



## Planung und Organisation

### Wie kann ich die Fahrten und die Einsätze der Fahrer am besten planen?

Die Fahrtenplanung und die Einsatzplanung für das Fahrpersonal sind zunächst einmal zwei verschiedene Dinge: Die „Fahrtenplanung“ meint die Planung der an einem Betriebstag jeweils zu absolvierenden Touren, „Einsatzplanung“ dagegen das Besetzen der Dienste für jeden Einsatztag mit einem Fahrer oder einer Fahrerin.

### Einsatzplanung

Die Einsatzplanung erfolgt meist in größeren Abständen und für einen längeren Zeitraum im Voraus. Sie wird in der Fachsprache auch als „Dienstplanung“ oder „Schichteinteilung“ bezeichnet. Dies ist eine wichtige Aufgabe – damit der Betrieb „rollt“, muss

- sichergestellt sein, dass für jeden Dienst jemand eingeteilt ist, der das/die Fahrzeug/e fährt,
- bei flexiblen Verkehren außerdem, dass zu jeder vorgesehenen Bestellzeit das Telefon für die Fahrtwunschannahme besetzt ist,
- sowie für jeden Dienst jemand für kurzfristige Ausfälle als „Notfallvertretung“ bereitstehen.

Die Verantwortung dafür sollte klar geregelt sein, z.B. bei einem „Betriebsleiter“ oder „Fahrerobmann“. Er oder sie kann zugleich die Funktion der „Notfallvertretung“ übernehmen, dies kann aber auch anders geregelt werden.

Für die Einsatzplanung haben sich zwei Verfahren bewährt: erstens ein regelmäßiges Fahrertreffen, auf dem neben anderen Themen auch die Einteilung besprochen wird, zweitens ein internetbasiertes Dokument, in das sich die Fahrer/innen für die Dienste eintragen, die sie übernehmen wollen. Ein Beispiel einer solchen Liste ist auf [S.46/57 im Bürgerbusleitfaden](#) abgedruckt. Dem „Betriebsleiter“ bleibt dann trotzdem noch die Aufgabe, für die Besetzung frei gebliebener Schichten zu sorgen und auch bei kurzfristigen Änderungen einen Ersatz zu organisieren.

Auch wenn die Einsatzplanung auf einem Treffen besprochen wird, sollte der Plan in der Endversion allen Beteiligten geschickt werden, damit alle auf dem gleichen Sachstand sind.



Die **Fahrtenplanung** ist bei klassischen Bürgerbusverkehren einfach – hier steht der Fahrplan schon vorher fest und bleibt über eine längere Zeit unverändert. Bei Bürgerrufautos und Bürgerfahrdiensten hängt es dagegen von den jeweils vorliegenden Aufträgen ab, welche Touren gefahren werden müssen. Dieser Plan muss daher für jeden Betriebstag neu erstellt werden. **Für flexible Verkehre ist daher der Planungsaufwand höher.** Es lohnt sich, dies nach Möglichkeit technisch zu unterstützen. In Frage kommen hier einige Hilfsmittel:

- Das vom Land in Auftrag gegebene Planungstool „S.RufMobil“ unterstützt insbesondere die Betreiber von Bürgerrufautos bei den verschiedenen Aufgaben der Auftragsannahme, Tourenplanung und Datenverwaltung. Weitere Informationen dazu finden Sie [hier](#).
- Für die Vorab-Routenplanung kann alternativ auf einen handelsüblichen Routenplaner zurückgegriffen werden. Den reinen Fahrzeiten sind allerdings Zeiten für das Ein-/Aussteigen hinzuzurechnen.
- Für die räumlich begrenzten Gebiete eines Bürgerbusses/-rufautos kann es sinnvoller sein, die für die verschiedenen Wege erforderlichen Zeiten in einer Tabelle festzuhalten, aus der die im Einzelfall benötigte Zeit dann einfach abgelesen werden kann ([Beispiel im Bürgerbusleitfaden S.44/55](#)). Dies ist dann oft schneller als ein separates Ausrechnen und zugleich genau genug.
- Für den Abgleich mit den Fahrplänen des ÖPNV bietet sich die Online-Fahrplanauskunft des örtlichen Verbundes bzw. die landesweite Fahrplanauskunft [www.efa-bw.de](http://www.efa-bw.de) an. Wege, bei denen ein Fahrgast auf ein weiterführendes Verkehrsmittel umsteigt, müssen mit höherer Präzision geplant und durchgeführt werden als andere, da das andere Verkehrsmittel in der Regel nicht wartet.

## Autoren

Dr. Martin Schiefelbusch, Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH