

Die Mobilitätswende sind wir

Bauen für die neue Mobilität im ländlichen Raum

Von Philipp Oswalt und Lola Meyer

Fast die Hälfte der Bevölkerung lebt in Deutschland ländlich. Entsprechend wichtig ist, eine Mobilitätswende gerade auch auf dem Land umzusetzen. Was muss also passieren, dass hier ein Leben ohne eigenes Auto möglich wird?

Ein Forschungsprojekt der Universität Kassel hatte bereits 2021 für Nordhessen ein Zukunftsszenario der ländlichen Mobilitätswende entworfen. Projektpartner waren u. a. der nordhessische Verkehrsverbund und die Gemeinde Trendelburg.¹ Ergebnis war ein Modell, das darauf setzt, Verkehre zu bündeln. Ein leistungsfähiger Schienenverkehr bildet das Rückgrat. In der Fläche kommen On-Demand-Angebote zum Einsatz, die auf lange Sicht autonom verkehren, kombiniert mit anderen Modellen wie Car-Sharing oder digitalisierten Mitfahrerbanken. An den Umsteigepunkten fungieren Mobilitäts-Hubs als Verteiler und multifunktionale kleine Zentren.² Das Modell zeigt, wie Wandel möglich ist – und welche Lebensqualitäten sich erreichen lassen.

An Modellen fehlt es nicht – aber an Leitbildern und Werten

An Modellen fehlt es nicht, wie das Projekt deutlich macht. Auch technische Lösungen existieren schon. Aber die Frage, wie auf dem Land ein Leben ohne eigenes Auto möglich wird, lässt sich nicht allein praktisch lösen. Denn die Mobilitätswende wird weder wie Deus ex Machina dank eines bestimmten technischen Clous verwirklicht. Noch setzt ein zentraler Akteur sie ins Werk. Vielmehr ist sie ein Prozess, der im Jetzt und Heute mit allen Beteiligten beginnt. »Die Mobilitätswende sind wir«, könnte man sagen. Die Menschen sind es, die entscheiden, wie sie sich fortbewegen und für welche Mobilitätsmodelle der Zukunft sie sich einsetzen. Daher sind ihre Vorstellungen und Zukunftsbilder ein wichtiger Baustein auf dem Weg zu einer neuen Mobilität.

Im Anschlussprojekt »Mobilwandel2035«³ trat die Uni Kassel daher in einen Dialog mit den Menschen vor Ort, unterstützt durch das Büro für partizipative Stadtplanung »Forward«. Ziel war, mit Bewohner:innen der Modellgemeinde Trendelburg und den wichtigsten regionalen Akteuren ein Zukunftsbild einer nachhaltigen Mobilität zu entwickeln. Welche Schritte führen dort hin? Wo verorten sich die Menschen im Prozess hin zu einer neuen Mobilität? Als Verantwortliche? Als Wünschende? Als Handelnde und Gestaltende?

Durch eine integrative Arbeitsweise, die kontinuierlich alle Akteure einbezog, Diskussionsergebnisse rückkoppelte und Zuständigkeiten sowie Betreibermodelle mitadressierte, ging der Blick über rein hoheitliche Aufgaben hinaus und umfasste auch private Angebote und bürgerschaftliche Initiativen.

Die rund 5000 Seelen starke Gemeinde Trendelburg schrieb alle Bewohner:innen zwischen 16 und 90 Jahren an und lud sie ein, am Projekt teilzunehmen. Aus rund 150 Bewerbungen wurde eine Gruppe von 15 Personen gewählt, die eine weitest mögliche Spreizung des heutigen Mobilitätsverhaltens aufwies: von Menschen, die heute fast ausschließlich Auto fahren, bis hin zu solchen, die sich schon jetzt nahezu ohne privaten Pkw bewegen.

Grundsätzlich zeigten die Teilnehmenden durchweg eine positive Haltung zum Mobilitätswandel. Als wichtigste Parameter für ein alternatives Mobilitätskonzept nannten sie die Gleichwertigkeit mit dem Pkw hinsichtlich Zeit, Kosten und Flexibilität. Ein Bild davon, wie die Maßnahmen die Qualität von Orten und Straßen verändern könnten, konnten sich – interessanterweise – zu Beginn des Projekts noch die wenigsten der Interviewten machen.

