

Unabhängig und flexibel – Verbesserung der E-Mobilität bei Museen in ländlichen Räumen

Manfred Nawroth

Museen suchen heute nach verschiedenen Möglichkeiten ihren Beitrag zu einer nachhaltigen Mobilität zu leisten. Das Förderprogramm »Museen in ländlichen Räumen 2024« bot antragstellenden Einrichtungen Anschaffungen zur Verbesserung klimafreundlicher Fortbewegung zu tätigen. Wie dies geschieht, wird in diesem Beitrag an drei ausgewählten Beispielen dargestellt.

Klimaschutz und weniger Abhängigkeit von fossilen Energieträgern sind seit Jahren zentrale politische und gesellschaftliche Aufgaben. Auch Museen sehen sich so wie auch andere öffentliche Einrichtungen in der Verantwortung nachhaltige Mobilität mit umweltfreundlichen Transportmitteln zu fördern. Hierzu gehört auch eine Verbesserung der Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr oder die Schaffung von Angeboten, die Mobilität und Kultur verbinden. Letzteres hat sich vor allem in größeren Städten schon seit längerem etabliert, wenn man z. B. an die Berlin WelcomeCard denkt, mit der der Erwerb des Tickets auch den Besuch ausgewählter Museen ermöglicht. Davon sind ländliche Räume meist noch weit entfernt. Hier gilt es in erster Linie die Stärkung der Infrastruktur des Nahverkehrs zu stärken, damit Museumsbesuche mit öffentlichen Transportmitteln erleichtert werden. Ein neuer Ansatz ist es mit E-Ladestationen die Lade-Infrastruktur für E-Automobile an Museen zu verbessern. Dies kann u. a. in Kooperation mit Stromanbietern umgesetzt werden. Erfolgreich konnte dieses Modell bereits am Buchheim Museum Bernried, dem Folkwang Museum Essen, der Hamburger Kunsthalle oder dem Technikmuseum Berlin etabliert werden. Hier liegt zukünftig noch ein großes Potenzial für andere Museen in Deutschland, sich an nachhaltiger Mobilität zu beteiligen. Im kleineren Maßstab hat auch das Programm »Museen in ländlichen Räumen 2024« die Möglichkeit geschaffen, Fördergelder für nachhaltige Mobilität zu beantragen. Drei Beispiele sollen zeigen, wie durch die

Anschaffung von E-Bikes ein Beitrag zur Verringerung des CO₂-Ausstosses geleistet werden kann.

Die ersten beiden Projekte führen uns auf zwei autoverkehrsfreie Inseln. Hiddensee gilt für viele als die schönste deutsche Ostseeinsel und als Urlaubsparadies. Die Insel ist nur 18 Kilometer lang, misst an der schmalsten Stelle 250 Meter Breite und hat knapp über 1000 Einwohner. Hiddensee ist frei vom privaten Autoverkehr und kann nur zu Fuß, auf dem Fahrrad oder mit einer Pferdekutsche erschlossen werden. Das im Jahr 2019 eröffnete Privatumuseum in der Alten Schmiede liegt unweit des Klosters und des Hafens. Ausgestellt werden Aquarelle, Linol- und Holzschnitte, Zeichnungen, Ölgemälde, Glasdruck u. a. des Hiddenseer Künstlers Eggert Gustavs (1909–1996). Darüber hinaus werden auch die Geschichte des Hauses und lokale Handwerkstraditionen dargestellt. Die ca. 1.500 Sammlungsgegenstände sollen mit einem durch das Förderprogramm angeschafften Archivscanner digitalisiert werden. Darüber hinaus konnte ein E-Bike mit Anhänger angeschafft werden, damit durch die ehrenamtlich tätigen Vereinsmitglieder notwendige Transporte auf der Insel durchgeführt werden können.

Das zweite Beispiel führt uns auf die zwischen Borkum und Norderney gelegene Nordseeinsel Juist. Sie hat eine Länge von 17 Kilometern, misst 500 bis 900 Meter in der Breite und ist wie auch Hiddensee eine autofreie Insel. Das 1934 begründete Inselmuseum Juist liegt im Ortsteil Loog. Auf einer Ausstellungsfläche von rund 500 Quadratmetern zeigt das Museum in elf Ausstellungsräumen Exponate von der touristischen Entwicklung Juists über das traditionelle maritime Handwerk bis zu Eindrücken von heutigen Off-Shore-Windparks. Im März 2024 konnte das Museum mit überarbeitetem Konzept nach langjährigem Umbau wiedereröffnet werden. Im Rahmen des Förderprogramms konnten für den Veranstaltungsräum technisches Gerät und Fensterverdunkelungen angeschafft werden. Mit dem E-Bike soll für die Beschäftigten eine bessere Anbindung an die Hauptort der Insel gewährleistet sein.

Das dritte Beispiel führt weit in den Süden Deutschlands in die Region Oberschwaben. Bereits um 1900

war Kürnbach für seine »altoberschwäbischen« Bauernhäuser berühmt: große, strohgedeckte Bauernhäuser, die unter einem Dach die Wohnräume, Küche, Ställe und Tenne vereinten. Einige Jahrzehnte später war jedoch nur noch das 1661/62 errichtete Kürnbachhaus übrig. Das Kürnbachhaus wurde 1968 als Museum eröffnet, zunächst als Einrichtung der Stadt Bad Schussenried. Der Landkreis Biberach übernahm 1974 die Trägerschaft des Museums. Nach und nach baute der Landkreis hier weitere für Oberschwaben typische Bauwerke wieder auf, die an ihren Originalstandorten abgetragen worden waren. Heute finden sich im Museumsdorf auf einer Fläche von knapp zehn Hektar 40 historische Bauwerke, vor allem aus dem nördlichen Oberschwaben. Das Museum vermittelt nicht nur die Architek-

tur, sondern auch die Kultur- und Alltagsgeschichte des dörflichen Lebens in Oberschwaben über einen Zeitraum von sechs Jahrhunderten hinweg. Mit rund 120.000 Besuchenden pro Jahr zählt das Museumsdorf zu den gefragtesten Freilichtmuseen in Baden-Württemberg. Mit Hilfe der Fördermaßnahme konnten neben Anschaffungen im Innenbereich auch zwei dienstlich genutzte E-Bikes gekauft werden, wodurch die Nutzung von Verbrennerfahrzeugen auf dem Museumsareal sowie nach Bad Schussenried und die weitere Region verringert werden sollte.

Alle drei Beispiele zeigen, dass durch das Förderprogramm auch durch vergleichsweise kleine Maßnahmen, Museen in ländlichen Räumen ihren Beitrag zur nachhaltigen Mobilität leisten können.

A U T O R

Dr. Manfred Nawroth

Deutscher Verband für Archäologie e. V.
c/o Museum für Vor- und Frühgeschichte
Staatliche Museen zu Berlin – Stiftung Preußischer Kulturbesitz
Geschwister-Scholl-Str. 6
10117 Berlin
m.nawroth@smb.spk-berlin.de