

Gefördert durch:



Bundesministerium
für Verkehr und
digitale Infrastruktur

aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages



Chancen und Hürden des automatisierten öffentlichen Verkehrs im ländlichen Raum

Vorstellung des Verbundprojekts AutoNV_OPR

Alexander Egoldt, M.Sc. | Arne Holst, M.Eng. | Univ.-Prof. Dr.-Ing. Thomas Richter

Steckbrief des Projekts

Autonomer Öffentlicher Nahverkehr im ländlichen Raum (Landkreis Ostprignitz-Ruppin) (AutoNV_OPR)

- Mittelgeber BMVI
- Förderrichtlinie AVF
- Projektträger VDI/VDE-IT
- Projektleitung Technische Universität Berlin
- Gesamtvolumen 2,02 Mio. € (1,58 Mio. € gefördert)



Auflistung der Projektpartner (1/2)

- Ostprignitz-Ruppiner
Personnahverkehrs-gesellschaft (ORP)
 - Landkreis Ostprignitz-Ruppin (OPR)
 - Hüffermann Transportsysteme

- Regionalentwicklungsgesellschaft
Nordwestbrandenburg (REG)



Auflistung der Projektpartner (2/2)

- Technische Universität Berlin
 - Büro autoBus

- Technische Universität Dresden
 - IGES Institut



Demographischer Wandel in OPR

	Zahlen des Jahres 2017	Prognose für das Jahr 2030
Bevölkerungs-entwicklung	5,1%	14,3 %

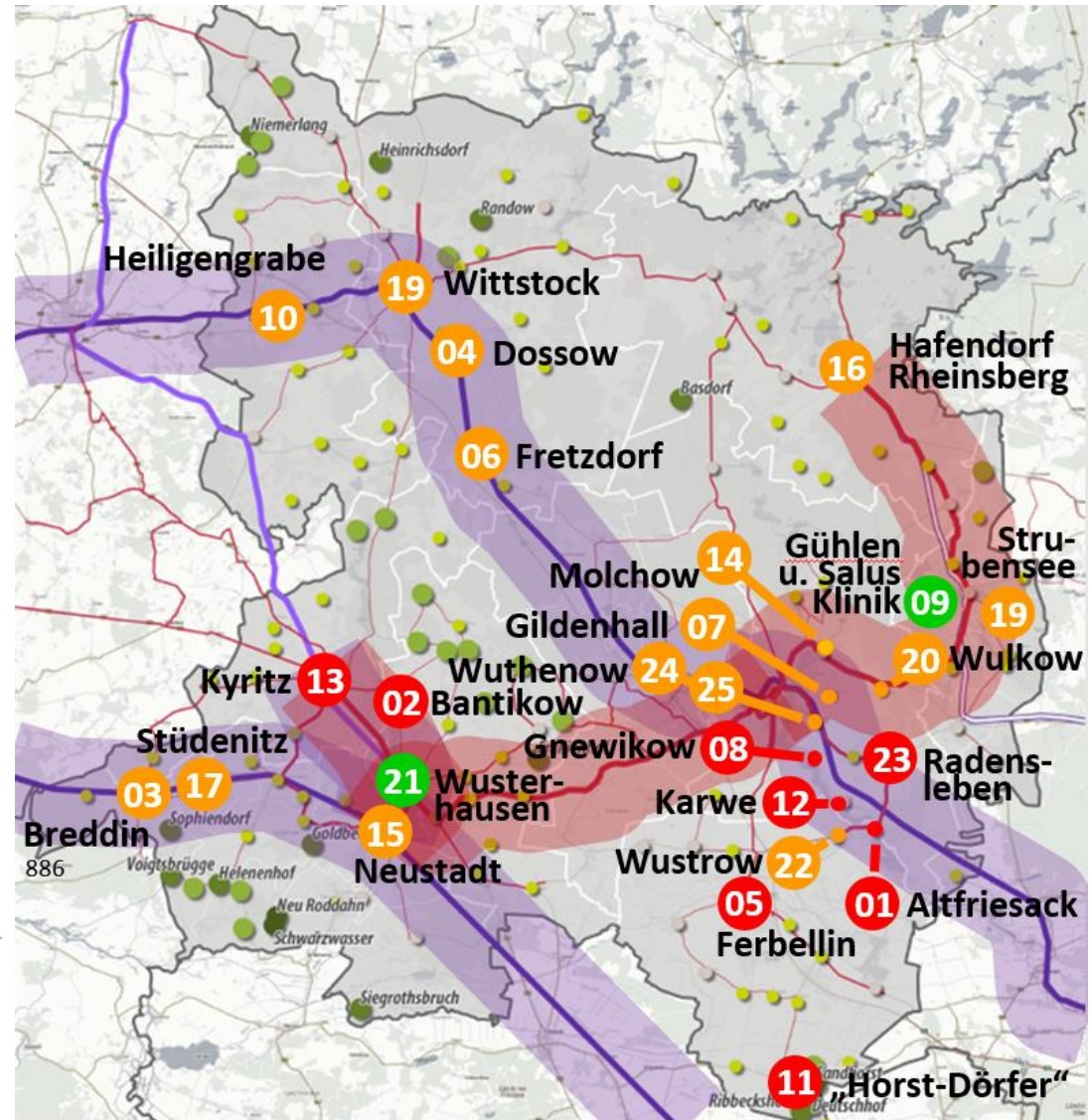
Relative Bevölkerungsentwicklung 2012 bis 2030: -9,3 %

