



# Busverkehr im ländlichen Raum



## **Anschlussicherung und Echtzeitinformation**

Fachtagung · Museum im Schafstall, Neuenstadt am  
Kocher 22. Januar 2013



**OVR**



## **Gliederung / Agenda**

1. Vorstellung Omnibus-Verkehr Ruoff GmbH
2. Betrieb Neuenstadt
3. Verkehrskonzept und Rendezvousknoten Neuenstadt a. K.
4. Anschlusssicherung und Fahrgastinformation
5. Unterstützung des Busfahrers durch Technik
6. Entstehungsgeschichte RUBIK



## Historie der Omnibus-Verkehr Ruoff GmbH

- 1926 Betriebsaufnahme zwischen Korb und Waiblingen im Rems-Murr-Kreis durch Richard Ruoff
- 1932 Mit 12 Reisebussen wurden Fernreisen nach Paris und Venedig angeboten
- 1948 Kurz nach dem 2. Weltkrieg war die Fahrzeugflotte schon wieder auf 40 Fahrzeuge angewachsen
- 1980 Weitere Expansion im internationalen Reiseverkehr
- 1990 Die Württembergische Eisenbahn-Gesellschaft mbH (WEG) übernimmt die finanziell angeschlagene OVR, die sich fortthin ausschließlich auf den Linienverkehr konzentriert

## Omnibus-Verkehr Ruoff GmbH (OVR)



### Basisinformation

Gegründet	<b>23.08.1926</b>
Unternehmenssitz	<b>Waiblingen</b>
Aufgabenträger (Landkreise)	<b>7</b>
Verkehrsverbünde	<b>VVS, HNV, naldo</b>
Beschäftigte	<b>222 (davon 5 Azubis)</b>

### Anzahl Fahrzeuge

Eigene Busse	<b>113</b>
Auftragsunternehmer-Busse	<b>12</b>

### Statistik

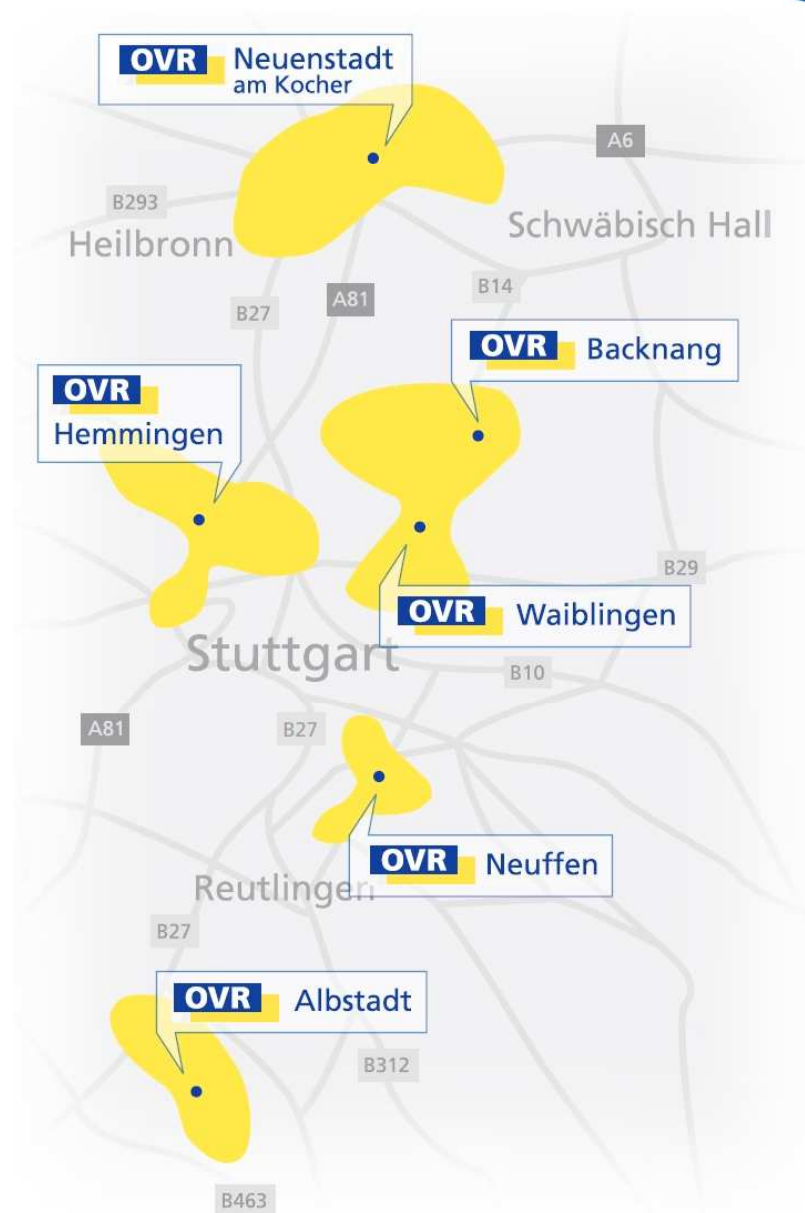
Fahrgäste	<b>7,5 Mio. p.a. (Stand 2011)</b>
Fahrleistung	<b>rund 6 Mio km p.a.</b>

