

Nachbericht zur Fachtagung
„Wohin des Wegs? Mobilität in Südwestfalen“
am 30. April in Meinerzhagen-Valbert



ERFAHRUNG WIRD ZUKUNFT

WOHIN DES WEGS?
MOBILITÄT IN SÜDWESTFALEN
30. April 2019, 10.00 Uhr, Haus Nordhelle, Meinerzhagen-Valbert

Fotos: Thaler, GeodLifeStudio, iStockphoto, metanetworks, iStockphoto.com, LeMama, iStockphoto, iStockphoto.com

„Nicht nur mit ganz kleinen Veränderungen weitermachen“

Im Zeichen des demografischen Wandels steigt auch den wachsenden Stellenwert von Mobilität. Die Möglichkeit zur Fortbewegung ist schon heute mehr denn je und quer durch alle Generationen eine der elementaren Grundbedingungen für die Teilnahme am Leben in den unterschiedlichsten Peer Groups des Menschen – ob in der Familie, Nachbarschaft, Stadt, im Sport- und Gesangsverein oder auch am Arbeitsplatz. Mobilität bedeutet schlichtweg Unabhängigkeit.

Ohne Mobilität indes entstehen Einschränkungen auf diversen Ebenen. Im ländlichen Raum mit geringer Bevölkerungsdichte und einer unzureichenden oder gar nicht vorhandenen Anbindung an den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) herrscht deswegen eine zunehmende Abhängigkeit vom Auto, um noch im Alltag mit seinen zahlreichen Aufgaben und Herausforderungen bestehen, Angebote zur Freizeitgestaltung wahrnehmen und wichtige Sozialkontakte pflegen zu können. Wer jedoch in diesen Regionen wie ältere Mitbürger_innen kein Auto mehr führen kann oder mag oder wie Jugendliche ohne Führerschein und eigenes Fahrzeug von dieser Form der Mobilität ausgeschlossen ist, hat Schwierigkeiten bei der Führung eines „normalen“ Lebens.

Impulse zur Sicherstellung von Mobilität im ländlichen Raum und eine entsprechend sinnvolle Gestaltung der inzwischen vielzitierten „Mobilität der Zukunft“ gab der „Arbeitskreis Demografie – Erfahrung wird Zukunft“ auf seiner alljährlichen Fachtagung in Meinerzhagen-Valbert. Unter dem Titel „Wohin des Wegs? Mobilität in Südwestfalen“ vertieften Vertreter_innen verschiedener Versorgungsträger und Anbieter im mittlerweile angestammten Tagungsort Haus Nordhelle in fünf Workshops mit interessierten Bürger_innen und Politiker_innen aus der Region unterschiedlichste Facetten der Problematik. „Diese Fragen werden uns noch lange beschäftigen“, erklärte Sohel Ahmed vom gastgebenden Landesbüro NRW der Friedrich-Ebert-Stiftung in seinem Grußwort.

Die Notwendigkeit der Debatte unterstrich im anschließend denn Arbeitskreisleiterin Petra Crone in ihrer kurzen Begrüßungsrede an die teilweise sogar vom Niederrhein angereisten Teilnehmer_innen: „Mir graust es, wenn ich an die überregionale Mobilität der Menschen in der hiesigen Region denke. Die Region ist schon abgehängt, weil mittlerweile zwei ICE-Züge hier keinen Bahnhof mehr anfahren. Das ist für Südwestfalen ein Dilemma.“ Unsichere Bahnverbindungen, zwei konkurrierende Verkehrsverbünde mit unterschiedlichen Unternehmenszielen, entsprechend unterschiedlichen Fahrplänen und so Crone, „mit einer Preisgrenze, die für viele Menschen oft eine hohe Hürde ist“, würden die Schwierigkeiten zusätzlich verschärfen. Für viele Bürger_innen in der Region sei der tatsächlich vorhandene Wunsch nach einer größeren Unabhängigkeit vom Auto unter den derzeitigen Rahmenbedingungen auch bei noch so guten Absichten gar nicht zu realisieren.



Damit Verbesserungen erzielt werden können, forderte Crone verstärkte Kommunikation zwischen allen Beteiligten und auf allen Ebenen. „Es braucht eine viel bessere Vernetzung, um positive Veränderungen zu bewirken“, betonte die langjährige SPD-Bundestagsabgeordnete.

Als Ziel solcher Kooperationen nannte Tilman Bracher vom Deutschen Institut für Urbanistik (DIU) in Berlin eine umfassende Verkehrswende in den betroffenen Regionen. „In der Fläche, im ländlichen Raum muss man verstehen, dass es um Verkehrsvermeidung geht“, sagte der Bereichsleiter Mobilität am DIU in seinem Impulsreferat „Mobilität der Zukunft“. Ein solcher Kurswechsel sei vonnöten, „weil die Probleme so groß sind, dass wir nicht nur mit ganz kleinen Veränderungen weitermachen können“. Für die benötigten Veränderungen sei unverzichtbar, dass die Politik durch geeignete Maßnahme auch an die riesige Klientel von Autofahrern herangehe und damit deutlich mache, um das Thema trotz Widerständen keinen Bogen machen zu wollen.

Bracher nannte diesbezüglich als notwendige Ansatzpunkte die Themen Steuern und Subventionen, die künftige Ausgestaltung des öffentlichen Raumes und eine effiziente Strukturreform bei der Bahn.