Quelle: Statistische Ämter der Länder, ies, Deenst GmbH, Berechnung durch Demographiebericht

Streckenfindung in OPR

- Analyse ÖV-Netz
- Bedarfsanalyse
- Machbarkeitsstudie

Datenquelle: Einwohnermeldeämter zum Stichtag 31.12.
Kartengrundlage: GeoBasis-DE/BKG 2014
Quelle: REG, Büro autoBus



Überblick über Wusterhausen/Dosse

- Einwohnerzahl der Gemeinde 6.013 ^[1]
- Historischer Altstadtkern
- Übergeordneter ÖV-Anschluss
- Dezentrale Stadtstruktur

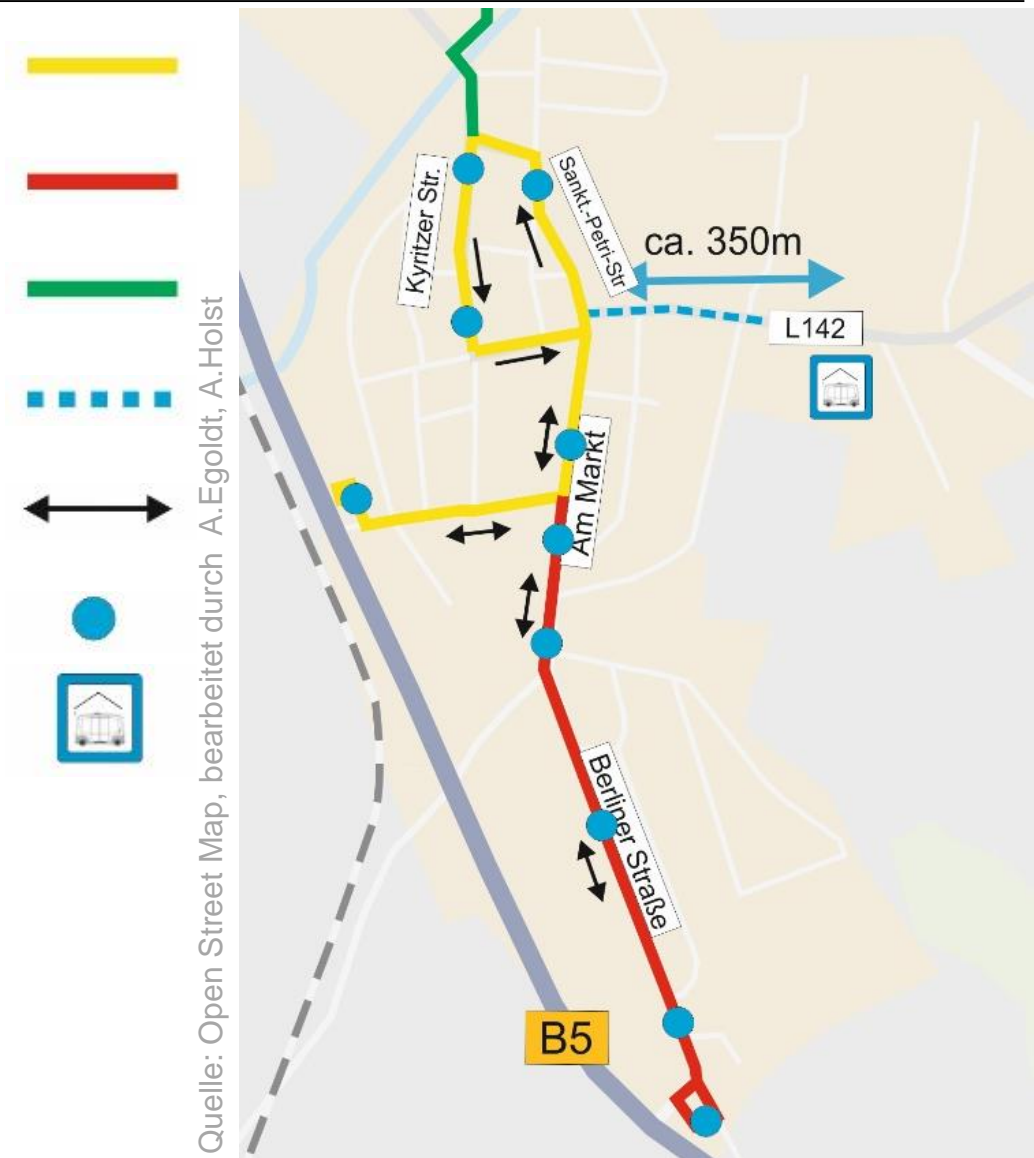
[1] Ämter, amtsfreie Städte & Gemeinden <https://www.ostprignitz-ruppin.de/index.phtml?mNavID=1854.2&sNavID=1854.16&La=1>

