt. Dort hat das Unternehmen seit 2006 Anruf-Sammel-Taxi-Verkehre (AST) im Verkehrsverbund Bremen/

Niedersachsen (VBN) übernommen. Die VBN-PLUS- Sammeltaxis sind als Sammelverkehre mit eigenen Tarifen genehmigt. Der Landkreis Cuxhaven plante und organisierte sie ab dem Jahr 2000 zusammen mit den Gemeinden und bezahlte ihnen die Planungskosten. Er setzte sein Konzept mit Bremerhaven Bus um, sogar länderübergreifend ins Land Bremen hinein. Seit Juni 2018 ist der ganze Landkreis mit AST-Linien überzogen, die die Mobilität auf dem Land in Ergänzung zu den Bus- und Bahnlinien sichern sollen.

Ausgerichtet sind auch Gödekes AST-Linienkorridore auf die Bahnhöfe und auf Fahrten von den Gemeinden in die Grund- oder Mittelzentren. Ihr Fahrplan sieht ausgehend von festen Haltestellen stündliche Fahrten an Werktagen zwischen 5 oder 6 Uhr sowie an Sonntagen ab 7 Uhr vor. Die letzten Fahrten gehen nach Mitternacht zurück, wenn der letzte Zug am Bahnhof eingetroffen ist. Die Fahrgäste werden auf dem Rückweg bis vor die Haustüre gebracht. Sie müssen mit mindestens einer Stunde Vorlauf telefonisch bei Bremerhaven Bus buchen und eine Fahrt vor 8 Uhr am Tag zuvor bis 19 Uhr vorbestellen. Ihre Fahrtwünsche bekommt das Taxiunternehmen per E-Mail übermittelt. Eine Mobilitätszentrale für den gesamten Landkreis gibt es noch nicht. Überall werden Einzeltickets für Erwachsene und Kinder verkauft und Rabatte für Zeitkarteninhaber gewährt. Die Preise sind je nach dem Zuschuss der Gemeinde unterschiedlich hoch. Bezahlt wird bar im Taxi, der Unternehmer rechnet die Fahrten monatlich ab. Wie alle Aufträge gehen auch die AST-Buchungen auf Pads in den Fahr-

Fotos: Dietmar Fund



Stefan Gödeke ist frankophil, fährt auch Renault und setzt einen Citroën DS für Hochzeitsfahrten ein.



Andrea Gödeke freut sich darüber, dass AST-Kunden verstärkt auch ihre Taxis nutzen.



Marc Loodens Hauptaufgabe ist die komplexe Erstellung des Dienstplans für die rund 35 festen Mitarbeiter und 20 Aushilfen.

„Man muss dabei sein, um nicht außen vor zu stehen“

Stefan Gödeke

zeugen. „Fahrtwünsche ab 5 Uhr zu erfüllen, Fahrkarten zu verkaufen und Vorgaben zu meistern, wann die Fahrzeuge fahren sollen, das muss man sich als Unternehmer auch zutrauen“, sagt Dipl.-Ing. Jörg Fröhlich, der als Betriebsleiter von Bremerhaven Bus einer der beiden Partner von Stefan Gödeke für seine AST-Verkehre ist. Eng arbeitet der Taxiunternehmer auch mit Gabi Kasten zusammen. Sie ist im Fachgebiet ÖPNV des Landkreises Cuxhaven von Anfang an mit der Planung der AST-Linien betraut gewesen. Auch sie sieht die Übernahme von AST-Verkehren als „Herausforderung“, aber auch als Chance, daraus ein gutes Standbein zu entwickeln. Ein Taxiunternehmen müsse genügend Fahrzeuge und Fahrer vorhalten, um die Fahrpläne abrufen zu können, auch wenn natürlich nie alle Fahrten abgerufen würden. „Die Zahl der vorzuhaltenden Fahrzeuge ist auf jeder Linie anders“, ergänzt Fröhlich. „Das System lebt davon, dass nicht alle Fahrten abgerufen werden.“

Inzwischen hat sich herausgestellt, dass Einzelfahrten eher der Regelfall sind und der Bündelungseffekt mit durchschnittlich 1,2 bis 1,4 Fahrgästen pro Fahrt gering ist. Nur in der Stadt Cuxhaven sei der durchschnittliche Besetzungsgrad mit 1,7 Fahrgästen wegen touristischer Nutzung etwas höher. „Mobilität ist eben sehr individuell“, kommentiert der Bus-Betriebsleiter. „Meist genügt ein Pkw. Große Gruppen und Rollstuhlfahrer schließen

wir zwar nicht aus, aber für sie brauchen wir flächendeckend einen längeren Vorlauf.“ Bei Taxi Gödeke erstellt Marc Looden wechselseitig im Team den komplexen Dienstplan. Wochentags ist die Disposition von 6 bis 22 Uhr besetzt. Dort werden Aufträge und Vorbestellungen mit der GPS-gestützten Verwaltungssoftware von MPC-Software abgearbeitet. Nach 22 Uhr übernehmen für drei Stunden die diensthabenden Fahrer die Vermittlung, weil so spät erfahrungsgemäß keine Vorbestellungen mehr kommen.

An Wochenenden ist die Disposition rund um die Uhr besetzt.

