

Daimler: Schöner fahren im Bus

Von Walther Wuttke

Der Stadtbus der Zukunft, so sehen es wenigstens die Daimler-Designer und die Entwickler, soll seine Fahrgäste nicht nur mit technischen Innovationen überzeugen, sondern die Fahrt auch zu einem Erlebnis der besonderen Art gestalten. Das lässt hoffen, denn die Busse, die aktuell eingesetzt werden, gehören mit ihrer nüchternen Anmutung nicht unbedingt zu den Favoriten bei ihren Passagieren.

In Zukunft rollt der Linienbus wie von Geisterhand gesteuert an die Haltestelle und bietet den einsteigenden Passagieren eine attraktive Umgebung. „Wir haben bei unserem Future Bus zwei Dinge neu erfunden: zum einen das Design und zum anderen das Fahrerlebnis“, erklärte Daimlers höchster Bus-Chef Hartmut Schick bei der Präsentation des Future Bus in Amsterdam. Der auf einem Citaro aufbauende Prototyp wird auf der Nutzfahrzeug-IAA in Hannover im September der Mittelpunkt des Daimler-Stands sein.

Statt einer wie bisher eintönigen Anordnung der Sitze und der Haltestangen wird der hell und freundlich gestaltete Innenraum des Zukunftsbusses in drei Zonen unterteilt sein. Für Zeitgenossen, die nur eine kurze Strecke fahren, ist die Mitte gedacht, wo wie Bäume gestaltete Haltestangen festen Halt bieten. Für Passagiere, die eine längere Strecke vor sich haben, ist im Heck eine Art Lounge-Landschaft geschaffen worden mit Sitzschalen, die eine entfernte Verwandtschaft mit den Sesseln des Designers Charles Eames andeuten. Vorne beim Fahrer befindet sich die sogenannte Service-Zone für Fahrgäste, die Informationen über Route, Tarife und die nächste Station benötigen.

Im Gegensatz zu heute wird der Fahrer in Zukunft auch tatsächlich Zeit haben, auf die Wünsche der Fahrgäste einzugehen, denn der in Amsterdam vorgestellte „Future Bus“ rollt autonom durch die Stadt. Der Fahrer spielt in diesem Konzept nur noch die Rolle des Kontrolleurs, der darauf achtet, dass die Technik keine Überraschungen verursacht. Bleibt also Zeit, sich den Fahrgästen zu widmen, Das Schild „Nicht mit dem Fahrer sprechen“, hat dann ausgedient.

Bei ersten Testfahrten über eine 20 Kilometer lange Teststrecke in Amsterdam rollte der Prototyp problemlos an die Haltestellen und hielt ausreichend Abstand zu den Reifen mordenden Bordsteinkanten. Allein dadurch können die städtischen Busflottenbetreiber viele Kosten einsparen. Während seiner Tour erreichte der Bus maximal 70 km/h und durchquerte dabei auch problemlos längere Tunnelstrecken. Auf plötzlich kreuzende Fußgänger oder Radfahrer reagiert der Bus mit einer genau passend dosierten Vollbremsung. Mit den Ampeln verständigt er sich so perfekt, sodass er auf seiner Strecke meistens auf einer grünen Welle unterwegs ist. Der Fahrer muss zwar die Technik ständig überwachen, ist aber im Gegensatz zum aktuellen Arbeitsaufwand deutlich entlastet. In den Niederlanden rollte der Future Bus bei seiner ersten Ausfahrt auf einem Teilstück der längsten Express-Buslinie Europas zwischen Amsterdam und Harlem.

Für die technische Premiere – Daimler ist der weltweit erste Hersteller, der einen autonomen Stadtbus im Alltagsverkehr rollen lässt – transplantierten und verfeinerten die Busentwickler den bereits vor zwei Jahren für Trucks vorgestellten Highway Pilot in die Stadtbusse. Dort heißt die Technologie logischerweise City Pilot und ist zunächst vor allem für Express-Linien mit eigenen Trassen, die für den Individualverkehr gesperrt sind, gedacht. Vor der Fahrt erkennt die Sensorik im Bus, ob die Strecke für automatisiertes Fahren geeignet ist und zeigt dies dem Fahrer an. Nun reicht ein Tastendruck, und der City Pilot übernimmt die Regie. Allerdings nur, wenn sich der Fahrer zurückzieht und weder mit den Füßen oder den Händen eingreift. Jeder Eingriff des Chauffeurs setzt den City Pilot sofort schachmatt. Im Display vor dem Fahrer zeigt der Schriftzug „Pilot“ unmissverständlich an, wer jetzt Regie führt. Der City Pilot vertraut dabei auf eine Kombination von bereits vertrauten Assistenzsystemen und einer aufwendigen Sammlung an Fern- und Nahbereichsradar, Kameras und natürlich GPS. Dank der intelligenten Vernetzung weiß der Bus stets, wo er gerade rollt.

Mittels des Kamerasystems erkennt der elektronische Lotse, wann die Ampeln auf seiner Strecke die Fahrt unterbrechen. Dank der zumeist flüssigen Fahrt ohne plötzliche Stopps gestaltet sich, so Daimler, auch die Treibstoff- und Umweltbilanz für die Flottenbetreiber positiv. Allerdings müssen die städtischen Busunternehmen noch einige Zeit warten, bis aus dem Technologieträger Future Bus die nächste Stadtbus-Generation entstanden ist. Und dann wird die Realität wahrscheinlich viele der Ideen für den Innenraum abgelöst haben. In vier Jahren, so die aktuelle Aussage, werden die ersten autonom fahrenden Busse auf die Straße kommen und dann möglicherweise elektrisch angetrieben sein. Denn als nächste Innovation planen Daimlers Bus-Experten einen E-Antrieb, der allerdings frühestens in zwei Jahren fertig sein wird. (ampnet/ww)

Bilder zum Artikel



Future-Bus von Daimler.



Future-Bus von Daimler.



Future-Bus von Daimler.



Future-Bus von Daimler.



Future-Bus von Daimler.



Future-Bus von Daimler.



Future-Bus von Daimler.



Future-Bus von Daimler.



Future-Bus von Daimler.
