

Leitbild Neue Mobilität **Mobilitätswende im ländlichen Raum**

Fachgebiet Architekturtheorie und Entwerfen / Prof. Dr. Philipp Oswalt
Universität Kassel / 2021 - 2023



INHALT

EINFÜHRUNG	4
GEMEINSAM ZU MEHR NACHHALTIGER MOBILITÄT IM LÄNDLICHEN RAUM	4
PROJEKTGEBIET GEMEINDE TRENDELBURG	6
METHODIK UND PROZESS	10
FORMATE UND LEITBILDENTWICKLUNG	12
ZUSAMMENSETZUNG UND AUSWAHL DER FOKUSGRUPPE	12
LEITFADENGESTÜTZTE INTERVIEWS	20
KARTIERUNG DER ALLTAGSWEGE	22
ÜBERLAGERUNG UND AUSWERTUNG DER KARTIERTEN BEWEGUNGSMUSTER	24
MOBILITÄTSTYPEN IM LÄNDLICHEN RAUM	26
VOR-ORT-ZUKUNFTSWERKSTATT	38
RÄUMLICHES ZIELBILD TRENDELBURG 2035	42
FAZIT UND AUSBLICK	44
IMPRESSUM	48

EINFÜHRUNG

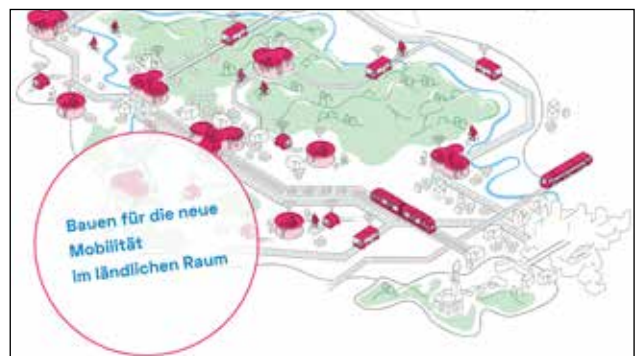
GEMEINSAM ZU MEHR NACHHALTIGER MOBILITÄT IM LÄNDLICHEN RAUM

Die Mobilitätswende im ländlichen Raum hat eine andere Dimension und Bedeutung als in Städten, in denen sie aktuell intensiv diskutiert und vorangetrieben wird. Der Individualverkehr spielt eine bedeutende Rolle - viele Strecken sind ohne Auto nicht denkbar, Fuß- und Radwege sind nur in touristischen Regionen gut ausgebaut und der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) ist vielenorts unbrauchbar. Aktuell werden 75 Prozent aller Personenkilometer mit dem Auto zurückgelegt und über die Hälfte aller Menschen in Deutschland fahren so gut wie nie mit dem ÖPNV. Bedenkt man, dass fast 50% der Deutschen im ländlichen Raum leben¹, wird deutlich, dass wir gerade hier eine Verkehrswende brauchen.

Gute Ideen gibt es bereits und auch die technische Entwicklung scheint nicht das Problem zu sein. Woran es aber fehlt, sind umsetzbare Gesamtlösungen und erstrebenswerte Bilder, kurzum Zukunftsbilder, die den Willen zur Veränderung anregen und einen Austausch mit den Akteur:innen und den Bewohner:innen des Landes eröffnen.

Nordhessen mit der Gemeinde Trendelburg geht hier beispielhaft voraus und ist bereits seit einigen Jahren auf dem Weg zur Modellregion. Finanziert und unterstützt durch die Stadt fährt seit 2016 ein Bürgerbus durch die Gemeinde und bindet auch den zur Gemeinde Hofgeismar gehörenden Bahnhof in Hümme an. Der Bürgermeister fährt bereits seit einigen Jahren ein Elektroauto und gegenüber vom Rathaus befindet sich eine Aufladestation für Elektrofahrräder und Elektroautos. Zudem ist die Stadt bemüht in das Programm „mobiltalt“² des Nordhessischen Verkehrsverbundes (NVV) aufgenommen zu werden. Bei diesem innovativen Mobilitätsprojekt wird der individuelle Verkehr verknüpft mit den Angeboten des NVV.

Im Rahmen des vom BBSR geförderten Forschungsvorhaben „BauMobil - Szenarien für 2050“³ untersuchte das Fachgebiet Architekturtheorie und Entwerfen der Universität Kassel anhand verschiedener Zukunftsszenarien mögliche Auswirkungen der Digitalisierung des Verkehrs im nordhessischen ländlichen Raum. Im Mittelpunkt der Untersuchung standen innovative Mobilitätsangebote, die durch die Digitalisierung möglich werden und neue Antworten auf vielfältige Fragen bieten können: Welche Auswirkungen hat der demografische Wandel und welche Aspekte der rückläufigen Daseinsvorsorge betreffen den ländlichen Raum besonders? Wieviel Raum nehmen Siedlungs- und Verkehrsstrukturen heute ein? Wie werden Waren von der Schiene bis auf die Dörfer transportiert, wie also funktioniert die „letzte Meile“? Wie muss Öffentlicher Verkehr gestaltet sein, um zu einer ländlichen Mobilitätswende beizutragen?



www.landmobil.net [Zugriff am 01.06.2023]

Mit dem Zukunftsszenario „Gemeinschafts-Land 2050“ bündelte die Forschungsgruppe Ideen, die dazu beitragen sollen, den Individualverkehr im ländlichen Raum vom Autoverkehr hin zu öffentlichen Angeboten zu verschieben: Schnelle, gut getaktete Umstiegsmöglichkeiten an archi-

tektonisch gut gestalteten Mobilitäts-Hubs gewährleisten gute Verbindungen zwischen Stadt und Region und von Dorf zu Dorf. Der aktuelle Linienverkehr wird ergänzt oder ersetzt durch Rufbusse, einer Weiterentwicklung des bestehenden Systems der Bürgerbusse und durch Mitfahrerbänke, die direkt vor Ort und digital funktionieren. Diese Hubs werden zugleich zu sozialen Treffpunkten, an denen Paketstationen, WLAN, Kioske, touristische Informationstafeln und ähnliche Angebote bereitstehen. Vor-Ort-Angebote und digitale Möglichkeiten werden gemeinsam gedacht und so werden beispielsweise die verschiedenen Verkehrsarten in nur einer App buchbar sein.

Was bleibt, ist die zentrale Frage: „Leben auf dem Land ohne eigenes Auto – Geht das?“ und es wird deutlich, dass die Beantwortung nicht allein technisch-praktisch ausfallen kann. Befragungen zufolge ist eine Mehrheit der Landbewohner:innen in Sachen Mobilität mit dem Status Quo zufrieden und sieht daher keine Notwendigkeit, an dem Thema mitzuarbeiten⁴. Die Mobilitätswende im ländlichen Raum braucht dringend einen gesellschaftlichen Diskurs und positive Impulse für die Steigerung der Bereitschaft, das eigene Mobilitätsverhalten zu verändern.

Mit der Anschlussförderung „Mobilwandel2035“ für das Projekt „Leitbild Neue Mobilität: Mobilitätswende im ländlichen Raum“ (Kurz Reallabor Nordhessen) ermöglichte es das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz (BMUV) der Universität Kassel die aufgebauten Kooperationen mit der Gebietskörperschaft Trendelburg, dem Zweckverband Raum Kassel, dem Landkreis und dem Nordhessischen Verkehrsverbund (NVV) um die Einbindung von Bewohner:innen und Bewohnern der Region zu erweitern.

Gemeinsam mit den Expert*innen für kooperative Stadtentwicklung von Forward Planung und Forschung und Urban Catalyst entwickelten sie einen Prozess, in dem sich universitäre und angewandte Forschung und Beteiligungsformate gegenseitig ergänzten.

Ziel war es, gemeinsam mit den Menschen vor Ort und den wichtigsten regionalen Akteur:innen ein Zukunftsbild für nachhaltige Mobilität zu erarbeiten. Dafür war es wichtig, die unterschiedlichsten Zielgruppen, von jung bis alt, von alleinstehend bis Teil einer Großfamilie, von zentralen bis abgelegenen Wohnlagen in die Überlegungen mit einzubeziehen. Wie kann es gelingen, dass keine:r von ihnen mehr auf das eigene Auto angewiesen ist? Wie sehen unsere Dörfer und Kleinstädte aus, wenn das private Auto nicht mehr den Verkehr dominiert und unsere gebaute Umwelt derart prägt? Und vor allem: welche Schritte bringen uns dorthin?

1 Aufbruch in ein neues, multimobiles Zeitalter, in: Die Evolution der Mobilität, Eine Studie des Zukunftsinstituts im Auftrag des ADAC, 2017

2 #mobilwandel2035 – Zukunftswettbewerb nachhaltige Mobilität Förderantrag, Antragsteller Universität Kassel, Fachgebiet Architekturtheorie und Entwerfen, Prof. Philipp Oswalt, Dipl.-Ing. Lola Meyer

3 „BauMobil – Bauen für die neue Mobilität im ländlichen Raum: Anpassung der baulichen Strukturen von Dörfern und Kleinstädten im Zuge der Digitalisierung des Verkehrs“, 2019-2021

4 #mobilwandel2035 – Zukunftswettbewerb nachhaltige Mobilität Förderantrag, Antragsteller Universität Kassel, Fachgebiet Architekturtheorie und Entwerfen, Prof. Philipp Oswalt, Dipl.-Ing. Lola Meyer

EINFÜHRUNG

PROJEKTGEBIET GEMEINDE TRENDELBURG

Das Projektgebiet fokussiert auf die Kleinstadt und Region Trendelburg, die 40 km nördlich von Kassel in einer hügeligen Landschaft am Rande des Reinhardswalds liegt. Mit dem Pilgerort Gottsbüren, dem Naturdenkmal „Wolkenbruch“ und der mittelalterlichen Burganlage mit Rapunzelturm, sowie zahlreichen Rad- und Wanderwegen an den Ufern von Diemel und Esse, im Holzalpetal und entlang der Hänge des Reinhardswalds und der Hessischen Märchenstraße, ist der Großraum Trendelburg touristisch attraktiv.

Gleichzeitig hat die im strukturschwachen Nordhessen, zudem in peripherer Lage gelegene Stadt mit teilweise starken Abwanderungen zu kämpfen. In der Kernstadt Trendelburgs leben ca. 1.100 (1.088) Einwohner:innen und in den sieben, bis in die 70er Jahre noch selbstständigen Gemeinden (Deisel, Friedrichsfeld, Eberschütz, Gottsbüren, Langenthal, Sielen und Stammen) weitere 4.223 Menschen. In den 1950er Jahren waren es in Gottsbüren noch doppelt so viele. Mit weniger als 100 Einwohnern pro km² ist Trendelburg eine der am dünnsten besiedelten Städte Nordhessens. Über 90% der aktuellen Einwohner:innen pendeln in benachbarte Städte, nur nahezu 10% arbeiten in der Produktion (sekundärer Sektor) oder im Dienstleistungssektor vor Ort.

Für den Einkauf im Supermarkt, den Arztbesuch oder die Grundschule ist der Weg nach Trendelburg unumgänglich. Hier ist auch ein sozialer Fahrdienst lokalisiert. Die nächsten Krankenhäuser und Sekundarschulen befinden sich in Hofgeismar und Bad Karlshafen. In Hofgeismar befinden sich die nächstgelegenen Schulen, die bis zum Abitur führen.⁵

Die Anbindung an Kassel als nächstgelegene Großstadt und an Hofgeismar als Mittelzentrum erfolgt über die B83 und durch die RegioTram, deren letzte Haltestellen in Hof-

geismar und Hofgeismar-Hümme knapp außerhalb der Gemeindegrenze liegen.

Die Nord-Süd-Strecke Kassel – Bad Karlshafen, die bis in die 1960er Jahre auch in Hümme hielt, stellte die Bahn sowohl für den Personen-, als auch für den Güterverkehr ein. Entlang der Diemel, später der Esse, verläuft nurmehr die Bundesstraße 83 (Höxter – Kassel). Der Buslinienverkehr des Regionalverkehrs Kurhessen entlang dieser Bundesstraße ist bereits jetzt recht gut getaktet. Sie verbindet Trendelburg mit der Bahnstrecke Kassel-Warburg in Hofgeismar und mit der Bahnstrecke Ottbergen-Northeim in Bad Karlshafen. Beide gelten als zuverlässig und komfortabel und insbesondere Pendler:innen nutzen diese bereits heute rege.

Die Anbindung der Wohnorte und Ziele abseits dieser Achse oder jenseits der Grenzen der Gemeinde Trendelburg durch den öffentlichen Verkehr ist lückenhaft und das Radwegenetz nicht ausreichend ausgebaut. Somit werden in der Gemeinde Trendelburg die meisten Fahrten mit dem eigenen Pkw erledigt.

⁵ Endbericht Forschungsprojekt: Bauen für die neue Mobilität im ländlichen Raum, BBSR 2021, S.60 ff



Ortsausgang Deisel an der B 83, Hauptverkehrsader zwischen Hofgeismar und Bad Karlshafen



Parkplatz vor der Trendelburg im mittelalterlichen Stadtkern



Steintor in Trendelburg mit Parkbuchten



Bäckerei Amthor im Stadtkern Trendelburgs



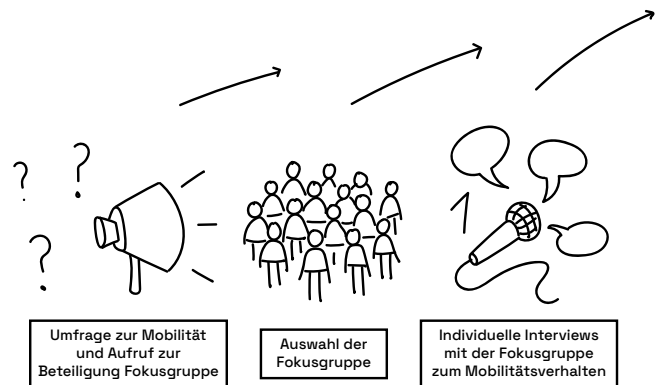
Ortsausgang Trendelburg in Richtung Hofgeismar mit Bushaltestelle an der B83



Zugewachsener Gehweg in der Bachstraße im Ortsteil Sielen

EINFÜHRUNG

METHODIK UND PROZESS



Die Umsetzung und Organisation nachhaltiger Mobilität ist vor allem im ländlich geprägten Raum eine große und komplexe Aufgabe, die mit vielen Akteur:innen kooperativ angegangen werden muss.

Grundprinzip bei der Entwicklung des Leitbildes „Neue Mobilität“ war ein iteratives Prozessdesign, in dem Ergebnisse aus der angewandten Forschung für die Beteiligung von Nutzenden und Anbietenden aufbereitet und als Zwischenergebnisse zurück in die Entwicklung des räumlichen Zielbildes einfließen. Dabei konnte das Projektteam auf wissenschaftliche Erkenntnisse der vorangegangenen Forschungsprojekte aufbauen und die im Prozess gewonnenen Analyse- und Forschungsergebnisse sogleich in die Beteiligungsformate einfließen lassen, deren Ergebnisse wiederum Vorlagen für weitere projektbegleitende Forschungen lieferten. Die Konzeption des Leitbildes fußt auf diesem wechselseitigen Prozess.

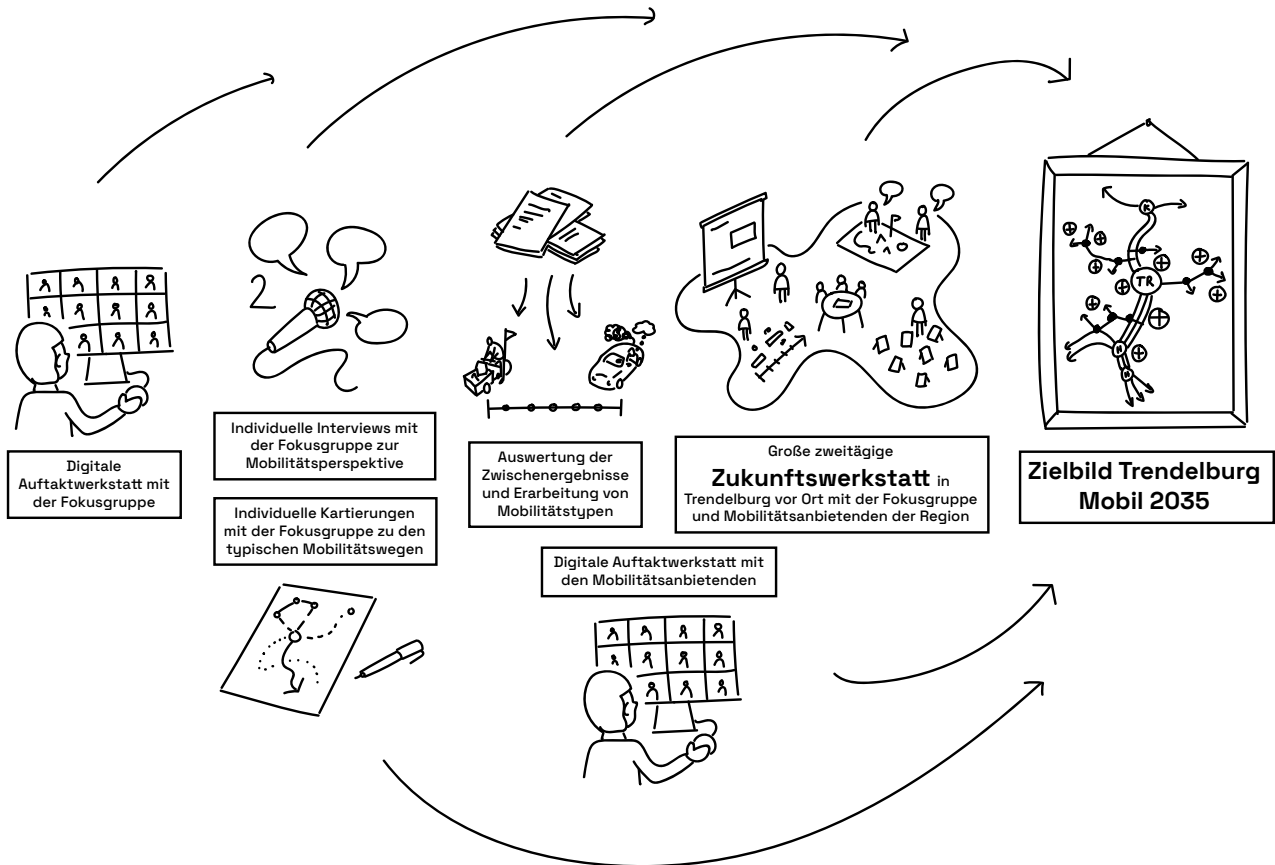
Auf sozialer und kultureller Ebene stand vor allem die Frage im Vordergrund, wie ein grundsätzlicher Wandel von Mobilitätsgewohnheiten erreicht werden kann: Was brauchen die Menschen ganz persönlich und individuell, um einen Wechsel vom privaten Pkw auf andere Verkehrsarten zu vollziehen? Ein wichtiger Aspekt dafür, dass Bürger:innen ihr Mobilitätsverhalten hin zu mehr Nachhaltigkeit ändern, ist es einen grundsätzlichen Wandel ihrer Einstellungen anzuregen. Erst, wenn Menschen sich gemeinschaftlich auf Ziele und Werte verständigen, sind sie bereit eingeschliffene Routinen hinter sich zu lassen und Schritte zu unternehmen, die für jede:n Einzelne:n unmittelbare alltägliche Auswirkungen haben. Aus diesem Grund war die gezielte Beteiligung zentral für den lokalen Mobilitätswendediskurs und die Erarbeitung eines maßgeschneiderten Leitbildes.

