

**Spalek, M., Bleicher, A. und Meyer, U. (2021):
Mobilitätswende im ländlichen Raum – Hochschulen als
Schrittmacher. In: Die neue Hochschule, 2021-6,
S. 16-19.**

<https://doi.org/10.5281/zenodo.5656675>

Impressum

Herausgeber:
Hochschullehrerbund –
Bundesvereinigung e. V. **h**l**b**
Godesberger Allee 64
53175 Bonn
Telefon: 0228 555 256-0
Fax: 0228 555 256-99

Chefredakteur:
Prof. Dr. Christoph Maas
Molkenbuhrstr. 3
22880 Wedel
Telefon: 04103 141 14
christoph.maas@haw-hamburg.de
(verantwortlich im Sinne des Presserechts
für den redaktionellen Inhalt)

Redaktion:
Dr. Karla Neschke
Telefon: 0228 555 256-0
karla.neschke@h**l**b.de
in Kooperation mit der DUZ Verlags und
Medienhaus GmbH

Schlusskorrektur:
Manuela Tiller, www.textwerk-koeln.de

Gestaltung und Satz:
DUZ Verlags- und Medienhaus GmbH
Nina Reeber-Laqua, Kronberg

Titelbild: macrovector/123rf.com

Piktogramme: S. 33, 34, 35, 36 und 39:
123rf.com

Herstellung:
Wienands Print + Medien GmbH
Linzer Straße 140, 53604 Bad Honnef

Verlag:
DUZ Verlags- und Medienhaus GmbH
Kaiser-Friedrich-Straße 90
10585 Berlin
Telefon: 030 212 987-0
info@duz-medienhaus.de
www.duz-medienhaus.de
Dr. Wolfgang Heuser
(Geschäftsführer)
w.heuser@duz-medienhaus.de

Anzeigen:
DUZ Verlags- und Medienhaus GmbH
Stefanie Kollenberg (Leitung),
Telefon: 030 212 987-31
Fax: 030 212 987-20
anzeigen@duz-medienhaus.de

Erscheinung:
zweimonatlich

Bezugsbedingungen:
Jahresabonnements für Nichtmitglieder
45,50 Euro (Inland), inkl. Versand
60,84 Euro (Ausland), inkl. Versand
Probeabonnement auf Anfrage
Erfüllungs-, Zahlungsort und Gerichtsstand
ist Bonn.
Verbands offiziell ist die Rubrik „**h**l**b** aktuell“.
Alle mit Namen der Autorin/des Autors
versehene Beiträge entsprechen nicht
unbedingt der Auffassung des **h**l**b** sowie der
Mitgliedsverbände.

Redaktionsschluss dieser Ausgabe:
29. Oktober 2021

ISSN 0340-448 x

Mobilitätswende im ländlichen Raum – Hochschulen als Schrittmacher

Das Projekt „Emissionsfreier Campus“ versteht Hochschule als „Stadt im Kleinen“. Beim laufenden Umbau der Mobilität können Hochschulen in diesem Sinne mit systematischen Experimenten eine Rolle als transformative Akteure bei der Mobilitätswende einnehmen. | Von Martin Spalek, Prof. Dr. André Bleicher und Prof. Ute Meyer



Foto: urbanes.land

Ing. Martin Spalek
Projektleiter Campus Zukunft
spalek@hochschule-bc.de



Foto: HBC

Prof. Dr. André Bleicher
Rektor der Hochschule
bleicher@hochschule-bc.de



Foto: urbanes.land

Prof. Ute Meyer
Leiterin Forschungsinitiative urbanes.land
meyer@hochschule-bc.de

