

Mehr Haltestellen für Reallabor-Busse

Neue Haltepunkte für die Südstadt definiert – Testphase startet zum Fahrplanwechsel im Dezember 2017

Wer in den vergangenen Tagen aufmerksam durch die Südstadt Schorndorfs gelaufen ist, konnte beobachten, wie Personen einzelne Straßenschilder begutachteten und sich eifrig Notizen dazu machten. Dies waren Mitglieder des Projektteams „Reallabor“ und sie sind gegenwärtig in besonderer Mission unterwegs: Ihre Aufgabe ist es, potenzielle Haltepunkte für die Reallabor-Busse zu finden. Diese beiden Busse auf Mercedes-Benz-Sprinter-Basis sollen ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2017 von Freitagmittag bis Sonntagabend flexibel in der Südstadt eingesetzt werden. Flexibel bedeutet hierbei, dass die Busse nur nach Anforderung per Handy-App oder Telefon auf gewünschten Fahrtrouten fahren werden.

Dazu gehört auch, dass die Busse nicht nur an den herkömmlichen Haltestellen in der Südstadt anhalten, sondern zusätzlich auch noch an weiteren Orten, an denen es bislang keine Haltestellen gibt. Und eben diese Orte, sogenannte „Haltepunkte“ gilt es gegenwärtig festzulegen. Dass für diese Aufgabe der alleinige Blick in die Straßenkarte nicht ausreicht, erklärt Projektmitarbeiterin Katharina Karnahl vom Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt so: „Zur



Einer der Reallabor-Busse.

Foto: Gallego

Festlegung der potenziellen Haltepunkte ist es wichtig, etwaige Brandschutzzonen, Grünstreifen und Halteverbote zu berücksichtigen.“ Hierüber geben die Straßenschilder Auskunft und da diese in den einzelnen Straßenkarten nicht einsehbar sind, gilt es nun also die Straßenzüge abzulaufen.

Neben den Straßenschildern muss das Projektteam bei der Festlegung der Halte-

punkte aber auch noch einiges mehr berücksichtigen: So gilt es zum Beispiel, die Straßenbreite und Wendemöglichkeiten für die Busse zu beachten. Dies ist wichtig, denn natürlich kann es auch bei den Reallabor-Bussen einmal passieren, dass einer ausfällt oder zur Inspektion muss und Übergangsweise wieder der große Bus mit 12 Metern Länge als Ersatz dient. Auch müssen die zusätzlichen Haltepunkte mit Blick auf möglichst unkomplizierte Ein- und Ausstiegsoptionen begutachtet werden. Ob sich das alles wie geplant umsetzen lässt, wird sich in den nächsten Wochen zeigen.

„Wir versuchen, so gut es geht, von Anfang an alle Eventualitäten mitzudenken“ sagt Diana Gallego Carrera, die das Projekt für die Stadtverwaltung Schorndorf bearbeitet. Aber auch ihr ist klar: Bei Forschungsprojekten, wie dem Reallabor ist nicht alles bis ins kleinste Detail planbar. Dies liegt vor allem daran, dass es nur wenige Erfahrungswerte gibt, auf die man bei solchen Konzepten zurückgreifen kann. Das ist zwar einerseits eine Herausforderung bei der Umsetzung des Projektes, aber andererseits zeigt es auch das hohe Innovationspotenzial, mit dem die Stadt Schorndorf das Thema Mobilität angeht.