



Wo hält meine Bahn – vorne oder hinten? Die Verkehrsbetriebe wollen an Doppelhaltestellen die Position der Fahrzeuge anzeigen.

FOTO: ANJA SCHNEIDER

Neue Anzeigen für mehr Tempo an den Doppelhaltestellen

Die Dresdner Verkehrsbetriebe wollen mit intelligenten Lösungen die Effizienz steigern. Eine schlechte Handschrift ist längst kein Fehlerfaktor mehr.

Von Thomas Baumann-Hartwig

Früher, sagt Lars Seiffert, Vorstand bei den Dresdner Verkehrsbetrieben (DVB), hing der Dienstplan für das Fahrpersonal am schwarzen Brett. Wenn ein Straßenbahnfahrer mal etwas undeutlich geschrieben hat, dann stand er zum Dienstbeginn zur falschen Zeit an der Haltestelle, um einen Kollegen abzulösen.

Kann nicht mehr passieren: Millimeterpapier und Bleistift für die Dienstplanung haben ausgedient, das geschieht bei den DVB elektronisch. Das Fahrpersonal hat den Dienstplan auf dem digitalen Endgerät, Fehler ausgeschlossen. „Wir konnten Bereitschaftspersonal einsparen“, schildert Seiffert die Folge der Digitalisierung.

„Digitale Revolution im Öffentlichen Personennahverkehr – wie intelligenter Einsatz von Software die Effizienz steigert“, hatte Seiffert seinen Vortrag auf einer Veranstaltung des Dresdner Softwareunternehmens ITC überschrieben. Bei Verkehrsmanagement, Unternehmensprozessen und Fahrgastinfor-

„
Das Aus- und Einsteigen dauert nicht mehr so lange, wir können Fahrzeit sparen.“

Lars Seiffert
DVB-Vorstand

mationen ist die Digitalisierung ein Schlüssel für Effektivität.

Zum Beispiel werden die Ampeln an vielen Stellen in Dresden so gesteuert, dass Straßenbahnen und Busse schnell vorankommen. Die

Ampelfreigabe wird laut Seiffert zeitgerecht gesteuert. Die Frau oder der Mann hinter dem Steuer erhalten die Information, wie schnell sie fahren müssen, um das Zeitfenster zu nutzen. Oder wie lange sie an der Haltestelle stehen müssen, bis die Ampel umschaltet. Schließlich gehe es auch darum, die Kreuzung für fünf bis sieben Sekunden für eine Straßenbahn oder einen Bus freizugeben.

Digitalisierung heißt für Seiffert auch, dass an den Doppelhaltestellen nicht nur die Wartezeit auf das Verkehrsmittel angezeigt wird, sondern auch, wo Straßenbahn oder Bus stehen werden. Die Fahrgäste können sich dann schon nach vorne oder hinten orientieren, das Gewusel wie zur Hauptverkehrszeit am Postplatz wird sich etwas sortieren.

Mit Folgen für die DVB: „Das Aus- und Einsteigen dauert nicht mehr so lange, wir können Fahrzeit sparen.“ Wenn auf der Linie 4 mit 30 Haltestellen auch nur zwei Sekunden pro Stopp gespart werden, dann ergibt das eine Minute. Ein Straßenbahnzug kostet eine halbe Million

Euro im Jahr, das Sparpotenzial sei enorm. Auch die Frage der Anschlüsse lässt sich elektronisch optimieren. Nachts gibt es in Dresden Garantie-Anschlüsse, tags spielen Zufälle noch eine große Rolle. „Wir wollen aus Zufallsanschlüssen Garantieanschlüsse machen“, gibt der DVB-Vorstand das Ziel vor, elektronisch gesteuert natürlich.

Die große Vision sei eine App, in der der Fahrgast alles geboten bekomme. Vom Ticket über die besten Verbindungen von A nach B bis zur Auskunft über die Auslastung der Verkehrsmittel. Wer Alternativen hat, nutzt dann nicht den überfüllten Bus, sondern die weniger genutzte Straßenbahn eine Minute später.

Eines aber, so Seiffert, wird noch auf sich warten lassen: das autonome Fahren. „Unsere Auszubildenden werden noch sehr lange als Facharbeiter Straßenbahn oder Bus fahren“, prognostiziert er. Zehn bis 15 Jahre werde es noch dauern, so seine Prognose, bis öffentliche Verkehrsmittel ohne Fahrpersonal durch Dresden rollen, gesteuert von künstlicher Intelligenz.