Hochschule Biberach
Karlstraße 11
88400 Biberach

www.hochschule-biberach.de

Mit Beginn des Wintersemesters sind die Studierenden wieder an die Campus-Standorte der Hochschule Biberach (HBC) zurückgekehrt. Junge Studienanfängerinnen und -anfänger erkunden forsch das Campusleben, höhere Semester feiern ihr Wiedersehen und Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter richten sich wieder an ihren Schreibtischen ein. Währenddessen drängen sich erneut jeden Morgen Fahrzeugkolonnen auf der Suche nach der bestgelegenen Lücke über die Parkplätze der Hochschule. Einen Moment lang hatte die Pandemie – als unfreiwilliges Nebenprodukt – die Kernforderung der Studie Mobilitätskonzept für einen emissionsfreien Campus¹ vorzeitig erfüllt. Dieser Moment ist vergangen – und erneut stellt sich die Frage: Wie erreichen wir eine Änderung des Mobilitätsverhaltens auch auf einem Campus im ländlichen Raum? Denn: Außerhalb der Metropolen scheint ressourcenintensiver Individualverkehr noch schwer vermeidbar, auch wenn er zur wachsenden Konkurrenz um Flächen beiträgt, ökologisch unverantwortlich ist und die Lebensqualität schmälert.

Hochschulcampus als Reallabor

Doch mit Blick auf die Klimaziele ist auch in Klein- und Mittelstädten mit ihren weit verzweigten Verflechtungsräumen im Hinterland ein Umsteuern dringend notwendig. Es gilt, eine klare Abkehr vom überkommenen Leitbild der autogerechten Stadt zu vollziehen. Stattdessen müssen Ansprüche an lebenswerte Stadtqualitäten, ein gutes Wohnumfeld und eine klima- und umweltschonende Mobilitätsgestaltung in den Mittelpunkt gerückt werden. Dies erfordert, Verkehrsmittel nachhaltiger Mobilität gegenüber

dem motorisierten Individualverkehr zu priorisieren – also das Zu-Fuß-Gehen, das Radfahren, das Fahren mit Bussen und Bahnen im öffentlichen Nahverkehr sowie ergänzend Angebote mit Ride-Pooling, Car-Sharing und (Sammel-)Taxis als (halb-)öffentliche Autos. Dieser Strategiewechsel bedeutet keine graduelle Anpassung, sondern einen Pfadbruch (Haussmann 2014). Den Verantwortungsträgern der meisten deutschen Städte ist klar, dass ein radikaler Kurswechsel im Nahbereich, in der eigenen Stadt oder Gemeinde erfolgen muss. Um das Mobilitätsverhalten also grundlegend zu verändern, muss der Transformationsprozess auf der lokalen Ebene begonnen werden (Spalek 2020). Hochschulen im ländlichen Raum können in diesem Kontext Prototypen einer systematischen Transformation sein.

Mobilitätsverhalten und Präferenzen für alternative Nutzungen

Das Mobilitätsverhalten der Hochschulangehörigen spiegelt die in ländlichen Regionen verbreitete Tradition. Überwiegend ist der individuelle Pkw das Mittel der Wahl auf dem Weg von den Wohnorten zur HBC. In der Gesamtbetrachtung der hochschulweiten Emissionen machen An- und Abreisen daher bis zu zwei Drittel der Gesamtemissionen des Hochschulbetriebs aus. Bei einer differenzierter Betrachtung prägen drei Muster das Mobilitätsverhalten:

- Auch für „kurze Wege“ zum Campus nutzen ein Viertel der „Biberacher“ im Fünf-Kilometer-Umfeld der Hochschule den privaten Pkw – auf Strecken, die mutmaßlich sogar schneller zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt werden könnten.