Für einen solchen Prozess gilt es die Forschungsergebnisse für die Beteiligung verständlich aufzubereiten und Arbeitsformate zu entwickeln, mit denen Diskussions- und Entscheidungsprozesse angeregt und zugleich Wissen und Erkenntnisse gesammelt werden können.

Der erste öffentliche Aufruf zur Beteiligung enthielt bereits erste Fragen zum individuellen Mobilitätsverhalten und der spezifischen Ausgangssituation der Interessierten. Aus den eingegangenen Rückmeldungen wählte die Forschungsgruppe die Personen der Fokusgruppe anhand einer gezielten Fallauswahl nach vorab festgelegten Kriterien aus.

Vor und nach einem (coronabedingt) digitalen Auftakt, in dem sich das Projektteam vorstellte und sich die Teilnehmenden der Fokusgruppe kennen lernten, fanden leitfadengestützte Einzelinterviews zu Mobilitätsverhalten und -perspektive der Fokusgruppe statt. Im Nachgang der Veranstaltung erstellten die Teilnehmenden individuelle Kartierungen ihrer Alltagswege. Die Erkenntnisse aus Interviews und Kartierungen bildeten die Grundlage für die Erstellung von fünf Mobilitätstypen.

Nach einer (ebenfalls coronabedingt digitalen) Rückkopplung der Zwischenergebnisse mit den Mobilitätsanbietenden entwickelte das Projektteam kreative und haptisch erfahrbare Kommunikationsformate für den nächsten Schritt. In der zweitägigen Zukunftswerkstatt mit der Fokusgruppe und den Mobilitätsanbietenden konnten die Beteiligten während und zwischen den unterschiedlichen Formaten die Ergebnisse ihrer gemeinschaftlichen Überlegungen auf einer Karte, einem Zeitstrahl oder in einer Ideensammlung festhalten.



Die Schritte zur Entwicklung des räumlichen Leitbildes reichen gut nachvollziehbar von der ersten individuellen Kartierung, über die Weiterentwicklung durch unterschiedliche Formate und gemeinsame Diskussionen während der Zukunftswerkstatt bis zu einem grafisch und textlich ausgearbeiteten Ergebnis.

Ein Fokus bei der Entwicklung des Leitbildes lag auf den räumlichen, institutionellen und technischen Rahmenbedingungen, die von verschiedenen Akteur:innen aus der Kommune und den Nachverkehrs-anbietenden geschaffen werden. Hierbei ging es um mögliche Betreibermodelle, die Schaffung von Infrastrukturen, Veränderungen im Nutzungsverhalten und Zuständigkeiten. Durch die integrierte Arbeitsweise gehen die im Leitbild vorgeschlagenen Maßnahmen über rein hoheitliche Aufgaben und Zuständigkeiten hinaus und umfassen daher auch private Angebote und bürgerschaftliche Initiativen.

Die frühzeitige Einbindung dieser Akteur:innen ermöglichte eine Vielschichtigkeit der Maßnahmen des Zielbilds und erleichtert deren spätere Umsetzung. Es entstand ein lokal mitgetragenes Leitbild für die Region Nordhessen/

Trendelburg und die Mobilität der Menschen, für die Zukunft und den Weg dorthin. Nordhessen als Modellregion wird damit zum Schaufenster für die zielgerichtete Entwicklung neuer Mobilität im ländlichen Raum.

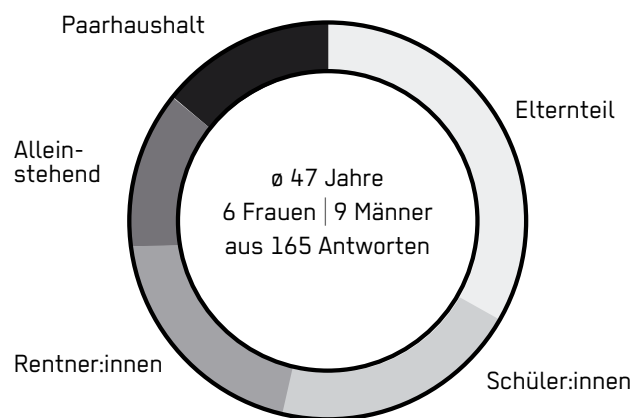
FORMATE UND LEITBILDENTWICKLUNG

ZUSAMMENSETZUNG UND AUSWAHL DER FOKUSGRUPPE

Als zuständige Gemeinde schrieb die Stadt Trendelburg alle Bewohner:innen zwischen 16 und 90 postalisch an und lud sie ein, analog oder digital an einer kurzen Umfrage teilzunehmen. Diese umfasste Fragen zu ihrem Mobilitätsverhalten, ihrer Einstellung zum Umweltschutz und dazu, was passieren müsste, damit sie ihr Mobilitätsverhalten ändern und erfasste sozio-demografische Grunddaten. Eine namentliche Teilnahme galt als Bewerbung für die Fokusgruppe. Aus den 165 Antworten wählte das Projektteam 15 Bürger:innen aus. Dabei galt es die Fokusgruppe so zusammenzustellen, dass sie möglichst vielfältig und repräsentativ ist und verschiedene Nutzungsprofile abbildet, um möglichst vielfältige Stimmen und Positionen in den Prozess einzubinden.

In der Personenauswahl setzte die Forschungsgruppe der Universität die aktuell dominierende Fortbewegungsform – autofrei, fahrradaffin, gemischte Nutzung, nur öffentlicher Nahverkehr und ausschließlich Auto – ins Verhältnis zur Angabe, ob sich die Person eine Zukunft ohne Auto vorstellen kann. In der Fokusgruppe sollten unterschiedliche aktuelle Fortbewegungsarten und unterschiedliche Perspektiven auf eine Zukunft ohne eigenes Auto vertreten sein.

Des Weiteren sollten klassische sozio-demografische Kennwerte möglichst „repräsentativ“ vertreten sein, sprich: der bundesdeutsche Altersschnitt von Mitte vierzig, eine bestmögliche Gender-Parität und möglichst alle Einkommensklassen. Berücksichtigt wurden auch die verschiedenen Bedürfnisse an Mobilität, die in unterschiedlichen Haushalten (Alleinstehend, Paarhaushalt, Familien) und Lebensphasen (Schüler:innen und Auszubildende, Berufstätige, Rentner:innen) vorliegen. Als weiteres Kriterium galt es, Menschen aus möglichst vielen Ortsteilen der Stadt Trendelburg einzubeziehen.



Zusammenstellung der Fokusgruppe



Die Fokusgruppe während Diskussionen, Ideenfindung und Leitbildentwicklung
Fotos: Urban Catalyst

Auf den Folgeseiten sind einige der Teilnehmenden der Fokusgruppe in ihrem Mobilitätsalltag porträtiert.



Teilnehmer der Fokusgruppe: Philipp Eigenseer
Fotos: Can Wagener



Teilnehmerin der Fokusgruppe: Evita Feuring
Fotos: Can Wagener



Teilnehmerin der Fokusgruppe: Monika Heimlich
Fotos: Can Wagener



Teilnehmer der Fokusgruppe: Albert Kurzenknabe
Fotos: Can Wagener



Teilnehmer der Fokusgruppe: Reinhardt Vollmer
Fotos: Can Wagener



Teilnehmerin der Fokusgruppe: Pia Adamsky
Fotos: Can Wagener

FORMATE UND LEITBILDENTWICKLUNG

LEITFADENGESTÜTZTE INTERVIEWS

Die Interviews mit der Fokusgruppe wurden in zwei aufeinander aufbauenden Runden anhand von Interviewleitfäden geführt. In den Einführungsinterviews standen Fragen zu ländlichem Verkehr und dem aktuellen Mobilitätsverhalten im Fokus. Die grundsätzlich positive Haltung der Interviewpartner:innen gegenüber der Idee des Mobilwandels ist wenig überraschend, wenn man bedenkt, dass Personen, die dem Thema skeptisch oder indifferent gegenüber stehen, sich gar nicht erst (oder nur anonym) an der Auswahlphase beteiligt hätten. Die große Bereitschaft der Interviewten, das eigene Mobilitätsverhalten anzupassen, unterstützt die Annahme, dass es sich bei den Teilnehmenden um potentielle zivilgesellschaftliche Treiber:innen eines Mobilwandels handelt.

Die Interviewten betonen, dass neben einem notwendigen politischen Wandel die individuelle, alltägliche Ebene entscheidend ist. Aktuell wählen sie ihre Verkehrsmittel sehr pragmatisch, indem sie Erreichbarkeit und Zugang zum Verkehrsmittel, die notwendige Fahrzeit und aufzuwendenden Kosten gegeneinander abwägen. Dabei gibt es ein stark ausgeprägtes Bedürfnis auch ohne eigenes Auto gleichwertig, sprich flexibel in Zeit und Strecke, mobil sein zu können. Aktuell nehmen sie den ÖPNV als kompliziert und teuer wahr, schätzen das Angebot nur als bedingt ausreichend und flexibel für die eigenen Bedürfnisse ein. Auch die Möglichkeit zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln zu wechseln (Intermodalität), nutzen sie kaum.

Eine spannende Beobachtung ist, dass die, die den ÖPNV eher nutzen, auch ein eher positives Bild von ihm haben. Bei alternativen Verkehrsmitteln scheint die Kontakthypothese, die eigentlich aus der Forschung zu Fremdenfeindlichkeit kommt, hier ebenfalls Anwendung zu finden: je mehr Kontakt mit (neuen / anderen) Verkehrsmitteln die jeweilige Person hat, desto größer ist die positive Haltung

oder perspektivische Nutzungsbereitschaft.

Wie staatliche Akteure das Mobilverhalten der Bürger:innen beeinflussen sollten, schätzen die Befragten unterschiedlich ein: während manche eher Push-Faktoren (höhere Steuern; Verbote) bevorzugen, tendieren manche ausschließlich zu Pull-Faktoren (Fördermittel; Kommunikation), andere wieder zu einer Mischung. Insbesondere hier zeigt sich die Diversität innerhalb der Gruppe.

Für einen erfolgreichen Mobilwandel, so die Teilnehmenden, wollen sie sich darauf verlassen können, auch ohne ein eigenes Auto mehr oder weniger gleichwertig zum Status Quo, weiter mobil sein zu können – gleichwertig im zeitlichen und finanziellen Sinne. Das gilt auch für ausdrücklich umweltschützend eingestellte Personen. Das Gefühl, etwas „Gutes“ für die Umwelt zu tun und die Möglichkeit konkrete finanzielle Vorteile zu erreichen, wenn die Interviewten beispielsweise Energie oder Sprit einsparen können, verstärkt die Bereitschaft für den Umstieg.

Im zweiten Tiefeninterview lenkte die Forschungsgruppe den Blick in die Zukunft. Die Bürger:innen, ergänzt um ausgewählte Vertreter:innen der Kommune/Region sowie aus dem Mobilitätssektor, beantworteten Fragen zum Thema nachhaltiger Mobilität. Wenn der Klimawandel bislang nicht als persönliche Bedrohung gesehen wird, so ist doch ein großes Problembewusstsein vorhanden und sie sprechen der Mobilität dabei eine entscheidende Rolle zu. Sie wünschen sich, dass der Staat insbesondere bei Unternehmen stärker reguliert, handelt und eingreift. Die Progressivität der befragten Personen sehen sie von den alltäglichen Herausforderungen immer wieder gebremst, dabei werten sie ihren eigenen Beitrag durchaus positiv, als im Rahmen des Möglichen. Gleichzeitig beginnen einige Personen der Fokusgruppe darüber nachzudenken, ob

es nicht in Zukunft notwendig werden könnte, die eigene Komfortgrenze zu verschieben.

Und wie führen sie im Bekannten- und Freundeskreis Gespräche über Klimawandel und Mobilität im ländlichen Raum? Da es sich um ein politisch und emotional schwieriges Thema handelt, bei dem sich die Gemüter schnell erhitzen, suchen die wenigsten der Befragten die Konfrontation. Dennoch verfolgen manche von ihnen eine vorsichtige Überzeugungsarbeit, die von ihnen selbst meist als solche gar nicht wahrgenommen wird. Sie führen Gespräche über die konkreten (finanziellen) Vorteile, beispielsweise von Photovoltaikanlagen, oder über konkrete Sachverhalte, wie der möglichen Nutzung von E-Mobilität auf dem Land.

Die Befragten bewerteten mögliche Maßnahmen zur Mobilitätswende im Raum Trendelburg, vom Ausbau des Radwegenetzes über Mitfahrbanken bis hin zu einem Tramausbau, durchweg positiv. Dabei stellten sie eine Maßnahme umso mehr in Frage, je größer und kostspieliger sie gegenüber anderen Vorschlägen ist. Zweifel, ob eine der vorgeschlagenen Maßnahmen tatsächlich genutzt wird kamen gehäuft bei den Vorschlägen auf, die die befragte Person selbst nicht oder nur kaum nutzt. Im weiteren Gespräch reflektierten sie ihre Meinung und zeigten Bereitschaft, sich auch mit diesen Vorschlägen weitergehend auseinanderzusetzen.

Ein Bild davon, wie diese Maßnahmen die Orte und Straßen verändern könnten, konnten sich die Interviewten nur schwer machen. Zu tief sitzt die Vorstellung vom autodominierten Raum, in dem Parkplätze vor jedem Haus ebenso selbstverständlich sind, wie fehlende oder schmale Geh- und Radwege oder Schnellstraßen, die durch Erholungsgebiete führen. Die Interviewten kamen also nicht mit dem Wunsch in das Interview, dass der Raum (zurück) zu mehr

Aufenthaltsqualität und Multifunktionalität transformiert werden sollte, sondern fanden an diesem Zukunftsbild vielmehr erst im Gespräch Gefallen.

Ein Leben auf dem Land ohne eigenes Auto – Geht das? Oder wie geht das? Mindestvoraussetzung dafür, so zeigen die Interviews, ist eine Infrastruktur, die als bezahlbar wahrgenommen wird und nahezu den bisherigen Mobilitätsstandard hinsichtlich Flexibilität, Komfort und (Planungs-)Sicherheit aufrechterhält.

FORMATE UND LEITBILDENTWICKLUNG

KARTIERUNG DER ALLTAGSWEGE

Nach einem ersten, coronabedingt digitalen Auftakt zum Kennenlernen erhielten die Mitglieder der Fokusgruppe Post mit einem vorbereiteten Set zur Kartierung ihrer Alltagswege.

Auf einer Karte der Region Trendelburg zeichnen sie ihre alltäglichen Wege - von zu Hause zur Arbeit, zum Einkaufen, zu Kita und Schule, zum Sport, zu Familie und Freunden - ein. In einem weiteren Schritt fügten sie hinzu, wie häufig sie die Strecke nutzen, warum sie auf welcher Strecke welches Verkehrsmittel nutzen und welche Strecken sie meiden, wo es Probleme gibt und woran dies liegt.

Ziel dieser Methode ist es, die Teilnehmenden für ihr eigenes Mobilitätsverhalten zu sensibilisieren. Indem sie ihre Routen auf die Karte übertragen und die Schwierigkeiten und Vorteile, die sie in den unterschiedlichen Verkehrsmitteln und Mobilitätsformen sehen, im Raum verorten ergänzen sie die individuellen Ergebnisse der leitfadengestützten Interviews. In der Überlagerung der persönlichen Kartierungen zeigen sich die zentralen Routen des Alltags, die besonders intensiv genutzten Straßen und Bahnhöfe sowie besonders stark frequentierte Zielorte. Diese Überlagerung der einzelnen Kartierungen und Anmerkungen ermöglichen erste thesenhafte übergeordnete Erkenntnisse, auch wenn mit der Befragung der Fokusgruppe nur eine Stichprobe erfolgte.

Kartierung der Mobilitätswege

#mobilitätswandel 2035 - Zukunftswettbewerb Nachhaltige Mobilität

1 - ANLEITUNG

BITTE LESEN SIE DIE ANLEITUNG SORGFÄLTIG DURCH, BEVOR SIE ANFANGEN

MATERIALIEN FÜR DIE KARTIERUNG

- Klebepunkte** - zur Markierung von Orten und Besonderheiten auf der Karte. Hierfür stehen sowohl eine Auswahl verschiedener Klebepunkte zur Verfügung (siehe Schritt 1 und 2), als auch unbeschriftete Klebepunkte für Ihre eigenen Ergänzungen.
- dicker Stift (Edding)** - zur Verbindung der Orte auf den konkreten Straßen/Wegen. Mit dem dicken Stift zeichnen Sie Ihre häufig und regelmäßig zurückgelegten Wege auf der Karte ein und verbinden somit die Klebepunkte miteinander.
- dünner Stift (Stabilo)** - zur Beschriftung und Ergänzung von weiteren Informationen. Mit dem dünnen Stift können Sie weitere Details zu den Orten oder Verbindungen, den Straßen und Ihren zurückgelegten Wegen, den Verkehrsmitteln, Problemen und alles was Ihnen sonst noch wichtig erscheint auf der Karte eintragen.
- Karten (DIN A3)** - zum Eintragen aller Informationen. In die Karte werden alle Informationen von Ihnen eingetragen, gezeichnet und geschrieben. Die zweite Karte ist Ersatz (falls Sie mit dem ersten Versuch nicht zufrieden sind) oder als Grundlage für erste Skizzen gedacht.

