

M^{OG}

Move on Green

POLITISCHE LEITLINIEN ZUM THEMA NACHHALTIGE MOBILITÄT IM LÄNDLICHEN RAUM UND IN GEBIRGSREGIONEN



European Union
European Regional Development Fund

Das Projekt wurde durch den Europäischen Fond für regionale Entwicklung
und das INTERREG IVC-Programm kofinanziert.

Dieses Dokument wurde im Rahmen des Projektes „Move on Green“ erstellt.
Es gibt nicht unbedingt die Meinung oder Haltung der Europäischen
Kommission oder des Gemeinsamen Technischen Sekretariat des
INTERREG IV C-Programmes wider.

Hauptautor
Marie Clotteau , Euromontana

Mitwirkende
„Move on Green“ Projektpartner

Datum der Veröffentlichung
Juli 2014

Copyright
Dieses Dokument soll weit verbreitet werden.
Kopien des Dokumentes oder Auszüge werden mit
Referenzhinweis gerne erlaubt.



*KombiBus: Nutzung öffentlicher Verkehrssysteme für andere Dienstleistungen in ländlichen Gebieten - Landkreis Uckermark, Brandenburg (Deutschland)
Bildquelle: Format Werbe GmbH, Schwedt (Oder)*

INHALTSVERZEICHNIS

1. MOBILITÄT IN LÄNDLICHEN GEBIETEN EUROPAS	6
1.1 Move on Green (MoG) Entstehungsgeschichte	6
1.2 Begriffsdefinition: „nachhaltige Mobilität im ländlichen Raum“	7
1.3 Portraits der MOG-Regionen: Darstellung der ländlichen Räume und Gebirgsregionen der EU	11
1.4 Mobilität in ländlichen Räumen und Gebirgsregionen der EU	13
1.5 SWOT-Analyse für Mobilität in den ländlichen Gebieten und Gebirgsregionen der EU	16
2. NEUN WEGE NACHHALTIGE MOBILITÄT IN LÄNDLICHEN RÄUMEN ZU ORGANISIEREN	19
2.1 Kombination verschiedener Arten von Dienstleistungen zur Kostensenkung	19
2.2 Fahrgemeinschaften, Car-Sharing und andere Formen des „Sharing“	20
2.3 Radverkehrsförderung: traditionell & elektrisch	20
2.4 Energieeffizienz & Sensibilisierung für umweltfreundliche Mobilität	21
2.5 Zweckbestimmte Mobilitätsinitiativen: Sozial	22
2.6 Zweckbestimmte Mobilitätsinitiativen: Freizeit	22
2.7 Zweckbestimmte Mobilitätsinitiativen: Tourismus	23
2.8 Governance und Koordination im Bereich der Mobilität	23
2.9 Nachfrageorientierte Systeme in ländlichen Gebieten	24
3. EU-LEITLINIEN FÜR EINE NACHHALTIGE MOBILITÄT IN LÄNDLICHEN GEBIETEN UND GEBIRGSREGIONEN	26
3.1 Der europäische rechtliche und politische Rahmen für eine nachhaltige Mobilität	26
3.2 Wie nachhaltige Mobilität in ländlichen Gebieten und Gebirgsregionen hilft, die Ziele anderer EU-Politiken zu erreichen	27
3.3 Chancen der EU – verbunden mit nachhaltigem Verkehr und Mobilität	28
3.4 Anhaltende Gefahren und Hindernisse auf EU-Ebene für eine nachhaltige Mobilität in ländlichen Gebieten und Gebirgsregionen	30
3.5 Liste der Empfehlungen	32
ANHANG 1	35
ANHANG 2	36
ANHANG 3	38
MOVE ON GREEN PARTNERSCHAFT	39

VORWORT

Nachhaltige Mobilität, ein Schlüssel zur Aufrechterhaltung der Lebensqualität in ländlichen Räumen und Gebirgsregionen



Dr. Johannes Hahn, EU-Kommissar

Die Rahmenbedingungen für die ländlichen Räume in Europa haben sich in den letzten Jahren enorm verändert. Wirtschaftliche Umstrukturierungsprozesse, Alterung und Migration von vielen jungen Menschen haben zu einem deutlichen Rückgang der Bevölkerung in vielen ländlichen Gebieten Europas geführt. Als ländliche Räume bezeichnet man Regionen, in denen weniger als 150 Personen pro Quadratkilometer leben (OECD). Wenn man diese Bevölkerungsdichte zum Maßstab nimmt, sind damit rund 93% der EU-Gebiete ländliche Räume. Um hier eine nachhaltige Mobilität sicherzustellen, die eine Grundvoraussetzung für das Funktionieren einer Gesellschaft und ein grundlegendes Element der individuellen Lebensqualität darstellt, müssen neue Wege gegangen werden.

Um diesen Herausforderungen zu begegnen, ist es unsere gemeinsame Aufgabe, die ländlichen Gebiete als unabhängigen und vielfältigen Lebensraum zu stärken. Um die Attraktivität dieser Regionen zu erhöhen, müssen wir auch eine nachhaltige Mobilität für alle ermöglichen. Das Schaffen eines entsprechenden Umfeldes und umweltfreundlicher Lösungen für ältere und junge Menschen, für Touristen und alle Menschen, die in ländlichen Gebieten leben, wird einen besseren Zugang zu Bildung, Gesundheit und Freizeit-Dienstleistungen ermöglichen, neue Beschäftigungsmöglichkeiten schaffen und die Entwicklung von wirtschaftlichen Aktivitäten, einschließlich dem Tourismus, fördern.

Viele ländliche Regionen in Europa stehen vor ähnlichen Herausforderungen in Bezug auf Fragen der Mobilität. Dank der Unterstützung des europäischen INTERREG IV C-Programmes konnten im Rahmen des Projektes „Move on Green“, 13 Regionen aus 10 europäischen Mitgliedstaaten ihre Erfahrungen und interessanten „Good Practice“-Beispiele teilen und auf die Übertragbarkeit in ihren eigenen Regionen hin, überprüfen. Durch einheitliche Umfragen und Studien, die durch alle beteiligten Regionen durchgeführt wurden, wurde eine Sensibilisierung der Entscheidungsträger hinsichtlich der hierbei bestehenden Herausforderungen, ermöglicht. Dies alles mit dem Ziel die nachhaltige Mobilität durch den Import von „Good-Practice Ansätzen“ in ländlichen Gebieten und Gebirgsregionen zu verbessern - mit Schwerpunkt auf bedarfsgesteuerter Systemen.

Ich hoffe, dass diese politischen Leitlinien auch eine wertvolle Arbeitshilfe für andere europäische ländlichen Gebiete und Gebirgsregionen sein werden, die dabei hilft, die Bedeutung nachhaltiger Mobilität in regionalen Entwicklungsplänen zu stärken und angemessene Lösungen für die Verbesserung ihrer nachhaltigen Mobilität zu finden.

Obwohl dieses Projekt ein Ergebnis des Programmzeitraumes von 2007 – 2013 ist, ist es bereits ein gutes Beispiel dafür, welchen Nutzen die Kohäsionspolitik nach ihrer grundsätzlichen Reformierung bringen wird. Der gewählte Ansatz bündelt eine klare Strategie mit einer Bottom-Up-Definition der lokalen Bedürfnisse. Durch die Entwicklung eines nachhaltigen und effizienten Verkehrsnetzwerkes in ländlichen Gebieten, wollen die Regionen ein wettbewerbsfähiges und nachhaltiges Wachstum in ihrem gesamten Territorium erreichen. In dem Prozess wurden alle Partner konsultiert, so dass die Voraussetzungen und Bedürfnisse der Bürger und Interessensgruppen vor Ort eingeschätzt werden konnten. Die für den Zeitraum 2014 – 2020 reformierte Kohäsionspolitik erfordert nun ebenfalls geeignete Strategien, die auf Grundlage von Konsultationen der Partner erarbeitet werden. Dies wird auch zu einer stärkeren Konzentration der Mittel auf jene Gebiete führen, die für das Wachstum entscheidend sind. Dank dieser Ausgestaltung ist es jetzt mehr denn je eine echte Investitionspolitik, die geeignet ist entscheidende Projekte in ganz Europa zu unterstützen und voranzubringen.

1. MOBILITÄT IN LÄNDLICHEN GEBIETEN EUROPAS

1.1 Move on Green (MoG) Entstehungsgeschichte

Ein Defizit an nachhaltiger Mobilität beeinflusst die Attraktivität der ländlichen Gebiete und Gebirgsregionen

und hat somit einen starken Einfluss auf die lokale Wirtschaft, das Kulturerbe, den territorialen Zusammenhalt und auch die soziale Inklusion und den Umweltschutz. Eine effiziente Mobilität kann die Lebensqualität der Bewohner, die wirtschaftliche und touristische Attraktivität und die Wettbewerbsfähigkeit von Unternehmen erhöhen. Das bedeutet, dass das Fehlen von nachhaltigen Mobilitätsprogrammen Einfluss auf die Umsetzung der Entwicklungsstrategien in ländlichen Gebiete und Gebirgsregionen hat. Und unabhängig davon wie viel Anstrengungen man in den Bereichen der Bildung, der Förderung des Tourismus, der Entwicklung neuer Wirtschaftsinitiativen, etc. unternimmt: **nachhaltige Mobilität, auf der Grundlage nachhaltiger Bewegungsmuster ist eine der wichtigsten Erfolgskriterien für die Attraktivität der ländlichen Gebiete und Gebirgsregionen.**

Für viele Menschen in ländlichen Gebieten ist Mobilität ohne eigenes Auto einfach nicht praktikabel. Selbst in den relativ dicht besiedelten Ländern Westeuropas mangelt es in den ländlichen Gebieten häufig an öffentlichen Verkehrsmitteln oder es gibt eine unzureichende Ausstattung, um individuelle Mobilität zu garantieren.

In den ländlichen Gebieten Deutschlands zum Beispiel beläuft sich die Zahl privater Autos auf rund 600 pro 1 000 Einwohner und übertrifft damit den Anteil PKW/Einwohner der anderen Raumkategorien.¹

Die Ermöglichung von Mobilität in ländlichen Regionen ohne PKW, durch die Organisation eines entsprechenden öffentlichen Personenverkehrs, ist ein wichtiger Bestandteil nachhaltiger Mobilität. So genannte flexible Transportdienstleistungen oder Rufbussysteme weisen durch ihre Innovation, Effektivität, Effizienz und Umweltfreundlichkeit den Weg in Richtung möglicher Lösungen.

Besonderheiten der Mobilität in ländlichen Räumen finden in der Politik bisher nicht ausreichend Berücksichtigung

Die Betrachtung und Berücksichtigung der Umweltauswirkungen des Verkehrs rücken zunehmend in den Fokus. Die Europäische Kommission, verbunden durch nationale und regionale politische Entscheidungsträger, unterstützt die verstärkte Konzentration auf eine nachhaltige Mobilität in ganz Europa. **Die Schwerpunkte der Politik konzentrieren sich dabei jedoch im Wesentlichen auf die großen städtischen Zentren. Sowohl die Mobilität zwischen den städtischen und ländlichen Gebieten als auch die Mobilität innerhalb ländlicher Gebiete wurden dabei nicht aufgegriffen.**

Die Organisation der Mobilität steht in ländlichen Gebiete und Gebirgsregionen jedoch vor besonderen Herausforderungen: es müssen oft große Entfernungen bei einer gleichzeitig sehr geringen Bevölkerungsdichte überwunden werden, es gibt sehr dünn besiedelte Gebiete mit vielen kleinen Städten und Dörfern, eine hohe Anzahl älterer Menschen, teilweise eine hohe Armutsrate und eine schlechte Erreichbarkeit zu den wichtigsten Flughäfen / Bahn- / Straßen-Knoten. Bei der Betrachtung müssen auch besondere geographische Bedingungen wie Steigungen, Höhenlagen und Schutzgebiete berücksichtigt werden. Diese Eigenschaften erfordern spezielle Lösungen, die eine Einbindung der politischen Entscheidungsträger auf allen Ebenen notwendig macht.

