Kurzfassung

Die vorliegende Bachelor-Thesis untersucht den möglichen Einsatz sowie das etwaig daraus resultierende Einsparpotential von Buszügen in Wuppertals Liniennetz.

Zunächst wird ein Einblick in die geschichtliche Entwicklung, die rechtliche Situation, den Fahrzeugmarkt sowie die derzeit in Deutschland eingesetzten Buszüge gegeben. Anschließend werden, aufbauend auf einer Betriebsbesichtigung und Mitarbeitergesprächen bei den Stadtwerken Osnabrück, Voraussetzungen für einen effektiven Buszugbetrieb erörtert. Aufbauend auf den gewonnenen Erkenntnissen wird der mögliche Einsatz von Buszügen in Wuppertal untersucht. Im Fokus stehen hierbei etwaige Einsparpotentiale, welche konkret anhand einer geeigneten Linie, auf Basis von Fahrgastzähldaten des Jahres 2013 sowie des entsprechenden Fahrplans, analysiert werden. In einer gesonderten Betrachtung wird der Einsatz von Buszügen im Uni-Verkehr untersucht. Des Weiteren wird geprüft, ob die vorhandene Infrastruktur mit den Buszügen genutzt werden kann und in wie weit sich deren Anschaffung ggf. auf den restlichen Fuhrpark auswirkt.

Die im Rahmen dieser Bachelor-Thesis durchgeführten Analysen führen zu dem Ergebnis, dass es sich bei Buszügen um ein Verkehrssystem mit hoher Akzeptanz sowohl bei Fahrgästen als auch bei Fahrern handelt. Das Genehmigungsverfahren gestaltet sich recht aufwändig, da es seit dem Verbot der Buszüge im Jahr 1960, erstmals 2003 wieder möglich wurde, diese Fahrzeuge über Ausnahmegenehmigungen in Deutschland einzusetzen. Bezüglich der Ausnahmegenehmigungen gibt es derzeit kein bundeseinheitliches Verfahren. Der Einsatz von 23 m langen Buszügen führt zu einem insgesamt niedrigeren Fahrzeugbedarf, da diese zum einen über eine höhere Kapazität gegenüber einem Standardgelenkbus verfügen und zum anderen in verkehrsschwachen Zeiten durch Abkuppeln des Anhängers auch im Solo-Betrieb eingesetzt werden können. Die Analysen zeigen, dass durch den Einsatz von Buszügen erhebliche Einsparungen erzielt werden können. Im Fall der betrachteten Linien ergaben sich Kostenvorteile von ca. 12 bis 30 % gegenüber dem Betrieb mit Gelenkbussen. Es zeigt sich außerdem, dass eine Anpassung der Haltestellen an die Dimensionen der zum Teil 23 m langen Buszüge oftmals unumgänglich ist.