

Deutschlands ländliche Räume: Was haben fehlende Busse, fehlende Schulen, fehlende Läden und fehlende Jobs mit aktuellen Wahlergebnissen zu tun? Wie könnte man Identität, Stolz, Einkommen und Lebensqualität für die Menschen dort sichern?

Herget, Melanie (innoz); Clarus, Elke; Becker, Udo (TUD):

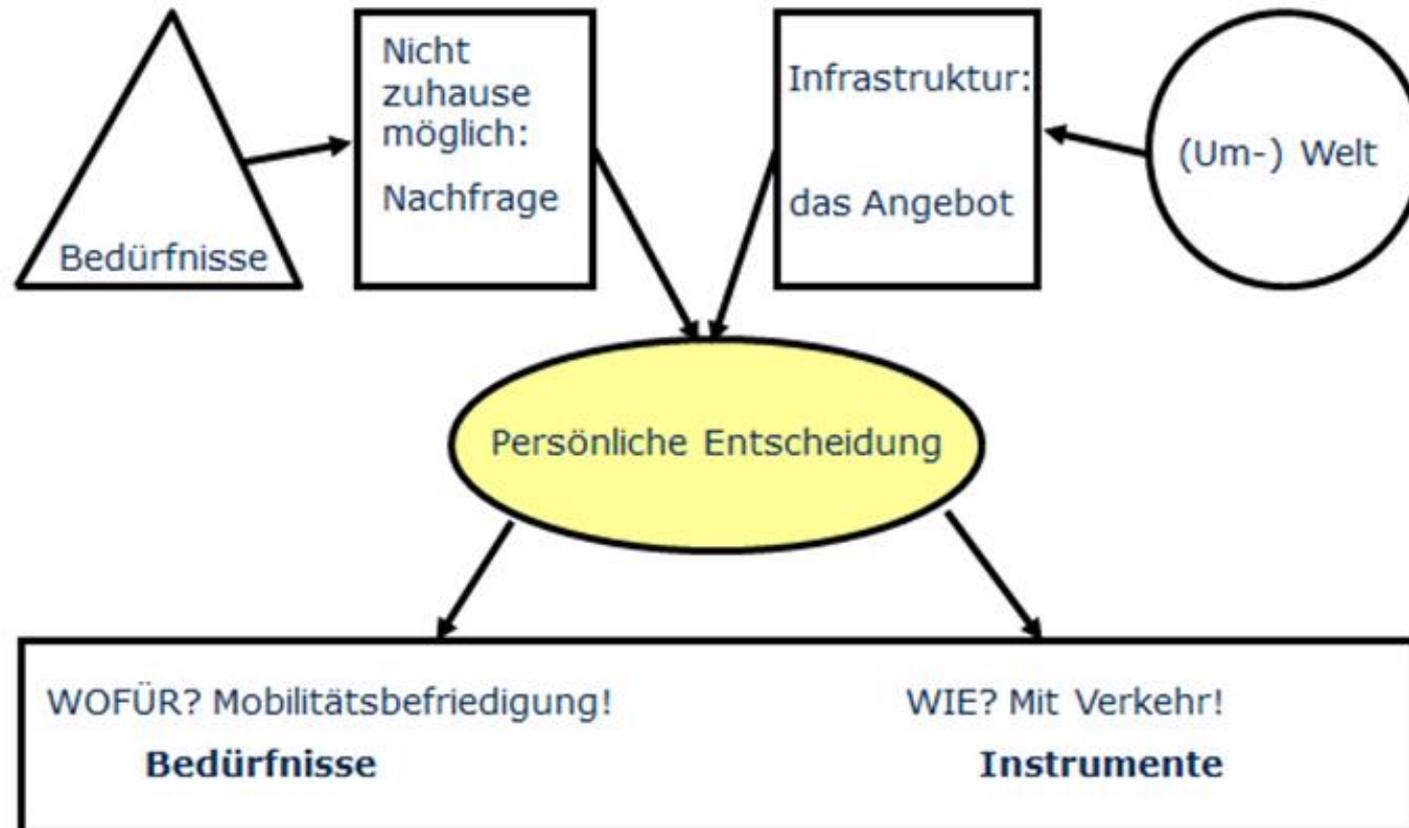
Verkehrsökologisches und Verkehrsplanerisches Kolloquium, 31.1.18





Was bewirken Verkehrsplanung und Verkehrspolitik?

- Immer bessere Erreichbarkeiten, immer mehr Verkehr
- Immer leichter kommt man von überall weg
- Economies of scale: Neue Schulstandorte, Einkaufszentren, Versandhandel
- Verkehr deckt seine gesellschaftlichen Kosten nicht
- Derjenige, der viel fährt und viel externalisiert, gewinnt
- Wer nur wenig externalisiert, wer in der Nähe lebt (und sich kümmert), verliert relativ
- Gleichwertige Lebensverhältnisse? Ohne Auto?
- Bürgerbusse (privatisiert, solange Förderung läuft) , ansonsten: Ratlosigkeit
- Für einzelne Personengruppen: Immer weniger Mobilität





Sächsische Zeitung vom 22.1.2018, frei nachlesbar unter

www.dnn.de/Region/Mitteldeutschland/Umfrage-Die-meisten-Sachsen-fuehlen-sich-als-Buerger-zweiter-Klasse

Verlierer der Wiedervereinigung

 Kommentieren  Drucken  Text 

Umfrage: Die meisten Sachsen fühlen sich als Bürger zweiter Klasse

Zwei von drei Sachsen sehen die Ostdeutschen auch Jahrzehnte nach dem Mauerfall noch im Nachteil. Laut einem Medienbericht sind es unter den Wählern der AfD sogar 84 Prozent. Die These werde durch alle Bildungsschichten hindurch mehrheitlich unterstützt.