Entscheidungsträger aus dreizehn ländlichen Regionen haben dies erkannt und ihre Rolle angenommen, um nachhaltige Mobilität in ländlichen Gebieten zu fördern. Sie wollen neue Lösungen kennenlernen und Maßnahmen umsetzen. „Move on Green“ soll dabei behilflich sein das vorhandene Wissen zu teilen, politische Entscheidungsträger zu ermutigen den Vorschlägen zu folgen und die Bedeutung der ländlichen Mobilität auf allen politischen Ebenen hervorzuheben.

¹ BBR (Federal Office for Building and Regional Planning) (2004): Stadtentwicklung in Deutschland

Move on Green: Verbesserung der nachhaltigen Mobilität in ländlichen Gebieten und Gebirgsregionen

Move on Green zielt auf die Erhaltung der ökologischen und wirtschaftlichen Gesundheit der ländlichen Räume, sowie die Gewährleistung des Zugangs, sowohl der Einwohner als auch potenzieller Besucher, zu wichtigen Dienstleistungen wie Beschäftigung, Bildung und Gesundheitsversorgung, ab. Hierfür möchte Move on Green, **die Ausgestaltung und die Wirksamkeit der Regionalpolitik für nachhaltige Mobilität in ländlichen Gebieten und Gebirgsregionen verbessern.**

Um dies zu erreichen, haben – über einen Zeitraum von 3 Jahren - 13 Partner aus 10 EU-Ländern Beispiele für innovative „Ground-Level“-Ansätze gesammelt und einen **Good-Practice-Leitfaden** für innovative Transportlösungen erstellt, um Entscheidungsträgern Anregungen zur Verbesserung ihrer Mobilitätsstrukturen zu geben. Aus diesen praktischen Erfahrungen wurden von den Partnern dann auch diese Politikrichtlinien für **nachhaltige Mobilität in ländlichen Räumen** abgeleitet. Darüber hinaus hat jeder Projektpartner für seine Region Handlungsempfehlungen im Rahmen eines sog. Implementation Plan gegeben, um die jeweilige Politik stärker in Richtung nachhaltigerer Mobilitätsprogramme anzupassen und die Übertragung neuer nachhaltiger Verkehrspraktiken auf regionaler und lokaler Ebene zu ermöglichen.

Am Ende des Projekts konnten mehrere Good Practices erfolgreich innerhalb der Partnerregionen übertragen werden. Zum Teil wurden auch Verkehrsstrategien angepasst, wie in der Region Podkarpackie, wo die Frage der ländlichen Mobilität zum ersten Mal in der Regionalstrategie eingeführt wurde. **Wir glauben, dass diese Politikrichtlinie eine große Hilfe für alle politischen Entscheidungsträger sein wird, und sie ermutigt, ihre Verkehrspolitik an die Besonderheiten und Herausforderungen der ländlichen Gebiete und Gebirgsregionen anzupassen. Gleichzeitig sollen die Entscheidungsträger von den Beispielen des Projektes MOG inspiriert werden, diese - wo sinnvoll - in ihre Region zu übertragen und damit zur Verbesserung der nachhaltigen Mobilität beizutragen.**

1.2 Begriffsdefinition: „nachhaltige Mobilität im ländlichen Raum“

Bevor mit der Analyse begonnen wird ist es notwendig sich auf einige Definitionen zu einigen: Was ist ein ländliches Gebiet? Wie können wir Nachhaltigkeit definieren? Was ist Mobilität? Welche Verbindungen bestehen zwischen urbanen und ländlichen Gebieten?

Ländlicher Raum: eine Definition basierend auf der Bevölkerungsdichte

Es gibt keine allgemeine anerkannte Definition des ländlichen Raumes auf europäischer Ebene. Dennoch ist das Hauptkriterium, welches für die Charakterisierung eines ländlichen Raumes verwendet wird, **die Bevölkerungsdichte**. Gemäß diesem Kriterium stuft die OECD eine Gemeinde als „ländlich“ ein, wenn ihre Bevölkerungsdichte weniger als 150 Einwohner/km² beträgt. Andernfalls wird die Gemeinde als „städtisch“² eingestuft.

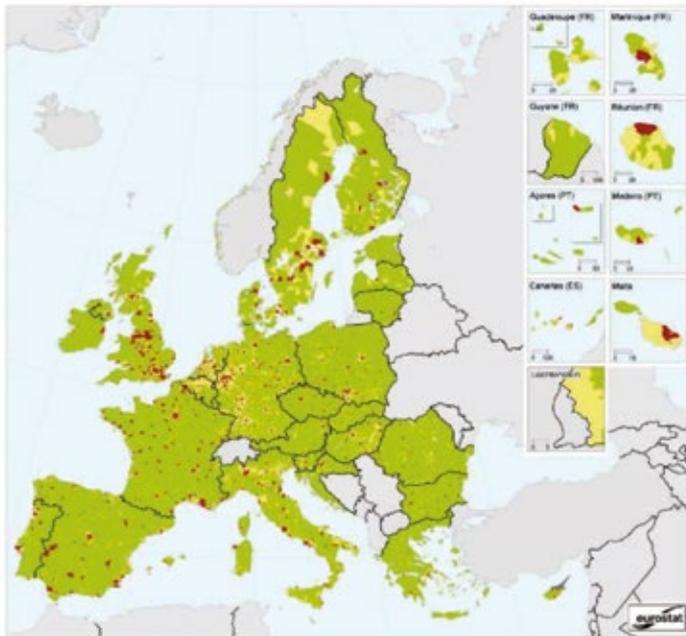
Je nach verwendetem Maßstab (Gemeindeebene gemäß LAU2 oder regionale Ebene gemäß NUTS 3) variiert die Bedeutung von ländlichen Räumen in Europa, aber unabhängig davon werden ca. 90% des EU- Territoriums als ländlich eingestuft.

Der Blick auf die lokale Ebene hilft eine detaillierte und genaue Übersicht über die Situation zu erhalten. Die OECD unterscheidet drei verschiedene Stufen der Verstädterung, wie in dieser Eurostat Karte³ dargestellt:

² JRC Bericht: „Abgrenzungen der ländlichen Gebiete in Europa mit Hilfe von Kriterien der Bevölkerungsdichte, der Entfernung und der Bodenbedeckung (land cover)“ von F. Jonard, M. Lambotte, F. Ramos, J.M. Terres, C. Bamps, Seite 20

³ Karte auf Ebene LAU2 (Seite 196) und die folgende Karte auf Ebene NUTS-3 (Seite 197), und alle Daten pro Land können innerhalb des Eurostat Jahrbuches der Regionen 2012, Seite 199 für Ebene LAU2 und Seite 200 für NUTS-3-Ebene gefunden werden

Karte: Grad der Urbanisierung auf Ebene LAU2 von Eurostat



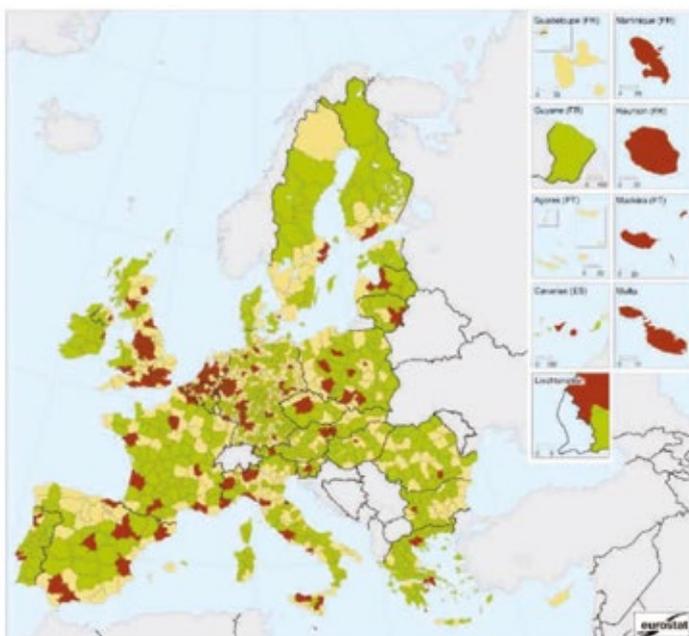
- Dicht besiedelte Gebiete/ Städte/ große städtische Gebiete (mindestens 50% der Bevölkerung leben in dicht besiedelten Räumen)
- Dazwischen liegende Bereiche/ Städte/ große städtische Gebiete (weniger als 50% der Bevölkerung leben in ländlichen Räumen, weniger als 50% leben in dicht besiedelten Räumen)
- Ländliche Räume oder dünn besiedelte Räume (mehr als 50% der Bevölkerung leben in dünn besiedelten Raumzellen)
- Keine verfügbaren Daten

Das Maß der Urbanisierung basiert auf dem Anteil der Bevölkerung, die in einer bestimmten Raumzelle lebt (durchschnittliche Raumzelle von 1 km)
 Quellen: Eurostat, JRC, EFGS, REGIO-GIS

Administrative boundaries; ©EuroGeographics © UN-FAO © Turkstat
 Cartography Eurostat – GISCO, 05/2012

- **Ländliche Räume oder dünn besiedelte Räume:** mehr als 50% der Bevölkerung leben in dünn besiedelten Raumzellen.
- **Dazwischenliegende Bereiche/Städte und Vororte/kleine städtische Bereiche mit mittlerer Dichte:** weniger als 50% der Bevölkerung leben in ländlichen Räumen, weniger als 50% leben in dicht besiedelten Räumen
- **Dicht besiedelte Gebiete/ Städte/große städtische Gebiete:** mindestens 50% der Bevölkerung leben in dicht besiedelten Räumen Clustern.

Nach dieser Definition **sind 83% des EU-Territoriums ländliche Gebiete, in denen 28% der EU- Bevölkerung leben. Als Gebiete mittlerer Dichte werden 13% des EU-Territoriums angesehen, in denen 32% der Bevölkerung leben.**



- überwiegend städtische Region (weniger als 20% der Einwohner der Gesamtbevölkerung leben in ländlichen Räumen)
- Mittlere Region (zwischen 20% und 50% der Einwohner der Gesamtbevölkerung leben in ländlichen Räumen)
- Ländliche Region (mehr als 50% der Einwohner der Gesamtbevölkerung leben in ländlichen Räumen)

Diese Typologie basiert auf einer Definition von städtischen und ländlichen 1 km² großen Raumzellen; die städtischen Raumzellen erfüllen zwei Bedingungen: (1) eine Bevölkerungsdichte von mindestens 300 EEW / km² und (2) mindestens 5 000 EW in angrenzenden Raumzellen, die ebenfalls über diesem Schwellenwert liegen; die anderen Raumzellen werden als ländlich betrachtet; für Madeira, die Azoren und äußeren Regionen Frankreichs sind die Bevölkerungsverteilungen in der Form nicht verfügbar. Daher wird für diese Regionen die Typologier der Klassifikation der OECD angewandt

Quellen:
 Eurostat, JRC, EFGS, REGIO-GIS
 Administrative boundaries;
 ©EuroGeographics © UN-FAO © Turkstat

Um Daten zu vergleichen und zu analysieren, ist es aber auch sinnvoll, einen Überblick über die ländlichen Räume auf regionaler Ebene (NUTS-3-Ebene) zu haben. Die OECD hat drei Arten von Regionen definiert:

- **Überwiegend ländlich:** Regionen, in denen mehr als 50% der Einwohner der Gesamtbevölkerung in ländlichen Räumen leben;
- **Mittlere Region:** Regionen, in denen zwischen 20 und 50% der Bevölkerung in ländlichen Räumen leben;
- **Überwiegend städtisch:** Regionen, in denen mehr als 20% der Einwohner der Gesamtbevölkerung in ländlichen Räumen leben;

Nach dieser Definition werden **56 % des EU-Territoriums als ländliche Gebiete angesehen, in denen 24% der EU-Bevölkerung leben. 35% des EU-Territoriums werden als Gebiet mit mittlerer Dichte definiert, in denen 36% der Bevölkerung leben.**

Mobilität

Mobilität ist die Fähigkeit, sich frei von einem Ort zum anderen zu bewegen oder bewegt zu werden. Es gibt verschiedene Arten von Mobilität:

- **Mobilität von Menschen:** sie umfasst die Mobilität von allen Menschen, die unterschiedliche Bedürfnisse haben (können): Einwohner, Touristen, Jugendliche, Arbeiter, ältere Menschen, Behinderte usw.
- **Mobilität von Gütern und Dienstleistungen:** für Rohstoffe, Waren und Dienstleistungen.