Es sei künftig sicher die Frage, ob Autos überall parken dürfen sollen oder ob die verfügbaren Flächen nicht auch anderweitig genutzt werden könnten: „Es ließen sich auch weitere Radwege bauen, und in der Gastronomie werden auch immer Außenplätze benötigt. Wir brauchen in jedem Fall einen neuen Umgang mit dem öffentlichen Raum.“

Völlig untrennbar ist der Erfolg einer Verkehrswende aus Sicht des Wissenschaftlers allerdings mit einem Wandel bei der Bahn verbunden. „Die Bahn muss mit ins Boot, kann aber mit ihrem jetzigen System nicht mit ins Boot.“ Bracher kritisierte, dass die Bahn noch vielmehr an innerbetrieblichen Problemen orientiert sei als an

den Bedürfnissen der Kundinnen und Kunden, den Mangel an direkter Führung, das mangelnde Interesse des Unternehmens an regionalen Problemen sowie besonders auch die Fixierung auf den Fernverkehr. „Bei der Bahn muss in jedem Fall erst noch eine Menge passieren, damit man die Hoffnung haben kann, dass wir in Richtung Verkehrswende marschieren.“

Eine weitere Schlüsselrolle schrieb Bracher den Transportunternehmen im ÖPNV zu. Die häufig als zu hoch kritisierten Preise seien dabei nur teilweise für die geringe Nutzung. „Es liegt auch am Angebot, man muss Preise und Angebot zusammendenken. Wenn die Bevölkerung den ÖPNV wirklich will und annimmt, dass wächst auch der politische Druck auf die Preisgestaltung.“ Natürlich aber, räumte Bracher auch ein, sei der Preis auch ein K.o.-Kriterium in Diskussion über die Probleme des ÖPNV. Zugleich aber mahnte der Mobilitäts-Experte auch: „Man darf den Preis nur nicht als billigste Ausrede jener gelten lassen, die ohnehin lieber weiter mit dem Auto fahren wollen.“

Brachers Thesen zur Bewältigung der akuten Verkehrsprobleme insbesondere auch im ländlichen Bereich lieferten gleich mehrere Steilvorlagen für Diskussionen in den anschließenden Workshops. Die einzelnen Themenkreise stießen auf reges Interesse und bestätigten die Organisatoren in der Auswahl der gewählten Schwerpunkte.

Für Marketing-Leiter Dr. Jürgen Fischbach von Sauerland Tourismus brachte der Austausch in seiner



Gruppe zum Thema „Transformation von Mobilitätsansätzen aus Freizeitverhalten ins Alltagsleben denn auch ein „Aha-Erlebnis“. Ihm sei deutlich geworden, dass Freizeit und Alltag noch immer Parallelwelten bilden und Angebote noch zu wenig auf die einheimischen Bürger_innen zugeschnitten seien. Beispielsweise wolle er nunmehr verstärkt beachten, dass touristische Ansätze wie Radwege durch die Anbindung an urbane Räume, Brückenschlüsse und die Kombination mit ÖPNV-Mobilitätsstationen „alltagstauglicher“ gemacht würden. „Das heißt viel Kommunikation“, resümierte Fischbach.

Auch Stefan Janning als Bereichsleiter Angebot der Märkischen Verkehrsbetriebe konstatierte nach den Diskussionen unter dem Titel „Digitale Plattformökonomie für die vernetzte Mobilität der Zukunft“ einen erhöhten Kommunikationsbedarf: „ÖPNV und neue Mobilität sind ein gesellschaftspolitisches, wirtschaftspolitisches und vielleicht auch volkswirtschaftliches Thema, das noch mehr in den Köpfen verankert werden muss.“

Geschäftsführer Günther Padt vom Zweckverband Personennah-





verkehr Westfalen-Süd zog aus seinem Workshop „Autonomes Fahren – Projekt in Südwestfalen – Machbarkeitsstudie des ZWS“ vor dem Hintergrund des im benachbarten Drolshagen laufenden Modellversuchs seines Hauses mit einem fahrerlosen Elektrobus „eine positive Sicht auf das Thema. Padt warnte jedoch allgemein vor überzogenen Erwartungen: „Es ist noch nicht die Zeit, konkret über autonomes Fahren zu sprechen. Wir sind gerade erst

im Bereich der Vollautomatisation.“ Gleichwohl nährte der ZWS-Manager die Hoffnung, bei weiteren Fortschritten der Entwicklung „durch einen ausgeweiteten Austausch für ein starkes Südwestfalen für den Anschluss kleinerer und momentan vom ÖPNV abgeschnittenen Ortschaften etwas Zukunftsfähiges hinbekommen“ zu können.

„Wir müssen und wollen über interne und externe Vernetzung mehr miteinander sprechen“, resümierte unterdessen Mathis Perkert vom Zukunftsnetzwerk NRW der Westfälischen Verkehrsgesellschaft nach den Erörterungen zum Thema „Kommunales Mobilitätsmanagement – Handlungsoptionen für Städte und Gemeinden“. Zwar wollten „alle an einem Strang ziehen, doch das ist einfacher gesagt als getan“.



Über die Bedeutung von Bewegung im ursprünglichen kamen derweil die Physiotherapeuten Alexandra Bütthe und Arne Kison unter dem Titel „Mobilität ist Lebensqualität“ mit den Teilneh-



mer_innern ins Gespräch. „Gehmobilität und Bewegung“, bilanzierte Kison, „ist für die Menschen ein ebenso wichtiges Thema.“

Für Crone waren die Ergebnisse und Erkenntnisse der Workshops ein positives Signal: „Wenn sich alle Beteiligten künftig untereinander weiter vernetzen, die Probleme zusammen erörtern und gemeinsam schauen,

wie man Lösungen finden kann, kommen wir vorwärts. Jeder kleine Schritt ist wichtig, aber ohne Vernetzung geht es nicht. Das gilt in der großen Politik und auch für die Mobilität in Südwestfalen.“



Textautor: Dietmar Kramer, Journalist

Redakteur: Sohel Ahmed, FES

Fotos: FES/Gerhard P. Müller