

Taxi-Coach mit neuen Funktionen

Vom Papier-Stadtplan zur P-Schein-Lern-App



Wer für den Berliner Taxischein lernt, hat es seit Kurzem wieder etwas leichter – vorausgesetzt, er hat ein Smartphone und investiert 12 Euro.

Die seit 2012 erhältliche Smartphone-App „Taxi-Coach Berlin“ hat Anfang Juli zwei lange erwartete neue Funktionen erhalten. Die Smartphone-App kann als weiteres Ereignis einer langen Entwicklung von P-Schein-schulungsrelevanten Produkten angesehen werden.

Mussten Anwärter Anfang der 90er Jahre noch mit dem guten, alten RV-Stadtatlas, dem Vertrauen in eine gute Taxischule und Radtouren durch den Köpenicker Trabiduft vorlieb nehmen, so kamen seitdem nach und nach Produkte auf den Markt, die das Lernen mehr oder weniger erleichterten.

Den Anfang machte 1994 die „Test-Version“ des später legendären „Autofahrer-Atlas“ vom StadtInfo-Verlag, ein herausragender Meilenstein in der Stadtkartografie. Spätestens sein Erscheinen machte den altbackenen und fehlerüberladenen „Kaupert“ für unser Gewerbe überflüssig, wengleich auch im Autofahrer-Atlas die Fehleranzahl trotz abnehmender Tendenz und trotz anfänglichen Preisausschreibens immer Lichtjahre von der Nullmarke entfernt blieb. Doch seine Vorteile waren auf den ersten Blick sichtbar: geballte Informationen zum Straßenverkehr, auf die Interessen von Autofahrern zugeschnitten, die zügig vorankommen möchten, einschließlich Abbiegeverboten, Blitzampeln usw. Das Taxigewerbe war beeindruckt über die Recherchearbeit, die das Herausgeber-Team geleistet hatte, und der Atlas hielt in den Taxischulen schnell Einzug.

Bald folgte die zugehörige Routing-CD-ROM, bis heute eines der wenigen und zugleich eines der besten Routingprogramme zum Ermitteln der kürzesten Strecken innerhalb Berlins. Die CD verkehrte allerdings einen großen Vorteil des Stadtplans, die vergleichsweise hohe Aktualität, in einen Nachteil: Alle Baustellen und längerfristigen Sperrungen, die bei Redaktionsschluss der jeweiligen Auflage bestanden, waren in die Routing-Routine eingearbeitet – was zum Teil zu kuriosen Routen führte. Bei Erscheinen der letzten brauchbaren CD-Ausgabe (Vollversion 5.0 von 2005) war beispielsweise die Spandauer-Damm-Brücke über die A100 voll gesperrt. Folge für die CD-Benutzer: Weiträumige Umfahrung der Brücke für alle Zeiten. Ließ man das Programm innerhalb des Spandauer Damms den kürzesten Weg von der Hausnummer 90 zur Nummer 98 ermitteln, so staunte mancher P-Schein-Anwärter oder Ausbilder nicht schlecht, dass er über die Autobahn bis zur Ecke Siemensdamm/Letterhausweg geschickt wurde, um dort zu wenden. Auf der Rückfahrt führte der Umweg immerhin nur über die Knobelsdorffbrücke.

Eine Reihe neuer Stadtpläne und -atlanten erschien, und alle hatten Vor- und Nachteile. Der Pharus-Verlag und der Knick-Mich-Verlag punkteten – wie der RV-Verlag und der StadtInfo-Verlag – mit einer sehr augenfreundlichen Grafik. Der Verlag des ADAC punktete mit einem ähnlichen Informationsreichtum wie der StadtInfo-Verlag, jedoch bei deutlich schlechterer Grafik und einer höheren Fehlerquote.

