

# ELVIRA – oder: Vom Wert der Mobilität im ländliche Raum

Deutsche Bauernzeitung 11/2015

- Prof. Udo Onnen-Weber
- Architekt, Regionalplaner
- Professor an der Hochschule Wismar
- 1948 in Ostfriesland
- Architekturstudium an der Universität Hannover bei Prof. Gerhard Laage
- Leiter des Kompetenzzentrum ländliche Mobilität
- Diverse Forschungsvorhaben zum Thema ÖPNV, autonomes Fahren, Elektromobilität, Smart City, Logistik, Verkehrsberuhigung, Tourismus
- Diverse Veröffentlichungen und Vorträge zum Thema Mobilität im ländlichen Raum

[www.komob.de](http://www.komob.de)

[udo@onnen-weber.de](mailto:udo@onnen-weber.de)

Die Tage von Moped, PKW und Bus als meistbenutzte Fahrzeugen in den peripheren Randlagen Mecklenburg-Vorpommerns sind gezählt, sagen Zukunftsforscher des Landes voraus. Regionalplaner und Ingenieure arbeiten an neuen Fortbewegungsmitteln, die den öffentlichen Personennahverkehr grundlegend verändern und dem Leben in diesen Regionen eine neue Perspektive geben könnten.

Ayasha Ibrahim hebt ihren Unterarm mit der Smart Watch an den Mund und sagte mit etwas zittriger Stimme: „Hallo ELVIRA, kommst du in 20 Minuten, ich muss in die Stadt zu Dr. Lenschow fahren. Und bitte vereinbare auch gleich einen Termin“. Man sah ihr das Alter von 76 Jahren in diesem Moment an. Sie hatte wohl eine Erkältung bekommen. 20 Minuten später piepst die Watch und zeigt an: ELVIRA wartet.

Vor dem Haus steht ein kleines Auto, auf dessen Tür in großen Buchstaben der Schriftzug: „ELVI-

RA: fahrerloses Elektrisches Vehikel im ländlichen Raum“. 25 Minuten hat das Mobil von seinem Stellplatz in der nächsten Stadt bis ins Dorf gebraucht. Ayasha Ibrahim setzt sich hinein, schaut auf das Display: „Termin bei Dr. Lenschow um 14:30 Uhr“. Dann kann ich ja noch einen kurzen Abstecher zu meiner Freundin Charda machen, sagt sich Ayasha und spricht ins Display des ELVIRA-Autos: „Öffne mein Adressbuch, suche Charda Al Sayed und fahre mich bitte zu ihr“. Sie lehnt sich zurück, schließt die Augen und denkt daran, wie sie das erste Mal in dieses Auto einstieg.

Vor 15 Jahren, 2015, kam sie mit dem großen Flüchtlingsstrom aus Syrien nach Mecklenburg-Vorpommern. Sie wurde in einem kleinen Dorf im Osten des Landes untergebracht und wohnt seitdem dort, zuerst mit ihrem Mann und den drei Kindern. Inzwischen ist sie allein. Khasib, ihr jüngster Sohn, arbeitet als Tierwirt in einem Landwirtschaftsbetrieb im Nachbardorf. Basam studiert an der Hochschule Neubrandenburg

Agrarwirtschaft und Bashar, ihr ältester Sohn, hat einen guten Job in einem Markt für arabische Lebensmittel in Hamburg. Ihr Mann, der jahrelang als Buchhalter in der Kreisstadt gearbeitet hatte, ist vor zwei Jahren gestorben. Die Anfänge waren schwierig: Von ihrem Dorf fuhr kein Bus in die nächste Stadt, Öffentlicher Personennahverkehr war in dieser abgelegenen Region ein Fremdwort geworden. In der Schulzeit kam zwar noch der Schulbus, für Erledigungen in der Stadt war er aber zu früh und auf der Fahrt war es immer laut und unruhig. Die meisten Wege mussten mit dem Fahrrad zurückgelegt werden. Erst später, als sie einen Führerschein und ihre Familie ein Auto hatten, wurde die Randlage erträglich. Ibrahims dachten einige Male daran, wegzuziehen. Aber sie hatten in Syrien auf dem Land gelebt, Hühner, Schafe und Ziegen gehalten, Obst und Gemüse angebaut und wollten das in ihrem neuen Leben nicht missen.

Der Landkreis als Träger des Nahverkehrs probierte in diesen Jahren immer wieder etwas Neues aus: Anrufbus, Sammeltaxi, Dorfbus. All diese Experimente wurden aber eingestellt, weil in den peripheren ländlichen Räumen einfach zu wenig Menschen wohnten. Als der Bus noch kam, fuhr er im Zickzack durch die Dörfer der Region. Das Angebot war unattraktiv, viel zu wenige nutzten es. Öffentlicher Nahverkehr war so nicht mehr bezahlbar.