SCHRITT 1: ORTE MARKIEREN UND BESCHRIFTEN

Bitte tragen Sie **Ihren Namen** auf der Karte ein (oben links). Dann markieren Sie die folgenden Orte auf der Karte mit den jeweiligen Klebepunkten und **beschriften** diese in der Karte mit zusätzlichen Informationen:

Ihre(n)

- W** Wohnort(e)
- A** Arbeitsort(e)
- S** Schule(n)
- K** Kita(s)
- B** die 5-10 wichtigsten Orte für Ihre regelmäßigen Besorgungen (Lebensmittel/täglicher Bedarf, Bäckerei, Baumarkt, usw.)
- F** die 5-10 wichtigsten Orte für Ihre Freizeit oder soziale Aktivitäten (Freunde, Familie, Sport, Vereine usw.)

Acht weitere Orte zum selbst beschriften:

1 _____ 2 _____ 3 _____ 4 _____

5 _____ 6 _____ 7 _____ 8 _____

SCHRITT 2: VERBINDUNGEN EINZEICHNEN

Bitte verbinden Sie die markierten Orte mit dem dicken Stift (Edding). Denken Sie dabei auch an Ihre täglichen Abläufe. Gehen Sie zum Beispiel häufig nach dem Arbeiten noch Einkaufen, oder holen Sie noch andere Mitfahrer:innen ab bevor Sie zum Sport fahren, usw.? Welche anderen Wege entstehen dadurch? (Wenn der Weg außerhalb der Karte führt, zum Beispiel Werbung/Jahrm./Münden/Beverungen, dann deuten Sie die Richtung am Rand der Karte mit einem Pfeil an)

TIPP: WENN SIE SICH UNSICHER SIND, NEHMEN SIE ZUERST EINEN BLEISTIFT UND ZEICHNEN DIE LINIEN SPÄTER MIT DEM DICKEN STIFT NACH.

Bitte markieren Sie den Ort auf der Verbindung, wo Sie (häufig) das Verkehrsmittel wechseln mit einem Klebepunkt (Auto -> Fahrrad oder Fahrrad -> Bahn usw.).

Bitte beschriften Sie die (Teil-)Verbindungen mit dem jeweils genutzten Verkehrsmittel (dünner Stift).

SCHRITT 3: BEWERTEN/ BESCHRIFTEN

ACHTUNG: BITTE HIER DEN DÜNNEN STIFT (STABILO) BENUTZEN

Bitte ergänzen Sie **auf der Karte** weitere Details zu den **Orten** (was machen Sie dort, wie häufig besuchen Sie diesen Ort, ist er für Sie gut zu erreichen usw.)

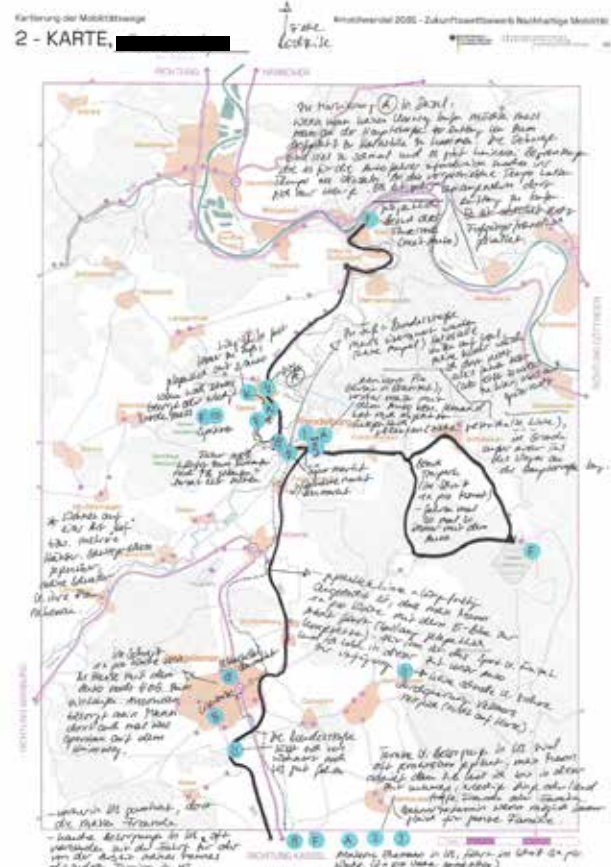
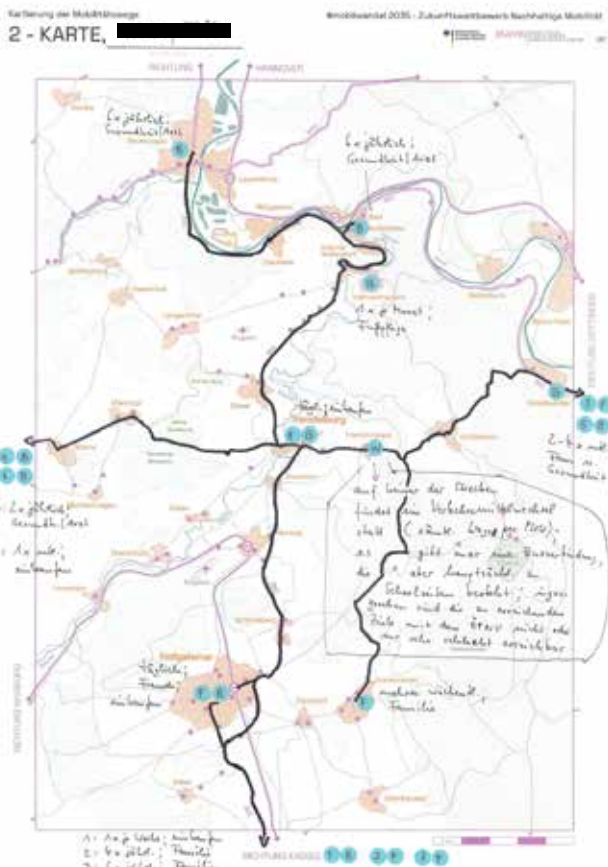
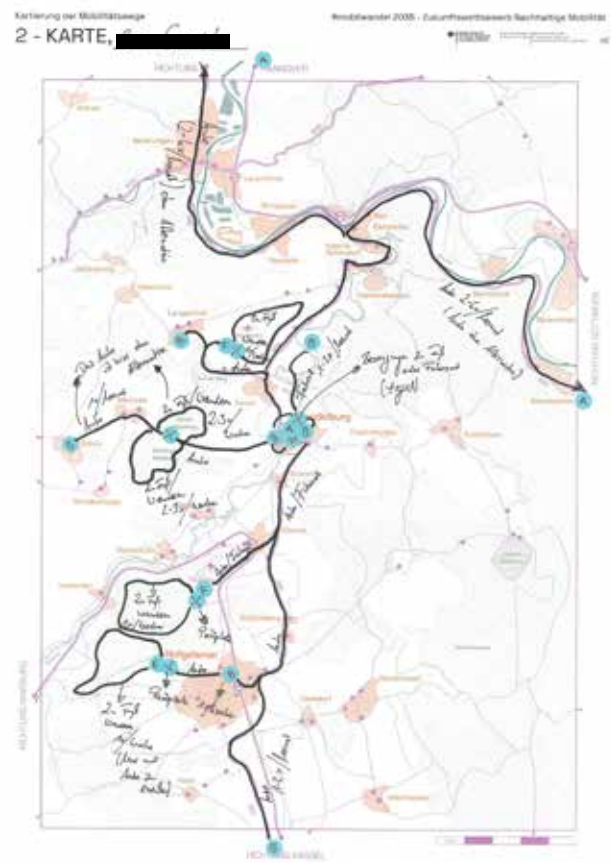
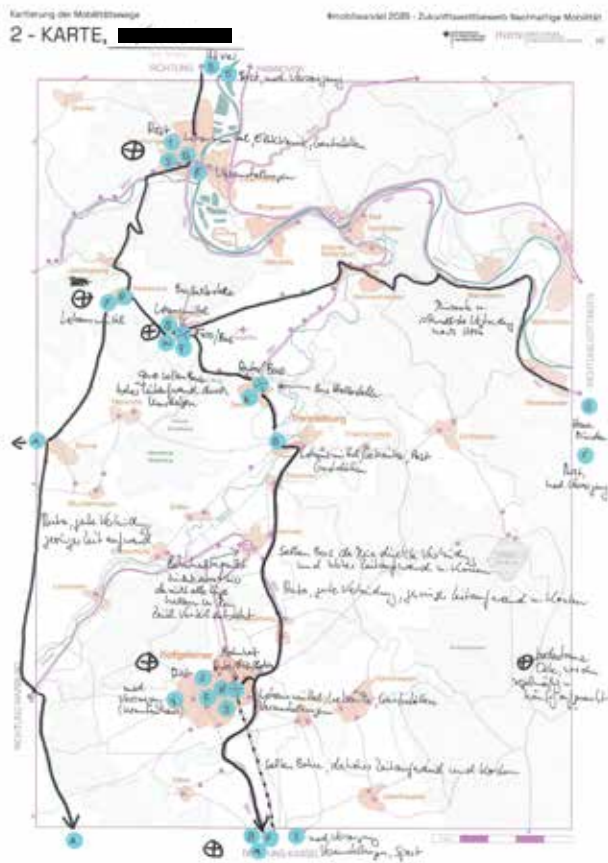
und den **Verbindungen** (warum nutzen Sie auf welchen Strecken das jeweilige Verkehrsmittel, wo fahren Sie nicht gerne lang und warum, was sind Probleme oder welche Wege mögen Sie gerne, woran liegt das, usw.?)

Die gestellten Fragen sind als Anregung zu verstehen und Sie können natürlich gerne andere für Sie wichtige Details ergänzen.

VIelen DANK FÜR IHRE MITARBEIT



Anleitung und Material zur selbstständigen Kartierung



Ausgewählte Beispiele der Kartierung der Alltagswege durch die Teilnehmenden der Fokusgruppe

FORMATE UND LEITBILDENTWICKLUNG

ÜBERLAGERUNG UND AUSWERTUNG DER KARTIERTEN BEWEGUNGSMUSTER

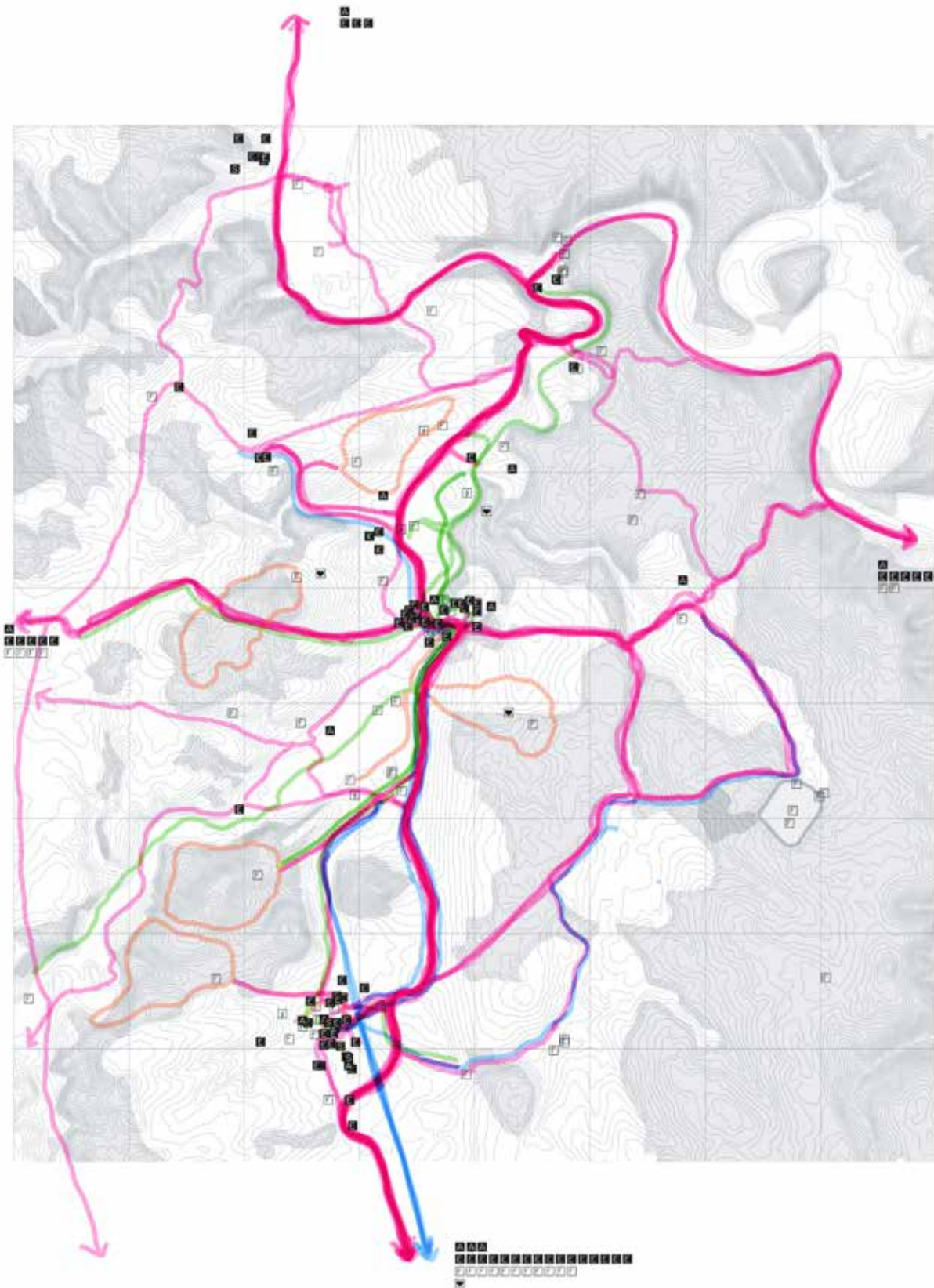
Die Auswertung der Mappings verdeutlichte, dass die Mitglieder der Fokusgruppe den ÖPNV im Vergleich zum Auto und dem Fahrrad sehr wenig nutzen. Die meisten von ihnen legen ihre Alltagswege vornehmlich mit jeweils nur einem Verkehrsmittel (meistens dem PKW) zurück und nur sehr wenige wechseln das Verkehrsmittel, um ihr Ziel zu erreichen. Hier verweisen die Befragten vor allem auf Anschlussprobleme im intermodalen Verkehr hin. So ist auf dem Weg nach Kassel ein Umstieg vom Bus auf die Regio-Tram notwendig, doch warten Bus und Bahn nicht verlässlich aufeinander. Die wenigen Busse fahren einige Orte nur selten an und fallen teilweise aus. Demgegenüber bewerten sie die Bundesstraße 83 Richtung Kassel als gut ausgebaut und zuverlässig. Zusätzlich trug die Covid19-Pandemie zu Entscheidungen zugunsten des PKW bei.

Der möglichen Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel stehen in der individuellen Abwägung im Vergleich zum privaten PKW zumeist gefühlte zu hohe Kosten, zu hoher Planungsaufwand und zu große Planungsunsicherheit entgegen. Dieses Imageproblem des öffentlichen Nahverkehrs, das auch auf gut funktionierende Verbindungen übertragen wird, ist ein wichtiger Baustein, der für eine Mobilitätswende angegangen werden muss. Ist die Reisezeit im ÖPNV mit der im PKW vergleichbar, so ist der Mehrwert, der durch diese gewonnene Zeit zur Erholung, zum Lesen und für andere Dinge entsteht, Werbung für die Mobilitätswende. Zu Fuß oder mit dem Rad sind die meisten Befragten vor allem in der Freizeit und auf ausgewählten Wegen unterwegs. Da der Maßstab der Erhebung eher auf die Erfassung weiter entfernter Ziele ausgelegt war, wurden nachbarschaftliche Fußverbindungen der Alltagsmobilität nicht angegeben. An vielen Straßen sind die Gehwege sehr schmal und die überhöhte Geschwindigkeit der vorbeifahrenden Autos hemmt die Nutzung alternativer Verkehrsmittel zusätzlich.

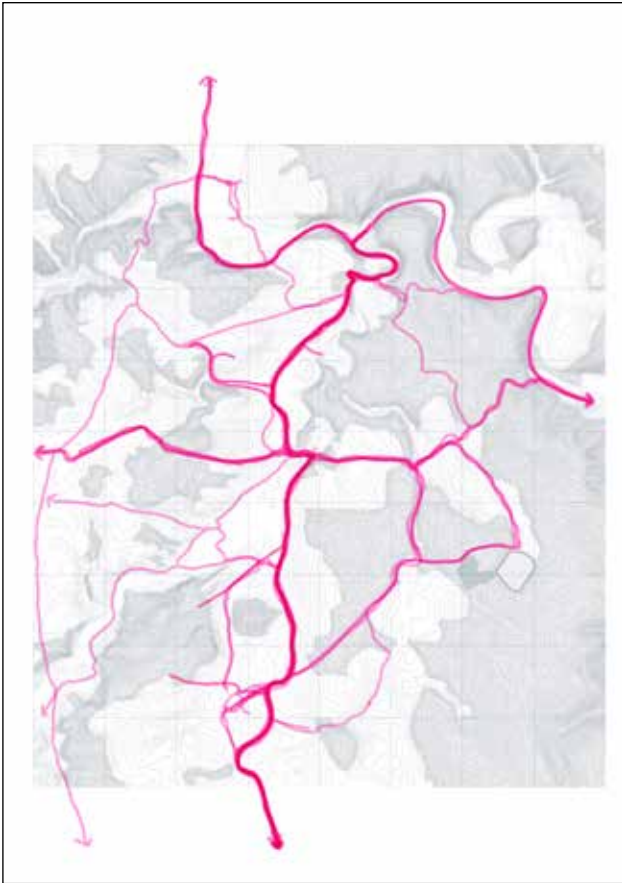
Im Rahmen der (digitalen) Auftaktveranstaltung mit Anbietenden aus dem Mobilitätssektor präsentierte die Forschungsgruppe die Ergebnisse der Bestandsaufnahme und Analyse den Vertreter:innen aus Politik, Verwaltung und dem privaten Mobilitätssektor, die eine mögliche spätere Umsetzung gewährleisten können. Die Auswertung der Kartierungen und die daraus gewonnenen Erkenntnisse überraschten die Expert:innenrunde nicht. Insbesondere der Wunsch nach hohem Komfort, (Planungs-) Sicherheit und geringen Kosten sind ihnen bekannt. Sie erachten die Mobilitätswende und damit den Umstieg der Bürger:innen auf Alternativen abseits des eigenen Autos als wichtigen Baustein für die Zukunftssicherung der Lebensqualität im ländlichen Raum.