### Linien

Anzahl	<b>48</b>
Länge des Liniennetz	<b>581,6 Km</b>

### Betriebshöfe

Betriebshöfe	<b>6</b>
--------------	----------





## **Bahn- und Busverkehr in Neuenstadt a. K.**

- 1907 Betriebsaufnahme der unteren Kochertalbahn durch die Württembergische Eisenbahn-Gesellschaft mbH (WEG)
- 1949 Einrichtung der ersten Buslinie von Neuenstadt nach Neckarsulm und Heilbronn
- 1955 Übernahme des Busverkehrs durch die WEG-KVG
- 1993 Einstellung des Bahnverkehrs
- 1998 Kreistagsbeschluss – keine Stadtbahn im Kochertal
- 2000 Einführung Buskonzept Kochertal und KocherShuttle
- 2008 Verschmelzung der WEG-KVG auf die OVR
- 2012 Sukzessive Umstellung des Außenauftritts auf OVR

## Omnibus-Verkehr Ruoff GmbH

The logo consists of the letters 'OVR' in white, bold, sans-serif font, set against a dark blue rectangular background. A yellow rectangular shape is positioned below the blue background.

## Betrieb Neuenstadt am Kocher

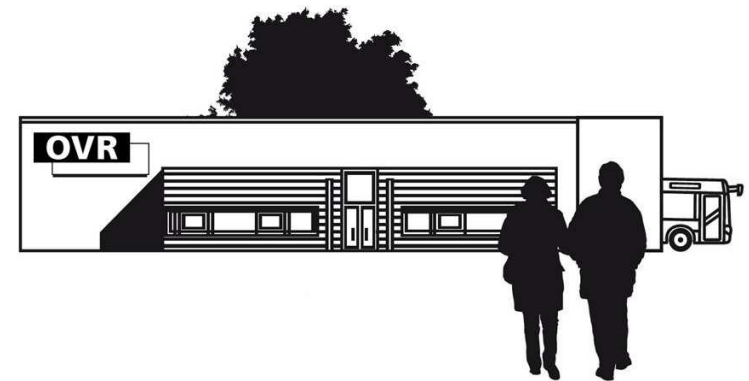
Betriebssitz	<b>Robert-Bosch-Straße 5 in Neuenstadt</b>
Verkehrsverbund	<b>HNV</b>
Beschäftigte	<b>27</b>

## Anzahl Fahrzeuge

Eigene Busse	<b>20</b>
AU-Busse	<b>1</b>

## Linien

620 (KocherShuttle)	<b>Heilbronn - Neuenstadt am Kocher</b>
621	<b>Neuenstadt am Kocher - Stein</b>
622	<b>Neuenstadt am Kocher - Lampoldshausen</b>
623	<b>Neuenstadt am Kocher - Langenbeutingen</b>
624	<b>Neuenstadt am Kocher - Neckarsulm</b>
625	<b>Neuenstadt a. K. - Bad Friedrichshall - HN</b>
626	<b>Neuenstadt am Kocher - Neuenstadt GIK</b>
629 (NightlifeShuttle)	<b>Heilbronn - Neckarsulm - Kochertal</b>
NVH 49	<b>Öhringen - Neuenstadt am Kocher</b>

The logo features the letters 'OVR' in white, bold, sans-serif font, set against a dark blue rectangular background. A yellow rectangular shape is positioned below the blue background.