In den Jahren zwischen 2015 und 2017 wurde die Diskussion um die Zukunft des vom demografischen Wandel hart betroffenen ländlichen Raums heftig. An dessen Rändern wohnten teils nicht mehr als 13 – fast nur alte – Menschen auf einem Quadratkilometer, weniger als in Alaska. Es

entstanden Wüstungen, die von Aussteigern aus großen Städten oder „völkischen Familien“ besetzt wurden. Manche Wissenschaftler und Politiker sprachen davon, diese Gebiete aufzugeben und die Menschen zwangsweise umzusiedeln. Glücklicherweise setzten sich diejenigen durch, die Hoffnung verbreiteten und auf eine Stabilisierung der ländlichen Randlagen setzten. Wichtige Impulse gingen vom Ministerium für Landesentwicklung aus: Hilfreich war die besondere Förderung der vom demografischen Wandel stark betroffenen Regionen unter dem Label „Ländliche Gestaltungsräume“.

Immer neue Initiativen und Bürgeraktivisten setzten Zeichen. Nicht alles entwickelte sich positiv. Aber immer mehr kleine Dörfer blühten auf. Flüchtlinge wie die Ibrahims zogen gern hierher, weil Häuser preiswert waren und sie vieles an ihr ländliches Zuhause in Syrien, Afghanistan oder der Ukraine erinnerte. Nur das Problem der begrenzten Mobilität blieb.

Um 2015/2016 herum experimentierte eine Forschergruppe der Hochschule Wismar mit einem ganz neuen Ansatz zum hochautomatischen und später autonomen Fahren: In der Gemeinde Bollewick im Landkreis Mecklenburgische Seenplatte entstand ein Testgelände für diese Autos. Die Forscher nannten sie erst „eLiner“. Sie waren anfangs 25 km/h schnell und fuhren nur auf markierten Fahrbahnen (iLanes). Bei Gefahr hielten die Mobile an. Der (niedrigkomplexe) Ansatz zum fahrerlosen Fahren funktionierte, ELVIRA war geboren.

2017 waren die technischen Kinderkrankheiten ausgemerzt: die Sensoren von ELVIRA konnten auch bei Nebel und norddeutschem Nieselregen

„sehen“. Von nun an führen die ELVIRA-Autos 60 km/h. Das war für kurze Strecken schnell genug. Um das Jahr 2018 waren alle verkehrsrechtlichen Probleme gelöst, ELVIRA-Mobile durften von nun an überall fahren. Sie orientierten sich problemlos entlang der iLanes und später auch auf allen Straßen. Nun wurde ELVIRA sowohl als Zubringer zu den Schnellbussen eingesetzt, die die Zentren mittlerweile verbanden, als auch als bequemes Fahrzeug für den Verkehr innerhalb und zwischen den Gemeinden, zu Einkauf, Friseur und Arzt. Apps auf den Smartphones und den Smart Watches koordinieren die Terminplanung mit einem ELVIRA-Auto, Einkaufslisten werden im Voraus an den Supermarkt, Servicewünsche an Handwerker und Verwaltung weitergegeben. Und siehe da: Diese neue Art des Öffentlichen Personennahverkehrs aus Schnelligkeit und Bequemlichkeit wurde ein Erfolg. Er war kostengünstig, weil ihn der Landkreis wegen der gestiegenen Fahrgastzahlen kaum noch subventionieren musste.

Seitdem im peripheren ländlichen Raum wieder Mobilität angeboten wird, steigt die Zahl der Bewohner. Die Landflucht konnte zwar nicht aufgehalten werden. Die urbanen Zentren hatten an Attraktivität noch zugelegt. Aber es kehrte Leben in den ländlichen Raum zurück. Alte und teils schon verlassene Häuser wurden saniert. Die Menschen, die darin wohnten, hießen nun nicht mehr nur Müller oder Meyer, wie vor 100 Jahren, und nicht mehr Orłowski und Schimanski, wie nach dem 2. Weltkrieg, sondern Ibrahim und Xhaka und Rowjanko. Das war zunächst ungewohnt. Aber mit den Jahren gewöhnten sich die Dorfbewohner an die neuen Nachbarn.

Ayasha Ibrahim öffnet die Augen. Elvira hat sie bei ihrer Freundin Charda abgeliefert. „Warte kurz, ich bin gleich zurück“ sagt sie zum Auto. Es fiel ihr immer noch nicht leicht, mit dem Mobil wie mit einem Menschen zu reden. Sie umarmt Charda. „Haben wir es nicht gut getroffen? Anders als noch vor 15 Jahren können wir nun ohne Einschränkungen auf dem Land in Mecklenburg-Vorpommern leben.“