



Berichte der Moderatoren aus den Vorträgen der

Vortragsreihe Betrieb/Verkehrsplanung

Moderation:

Manfred Hovenjürgen, Südbadenbus



**Pünktlich ans Ziel:
Digitale Verkehrssteuerungskonzepte für Bus und Bahn**

Prof. Dr.-Ing Jürgen Krimmling, TU Dresden



Zusammenfassung der Ergebnisse **Worum ging es?**

- Herr Prof. Krimmling berichtet über seine Arbeiten zur Optimierung der Steuerung von Strassenbahnverkehren und deren praktische Umsetzung in Dresden.
- Optimiert werden die LSA-Steuerung – Verbesserung Verkehrsfluss, Pünktlichkeit – und die Unterstützung des Fahrpersonals – Erhöhung Fahrkomfort, Energieeinsparung.
- Für eine optimierte Steuerung muss immer in den MIV eingegriffen werden, hier sind intensive Abstimmungen erforderlich. In Dresden wurden Verbesserungen für den ÖPNV erzielt, ohne Einschränkungen für den MIV.



Welche Folgerungen lassen sich ableiten?

- Es sind umfangreiche Daten zur Optimierung der Steuerung erforderlich, sowohl für den MIV als auch für den ÖPNV, erforderlich, die mit der individuell programmierten Software verarbeitet werden. Das System muss ständig überprüft und korrigiert werden.
- Entscheidend ist die Abstimmung zwischen den Interessen des MIV und des ÖPNV, nur wenn dieses gelingt, sind stabile Lösungen mit dauerhaften Verbesserungen zu erreichen.
- Da Verbesserungen für den Fahrgast, das Fahrpersonal und die Wirtschaftlichkeit erreicht werden konnten, ist das vorgestellte System sehr empfehlenswert.



Dünn besiedelte Räume besser erschließen: Taxito – öffentlicher Individualverkehr

Romeo Degiacomi, Verkehrsverbund Luzern



Zusammenfassung der Ergebnisse **Worum ging es?**

- Der Verkehrsverbund Luzern hat ein neues ÖPNV-System getestet, das parallel zum bestehenden ÖPNV-Angebot Verbesserungen für den Kunden bringt und wenig finanziellen Einsatz erfordert.
- Im ausgewählten Versuchsgebiet werden Haltestellen eingerichtet, an denen der Fahrgast sich mit Fahrtziel per SMS ins System einwählt und dort von privaten Pkw, die dort zufällig vorbeikommen, mitgenommen wird. Das Fahrtziel wird dazu an der Haltestelle deutlich sichtbar angezeigt. Die Software registriert die Fahrt und rechnet ab.
- Im Modellversuch konnten sehr geringe Wartezeiten an den Haltestellen erreicht werden, da sehr viele Bewohner das System aktiv unterstützen und Fahrgäste mitnehmen.



Welche Folgerungen lassen sich ableiten?

- Wenn sich die Bewohner des Einsatzraumes aktiv beteiligen und eine hohe Bereitschaft zur Mitarbeit in Form von Mitnahme im eigenen Pkw zeigen, ist eine deutliche Verbesserung des ÖPNV-Angebotes zu geringen Kosten machbar.
- Wichtig ist neben der Aktivierung der Bevölkerung der Ansatz, ein neues Angebot zusätzlich zum bereits bestehenden Angebot zu bringen. Nur so ist eine stärkere Nutzung des ÖPNV in Summe zu erreichen.

Gibt es noch offene Fragen?

- Das Modellgebiet bestand aus einem Tal, mit entsprechend linienorientiertem Verkehr. Ob das System in flächenorientierten Räumen auch funktioniert, ist noch zu testen.



myBUS: Nachfrageorientierte Mobilität – ein erster Erfahrungsbericht

**Birgit Adler, Duisburger Versorgungs- und
Verkehrsgesellschaft mbH**



Zusammenfassung der Ergebnisse **Worum ging es?**

- Die Stadt Duisburg hat in ihrem NVP den verstärkten Einsatz von alternativen Bedienungsformen verankert. Darauf basierend läuft ein Modellversuch über drei Jahre in Zusammenarbeit mit door2door, die das Betriebssystem programmieren.
- Zum Einsatz kommen fünf normale Kleinbusse mit jeweils fünf Plätzen. Der Kunde bestellt und bezahlt seine Fahrt per App, die Disposition macht das System automatisch. Das Einsatzgebiet ist klar abgegrenzt. Gefahren wird nur freitags und samstags von 18 bis 2 Uhr.
- In der ersten Phase beschränkte sich das Bedienungsgebiet auf die Innenstadt, in der zweiten Phase wird auf die Stadtteile ausgedehnt.



Welche Folgerungen lassen sich ableiten?

- Das System ist in Duisburg begrenzt auf fünf Fahrzeuge, damit wird das Bedienungsgebiet und die Bedienungsqualität aus finanziellen Gründen begrenzt. Damit werden die zumutbaren Rahmenbedingungen, inklusive Fahrpreis, erprobt.
- Im Modellversuch hat sich die starke Preissensibilität der Kundschaft gezeigt, bei einer deutlichen Preiserhöhung bei der Ausweitung des Bedienungsraumes ist die Nachfrage stark gesunken.
- Die optimale Bedienung – zeitlich , räumlich und preislich – lässt sich nur in einem iterativen Erprobungsprozess ermitteln.

Gibt es noch offene Fragen?

- Wie sich die stärkere Einbindung des zusätzlichen Angebotes in den bestehenden ÖPNV auswirkt, muss noch geklärt werden.



**Elektrisch, autonom und flexibel:
Die Linie 12 der Schaffhauser Verkehrsbetriebe**

Bruno Schwager, Verkehrsbetriebe Schaffhausen



Zusammenfassung der Ergebnisse

Worum ging es?

- Die Verkehrsbetriebe Schaffhausen haben ein umfangreiches Konzept zur Neuaufstellung des ÖPNV in sich ändernden gesellschaftlichen Rahmenbedingungen erstellt und setzen es sukzessive um. Da sich das Nutzerverhalten, die Technik und die gesellschaftlichen Anforderungen an den Umweltschutz ändern, muss diesen Veränderungen aktiv aufgenommen werden.
- In den nächsten Jahren wird die Busflotte vollständig auf Elektrobusse umgestellt, die Ladung der vorhandenen Busse wird auf Unterwegsladung umgestellt, die Infrastruktur wird entsprechend angepasst, eine autonom fahrende Linie 12 ist bereits umgesetzt.
- Die technischen Veränderungen sind eingebunden in ein Gesamtkonzept für neue Mobilität in der Region.



Welche Folgerungen lassen sich ableiten?

- Um den gesellschaftlichen Veränderungen und deren Folgen für die Mobilität Rechnung zu tragen, ist ein Gesamtkonzept wie in Schaffhausen sehr sinnvoll.
- Die schrittweise Umsetzung des Konzeptes ermöglicht die aktive Einbindung der Bevölkerung und der Politik mit entsprechender Akzeptanz und Nutzung der neuen Angebote.

Gibt es noch offene Fragen?

- Inwieweit ein solches umfassendes Konzept auch für größere Räume umsetzbar und finanzierbar ist, muss im Einzelfall geprüft werden.