Fragestellung:

1. Eignet sich das Modell von Vlćek & Schulz zur Planung von on-demand line-based bus Diensten?

Oder

1. Lässt sich ein Bus-Netz effizienter gestalten, in dem man das Modell von Vlćek & Schulz einsetzt?

Dazu zu beantwortende Fragen:

* + 1. Autonome Busse, ohne Kapazitätsrestriktion
       1. Wie viele autonome Busse ohne Kapazitätsrestriktion sind nötig, um alle Linien in Gänze zu bedienen?
       2. Wie viele autonome Busse ohne Kapazitätsrestriktion sind nötig, um alle Linien mit Bedarf in Gänze zu bedienen?
       3. Wie viele autonome Busse ohne Kapazitätsrestriktion sind nötig, um nur die Stops, mit angemeldeter Nachfrage zu bedienen?
    2. Autonome Busse mit Kapazitätsrestriktion (Trade-off: Busgröße und Anzahl Fahrten)
       1. Wie viele autonome Busse mit Kapazitätsrestriktion sind nötig, um alle Linien in Gänze zu bedienen?
       2. Wie viele autonome Busse mit Kapazitätsrestriktion sind nötig, um alle Linien mit Bedarf in Gänze zu bedienen?
       3. Wie viele autonome Busse mit Kapazitätsrestriktion sind nötig, um nur die Stops, mit angemeldeter Nachfrage zu bedienen?
    3. Menschgesteuerte Busse (Schichten & Pausen), mit Kapazitätsrestriktion
       1. Wie viele menschgesteuerte Busse mit Kapazitätsrestriktion sind nötig, um alle Linien in Gänze unter Einhaltung von Schichtplänen und Pausenzeiten zu bedienen?
       2. Wie viele menschgesteuerte Busse mit Kapazitätsrestriktion sind nötig, um alle Linien mit Bedarf in Gänze unter Einhaltung von Schichtplänen und Pausenzeiten zu bedienen?
       3. Wie viele menschgesteuerte Busse mit Kapazitätsrestriktion sind nötig, um nur die Stops, mit angemeldeter Nachfrage unter Einhaltung von Schichtplänen und Pausenzeiten zu bedienen?
    4. Welchen Einfluss hat die Fahrzeuggröße (Berücksichtigung von Trägheit, Geschwindigkeitsbegrenzungen, etc.)?
    5. Wie sehen die Ergebnisse aus, wenn ein Service-Level (≠100%) erreicht werden muss (Realitätsbezug: Externe Ursachen führen zu unvorhersehbaren Ausfällen)?