Dresden. Zwei von drei Sachsen sehen die Ostdeutschen auch Jahrzehnte nach dem Mauerfall noch im Nachteil. Sie stimmten der Aussage „Die Ostdeutschen sind in Deutschland auch heute noch Bürger zweiter Klasse“ zu, wie die „Sächsische Zeitung“ (Montag) berichtet. Unter den Wählern der AfD seien es sogar 84 Prozent. Im Auftrag der Zeitung habe das Meinungsforschungsinstitut IM Field in einer repräsentativen Umfrage 1000 Sachsen befragt, hieß es.



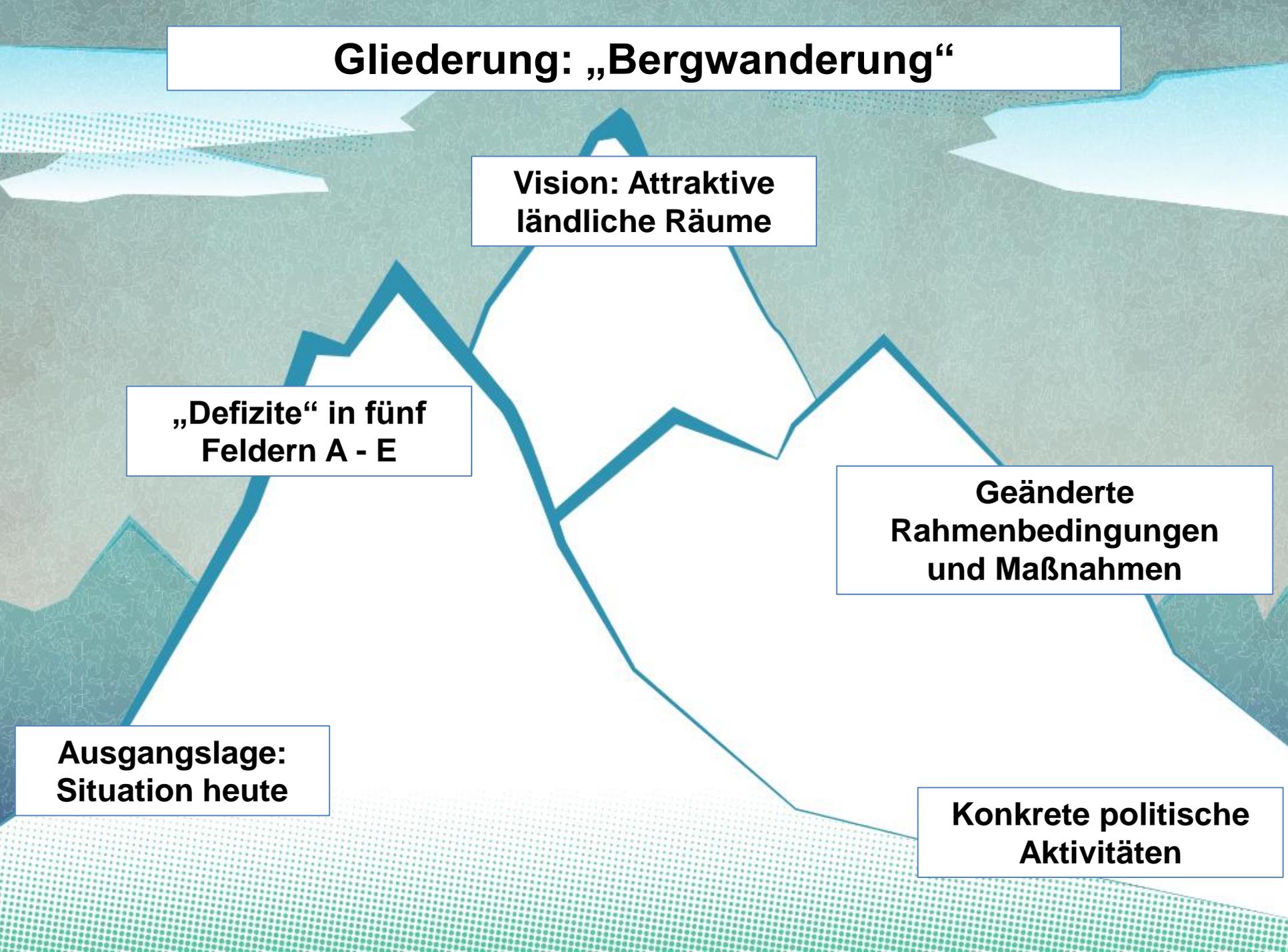
Hat das irgendwas mit Verkehr zu tun?

