

Bringt ein algorithmen-gesteuertes Minibus-System bessere Mobilität in die Provinz? Das soll ein Test mit dem EcoBus im Harz zeigen. Dabei ist jeder Fahrgast seine eigene Haltestelle.



Fahrgäste machen mit Halteschildern auf sich aufmerksam

BUSSE NACH BEDARF

Zwischen Goslar und Kalefeld im Oberharz, in einem dünn besiedelten Gebiet von rund 300 Quadratkilometern, kurven neuerdings acht Minibusse mit der Aufschrift „EcoBus“. Sie gabeln hier und da Fahrgäste auf, die am Straßenrand stehen, Haltestellen spielen offenbar keine Rolle. Bis zu acht Personen können mitfahren.

Die Busse sind Teil eines Pilotprojekts, mit dem seit August eine neue Form der computergestützten Mobilität im ländlichen Raum getestet und erforscht werden soll. Grundlage ist ein System bedarfsgesteuerter Kleinbusse. Wer mitfahren will, bucht seinen Fahrtwunsch vorab über eine App, eine Website oder per Telefon. Ein Algorithmus sorgt dann dafür, dass der Bus verschiedene Routen mit ähnlichem Start und Ziel kombiniert. Feste Linien gibt es nicht. Der Fahrgast gibt einfach nur seinen Standort ein: „Sei deine eigene Haltestelle“, heißt entsprechend ein Werbespruch des EcoBusses. Die Fahrten werden nach den ortsüblichen Buspreisen berechnet.

TAXIS ALS ALTERNATIVE

Das Angebot kommt sehr gut an, erklärt Stephan Herminghaus, Direktor am Max-Planck-Institut für Dynamik und Selbstorganisation in Göttingen. Das Institut führt das Projekt in Kooperation mit dem Regionalverband Großraum Braunschweig und dem Zweckverband Verkehrsverbund Süd-Niedersachsen (ZVSN) durch. Genaue Fahrgastzahlen werden noch nicht bekannt gegeben, aber laut Herminghaus haben sich bereits 10 Prozent der rund 60 000 Bewohner des Einzugsgebiets registriert. „Und wir verzeichnen aktuell pro Tag immer noch 30 neue Registrierungen.“

Dem aktuellen Test ging ein erster Probelauf von Juni bis August 2018 voraus, als die Busse in einem überschaubaren Gebiet rund um die Dornfestspiele in Bad Gandersheim eingesetzt wurden. „Bei diesem Projekt hat sich die Summe der täglichen Fahrten im Verlauf vervierfacht“, sagt Herminghaus. „Hätten wir weitergemacht, wäre die Zahl der Fahrgäste noch weiter gestiegen.“

Und was passiert, wenn der Minibus zur vereinbarten Uhrzeit nicht an einem bestimmten Punkt sein kann, weil der Algorithmus die Fahrt nicht sinnvoll integrieren kann? Dann empfiehlt die App dem Nutzer ein Taxi-Unternehmen als Alternative. Denkbar ist zukünftig auch, dass Taxi-Fahrten in das System eingebunden werden. Fällt der Bus aus, kommt zum selben Preis das Taxi – ein kostenloses Upgrade sozusagen.

TESTPROJEKT AUCH IN LEIPZIG

Nach Abschluss des Tests im Februar 2019 werden die Ergebnisse ausgewertet, dann wird auch entschieden, ob und wie es weitergeht. Herminghaus ist zuversichtlich: „Das Interesse ist deutschlandweit sehr groß. Daher gehe ich davon aus, dass es künftig auch in anderen Regionen Eco-Busse oder ähnliche Projekte geben wird.“

Die ersten Fühler haben die Organisatoren bereits ausgestreckt: Im Januar startet in Leipzig ein Testprojekt, bei dem das EcoBus-Angebot mit dem öffentlichen Nahverkehr kombiniert wird. Gibt man dann im System einen Streckenwunsch von A nach B ein, zeigt es auch Abschnitte an, die man mit dem ÖPNV zurücklegen kann. Der EcoBus bringt die Fahrgäste dann zur Haltestelle oder holt sie dort wieder ab.

Foto: Max-Planck-Institut für Dynamik und Selbstorganisation

ECOBUS IM ZDF

Einen knapp zweiminütigen Fernsehbeitrag über das EcoBus-Projekt gibt es in der Mediathek des ZDF. Diesen haben wir verlinkt unter:



acv.de/acvprofil_weblinks