

Abg. Kitz stellte fest, aus der Statistik könne man sehr gut erkennen, wie stark die Auslastung auf den jeweiligen Linien und wie hoch die Kilometerleistung sei. Daraus könne dann auch abgeleitet werden, bei welchen Taxibus-Linien weniger und bei welchen mehr Handlungsbedarf bestehe. Er fragte nach, inwieweit einzelne Linien nach Tagen und Stunden unterteilt untersucht werden.

Herr Dr. Groneck, Abteilung Verkehr und Mobilität, erklärte, eine stark nachgefragte Linie schaue man sich auch genauer an und führe ggf. Fahrgastzählungen durch. Ein Vorschlag zur Angebotsänderung sei aber immer eine Einzelfallentscheidung und müsse immer im Zusammenhang mit der betrieblichen Planung und dem Wageneinsatz gesehen werden.

Abg. Dr. Kuhlmann wies darauf hin, dass die Abrufquoten im linksrheinischen Kreisgebiet zum Teil unter 10 % liegen. Er fragte nach, bis zu welchen Quoten sich ein Taxibuseinsatz lohne, oder ob es einen anderen Maßstab gebe, an dem man sich unter Kosten-/ Nutzen-Gesichtspunkten orientieren könne.

Herr Dr. Groneck bemerkte, wenn keine Nachfrage bestehe, werden in der Regel auch keine Kosten verursacht. Es sei denn, es werde von den Taxi-Unternehmen eine Bereitstellungspauschale verlangt. Dies sei aber bei den Verkehrsunternehmen im Rhein-Sieg-Kreis nicht der Fall. Problematisch bei sehr gering frequentierten Linien könne allenfalls sein, dass für die einzelnen Fahrten eine hohe Pauschale verlangt und nicht nach Kilometerleistung abgerechnet werde. Dies sei aber auch je nach Taxiunternehmen unterschiedlich. Unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten sei eher eine sehr hohe Abrufquote interessant. Wo gebe es einen Break-Even-Point, an dem ein Linienbuseinsatz möglicherweise günstiger sei, als ein ständig abgerufener Taxibus. Durch den möglichen Einsatz von Kleinbussen könne es hier zukünftig auch zu anderen Ergebnissen kommen.