Mobilität ist abhängig von Land-, See-, Fluss- und Lufttransport-Systemen, die sich in vielen Fällen im Besitz und der Verwaltung von lokalen, regionalen oder nationalen Behörden befinden. Mobilität umfasst sowohl die Möglichkeiten als auch die Bereitschaft zur Fortbewegung.

In diesen Leitlinien steht insbesondere die Mobilität von Personen im Fokus.

Recht der Menschen auf Mobilität

Das Recht auf bedürfnisgerechte und sichere Mobilität gehört zu den Grundrechten der EU-Bürger⁴. Ein Recht das auch immer wieder im Rahmen der europäischen (Verkehrs)Politik sowie auf nationaler Ebene, betont wird.

Mobilität sichert nicht nur gleiche wirtschaftliche und soziale Chancen für alle (Möglichkeit zur Durchführung von wirtschaftlichen Aktivitäten, Zugang zu Bildung und Arbeitsplätzen ...), sondern auch die soziale Inklusion und den Zugang zu anderen Bestandteilen von Lebensqualität.

Die Fähigkeit, dieses proklamierte Recht vollständig zu nutzen, hängt von geographischen (z.B. Konfiguration von Gelände, Entfernungen zum Mobilitätsziel), persönlichen (z.B. Einkommen, um ein Auto zu kaufen oder um einen Fahrschein, Führerschein zu bezahlen) und sonstigen allgemeinen Rahmenbedingungen (z.B. Ausbau und Zustand der Verkehrsinfrastruktur, Anzahl der Verkehrslinien und Transportunternehmen, die in bestimmten Gebieten vorhanden sind) ab. Die allgemeinen Rahmenbedingungen hängen stark von ökonomischen Parametern und politischen Akteuren ab (z.B. Anzahl der Einwohner als potenzielle Verkehrsnutzer).

Dies hat natürlich auch Einfluss auf die Gestaltung der Mobilität im ländlichen Raum, was die Sicherung dieser Rechte zu einer schwierigen Aufgabe macht. Dies gilt umso mehr für Gruppen, die zusätzlich durch ein körperliches, geistiges oder soziales „Handicap“ behindert werden (Invaliden, Jugendliche, geistig Behinderte, Frauen in eher patriarchalischen Gesellschaften.)

⁴Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat: Stärkung der Rechte von Reisenden in der Europäischen Union KOM (2005) 46 vom 16.02.2005

Nachhaltigkeit: wo soziale, ökologische- und wirtschaftliche Entwicklungen aufeinander treffen

Nachhaltig ist eine „Entwicklung, welche die Bedürfnisse der Gegenwart befriedigt, ohne zu riskieren, dass künftige Generationen ihre eigenen Bedürfnisse nicht befriedigen können“⁵. Nachhaltigkeit ist eine Mischung aus drei verschiedenen Dimensionen: **soziale Gerechtigkeit, Umweltschutz und wirtschaftliche Entwicklung in der Gegenwart und in der Zukunft.**

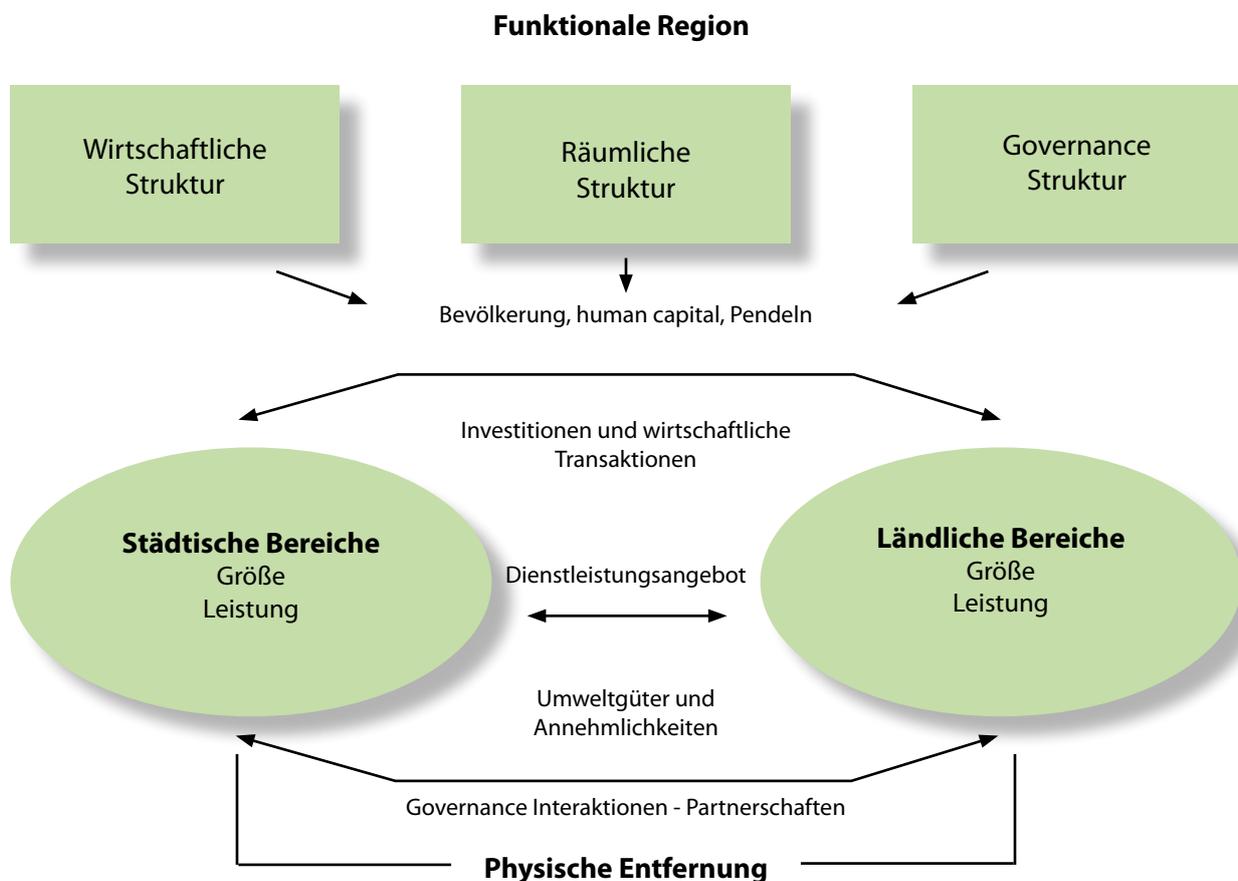
Nachhaltige Mobilität muss diese drei Dimensionen umfassend berücksichtigen. Eine nachhaltige Mobilitätslösung ist somit eine, die:

- **gesellschaftliche Mobilitätsbedürfnisse** erfüllt und Zugang zu grundlegenden Dienstleistungen für alle gesellschaftlichen Gruppen in einer sicheren Weise gewährleistet;
- **erschwinglich ist, effizient arbeitet** und die **wirtschaftliche Entwicklung** unterstützt,
- **die Umwelt** durch Begrenzung von Verkehrsemissionen und Abfallstoffen schützt, bewahrt und verbessert; den Verbrauch von Ressourcen minimiert; und die vorhandene Umgebung nach Möglichkeit aufwertet.

Land-Stadt-Verbindungen

Ländliche und städtische Gebiete profitieren von einander und interagieren in vielerlei Hinsicht. Die jüngste Arbeit der OECD zur Land-Stadt-Partnerschaft hat fünf wichtige Verbindungen zwischen städtischen und ländlichen Gebieten definiert, wie in der nachfolgenden Abbildung dargestellt.

Abbildung: Verbindungen zwischen städtischen und ländlichen Gebieten aus OECD⁶



⁵ Vollversammlung der Vereinten Nationen (2005). Ergebnisse des Weltgipfels 2005, Resolution A / 60/1, von der Generalversammlung am 15. September 2005 angenommen. Abgerufen am: 17.02.2009

⁶ Aus Land-Stadt-Partnerschaften: Ein integrierter Ansatz zur wirtschaftlichen Entwicklung, OECD 2013, Seite 23

Die Mobilität von Menschen (in Form des Pendelns) und Gütern wird als eine wesentliche Komponente dieser Beziehung identifiziert. Pendler, die sich von A nach B zur Arbeit, zwecks Bildung, sozialer Dienste, Gesundheitsdienste, Freizeit, Verpflegung, Kultur etc. bewegen müssen, profitieren dabei von einem öffentlichen Personenverkehr. Nahrung, Holz und Energie werden vor allem in ländlichen Gebieten produziert. Ein signifikanter und immer noch wachsender Anteil der Verbraucher lebt jedoch in städtischen Gebieten. Der Transport der Waren zum Verbraucher muss gesichert sein.

Stadt-Land-Partnerschaften wurden in verschiedenen Bereichen (regionaler Verkehrsverbund, Großraum- Strategien) entwickelt. Sie ermöglichen es den Menschen sich durch integrierte Transportlösungen unkompliziert von einem Gebiet zum anderen zu bewegen.

Aus guten Gründen gibt es viele Initiativen, die die nachhaltige städtische Mobilität fördern wollen. Um aber aus den Stadt-Land-Partnerschaften Nutzen zu ziehen, ist es auch wichtig, ein angemessenes Niveau an Verkehrsdienstleistungen in ländlichen Gebieten bereitzustellen, die auf die Bedürfnisse der Bewohner des ländlichen Raumes und der Stadtbewohner, die in die ländlichen Räume kommen, abgestimmt sind.

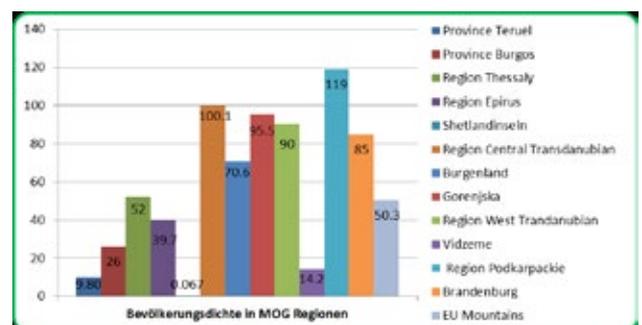
Mobilität ist einer der wichtigsten Faktoren für die Wettbewerbsfähigkeit, Lebensqualität und wirtschaftliche Attraktivität sowohl der ländlichen als auch der städtischen Räume. Sie hat starke Auswirkungen auf die lokale Wirtschaft und die Umwelt, aber auch auf die soziale Eingliederung von Menschen. Die Unausgewogenheit im Hinblick auf Erreichbarkeiten, auf Bildungssysteme und die gegenwärtige demografische Entwicklung machen die territoriale Kohäsion zu einer ernsthaften Herausforderung für die Entwicklungspolitik der EU.

1.3 Portraits der MOG-Regionen: Darstellung der ländlichen Räume und Gebirgsregionen der EU

Die MOG-Partner repräsentieren 10 verschiedene Länder Europas. Die Regionen weisen eine große Vielfalt hinsichtlich der Landschaft, des Klimas, der wirtschaftlichen Aktivitäten, der Siedlungsstrukturen und der Regierungsformen auf. Dennoch ermöglichten es die lokalen Studien der MOG-Regionen zur nachhaltigen Mobilität in ländlichen Räumen, einige gemeinsame Merkmale zu identifizieren.