- 1. Ach was: Wenn wir weniger tolle Straßen gebaut hätten, wären die ländlichen Räume heute noch viel töter als sie sowieso sind**
 - 2. Naja: Die tollen Straßen haben sicher auch etwas zur Entleerung beigetragen ...**
 - 3. Aber schlimm ist vor allem, was bei uns kaputtging: Kein Bäcker mehr, kein Dachdecker mehr, kein Laden mehr, kein Bürgermeister mehr, keine Polizei mehr, keine Schule mehr, Bibliothek dicht, am Tage bzw. unter der Woche sind nur noch Rentner hier, und ansonsten wird hier höchstens noch geschlafen: Wir sind doch abgehängt, haben nichts zu melden, werden nicht gehört, uns haben die da oben doch aufgegeben!**
 - 4. Hätte eine andere Verkehrspolitik mehr Identität, Gemeinschaftsgefühl, Wirtschaftskraft, Verantwortung in ländlichen Räumen stützen können?**
-

Erstellung von Handlungsempfehlungen zur Sicherung der Mobilität im ländlichen Raum

- **Wie können die Mobilitätsbedürfnisse der Bürger_innen im ländlichen Raum sozial, ökonomisch und ökologisch weniger un-nachhaltig gesichert werden?**
 - **Was sieht eine attraktive, glaubwürdige und positive Vision der Mobilität im ländlichen Raum aus? Wie sieht überhaupt eine lebenswerte Vision des Lebens in ländlichen Räumen aus?**
 - **Welcher Handlungsbedarf besteht?**
 - **Wie sieht eine konsistente Strategie aus, die alle Problemfelder, Akteure, Rahmenbedingungen und Verkehrsträger integriert?**
-

Gliederung: „Bergwanderung“



**Vision: Attraktive
ländliche Räume**

**„Defizite“ in fünf
Feldern A - E**

**Geänderte
Rahmenbedingungen
und Maßnahmen**

**Ausgangslage:
Situation heute**

**Konkrete politische
Aktivitäten**

A1: Zu wenige Kinder/ junge Menschen

A2: Zu starke dauerhafte Abwanderung von hochqualifizierten Menschen (vor allem Frauen), zu wenig Rückkehrer und Zuzug

A3: Zu wenige ehrenamtlich engagierte Personen („Kümmerer“)

A4: Zu wenig Personal in den öffentlichen Verwaltungen für die Aufgaben

A5: Zu wenig Überzeugung, dass man selbst etwas bewirken kann (Resignation)

A6: Zu wenig Bereitschaft, Veränderungen zu akzeptieren bzw. frühzeitig mitzugestalten (Beharrung)

A7: Zu wenig Umzugsoptionen für ältere Menschen (z. B. weil Verkaufsoptionen für eigenes Wohneigentum fehlen)

A8: ...

A9: ...



- B1: Zu wenig Kooperation mit den nächsten Ballungsräumen
(im Bewusstsein der gegenseitigen Abhängigkeiten und im Sinne von Stadt-
Umland-Partnerschaften auf Augenhöhe)**
 - B2: Zu große Entfernungen zu allen im Alltag benötigten Dienstleistungen und Kontakten**
 - B3: Zu hohe Kosten für die Erreichung der Ziele (z. B. Kraftstoffe)**
 - B4: Zu starke Flächenneunutzung und Versiegelung (insb. zu starke Reduktion guter
landwirtschaftlicher Nutzflächen und ökologisch bedeutsamer Ausgleichsflächen)**
 - B5: Zu geringe Versorgung mit Breitband-Internetzugang**
 - B6: ...**
 - B7: ...**
-

- C1: Zu wenige Arbeitsstellen**
 - C2: Zu geringe Einkommen im Vergleich zu den Ballungsräumen**
 - C3: Zu geringe Steuereinnahmen für die kommunalen Haushalte**
 - C4: Zu geringe wirtschaftliche Attraktivität (als Anreiz für Investitionen/Umzüge)**
 - C5: Zu wenige gut ausgebildete Fachkräfte (siehe A2)**
 - C6: Zu schlechte überregionale Verkehrsanbindungen (via Straße, Schiene, ...)**
 - C7: Zu hohe Kosten für Serviceanbieter (etwa: Krankenfahrten, Lieferdienste, ...)**
 - C8: Zu hohe Restriktionen für ggf. sinnvolle Investitionen in Projekte der „Energiewende“**
 - C9: Zu geringe kommunale Einnahmen aus regenerativen Energieanlagen
(große Anteile z. B. der Gewinne aus Windkraftanlagen verbleiben woanders)**
 - C10: Zu geringe Orientierung von Innovationen an den Bedürfnissen ländlicher Räume**
 - C11: Zu geringe Attraktivität regionaler Wirtschaftskreisläufe („Geld verschwindet schnell wieder aus den Regionen und bleibt nicht dort im Kreislauf“)**
 - C12: Zu hoher Konkurrenzdruck der ländlicheren Räume gegenüber anderen Regionen
wegen Nicht-Internalisierung der externen Kosten von (Fern-)Verkehren**
 - C13: Zu große Konkurrenz Nachteile bei touristischen Zielen gegenüber Fernregionen
(da die externen Kosten des Verkehrs derzeit nicht angelastet werden)**
 - C14: ...**
-



D1: Zu wenig ärztliche Versorgung (Ärzte, Apotheken, Physiotherapie)

D2: Zu wenig Einkaufsmöglichkeiten für Lebensmittel und andere übliche Konsumgüter

D3: Zu wenige Dienstleistungsangebote (Banken, Post, Reinigung, Imbiss, ...)

