

## Flexibel Busfahren zwischen Freitagnachmittag und Sonntagabend

„Reallabor Schorndorf“: Pilotphase startet zum Fahrplanwechsel im Dezember – Testgebiet festgelegt – Fokus zunächst auf den Wochenenden

Von Nicole Amolsch

Seit dem Fahrplanwechsel im vergangenen Dezember fahren in Schorndorf auf der Linie 247 (Alte Steige/Neuer Friedhof) zwei kleinere Busse, einer davon im Hybridbetrieb. Das sichtbare Zeichen für das „Reallabor Schorndorf“. Ziel des Forschungsprojektes ist die Erprobung eines bedarfsgerechten und flexiblen Bussystems im Bereich der Innenstadt. Noch fahren die Busse nach festem Fahrplan und entlang der herkömmlichen Route. Im Dezember dieses Jahres steht dann der nächste große Schritt innerhalb des Projektes an: „Ab diesem Zeitpunkt wollen wir ein Jahr lang ein neues und zukunftsweisendes Bedienkonzept erproben, das die individuelle Bestellung des Busses ermöglicht“, erklärte Diana Gallego, in Schorndorf zuständig für das Reallabor. Gemeinsam mit Manfred Beier, Fachbereichsleiter Stadtplanung und Baurecht, informierte sie die Mitglieder des Technischen Ausschusses kürzlich über den aktuellen Stand der Entwicklungen.

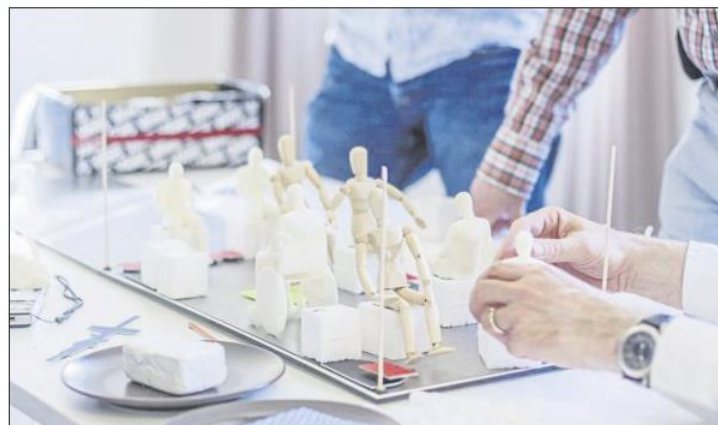
### Drei Weichen gestellt

Drei wichtige Weichen habe das Forschungsteam aus Stadtverwaltung, Deutschem Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR), Zentrum für Interdisziplinäre Risiko- und Innovationsforschung (ZIRIUS)

der Universität Stuttgart und der Hochschule Esslingen in den vergangenen Wochen gestellt: Zum einen sollen die Bürgerinnen und Bürger sowohl über eine App für ihr Smartphone als auch per Telefon ihre individuellen Fahrtwünsche, also Startzeitraum, gewünschten Abfahrtsort sowie Zielort und Ankunftszeitraum angeben können. Das System erstellt aus den Anforderungen verschiedener Kunden optimierte Fahrtrouten, auf denen der Bus dann fährt. Der Kunde wiederum erhält eine Info, wann und wo der Bus ihn abholt und rechtzeitig zum Ziel bringt. Ursprünglich war einmal angedacht, die individuelle Bestellung ausschließlich über eine App abzuwickeln. „In unseren Bürgerworkshops wurde schnell deutlich, dass wir aber in jedem Fall auch eine telefonische Bestellung brauchen“, erläuterte Diana Gallego in einem Pressegespräch zum Reallabor in dieser Woche.

### Weitere Wochentage

Zum anderen hat das Forschungsteam festgelegt, dass die individuelle Bestellung ab Mitte Dezember zunächst zwischen Freitagnachmittag und Sonntagabend umgesetzt werden soll – und nicht die ganze Woche über. „Wir sind ein Forschungsprojekt, in dem auch Dinge schiefgehen können“, betonte Manfred Beier. „Dadurch dass wir



Thema des dritten Workshops: Wie könnte der Bus der Zukunft aussehen?

Foto: DLR

uns zunächst stark auf das Wochenende fokussieren, haben wir nicht die ganz großen Pendlerströme zu bewältigen und können das neue Bussystem besser testen. Wenn es gut funktioniert, behalten wir uns aber vor, weitere Wochentage hinzuzunehmen.“ Auch das Gebiet, in dem das flexible Bus-

system getestet werden soll, steht fest: die Südstadt inklusive Oskar Frech Seebad. Oliver Deißer (DLR) ergänzte: „Das Letzte, was wir wollen, ist Menschen zu vergraulen. Wir wollen sie für unser System begeistern, daher ist es wichtig, dass wir alles daran setzen, dass es auch gut funktioniert.“ So

arbeitet das Forschungsteam derzeit beispielsweise daran, die künftigen Haltepunkte für die Busse zu definieren. Ziel sei es, zu gewährleisten, dass Kundin oder Kunde maximal 150 bis 200 Meter zu Fuß zum Abholpunkt gehen muss. Wie die Abholpunkte gekennzeichnet werden, wie lange vor Abholung der Bus bestellt werden muss und viele weitere Fragen seien noch Gegenstand der derzeitigen Entwicklung.

### Bürger sind beteiligt

Dabei beziehen die Forscher die Bürgerinnen und Bürger in Workshops immer wieder mit ein. Drei dieser Workshops in unterschiedlicher Bürgerbesetzung haben bisher stattgefunden: einer zu allgemeinen Anforderungen an ein flexibles Bussystem, der zweite zu Fragen rund um das Bestellsystem. Zuletzt waren nun 16 Schorndorferinnen und Schorndorfer gefragt, an Visionen für den Bus der Zukunft mitzuarbeiten. „Auch wenn dieser sicherlich nicht im Herbst auf der Straße unterwegs sein wird, war es sehr aufschlussreich, zu sehen, welche Anforderungen die Menschen haben“, beschrieb Tim Sippel (ZIRIUS, Universität Stuttgart). So sei zum Beispiel deutlich geworden, dass ältere Menschen sich in jedem Fall einen Busfahrer beziehungsweise -begleiter wünschen, selbst wenn Busse in Zukunft autonom fahren könnten.