

Der ÖPNV in Baden-Württemberg wird autonom: Verkehrsminister Hermann: Im Reallabor für Automatisierten Busbetrieb erproben wir Zukunftstechnologien

Land fördert zweite Phase des Forschungsprojekts RABus mit 7 Mio Euro

30. September 2021

Friedrichshafen, 30.09.2021. Verkehrsminister Winfried Hermann hat heute den Startschuss für die zweite Phase des Forschungsprojektes RABus gegeben. Im Rahmen des Projektes „Reallabor für den Automatisierten Busbetrieb im ÖPNV in der Stadt und auf dem Land“ wird der Einsatz großer, vollautomatisierter Busse wissenschaftlich erforscht und auch real erprobt. Es entstand aus dem Strategiedialog Automobilwirtschaft BW.

Leitung Kommunikation

Sabrina Mayer

+49 711 685-65857

presse@fkfs.de

Der Schwerpunkt der zweiten Phase von RABus liegt auf den Weiterentwicklungen der Fahrfunktionen der Shuttles. In Mannheim zählt dazu der fahrerlose Betrieb (Level-4), in Friedrichshafen betrifft es das Befahren des Überlandanteils mit akzeptablen Geschwindigkeiten. Bis Mitte 2024 sollen die Shuttles den ansässigen ÖPNV ergänzen. Um im jeweiligen Umfeld ein angepasstes und gleichzeitig sicheres Fahrverhalten zu erreichen, sollen die Fahrzeuge im regulären Verkehr „mitschwimmen“ können – innerorts mit mindestens 40 und außerorts mit mindestens 60 Stundenkilometern.

Zusammen mit Torsten Gollewski, Executive Vice President Autonomous Mobility Systems bei ZF Friedrichshafen, enthüllte Baden-Württembergs Verkehrsminister Winfried Hermann das Shuttle-Design für die beiden Reallabore anlässlich des DVWG DACH-Kongresses in Friedrichshafen. Das Design lehnt sich an die Mobilitätsmarke „bwegt“ des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg für den öffentlichen Personennahverkehr an. Minister Hermann übergab den Zuwendungsbescheid über sieben Millionen

Euro an die Projektleiterin beim Konsortialführer Forschungsinstitut für Kraftfahrwesen und Fahrzeugmotoren (FKFS), Dr. Ulrike Weinrich.

Verkehrsminister Hermann: „Ich freue mich sehr, dass das Projekt RABus in die zweite Phase übergeht. Mit den Ergebnissen von RABus lassen sich wichtige Kenngrößen wie Wirtschaftlichkeit, verkehrliche Auswirkungen sowie Akzeptanz für die Landesstrategie rückschließen, um den gesetzten Zielen bis 2030 näher zu kommen.“

Weinrich sieht für RABus optimale Bedingungen: „Mit dem kürzlich erlassenen Gesetz zum autonomen Fahren haben wir die rechtliche Sicherheit, die Shuttles auf die Straße zu bringen – und durch die Förderung des Landes auch die finanzielle.“

Mit seinen sechs Metern Länge, einer Breite von 2,20 und einer Höhe von 2,80 Metern bietet das Shuttle Platz für bis zu 22 Personen. Ausgestattet mit einer Vielzahl an Sensoren wird das vollelektrische, autonome Shuttle des Konsortialpartners ZF Friedrichshafen AG mit akzeptablen Geschwindigkeiten im Mischverkehr eingesetzt.

Ob Fahrgäste ein fahrerloses Busshuttle nutzen und wie sich die Ergebnisse des Forschungsprojekts landesweit übertragen lassen, wird vom Konsortialpartner Karlsruher Institut für Technologie wissenschaftlich untersucht und beurteilt. Die Rhein-Neckar-Verkehr GmbH und der Stadtverkehr Friedrichshafen GmbH mit DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH bewerten außerdem die Wirtschaftlichkeit des Fahrbetriebs.

Kontakt

Dr.-Ing. Ulrike Weinrich, FKFS, Pfaffenwaldring 12, 70569 Stuttgart
Tel. +49 (711) 685 - 68524, ulrike.weinrich@fkfs.de

Über das FKFS

Das Forschungsinstitut für Kraftfahrwesen und Fahrzeugmotoren Stuttgart FKFS zählt zu den namhaften deutschen Entwicklungsdienstleistern und

kooperiert eng mit dem Institut für Fahrzeugsysteme IFS der Universität Stuttgart. Das FKFS beschäftigt etwa 180 hoch qualifizierte Mitarbeiter und betreibt eine Vielzahl an modernsten Prüf- und Testeinrichtungen, darunter einen hochmodernen Fahrzeugwindkanal, einen Fahrzeugdynamikprüfstand, einen Fahrsimulator sowie diverse Verbrennungs- und Elektromotorenprüfstände.

Projektdetails

RABus ist ein Akronym und steht für „**Re**allabor für den **A**utomatisierten **B**usbetrieb im ÖPNV in der Stadt und auf dem Land“. Im Rahmen von RABus wird in Mannheim und in Friedrichshafen bis zum Ende des Jahres 2023 ein weitgehend wirtschaftlicher ÖPNV-Betrieb mit elektrifizierten und automatisierten Fahrzeugen etabliert werden. Um das zu erreichen, sollen die Fahrzeuge im regulären Verkehr „mitschwimmen“ können – innerorts mit mindestens 40 km/h und außerorts mit mindestens 60 km/h. Über eine Begleitforschung zu Akzeptanz, Wirtschaftlichkeit und technischen Lösungsansätzen ist auch die Wissenschaft intensiv in das Projekt eingebunden. Gefördert wird das Projekt durch das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg. Projektpartner sind: Forschungsinstitut für Kraftfahrwesen und Fahrzeugmotoren Stuttgart (FKFS), Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (rnv), DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH (RAB), Stadtverkehr Friedrichshafen GmbH (SVF), Institut für Verkehrswesen (IfV) am Karlsruher Institut für Technologie (KIT), ZF Friedrichshafen AG (ZF). Weitere Informationen im Internet unter www.projekt-rabus.de.