Quelle: Open Street Map



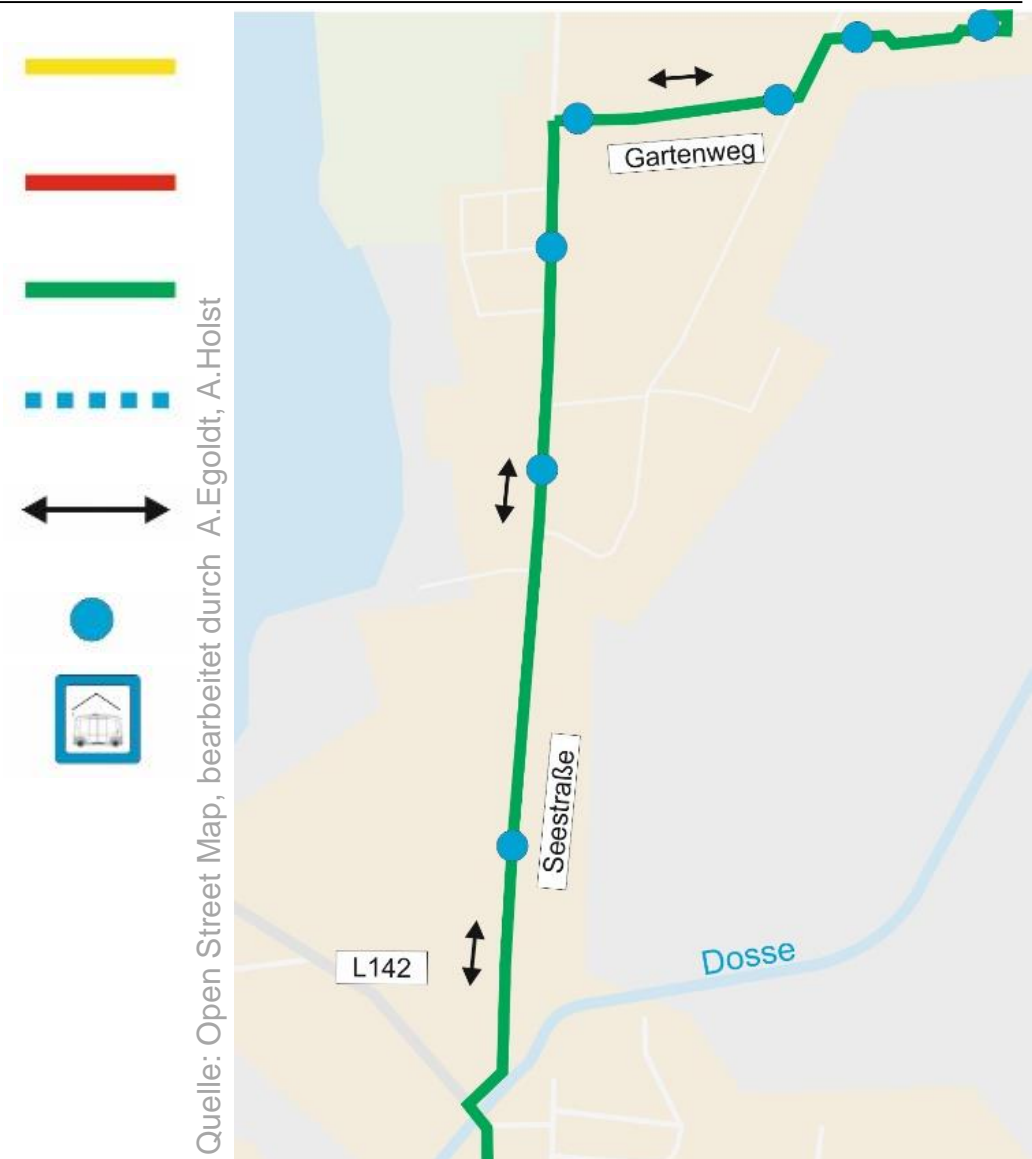
Verlauf der Strecke (1/2)

- Abschnitt 1 (2 km)
- Abschnitt 2 (4 km)
- Abschnitt 3 (8 km)
- Überführungsfahrt
- Fahrtrichtung
- Haltstellen (Anz. 17)
- Garage



Verlauf der Strecke (2/2)

- Abschnitt 1 (2 km)
- Abschnitt 2 (4 km)
- Abschnitt 3 (8 km)
- Überführungsfahrt
- Fahrtrichtung
- Haltestellen (Anz. 17)
- Garage