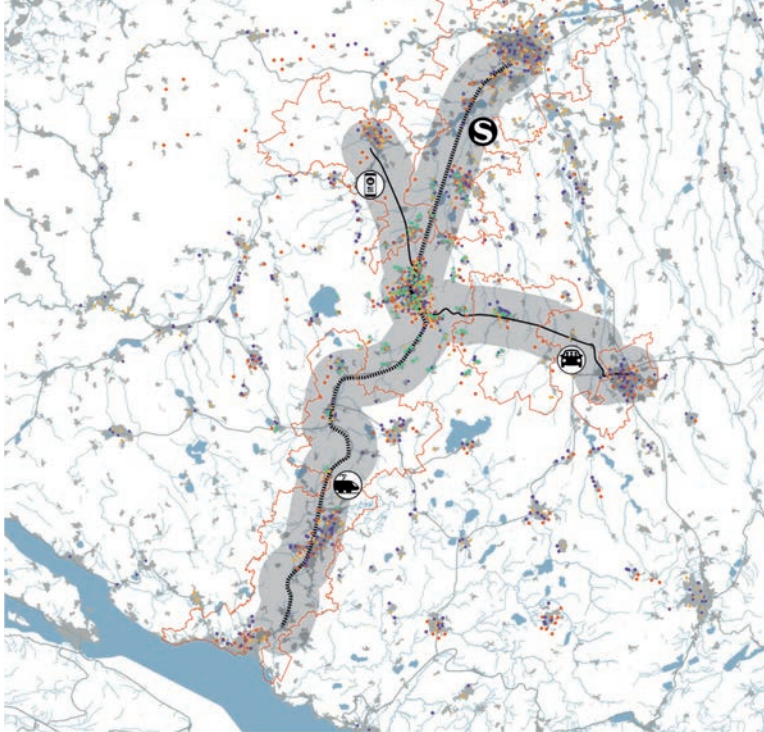


Abbildung 1: In Überlagerung von Wohnortverteilung und Infrastrukturkorridoren werden schnell räumliche Clusterungen sichtbar.

- Das tägliche Einpendeln aus mehr als 150 Gemeinden ist der größte Emissionstreiber – trotz eines auch für den ländlichen Raum gut ausgestatteten ÖPNV-Korridors fahren 30 Prozent der dort lebenden Studierenden mit dem eigenen Pkw zur Hochschule („Achsenpendler“).
- Eine besondere Herausforderung der räumlichen Lage der Hochschule ist die Heimreise am Wochenende („Wochenendpendler“). Gut zwei Drittel der Studierenden und Beschäftigten sind an mindestens drei Wochenenden bei Familie oder Freunden und legen diese Fahrt – selbstverständlich – zu 70 Prozent mit dem Pkw zurück. Von Sonntag bis Donnerstag blockiert ein Teil der Wochenend-Pendlerflotte (unbewegt) ein Drittel aller Parkflächen an der Hochschule. Auch die Hochschulstadt Biberach leidet unter dem Wechsel aus Präsenz und Absenzphasen: 2.500 Studierende beleben während des Semesters wochentags die lokale Ökonomie, als wirtschaftliches und kulturelles Potenzial verschwinden sie in vorlesungsfreien Zeiten sofort: am Wochenende um 66 Prozent, in den Semesterferien um bis zu 80 Prozent.

In Summe verringern die scheinbar unvermeidbaren Einzelentscheidungen Entwicklungs- und Handlungsmöglichkeiten am Campus und in der Stadt.

Potenziale fokussieren und Möglichkeitsrahmen versetzen

Baden-Württemberg fährt kreuz und quer. Im Land pendeln täglich 3,5 Millionen Akteure,² 155.000 davon entlang des Bahnkorridors der Südbahn zwischen Ulm und dem Bodensee. Diese Statistik widerlegt damit die Annahme, Mobilität folge im sogenannten ländlichen Raum schlichten Zwangsparametern. Entlang der Bahntrasse sind Arbeits- und Wohnorte keineswegs so dezentral verteilt, dass diese nicht öffentlich gebündelt abzarbeiten wären. Die Mobilitätsstudie der Hochschule zeigte, dass Angehörige der Hochschule zwar aus 172 Gemeinden anreisen, zu über 80 Prozent jedoch aus einem Umkreis von lediglich zehn Kilometern vom Campus oder entlang gut frequentierter ÖPNV-Korridore (siehe Abbildung 2). Allein am zentralen Verkehrskorridor Südbahn könnten bis zu 18 Prozent der CO₂-Emissionen eingespart werden, wenn Studierende konsequent auf den ÖPNV setzten. Solche überraschende Erkenntnisse könnten in Zukunft deutlich mehr Bedeutung gewinnen. Die Landesregierung Baden-Württemberg hat jüngst eine neue ÖPNV-Strategie beschlossen, nach der die Fahrgastzahlen bis 2030 verdoppelt und alle Orte des Landes zwischen 5 und 24 Uhr akzeptabel erreichbar sein sollen.³ In der Region Bodensee/Oberschwaben könnten die Hochschulen dabei zu wichtigen Akteuren werden, wenn sie neue Rollen in der Mobilitätswende aufgreifen und eine mobile, lebenswerte Hochschul-Region ausbilden. Die Studie der HBC benennt drei konkrete Hebel:

- 1 Bleicher, André; von Bodelschwingh, Lukas; Dettinger, Kaspar; Floß, Alexander; Fricker, Silvio; Füssel, Isabel; Hau, Dennis; Meyer, Ute; Rath, Verena; Ritter, Fabian; Schäfer, Florian; Schürmann, Felix; Spalek, Martin; Traber, Carina (2019): Pfadbruch emissionsfreier Campus – disruptive Innovationen von Mobilitätsstrukturen und -verhalten. Biberach. Studie gefördert vom Ministerium Wissenschaft, Forschung und Kunst des Landes Baden-Württemberg.
- 2 Statistisches Landesamt Baden-Württemberg: Pendlersaldo – 205 Gemeinden Baden-Württembergs mit positivem Pendlersaldo. www.statistik-bw.de/Pendler/Ergebnisse/Pendlersaldo.jsp – Abruf am 28.10.2021.
- 3 Südwestdeutscher Rundfunk: Neue ÖPNV-Strategie. Busse und Bahnen sollen in BW fast rund um die Uhr fahren. www.swr.de/swraktuell/baden-wuerttemberg/aktuelle-oepnv-strategie-bw-100.html – Abruf am 27.10.2021.

„Es geht nicht allein um das traditionelle ‚Push and Pull‘ zwischen dem Angebot erwünschter und sukzessivem Erschweren nicht erwünschter Bewegungsarten.“

Den Wissenstand um sich ändernde Mobilität auch im ländlichen Raum erhöhen!

In unserem Mobilitätsverhalten stellen wir selten Routinen infrage. Neue Mobilitätsangebote werden in diesen täglichen routinisierten Abläufen kaum wahrgenommen, selbst wenn der tägliche Stau dafür spricht, das eigene Verhalten zu prüfen. Studierende fühlen sich zu wenig über Mobilitätsangebote informiert und nehmen strukturelle Veränderungen im ÖPNV oder neue Anreizsysteme nur selten zur Kenntnis. In qualitativen Einzelbefragungen wurde neben „blinden Flecken“ auch die grundsätzliche Offenheit für Verhaltensanpassungen aufgezeigt.

Den Campus in den Umbau der Mobilitätsinfrastrukturen integrieren!

Gerade im Fünf-Kilometer-Umfeld und in intermodaler Verknüpfung an Knotenpunkten des Bahnkorridors lassen sich neue Mobilitätssysteme in einer Mischung aus räumlicher und digitaler Infrastruktur schrittweise zur Geltung bringen. Dass Studierende bei der Wahl des Verkehrsmittels vor allem auf Geschwindigkeit und Komfort setzen, muss als Auftrag gelesen werden, einen vernetzten Angebotskanon entlang der tatsächlichen Pendelmuster zu entwickeln.

Campus und Stadt als Transformationsfeld entdecken!

Mit dem Modell der 15-Minuten-Stadt existiert ein Leitbild, das Wohnraumentwicklung, Arbeit, Kultur und Freizeitangebote wieder in direkte räumliche Zusammenhänge bringt und damit dazu beiträgt, Verkehre zu reduzieren (Moreno 2020). Diese Strategie kann auch in einem regionalen Kontext zur Umsetzung gelangen. Studierende entscheiden sich für ein Studienangebot, nicht fürs Pendeln. Passende Wohn-, Freizeit- und Kulturangebote könnten die Anzahl der in Biberach wohnhaften Studierenden um bis zu weiteren 30 Prozent erhöhen.