D4: Zu wenig attraktive weiterführende Schulen und Berufsschulen

D5: Zu wenige mit ÖPNV erreichbare Kinderbetreuungs- und Seniorenpflegeeinrichtungen

D6: Zu wenig Freizeitmöglichkeiten (v. a. für Kinder, Jugendliche, Seniorinnen und Senioren)

D7: Zu wenig Möglichkeiten für soziale Kontakte, gemeinschaftliches Engagement, Identität und Ermutigung

D8: Zu wenig Unterstützung für Selbständigkeit, Selbstverwirklichungen und Innovationen

D9: ...

- E1: Zu wenig ÖPNV-Verbindungen jenseits des Schülerverkehrs**
 - E2: Zu lange Schulwege (große Entfernungen, lange Fahrtzeiten)**
 - E3: Zu starre/aufwändige Vorgaben für die Genehmigung von z.B. kommerziellen Mitfahrmöglichkeiten oder kombinierten Personen- und Güterverkehrsangeboten**
 - E4: Zu wenig Informationen über den ÖPNV, keine übergreifenden Portale**
 - E5: Zu wenig verlässliche, langfristige ÖPNV-Finanzierungssicherheiten**
 - E6: Keine Rückfallebene bei Ausfall von ÖPNV-Angeboten („Mobilitätsgarantie“)**
 - E7: Zu wenig Infrastruktur für Fußgänger- und Fahrradverkehre (z. B. Pedelec-Strukturen)**
 - E8: Zu wenig Förderungsoptionen für Fußgänger- und Fahrradverkehre**
 - E9: Zu wenig privates und/oder kommunales Car-Sharing**
 - E10: Zu wenige Alternativen für (ältere) Menschen, die nicht mehr MIV nutzen (können)**
 - E11: Zu wenig Koordination der parallelen Kurier-Express-Paket-Dienste (KEP)**
 - E12: Zu dünn besiedelte Strukturen für effiziente KEP-Erschließungen**
 - E13: Zu hohe Belastung von Ortsdurchfahrten (Güterverkehr, Maut-Ausweichverkehre ...)**
 - E14: Zu hohe Erdölabhängigkeit des Verkehrs**
-



Die Mobilitätsdefizite in ländlicheren Räumen werden zunehmend thematisiert

Es gibt eine Vielzahl guter bzw. gut gemeinter Ideen und Maßnahmen,

... die aber alle von der jetzigen Situation und Technik ausgehen („Drohnen“)

... die aber insgesamt den Problemdruck nicht wirklich verringern,

... denn sie finden Rahmenbedingungen vor, die Ballungsräume bevorteilen.

Wenn wir ländlichere Räume attraktiv, lebenswert, prosperierend haben wollen,

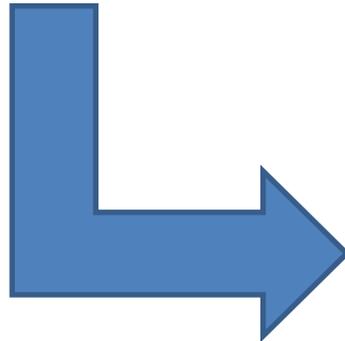
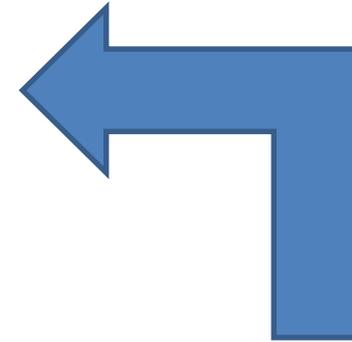
A) dann müssen die Rahmenbedingungen grundsätzlich verändert werden.

... Aber das ist immer Besitzständen und Ängsten geprägt.

B) Also müssen parallel Maßnahmen zeigen, dass es möglich und erfolgreich ist.



Geänderte Rahmenbedingungen



Konkrete Einzelmaßnahmen
(Programme)

Wünschen Sie sich bitte was:



TECHNISCHE
UNIVERSITÄT
DRESDEN



Wie sehen die ländlicheren Räume Deutschlands im Jahr 2050/2100 aus?



1. Alle Bedürfnisse sind abgesichert, Daten und Zielgrößen definiert (Verantwortungsräume)
 2. Die Lebensqualität ist hoch, positive Zukunftsoptionen, wirtschaftlich und sozial
 3. Identifikation und Stolz: Wir können und wollen uns kümmern, wir machen das gut
 4. Subsidiarität: Wir haben Verantwortung + die finanziellen/menschlichen Ressourcen dazu
 5. Entwicklungsbalance zwischen Zentren und ländlichen Räumen, Programm soziales Dorf
 6. Ständige Schritte zur Internalisierung ungedeckter externer Effekte sind umgesetzt: Dazu wurde zunächst informiert, Akzeptanz geschaffen, die Effizienzgewinne verteilt
 7. Angepasster Rechtsrahmen/Normen, Experimentierklauseln. Rechtssicherheit vor Ort
 8. Mobilität ist abgesichert (siehe 1), dafür minimaler Verkehr: Nähe und Nutzenmischung, regionale Kreisläufe und Netzwerke (siehe auch 6). Push&Pull - Attraktivierung
-