## >> Verkehrskonzept

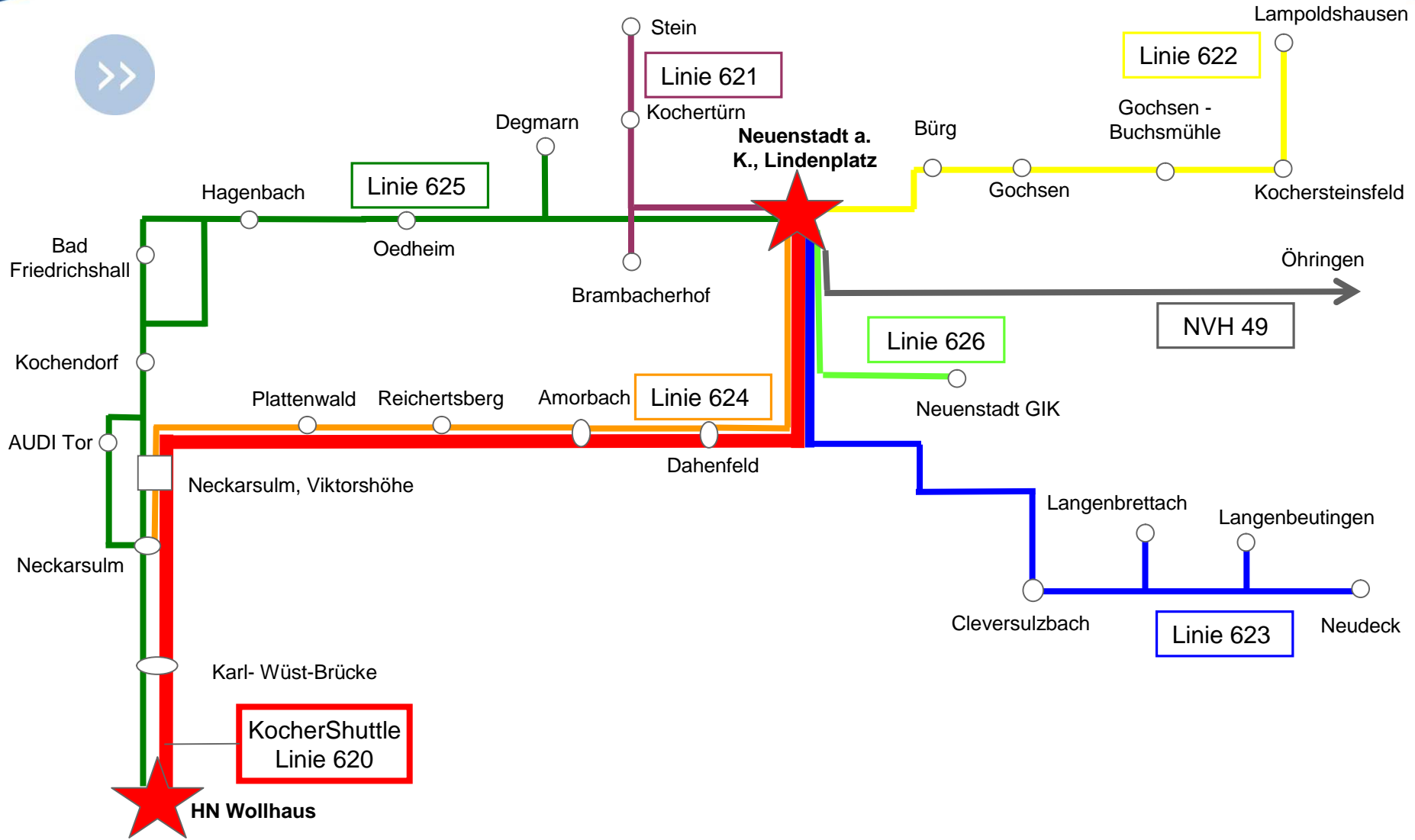
### Liniennetz:

**KocherShuttle (Linie 620)** = Schnellbus zwischen Neuenstadt am Kocher und Heilbronn Wollhaus (Zentrum) ganztägig im 30-Min.-Takt. Fahrtzeit 27 Minuten. Nur 3 Unterwegshalte um eine Fahrtzeit von unter 30 Minuten zu realisieren

**Linien 621 – 626** = Zu- und Abbringer vom/zum Kochershuttle am Rendezvousknoten Neuenstadt a. K.

**NightlifeShuttle (Linie 629)** = Spätabend- und Nachtverkehr am Wochenende führt von Heilbronn über Neckarsulm ins Kochertal

**Linie NVH 49** = Verbindung Neuenstadt a. K. und Öhringen



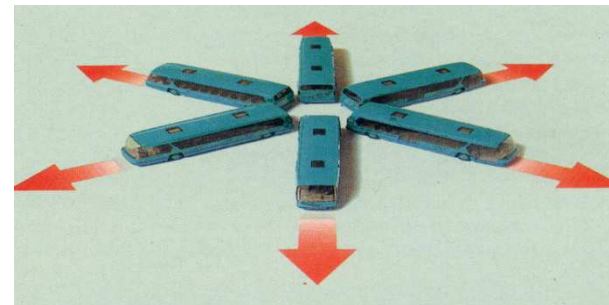
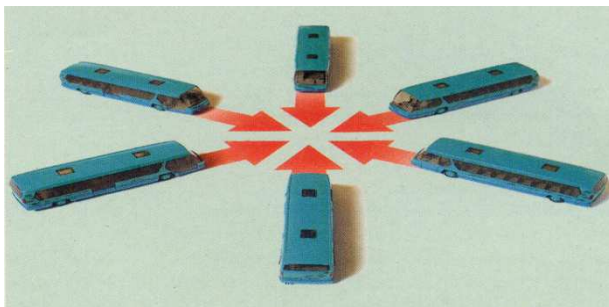