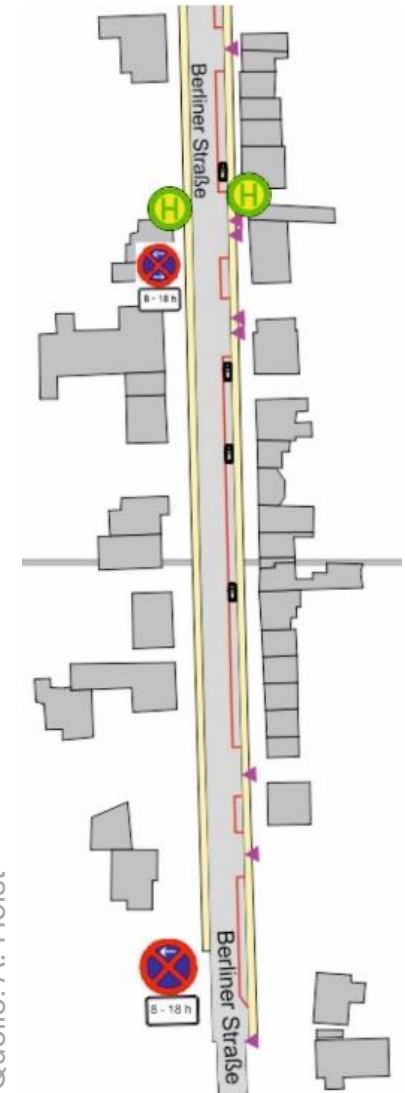
Bestandsaufnahme Berliner Straße



Foto: A. Holst

Maßnahmen in der Berliner Straße

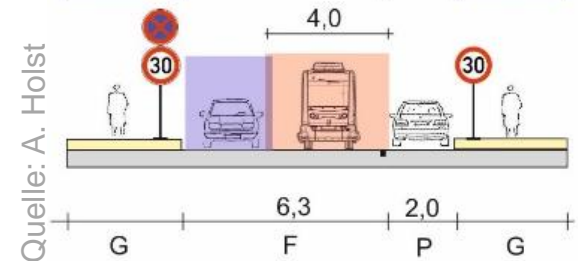
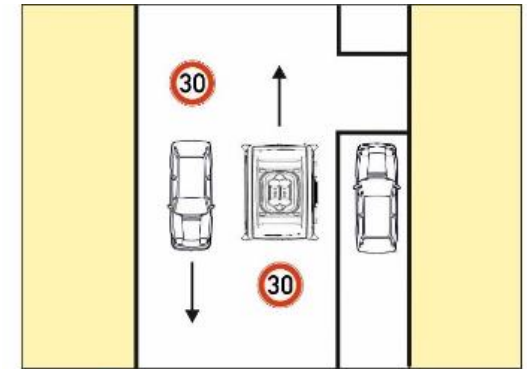
- Einrichten eines temporären Halteverbots
- Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h
- Einrichten von Haltestellen
- Markieren eines Parkstreifens



Quelle: A. Holst

Auswirkungen für Berliner Straße

- Zweirichtungsverkehr mit zwei Fahrschläuchen
- Einhalten des Rechtsfahrgebots
- Reduzierung der Parkflächen während der Arbeitszeit



Quelle: A. Holst



Foto: A. Holst

Bestandsaufnahme Seestraße



Foto: A. Holst

Maßnahmen in der Seestraße

- Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h von 8:30 bis 13:30 Uhr
- Einrichten von Haltestellen
- Grünschnitt im Seitenraum



Auswirkungen für Seestraße

- Geschwindigkeitsreduktion
- Keine infrastrukturellen Maßnahmen



Betrieb in Wusterhausen/ Dosse

- 3 Streckenabschnitte modular nutzbar
- Maximale Streckenlänge von 8 km
- Höchstgeschwindigkeit von 15 km/h
- Stundentakt von 9-18 Uhr
- Fahrzeugverhalten gemäß Programmierung



Reaktionen auf den Betrieb

- Begleitpersonen werden emporgehoben
- Inklusion wird thematisiert
- Geschwindigkeit des Fahrzeugs
- Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer
- Weitere Verlängerung der Strecke gewünscht



Hürden des automatisierten Fahrens

- Technische Weiterentwicklung für die Steigerung der Akzeptanz
- Formen des automatisierten Fahrens
- Infrastrukturelle Maßnahmen vs. internationaler Wettbewerb



Chancen des automatisierten Fahrens

- Busfahrermangel durch AV auffangen
- Anbindung zu übergeordnete ÖV
- Bedarfsgerechten ÖV anbieten



Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

Alexander Egoldt, M.Sc. | Arne Holst, M.Eng. | Univ.-Prof. Dr.-Ing. Thomas Richter