

## Kleine Grüne

**Der „Rufbus“, der auf Wunsch an jeder Ecke hält, ist hart gebremst. Ein Modellversuch in Friedrichshafen, erstes Experiment dieser Art in Europa, soll abgebrochen werden.**

Grün gelbe Faltprospekte versprachen schier Unglaubliches: „Künftig können Sie sich einen Bus rufen, wann Sie ihn brauchen und wohin Sie wollen.“

„Sind Sie schon oft im Regen nach Hause gewandert“, fragten die Autoren der Werbeschrift, „weil die nächste Stunde kein Bus fuhr oder weil Sie mehrfach umsteigen mußten?“ So et-

ger, dem Autofahrer im Stadtbereich Ersatz anzubieten.

Noch letzten Sommer hatte sich der jetzige Bundesverkehrsminister Volker Hauff, der zuvor das Bonner Forschungsressort verwaltete, recht „befriedigt“ gezeigt vom Rufbus-Versuch: „Beispielhaft für die Einführung neuer Techniken.“ Der heutige Bundesfinanzminister Hans Matthöfer, Hauff-Vorgänger im Forschungsressort, hatte frühzeitig eine „neue Verkehrsqualität“ angekündigt. Mit Superlativen war schon bei der Premiere des Rufbus-Systems, für das es weltweit nur in der US-Stadt Rochester ein Vorbild gibt, nicht gespart worden.

Die Dornier System GmbH in Friedrichshafen hatte die Rufbus-Methode entwickelt, Bonn's Forschungsministerium erklärte Konstruktion und Probetrieb zum Förderungsprojekt.

Alles schien ganz einfach zu sein: Fahrwünsche für Zeiten und Strecken in der Rufbus-Region werden über eine der automatischen Rufsäulen oder telefonisch oder eben per Postkarte an die Leitzentrale übermittelt. Dort errechnet ein Computer, wie eine Bus-Bestellung optimal — innerhalb einer „Höchstwartezeit“ und mit möglichst bescheidenen Umwegen — erfüllt werden kann. Die Ergebnisse werden weiter signalisiert:

- ▷ Der Fahrgast kann an der Rufsäule oder gleich am Telefon erfahren, wann ihn welcher Bus abholen und in welcher Zeit er sein Ziel erreichen wird, auch wenn er als Single transportiert werden möchte.
- ▷ Der Fahrer eines Rufbusses wird über ein Sichtgerät unterrichtet, wann er welche Haltestelle anfahr-



Verkehrssystem „Rufbus“ in Friedrichshafen: „Wir können doch nicht weiterhin Bindekuh spielen“

was, versprachen sie, „wird Ihnen nun nicht mehr passieren“.

Und wer gar regelmäßig „zu einer bestimmten Zeit“ an einer bestimmten Haltestelle abgeholt werden wolle, beispielsweise morgens und dann wieder abends nach Büroschluß, der solle, als „Daueranmelder“, auf einer grün gelben Postkarte lediglich Tag, Stunde und Ort angeben — dann werde er schon pünktlich abgeholt.

Als Verteiler der mit Stadtplan, Stationsliste und technischer Erläuterung versehenen Prospekte wie auch als Empfänger postalischer Bus-Bestellungen firmierte die „Rufbus-Zentrale“ in Friedrichshafen am Bodensee. Dort war im Dezember 1977 ein teurer Versuch gestartet worden, geradezu Revolutionäres für den Nahverkehr.

Nun gilt das Experiment als gescheitert. Das größte computergesteuerte Bedarfsbus-System Europas soll seinen Betrieb aufgeben — eine Chance weni-

Der Bund und das Land Baden-Württemberg investierten bis jetzt 18,5 Millionen Mark in ein System, das endlich geeignet schien, die Nachteile des massenhaften Individualverkehrs zu mindern, ohne dessen großen Vorzug, hohe Mobilität, dabei einzubüßen.

Ähnlich konzipiert ist das von der Firma Messerschmitt-Bölkow-Blohm entwickelte „Retax-System“ in Wunstorf bei Hannover, das dort seit August 1978 erprobt wird: 17 Kleinbusse werden über einen Rechner gesteuert, sind aber mit Linienbussen und Taxis nach Einsatzzeiten und Spitzenbedarf abgestimmt.