Eine niedrige Bevölkerungsdichte

Ländliche Räume sind durch eine geringe Bevölkerungsdichte gekennzeichnet: im EU-277 Durchschnitt 51,1 Einwohner pro km². Alle MOG Partner haben eine geringe Bevölkerungsdichte, sind manchmal sogar extrem dünn besiedelt. Zum Beispiel hat die Provinz Teruel in Spanien mit einer Dichte von 9,80 Einwohnern/km², eine der niedrigsten im Land. 50% ihrer 236 Dörfer haben weniger als 200 Einwohner. Die Provinz Burgos hat eine Dichte von 26 EW / km². 75% der Bevölkerung leben in nur 7 Gemeinden, 83% der Gemeinden haben weniger als 500 Einwohner. In Lettland ist die Region Vidzeme durch das niedrigste Bevölkerungsniveau des Landes gekennzeichnet: 15,3 EW/km². Die Shetlandinseln sind die nördlichste Gemeinde in Großbritannien. Sie haben mehr als 100 Inseln, von denen 15 bewohnt sind. 3500 Menschen leben auf den Inseln, die nicht mit dem Festland verbunden sind. Die Bevölkerungsdichte beträgt 0,067 EW/km². Ein weiteres Beispiel ist die Region West-Transdanubien (Ungarn), mit einer Dichte von 11,328 EW/km², (in zahlreichen und fragmentierten Siedlungen (655)). In Brandenburg (Deutschland) wird, aufgrund der Geburtenrückgänge und Migration die Gesamtbevölkerung in den kommenden Jahren kontinuierlich schrumpfen. Dies betrifft v.a. die berlinfernen Regionen. Für die Bergregionen im Allgemeinen beträgt die durchschnittliche Dichte in den EU-27 50,3 Einw./km². Dies entspricht weniger als die Hälfte der europäischen nationalen Dichte (112,5 Einw./ km²)⁸



⁷ Entwicklung des ländlichen Gebietes in der EU Statistische und wirtschaftliche Informationen Bericht 2013, Seite 58

⁸ EUA-Bericht Nr. 6/2010: Europas ökologisches Rückgrat: Anerkennung des wahren Wertes unserer Berge, Seite 35

Eine alternde Bevölkerung

Der Anteil der älteren Menschen hat sich in allen Partnerregionen erhöht. Im Jahr 2012 betrug der Anteil der 0-14 Jährigen in den ländlichen Gebieten Europas 15,3%. Der Anteil der 15-64 Jährigen betrug 66% und der 65 Jährigen und älter 18,6%. Es wird erwartet, dass der Anteil der älteren Menschen in den folgenden Jahren kontinuierlich weiter wachsen wird. Laut den Berechnungen der INSEE wird der Anteil der über 60 jährigen in ländlichen Gebieten von jetzt 22% auf 33% im Jahr 2050 steigen was zusätzliche Transportdienstleistungen für Personen⁹ erfordert. Die Region Zentral-Transdanubien (Ungarn) weist neben eine hohe Rate von Personen im Ruhestand die größte Abnahme von Jugendlichen (0 -14 Jahre alt) in Ungarn auf. In Brandenburg (Deutschland) war im Jahr 2010 jeder 5. Einwohner 65 Jahre oder älter, im Jahr 2030 wird es jeder Dritte sein. Darüber hinaus wird sich die Altersgruppe der Menschen im arbeitsfähigen Alter (15 - jünger als 65) um mehr als ein Viertel reduzieren.

Darstellung der Gebirgsregionen

In der EU leben 13% der Bevölkerung (63 Millionen Menschen) in Gebirgsregionen was 29% des EU - Territoriums¹⁰ entspricht. Diese Gebiete weisen zum Teil geografische Beschränkungen für Transportsysteme auf: Straßen und Eisenbahnen sind in steilen Bergtälern teurer und schwieriger zu bauen und es sind oft Tunnel und Brücken notwendig. Zudem können heftige Schneefälle, Lawinen, Erdbeben und Überschwemmungen Straßen blockieren. Verschiedene MOG Regionen sind von Gebirgen geprägt, wie die Region Epirus (Griechenland), wo 74,2% im Gebirge liegen. Ebenso die Region Gorenjska (Slowenien), wo 40% der Fläche über 1000 m über dem Meeresspiegel liegen. Die europäische Vereinigung der Gebirgsregionen (Euromontana), die Organisationen in 20 Ländern vertritt, ist daher auch an dem Projekt beteiligt.

Zugänglichkeit und Randlage der ländlichen Räume

Eine ländliche Gemeinde wird als „peripher“ angesehen, wenn sie sich mehr als 45 Minuten entfernt von der nächsten Stadt, mit mindestens 50.000 Einwohnern befindet. Andernfalls wird die Gemeinde als „gut erreichbar“¹¹ eingestuft. Periphere ländliche Gebiete sind durch ihre schwierigen Zugänge zu Verkehrsinfrastruktur (z.B. Autobahnen, Bahnhöfe, Flughäfen, etc.) charakterisiert. Die Mobilität der peripheren Gebieten zu verbessern ist auch aufgrund des schwierigeren Zugangs zur Verkehrsinfrastruktur, wie Autobahnen, Bahnhöfen, Flughäfen usw. eine große Herausforderung und erfordert größere Investitionen. Zugänglichkeit wird häufig als Variable für den städtischen Einfluss in ländlichen Gebieten verwendet. Die nachfolgende Karte zeigt ein Zeit-Kosten-Modell, das für jeden Quadratkilometer in Europa die Fahrzeit zum nächsten gut erreichbaren Zentrum zeigt.

In unserem MOG-Projekt können mehrere Regionen als peripher eingestuft werden. Ein Beispiel sind die Shetlandinseln. Die durchschnittliche Erreichbarkeit der Inseln beträgt 155 Minuten. Periphere Gebiete sind ebenfalls Thessalien und die Epirus Region, die sich im Bereich des Süd-Ost-Europa-Gebirges befinden und deren durchschnittliche Erreichbarkeit 145 Minuten beträgt. Weitere Regionen, wie das Land Brandenburg (Deutschland) oder Burgenland (Österreich), befinden sich jeweils dicht an Metropolen wie Berlin und Wien; oder die Region Gorenjska (Slowenien) hat einen einfachen Zugang zu Straßen- und Eisenbahnnetzen, aber auch zu internationalen Flughäfen: Diese Regionen werden somit als zugänglicher erachtet.

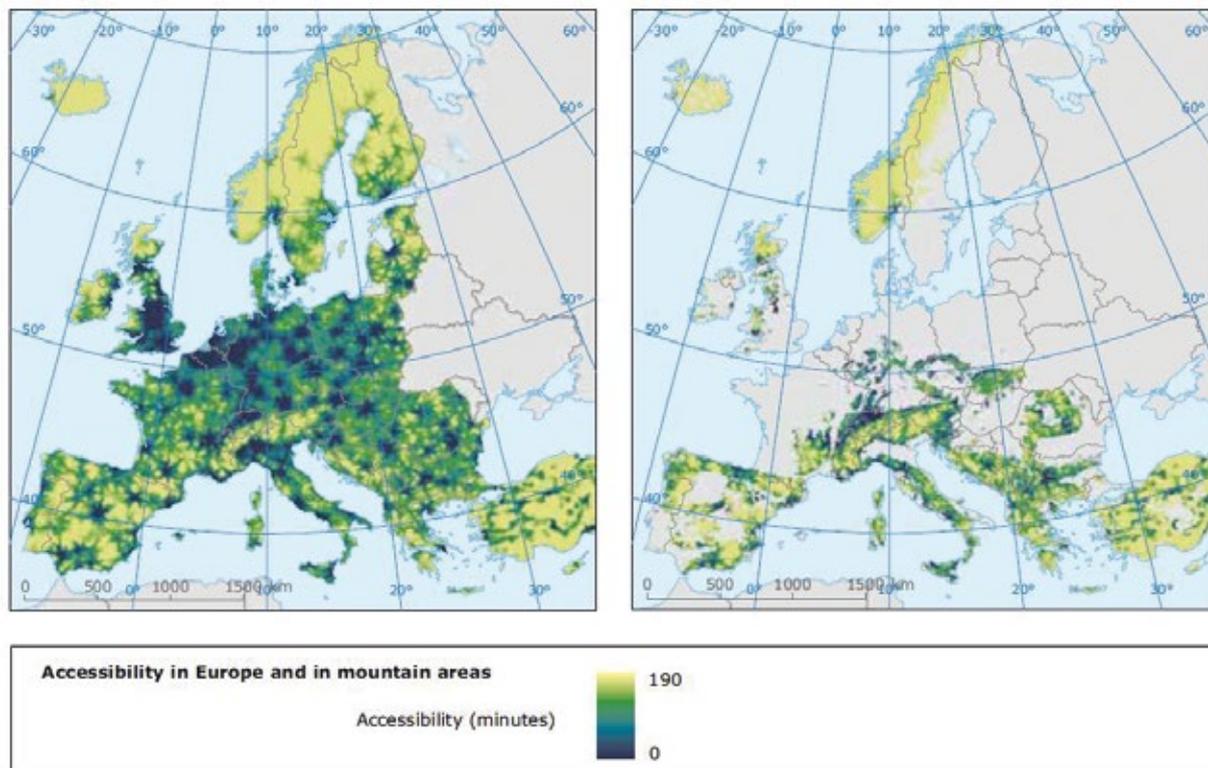
Die Randlage der Regionen, kombiniert mit dem Mangel an öffentlichen Verkehrsmitteln, könnte auch das sehr hohe Niveau an Fahrzeugeigentum erklären: beispielsweise beträgt der Anteil der PKWs in der Gruppe derer, die alt genug sind ein Fahrzeug zu führen, auf den Shetlandinseln 73,8% während es im Burgenland (Österreich) 61,8% sind.

⁹ O. Paul-Dubois-Taine, C. Raynard, F. Vieillard, D. Auverlot, report « les nouvelles mobilités dans les territoires périurbains et ruraux », 2012, Seite 35

¹⁰ EU-Bericht Nr. 6/2010: Europas ökologisches Rückgrat: Anerkennung des wahren Wertes unserer Berge, Seite 9

¹¹ JRC Bericht: „Abgrenzungen der ländlichen Gebiete in Europa mit Hilfe von Kriterien der Bevölkerungsdichte, der Entfernung und der Bodenbedeckung (landcover)“ von F. Jonard, M. Lambotte, F. Ramos, J.M. Terres, C. Bamps

Karte: Zugang der EU-27 und in den Gebirgsregionen, Auszug aus dem EUA-Bericht¹²



Die Bedeutung von Schutzgebieten

Global decken die Natura 2000-Gebiete 17,9% der terrestrischen Fläche der EU-27 ab¹³. **Diese speziellen Schutzgebiete stellen eine zusätzliche Herausforderung für die Mobilität dar: Wegen strenger Regeln zur Bewahrung der Umwelt, wird die Entwicklung einiger Verkehrssysteme einschränkt.** Mehrere MOG Partnerregionen haben große Schutzgebiete in ihren Regionen: In Brandenburg (Deutschland) unterliegen z.B. rund 63% des Gebietes einem Schutzstatus. Dies entspricht einer Fläche von 40.604 Hektar, wovon 62 Gebiete als Naturschutzgebiete ausgewiesen sind. Ein weiteres Beispiel ist die Region Karpatenvorland in Polen. Hier sind 45% der Fläche rechtlich geschützt, Natura-2000-Parks decken hier ca. 33% der Region ab. Im Ergebnis bieten die Move on Green-Partner einen guten exemplarischen Überblick über die vielfältigen Ausprägungen von ländlichen Räumen in Europa. Eine Betrachtung und Analyse der Mobilität in diesen Regionen ermöglicht es uns daher, einen umfassende Struktur ländlicher Mobilität in der gesamten EU zu definieren.

1.4 Mobilität in ländlichen Räumen und Gebirgsregionen der EU

Die Verkehrsbranche nimmt rund 5% des BIP der EU ein und beschäftigt 10 Millionen Menschen¹⁴. Im Jahr 2011 beliefen sich die Aktivitäten im Personenverkehr mit allen motorisierten Transportmitteln schätzungsweise auf rund 13 060 km pro Person im Durchschnitt der EU-27. Auf Personenkraftfahrzeuge entfielen 73,4% dieser Summe, auf Krafträder 1,9%, Busse und Reisebusse nahmen 7,9% und Eisenbahnen 6,3% ein. Der Anteil der Straßenbahn und U-Bahn beliefen sich auf 1,4% und der Luft- und Seeverkehr innerhalb der EU betrug 8,8% bzw. 0,6%¹⁵. Leider gibt es trotz der riesigen verfügbaren Datenmengen zu Verkehrssystemen und Mobilität im Allgemeinen, **nur wenige Daten, die direkt auf nachhaltige Mobilität in ländlichen Gebieten abzielen.**

¹² EUA-Bericht Nr. 6/2010: Europas ökologisches Rückgrat: Anerkennung des wahren Wertes unserer Berge, Seite 50 und Daten Seite 51

¹³ Europäische Kommission Entwicklung des ländlichen Raums in der EU Statistische und wirtschaftliche Informationen Bericht 2013, Seite 172

¹⁴ Europäische Kommission, Weißbuch „Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum - Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem“, KOM (2011) 144

¹⁵ Europäische Kommission: EU-Verkehr in Zahlen: Statistisches Taschenbuch 2013, Seite 18

Mobilität ist ein komplexes System, basierend auf dem Zusammenspiel vieler Komponenten, die alle zusammen entwickelt werden müssen. Verhalten, Qualität der Fahrzeuge, die Entwicklung der Infrastruktur, Preise, Technologieeinsatz, Bedingungen von Angebot und Planung etc. beeinflussen die Entwicklung nachhaltiger Mobilität. Dies erklärt auch die Schwierigkeiten, eine Verlagerung auf neue und nachhaltigere Verkehrsarten vorzunehmen.