Mit dem Boom der Online-Routingprogramme kam der Niedergang der gedruckten Stadtpläne, und mit stark sinkender Auflage lohnte es sich für die Verlage immer weniger, Geld in Präzision, Fehlerkorrektur und Aktualität von Printprodukten zu investieren. Das Produkt, das dem perfekten P-Schein-Kartenwerk am nächsten kam, der Original-Autofahrer-Atlas vom StadtInfo-Verlag, wurde ebenso eingestellt wie die renommierten und bewährten Karten des RV-Verlags mit ihrer vertrauten Grafik. Heute gibt der ADAC noch zwei gut geeignete Produkte für P-Schein-Anwärter heraus, von denen das eine sogar den Namen „Autofahrer-Atlas“ übernommen hat, doch an das Original kommt der in vielen Hinsichten nicht heran, weder bei der Grafik noch bei der Präzision.

Um P-Schein-Anwärtern wiederum ein Produkt zu bieten, das möglichst viele Vorteile der anderen Produkte miteinander vereint, erschien im Sommer 2007 erstmals der „Spezialatlas zum Taxischein für Berlin“ – der nicht von einem Landkartenverlag kam, sondern direkt aus dem Taxi-

gewerbe. Für den geneigten Leser ist es kein Geheimnis, dass der Verfasser dieses Artikels mit dem Herausgeber des Spezialatlas und des Taxi-Coaches identisch ist.

Eigentlich hatte ich eine Zusammenarbeit mit dem StadtInfo-Verlag favorisiert, aber der hatte abgelehnt – vermutlich, weil es sich für ihn nicht gerechnet hätte, für den Autofahrer-Atlas ein so hohes Maß an Präzision und Fehlerkorrekturen umzusetzen, wie ich es als Bedingung stellte, und das für die nicht-taxifahrende Mehrheit der Benutzer keinen angemessenen Vorteil gebracht hätte.

Also musste ein eigenes Werk für die P-Schein-Schulung her. Eine Abbildung des gesamten Stadtgebietes kam für das Einmann-Projekt Spezialatlas nicht in Betracht. Stattdessen fiel der Fokus auf Stellen im Straßennetz, die in gängigen Stadtplänen falsch, uneindeutig oder für P-Schein-Anwärter nicht präzise genug dargestellt waren und sind. Die vereinfachte und damit schnell zu erfassende Darstellungsweise der Karten ist am besten mit dem Begriff „Minimalkartografie“ zu beschreiben: auf die spezielle Zielgruppe der P-Schein-Anwärter zugeschnitten, exakt auf deren Bedürfnisse optimiert, unter diesen Vorgaben extrem präzise und weitgehend fehlerfrei – und der besondere Vorteil, den kein Stadtplan bietet, ist die Aktualität. Mit bisher 26 Ausgaben in sieben Jahren ist der Spezialatlas aktueller als jedes vergleichbare Produkt. Er erscheint bis zu viermal jährlich als neue Ausgabe.

Auf den Spezialatlas folgten weitere Produkte: die „Generalprobe der schriftlichen Prüfung“ und der „Kommentierte Ortskunde-Katalog“, letzterer nicht nur für Berlin, sondern später auch für den Landkreis Dahme-Spreewald (LDS). Damit war mein Ziel erreicht, vernünftiges Material für Taxischulen auf den Markt zu bringen, damit nicht mehr alle Schulen ihr eigenes Süppchen kochen müssen und jeder Schulungsleiter eigenes Material erstellen oder fremdes und möglicherweise veraltetes kopieren muss.