## >> Rendezvous

### Neuenstadt am Kocher, Lindenplatz:

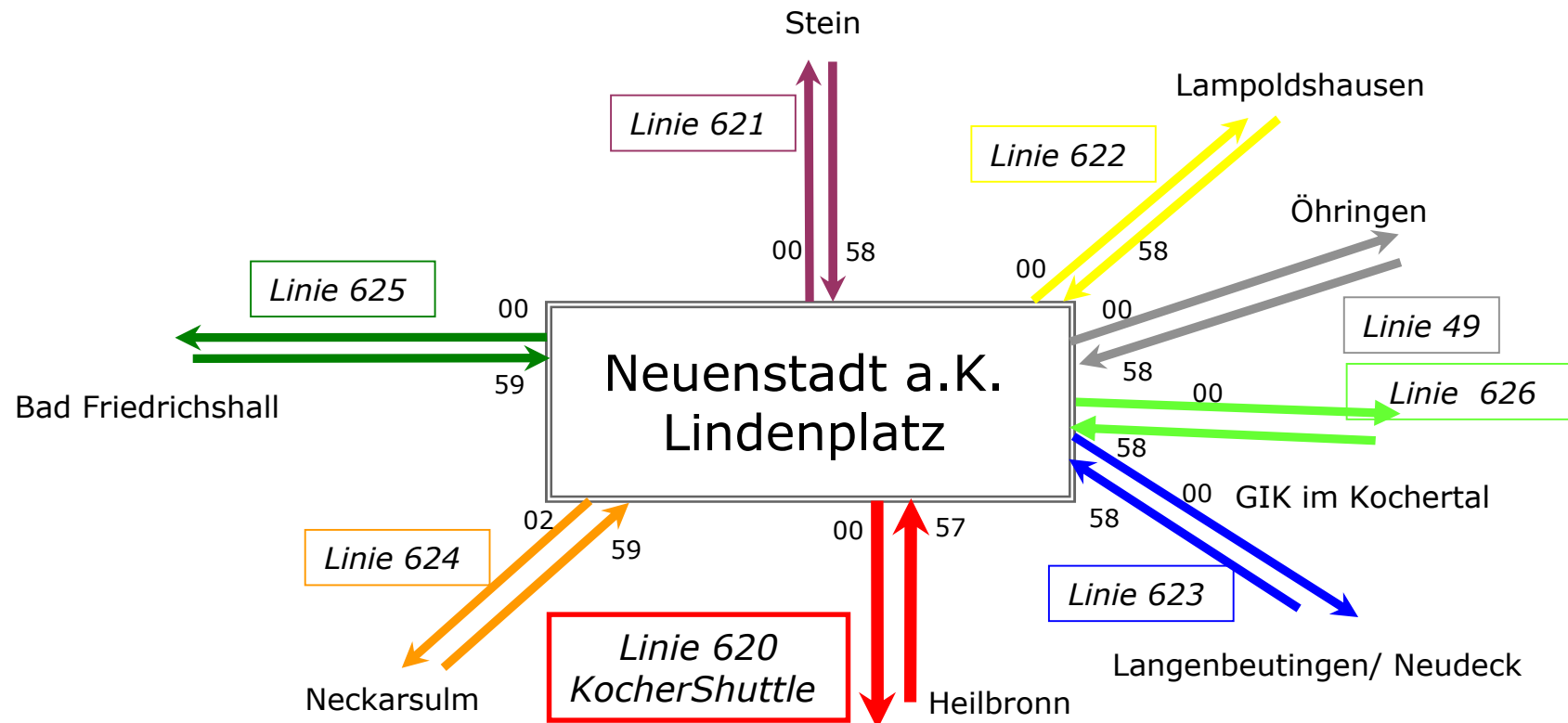
7 Busse treffen sich stündlich zur Minute 00 (HVZ halbstündlich zur Minute 30) an der zentralen Haltestelle Neuenstadt a.K., Lindenplatz.