Gute Verkehrsanbindung ist vor allem ein Privileg der zentralen Regionen Europas

Es gibt eine klare Unterscheidung zwischen dem Zentrum und der Peripherie Europas in Bezug auf die Erreichbarkeit über die Straße. Die potenzielle Erreichbarkeit mit der Bahn fügt diesem Muster einige weitere Merkmale hinzu. Die beste Eisenbahnanbindung ist vor allem entlang der Hauptkorridore zu finden und in den Städten, die als Hauptknoten in den Hochgeschwindigkeits-Schienennetzen dienen. Es ist ein Flickenteppich von Regionen mit hoher Zugänglichkeit durch den Luftverkehr, umgeben von Regionen mit geringer Erreichbarkeit.

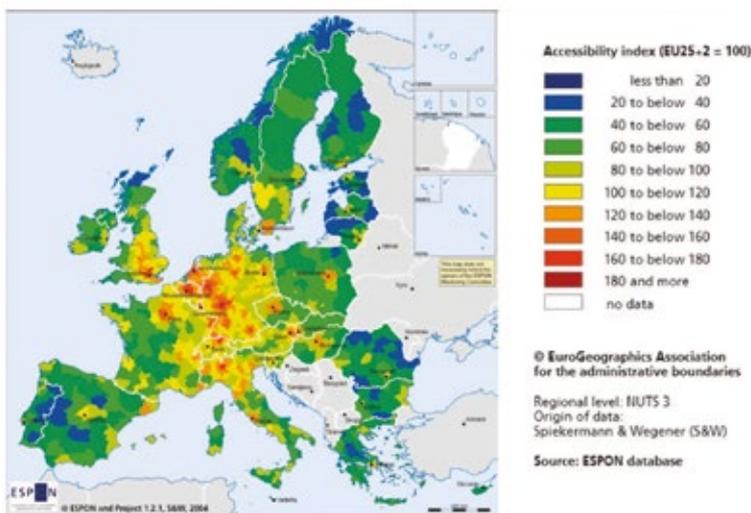
Eine geringe Erreichbarkeit ist jedoch nicht mehr nur ein Anliegen ausschließlich für Regionen der traditionellen Peripherie. Verschiedene Regionen im europäischen Kern haben hier ebenso Probleme. Die jüngste Entwicklung von Regionalflughäfen durch Low-Cost-Unternehmen verbessert die Zugänglichkeit einiger weniger zentraler und entwickelter Regionen.

Messungen hinsichtlich der Zugänglichkeit von multimodaler Erreichbarkeit, d.h. einer Kombination verschiedener Verkehrsträger, weisen einen Bogen von London nach Liverpool und Norditalien, über Paris, Lyon, Benelux und die Rheinregionen aus, wo diese am höchsten ist. Hohe Werte werden auch in einer Reihe von weniger zentralen Ballungsgebieten wie Madrid, Barcelona, Dublin, Glasgow, Kopenhagen, Malmö, Göteborg, Oslo, Rom, Thessaloniki und Athen festgestellt.

Im Gegensatz dazu weisen zahlreiche Regionen in Portugal, Spanien, Irland, Schottland, Wales, Norwegen, Schweden, Finnland, Süditalien und Griechenland sehr niedrige Werte von multimodaler Erreichbarkeit auf. Mehrere Regionen in Deutschland, Österreich und Frankreich weisen auch Werte unterhalb der durchschnittlichen Erreichbarkeit auf. Auch fast alle Regionen der Mitgliedstaaten, die der EU im Jahr 2004 beigetreten sind, mit Ausnahme ihrer Hauptstadtregionen, befinden sich in der gleichen Situation.

Für Unternehmen ist die Zugänglichkeit der Städte, in denen ihre realen und potentiellen Kunden und Lieferanten konzentriert sind, ein wichtiger Faktor. **Die Ergebnisse bei der Berechnung der Anzahl der Städte, die mehr als 100.000 Einwohner haben und in einer bestimmten Zeit mit dem Auto erreichbar sind, unterstreichen die Tatsache, dass bestimmte geografische Bedingungen offensichtlich eine wichtige Rolle spielen.** So haben zum Beispiel Gebirgsregionen, wie das Zentralmassiv in Frankreich, die Alpen in Österreich oder die Karpaten, einen schlechten Zugang zu Städten.

Karte: multimodale potenzielle Erreichbarkeiten von ESPON, Projekt 1.2.1¹⁶



¹⁶ ESPON Projekt 1.2.1: Transportdienstleistungen und Netzwerke: territoriale Trends und Grundversorgung der Infrastruktur für den territorialen Zusammenhalt, Abschlussbericht 2004, Seite 56

Viele europäische Regionen haben ebenfalls einen sehr schlechten Zugang zu großen Ballungsgebieten. Beispiele sind der Norden von Skandinavien und Finnland, der Westen von Frankreich, die Regionen entlang der Grenze zwischen Spanien und Portugal, die Mittelmeerinseln, Nordwestgriechenland und der Norden von Rumänien.

Abhängigkeit vom Auto in den ländlichen Gebieten

Ein begrenzter Arbeitsmarkt und eine geringe Anzahl an Konsumenten verhindern oft die kosteneffiziente Bereitstellung von privaten und öffentlichen Dienstleistungen. Zudem wird der Zugang zu diesen Diensten durch die Reduzierung eines funktionierenden ÖPNV-Systems für Menschen ohne eigenes Auto zunehmend beschränkt bzw. erhöht die Abhängigkeit vom Auto. **In der „alten EU“ sind vor allem peri-urbane und ländliche Räume im Gegensatz zu städtischen Gebieten durch eine höhere Anzahl von gefahrenen Kilometern pro Person gekennzeichnet. Dies hat eine höhere Zahl von Autos pro Einwohner und einen erheblichen Anteil an den CO₂-Emissionen zur Folge.** Auch in den ländlichen Gebieten von Frankreich haben nur 9 bis 16% der Menschen in ländlichen Gebieten Zugang zu öffentlichen Verkehrsmitteln, die weniger als 1 km von ihrem Zuhause entfernt sind. In Frankreich bleiben Privatautos weitgehend das Hauptverkehrsmittel in ländlichen Gebieten. In diesen Gebieten erfolgen weniger als 6 % aller Fahrten mit öffentlichen Verkehrsmitteln¹⁷. Im Gegensatz dazu hat sich der Anteil des öffentlichen Verkehrs in den großen städtischen Zentren erhöht.

Ein Risiko der sozialen Ausgrenzung

Bei der Umsetzung des übergeordneten Zieles der Erhöhung und Bereitstellung nachhaltiger Mobilität für alle, müssen die unterschiedlichen Bedürfnisse und Herausforderungen der verschiedenen Zielgruppen in den ländlichen Räumen beachtet werden. Nach Huygues, Baptiste und Carrière¹⁸ können die Bewohner der ländlichen Gebiete in drei Kategorien hinsichtlich der Mobilität eingeteilt werden:

- Die **„räumlich gebundenen Personen“**: Personen, die aus finanziellen, physischen oder kulturellen Gründen über keinen Zugang zur Mobilität verfügen. Diese Personen sind abhängig von lokale Unternehmen und Dienstleistungen und zur Erhöhung ihrer Mobilität auch auf ihre Familien. Zu diesem Personenkreis gehören insbesondere: ältere Menschen ohne Autos, junge Arbeitslose ohne finanzielle Mittel, um einen Führerschein zu machen oder ein Auto zu kaufen, Frauen in Haushalten mit nur einem Auto, welches durch den anderen Ehepartner genutzt wird, und behinderte Menschen.
- Die **„gefährdeten Personen“**: Personen, die mehr als 18 % ihres Budgets für Mobilitätskosten (Auto, Treibstoff, Versicherung, Parkplätze und Mautkosten usw.) ausgeben. Haushalte mit niedrigem Einkommen von Arbeitern und Angestellten befinden sich häufig in dieser Kategorie. Sie sind oft in ländliche Räume gezogen, da sie sich teurere Wohnungen in städtischen Gebieten nicht leisten konnten. Durch die jeden Tag zurückgelegte Entfernung und die damit verbundenen hohen Motorisierungsraten und zunehmend steigenden Kraftstoffpreise besteht ein großes Risiko für diese Zielgruppe.
- Die **„sonstigen mobilen Personen“**: Personen, die keine speziellen/finanziellen Mobilitätsprobleme haben, die aber hauptsächlich von ihren privaten Fahrzeugen abhängen. Diese Personen stellen den größten Teil der ländlichen Bevölkerung dar. In Anbetracht der wachsenden Kraftstoffpreise kann ein Teil dieser Kategorie künftig in die Kategorie der gefährdeten Personen wechseln.

Die „räumlich gebundenen Personen“ haben durch einen erschwerten Zugang zur Mobilität, gleichzeitig einen erschwerten Zugang zu Jobs, Dienstleistungen und der Möglichkeit der Interaktion mit anderen Menschen. Dies kann u.a. zu Isolation und Exklusion führen. Die betroffenen Personen werden durch steigende Transportkosten eingeschränkt. In Folge dessen müssen sie Einsparungen bei anderen Ausgaben treffen (wie z.B. Heizung), näher an Jobs oder Dienstleistungen ziehen oder aber ihre Mobilität und damit ihren Zugang zu Dienstleistungen etc. einschränken.

¹⁷ O. Paul-Dubois-Taine, C. Raynard, F. Vieillard, D. Auverlot, report « les nouvelles mobilités dans les territoires periurbains et ruraux », 2012, Seite 32

¹⁸ Marie Huyghe, Nerven Baptiste et Jean-Paul Carrière, «Quelles organisations de la mobilité plus durables et moins dépendantes de la voiture dans les espaces ruraux à faible densité? L'exemple du Parc Naturel Régional Loire-Anjou-Touraine », Développement durable et territoires, Vol. 4, Nr. 3 / octobre 2013 mis en ligne le 30 octobre 2013. URL: <http://developpementdurable.revues.org/10000>; DOI: 10.4000/developpementdurable.10000

Ein Risiko der territorialen Ausgrenzung

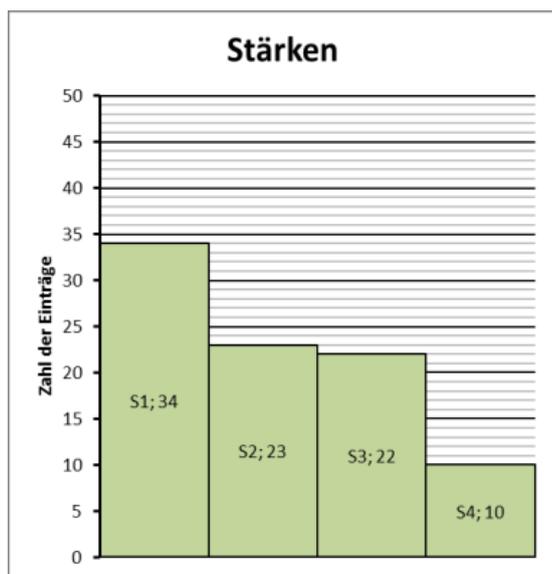
Neben diesen sozialen Risiken sind alle Landbewohner dem Risiko der territorialen Ausgrenzung ausgesetzt. Obwohl der territoriale Zusammenhalt ein wichtiges Ziel der europäischen Politik ist um ein territoriales Gleichgewicht in Europa zu schaffen, werden mit einer Reihe von politischen und finanziellen Instrumenten, insbesondere größere Städte und Wachstumspole ins Zentrum der meisten nationalen und europäischen Politiken gestellt. Während die **Herausforderungen in abgelegenen Gebieten und Randgebieten steigen und sich die demografische Entwicklung und die Ungleichgewichte in den Bereichen Bildung und Verkehrssysteme zunehmend zu Ungunsten der ländlichen Gebiete verschieben, wird mit dieser Entwicklung der territoriale Zusammenhalt in Frage gestellt.** Um diese territoriale Isolation zu vermeiden, sollten Investitionen in die Verkehrsinfrastrukturen im ländlichen Raum als eine Investition im Sinne des Allgemeinwohls angesehen werden. Gleichzeitig würde damit auch das Wirtschaftswachstum unterstützt und die Umweltverschmutzung verringert werden. Im Ergebnis kann so Lebensqualität gewährleistet und Landflucht verhindert werden. Die Entwicklung von Verkehrssystemen sollte daher in die Raumplanung von ländlichen Gebieten integriert werden.

