

Sperrvermerk bis 11.07.2019

Kontakt:
 TU Berlin
 +49 (0)30 314 72 -560 / -682

 REG mbH
 +49 (0)3391 82 209 -200

www.autoNV.de

Autonomer Kleinbus startet in Wusterhausen/Dosse!

Im Landkreis Ostprignitz-Ruppin wird erstmals im Land Brandenburg ein fahrerlos fahrender Kleinbus auf öffentlichen Straßen erprobt: »AutoNV_OPR fährt ab!«

Der Probebetrieb ist Teil eines dreijährigen Forschungsvorhabens, das untersucht, wie automatisiert fahrende Fahrzeuge im öffentlichen Nahverkehr des ländlichen Raums eingesetzt werden können. Dabei wird geprüft, welche verkehrsplanerischen und infrastrukturellen Rahmenbedingungen vorhanden sein müssen und wie das neue Angebot von den möglichen Nutzern akzeptiert wird. Zu denkbaren Einsatzfeldern der Kleinbusse auf dem Land wurden in Ostprignitz-Ruppin viele Ideen entwickelt: als Zubringer zu Bus- und Bahnlinien, im Verbindungsverkehr zwischen kleinen Orten oder Dörfern, als Ortsbus in Kleinstädten oder als Anbindung für touristische Sehenswürdigkeiten. In jedem Fall geht es um Strecken, die mit dem klassischen großen Bus nicht wirtschaftlich betrieben werden könnten.

Ein Überlandverkehr kommt wegen der geringen Geschwindigkeit, mit der die Busse derzeit fahren können, (noch) nicht in Frage. Auch aus diesem Grund führt die Route in Wusterhausen/Dosse in der ersten Phase des Probebetriebs rund 3,5 km über das historische Ortszentrum und den Bahnhof mit seinem kleinen Einkaufszentrum bis zu einem Supermarkt im Süden der Stadt. In der zweiten Phase wird dann zusätzlich eine nördlich gelegene Stadtrandsiedlung angebunden (insg. 7,5 km). »Der Fahrplan ist auf die Anschlüsse zur Regionalbahn und zum PlusBus abgestimmt, das Shuttle fungiert also als Ortsbus und als Zubringer zum überörtlichen Nahverkehr«, betont Ulrich Steffen, Geschäftsführer der ORP GmbH, die den Bus betreibt.

In Ostprignitz-Ruppin wird ein fahrerloses Fahrzeug des französischen Herstellers EasyMile eingesetzt. Es wird elektrisch betrieben, hat sechs Sitzplätze und kann je nach örtlicher Situation mit einer Höchstgeschwindigkeit von maximal 10 bis 25 km/h fahren. In der Zeit des Probebetriebes überwacht eine Begleitperson (Operator) den Betrieb im Fahrzeug. Sie kann im Bedarfsfall die Steuerung übernehmen oder Fahrgästen behilflich sein. Der Minibus fährt im realen Straßenverkehr entlang des einprogrammierten Streckenverlaufs „wie auf Schienen“. Außerdem hat das Fahrzeug die Umgebung der Strecke durch Einmessen „gelernt“, die Orientierung während der Fahrt erfolgt per GPS sowie durch Sensortechnik. »Diese Sensoren und Kameras am und im Bus ermöglichen auch das Erkennen von anderen Verkehrsteilnehmern und Hindernissen und gewährleisten damit die Sicherheit der Fahrgäste und der anderen Verkehrsteilnehmer«, so Prof. Dr. -Ing. Thomas Richter, Fachgebietsleiter Straßenplanung und Straßenbetrieb an der TU Berlin und der Verbundkoordinator des Forschungsprojekts.

Welche Erwartungen Fahrgäste, Anwohner und andere Verkehrsteilnehmer an die automatisierten Busse knüpfen und welche Anforderungen die Fahrzeuge erfüllen müssen, damit sich alle Menschen eine Fahrt in einem Fahrzeug ohne Fahrer zutrauen, sind weitere wichtige Fragen des Forschungsvorhabens. »Unsere Haushaltsbefragung in Wusterhausen hat ergeben, dass mehr als Dreiviertel der Befragten den Test für sinnvoll halten. Vor allem erwarten sie eine Verbesserung der Mobilitätssituation älterer Menschen«, erläutert Dr. Jens Schade vom Lehrstuhl Verkehrspsychologie an der TU Dresden und sein Kollege Pascal Friebel ergänzt: »Fast 70% erwägen, den fahrerlosen Bus zumindest einmal auszuprobieren, nur knapp 16% lehnen dies ab. Und knapp die Hälfte der Befragten kann sich eine regelmäßige Nutzung vorstellen, falls automatisierte Busse künftig dauerhaft in das ÖPNV-Angebot integriert werden.«

- Das Projekt mit einem Gesamtvolumen von rund 2 Mio. Euro wird seit August 2017 vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) gemäß der Förderrichtlinie „Automatisiertes und vernetztes Fahren“ mit rund 1,54 Mio. Euro gefördert und läuft bis zum 30. Juni 2020. Neben der Fahrzeugbeschaffung werden die Personalkosten für den Probebetrieb, die Forschungsaufgaben und die Öffentlichkeitsarbeit gefördert.
- Zum Projektverbund gehören die Technischen Universitäten Berlin und Dresden, die Ostprignitz-Ruppiner Personennahverkehrsgesellschaft mbH und die Regionalentwicklungsgesellschaft Nordwestbrandenburg mbH; als assoziierte Partner außerdem der Landkreis Ostprignitz-Ruppin und Hüffermann Transportsysteme GmbH sowie als private Forschungspartner Büro autoBus und IGES Institut GmbH.
- Der genaue Projekttitle lautet: „Autonomer Öffentlicher Nahverkehr im ländlichen Raum - Wirkungsforschung zu neuen Formen innovativer öffentlicher Mobilität und Nutzerakzeptanz anhand eines Probebetriebs in der Modellregion Ostprignitz-Ruppin“.