Hochschulen als Baustein der Mobilitätswende positionieren

Eine Hochschule stellt ein ideales Experimentierfeld für die kommunale Verkehrswende dar. Als wissenschaftliche Einrichtung können Hochschulen neue Standpunkte fachlich absichern und unabhängig handeln. Sie können ihren spezifischen technologischen, soziodemografischen, kulturellen, ökonomischen und ökologischen Kontext qualifiziert beurteilen und daraus eigenständige und plausible Narrative für eine geteilte und ressourcenschonende

Mobilität ableiten – und diese nach innen und außen glaubwürdig vertreten. Hochschulen sind Zukunftschmieden: Hier studieren heute die Entscheiderinnen und Entscheider von morgen – sie entwickeln ihr künftiges Mobilitätsverhalten auch in Abhängigkeit im Studium eingeübter Verhaltensmuster. Und: Hochschulen sind eingebunden in Netzwerke aus Wirtschaft und Politik der umgebenden Raumschaft, können Initialimpulse setzen, Beispiel geben, viele erreichen und Werte beeinflussen. Hochschulen können also individuell (und erst recht in Summe) das „Spiel verändern“. In Baden-Württemberg spannen sie ein besonders dichtes und damit für potenzielle Transformation hochwirksames Netz auf – ungeachtet der Kategorien Stadt und Land. An der Hochschule Biberach allein werden 2.500 Studierende erreicht, zwischen Ulm und dem Bodensee nahezu 30.000. Sie können das Pendelverhalten in Stadt und Land entscheidend prägen.

Diese Rolle gilt es ernst zu nehmen. In einem unmittelbaren ersten Schritt werden an der Hochschule Biberach Anpassungen der Campus-Infrastrukturen vorgenommen. Dies umfasst z. B. eine Neuordnung des Parkraummanagements. Im Zuge einer kritischen Bilanzerstellung werden Flächenansprüche und Lage für den ruhenden motorisierten Individualverkehr bewertet, Parkierungsflächen in strategischer Lage für eine neue räumliche Ordnung freigezogen. Gleichzeitig erfährt die Fahrradinfrastruktur eine umfassende Aufwertung. In Koordination und Kooperation mit Kommunen werden neue Angebote geplant und fehlende Verbindungen geschlossen. In Lehrveranstaltungen werden Studierende in Versuchslabore eingebunden, erleben in Sternfahrten den Studienort neu und helfen dezentrale Mobilitätsstationen zu bauen.

Gleichzeitig hat die Mobilitätsstudie auch deutlich gemacht: Es geht nicht allein um das traditionelle „Push and Pull“ zwischen dem Angebot erwünschter und sukzessivem Erschweren nicht erwünschter Bewegungsarten. Es geht vielmehr darum, von der Dualität von Handlung und Struktur (Giddens 1984) auszugehen und akteurs- und lebensstilspezifische Anreize für Verhaltensänderungen zu setzen. Dass in der „Hochschulszene“ ein belehrender Ton nicht hilft, dagegen eine Fahrradbörse zu Semesterbeginn Wunder wirken kann, versteht sich. Wie so eine freie und erlebnisbezogene Wahl vernünftig nachhaltiger Mobilitätsformen schnell zur Selbstverständlichkeit werden kann, haben viele im Pandemielockdown erfahren – die Frage, wie diese Erfahrung verstetigt werden kann, bleibt zu beantworten.

Studiendesign „Mobilitätskonzept für einen emissionsfreien Campus“

„One does not fit all“ – von dieser Erkenntnis hat sich die Hochschule Biberach leiten lassen und – ihrer verhaltenswissenschaftlichen Herangehensweise entsprechend – versucht, die Präferenzen der Akteure ernst zu nehmen. In der umfangreichen Befragung (Stichprobe ca. 1.200 Befragte) wurden diese detailliert erhoben – nach Mobilitätsverhalten, Wohnsituation und Campusnutzung. Erhoben wurden sowohl der Ist-Stand, aber auch Präferenzen für alternative Nutzungen. Zudem wurden die Befragten einem Lebensstiltypus zugeordnet und dieser mit Verhaltensvariablen korreliert. Ergänzt wurde die quantitative Befragung um zwei qualitative Methoden: Interviews in fünf Fokusgruppen, um die ermittelten Verhaltensmuster zu detaillieren, sowie zehn narrative Interviews zur Überprüfung der Konsistenz eines Verhaltenstypus. So wurden blinde Flecken der jeweiligen Methoden vermieden (Triangulation). Als Ergebnis dieses methodischen Vorgehens entstanden sieben Personas, von denen ausgehend nun Angebote abgeleitet werden.