1. Lokale Verantwortung stärken

- Selbstverantwortung vor Ort stärken („Selbstverantwortungsräume“)
- Personalkapazitäten in den Kommunen aufbauen
- Maßstäbegesetz für transparente, faire und effiziente Finanzierung
- Gemeinsam Verantwortung und Ressourcen auf Kommunen verlagern

2. Rechtliche Freiräume schaffen

- Systematische Gesetzesfolgen-Abschätzung für ländliche Räume
- In Standarderprobungsgesetzen Praxistauglichkeit fördern
- Finanzielle Unterstützung für ausreichendes, qualifiziertes Personal in den Kommunen bereitstellen
- Rechtliche Freiräume auf Basis eines raumordnerischen Gesamtansatzes

Prof. Aring: Selbstverantwortungsräume?!



3. Konkrete Maßnahmen fördern, evaluieren und kommunizieren

- Breit angelegtes, langfristiges und flexibles Aktionsprogramm schaffen
- Bestehende Förderprogramme und Vernetzungsinitiativen bündeln
- Übergreifendes, unabhängiges Monitoring und zentrale Vernetzung sicherstellen



4. Digitale Versorgung sicherstellen

- Breitbandinitiative intensivieren und flexible, räumlich angepasste Lösungen ermöglichen
- Alternative Betreibermodelle fördern und realisieren
- Priorisierung entsprechend Raumordnungsansatz



5. Kostenwahrheit im Verkehr angehen

- Externe Kosten der Fernverkehrs-orientierung berücksichtigen
- Analyse verbessern und belastbare Grundlagen schaffen
- Szenarien zur Internalisierung erstellen und mit Wirkungsabschätzung weiterentwickeln



6. Mobilität statt Verkehr in den Blick nehmen

- Daten über Mobilitätsbedürfnisse und deren Befriedigung erheben
- Mit Mobilitätslandkarten Lösungsoptionen ermitteln
- Zentrale-Orte-System weiterentwickeln und Schlüsselzuweisungen daran binden

Nr.	Maßnahmen bzw. Programme/Prüfaufgaben
1.	Personalkapazitäten: Mobilitätsmanager
2.	Breitbandversorgung
3.	Mobilitätsplattform
4.	ÖPNV – Magistralenkonzept und Mobilitätspunkte
5.	Dorfläden/Dorftreffs/Marktplätze als Dienstleistungszentrum
6.	Kombination von Personenverkehren mit Güter- und Dienstverkehren

... und natürlich noch viel mehr:

Förderprogramm zum Ausprobieren mit 100% Förderung ...



Vielen Dank – was meinen Sie?

Personalkapazitäten: Mobilitätsmanager o. Ä. zur Stärkung der „Selbstverantwortung“, inkl. Maßnahmen	
Beschreibung, Ansatz	<p>In allen Vorschlägen und Diskussionen hatte sich das Fehlen ausgebildeter und engagierter Verwaltungspersonale bzw. „Kümmerer“ als eines der Kernprobleme identifizieren lassen. Dies gilt insbesondere dann, wenn ländliche Regionen als "Selbstverantwortungsräume" einen Teil der (finanziellen) Ressourcen und Verantwortlichkeiten übernehmen sollen. Gefordert ist demnach ein Programm zum geförderten Personalaufbau in den einzelnen Regionen und zur Qualifizierung.</p> <p>Vorgeschlagen wird, für einen weiten Bereich von Maßnahmen im Mobilitätsbereich in engagierten Räumen und Kommunen auf Antrag speziell geschulte und untereinander vernetzte "Dorfmanagern/Kümmerern" zu finanzieren, die die lokal ausgewählten Maßnahmen zur Behebung von Mobilitätsdefiziten unterstützen und verstetigen helfen (ca. 5-6 Jahre). Damit sollen Gestaltungsspielräume der Akteure in Regionen erweitert, die Förderung besser an die spezifischen Bedürfnisse der Regionen angepasst und regional angepasste und innovative Lösungen ermöglicht werden. Durch die Vernetzung und den Austausch der regionalen Mobilitätsmanager sollen Erfahrungen weitergegeben werden. Die Förderung soll je nach Einzelfall auch Kosten für Maßnahmen abdecken können. Die Auswahl soll von unabhängigen Kommissionen getroffen werden können.</p>
Ziele und positive Wirkung	<ul style="list-style-type: none"> • Stärkung der Region und regionalen Verantwortlichkeit • Spezifische, lokal geeignete Mobilitätsangebote werden aufgebaut • Stärkung der Identität, Stärkung der Eigenverantwortung • Förderung innovativer Mobilitätsformen
Risiken und negative Wirkungen	<ul style="list-style-type: none"> • Rechtliche Hürden und Rahmenbedingungen für innovative Ansätze • Geringes Interesse und fehlendes Engagement in den Regionen
Initiator, Verantwortung und Beteiligte	<ul style="list-style-type: none"> • Lokale Verwaltung (Initiator/Verantwortung) • Bundesregierung (Förderrahmen) • ÖPNV-Aufgabenträger • Verkehrsbetriebe
Fristen bzw. Zeiträume	kurzfristig
Praxis- und Projektbeispiele	So noch nicht umgesetzt, Teilaspekte in verschiedenen Formen vorhanden (z. B. Innerhalb des Zukunftsnetzwerks Nöbilität in NRW)

