

Der kleine Autonome

Im nordbrandenburgischen Landkreis Ostprignitz-Ruppin (OPR) soll ein fahrerloses Kleinbusprojekt erprobt werden. Es wäre der erste Test eines autonom fahrenden Busses im ländlichen Raum.

Brandenburgs Norden gehört zu den spärlich besiedelten Regionen des Flächenlandes. Sowohl im Landkreis Ostprignitz-Ruppin (OPR) als auch in der benachbarten Uckermark kommen nur 39 Einwohner auf einen Quadratkilometer. Nach Unesco-Kriterien ist das „ein nicht bevölkertes Gebiet“. Unter diesen Aspekten stellt sich nicht nur für den Geschäftsführer der Ostprignitz-Ruppiner Personenverkehrsgesellschaft mbH (ORP), Ulrich Steffen, die Frage: „Wie viel ÖPNV können wir uns leisten?“

Gegenwärtig lässt er 100 eigene Busse auf den 86 Landkreislinien rollen, mit denen jährlich 3,5 Millionen Fahrgäste befördert werden. „Vorrangig Schüler“, betont Steffen. Denn wie vielerorts leben in seinem Revier überwiegend junge und ältere Menschen. Wobei auch die Schülerzahl in einigen Dörfern schon die Nullgrenze erreicht hat. Trotz des schwierigen Umfeldes ist die ORP bemüht, ein qualitativ hochwertiges und bedarfsgerechtes ÖPNV-Angebot zu schaffen. Steffen verweist dabei auf das etablierte Rufbussystem unter dem Motto „Anrufen. Einsteigen. Mobil sein“.

„Ein sehr, sehr schönes Projekt“

Um sich aber als moderner kundenorientierter Verkehrsdienstleister weiterentwickeln zu können, kam 2016 die Idee für ein fahrerlos fahrendes Kleinbusprojekt auf. Daraufhin stellte der Landkreis 2017 einen Förderantrag für sein „Auto-NV-OPR“-Programm, der im Mai prompt vom Bundesverkehrsministerium bewilligt wurde. Das Bundesministerium spendiert rund 1,54 Millionen Euro für das auf zwei Millionen Euro bezifferte Gesamtpaket. „Damit können wir ein sehr, sehr schönes Projekt an den Start bringen“, freut sich OPR-Landrat Ralf Reinhardt. Schließlich beweise sich damit seine Region „erneut als innovationsfreudig“.

So wurde noch im August 2017 ein entsprechender Projektverbund gebildet, dem neben der ORP GmbH, die den

praktischen Teil übernimmt, die Regionalentwicklungsgesellschaft Nordwestbrandenburg mbH sowie die Technischen Universitäten Berlin und Dresden angehören. Darüber hinaus holte sich der Landkreis weitere assoziierte Partner wie die Hüffermann Transportsysteme GmbH, das Büro Auto-Bus und die Iges Institut GmbH ins Boot. Beratend unterstützen das Brandenburgische Infrastrukturministerium, die Eberswalder Hochschule für Nachhaltige Entwicklung, der ADAC Berlin-Brandenburg sowie der VDV das ehrgeizige Projekt. „Mit diesem Vorhaben, das einen zukunftsweisenden Lösungsansatz für künftige Mobilitätsprobleme auf dem Land bieten kann, gehören wir bundesweit – und darüber hinaus – zu den Vorreitern“, freut sich OPR-Landrat Reinhardt.

Beim autonomen Fahren „stehen wir noch am Anfang“, bilanziert Bernd Rittmeier aus der Bundesverkehrsministeriums-Abteilung für Grundsatzangelegenheiten. Denn bisher konzentrierte sich diese Aktivitäten nur auf Zentren und Großstädte. Aber die OPR-Initiative sei „eine Chance im ländlichen Raum“ und „ein weiterer Schritt in die Zukunft“. Schließlich gehe es um „die langfristige

Versorgung der Mobilität in ländlichen Regionen“. So soll das bis Ende Juni 2020 geförderte Vorhaben wissenschaftlich untersuchen, wie derartige autonom fahrende Busse in ländlichen Bereichen eingesetzt werden können und welche speziellen Anforderungen entstehen.

Ländlich, aber innovativ

Bereits als die erste Projektstufe vorbereitet wurde, gab es konkrete Überlegungen zu den möglichen Einsatzfeldern: als Zubringer zu Bus- und Bahnlinien, im Verbindungsverkehr zwischen kleinen Orten, als Zubringer für touristische Destinationen oder als Kleinstadtbus. „Die ersten, wichtigen Forschungsfragen des Projektes wurden hier in Ostprignitz-Ruppin aus der Praxis heraus entwickelt. Wir sind also ein klassisches Bottom-up-Projekt“, strahlt Nicola Krettek, Referentin für Stadt- und Regionalentwicklung der Regionalentwicklungsgesellschaft Nordwestbrandenburg mbH. „Und wir beweisen damit, dass es im ländlichen Raum Brandenburgs ausgesprochen innovationsfreudige Akteure gibt“, fügt ORP-Geschäftsführer Steffen an.