Eine politische Stellschraube sehen sie in der Gebührenfinanzierung des öffentlichen Nahverkehrs, die sie in dessen klimapolitischer und gesamtgesellschaftlicher Relevanz begründet sehen. Dies ist eine Investition, die teilweise, so der Vorschlag, durch eine gleichzeitige Streichung der Subventionierung des Autoverkehrs, Erhebung von Parkgebühren oder der Streichung von Stellplätzen refinanziert werden könnte. Zur weiteren Förderung des ÖPNVs könnte die Stadt Trendelburg, dem Beispiel Wiens folgend, gemeinsam mit den Mobilitätsanbietern ein 365-Euro-Jahresticket ins Angebot aufnehmen. Ein weiterer Vorschlag betrifft die Kooperation von Mobilitätsanbietenden und Gewerbetreibenden: durch einen Zusammenschluss von Unternehmen in Gewerbegebieten könnte ein Jobticket für 5 Euro pro Angestellten pro Monat eine angepasste Taktung in das Gebiet ermöglichen.

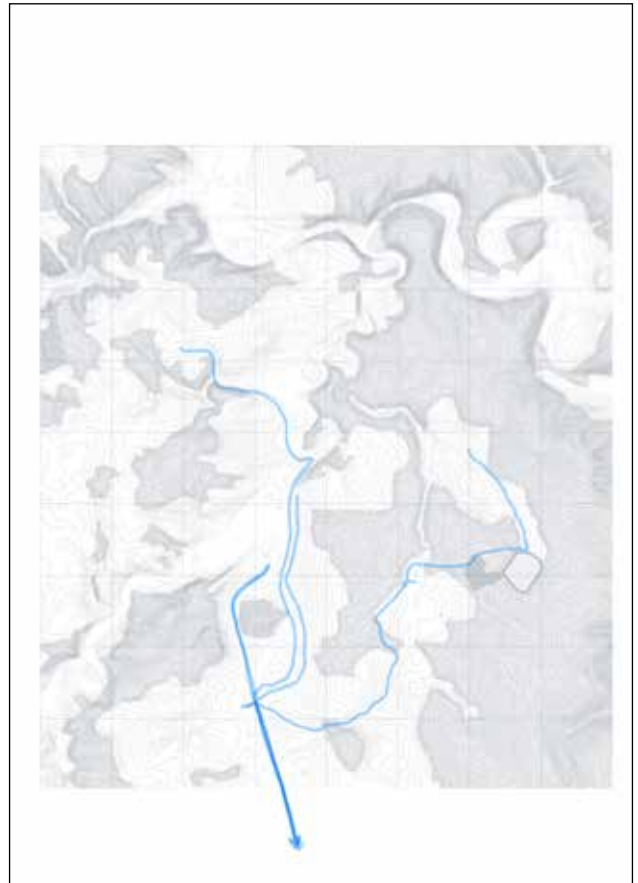
Die Diskussion spannte somit eine Bandbreite strategischer Stoßrichtungen und potenzieller Maßnahmen auf, die insbesondere im ländlichen Raum dazu geeignet sein



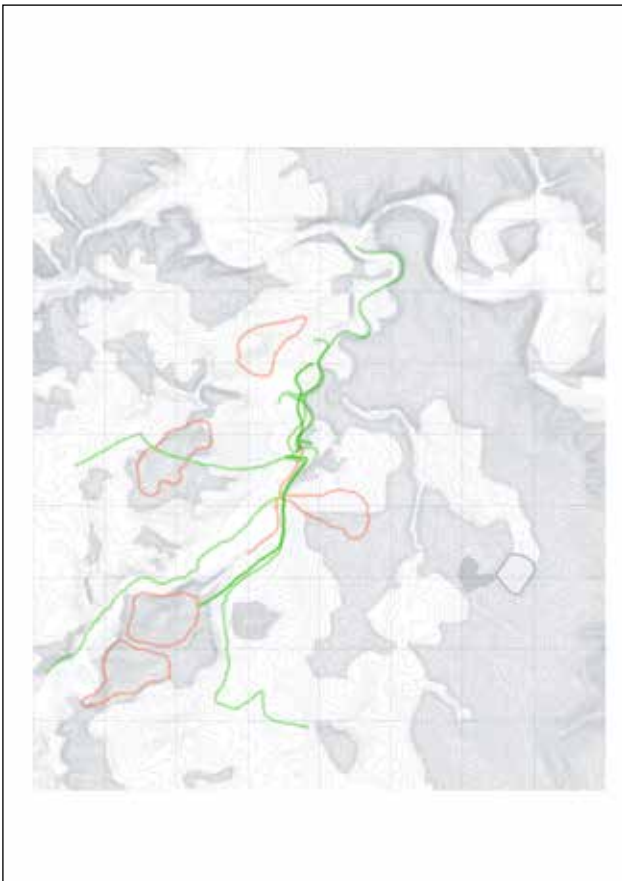
Überlagerung aller Kartierungen



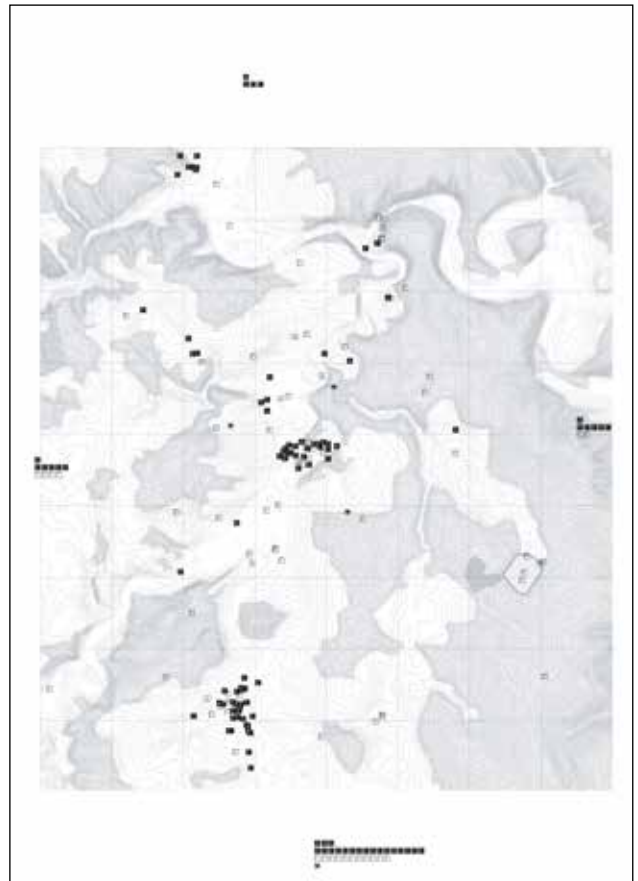
Überlagerung aller kartierten PKW-Wege



Überlagerung aller kartierten Wege im öffentlichen Nahverkehr



Überlagerung aller kartierten Fuß- und Radwege



Überlagerung aller kartierten Orte

können, um von der individuellen Nutzung des eigenen PKWs hin zu kollektiven Mobilitätsformen zu kommen.

Eine höhere Taktung der Busse auch in den abgelegeneren Orten und zu Nachtzeiten ist eine darauf begründete vorgeschlagene Maßnahme. Die Möglichkeit für Mitfahrgemeinschaften und das Angebot des Sammeltaxis „AST“ sollte punktuell ausgeweitet. Lastenfahrräder, vor allem auch mit E-Antrieb, könnten eine ernsthafte Alternative zum Auto für die täglichen Besorgungen bei kürzeren Distanzen darstellen, sofern sie wohnortnah zur Verfügung stehen. Und für den Umstieg vom Rad in die Bahn sind sichere Fahrradabstellplätze an Bahnhöfen wichtig, die auch für wertvolle Lastenräder und Elektrofahrräder Schutz bieten. Dieser Umstieg von elektrobetriebenenem Zweirad zur Bahn schätzten die Teilnehmenden insbesondere hinsichtlich Geschwindigkeit und Komfort als gute Alternative ein.

FORMATE UND LEITBILDENTWICKLUNG

MOBILITÄTSTYPEN IM LÄNDLICHEN RAUM

Die Forschungsgruppe arbeitete fünf Typen des Mobilitätswandels heraus. Dafür werteten sie die Ergebnisse der Interviews und Kartierungen auf Grundlage des aktuellen Forschungsstands aus. Dieser zeigt, dass Verlässlichkeit und Flexibilität für die eigenen (potenziellen) Mobilitätsentscheidungen eine entscheidende Rolle spielen, während externe Faktoren im Sinne von Klimawandel und Umweltschutz oftmals erst wirken, wenn sie eine konkrete Bedrohung darstellen. Auf dieser Basis machte das Forschungsteam aus den ersten Ergebnissen aus den Interviews drei aufeinander aufbauende Aspekte für einen individuellen Mobilitätswandel aus.

- » Mobilitätsverhalten: Wie sieht der Status Quo der eigenen Mobilität aus? Warum bewegt sich die Person wie fort? Welche aktuellen Gründe und Bedürfnisse stehen dahinter?
- » Transformationsbereitschaft: Besitzt die Person ein Problembewusstsein für die Notwendigkeit einer Mobilitätswende? Aus welchem Antrieb und wie sehr wird verfolgt sie die Transformation bzw. wen sieht sie hier in einer Bringpflicht?
- » Mobilitätsperspektive: Wie sähe eine mögliche zukünftige Mobilität aus? Unter welchen Bedingungen und Kompromissen wäre es möglich, das aktuelle Mobilitätsverhalten zu verändern? Ist ein Leben ohne eigenes Auto möglich?

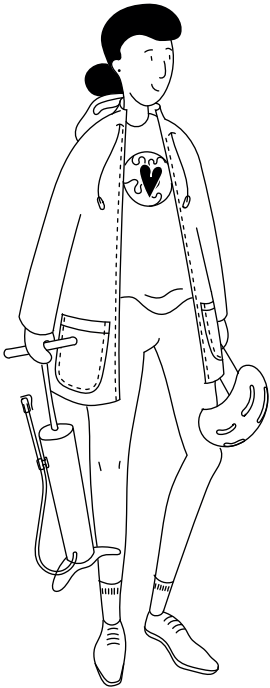
Methodisch der Bildung von Idealtypen folgend, dienten diese drei Aspekte als übergeordnete Kategorien für eine qualitative Inhaltsanalyse der Interviews. Dies bedeutet, dass das Forschungsteam einzelne Interviewstellen je einem, oder manchmal auch mehreren dieser Aspekte zuordneten und diese kompaktere Übersicht dazu nutzten, um die fünf Mobilitätswandeltypen entlang eines Spektrums, (von den „Vorausgehenden“ zu den „Abwartenden“),

herauszuarbeiten. Zur stärkeren Konkretisierung der Typen basieren diese auf den Angaben einer spezifischen Person der Fokusgruppe, angereichert um weitere Details aus der qualitativen Auswertung. Zur weiteren kompakten Veranschaulichung der fünf Typen differenzierte die Forschungsgruppe drei weitere relevante Einzelfaktoren:

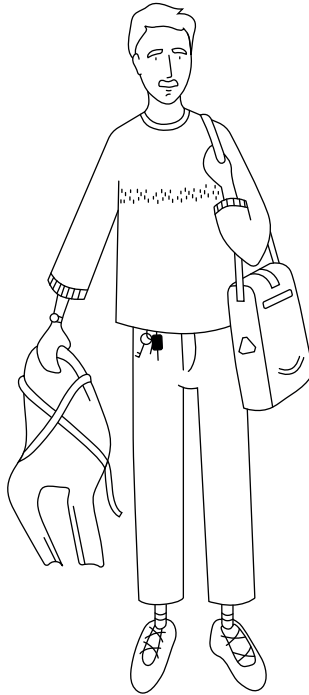
- » Alternativnutzung: Das Ausmaß, wie die Person schon jetzt Alternativen zum eigenen Auto nutzt.
- » Verzichtsbereitschaft: Wie hoch ist die Bereitschaft, auf das eigene Auto (und damit bis zu einem gewissen Grad auf Verlässlichkeit und Flexibilität) zu verzichten?
- » Eigenengagement: Wie ausgeprägt ist (jetzt wie auch potenziell) das eigene Engagement (etwa durch Verhaltensänderung oder Beteiligung an Initiativen)?

Die abstrahiert dargestellten Typen stehen für das vorgefundene Spektrum von Bedürfnissen und Transformationsbereitschaften angesichts der Mobilitätswende im ländlichen Raum.

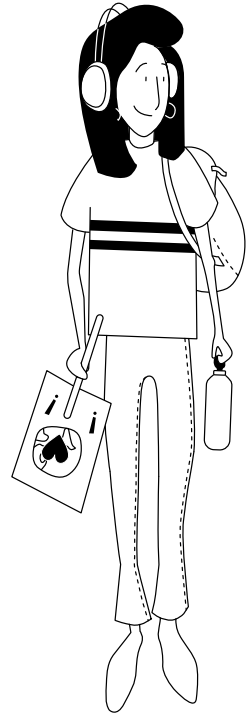
Die fünf Mobilitätstypen im ländlichen Raum:



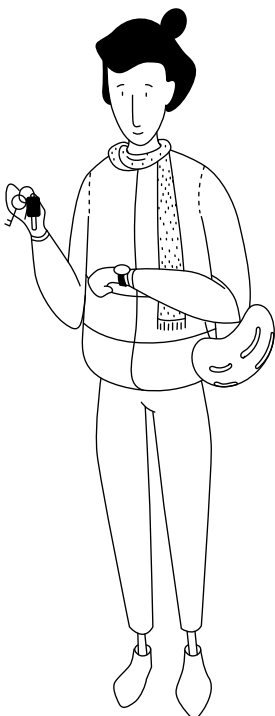
Die Vorrausgehenden



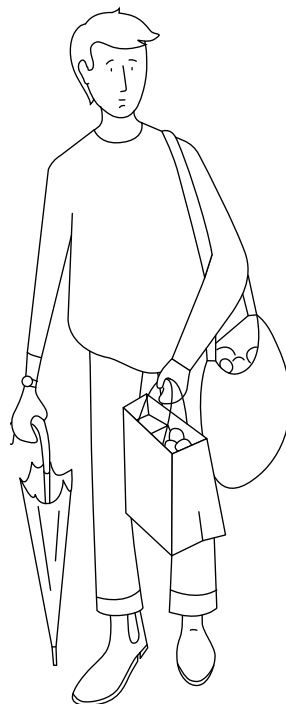
Die Engagierten



Die jungen Engagierten



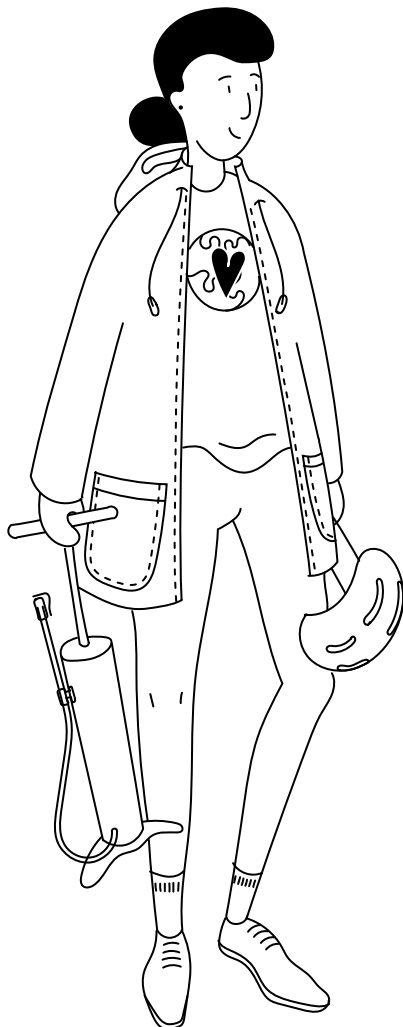
Die Pragmatischen



Die Wartenden

TYP I → DIE VORAUSGEHENDEN

Der grundsätzliche Verzicht auf ein Auto ist selbstverständlich und auch Einschränkungen werden dabei akzeptiert. Sicherheit und Flexibilität sind nicht die einzigen wichtigen Aspekte. Alternativen zum Auto werden vielfältig genutzt – bei ihrer Etablierung wird sich eigenständig und proaktiv eingebracht.



MOBILITÄTSVERHALTEN

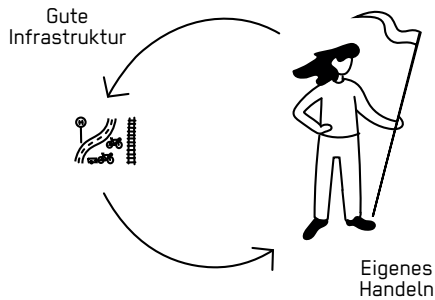
Das aktuelle Mobilitätsverhalten ist stark durch die Abkehr vom Auto als Fortbewegungsmittel definiert – nicht nur von einem eigenen Auto, sondern grundsätzlich. Bei den stattdessen genutzten Alternativen wird entsprechend auf autoferne Verkehrsmittel zurückgegriffen, sprich der Fußweg, das Fahrrad und der ÖPNV. Auf der einen Seite ermöglicht eine hohe Toleranz für dadurch entstehende Einschränkungen diese Abkehr; auf der anderen Seite werden die Sicherheit und Flexibilität der eigenen Fortbewegung als weiterhin sichergestellt wahrgenommen. Weiterhin werden auch die Aspekte des Umweltschutzes oder des Geld-Sparens aktiv als Argumente für das aktuelle Mobilitätsverhalten genutzt und mit dem Wunsch nach Sicherheit und Flexibilität abgewogen. Nur noch in wenigen Ausnahmefällen wird auf ein Auto zurückgegriffen.