Im Verkehrsgebiet von Friedrichshafen und der Nachbargemeinde Markdorf wurden 16 Rufsäulen und 88 Haltestellen eingerichtet; rund 36 000 Bürger sollten per Rufbus versorgt und unabhängig werden von Linienbussen oder teuren Taxis, vor allem vom eigenen Wagen.

ren muß und wie viele Passagiere mit welchen Zielen ihn erwarten.

Im „großen Probetrieb“ (Rufbus-Geschäftsführer Hans-Jürgen Wicht), der seit 1978 läuft, sind zwanzig kleinere Omnibusse und sechs mit Datenfunk ausgestattete Taxis eingesetzt; sie werden zu rund sechzig Prozent über die Rufsäulen und zu 35 Prozent telefonisch geordert, fünf Prozent ihres Programms fahren sie nach Dauerauftrag.

Zwar wurden die „kleinen Grünen“, wie die Leute die Busflotte nannten, schon aus Neugier gleich rege benutzt, aber bereits bei Betriebsbeginn gab es eine Serie von Pannen. Rufsäulen fielen aus, der Zentralcomputer lieferte Datensalat, Verspätungen und Fehleinsätze mußten hingenommen werden. Dennoch stieg bis Ende letzten Jahres das Fahrgast-Aufkommen von 500 pro Werktag auf bis zu 3000. Landrat Bernd Wiedmann vom Bodenseekreis

teilte alsbald mit, das System habe „seiner Bewährungsprobe voll bestanden“.

Der Einsatzbereich sollte zwecks weiterer Erprobung sogar von jetzt 25 auf 200 Quadratkilometer ausgedehnt werden. Bund, Land, Bodenseekreis und Stadt Friedrichshafen wollten noch mal wenigstens 13 Millionen Mark zuschießen, drei Viertel davon das Bundesforschungsministerium. Vorher allerdings, so forderte Bonn, müsse ein Zwischenergebnis mit exakten Zahlen und Finanzdaten erarbeitet werden.

Das war wohl dringend nötig. Bevor die bereits bewilligten Millionen angewiesen waren, kam der „Lenkungsausschuß“ des Rufbus-Systems, in dem Vertreter der beteiligten Ministerien, der Stadt, des Landkreises und der Bundesbahn sitzen, plötzlich zu der Einsicht, der Rufbus-Modellversuch müsse abgebrochen, zumindest für zwei Jahre unterbrochen werden.

Noch ehe dieser unerwartete Entschluß im April wirksam werden soll, steht für Insider fest, daß der Rufbus nach dem jetzigen System nicht noch mal rollen wird, auch nicht in zwei Jahren. Ein Experte aus dem Forschungsministerium: „Wir können doch nicht weiterhin Blinden führen.“

Das System scheiterte an einem seiner Ziele, der steigenden Nachfrage. Sie sorgte für „eine Reihe von Problemen“, die, wie Geschäftsführer Wicht zugeben mußte, „außergewöhnlich hohe Kosten“ mit sich brachten. Das Computerprogramm, so der Experte, „war der Beliebtheit unserer kleinen Grünen nicht gewachsen“.

Es kam zu „Engpässen“ (Wicht), die von den Fahrgästen und vom Betriebspersonal „zunehmend kritisiert“ wurden — „sprunghaftes Ansteigen“ der Wartezeiten, geringe Auslastung der

einzelnen Fahrzeuge, hohe Verspätungen und auch ungerechtfertigte Ablehnung von Fahrwünschen. Zudem erwies sich das Dornier-Modell als höchst unwirtschaftlich — Monatsdefizit eine halbe Million Mark.

Meldeten sich beispielsweise 160 Fahrgäste je Stunde, so kamen die zwar alle zu ihrem Recht, aber es wurden durchschnittlich nur vier Personen pro Fahrzeug befördert — kalkulatorisch abwegig, Energieverschwendung dazu. Aber bei 200 und mehr Bestellungen je Stunde, wie schließlich an der Tagesordnung, wurde es mit der Technik „kritisch“ (Wicht): Die Elektronik und die Fahrer waren dann restlos überfordert.