Titel der Maßnahme	
Beschreibung, Ansatz	Eine leistungsfähige Breitbandinfrastruktur ist heute eine der Grundvoraussetzungen für die Teilhabe am gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Leben in Deutschland, gerade auch für die Menschen in ländlichen Regionen. Über die Breitbandstrategie der Bundesregierung wird der flächendeckende Ausbau leistungsfähiger breitbandiger Netze in Stadt und Land intensiv vorangetrieben. Bis 2018 soll es – unter Ausnutzung aller Technologien – eine flächendeckende Versorgung mit von mindestens 50 Mbit/s geben. Dieses Programm soll erweitert und beschleunigt werden.
Ziele und positive Wirkung	<ul style="list-style-type: none"> • Grundvoraussetzungen für die Teilhabe in vielen Bereichen • zügiger, qualitativ hochwertiger und effizienter Ausbau der Breitbandnetze
Risiken und negative Wirkungen	<ul style="list-style-type: none"> • typische Ausbauproblematiken in unwirtschaftlichen, dünn besiedelten ländlichen Regionen müssen beantwortet, finanziert, realisiert werden.
Initiator, Verantwortung und Beteiligte	<ul style="list-style-type: none"> • Bund, BMVI (Initiator, Verantwortung) • Länder • Telekommunikationsnetzbetreiber • Eigentümern und Betreibern öffentlicher Versorgungsnetze (beispielsweise Abwasser- und Energieversorger)
Fristen bzw. Zeiträume	kurzfristig
Praxis- und Projektbeispiele	<p>Verschiedene Erfahrungen und Konzepte, teilweise auch in Eigenverantwortung der Bevölkerung (etwa für die „letzten Meilen“)</p> <p>Vorhaben „MORODigital“ – Digitale Infrastruktur als regionaler Entwicklungsfaktor“, www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/FP/MORO/Forschungsfelder/2014/MORODigital/01_Start.html</p> <p>Zweiter Bericht der Bundesregierung zur Entwicklung der ländlichen Räume 2016, Bundestagsdrucksache 18/10400</p>

Mobilitätsplattform, Mobilitätsapp	
Beschreibung, Ansatz	IT-gestützte Mobilitätsplattformen können über Angebote von verschiedenen Verkehrsanbietern (z.B. Linienverkehr, Bürgerbusse, Car-Sharing, Pkw-Mitfahrangebote usw.) informieren, sodass man sie kombinieren kann und dass sich die Angebote gegenseitig ergänzen. In der App sollen insbesondere auch lokale Angebote und Besonderheiten (z. B. Dienstleistungsangebote und –zeiten) darstellbar sein können. Die weiterführende Verschmelzung zu einem integrierten Buchungs- und Abrechnungssystem erscheint denkbar. Spezifische Insellösungen einzelner Regionen und Räume erschweren dies, sodass ein einheitlicher Rahmen sinnvoll ist. Die App stellt dabei in neutraler Art nur den Hintergrund bereit, den dann Kommunen oder andere Träger nutzen können.
Ziele und positive Wirkung	<ul style="list-style-type: none"> • Vermeidung von Parallelfahrten • Erleichterung des Zugangs zu den Angeboten des Umweltverbunds durch verkehrsmittelübergreifende Informationsbereitstellung • Buchungsmöglichkeiten verschiedener regionaler Angebote • Verbesserte Teilhabe nicht-motorisierter Personen • Lokale Angebote und Besonderheiten sind abbildbar.
Risiken und negative Wirkungen	<ul style="list-style-type: none"> • Anbieterübergreifende Verbindungsauskünfte und Buchungsmöglichkeiten können auch dazu führen, dass sich manche der bisherigen ÖPNV-Nutzenden für attraktivere Mitfahrangebote im MIV entscheiden. • Ohne eine erkennbar hohe Qualität und bei zu wenigen Fahrtangeboten wird sich die App nicht durchsetzen.
Initiator, Verantwortung und Beteiligte	<ul style="list-style-type: none"> • ÖPNV-Aufgabenträger (Initiator, Verantwortung) • Bundesregierung (beauftragt Entwicklung der Rahmen-App) • Verkehrsbetriebe • Carsharinganbieter • Fahrradverleiher, Taxiunternehmen • Verwaltung
Fristen bzw. Zeiträume	kurzfristig bis mittelfristig
Praxis- und Projektbeispiele	„Garantiert mobil“ im Odenwaldkreis: http://www.odenwaldmobil.de/fileadmin/E-Paper/Ausgabe_1.pdf