So wird ein problemloses Umsteigen von jeder Linie auf jede andere Linie ohne Wartezeiten ermöglicht und gleichermaßen ist mit jeder Fahrt der Anschluss in Richtung Heilbronn gesichert.





# Rendezvousknoten Neuenstadt, Lindenplatz





## Voraussetzung

### Fahrplanstabilität bzw. Pünktlichkeit:

#### **Problem:**

- Landwirtschaftlicher Verkehr, Langzeitbaustellen auf der B 27 und in Heilbronn durch den Stadtbahnausbau
- Zunehmender Individualverkehr, „Stau-Umfahrer“ des Weinsberger Kreuz

**Deshalb ist eine Information per Betriebsfunk bei Verspätungen sehr wichtig!**

#### **Problem:**

- Keine einheitliche Funkfrequenz der vor Ort tätigen Verkehrsunternehmen möglich
- Topographie schränkt Reichweite des Funkverkehrs stark ein
- Mobilfunk keine Option, da Gruppenruf nicht möglich

## » „Leit- und Anschlusssicherungssystem“

In städtischen Verkehren gibt es mehr oder weniger gut ausgebaute Leit- bzw. Anschlusssicherungssysteme. Allerdings sind diese vorrangig für den Betrieb großer Fahrzeugflotten auf einem dichten Netz konzipiert.



und auf dem



## Anschlusssicherung im ländlichen Raum

Diese hat Tradition. Denn bei einem „kleinen“ Busunternehmen im ländlichen Raum wird traditionsgemäß ein ganz einfach funktionierendes System angewandt:

- Über **Betriebsfunk** kommunizieren die Fahrer:
  - Liegt eine Verspätung bzw. Fahrplanabweichung vor?
  - Sind eventuelle Umsteiger und auf welche Linie/Anschlussbusse zu erwarten?
  - Kann der Anschlussbus überhaupt (noch) abwarten?
- Eine koordinierende Stelle gibt es nicht, da ein ländliches Busunternehmen über **keine** personell zu besetzende **Dispositionszentrale** verfügt. Hier macht jeder Mitarbeiter jede Mitarbeiterin fast alles, aber keiner unserer Mitarbeiter sitzt den ganzen Tag in einer Leitstelle und koordiniert die Busse.

Die Qualität eines ländlichen Verkehrs liegt also hauptsächlich in der Hand des Busfahrers!



## Unterstützung des Busfahrers durch Technik

Deshalb muss dem Busfahrer ein stets funktionierendes System an die Hand gegeben werden, das ihn bei der Arbeit unterstützt und darüber hinaus für die Fahrgäste und für das Unternehmen einen deutlichen Mehrwert darstellt. Wir benötigen also ein System, das

- weiterhin auf eine personell zu besetzende **Dispositionszentrale** verzichtet,
- die Daten
  - Liegt eine Verspätung bzw. Fahrplanabweichung vor?
  - Sind eventuelle Umsteiger und auf welche Linie/Anschlussbusse zu erwarten?
  - Kann der Anschlussbus (noch) abwarten?sollten **automatisiert** unter den betroffenen Bussen **mit** möglichst **wenigen Eingriffen des Fahrers** ausgetauscht werden,
- es sollte die Möglichkeit gegeben sein - via Internet oder Netzwerk - **Einblick in die Ist-Situation** zu nehmen und
- dem **Fahrgast** und auch interessierten Dritten sollten eventuelle **Verspätungen angezeigt werden können.**

Das Anforderungsprofil war damit formuliert – aber woher nehmen und nicht stehlen?



## Entstehungsgeschichte RUBIK

- Etablierte Anbieter von handelsüblichen städtischen RBL-Systemen hatten kein Interesse an einer Umsetzung in einem Betrieb mit „nur“ 20 Bussen.
- Es gibt zwar auch „kleinere Echtzeitinformationssysteme“, aber diese stecken meist noch in den Kinderschuhen und bilden unsere Ansprüche nicht ab, weil Sie in der Regel nur Verspätungsprognosen liefern.
- Denn eines ist und war uns ganz wichtig: Wir wollen, wenn irgend möglich, unseren Fahrgästen die Anschlüsse sichern.
- So entstand am Rande einer VWI-Kuratoriumssitzung die Idee und die Zusammenarbeit für das Projekt **RUBIK**.

# Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

**OVR**

**Horst Windeisen**  
Geschäftsführer

**Omnibus-Verkehr Ruoff GmbH**

Seewiesenstraße 19-23

71334 Waiblingen

Telefon: (07151) 3 03 80 – 40

Mobil: 0173 – 93 77 376

Email: [horst.windeisen@ovr-bus.de](mailto:horst.windeisen@ovr-bus.de)

