

Der Bus bei seiner Jungfernfahrt in Wusterhausen  
FOTO: C.BIHLER





Ulrich Steffen, Geschäftsführer der Verkehrsgesellschaft ORP, will die Mobilität im Ländlichen Raum durch autonom fahrende Busse erhalten. FOTO: C. BIHLER

## Autonom in den ländlichen Raum

**Weißer Lackierung, sechs Plätze, 15 Kilometer pro Stunde:** Handlich kommt der erste autonom fahrende Bus in Brandenburg daher, der seit August im Linienverkehr durch die Kleinstadt Wusterhausen in Ostprignitz-Ruppin zuckelt. Der soll weniger zeigen, dass autonomes Fahren technisch möglich ist. Vielmehr soll das Wusterhausener Pilotprojekt zeigen, wie sich ein autonom fahrender Bus in der Praxis bewährt – wie er bei den Fahrgästen ankommt, welche Verbesserungsvorschläge diese haben.

Getestet werden soll vor allem, ob ein autonom fahrender Bus geeignet ist, um entferntere liegende Orte mit dem größeren ÖPNV-Netz zu verknüpfen. Deshalb ist Wusterhausen auch eine prima Teststrecke, sagte sich bei der Verkehrsgesellschaft ORP Geschäftsführer Ulrich Steffen: „Wir gehen hier mit einer Zukunftstechnologie an den Start, die das Potenzial hat, die Mobilität der Menschen in den ländlichen Räumen zu sichern.“

### Unsichtbare Schienen

Denn hier geht es oft um „die letzte Meile“ vom Bahnhof bis nach Hause. Der kleine Bus hat deshalb auch einen Haltepunkt direkt am Bahnhof bekommen, von dem aus er – während der Pilotphase übrigens kostenlos – die

Wusterhausener mit ihrem Gepäck in die Innenstadt befördert. Dort wurden Straßen ertüchtigt, Tempolimits angepasst und Haltepunkte angepasst. Gehalten wird etwa am Markt oder auch am Supermarkt. 17 Haltestellen sollen es in der Endausbaustufe sein. Denn während der Bus jetzt noch im Halbstundentakt in der Innenstadt kreist, soll er bald auch einen weiteren Ortsteil erschließen. Zuerst aber muss sich der Bus in der Innenstadt bewähren.

Gefahren wird sozusagen auf „unsichtbaren Schienen“. Bei jeder Abweichung, selbst dann, wenn der Bus sich um ein parkendes Auto herum bewegen muss, muss der Fahrer eingreifen. Der hält an Bord des Busses nach wie vor die Fäden in der Hand – oder auch die



Der Einsatz automatisierter Kleinbusse als Bestandteil des ÖPNV ist im Vergleich zur allgemeinen Zulassung von automatisierten Personenkraftwagen im öffentlichen Straßenverkehr sehr viel schneller möglich.

FOTO: C. BIHLER

Steuertafel. Er übernimmt, sobald die Verkehrssituation es erfordert. „Das ist öfter der Fall“, sagt ORP-Fahrdienstleiter Tino Kornführer, „aber da ging es immer um das Verhalten anderer Fahrzeuge, nie um den autonomen Bus.“

Dass sich die Wusterhausener erst an den Langsam-Fahrer in der Stadt gewöhnen müssen, wird noch am Tag der offiziellen Streckeneröffnung deutlich: Ein Fahrer schätzt die Geschwindigkeit des autonomen Busses falsch ein, überholt und beschädigt den Bus. Der kann weiter fahren, wenn auch mit einem kleinen Kratzer im Lack.

### Ein Weg für ganz Brandenburg?

Zum Horstberg soll der Bus dann später noch „eine Kohle“ auflegen. „Außerorts können wir keine 15 km/h fahren, das ist zu langsam“, sagt Kornführer. Im dritten Abschnitt geht es also auch darum, das Tempo auf 25 km/h zu erhöhen. Doch bis dahin werden andere Dinge getestet – etwa, wie sich die Rüttelbewegungen auf Kopfsteinpflaster auf die Sensoren des Fahrzeuges und damit auf sein Fahrverhalten auswirken.

Der ländliche Raum blickt aufmerksam auf das Wusterhausener Projekt, weiß Falko Stephan, Leiter des RegionalCenters der Industrie- und Handelskammer in Neuruppin – und zwar gleich aus mehreren Gründen. „Natürlich geht es auch um gesellschaftliche Teilhabe“, sagt Stephan, „und darum, wie man den ländlichen Raum mit öffentlichem Nahverkehr erschließen kann. Aber es geht auch darum, dass sich hier eine mögliche Lösung für eine Linderung des Fachkräftemangels abzeichnet – denn auch Verkehrsbetriebe finden immer weniger Personal.“

Auch im Süden Brandenburgs freut man sich auf die Ergebnisse: „Besonders erfreulich ist, dass die Praxistests für autonom fahrende Fahrzeuge in Brandenburg auf dem Lausitzring stattfinden. Die DEKRA hat die ehemalige Rennstrecke erworben und baut diese aktu-

ell zu Europas modernstem Testzentrum für autonom fahrende Fahrzeuge um. Eine künstliche Stadt auf dem Lausitzring mit Häusern, Straßen, Ampeln und Autos, die untereinander kommunizieren sorgen dafür, auch den Kleinbus in Wusterhausen künftig noch schneller und noch sicherer fahren zu lassen, so Jens Krause, stellv. Hauptgeschäftsführer der IHK Cottbus.

Bislang läuft das Pilotprojekt bis Mitte 2020. Doch schon jetzt ist klar, dass die Verkehrsgesellschaft OPR es gern länger fortführen will. Beteiligt am Projekt sind außerdem die technischen Hochschulen Berlin und Dresden.

FORUM/C. Bihler

## Zum Projekt

### „Autonomer Öffentlicher Nahverkehr im ländlichen Raum“ (Landkreis Ostprignitz-Ruppin)

Das Projekt untersucht den Linienbetrieb automatisierter Kleinbusse im öffentlichen Straßenraum, um auch zukünftig die Mobilität und Versorgung im ländlichen Raum sicherzustellen. Die Akzeptanz der Nutzer und Stakeholder soll gemessen und Rahmenbedingungen für den Einsatz automatisierter Kraftfahrzeuge festgelegt werden.

Das Verbundvorhaben wird vom Bundesministerium für Verkehr und digitaler Infrastruktur (BMVI) mit einem Gesamtvolumen von rund zwei Millionen Euro gefördert. Es läuft seit August 2017 und endet am 30. Juni 2020.