ÖPNV – Magistralenkonzept und Mobilitätspunkte	
Beschreibung, Ansatz	<p>Busverkehre im ländlichen Raum sind oft extrem langsam, da sie viele Orte verbinden müssen und die Ortskerne oft weitab der Magistralen (etwa: Bundesstraßen) liegen. Dies verringert die Fahrgastanzahlen weiter. Ein ÖPNV-Magistralenkonzept mit Schnellbuslinien zwischen den Unter- und Mittelzentren kann dies ändern, dazu aber sind attraktive Haltestellen außerhalb der Dorfkerne zu errichten und diese als Mobilitätspunkte für viele Verkehrsmittel zu gestalten. Dann können diese Mobilitätspunkte neben der Funktion als zentrale Haltestellen des ÖPNV auch als Lade- oder Ausleihstation für z.B. Pedelecs, für konventionelle Fahrräder, Lastenräder und/oder Carsharing-Fahrzeuge sowie als Anlauf- und Treffpunkt für Mitfahrssysteme und Ridesharing dienen.</p> <p>Um die Attraktivität dieser Mobilitätspunkte zu steigern können diese ggf. mit Kiosken und Packstationen kombiniert werden.</p>
Ziele und positive Wirkung	<ul style="list-style-type: none"> • Beschleunigung und Attraktivierung des ÖPNV • Verringerung der Pkw-Abhängigkeit • Erleichterte Umsteige zwischen Verkehrsmitteln • Gerade in kleinen Orten kann die Einrichtung von zentralen Mobilitätspunkten zu einer Revitalisierung der Kerne führen • Durch integrierte Packstationen Entfall von KEP- Lieferfahrten • Höhere ÖPNV-Reisegeschwindigkeiten bei Schnellbuslinien
Risiken und negative Wirkungen	<ul style="list-style-type: none"> • Imageschädigung bei unzureichender Pflege und Betreuung der Mobilitätspunkte • Durch die Magistralisierung bzw. die Streichung ineffizienter Linien kann das ÖPNV-Angebot teilweise auch reduziert werden
Initiator, Verantwortung und Beteiligte	<ul style="list-style-type: none"> • ÖPNV-Aufgabenträger (Initiator, Verantwortung) • Bundesregierung und Länder (Vorstellung des Konzeptes und Verknüpfung mit dem Integrierten Taktfahrplan im Schienenfernverkehr) • Verkehrsbetriebe • Carsharinganbieter • Fahrradverleiher, Taxiunternehmen • Verwaltung • Private Unternehmen für zusätzliche Dienstleistungen und Angebote
Fristen bzw. Zeiträume	mittelfristig
Praxis- und Projektbeispiele	<p>Magistralenkonzepte in Skandinavien</p> <p>Modellvorhaben Magistralenverkehr Ostseeraum</p> <p>Publikation: Mobilitätsstationen: Bausteine einer nachhaltigen Mobilitätskultur in Würzburg, http://www.wuerzburg.de/de/themen/umwelt-verkehr/klimaundenergie/nachhaltige-mobilitt/mobilitaetsstationen/index.html</p>

Dorfläden/Dorftreffs/Marktplätze als Dienstleistungszentrum	
Beschreibung, Ansatz	<p>Für den sozialen Zusammenhalt in Dörfern stellt der örtliche Kristallisationspunkt („Dorfläden“) oft ein Schlüsselement dar. Kann er attraktiv gestaltet und betrieben werden, so sind damit viele Mobilitätsbedürfnisse nah, leicht, schnell, sicher und effizient abdeckbar. Gefordert ist demnach ein Programm zur Förderung und zur Attraktivierung solcher Orte.</p> <p>Die Maßnahme besteht in der Unterstützung bei der Schaffung und beim Betrieb eines identitätsstiftenden Raumes bzw. Gebäudes im Dorfkern sowie der Nutzung zur Nahversorgung vor Ort, zur Bündelung von Dienstleistungen im ländlichen Raum, als Standort für ÖPNV, Car-Sharing, Pedelecs, Fahrräder (laden und verleihen), als Stützpunkt für Kurier-Express-Paket-Dienste (KEP), ggf. auch kombiniert mit Freizeiteinrichtungen, mit Einrichtungen des Gesundheitswesens, als sozialer Treffpunkt. Dazu soll der Rechtsrahmen für solche Orte geschaffen bzw. erweitert werden und der Aufbau der Dorfläden soll finanziell und ideell (z. B. durch Modellvorhaben) unterstützt werden.</p> <p>Die Maßnahme kann ähnlich wie M1 gestaltet bzw. unter Umständen sogar mit M1 zusammengeführt werden. Auch die Aussagen zur systematischen Vernetzung und zur Qualifikation der Verantwortlichen können von dort übernommen werden; in den Modellvorhaben kann auch experimentiert werden.</p> <p>Unterstützung für kleine Dorfläden, die neben einem Lebensmittel-Einzelhandel mit möglichst vielen regionalen Produkten weitere Dienste anbieten (z.B. Post-/ Paketdienste, Café, Veranstaltungsraum, Beratungen, Fahrgemeinschaften ...)</p>
Ziele und positive Wirkung	<ul style="list-style-type: none"> • „Gemeinde“ wird (wieder) sichtbar und erhält neue Möglichkeiten • Soziale Kontakte und die Nähe der Angebote erlauben Mobilität gerade für Personenkreise, die nicht über einen PKW verfügen. • Generell wird die dörfliche Struktur gefördert.
Risiken und negative Wirkungen	<ul style="list-style-type: none"> • Dauer der Anpassung der rechtlichen Rahmenbedingungen für Dorfläden, Dorftreffs, Marktplätze als örtliche Dienstleistungszentrum • Befürchtungen zur Verzerrung der Konkurrenzsituation bei nutzenden Einrichtungen
Initiator, Verantwortung und Beteiligte	<ul style="list-style-type: none"> • Bundesministerium für Justiz (Initiator/Verantwortung) für den Rechtsrahmen, zusammen mit Länderministerien für Justiz, IHK usw. • BMVI zur Einrichtung des Förderprogramms, ggf. mit BBSR • Auswahlgremium für Vorhaben unabhängig und mit Akteuren aller Bereiche besetzt • Gemeinden, Versorgungs-, Freizeit- und Dienstleistungsunternehmen als Nutzer
Fristen bzw. Zeiträume	Mittelfristig
Praxis- und Projektbeispiele	<p>Modellprojekt "mobil im Landkreis" in Wolfenbüttel und Helmstedt http://www.mobil-im-landkreis.de/index.php?id=287 http://www.mobil-im-landkreis.de/themen/marktplaetze.html</p>