Verzichtsbereitschaft: ● ● ● ● ●

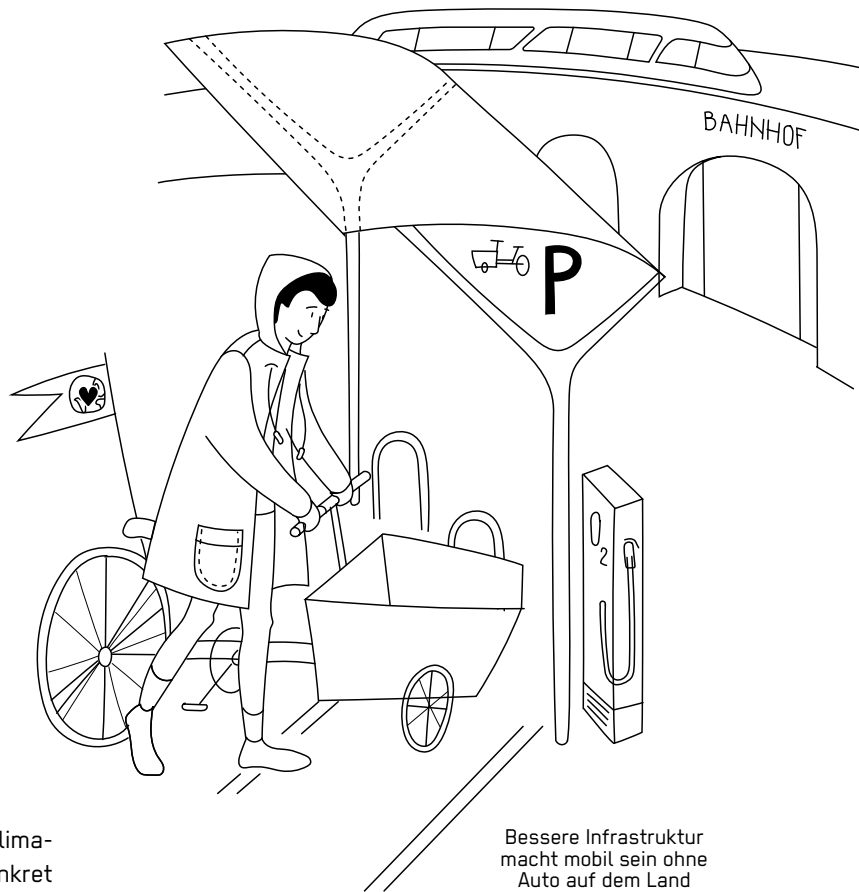
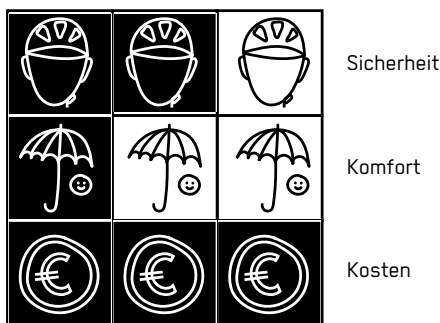
Alternativnutzung: ● ● ● ● ●

Engagement: ● ● ● ● ●

Was kommt zuerst für Typ I?



Was ist Typ I wichtig?



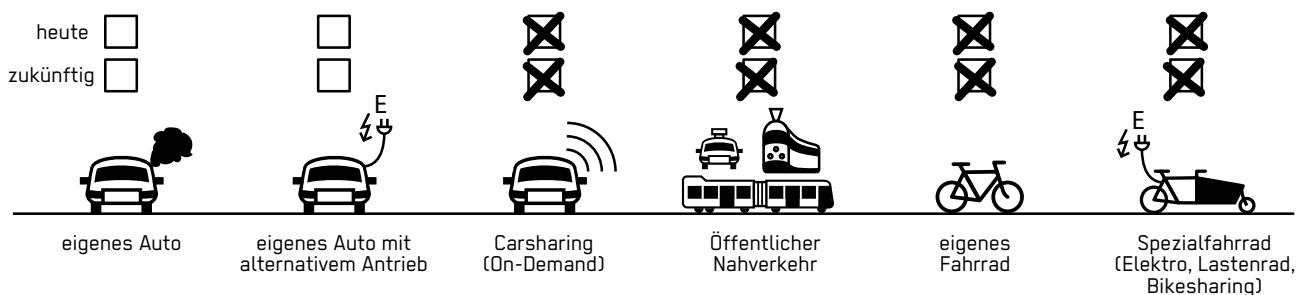
TRANSFORMATIONSBEREITSCHAFT

Das Problembewusstsein ist stark ausgeprägt. Der Klimawandel und seine Konsequenzen werden genau so konkret wahrgenommen wie die Notwendigkeit von persönlichen und gesellschaftlichen Veränderungen. Das eigene Engagement basiert hier insbesondere auf der eigenen, umfangreichen Verhaltensänderung. Außerdem besteht eine hohe Bereitschaft, sich aktiv in institutionalisierten Bewegungen einzubringen. Die Bereitschaft basiert mithin aber auch auf persönlichen Vorteilen, die mit dem grundsätzlichen Verzicht einhergehen, etwa finanzielle oder gesundheitliche Aspekte. Politisch, ideelle Argumente stehen insgesamt eher im Hintergrund und ordnen sich diesen alltagsweltlichen Argumenten unter. Das eigene veränderte Verhalten als Vorbild für andere Personen verstanden – allerdings wird auch betont, dass die meisten Personen wohl erst durch Push-Maßnahmen aktiviert werden müssen.

MOBILITÄTSPERSPEKTIVE

Die zukünftige Mobilität unterscheidet sich nicht maßgeblich von der aktuellen Mobilität. Es wird eher erwartet, dass sich in den nächsten Jahren die Rahmenbedingungen und Infrastrukturen verbessern werden, den Verzicht auf das Auto entsprechend weiter erleichtern werden. Ein Leben auf dem Land ohne eigenes Auto ist hier also keine Zukunftsfrage, sondern eine gelebte Realität beziehungsweise ein bewusst gewählter Lebensstil.

Welche Verkehrsmittel werden vom Typ I heute und potenziell zukünftig genutzt?



TYP II → DIE ENGAGIERTEN

Der Verzicht auf ein (eigenes) Auto ist richtig und wichtig, und wird so weit wie möglich umgesetzt, als dass Einschränkungen vertretbar bleiben. Alternativen zum Auto werden entsprechend genutzt – bei ihrer Etablierung möchte man sich in bestehende Prozesse einbringen.



Verzichtsbereitschaft: ● ● ● ● ○

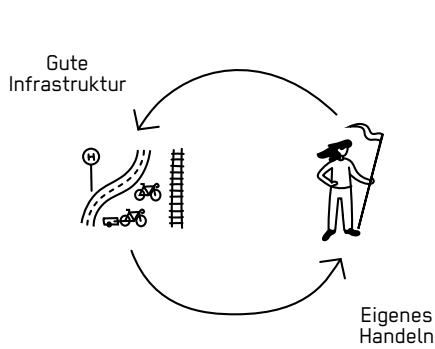
Alternativnutzung: ● ● ● ● ○

Engagement: ● ● ● ○ ○

MOBILITÄTSVERHALTEN

Das aktuelle Mobilitätsverhalten ist einerseits geprägt durch die üblichen alltagsweltlichen Ansprüche, oftmals auch einschließlich derer familiärer Verpflichtungen. Entsprechend stehen Sicherheit und Flexibilität im Fokus und auf ein eigenes Auto kann nicht grundsätzlich verzichtet werden. Allerdings existiert schon jetzt eine ausgeprägte Nutzung von Alternativen zu dem (eigene) Auto, insbesondere durch den ÖPNV. Dabei werden auch schon größere Einschränkungen in Kauf genommen, allerdings mit klarer Reflexion, dass diese zum Teil auch das Alltagsleben merklich behindern oder verkomplizieren.

Was kommt zuerst für Typ II?



Was ist Typ II wichtig?

			Sicherheit
			Kosten



TRANSFORMATIONSBEREITSCHAFT

Das Problembewusstsein ist ausgeprägt. Mit Blick auf den Klimawandel wird ein Umdenken und Handeln als notwendig erachtet. Der Verzicht auf das (eigene) Auto ist dabei weniger ein Lebensstil, der bereitwillig gelebt wird und mehr der Ausdruck einer ideellen und selbstverantwortungsorientierten Haltung, da man sich als Teil der ‚Guten‘ versteht, die nun ihren Beitrag leisten müssen. Weniger engagierten wird hier eine fatalistische Perspektive auf dem Klimawandel unterstellt, weshalb der eigene Verzicht auch als eher im Vergleich ungerecht wahrgenommen wird. Entsprechend hat die Transformationsbereitschaft dort die Grenze, wo die eigenen Einschränkungen zu umfangreich oder kompliziert würden.

MOBILITÄTSPERSPEKTIVE

Die zukünftige Mobilität unterliegt weiterhin dem Paradigma von Sicherheit und Flexibilität. Die grundsätzlich große Offenheit zu Alternativen zum eigenen Auto geht mit dem gleichzeitigen Insistieren einher, dass viel mehr passieren muss, damit dieser Verzicht einfacher wird und vergleichbar mit den Vorteilen des (eigenen) Autos. Erst damit ist perspektivisch eine eigene Mobilität denkbar, die sich nochmal mehr vom schon jetzt engagierten Status Quo Richtung alternative Mobilität bewegt. Hier wird entsprechend ein entschlossenes Handeln gerade auch von Entscheidungstragenden erwartet – in bürger:innenschaftlichen Prozessen ist man, wenn vorhanden, bereit, zu partizipieren.

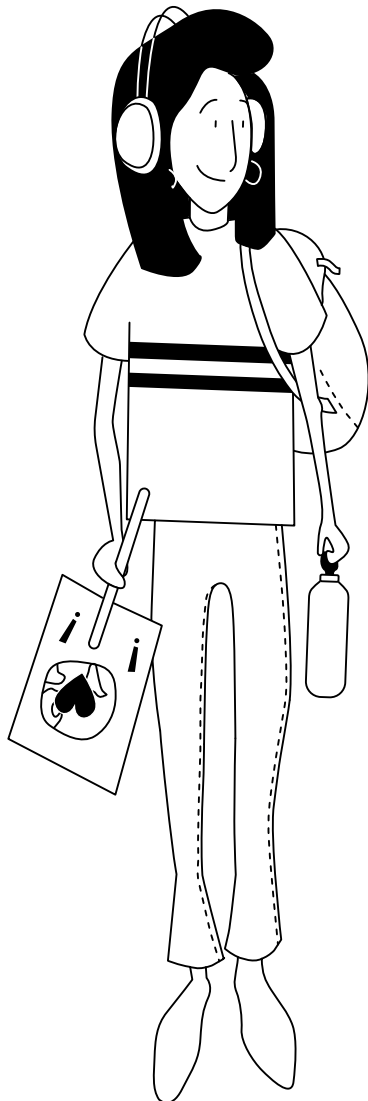
Welche Verkehrsmittel werden vom Typ II heute und potenziell zukünftig genutzt?

heute		 	 	 	 	 
zukünftig						
						
eigenes Auto	eigenes Auto mit alternativem Antrieb	Carsharing (On-Demand)	Öffentlicher Nahverkehr	eigenes Fahrrad	Spezialfahrrad (Elektro, Lastenrad, Bikeshaaring)	

TYP III → DIE JUNGEN ENGAGIERTEN

Der Verzicht auf ein (eigenes) Auto ist richtig und wichtig, allerdings setzt die Lebensphase hier noch Grenzen, es zugunsten von Alternativen auch so umzusetzen. Noch steht eher das engagierte Vertreten der ideologischen Haltung im Zentrum als das dauerhafte Handeln.

„Also manchmal denke ich wirklich, dass ich viel zu wenig mache.“



„Der Wunsch nach individueller Freiheit nach dem 18. Geburtstag ist sehr stark und das Auto bietet da leider den größten Freiraum.“



MOBILITÄTSVERHALTEN

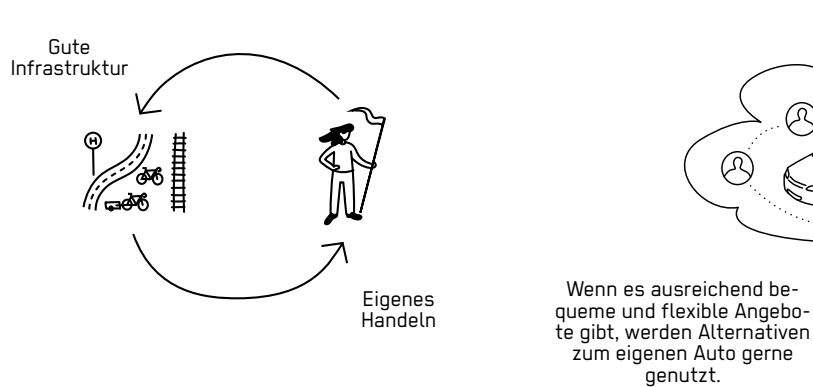
Das aktuelle Mobilitätsverhalten ist maßgeblich durch die Lebensphase als Schüler:in beeinflusst. Der Weg zur Schule oder zum Ausbildungsort wird in der Regel mit dem Verkehrsmittel zurückgelegt, das eine Verbindung gewährleistet, die verlässlich ist und auf die entsprechenden Uhrzeiten abgestimmt. Oft ist es das eigene Auto oder das Auto der Eltern, je nachdem ob ein eigener Führerschein und ein eigenes Auto schon vorhanden sind. Beides wird als selbstverständlich gesehen. Wenn vorhanden, wird auch der ÖPNV genutzt, der aber bei oft größeren Entfernungen nicht präferiert wird. In der Freizeit verschärft sich dieses Mobilitätsverhalten nochmal. Jenseits dieser Verkehrsmittel spielen andere Alternativen keine große Rolle in der Alltagsgestaltung.

Verzichtsbereitschaft: ● ● ○ ○ ○

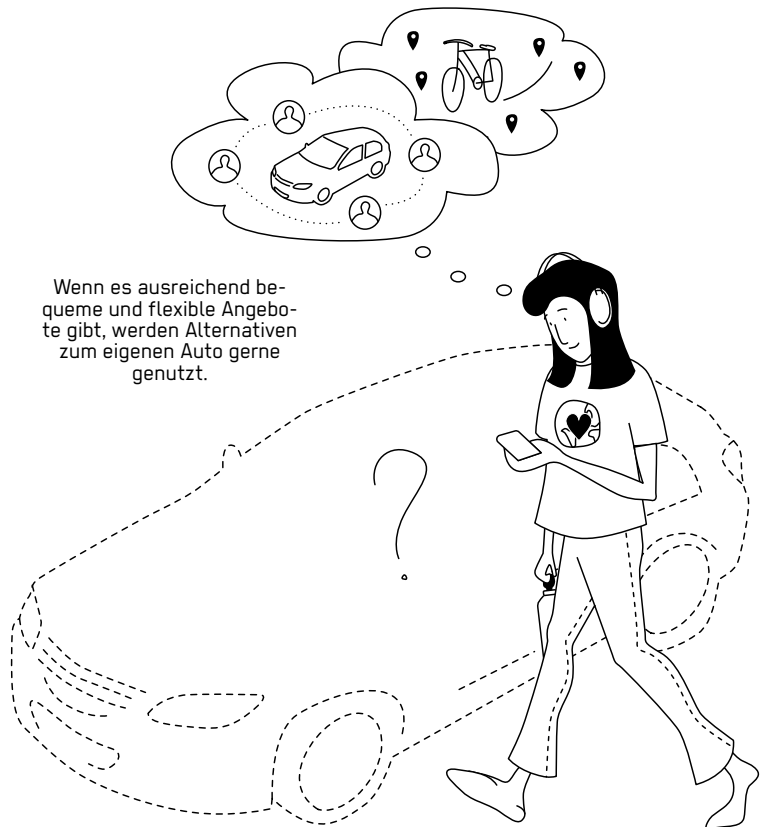
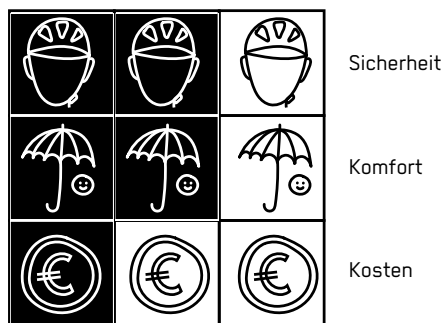
Alternativnutzung: ● ● ● ○ ○

Engagement: ● ● ● ● ○

Was kommt zuerst für Typ III?



Was ist Typ III wichtig?



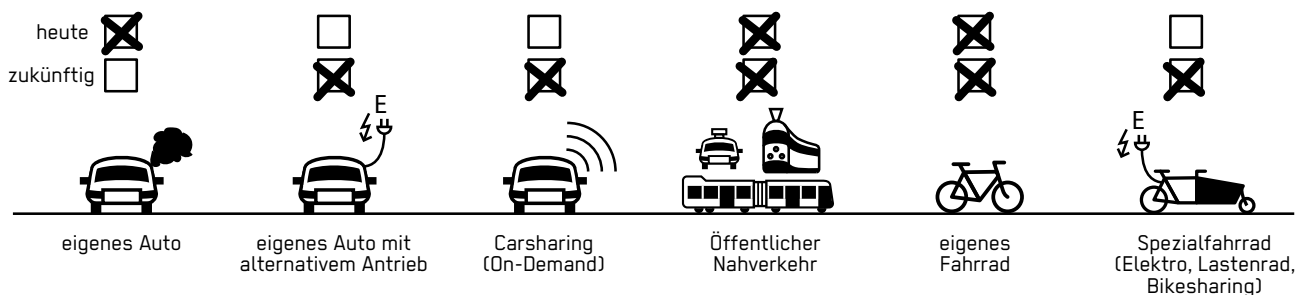
TRANSFORMATIONSBEREITSCHAFT

Das Problembewusstsein ist stark ausgeprägt. Der Klimawandel und seine Auswirkungen nehmen eine zentrale Rolle ein und werden von großen Befürchtungen begleitet. Die Notwendigkeit und Dringlichkeit einer Transformation werden entsprechend nicht nur wahrgenommen, sondern durch politisches, ideelles Engagement aktiv angegangen. Diesem Engagement steht die aktuelle Lebensphase und -welt entgegen: Einerseits ist man stark auf die (elterliche) Flexibilität und Sicherheit des Autos angewiesen; andererseits können eigene Entscheidungen noch nur bedingt getroffen werden. Diesem Widerspruch zur eigenen Haltung ist man sich allerdings klar bewusst, die grundsätzliche Bereitschaft besteht und soll mit Blick auf die eigene Zukunft auch umgesetzt werden.