Da mehrere AST-Linienkorridore am selben Bahnhof enden, kann Taxi Gödeke bei kluger Disposition immerhin Einzelfahrten aus zwei Korridoren zusammenlegen, aber ansonsten heißt es, mit den im Einsatz befindlichen Fahrerinnen und Fahrern und ihren Fahrzeugen zwischen dem Taxiverkehr und den AST-Buchungen so zu jonglieren, dass möglichst wenige Leerkilometer anfallen. Das ist keine leichte Aufgabe, weil sich die Stoßzeiten beider Verkehrsarten überdecken. Mittags und ab 17 Uhr sind die AST-Angebote besonders stark gefragt.

„Viele Jahre lang haben wir die AST-Fahrten nach dem Taxitarif abgerechnet. Mit zunehmenden Fahrgastzahlen und der Einführung des Mindestlohns kam dieses Gefüge aber durcheinander“, berichtet Jörg Fröhlich. „In die Entlohnung gehen heute die Vorhaltung der Fahrzeuge und der Gesamtumfang mit ein.“ Der lag 2017 bei den von Taxi Gödeke bedienten AST-Linien in den drei Gemeinden, deren Länge zwischen 3 und 30 Kilometern liegt, bei 9.000 Fahrgästen in Loxstedt, bei 5.000 in

Beverstedt und in Hagen bei 10.000 Fahrgästen. Wie Andrea Gödeke ergänzt, werden Fehlfahrten ebenso bezahlt wie Fahrten, die Fahrgäste kurzfristig wieder storniert haben. Alle zwei Jahre setzen sich die Partner zusammen, um die Konditionen neu zu verhandeln. Die Verträge laufen derzeit über drei Jahre, doch Gabi Kasten würde gerne einheitlich auf eine Vertragslaufzeit zum Beispiel von fünf Jahren umstellen. Für Stefan Gödekes Auftraggeber haben die AST-Verkehre ein „exzellentes Preis-Leistungs-Verhältnis“. Für ihn selbst war das erste AST anfangs ein „Zubrot“. Seit 2006 hat er seinen Fuhrpark von 10 auf 16 Fahrzeuge aufgestockt. Daher hängen heute für ihn der Betrieb, die Mitarbeiter und sein Betriebsgebäude stark von den AST-Verkehren ab. Sie wären aber ohne seinen Taxiverkehr und seine Mietwagen für die Kranken- und Schülerbeförderung auch nicht darstellbar, sagt er. Andrea Gödeke hat aber auch festgestellt, dass die AST-Verkehre Eigenwerbung für den Taxi-Zweig machen und dort „etwas ins Rollen bringen“. *df*



Disponentin Heike Ehrich vermittelt die Fahrzeuge GPS-gestützt über die Dispositions- und Verwaltungssoftware von MPC-Software. Taxi Gödeke setzt sie schon seit 1996 ein.

Randnotizen aus dem Landkreis Cuxhaven



Das Betriebsgebäude in Loxstedt und den beleuchteten Parkplatz dahinter haben Stefan Gödeke (l.) und seine Frau Andrea von der Post gekauft. Ihre Fahrer wie Andreas Schürmann (2.v.l.) und Michael Risch (3.v.l.) müssen jedes Auto fahren.

■ Der Landkreis umfasst zehn Gemeinden, die in zehn AST-Systeme eingebunden sind. Die drei, die Taxi Gödeke betreibt, deckten vom Angebot und der Leistungsfähigkeit her die komplexeste Situation ab, sagt Gabi Kasten von der Stabsstelle ÖPNV. Anderswo eigne sich der Zuschnitt auch für kleinere Unternehmen, weil dort nicht an Abenden und an Wochenenden gefahren werde. Außerdem habe eine Kooperation mehrerer Taxiunternehmen in der Stadt Geestland schon lange Bestand.

■ Bis 2016 haben sich die Gemeinden die Kosten ihrer AST-Systeme hälftig geteilt. Seit 2017 trägt der Landkreis 75 Prozent der Kosten. Das soll den finanziellen Druck von den Gemeinden nehmen, damit sie nicht die Fahrpläne ausdünnen müssen.

■ Die bisherigen AST-Verkehre sehen aus Kostengründen keine Bedienung von Unterwegshalten vor. In Bad Bederkesa wird seit Juni 2018 auch die Bedienung mehrerer Zielpunkte erprobt, um Nahversorger und ein Gewerbegebiet am Ortsrand einzubinden.

■ Bislang haben die AST-Systeme keine einheitliche Telefonnummer. Sobald sie kommt, sollen neue Werbemaßnahmen getroffen werden. Bislang hätten die Neuauflage eines Fahrplanbuchs, die Haltestellenaushänge und die Aufnahme in die elektronische Fahrplanauskunft genügt. Daher habe man sich einen neuen Flyer gespart, berichtet Dipl.-Ing. Jörg Fröhlich von Bremerhaven Bus.

■ In den Tagesrandstunden sei die Nachfrage zwar sehr gering, doch gehöre ein Angebot zu diesen Zeiten einfach dazu. Sonst wäre die Antwort auf die fehlende Mobilität im ländlichen Raum unvollständig, sagt Fröhlich. Laut Marc Looden werden Fahrten gegen 1 Uhr nachts von vielen Pendlern angenommen.

■ Ein Erfahrungswert von Stefan Gödeke: Weil Fahrpläne auf eine pünktliche Ankunft am Zielort ausgerichtet sind, müssen die Fahrgäste pünktlich an der Haltestelle sein. „Man muss die Fahrgäste dazu ebenso erziehen wie zu einer frühen Buchung für frühe Fahrten am Folgetag“, rät er.