Mehrere Veränderungen gaben schließlich 2012 Anlass für das neueste Produkt: erstens der Boom der Smartphones, verbunden mit dem Bestreben, alles als „App“, also Computer-Applikation, auf dem kleinen Alleskönner zu haben; zweitens die steigende





Nachfrage nach dem „kleinen P-Schein“, für den eine abgespeckte P-Schein-Prüfung bei derselben Prüfungskommission erforderlich ist; und drittens Anfragen aus anderen Städten und Landkreisen nach vergleichbarem Schulungsmaterial. Überlegungen, wie das Lernen für den P-Schein per App zu erleichtern ginge, führten zur Entwicklung des „Taxi-Coach Berlin“, einer Art Vokabel-Abfrageprogramm für den Taxischein, zunächst nur für die damals noch in der Überzahl befindlichen iPhones von Apple. Das Programm dient als Lernhilfe für die schriftliche Prüfung für unterwegs, benutzbar immer und überall.

Ein großes Geschäft lässt sich mit einer so kleinen, speziellen Zielgruppe nicht machen. Die enormen Programmierkosten für eine App, die schon für ein so vergleichsweise schlichtes Programm bei über 1000 Euro liegen, wollen durch Verkäufe der 12 Euro teuren App erst einmal erwirtschaftet werden, wenn Apple sich ein sattes Drittel des Kaufpreises krallt. Aufgrund von Nachfragen wurde der Taxi-Coach in den darauffolgenden zwei Jahren auch für die zahlenmäßig schnell wachsenden Android-Smartphones programmiert (was ein völlig neues Programm bedeutet), und um das Projekt über Berlin hi-

naus zu etablieren, folgten Versionen für die Landkreise Dahme-Spreewald (LDS) und Teltow-Fläming (TF). Die hierfür erforderlichen Recherchen einschließlich Einarbeitung in die dortige Ortskunde waren allerdings derart aufwändig, dass weitere geplante Projekte wie München, Frankfurt am Main und Landkreis Oder-Spree derzeit auf Eis liegen.

Stattdessen gaben vermehrte Anfragen schließlich Anlass zu den drei Verbesserungen beim Taxi-Coach Berlin, die heute als Neuerung zu erwähnen sind: Zum einen lassen sich die Fragen jetzt filtern, und zwar sowohl nach den Kategorien in der schriftlichen Prüfung (Bezirke, Ortsteile, Straßen, Plätze, Objekte) als auch nach Bezirken, was für Anwärter nützlich ist, die nach Stadtteilen lernen. Der Benutzer kann jetzt also gezielt beispielsweise nur Objekte in Lichtenberg und Marzahn-Hellersdorf lernen – oder nur Straßen in Spandau oder nur Ortsteile. Die zweite Neuerung ist die Möglichkeit, zum Prüfungsstoff für den „kleinen P-Schein“ umzuschalten, so dass auch Miet- und Krankenwagenfahrer-Anwärter die App nutzen können. Das dritte neue Highlight ist die Kartenfunktion: Der Smartphone-Benutzer kann bei jeder Frage und Antwort auf den Button

„Karte“ drücken und bekommt den exakten Standort auf Google Maps oder der handyeigenen Landkarte angezeigt. Mit diesen Erweiterungen ist die App Taxi-Coach Berlin ein großes Stück erwachsen geworden. Die zusätzlichen Programmierkosten überstiegen die Kosten für die erste Version der App bei Weitem.

Um das Lernen noch etwas bequemer zu machen, wird beim Taxi-Coach Berlin zu jeder Antwort auch die Seite im Spezialatlas angezeigt, auf der das Objekt bzw. der Platz oder die Straße zu finden ist. Neuerdings erscheinen hier häufig Zahlen mit weiteren Zahlen in Klammern dahinter. Die Zahlen in Klammern geben die Seitenzahl im bisherigen Spezialatlas (bis Ausgabe 26) an. Vor der Klammer steht bereits die Seitenzahl im künftigen Spezialatlas: Voraussichtlich im Spätherbst erscheint Ausgabe 27, die diesmal etwas länger als sonst auf sich warten lässt, da sie um etliche Karten erweitert sein wird, Ortsteilgrenzen beinhaltet und kein Objekt mehr auslässt.



Axel Rühle

Weitere Informationen zum Taxi-Coach: www.spezialatlas.de/app.html