

14. September 2023

Mobilität im ländlichen Raum

Slavis Poczebutas gibt in das Thema der heutigen Veranstaltung „Mobilität im ländlichen Raum“ eine Einführung: Sowohl die Autoanzahl im Verhältnis zur Bevölkerung als auch deren Bedeutung bei der Mobilität im ländlichen Raum steige stetig. Dies führe dazu, dass sich die sozialen Treffpunkte von den historischen Ortskernen hin zu den Supermarktparkplätzen verschieben. Auch Bushaltestellen nehmen weiterhin eine soziale Funktion ein, die durch deren Ausbau zu Mobilitäts-Hubs gestärkt werden könnten, wie er anhand des Projekts „Neue Mobilität und Mobilitäts-Hubs im ländlichen Raum“, für das er Hub-Designs entwickelt hat, deutlich macht.

Der Architekt und Publizist Prof. Dr. Philipp Oswald betonte die doppelte Raumwirkung von

*„Wie Mobilität ist,
verändert unsere
gebaute Umwelt und
umgekehrt:
Wie unsere gebaute
Umwelt ist,
generiert sie bestimmte
Verkehre.“*

Mobilität: „Wie Mobilität ist, verändert unsere gebaute Umwelt und umgekehrt: Wie unsere gebaute Umwelt ist, generiert sie bestimmte Verkehre.“ Die Siedlungsstruktur sei daher entscheidend. „An sich ist die Massenautomobilisierung ja erst 60 Jahre alt.“ Viel werde vom autogerechten Umbau der Städte in dieser Zeit gesprochen. Der ländliche Raum sei jedoch mindestens im selben Maße überformt worden. In vielen Ortschaften sei ein Ausbluten an Orten der Vergemeinschaftung zu beobachten. Hinzu kommt, dass im bundesdeutschen Durchschnitt nur 2% der Werktätigen noch in der Landwirtschaft arbeiten. „Viele Orte sind eigentlich zu suburbanen Schlaforten geworden.“ Phillip Oswald, ebenfalls beteiligt am Projekt „Neue Mobilität und Mobilitäts-Hubs im ländlichen Raum“ meint: „Architektonisch

Begrüßung: **Prof. Walter Nägeli**
Architekt

Moderation: **Slavis Poczebutas**
Architekt im Netzwerk AfA - Aktiv für Architektur

Podium: **Gast-Prof. Kerstin Faber**
Projektleiterin IBA Thüringen

Carl Fellenberg
Verkehrsclub Deutschland, stellv. Landesvorsitzender Brandenburg

Prof. Dr. **Philipp Oswald**
Architekt und Publizist

Eine Veranstaltung von:

AfA
Netzwerk Aktiv für Architektur



Von links nach rechts: Slavis Poczebutas, Philipp Oswalt, Kerstin Faber, Carl Fellenberg

anspruchsvoll gestaltete Mobilitäts-Hubs, also Haltestellen, können den öffentlichen Verkehr auch sichtbar machen und artikulieren dessen Wertschätzung.“ Ein Hub zeichne sich also durch Aufenthaltsfunktion, Mobilitätsfunktion, Kommunikationsfunktion und Sekundärfunktion aus.

Carl Fellenberg ist stellvertretender Landesvorsitzender des Verkehrsclub Deutschland (VCD), Landesverband Brandenburg. Er betont die Unterschiede in der Debatte zwischen Stadt und Land: „Je weiter man aus der Stadt rausgeht, umso weniger wird das Auto als Einschränkung von Lebensqualität wahrgenommen - im Gegenteil: Das Auto ist hier Anker für Selbstbestimmtheit.“ Das Land autofrei zu machen, werde wohl nicht funktionieren, dennoch sei das Thema ÖPNV den Menschen hier außerordentlich wichtig. Ein Problem sei derzeit das Verkehrsrecht welches vielen Gemeinden Gestaltungsmöglichkeiten entziehe, etwa wenn es um Straßenbau und Geschwindigkeitsbegrenzungen innerorts gehe. „Man muss die Entscheidungen wieder so nah wie möglich an die Menschen bringen. Das würde auch die Demokratie stärken. Im Moment ist es ja so: Egal

wer Bürgermeister ist, die LKWs knallen durch.“ Das Auto als Massenverkehrsmittel habe aber auch bestimmte, neue Siedlungsformen, wie das Wohngebiet außerhalb der Stadt, erst ermöglicht. Im Umkehrschluss bestehe in diesen Siedlungsformen aber wiederum eine absolute Abhängigkeit vom Auto. Man müsse daher an der Siedlungsentwicklung ansetzen und eine Stärkung der Ortskerne forcieren.