Visualisierung: Lukas Bodelschwingh

Abbildung 2: Für ein Umdenken müssen auch neue Wohntypologien und Finanzierungsmodelle in der kollektiven Vorstellung verankert werden.

Am Standort Biberach stellt sich zudem eine weitere Aufgabe: Studierende und Dozierende müssen motiviert werden, ihren festen Lebensmittelpunkt in einem 15-Minuten-Radius um den Campus zu verlagern. Ob dieser Radius als Fahrrad-, ÖPNV- oder fußläufige Distanz interpretiert oder gar als Mischung angenommen werden muss, ist noch Forschungsinhalt an der HBC. Wenn Gemeinschafts- und Clusterwohnen in leer stehenden Immobilien der Altstadt oder gemischte Wohn- und Arbeitsformen auf Konversionsflächen entlang der Bahn die traditionellen Wohngebiete in Stadtrandlage ergänzen, könnte junges akademisches Leben ein erkennbareres Gesicht bekommen (siehe Abbildung 1).

Mit diesem ganzheitlichen Ansatz – die Mobilitätswende als Verknüpfung technologischer Erneuerung mit infrastrukturellen Anpassungen, einer soziologisch kulturell motivierten Suche nach Verhaltensmotivationen und Planungsvorstellungen zum Weiterbauen einer Bildungsregion mit angemessener Lebensqualität – vernetzt sich die HBC nach

und nach mit anderen Akteuren ihres Umfeldes. Die Stadt Biberach beginnt mit ihrem Mobilitätsmanagement neue Wege zu gehen und spielt in der Frage nach neuen Wohnangeboten als Planungsinstanz, aber auch als Grundbesitzerin eine wichtige Rolle.

Dabei ist die Bereitschaft zu experimentieren bei allen Interessenträgern im Laufe der Pandemie gewachsen. Jeder musste neue Wege gehen und hat täglich Alltagserfahrungen gemacht, die aus den normalen Routinen herausfielen. Wandel ist also möglich. Mit dem Projekt Campus Zukunft hat die HBC ein internes Entwicklungsteam aufgebildet, das eine nachhaltige Transformation vom Campus mit Dynamik einschreiben kann. Eingebettet in seinen Kontext von Stadt und Land wird dieser nach und nach zur transformativen Zellen und verändert – als kleinste Versuchseinheit einer Mobilitätswende – die Institution und ihr Umfeld. ■

<https://doi.org/10.5281/zenodo.5656675>

Literatur

- Giddens, Antony: *The Constitution of Society, Outline of the Theory of Structuration*. Cambridge, 1984.
- Hausmann, Daniel: *Pfadbruch im Diskurs. Eine Untersuchung institutionellen Wandels am Beispiel der Elektrifizierung des US-Automobilfeldes*. Berlin, Freie Universität Dissertation, 2014.
- Moreno, Carlos: *Droit de cité: De la „ville-monde“ à la „ville du quart d’heure“*. Paris, L’Observatoire, 2020.
- Siebenpfeiffer, Wolfgang (Hrsg.): *Mobilität der Zukunft: Intermodale Verkehrskonzepte ATZ/MTZ-Fachbuch*. Berlin/Heidelberg, Springer Vieweg, 2021.
- Spalek, Martin; Meyer, Ute: *Resonanzraum und Rohling. Gibt es die „Stadt der kurzen Wege“ in der urbanen Peripherie zwischen Stadt und Land?* In: *Transforming Cities*, Jg. 3 (2020), S. 50–54.