MOBILITÄTSPERSPEKTIVE

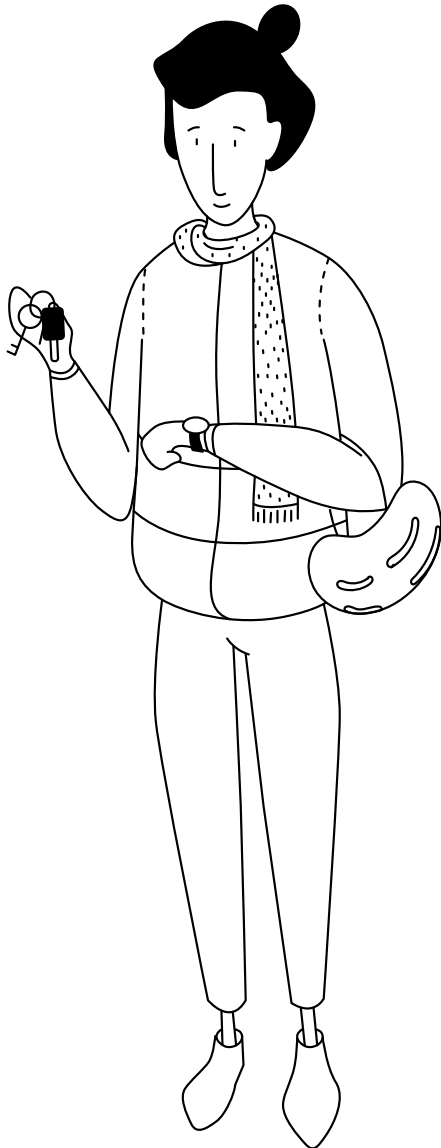
Die zukünftige Mobilität steht auch weiterhin unter dem Anspruch auf Sicherheit und Flexibilität. Da die aktuellen Berührungspunkte mit Alternativen zum eigenen Auto gering bis gar nicht vorhanden sind, existiert eine große Offenheit zu ihnen. Nichtsdestotrotz wird diesen Alternativen (und damit der Möglichkeit, ohne ein eigenes Auto zu leben) noch großer Ausbaubedarf unterstellt. Die aktuelle Lebensphase geht schließlich auch mit einer großen Unwägbarkeit der tatsächlichen späteren eigenen Mobilität einher, etwa der potentielle Wegzug in städtische Räume und ein späteres Zurückkehren in den ländlichen Raum; sowie grundsätzlich der Wandel der eigenen Werte.

Welche Verkehrsmittel werden vom Typ III heute und potenziell zukünftig genutzt?

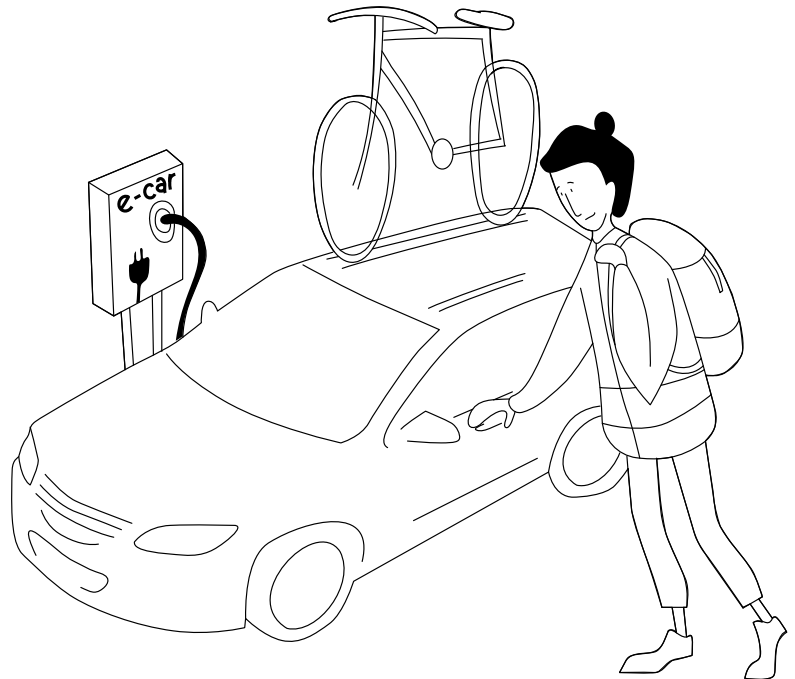


TYP IV → DIE PRAGMATISCHEN

Der Verzicht auf das eigene Auto ist möglich, solange EIN Auto erreichbar- und nutzbar ist. Es werden schon jetzt die Alternativen zum Auto genutzt, die dieselbe Verlässlichkeit und Flexibilität ermöglichen – hier wird aber noch mehr Ausbaubedarf gesehen, um diesen Umstieg zu erleichtern und verstetigen.



„Von April bis Oktober gab es fast keinen Weg, den ich mit dem Auto zur Arbeit gefahren bin.“



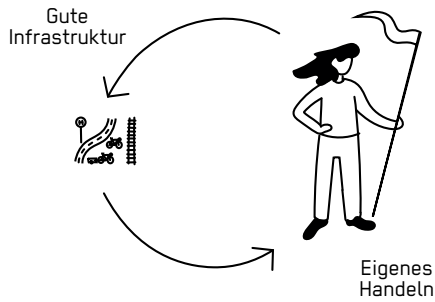
„Das Problem auf dem Land ist auch, dass wir drei Autos für drei Bewohner vor der Tür stehen haben.“

Verzichtsbereitschaft:	● ● ● ○ ○
Alternativnutzung:	● ● ○ ○ ○
Engagement:	● ● ○ ○ ○

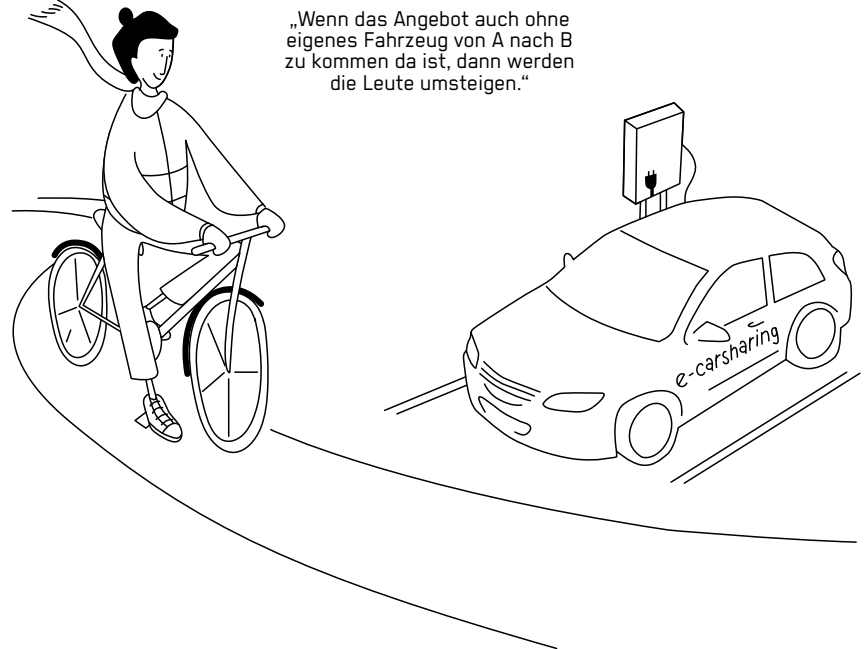
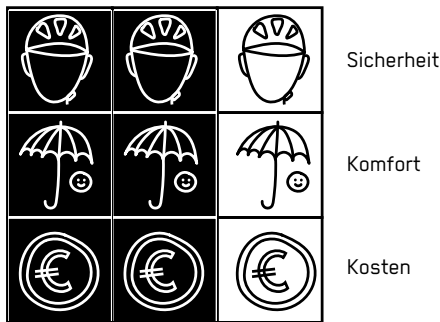
MOBILITÄTSVERHALTEN

Das aktuelle Mobilitätsverhalten ist geprägt durch einen pragmatischen Blick auf die Notwendigkeiten: Wann und wo müssen welche Ziele erreicht werden und wie ist das schnell und komfortabel möglich? Insbesondere Verlässlichkeit und Flexibilität stehen hier im Mittelpunkt: Je länger und komplexer Strecken werden, desto mehr wird auf das Auto gesetzt. Aber auch jetzt wird schon zugunsten vom Fahrrad oder E-Roller auf das Auto verzichtet, solange diese Ansprüche erfüllt werden. Entsprechend wird der ÖPNV zwar als theoretische Alternative gesehen, aber auch mit Vorbehalten und Berührungängsten, da er als unzuverlässlich und unflexibel wahrgenommen wird.

Was kommt zuerst für Typ IV?



Was ist Typ IV wichtig?



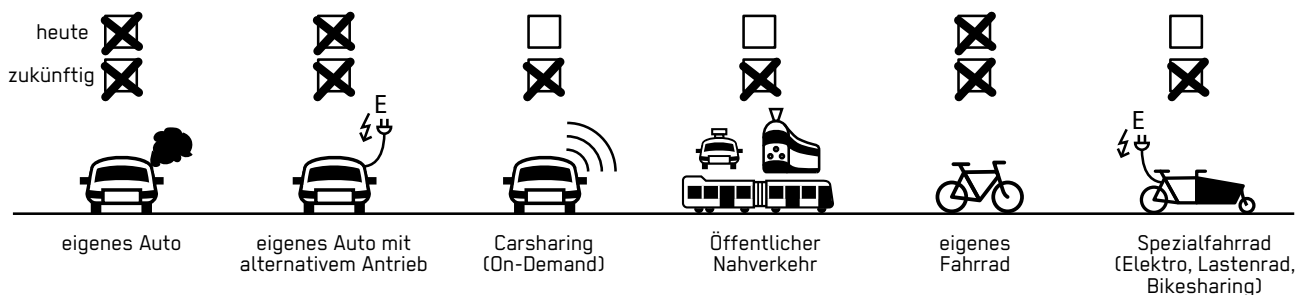
TRANSFORMATIONSBEREITSCHAFT

Das Problembewusstsein ist ausgeprägt. Eine Auseinandersetzung mit der Umwelt und dem Klimawandel wird als notwendig gesehen und entsprechend pragmatisch umgesetzt. Die eigene Rolle in Form von Entscheidungen und Handlungen wird dabei hinterfragt. Die bisherige ‚Einfachheit‘ mit der Notwendigkeit für einen Wandel ehrlich, aber eben pragmatisch abgewogen: Was kann sich verändern, ohne dass gänzlich auf die Verlässlichkeit, flexibel und pünktlich sein zu können, und um den Komfort, angenehm und zeitig am Ziel anzukommen verzichtet werden muss. Hier werden als gesellschaftliche Grundlage nicht nur ein gemeinsames Umdenken, sondern insbesondere auch Kommunikation und Vernetzung betont.

MOBILITÄTSPERSPEKTIVE

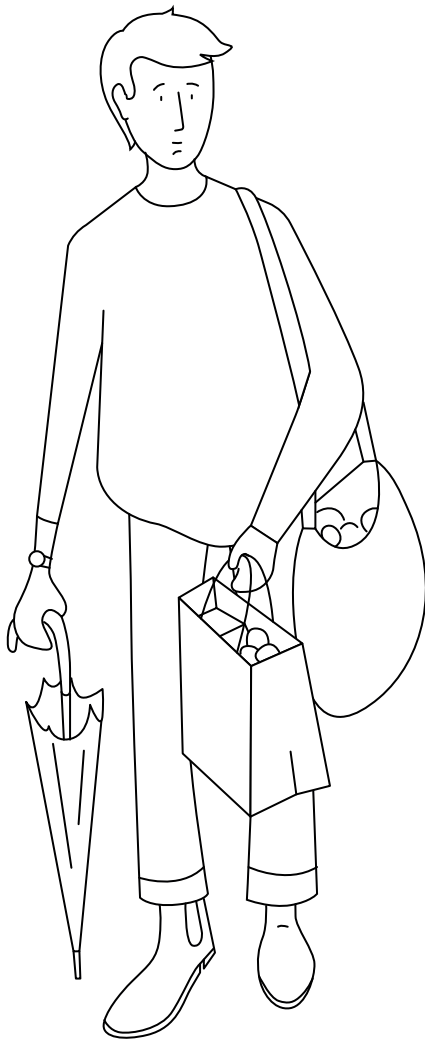
Die zukünftige Mobilität wird einerseits weiter im Auto gesehen: Ein Leben ganz ohne ein Auto wird nicht für möglich gehalten, aber es muss nicht mehr das eigene sein: Gerade Fahrgemeinschaften werden daher als Alternative hervorgehoben, aber auch das Carsharing. Andererseits muss die Infrastruktur weiterer Alternativen zugunsten dem Wunsch nach Verlässlichkeit, Flexibilität und Komfort ausgebaut werden. Fahrradstraßen werden etwa als guter Ansatz gesehen, aber auch ein gestärkter ÖPNV. So kann in Zukunft entsprechend der Bedürfnisse jeder individuellen Wegstrecke ganz pragmatisch multimodal ausgewählt und kombiniert werden – mit dem Zugriff ein Auto als Kernstück.

Welche Verkehrsmittel werden vom Typ IV heute und potenziell zukünftig genutzt?



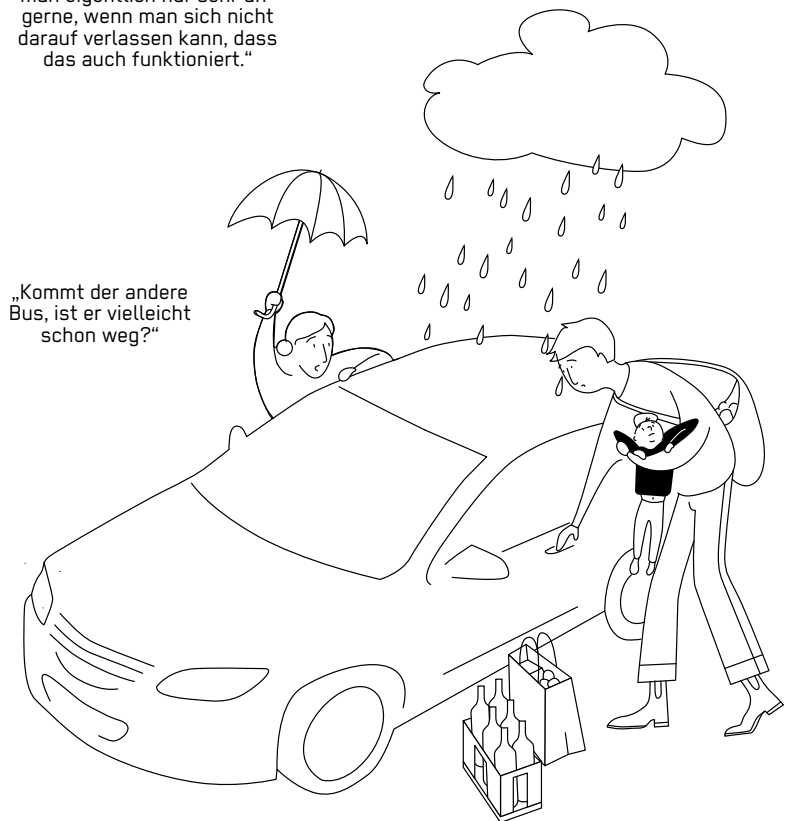
TYP V → DIE WARTENDEN

Der Verzicht auf ein Auto ist zwar nicht falsch, aber es mangelt derzeit noch grundsätzlich an Alternativen – alternative Antriebe FÜR das Auto werden eher als Lösung wahrgenommen als Alternativen ZUM Auto. Würden Alternativen geschaffen, die dieselbe Verlässlichkeit und Flexibilität bieten, würden diese aber genutzt.



„Und jedes Umsteigen macht man eigentlich nur sehr ungerne, wenn man sich nicht darauf verlassen kann, dass das auch funktioniert.“

„Wie lange muss man im Regen stehen?“



„Kommt der andere Bus, ist er vielleicht schon weg?“

MOBILITÄTSVERHALTEN

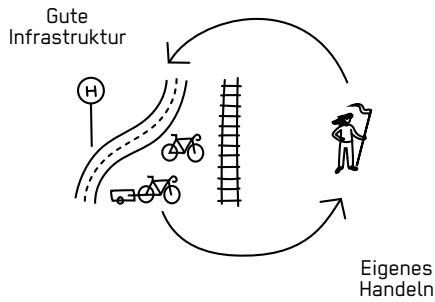
Das aktuelle Mobilitätsverhalten ist grundsätzlich auf das eigene Auto ausgerichtet. Es ermöglicht eine verlässliche und flexible Fortbewegung für jede Lebenslage, etwa für alltägliche Besorgungen, den Arbeitsweg oder Freizeitaktivitäten. Diese Ansprüche sind unverhandelbar. Alternativen wird hingegen abgesprochen, diese Merkmale erfüllen zu können. Es gebe zu wenig Fahrradwege, der ÖPNV fahre viele Orte nicht an und sei oftmals unzuverlässlich. Die eigenen Bemühungen um eine Mobilitätswende beschränken sich auf die Auseinandersetzung mit alternativen Antrieben für das eigene Auto, etwa Wasserstoff oder E-Mobilität.

Verzichtsbereitschaft: ● ● ○ ○ ○

Alternativnutzung: ● ○ ○ ○ ○

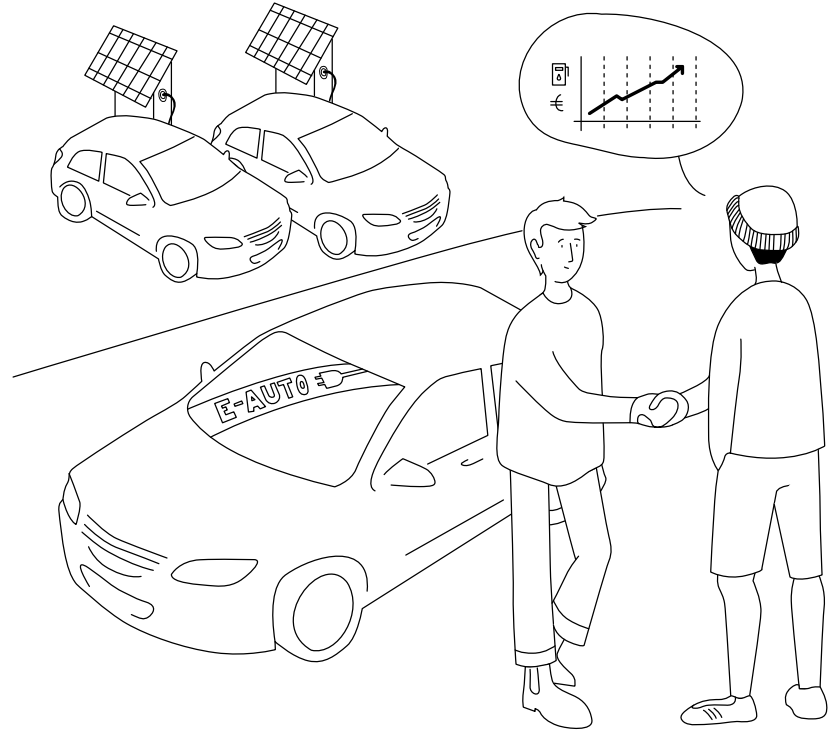
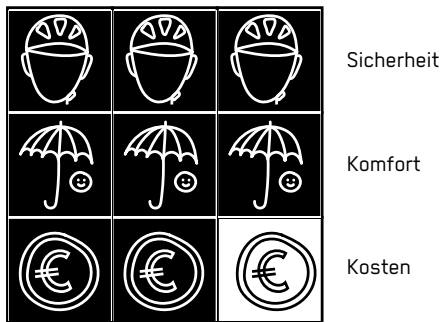
Engagement: ● ○ ○ ○ ○

Was kommt zuerst für Typ V?