1.5 SWOT-Analyse für Mobilität in den ländlichen Gebieten und Gebirgsregionen der EU

Während des Projekts hat jeder Partner eine SWOT-Analyse (Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken) seiner Region vorgenommen. Die Analyse ergab sehr unterschiedliche Antworten der beteiligten Partner. Die hierbei identifizierten 51 „Good Practice“ Beispiele haben jedoch die Identifikation bestimmter Themenfelder, die in allen Regionen virulent sind, ermöglicht. Diese haben auch geholfen die Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken für ländliche Räume allgemein zu charakterisieren. Die folgenden Tabellen zeigen die Ergebnisse für den ländlichen Raum auf EU-Ebene, illustriert durch konkrete Beispiele aus MOG.

Vier **Stärken** wurden immer wieder von MOG Partnern angegeben:

- Die **vorhandene Verkehrsinfrastruktur ist noch ausreichend (S1)** in 34 Fällen: angebotene Leistungen gelten als flexibel und auf die lokalen Bedürfnisse abgestimmt; Straßen und öffentliche Verkehrsnetze sind gut ausgebaut, und es gibt eine weit verbreitete Nutzung des öffentlichen Personenverkehrs bei den Jugendlichen, für die in der Regel der Schultransport organisiert wird.

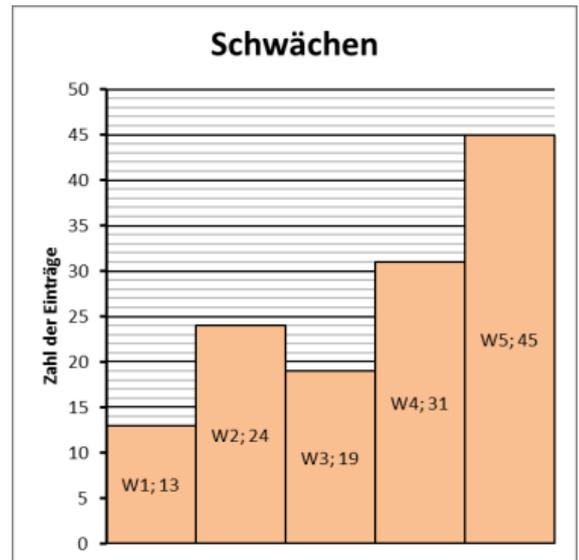


- Die Region ist **günstig gelegen** (aus geografischer oder wirtschaftlicher Sicht) **(S2)** in 23 Fällen: Die Region wird von europäischen Entwicklungszonen, Verkehrskorridoren durchquert, sie befindet sich an Schnittpunkten oder ist dank ihres Naturerbes und zahlreicher anderer Attraktionen für Touristen attraktiv.
- **Die Region ist offen für neue Ideen zur Verbesserung der Mobilität (S3).** In 22 Fällen wurden neue Formen von Mitnahmesystemen wie Mitfahrzentralen eingeführt oder neue Transportmethoden ausprobiert, wie z.B. alternative Dienste in Schwachlastzeiten wie Dial-a-Bus-Systeme, Bürgerbusse (freiwillige Fahrer), Disco-Bus, reduzierte Taxikosten für junge Leute.
- **Investitionsverkehrsprogramme sind im Gange oder werden bald gestartet (einschließlich EU-Projekte) (S4).** In 10 Fällen sind Programme/Konzepte vorhanden, um die

Verkehrsentwicklung in der Region zu verbessern, wie beispielsweise die Provinz Teruel mit dem Programm ISEAL, welches im Rahmen des Europäischen Sozialfonds 2007-2013 durchgeführt wird. Mit diesem Programm wird nachfrageorientierter Verkehr durchgeführt. Ein weiteres Beispiel ist das bemerkenswerte Ausmaß der Einführung und Nutzung von ICT, im Hinblick auf die Mobilität in der Provinz Burgos, vor allem das „Transport-on-Demand“-Programm.

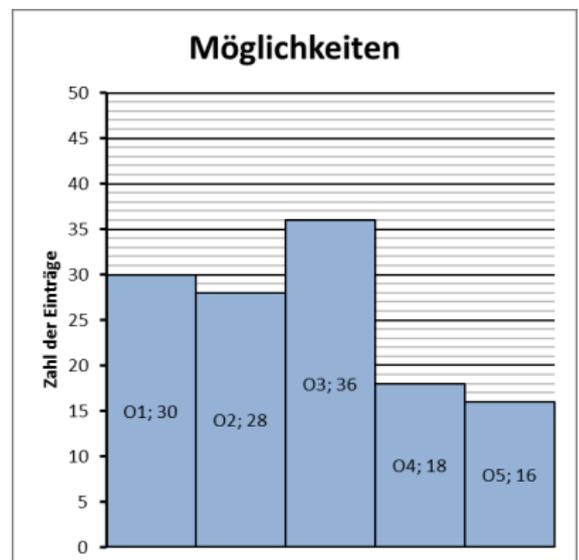
Fünf wesentliche **Schwächen wurden** festgestellt:

- übermäßige **Abhängigkeit von Privatautos**, trotz höherer Kosten, gleichzeitig ein **Mangel an Intermodalität (W1)** in 13 Fällen: Die Motorisierungsrate ist höher als der nationale Durchschnitt. (Bsp. Shetlandinseln). Es gibt eine hohe Abhängigkeit vom eigenen Auto. Die verschiedenen Verkehrssysteme, die in der gleichen Gegend betrieben werden, sind nicht gut miteinander verbunden. Die Nutzer sind nicht gut über alternative Verkehrslösungen informiert.
- **Defizit an Informationen und bei der Zusammenarbeit zwischen den für den Verkehr zuständigen Behörden (W2)** in 24 Fällen: es bestehen Probleme in der Zusammenarbeit der verschiedenen Verkehrsunternehmen (bzw. keine Zusammenarbeit zwischen öffentlichen/privaten Akteuren, nationalen/regionalen/lokalen Akteuren geplant). Oftmals ist die Kooperation zwischen den Dienstleistern schlecht (bspw. kein Kombi-Angebot mit gleichen Fahrkarten/Arten von Preissenkungen oder passenden Fahrplänen zwischen den verschiedenen Verkehrsangeboten).
- Die **Unrentabilität des öffentlichen Verkehrs (W3)** in 19 Fällen: die Unrentabilität ist verbunden mit hohen Investitionskosten in die Infrastruktur (v.a. in den Gebirgsregionen) und der Schwierigkeit, Einkommen in dünn besiedelten Gebieten mit oftmals nur wenigen (großen) Unternehmen, zu generieren. Darüber hinaus besteht bei der Aufrechterhaltung des öffentlichen Personenverkehrs eine übermäßige Abhängigkeit von öffentlichen Mitteln, die jedoch immer weiter zurückgehen.
- **Demografischer Wandel (W4)**, in 31 Fällen: entvölkerte Gebiete, ein zunehmender Anteil älterer Menschen und eine teilweise hohe Arbeitslosigkeit verhindern Investitionen in den Verkehr in diesen ländlichen Gebieten.
- Schließlich ist in einigen Regionen (Räumen) im Gegensatz zu den oben aufgeführten Stärken, nämlich in 45 Fällen der **öffentliche Personenverkehr nicht den Bedürfnissen (W5) angepasst**: sie sind in einem schlechten Zustand mit „alternden“ Infrastrukturen für Straßen / Züge. Sie bleiben für einen Großteil der ländlichen Bevölkerung unzugänglich, zum Beispiel mit zu wenigen Bushaltestellen oder ohne Zugang für Behinderte oder ältere Leute.



Trotz dieser Schwächen haben ländliche Gebiete und Gebirgsregionen **Chancen/Möglichkeiten**, die es zu ergreifen gilt. Diese fünf wurden dabei immer wieder benannt:

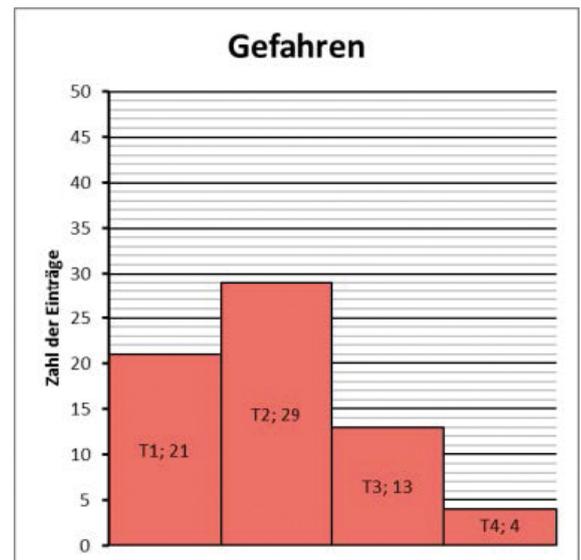
- Durch **neue Technologien, neue Transportwege und -mittel konnten nachhaltige Transportlösungen im ländlichen Raum (O1)** in 30 Fällen ausgebaut werden: Elektromobilität, Car-Sharing, Call-a-Bus, lokale Kleintransportsysteme, flexible On-Demand-Systeme usw. stellen leicht übertragbare, innovative Lösungen dar. Die Regierung von Aragon optimiert durch die Anwendung von neuen Technologien zum Beispiel die Effizienz der öffentlichen Verkehrsressourcen.
- **Investitionen in neue und bereits bestehende Transport systeme, (Ausbau neuer Linien/Netze , Erwerb neuer Busse/ Züge) und die Entwicklung der Infrastruktur für die Elektromobilität (O2)** in 28 Fällen: Durch innovative Ideen wie die Einführung von Fahrzeugen mit geringerer Kapazität oder die Überholung des bestehenden Busbestandes, durch Investitionen in die Entwicklung der Fahrradinfrastruktur etc. Diese Maßnahmen benötigen zum Teil auch keine großen Investitionen.



- Aufgrund von Umweltauflagen muss die Organisation von **Mobilität zum Teil überdacht werden** (36 Fälle) (03): Durch mehr Nachhaltigkeit in den Verkehrsprogrammen soll der ökologische Fußabdruck verringert werden. Sanfte Mobilität und sanfter Tourismus werden durch Politik und Projekte unterstützt. Die Bedeutung der Mobilitätspolitik hat in den letzten Jahren auf EU-, nationaler, regionaler und lokaler Ebene zugenommen. Die Demokratisierung der Elektro-Bikes und Fahrzeuge erscheint als eine große Chance, um eine neue Mobilität zu ermöglichen.
- Um die Schwierigkeiten anzugehen, gibt es in 18 Fällen einen **verstärkten Willen zur Zusammenarbeit zwischen verschiedenen Akteuren: Länder, Behörden, Verkehrsbetreiber, Bürgerinnen und Bürgern etc.** (04), darunter eine grenzüberschreitende Zusammenarbeit im Rahmen von INTERREG-Projekten. Zwei Beispiele dafür sind das KTEL Unternehmen, das in Ungarn mit Unternehmen zusammenarbeitet, um Mitarbeiter zu ermutigen, im öffentlichen Verkehr zu arbeiten und in Griechenland die Schaffung von Win-Win-Partnerschaften, um das gesetzlich festgelegte Monopol von Überlandbussen zu überwinden.
- Darüber hinaus gibt es in 16 Fällen eine **zunehmende Sensibilisierung der Öffentlichkeit für Fragen der Nachhaltigkeit im öffentlichen Verkehr** (05): Es gibt weit verbreitetes Interesse an Ökotourismus, Ethnotourismus, organischer Landwirtschaft und ökologischer Gesellschaft im Allgemeinen, verbunden mit einem starken Interesse an lokalen Lebensmittelprodukten. Diese Interessen sind zusätzliche Gründe, für Besuche des ländlichen Raumes.