Das Projekt erstreckte sich über ein Jahr und verlangte allen Beteiligten eine intensive Zusammenarbeit ab. Es umfasste schriftliche Befragungen und Tiefeninterviews, digitale Werkstätten und einen eintägigen Workshop vor Ort. Zum Einsatz kamen Mittel wie Mappings, die Auseinandersetzung mit »Mobilitätswandeltypen« und eine Reflexion der eigenen Mobilitätsperspektiven. In co-kreativen Prozessen entwickelten die Teilnehmenden gemeinsam ein Zielbild, das eine Vielzahl von raumbezogenen Ideen und Planungsaufträgen umfasste. Dieses Leitbild avisiert eine Stärkung des öffentlichen Nahverkehrs auf der nordsüdlichen Hauptachse und einen schrittweisen Ausbau von Bahnhöfen und Haltestellen zu einer Hub-Struktur. In der Fläche sieht es einen Mix von Verkehrsmodellen vor, zu dem Schnell-Busse, On-Demand-Verkehre, digitalisierte Mitfahrerbanken, Car-Sharing und Leihstationen gehören. Ein besonderes Augenmerk richteten die Teilnehmenden auf Radinfrastruktur – wie Fahrradboxen an Bahnhöfen oder Shuttles, die auch Räder mitnehmen können. Auch die Qualifizierung von Rad- und Fußwegenetzen spielte eine große Rolle. Nicht zuletzt entstanden zahlreiche Ideen, sich persönlich zu engagieren. Ein Beispiel ist der Gedanke, durch freiwillige Einsätze Strauchschnittarbeiten an Radwegen zu unterstützen.⁴

¹ Das Forschungsprojekt der Fachgebiete Architekturtheorie, Städtebau und Stadt- und Regionalplanung der Universität Kassel »BauMobil – Bauen für die neue Mobilität im ländlichen Raum: Anpassung der baulichen Strukturen von Dörfern und Kleinstädten im Zuge der Digitalisierung des Verkehrs« wurde im Rahmen der Zukunft Bau-Initiative des BBSR gefördert.

² Endbericht: siehe: <http://landmobil.net>

³ gefördert wurde das Projekt durch das Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz (BMUV)

⁴ Siehe auch: Ergebnisbroschüre auf <http://landmobil.net>



© Claudia Köhler

Rendering Kirche Trendelburg.



© Dan Wegener

XXXXX

Ausblick

Eine der zentralen Erkenntnisse aus dem Projekt ist, wie wichtig auf dem Weg zur Mobilitätswende die Verständigung über Leitbilder ist. Im Workshop wurde deutlich, wie eine begleitete Kommunikation schon nach kurzer Zeit die Haltung der Teilnehmenden änderte. Beispielsweise äußerte eine Mutter, die ihre drei Kinder jeden Morgen auf einem etwa 70 cm schmalen Gehweg entlang einer breiten Straße zur Kita bringt: Es ärgere sie, dass die Autos so viel Raum einnehmen, während sie und ihre Kinder förmlich an den Rand gedrängt würden. Vor dem Projekt sei ihr das nicht aufgefallen.

Nicht zuletzt vollzogen die Teilnehmenden im Prozess einen Perspektivwechsel. Noch zu Projektbeginn nahmen sie die Rolle von Konsumenten ein, die an Mobilität bestimmte Ansprüche formulierten. Im Projektverlauf begannen sie, sich als Gestaltende zu begreifen, die Teil einer gelebten Mobilitätswende sind.

Offenbar wurde dies, als zu Projektende gefragt wurde, ob ein Leben auf dem Land ohne eigenes Auto denkbar und möglich sei. Hatten zu Anfang diese Frage noch die meisten mit »nein« beantwortet, gab es nun ein klares »Ja«. Zudem vernetzte sich die Gruppe aus eigenem Antrieb, um gemeinsam am Mobilitätsthema weiter zu wirken. Darüber hinaus entstand die Idee, eine Kommission zum Thema Mobilität zu bilden, die sich aus Bürger:innen und anderen zivilgesellschaftlichen, verwaltenden und wirtschaftlichen Akteur:innen zusammensetzt.

Geplant ist, das Projekt mit dem Fokus »Neue Straßenräume« fortzusetzen. Welche Räume lassen sich durch die Verkehrswende gewinnen, die dem Menschen dienen – und nicht dem Pkw?

Prof. Dr. Philipp Oswalt, Architekt, Fachgebiet Architekturtheorie und Entwerfen, Universität Kassel
 Dipl.-Ing. Lola Meyer, Landschaftsarchitektin, wissenschaftliche Mitarbeiterin, Fachgebiet Architekturtheorie und Entwerfen, Universität Kassel