Gast-Professorin Kerstin Faber ist Projektleiterin bei der IBA Thüringen, im Unterschied zu weiten Teilen Brandenburgs habe man sich hier in einem peripheren ländlichen Raum und nicht in einer Metropolregion bewegt. Mit dem IBA-Projekt „Bahnhof Rottenbach“ sei das Thema Mobilität in den Fokus getreten. Aus der anfänglichen Idee das leerstehende Bahnhofsgebäude durch Einzelhandel wiederzubeleben sei nun ein neuer zentraler Ort mit Café und Leihfahrradservice entstanden. Auch das Projekt der „Gesundheitskioske“ dockt an bestehende Mobilitätsstationen an, in dem es Bushaltestellen mit medizinischer Beratung und Erstversorgung durch „Gemeindeschwestern“ kombiniert. Dabei wurden etwa 25qm große Kioske mit angeschlossener

„Siedlungsentwicklung muss in Zukunft aus der Mobilität, das heißt, aus der Erreichbarkeit heraus betrachtet werden“

Bushaltestelle als Holzbauten realisiert, welche über eine öffentliche Toilette, Infrarotheizung, W-Lan, E-Tankstelle und Solar verfügen. Momentan seien vier Kioske verwirklicht die dazugehörigen vier Gemeindeschwestern decken 24 Gemeinden mit 12.000 Menschen ab. Der erste Kiosk verfüge jetzt auch über einen telemedizinischen Anschluss zur Universitätsklinik Jena.

Ein drittes Projekt befinde sich in der Region Nordhausen. Dort habe man gemeinsam mit dem Büro Team Red ein Mobilitätskonzept für die 10-Minuten-Stadt und den 30-Minuten-Landkreis entwickelt. „Es geht darum Nachhaltigkeit zurück in die Orte zu holen und das heißt Mobilität zu reduzieren. Das heißt Siedlungsentwicklung muss in Zukunft aus der Mobilität, das heißt, aus der Erreichbarkeit heraus betrachtet werden.“ Eine Idee sei hier etwa die Einführung von flexiblen Bushaltestellen gewesen. Leider sei das Projekt nicht mehr vor der derzeit stattfindenden Wahl in die Stadtratssitzung gekommen, weshalb hier noch die Umsetzung ausstehe.

Phillip Oswald betont, dass es auch auf dem Land viele Menschen gibt, für die auf den ÖPNV angewiesen sind. Dies betreffe insbesondere die Jungen und die Alten aber auch ökonomische Ursachen sollten nicht unterschätzt werden. „Da ändert sich natürlich auch nochmal viel, wenn das autonome Fahren kommt.“ Insbesondere die Altersschwellen fallen dann weg. Hinsichtlich der Wirtschaftlichkeit von On-Demand-Angeboten sei er jedoch skeptisch: Selbst in der Berliner Innenstadt habe sich etwa der „Berlkönig“ nicht selbst tragen können.

In gesamt Brandenburg finden etwa 40% der Fahrten in einer Distanz von unter 10 Kilometern statt, hier gebe es also noch ein großes Potential für den Radverkehr, meint Carl Fellenberg. Auch beim Thema ÖPNV müsse ein Paradigmenwechsel stattfinden: Weg vom reinen Schulverkehr hin zu einer Daseinsvorsorge. Viele Innovationen würden hier außerdem auf kleinster Ebene stattfinden während Land und Bund sich rausziehen. Dies bedeute aber auch, dass ein Innovationstransfer kaum stattfinde. „Warum muss etwa jeder Landkreis seine eigene App entwickeln?“

Auf die Frage nach autonomem Fahren als Chance für den ländlichen Raum, weist Phillip Oswald auf die Problematiken hin: Einerseits sei hier eine Implementierung durch die hohen Geschwindigkeiten anspruchsvoller, andererseits sei aber auch zu befürchten, dass diese Technologie eine stärkere Zersiedlung befördere.

Auch Kerstin Faber ist diesbezüglich skeptisch: „Statt an die vorhandenen Autos ranzugehen erzeugt es nur noch mehr Gefährte auf der Straße.“

„Da wo viel Geld und große Stückzahlen warten – das ist nicht der ÖPNV“

Carl Fellenberg würde für den Einsatz von autonomem Fahren im ÖPNV durchaus Potential sehen, da hier die zeitliche Streckung des Angebots möglich wäre. „Das ist aber gar nicht die Richtung in die entwickelt wird. Die Unternehmen, die die Technologie derzeit Vorantreiben gehen in den Privatverkehr und in die Logistik. Da wo viel Geld und große Stückzahlen warten – das ist nicht der ÖPNV.“ ■