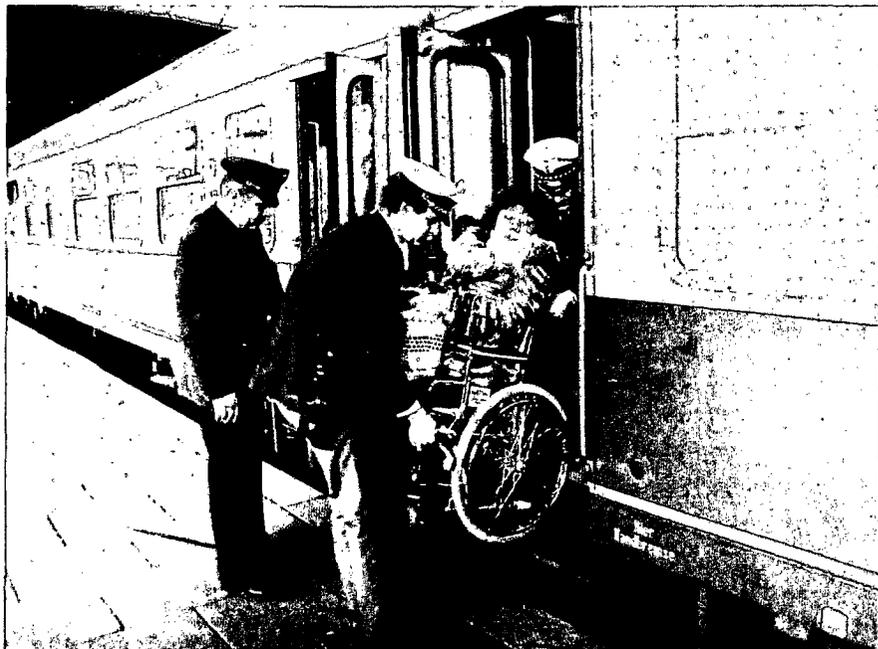
Der Lenkungsausschuß kam zu dem Schluß, daß das bis jetzt erprobte System, anders als in Wunstorf, nicht einmal in der Kombination von Linien- und Bedarfsbusbetrieb allen Anforderungen genügen würde. Doch ausgerangiert werden die kleinen Grünen wohl nicht: Sie sollen weiterfahren, im Werksverkehr bei Dornier.

## BEHINDERTE

### Vor dem Klo

**Eine körperbehinderte Studentin wird bei ihren Bahnfahrten wie Stückgut behandelt.**

Als Christa Fürst, 26, auf den Rollstuhl angewiesene Bahnreisende, den Intercity „Rhein-Kurier“ in Mannheim verlassen wollte, half ihr niemand beim Aussteigen. Die lauten Rufe der Jurastudentin aus Mainz („Holt mich doch raus hier“) gingen im Bahnhofslärm unter. Automatisch schlossen die Zugtüren, und die Behinderte mußte



Behinderte Bahnreisende Christa Fürst: „Holt mich doch raus hier“

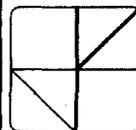


# Mehr Zeit.

Was würden Sie dafür geben, durch eine erprobte Zeitplan-Technik 20 bis 40 Prozent Zeit zu gewinnen — für das, was Ihnen wirklich wichtig ist, beruflich und privat?

Die Großmann-Methode vermittelt Ihnen eine solche Zeitplan-Technik. Sie lehrt, Zeit zu haben für das Wesentliche. Sie zeigt, wie man seine Zeit einteilt, sie beherrscht. Und nicht vom Streß beherrscht wird. Aber die Großmann-Methode gibt Ihnen weit mehr: persönliche und unternehmerische Planungsmethoden, die Ihnen beruflichen, gesellschaftlichen und privaten Erfolg sichern.

Wie — das sagt Ihnen ausführliches Informationsmaterial des HelfRecht-Studienzentrums. Dem allein autorisierten Institut, die Großmann-Methode zu lehren.



## HelfRecht-Studienzentrum

für persönliche und unternehmerische Planungsmethoden

D 8591 Bad Alexandersbad/Fichtelgebirge

Telefonische Anfragen 24 Stunden (rund um die Uhr) unter 0 92 32/26 55. Nennen Sie nur Ihre vollständige Telefonnummer — mit Vorwahl — wir rufen zurück.

**Kostenlos:** Wenn Sie unser Informationsmaterial anfordern, erzielen Sie damit allein schon einen Vorteil für sich.

angestellt  selbständig

Name/Vorname:

Straße/Hausnr.:

PLZ/Ort:

Telefon:

SS 12.81