Häufige Risiken:

- Das **Risiko der Abwanderung und eines demografischen Wandels** (T1) ist insbesondere in 21 Fällen gegeben: dünn besiedelte Gebiete mit einer alternden Bevölkerung, geprägt durch die Abwanderung jüngerer Generationen aus ländlichen Gebieten und Gebirgsregionen, um zu studieren oder einen Job zu finden. In Folge dieser Entwicklungen nimmt die Anzahl der potenziellen Verkehrsteilnehmer ab.
- In 29 Fällen wurden die **begrenzten verfügbaren finanziellen Mittel** auf regionaler und lokaler Ebene (T2) angegeben: so werden bei der allgemeinen schwierigen Wirtschaftslage weniger Mittel und Subventionen für die ländliche Mobilität bereitgestellt (Bsp. Provinz Teruel).
- Die **Frage der Aufrechterhaltung der bestehenden Verkehrssysteme wurde** (T3) in 13 Fällen thematisiert: Die Abnahme der Bevölkerung führt zu einer geringeren Rentabilität von Verkehrssystemen. In Kombination mit rechtlichen Schwierigkeiten bei der Entwicklung von Transportsystemen (wie das Monopol der Landbusse in Thessalien in Griechenland oder die Gebietsbeschränkungen, die in Spanien gelten) verstärkt das den mangelnden Politikwillen, Probleme der ländlichen Mobilität anzugehen.
- Steigende Kosten für Treibstoff und Energie (T4)- in 4 Fällen: Sie beeinflussen zunehmend die Kosten für Mobilität sowohl für Autofahrer als auch für öffentliche Verkehrssysteme. Diese Entwicklung kann enorme soziale Konsequenzen - vor allem für die Ärmsten und die gefährdeten Menschen, nach sich ziehen.



Trotz dieser Schwierigkeiten sind die Partner von Move on Green davon überzeugt, dass eine Verbesserung der nachhaltigen Mobilität im ländlichen Raum durch die Entwicklung von traditionellen Verkehrssystemen aber auch durch innovative und nachfrageorientierte Transportangebote wie z.B. Rufbussysteme, möglich ist.



2. NEUN WEGE NACHHALTIGE MOBILITÄT IN LÄNDLICHEN RÄUMEN ZU ORGANISIEREN

Die Partner von Move on Green haben insgesamt **51 good-practices identifiziert und beschrieben** - Initiativen, die erfolgreich umgesetzt worden sind und auf die Bedürfnisse der Bevölkerung und Unternehmen reagiert haben. Es sind konkrete Beispiele für innovative Projekte, die auch von anderen Regionen umgesetzt werden können. Die verschiedenen Initiativen zielen dabei nicht nur auf die Reduktion von Kosten ab, sondern auch auf die Minimierung der Umweltauswirkungen des Personenverkehrs, bei gleichzeitiger Wahrung und Verbesserung der Mobilität der Bewohner von Gebirgsregionen und ländlichen Gebiete. Die 51 Good Practices wurden – in Abhängigkeit des jeweiligen Zieles, das im Fokus stand - in **9 Bereiche (Cluster) unterteilt**.

Um die Übertragbarkeit der Good Practices zu erleichtern, wurden für jedes Beispiel auch die größten Herausforderungen beschrieben. Abgesehen von grundsätzlich **schwierigen finanziellen Rahmenbedingungen**, sind hier vor allem die folgenden Punkte zu nennen, die immer wieder als große Herausforderungen genannt wurden und angegangen werden müssen: **fehlende Intermodalität, die Nutzung von IKT (Informations- und Kommunikationstechnologien) durch ältere Menschen oder Menschen, die nicht an neue Technologien gewöhnt sind sowie der Zugang zu/von bestimmten Zielgruppen, wie ältere oder behinderte Menschen**. Bei der Beschreibung der neun Cluster haben wir jedoch versucht uns auf jeweils eine spezifische, besonders bedeutende Herausforderung pro Cluster zu konzentrieren. Um die Übertragbarkeit der Beispiele zu erleichtern, finden Sie alle notwendigen Informationen im „**Move on Green-Good Practice Guide**“, auf der Website des MOG Projektes.

2.1 Kombination verschiedener Arten von Dienstleistungen zur Kostensenkung

Die in ländlichen Gebieten und Gebirgsregionen bestehende Infrastruktur auch des öffentlichen Personenverkehrs (Bus-Depot, Personal, Fahrzeuge und Haltestelleninfrastrukturen) kann für mehrere Dienstleistungen gleichzeitig mit dem Ziel genutzt werden, Kosten und/oder Emissionen zu reduzieren sowie die Palette der Dienstleistungen zu erweitern. So befördern beispielsweise in Brandenburg (Deutschland) Linienbusse neben Personen (unter Verwendung des sowieso verfügbaren Kofferraums) auch Waren - eine Möglichkeit, **um durch zusätzliche Finanzeinnahmen den öffentlichen Verkehr in ländlichen Gebieten aufrechtzuerhalten und ggf. sogar zu erweitern**. In der Region Zentraltransdanubien in Ungarn ersetzt ein mobiles Postauto die fehlenden Postämter und besucht kleine Dörfer mit weniger als 600 Einwohnern, um vor Ort eine breite Palette von Basisdienstleistungen anzubieten, wie die Zustellung und Abholung von Briefen und Paketen, Auszahlung von Rentenleistungen und Bargeld, „Money Board“ oder den Verkauf von Zeitungen oder Lotterielosen.

Angesprochenes Hauptproblem:

- Schwäche 3: Unrentabilität des öffentlichen Verkehrs

Verbleibende Schwierigkeiten, die zu überwinden sind:

- Kooperation und Zusammenarbeit zwischen den verschiedenen Dienstleistern
- Schaffung eines Rahmens, um Kosten und Einnahmen gerecht zu verteilen

2.2 Fahrgemeinschaften, Car-Sharing und andere Formen des „Sharing“

Eurostat hat für das Jahr 2006 einen Motorisierungsgrad von 455 Fahrzeugen pro 1000 Einwohner auf EU- Ebene berechnet¹⁹. Das bedeutet, dass fast 50% der Bevölkerung ein eigenes Fahrzeug besitzen. Diese Fahrzeuge werden für tägliche, oft kurze Strecken genutzt, aber häufig nur von einer einzigen Person. Die Einführung von Fahrgemeinschaften und Car-Sharing zielt darauf ab den **Zugang zur Pkw-Nutzung zu erhöhen, bei gleichzeitiger Senkung von Kosten, Kohlenstoff-Emissionen, Verkehrsüberlastung der Straßen und der Notwendigkeit von Parkplätzen**. So wurden zum Beispiel im Karpatenvorland in Polen mit Hilfe einer groß angelegten Initiative zur Bildung von Fahrgemeinschaften, Reisende mit Auto sowie potentielle Reisende ohne Auto durch eine spezielle Website zusammengeführt. In Dumfries und Galloway (Großbritannien) wurde der Fahrzeugaustausch zwischen lokalen Organisationen unterstützt, um die Unterauslastung der Fahrzeuge zu reduzieren und die Anzahl der Fahrgäste pro Fahrzeug zu erhöhen.

Angesprochenes Hauptproblem:

- Schwäche 1: Übermäßige Abhängigkeit von Privatfahrzeugen

Verbleibende Schwierigkeiten, die zu überwinden sind:

- Bereitstellung einer (ICT)- Plattform, um Informationen zwischen Fahrern und Nutzern zu teilen
- Schwierigkeiten der Umsetzung in schwach besiedelten Gebieten, insbesondere bei der Anpassung der Bedürfnisse von Fahrern und Nutzern

2.3 Radverkehrsförderung: traditionell & elektrisch



Werbung für das Fahrradfahren in Vidzeme (Lettland)

In den letzten Jahren haben sich zunehmend innovative Fahrradleihsysteme als Bestandteil des lokalen Verkehrs behauptet, so auch in ländlichen Gebieten. Für Touristen oder Einwohner, die zur Arbeit fahren, können **Fahrräder sowohl eine unterhaltsame als auch praktische Art und Weise der Mobilität sein**. Das Mastrazgo Centre in der Provinz Teruel (Spanien) ermöglicht z.B. einen kostenlosen Zugang zum Mountainbiken und hat ein komplettes

¹⁹ Bericht von Eurostat über die Motorisierungsrate

touristisches Angebot (100 km markierte Wege, mehrere Informationspunkte, einige Waschgelegenheiten) entwickelt, um das Radfahren zu fördern. Darüber hinaus wird das E-Bike als eine gute Alternative für Fahrten von bis zu 30 km angesehen. Es erfordert nur geringe Reisekosten und erzeugt nicht viel Treibhausgas. Um die Nutzerzahlen zu erhöhen, wurde zum Beispiel in der Landschaft Oberkrain, in Slowenien, ein anwenderorientiertes Programm für E-Radfahren mit der Vermietung von E-Bikes und eine Sensibilisierungskampagne entwickelt.

Angesprochenes Hauptproblem:

- Schwäche 1: Übermäßige Abhängigkeit von Privatfahrzeugen und Fehlen von Intermodalität

Verbleibende Schwierigkeiten, die zu überwinden sind:

- Notwendigkeit, Intermodalität in der Nähe von Fahrrad-einrichtungen bereitzustellen
- Forderung nach angepasstem Marketing, damit Bewohner und Touristen Kenntnis über die Initiativen erhalten

2.4 Energieeffizienz & Sensibilisierung für umweltfreundliche Mobilität



In der Region Aragon (Spanien) werden kostenlose Kurse zum Erlernen einer effizienteren Fahrweise die den Kraftstoffverbrauch senkt, angeboten.

Um mehr nachhaltigen Verkehr zu fördern, zielen einige Maßnahmen besonders auf die Steigerung der Energieeffizienz der Fahrzeuge ab, so wie in Sagunto in Spanien. So wurde eine kurzfristige Vermietung von Elektrofahrzeugen zum Preis eines Busfahrtscheins entwickelt, um elektrische Carsharing-Systeme zu fördern. Darüber hinaus wurden in Spanien spezielle Kurse zum Erlernen eines effizienteren Führens von Fahrzeugen (und damit verbunden eine Reduktion der Emissionen und des Kraftstoffverbrauchs) angeboten. Auch dadurch wird eine zunehmende Sensibilisierung für umweltfreundliche Mobilität erreicht.

Angesprochenes Hauptproblem:

- Schwäche : Mangelnde Energieeffizienz von Fahrzeugen und Kosten für Kraftstoffe und Energie

Verbleibende Schwierigkeiten, die zu überwinden sind:

- Hohe Anfangsinvestitionskosten für Fahrzeuge
- Notwendigkeit der Entwicklung von Infrastrukturen für E-Fahrzeuge

2.5 Zweckbestimmte Mobilitätsinitiativen: Sozial

Der Zugang zu einer bedarfsgerechten Mobilität und damit zur Befriedigung der Grundbedürfnisse (Zugang zu Ärzten, Nahrung, Pflege etc.) ist für behinderte oder ältere Menschen in ländlichen Räumen oft erschwert. So fördern einige Initiativen die soziale Mobilität, wie den Dorfhausmeisterservice in Ungarn, wo einige Mini-Busse helfen Verpflegung, Pflege zu Hause oder Schultransporte für die Kinder in den Dörfern bereitzustellen oder wie der Sozialdienst für den Transport von behinderten Menschen im ländlichen Aragon in Spanien, der die Mobilität von Menschen mit Behinderungen erleichtert.