„Das Autofahren ist noch zu billig. Wenn in Kassel jetzt der Stellplatz 10€ die Stunde kosten würde, dann käme man schon wieder ins Überlegen, ob man nicht doch besser mit dem öffentlichen Nahverkehr fahren würde.“

Was ist Typ V wichtig?



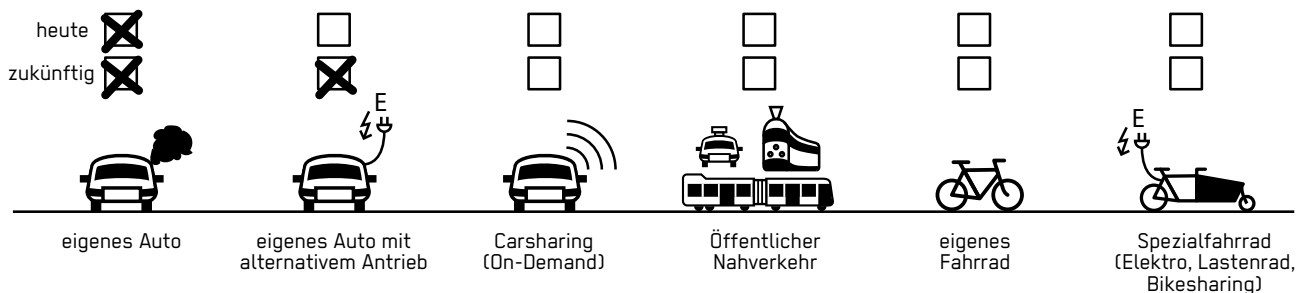
TRANSFORMATIONSBEREITSCHAFT

Das Problembewusstsein ist vorhanden. Mit dem eigenen Verhalten wird sich im Spiegel des Klimawandels kritisch auseinandergesetzt, aber allenfalls kleine Alltagsveränderungen umgesetzt. Insgesamt wird die eigene Bedeutung bei der Bekämpfung des Klimawandels eher klein empfunden. Im Spannungsfeld dieses Problembewusstseins und den Ansprüchen an die eigene Mobilität, kann die Eigenverantwortung keine ausreichende Dynamik für eine umfangreiche Verhaltensveränderung entwickeln. Die Transformationsbereitschaft ist daher durchgängig an die Erwartung geknüpft, dass dafür erst Voraussetzungen geschaffen werden müssen. Hier wird die Politik in einer Bringschuld gesehen – auch Push-Maßnahmen werden dabei als legitimes Mittel verstanden.

MOBILITÄTSPERSPEKTIVE

Die zukünftige Mobilität wird derzeit auf das eigene Auto zentriert gesehen. Alternativen haben nicht die Qualität, dass ihnen perspektivisch eine ausreichende Sicherstellung von Verlässlichkeit und Flexibilität zugetraut wird. Sollten sich hier Veränderungen einstellen, etwa durch den umfangreichen Ausbau des ÖPNV, von Car-Sharing oder der Fahrrad-Infrastruktur, wäre eine ernsthafte Auseinandersetzung mit der Abkehr vom eigenen Auto erst möglich. Auf diese Veränderungen wird ohne ein eigenes Engagement gewartet, weshalb eine Zukunft ohne eigenes Auto zwar theoretisch nötig, aber nur schwer vorstellbar scheint.

Welche Verkehrsmittel werden vom Typ V heute und potenziell zukünftig genutzt?



FORMATE UND LEITBILDENTWICKLUNG

VOR-ORT-ZUKUNFTSWERKSTATT

Halte ich in der Zukunft ein Leben ohne Auto auf dem Land für möglich?

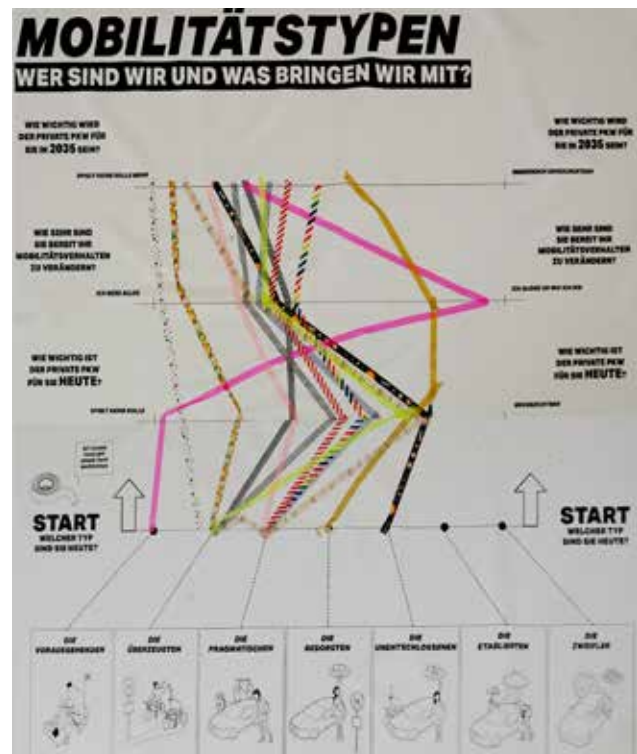
Diese Schlüsselfrage diente als Ausgangspunkt einer zweitägigen Werkstatt, deren Arbeitsformate und -methoden auf die Zusammenarbeit mit den Anwohnenden aus der Fokusgruppe ausgerichtet war. Den teilnehmenden mobilitäts anbietenden Akteur:innen kam eher eine beobachtende, kommentierende und kontextualisierende Rolle zu. Das Ziel war, aufbauend auf den durchgeführten Interviews, den Ergebnissen der Einführungsveranstaltungen und der ausgewerteten Kartierung, ein Mobilitäts-Zukunftsbild für die Neue Mobilität in der Region Trendelburg zu erarbeiten und konkrete Schritte für die Umsetzung zu formulieren. Die Erkenntnisse aus den aktiven und reflektierenden Arbeitsformaten wurden in Bezug den lokalen Rahmenbedingungen diskutiert und in einem großen, begehbaren Plan zusammengetragen.



Einschätzung der Teilnehmenden zu Beginn der Zukunftswerkstatt

Zuordnung zu Mobilitätstypen

Die aus den Interviews abgeleiteten Mobilitätstypen dienten als Einstieg in die gemeinsame Diskussion. Die Teilnehmenden der Fokusgruppe ordneten sich aus ihrer individuellen Selbstwahrnehmung den jeweiligen Typen zu und machten eine Einschätzung zu ihrem heutigen Mobilitätsverhalten (Wie wichtig ist der private PKW für Sie heute?), ihrer Transformationsmentalität (Wie sehr sind Sie bereit ihr Mobilitätsverhalten zu verändern?) sowie ihrem Transformationspotenzial (Wie wichtig wird der provate PKW für

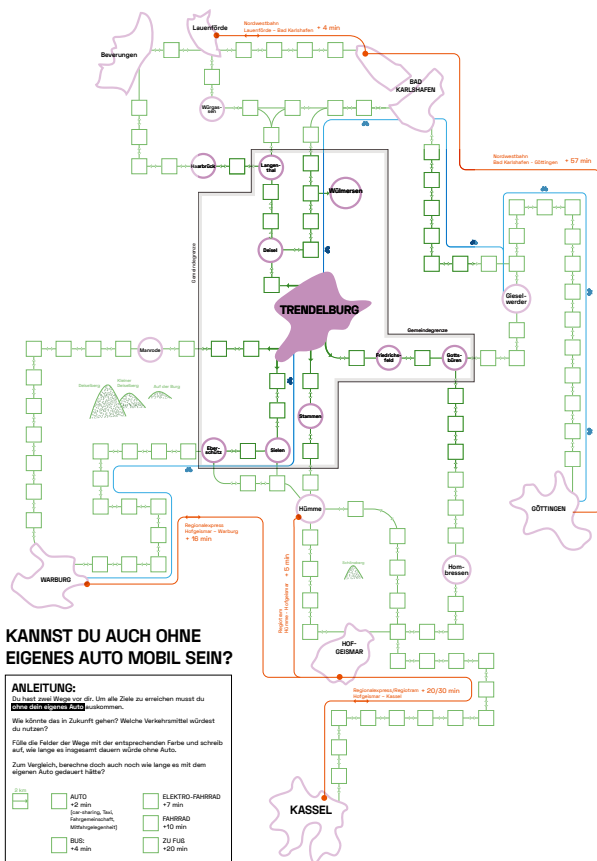


Selbsteinschätzung der Fokusgruppe auf der Ergebnisplane

Sie in 2035 sein?). Diese persönliche Einschätzung deckte sich nur bedingt mit den Auswertungen der Forschungsgruppe aus den vorangegangenen Interviews. Es zeigte sich, dass der Großteil der Fokusgruppe die eigene Bereitschaft zum Umdenken höher einschätzte und sich in der Mitte bzw. näher an den progressiveren Typen verortete.

Zukunftswege ohne Auto

In einem, für die Werkstatt entwickelten Spiel „Zukunftswege ohne Auto“ erhielten die Teilnehmenden aus der Kartierung abgeleitete, personalisierte Aufgabenstellungen. Welche nachhaltigen Mobilitätsalternativen würden sie für ihre alltäglichen Wege wählen? Wie würden sie ihren Weg vom Wohnort zur Arbeitsstelle, der Kita, zum Einkauf ohne Auto bestreiten? Und welche Angebote müssten dazu kommen, so dass der Wechsel für sie denkbar würde. Welche Konsequenzen auf zeitlicher und finanzieller Ebene und hinsichtlich Komforts, Flexibilität und Sicherheit zieht die Wahl alternativer Verkehrsmittel mit sich? Die räumlich unterschiedlich verteilten Routen und Wohnorte lieferten erste konkrete Aussagen über die Qualität der wesentlichen Verbindungen innerhalb der Gemeinde Trendelburg.



Spielfeld der Region Trendelburg

Übertrag in das räumliche Zielbild

Während der Verortung der Routen auf der gemeinsamen Plangrundlage entspann sich zwischen den Teilnehmenden eine Diskussion über die Lage und Anbindung einzelner Ortschaften, Straßen sowie die erste Identifizierung fehlender oder bedeutsamer Verbindungen. Sie markierten zur Bewertung und aus ihrer Ortskenntnis und Alltagserfahrung heraus bereits gut funktionierender Verbindungen und Orte mit Herzsymbolen und kommentierten in Sprech-



Erster gemeinsamer Entwurf des Zielbilds auf der Ergebnisplane

blasen Konflikte oder machten Verbesserungsvorschlägen. Dies so entwickelte erste räumliches Zielbild zeigte eine ausgeprägte Nord-Süd-Achse für schnelle und komfortable Mobilität ohne Auto und deutliche Schwächen in die anderen Richtungen.

Sofortmaßnahmen, kurz- und langfristige Ziele

Welche möglichen Maßnahmen und notwendigen Schritte folgern die Teilnehmenden aus den vorangegangenen Erkenntnissen? Was sollte und könnte sofort geschehen, was sind langfristige Ziele – und zwar auf kommunikativer, raumbezogener und konzeptueller Ebene? Die konkreten Ideen, die die Teilnehmenden auf einem Zeitstrahl verorteten reichten von raumbezogenen Ideen für Radwege und Ampeln bis zu Abholboxen und Fahrradständern, über Planungsaufträge, wie beispielsweise für ein besseres Zusammenspiel von Bahnen und Bussen, bis zu Ideen zur besseren Kommunikation von nachhaltiger Mobilität.



Verortung der Aktionen und Maßnahmen auf dem Zeitstrahl



der Organisation einer Arbeitsgruppe zur Mobilitätswende, der Unterstützung bei einer gezielten Öffentlichkeitskampagne zur Mobilitätswende oder dem Ziel, testweise eine 365-Euro-Jahresticket auszugeben oder einen autofreien Sonntag anzustreben.

Schritt für Schritt zur Mobilitätswende

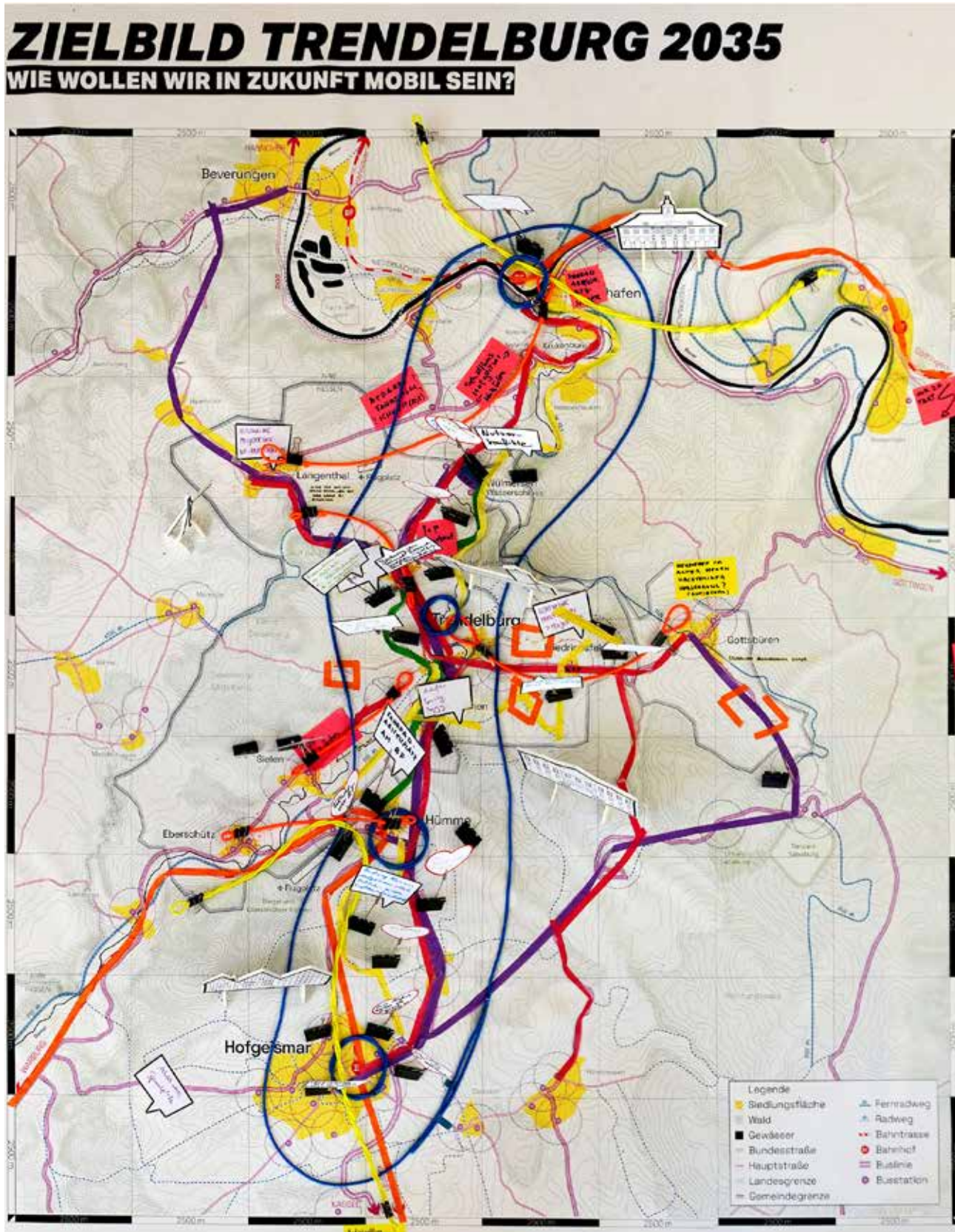
Im Laufe der zwei Werkstatttage traten die Teilnehmenden in einen intensiven Austausch über ihre eigenen Mobilitätsbedürfnisse und -haltungen und sensibilisierten sich gegenüber den notwendigen Voraussetzungen für einen Verhaltenswandel. Deutlich wurde, dass Menschen, wenn sie sich gemeinschaftlich auf Ziele und Werte verständigen, für die Verkehrswende mobilisierbar und zu einer Mitwirkung bereit sind. Gleichzeitig ist es noch ein weiter Weg und bedarf noch vieler Gespräche, Beteiligungsformate und Multiplikator:innen, um von der Einsicht zu tatsächlichem Handeln zu kommen. Die Teilnehmenden tragen nun ihre Erkenntnisse und offenen Fragen in ihre Netzwerke und somit auch in die erweiterte Trendelburger Bevölkerung.



Beispiele ausgefüllter Reallabor-Ideensteckbriefe

Ideen für den Weg zur Mobilitätswende

Auf vorbereiteten Steckbriefen skizzierten die Teilnehmenden ihre konkreten Ideen für ein Reallabor und beschrieben, welche individuellen Beiträge sie zu einem Mobilitätsfestival oder einem Reallabor für eine Mobilitätswende im ländlichen Raum beisteuern könnten. Sowohl die Teilnehmenden der Fokusgruppe als auch die Anbietenden zeigten eine große Bereitschaft konkrete Projekte im nächsten Schritt umzusetzen. Die Vorschläge reichten von pragmatischen, von Einzelpersonen leistbaren Tätigkeiten, wie der Überprüfung von zentralen Radwegstrecken insbesondere nach Unwettern, der Bereitstellung von Räumlichkeiten als Paketsammelstelle oder Hilfsangebot zum Verständnis von Fahrplänen bis hin zu politischen Aktivitäten wie



Erster gemeinsamer Entwurf des Zielbilds auf der Ergebnisplane

RÄUMLICHES ZIELBILD TRENDENBURG 2035

WIE WOLLEN WIR IN ZUKUNFT MOBIL SEIN?

Das entwickelte räumliche Zielbild fokussiert auf einen integrierten und umsetzungsorientierten Planungsansatz. Es skizziert ein Leben auf dem Land im Jahr 2035 und zeigt ein innovatives, auf die Region Nordhessen zugeschnittenes Gesamtkonzept. Es proklamiert einen umweltschonenden und digitalisierten Verkehr im ländlichen Raum, der es allen Menschen ermöglicht, auch ohne eigenes Auto mobil zu sein. Dies stellt insbesondere aufgrund der großen Heterogenität der Mobilitätsanforderungen durch die Bewohner:innen eine Herausforderung dar. Nahmobilität muss daher kommunikativ und divers gedacht werden.