Kombination von Personenverkehren mit Güter- und Dienstverkehren	
Beschreibung, Ansatz	In vielen ländlichen Räumen wird es aufgrund geringerer Einnahmen zunehmend schwerer die Finanzierung des ÖPNV zu gewährleisten. Ein denkbarer Ansatz ist die Kombination des Personenverkehrs mit Güter- und Dienstleistungsverkehren. Durch die Mitnahme von Waren und Gütern in Bussen kann die Kostenbilanz für den ÖPNV in der Fläche verbessert und zugleich der regionale Transport von Waren und Kurier-Express-Paket-Sendungen unterstützt werden. Wo die Aufrechterhaltung einer ÖPNV-Linie gänzlich unwirtschaftlich ist, könnte eine Kombination mit Dienstverkehren wie Fahrten von Pflegediensten und Handwerksbetrieben stattfinden.
Ziele und positive Wirkung	<ul style="list-style-type: none"> • Regionalvermarktung von Produkten und regionale Wirtschaftsförderung • ÖPNV-Grundangebot als Daseinsvorsorge wird gefördert • Leerfahrten im ÖPNV und Fernverkehr sowie Transportfahrten werden vermieden • Zusätzliche Finanzierungsquelle für den ÖPNV • Erhöhte Wirtschaftlichkeit einzelner Warentransporte durch Bündelung und Kombination sowie der Dienstverkehre durch Mitnahme von Personen • Verringerung des Straßenverkehrs und Vermeidung von MIV-Wegen
Risiken und negative Wirkungen	<ul style="list-style-type: none"> • Rechtlicher Rahmen und Haftung noch weitgehend unklar • Bei Kombination mit Dienstverkehren besteht das Risiko sinkender ÖPNV-Nutzeranzahlen; „Kannibalisierung“ werden befürchtet und sind möglich • Organisatorisch und betrieblich erhöhter Aufwand • Auslegung von Routen und Taktzeiten zugunsten des Gütertransports statt des Personenverkehrs • Einzelfallprüfung und Kooperation aller Akteure unverzichtbar
Initiator, Verantwortung und Beteiligte	<ul style="list-style-type: none"> • ÖPNV-Aufgabenträger (Initiator, Verantwortung) • Verkehrsbetriebe • Verwaltung • KEP-Dienstleister, Einzelhändler • Dienstleistungsbetriebe
Fristen bzw. Zeiträume	mittelfristig bis langfristig
Praxis- und Projektbeispiele	<p>Bussgods – Kombifernbus (Schweden) http://www.bussgods.se/</p> <p>UVG kombiBUS – Uckermark http://uvg-online.com/de/auf-der-erfolgsspur-mit-dem-uvg-kombibus/kombibus.html</p>

1. Lokale Verantwortung stärken

- Selbstverantwortung vor Ort stärken („Selbstverantwortungsräume“)
- Personalkapazitäten in den Kommunen aufbauen
- Maßstäbengesetz für transparente, faire und effiziente Finanzierung
- Gemeinsam Verantwortung und Ressourcen auf Kommunen verlagern

2. Rechtliche Freiräume schaffen

- Systematische Gesetzesfolgenabschätzung für ländliche Räume
- In Standarderprobungsgesetzen Praxistauglichkeit fördern
- Finanzielle Unterstützung für ausreichendes, qualifiziertes Personal in den Kommunen bereitstellen
- Rechtliche Freiräume auf Basis eines raumordnerischen Gesamtansatzes

3. Konkrete Maßnahmen fördern, evaluieren und kommunizieren

- Breit angelegtes, langfristiges und flexibles Aktionsprogramm schaffen
- Bestehende Förderprogramme und Vernetzungsinitiativen bündeln
- Übergreifendes, unabhängiges Monitoring und zentrale Vernetzung sicherstellen

4. Digitale Versorgung sicherstellen

- Breitbandinitiative intensivieren und flexible, räumlich angepasste Lösungen ermöglichen
- Alternative Betreibermodelle fördern und realisieren
- Priorisierung entsprechend Raumordnungsansatz

5. Kostenwahrheit im Verkehr angehen

- Externe Kosten der Fernverkehrsorientierung berücksichtigen
- Analyse verbessern und belastbare Grundlagen schaffen
- Szenarien zur Internalisierung erstellen und mit Wirkungsabschätzung weiterentwickeln

6. Mobilität statt Verkehr in den Blick nehmen

- Daten über Mobilitätsbedürfnisse und deren Befriedigung erheben
- Mit Mobilitätslandkarten Lösungsoptionen ermitteln
- Zentrale-Orte-System weiterentwickeln und Schlüsselzuweisungen daran binden