Als Anfang November auf dem ORP-Gelände in Kyritz der offizielle Startschuss für das avantgardistische Innovationsvorhaben fiel, gab es zumindest bei den angereisten Journalisten und vor allem den Pressefotografen sehr lange Gesichter. Denn außer zahlreichen Vertretern von den Projektbeteiligten gab es nichts zu sehen. Kein autonom fahrender Bus weit und breit. Auch die Regional-sender hatten in den Frühprogrammen



Mit Fahrgästen, aber ohne Fahrer: das OPR-Projekt

ihre Hörer bereits darauf eingestimmt, in späteren Magazinsendungen die ersten Eindrücke aus einem fahrerlosen Bus vermitteln zu können. Aber: Großer Bahnhof ohne Bus.

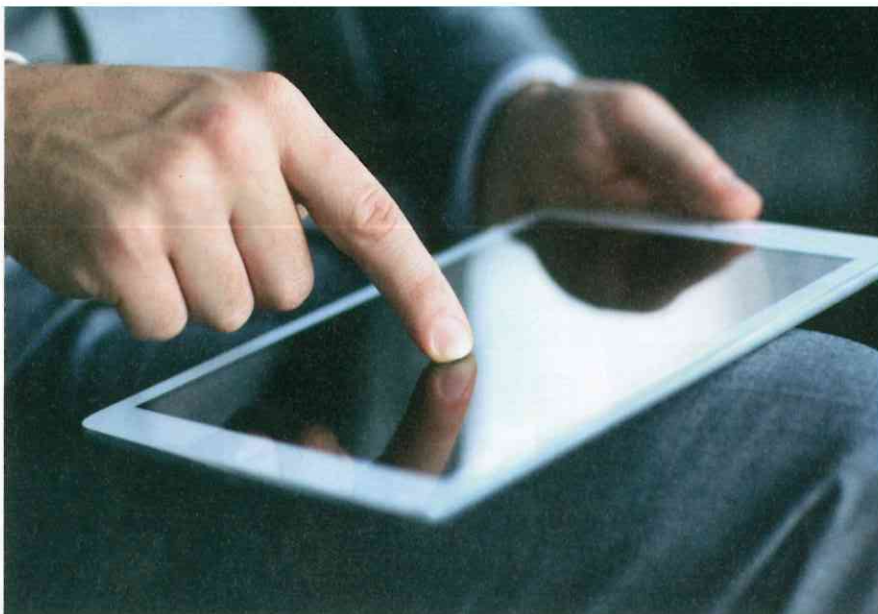
Über die künftigen Teststrecken und Fahrzeuge gebe es noch keine Klarheit, gesteht OPR-Landrat Reinhardt. Nur drei Fakten seien sicher: Es werden Minibusse sein, wie sie bereits auf deutschen Privatgeländen und in ausländischen Städten verkehren, der Landkreis fördert die künftige Fahrzeugbeschaffung mit rund 200.000 Euro, und es gibt noch jede Menge ungeklärter Probleme.

Schwierige Zulassung

Arne Holst von der TU Berlin ist zuversichtlich, dass der offizielle Probetrieb mit dem ersten Bus im Oktober 2018 starten kann. „Bis dahin müssen wir das Lastenheft entwickeln und die Zulassung bekommen. Das ist ein sehr langer Prozess“, legt er dar. Vor allem die Fahrzeugzulassung gestaltet sich schwierig, weil es für diese autonom fahrenden Minibusse keine Regelzulassung gibt. Bisher muss jedes Fahrzeug separat zugelassen werden. Unabhängig davon müssen rechtliche sowie Haftungsfragen geklärt werden. Die Zeit bis zum Herbst wollen die Projektbeteiligten auch nutzen, um eine geeignete Strecke für den Buseinsatz zu ermitteln. „Wir werden mit drei bis fünf Kilometern anfangen und das langsam steigern“, schildert Holst den Projektplan.

Reinhardt weist darauf hin, dass an der Busstrecke entsprechende Schnellladepunkte zu schaffen seien. Holst ist sicher, dass sich die in OPR gesammelten Ergebnisse später dann auch auf andere Regionen übertragen lassen. Schließlich sei es für die TU Berlin auch ein Teilprojektes der Forschung zu infrastrukturellen Voraussetzungen für autonomes Fahren. Die TU Dresden will vor allem mit Vorher-Nachher-Messungen die Nutzerakzeptanz ermitteln. Und ORP-Chef Steffen hofft, dass „es nicht nur ein Forschungsobjekt bleiben“ möge, sondern „langfristig die Mobilität in der ländlichen Region sichern“ könne. Deshalb plädiert er nachdrücklich: „Wir müssen erst einmal anfangen und nicht diskutieren, warum es nicht geht.“ Denn so könnten (abgelegene) Ortsteile an den bestehenden Linienverkehr angekoppelt werden.

Herbert Schadewald



Die Bus-Fahrt auf Ihrem Tablet

Lesen Sie ab sofort die Bus-Fahrt auch auf Ihrem Smartphone oder Tablet! Wir bieten Ihnen eine App, die für alle Smartphones und Tablets mit iOS- und Android-Systemen optimiert ist. Sie können die App kostenfrei im Apple App-Store oder im Google Play Store herunterladen. Anschließend können Sie die digitalen Ausgaben in der Kiosk-App freischalten oder kaufen!

Nutzen Sie die Vorteile der Magazin-App

- Gesamtes Heft auf Ihrem Tablet
- Feedback- und Empfehlungsfunktionen
- Archiv
- Seitenvorschau
- Lesezeichen
- Inhaltsverzeichnis
- Offline-Magazin