Starkes Mobilitäts-Rückgrat als Hauptstrang der Nord-Süd-Verbindung

Die vorhandene Achse Kassel-Hofgeismar-Trendelburg-Bad Karlshafen bildet ein stabiles Rückgrat für gute und schnelle Verbindungen verschiedener Mobilitätsformen. Dieses Band soll in seiner Qualität und Angebotsdichte gestärkt werden, zum Beispiel durch gut ausgebaute Rad(schnell)wege oder eine Verlängerung der Regio-Tram. An zentralen Stellen, in Hofgeismar, Hümme, Trendelburg, Bad Karlshafen, sowie in Stammeln, Deisel, Wülmersen, sollen vorhandene Infrastrukturen als Mobilitäts-Hubs gebündelt werden.

Mobilität zwischen den Dörfern stärken

Die Anbindung kleinerer Ortschaften abseits des Hauptstrangs stellt eine Herausforderung dar. Hier braucht es flexible Lösungen, die das derzeit lückenhafte Nachverkehrsangebot ergänzen und die Verbindung zum Hauptstrang zuverlässig herstellen (Zubringerverkehre). Dies kann durch ein On-Demand Angebot aus kleinen Shuttle Bussen, vorerst mit Fahrer:innen, später autonom, hergestellt werden. Von großer Bedeutung ist auch die Verbesserung des Radwege-

netzes inkl. der Radinfrastruktur. Sichere Radwege an allen Straßen, Radschnellwege, sowie sichere Radabstellanlagen, E-Bike Ladestationen, Radmitnahme im öffentlichen Verkehr sind hier wichtig.

Fußverkehr stärken

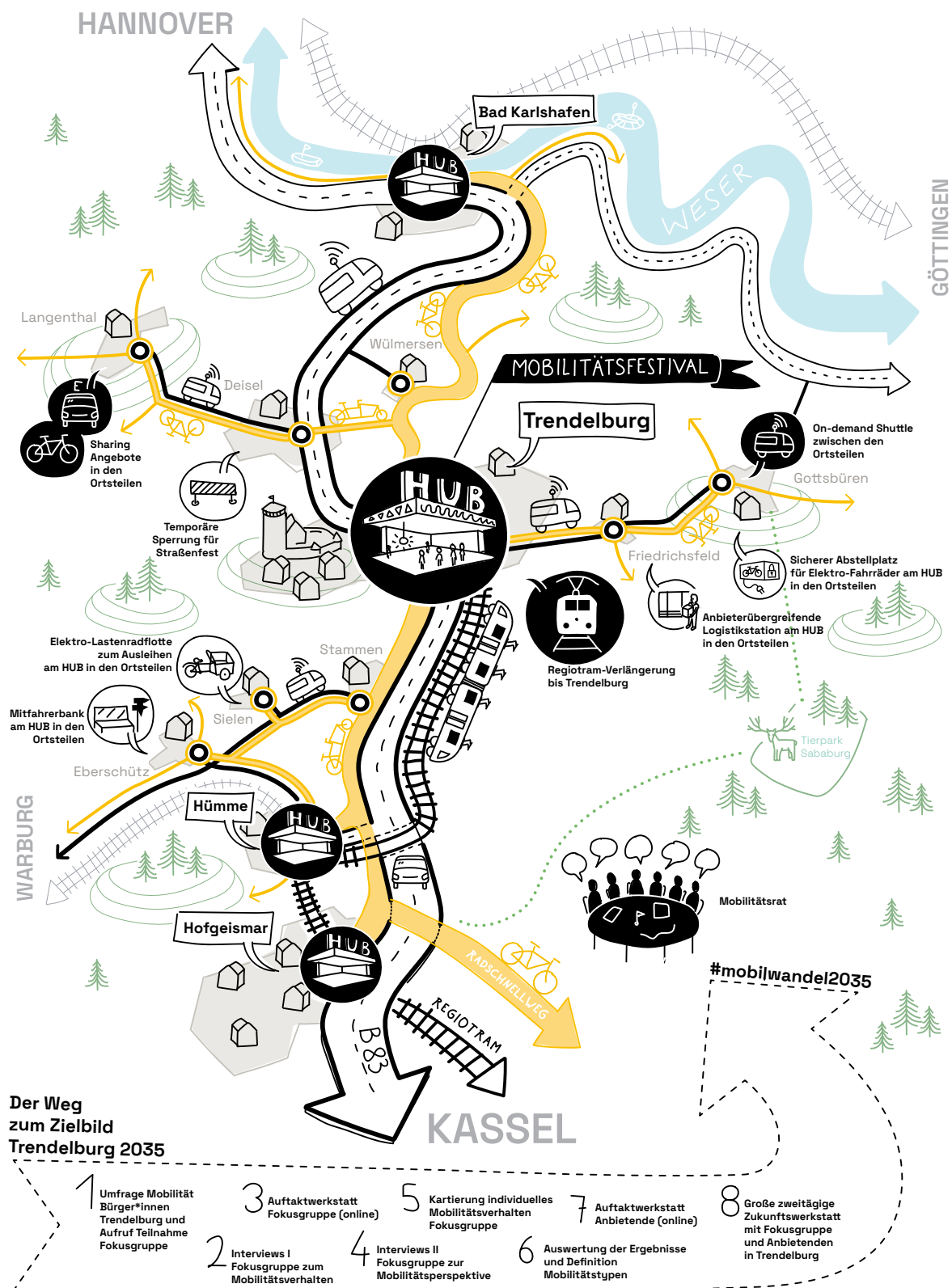
Kurze Alltagswege, die aufgrund fehlender, attraktiver Verbindungen vielfach mit dem Auto gefahren werden, sollen zukünftig auch zu Fuß (und mit dem Rad) erledigt werden können. Dazu braucht es eine deutliche Verbesserung des Fußwegenetzes durch breitere Gehwege mit Aufenthaltsbereichen und sicheren Querungsmöglichkeiten.

Hubs als Orte des Umstiegs, Ankommens und Verteilens

Vorhandene Knotenpunkte wie Bahnhöfe, Bushaltestellen und wichtige Kreuzungen werden als Mobilitäts-Hubs weiterentwickelt und schaffen Orte des Ankommens und Verteilens. Durch die Kombination von Mobilitätsangeboten wie Radabstellplätze, Fahrradwerkstätten, Car-Sharing, SchnellBusstationen oder Lastenradverleih mit sozialen Infrastrukturen wie beispielsweise mobiler Arztpraxis, Bäcker/Metzger und Co-Working werden Hubs zu Treffpunkten und Orten des Austauschs, die die gerade im ländlichen Raum fehlende soziale Infrastrukturen ergänzen können. Mit der Bündelung mobilitätsspezifischer Angebote wird auch der funktionalen Ergänzung durch soziale und kulturelle und versorgende Aspekte begegnet.

Digitalisierung und Mobility-as-a-Service (MaaS)

Neue Technologien und Betreibermodelle (MaaS) bieten die Möglichkeit den öffentlichen Verkehr flexibler und bequemer zu machen - zwei grundlegende Voraussetzungen für



dem Umstieg. Somit können Nebenverbindungen bedient, Flächen erschlossen und individuelle Fahrpläne erstellt werden. Entscheidend ist eine zielorientierte Organisation dieser Angebote, um ein effizientes Zusammenspiel zu fördern. Neue Applikationen auf mobilen Endgeräten (All-In-One-App) ermöglichen eine bedarfsorientierte Abdeckung.

Last-Mile, Lieferverkehr bündeln

Zur Reduktion der Lieferverkehre und zur Sicherung des Angebots werden in allen Ortsteilen anbieterübergreifende Paketstationen an den Hubs errichtet und betrieben.

FAZIT UND AUSBLICK

EIN LEBEN AUF DEM LAND OHNE EIGENES AUTO – GEHT DAS? ODER WIE GEHT DAS?

Die Umsetzung der Mobilitätswende gehört zwar zu den bestimmenden gesellschaftlichen Themen, ist aber zugleich eine der am schwierigsten zu lösenden kulturellen und städtebaulichen Aufgaben. Insbesondere auf dem Land hat der Mobilitätswandel ein Imageproblem, denn Alternativen zum Auto gelten weder als selbstverständlich noch als umsetzbar. Trotzdem haben viele Menschen ein Bewusstsein dafür entwickelt, dass die Mobilitätswende, vor allem angesichts des Klimawandels, notwendig ist und jetzt gehandelt werden muss. Diese grundsätzliche Transformationsbereitschaft wurde von allen Teilnehmer:innen der Fokusgruppe geteilt, bedeutet jedoch noch keine reale Veränderung und so steht die moralisch vertretene Haltung häufig im Widerspruch zum effizienzorientierten Alltagshandeln.

Lernen aus der Modellregion

Die Modellregion Trendelburg steht prototypisch für viele ländliche Räume in Deutschland. Somit sind die Ergebnisse und Erkenntnisse zur Mobilitätswende auf dem Land auf vergleichbare Kontexte übertragbar (z.B. die Mobilitätstypen). Gesamtgesellschaftlich profitieren alle, da reduzierte CO₂ Emissionen sowie die Neuaufteilung und Entsiegelung von Verkehrsflächen dem Klimawandel entgegenwirken und die Lebensqualität in den Ortschaften verbessern können. Besonderen Nutzen bringt der Wandel denjenigen, die derzeit kein eigenes Auto besitzen oder bereit sind, das vorhandene Auto abzugeben – und trotzdem mobil sein wollen. Dies sind beispielsweise ältere Menschen, Jugendliche und junge Erwachsene, Menschen mit Behinderungen und Menschen ohne Führerschein oder ohne eigenes Auto. Auch für Pendler:innen bietet eine flexible, günstige, sichere und bequeme Mobilität, eine Alternative, die den Umstieg zur realen Option macht.

Mobilitätswende als Gemeinschaftsaufgabe

Die Teilnahme am Zielbildprozess hat bei den Teilnehmenden der Fokusgruppe zu einem differenzierten Umdenken geführt und ihr Verständnis für die Dringlichkeit der Mobilitätswende ist gestiegen. Eine zentrale Erkenntnis des Prozesses ist, dass Kommunikation und Beteiligung unbedingt notwendig sind, um die Menschen zu aktivieren. Eine gemeinsame, wertebasierte Verabredung hilft bei der Sensibilisierung für den Wandel und stimmt offener für das Ausprobieren von Alternativen zum eigenen Auto. Wird eine solche Handlungsänderung anerkannt und gewürdigt, gar innerhalb einer Gemeinschaft im Rahmen eines Zielprozesses verabredet, ist auch mehr wertorientiertes Handeln möglich. Diese „solidarische Verabredung“ hat es auf dem Land immer gegeben (man hilft sich gegenseitig) und sie kann als spezifisches Potenzial für die Umsetzung der Verkehrswende auf dem Land wieder aufgegriffen werden. Bereits heute gibt es eine größere, diverse Gruppe von „progressiven“ Akteur:innen, die aus Wissen und Überzeugung bereit sind, einen Beitrag zum Mobilitätswandel zu leisten. Diese Personen gilt es zu identifizieren und gezielt in Transformationsprozesse einzubinden, so dass sie als Multiplikatoren eine Vorreiterrolle einnehmen können.

Schneller werden durch experimentieren

Ein verbreitetes Instrument, um vom Zielbild zur schrittweisen Umsetzung zu kommen, bieten Stadtraumfestivals und Reallabore, die unter Anwendung der Experimentierklausel (auf Grundlage StVO §45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 6) die bestehende (Straßen- und Nutzungs-)Ordnung durch zeitlich begrenzte Maßnahmen verändern. Anstelle langfristiger Planungsprozesse und einer dauerhaften baulichen Umgestaltung, zielt dieser „lernende Ansatz“ auf ein schrittweises Vorgehen ab, in dem Nutzungen und

Umgestaltungsvorschläge mit einfachen Mitteln zeitlich beschränkt inszeniert, getestet, diskutiert und evaluiert werden können. Die Verkehrswende wird durch alternative Gestaltungsvarianten des Straßenraums, prototypische Umsetzungen und die Steigerung von Aufenthaltsqualitäten fühlbar vermittelt. Aus den Ergebnissen werden Prioritäten für langfristige Infrastrukturplanungen und konkrete Umgestaltungsvorschläge abgeleitet, die in verkehrliche Vertiefungsplanungen sowie übertragbare Empfehlungen für die Umsetzung der Mobilitätswende münden. Das spart Zeit und Kosten, bietet die Grundlage für eine mehrheitsfähige Meinungsbildung und bringt Erkenntnisse für die langfristige Umsetzung.

Notwendigkeit des Wandels kommunizieren

Eine Schlüsselerkenntnis aus der ko-kreativen Erarbeitung des Zielbildes ist, dass es nicht genügt, ein nachhaltiges Mobilitätsangebot zu schaffen, um die Menschen zum Umstieg zu motivieren. Es muss auch ein individueller Wandel in den Mobilitätsentscheidungen vollzogen werden - und das geht nur, indem die Dringlichkeit der Klimakrise und die nötigen Veränderungen verständlich, haptisch und öffentlich kommuniziert werden. Weiterhin zeigte sich, dass gemeinsames, wertebasiertes Handeln einen großen Einfluss auf gesellschaftliche Veränderungen hat. Die Bürger:innen sind der Schlüssel für den Wandel und müssen frühzeitig und direkt angesprochen und eingebunden sein.

Ausblick

Die Kommune Trendelburg und der Landkreis Kassel sowie die ideellen Projektpartner (Zweckverband Raum Kassel und Nordhessischer Verkehrsverbund) arbeiten daran, die nachhaltigen Mobilitätsoptionen des Zielbildes schrittweise umzusetzen. Bereits während der ersten Projektphase verbesserte der NVV die Taktung und Erschließung im Gebiet und die Stadt Trendelburg hat das Bürgerbusangebot ausgeweitet. Als Ergebnis aus der Beteiligung hat die Stadt bereits heute eine Machbarkeitsstudie zur Verlängerung der Regio-Tram bis Trendelburg beauftragt. Zudem sollen die Ergebnisse des Zielbildes in die entsprechenden Leitbilder der Kommune und der Projektpartner einfließen.

Die schrittweise Umsetzung der entwickelten Maßnahmen ist für den Zeitraum 2024-2035 geplant, aktuell werden neue Fördermittel beantragt. Absehbare Schritte zur Umsetzung des Zielbildes sind beispielsweise die Einführung erster On-Demand-Verkehre als Testphasen, die Weiterentwicklung und der Bau von Fahrradwegen, Fahrradinfrastrukturen und dem Fußwegenetz sowie der Ausbau von Haltestellen zu Mobilitäts-Hubs. Ziel ist es, schrittweise eine verbesserte Infrastruktur zu schaffen, die im besten Fall ebenso verlässlich und flexibel wie das eigene Auto ist. Hier ist besonders die Politik gefordert, konkrete Sofortmaßnahmen auf den Weg zu bringen, die sichtbar und erfahrbar werden. Dabei verspricht eine Mischung aus

Push- und Pull-Faktoren, aus höheren Steuern und Verboten, beziehungsweise Fördermitteln und Kommunikation, den größtmöglichen Erfolg.

Das vorliegende, integrale Zielbild bietet eine gute Grundlage, um konkrete Lösungsansätze zur Herausforderung der Mobilitätswende, zur Digitalisierung und zur Anpassung der Stadt- und Straßenräume an die Klimakrise auszuarbeiten. Es berücksichtigt gesellschaftliche, räumliche und strukturelle Ebenen und bietet zukunftsweisende Lösungen in Bezug zu gesellschaftlichen und räumlichen Rahmenbedingungen, die eine positive Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens bewirken können. Wichtig für den weiteren Prozess ist eine Fortführung des Zusammenspiels der lokalen Akteur:innen mit ihrem Alltagswissen einerseits, und die Beteiligung der externen Projektpartner:innen, die neue Impulse, externes Wissen und Erfahrungen einbringen, andererseits. Der dialogorientierte Ansatz, in dem Beteiligung und Forschung ineinandergreifen, hat sich als erkenntnisbringend und als wichtiger Baustein einer Kommunikationsstrategie erwiesen und sollte auch in Zukunft weiterverfolgt werden.

IMPRESSUM

Wir danken allen beteiligten Trendelburger:innen, Mobilitätsanbietenden sowie der Stadt Trendelburg für ihre Bereitschaft und engagierte Mitarbeit im Rahmen der Interviews und Werkstätten.

Teilnehmende Trendelburger:innen

Ingo Theimer
Pia Adamsky
Evita Feurig
Lena Dürdodt
Fritz Müller
Bernd Seidendorf
Tobias Dworak
Frank Dräger
Monika Heimlich
Franziska Schulten
Phillip Eigenseer
Albert Kurzenknabe
Reinhard Vollmer
Heiko Hermann

Mobilitätsanbieterende

Hessenmobil, Volker Anders
Nordhessischer Verkehrs Verbund (NVV), Achim Vorreiter
und Martin Weißhand
Zweckverband Raum Kassel (ZRK), Christoph Haller
Regionalmanagement Nordhessen GmbH, Kai Bachmann
Landkreis Kassel, Uwe Koch und Michaela Mayer
Regio.Mobil Deutschland GmbH, Michael Schramek

Stadt Trendelburg

Bürgermeister Martin Lange
Anna-Lena Sprenger

Auftraggeber:in

U N I K A S S E L | A R C H I T E K T U R
V E R S I T Ä T | S T A D T P L A N U N G
L A N D S C H A F T S P L A N U N G

Universität Kassel
Fachgebiet Architekturtheorie und Entwerfen
Prof. Dr. Philipp Oswald, Lola Meyer, Maik Kiesler, Michael Jell

Auftragnehmer:in:

FORWARD

forward Planung und Forschung GmbH
Anna Bernegg, Jörn Gertenbach,
Katerina Mareckova, Claudia Burbaum
www.forward.berlin

in Kooperation mit



Urban Catalyst GmbH
Max Raucamp
www.urbancatalyst.de

Kassel/Berlin, 2023

Das Projekt „Leitbild Neue Mobilität und Mobilitätswende im ländlichen Raum: Reallabor Nordhessen“ ist ein Forschungsprojekt der Universität Kassel und wurde im Rahmen des Zukunftswettbewerbs nachhaltige Mobilität #mobilitätswandel2035 durch das Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz gefördert. Projektziel war die kooperative Erstellung eines Zielbilds für die Mobilitätswende in Nordhessen, beispielhaft erstellt an der Gemeinde Trendelburg. Dazu wurde ein nachhaltiges Mobilitätskonzept für die Zukunft herangezogen und mit einer ausgewählten Gruppe Bürger:innen, der Fokusgruppe, sowie regionalen und lokalen Mobilitätsakteuren, diskutiert und weiterentwickelt. Das multimodale Konzept integriert „alle“ Verkehrsmittel und denkt ihr Zusammenspiel räumlich. Es skizziert ein Leben auf dem Land im Jahr 2035, wo alle Menschen auch ohne eigenes Auto mobil sein können.