Angesprochenes Hauptproblem:

- Schwäche 5: öffentliche Transportsysteme sind nicht an die Notwendigkeit angepasst

Verbleibende Schwierigkeiten, die zu überwinden sind:

- Hohe Anfangsinvestitionskosten für Fahrzeuge
- Angepasste Fahrzeuge für die verschiedenen Arten der Öffentlichkeit, einschließlich älterer und behinderter Menschen

2.6 Zweckbestimmte Mobilitätsinitiativen: Freizeit

Um die Mobilität von jungen Menschen zu fördern, aber auch und die Sicherheit im Straßenverkehr zu erhöhen (Vermeidung von Fahrten junger betrunkenen Fahrer), wurden mehrere Initiativen entwickelt, die es jungen Menschen erlauben auf Partys zu gehen und sicher nach Hause zurückkehren zu können. Z.B. mit dem DiscoBus im Burgenland (Österreich) werden in 118 Gemeinden durch Shuttles 18 verschiedene Linien bedient, die es den Menschen ermöglichen zu einem sehr moderaten Preis (2 €) sicher nach Hause zu gelangen.

Angesprochenes Hauptproblem:

- Schwäche 5: öffentliche Transportsysteme sind nicht an die Notwendigkeit angepasst

Verbleibende Schwierigkeiten, die zu überwinden sind:

- Ausreichend Flexibilität im Fahrplan, auch nachts

2.7 Zweckbestimmte Mobilitätsinitiativen: Tourismus



Eine Flusstram auf dem Gauja (Lettland) zur Erkundung der sehenswerten Orte in Valmiera

Touristen, die ein ländliches Gebiet für ein paar Tage besuchen, wollen und sollen nicht immer ein Auto mieten (müssen). Ansätze im Bereich des öffentlichen Personenverkehrs **können in diesem Fall eine perfekte Lösung für alle sein**: für den Einzelnen, für die Kommunen und nicht zuletzt für die Umwelt. Z.B. bietet eine Flusstram auf dem Fluss Gauja (Lettland) umweltfreundliche Fahrten an, um gleichzeitig die Sehenswürdigkeiten von Valmiera zu erkunden. Dieses Angebot unterstützt den Tourismus erheblich, da es einen schnellen und einfachen Zugang zu verschiedenen Sehenswürdigkeiten und Touristenattraktionen ermöglicht.

Angesprochenes Hauptproblem:

- Schwäche 5: öffentliche Transportsysteme sind nicht an die Notwendigkeit angepasst

Verbleibende Schwierigkeiten, die zu überwinden sind:

- Saisonalität: Touristen, die außerhalb der Saison kommen, haben generell keinen Zugang zu diesen Dienstleistungen

2.8 Governance und Koordination im Bereich der Mobilität

In den jeweiligen Regionen gibt es in der Regel mehrere Akteure mit Verantwortlichkeiten für die Organisation und Durchführung des Verkehrs. In der Region Auvergne in Frankreich sind z.B. 13 Behörden für das Verkehrsmanagement verantwortlich: diese haben beschlossen durch eine bessere Koordination ihre Verkehrsversorgung zu verbessern und Überschneidungen zu vermeiden. Zusätzlich zu den Behörden kann die Koordinierung zwischen den verschiedenen Verkehrsanbietern erfolgen, um intermodale Verkehrseinrichtungen zu entwickeln, wie es die Eisenbahngesellschaft GYSEV in Ungarn durch die Schaffung von Parkmöglichkeiten oder ein intermodales Fahrgastinformationssystem auf den Bahnhöfen getan hat.

Eine gute Koordination hilft auch der Öffentlichkeit, einen besseren Zugang zu Reiseinformationen und möglichen Reiseoptionen zu bekommen und somit eine gute Entscheidungsgrundlagen für alle (auch intermodalen) Reisemöglichkeiten von einem Ort zum anderen zu haben. Dies trägt zweifellos zum Wachstum und zur häufigeren Nutzung der öffentlichen Verkehrsinfrastruktur durch die Nutzer bei.

Angesprochenes Hauptproblem:

- Schwäche 1: Fehlende Intermodalität
- Schwäche 2: Fehlende Information und Kooperation

Verbleibende Schwierigkeiten, die zu überwinden sind:

- Unterschiede beim Ticketing, den Angebotssätzen, Lücken oder Überlappungen bei den Verkehrsangeboten der verschiedenen Behörden

2.9 Nachfrageorientierte Systeme in ländlichen Gebieten

Eine geringe Bevölkerungsdichte und disperse Siedlungsmuster untergraben ständig die Lebensfähigkeit von Initiativen des öffentlichen Personenverkehrs in ländlichen Gebieten und Gebirgsregionen, was auch die Wirtschaft, Umwelt und Lebensqualität nachteilig beeinflusst. Nachfrageorientierte Systeme können hier eine Lösung sein, bei dem im Voraus Anfragen zu Transportbedarfen gesammelt und dank der neuen Informationstechnologien kombiniert werden. Es gibt hierbei unterschiedliche Systeme. Einige hängen nur **von der Nachfrage der Benutzer ab** (wie das System in der Provinz Burgos in Spanien), andere nutzen **vordefinierte Elemente**, wie Pick-up-and-Drop-off-Punkte (wie im TWIST-Projekt in Griechenland), Routen und Häufigkeiten der Fahrten (wie beim DorfBus Projekt im Burgenland in Österreich).

Nachfrageorientierte Systeme helfen die Mobilitätsbedürfnisse für kleine, schlecht angebundene Dörfer abzudecken. So können dadurch genügend Fahrgästen und damit eine „kritische Masse“ von Menschen erreicht werden, die für eine gewisse Kosteneffizienz bzw. für die Befriedigung bestimmter Grundbedürfnisse, nötig ist.

Angesprochenes Hauptproblem:

- Schwäche 4: Die Region befindet sich im demografischen Wandel

Verbleibende Schwierigkeiten, die zu überwinden sind:

- Schwierigkeiten, Bereitstellung von Dienstleistungen in sehr entvölkerten Gebieten zu einem erschwinglichen Preis zu sichern

Jedes Cluster hat seine Vorteile und reagiert auf Herausforderungen, um so nachhaltige Mobilitätslösungen in ländlichen Gebieten und Gebirgsregionen umzusetzen. **Diese Ansätze können politischen Entscheidungsträger konkrete Ideen vermitteln wie man sich in Richtung einer nachhaltigen Mobilität bewegen kann.**

Das Aufzeigen interessanter guter Beispiele, die nicht nur auf die Partnerregionen übertragen werden können, sondern auch auf andere ländliche Regionen und Gebirgsregionen, ist ein erster Schritt. Um weiter voranzuschreiten, sollten **diese Ansätze in regionale Strategien eingebunden werden**. Jede MOG- Partnerregion wird daher auch nochmal in einem Papier die Ansätze zur Verbesserung ihrer regionalen Verkehrspolitik definieren, die sich aus dem Projekt ergeben haben. Dabei findet neben dem regionalen Kontext, spezifisch und einzigartig für jeden Partner, auch der europäische Kontext Berücksichtigung.

Trotz der Einschränkungen hat auch die EU einen Rahmen für nachhaltige Mobilität festgelegt. Die folgenden EU-Richtlinien zielen darauf ab, die bestehenden rechtlichen und politischen Rahmenbedingungen zu synthetisieren, wie beispielsweise die EU-Förderprogramme, die verwendet werden könnten, um eine nachhaltige Mobilität in ländlichen Gebieten und Gebirgsregionen zu entwickeln.

Move on Green ermutigt die regionalen politischen Entscheidungsträger, diese Richtlinien anzuwenden, um die Umsetzung ihrer regionalen Mobilitätsstrategien in ländlichen Gebieten und Gebirgsregionen zu erleichtern.



„GmoaBus“: Bedarfsgesteuertes lokales Mobilitätsangebot - Purbach, Burgenland (Österreich)

3. EU-LEITLINIEN FÜR EINE NACHHALTIGE MOBILITÄT IN LÄNDLICHEN GEBIETEN UND GEBIRGSREGIONEN

Seit 1958 gibt es für die Verkehrspolitik der einzelnen Mitgliedsstaaten der EU einheitliche Rahmenvorgaben, mit dem Ziel einer immer besseren Abstimmung hin zu einer europäischen Verkehrspolitik²⁰. Die Unterstützung einer nachhaltigen Mobilität in ländlichen Räumen und Gebirgsregionen seitens der EU erfolgte bisher eher partiell, was nicht zuletzt dadurch begründet ist, dass das Thema und seine besonderen Herausforderungen nicht im Fokus der Betrachtung standen.

3.1 Der europäische rechtliche und politische Rahmen für eine nachhaltige Mobilität

Das Grundanliegen der europäischen Verkehrspolitik ist die Förderung der Mobilität der Bürger. Im Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) wird dies für bestimmte Zielgruppen, wie Arbeitnehmer (Art. 202) (Art.162), Studenten und Lehrer, Jugendliche und ihre Ausbilder (Art.165) oder Forscher (Art.180) durch Mittel des Europäischen Sozialfonds unterstützt. Im Ergebnis sollen sowohl die geografische als auch die berufliche Mobilität verbessert werden.

Die Verkehrspolitik der EU richtet sich nicht ausschließlich auf die Bedürfnisse von EU -Bürgern aus. Im AEUV wird durch Regelungen zu Grenzkontrollen, Asyl und Einwanderung (Art. 70) ein gemeinsamer europäischer Rahmen auch für die Mobilität von Nicht-EU-Bürgern²¹ geschaffen.

Die europäische Verkehrspolitik bildet die Grundlage für die Mobilität auf europäischem Boden. Umgesetzt wird sie durch die Durchführungsbestimmungen für den Transport von Personen und Gütern. Diese Politik zielt darauf ab, „den Binnenmarkt zu vervollständigen, wodurch eine nachhaltige Entwicklung gewährleistet und Verkehrsnetze in ganz Europa erweitert werden“²². Seit 2001²³ unterstützt die EU einen nachhaltigeren Verkehr und eine stärkere Multimodalität.

Wettbewerbsorientiertes, ressourcen-effizientes und umweltfreundliches Verkehrssystem für alle Regionen

Die gegenwärtige Position der Europäischen Kommission ist in ihrem **Weißbuch von 2011 „Roadmap zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem“**²⁴ dargelegt. Um das darin festgelegte Ziel einer 60%igen Reduktion der THG-Emissionen zu erreichen, hat die EG spezifische Ziele definiert, um **die Abhängigkeit von fossilen Brennstoffen zu reduzieren** (d.h. insbesondere durch die Förderung nachhaltiger Energieträger und eine Verringerung der Verwendung von konventionell betriebenen Autos). Darüber hinaus sollen die Leistungen der **multimodalen Logistikketten optimiert werden, unter anderem durch stärkere Nutzung energie-effizienter Modi** (z.B. durch die Entwicklung eines europäischen Hochgeschwindigkeits-Eisenbahnnetzes, die Verlagerung des Straßengüterverkehrs auf andere Verkehrsarten, Verbindung aller Hauptflughafennetze mit Eisenbahnnetzen). Damit wird die Nachhaltigkeit in den Mittelpunkt der Verkehrspolitik gerückt.

In dem Weißbuch macht die EU deutlich, dass in städtisch geprägten Räumen diese Maßnahmen die meisten unmittelbaren Auswirkungen haben können. Dies nicht zuletzt vor dem Hintergrund, dass für mittlere Entfernungen derzeit noch keine ausgereiften neuen Technologien zur Verfügung stehen.

Unabhängig davon sollten ressourcen-effizientere Fahrzeuge durch die Konsolidierung von großen Volumina für Transporte über Langstrecken (d.h. stärkere Nutzung von Bussen, Reisebussen, Schiene und Luftverkehr) begleitet werden. Flughäfen, Häfen, Bahn, U-Bahn- und Bushaltestellen sollten zunehmend verknüpft und in multimodale Verbindungsplattformen für Passagiere verwandelt werden.

²⁰ Artikel 3 und Titel 4 des ursprünglichen Vertrags von Rom

²¹ Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union

²² Artikel 90 und 100 des Vertrags über die Arbeitsweise der EU (AEUV)

²³ Mit dem Weißbuch „Die europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen“, KOM (2001) 370 vom 12. September 2001

²⁴ Weißbuch „Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum - Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem“, KOM (2011) 144

Das Weißbuch zielt auf die Schaffung von Rahmenbedingungen ab, die die Entwicklung und den Einsatz von intelligenten Systemen fördern. Durch interoperable und multimodale Planung, Echtzeit-Fahrgast / Reiseinformationen, Online-Buchungssysteme und Smart Ticketing, kann eine verbesserte Nutzung der Infrastruktur und der Fahrzeuge erreicht werden. Darüber hinaus soll dadurch auch das Bewusstsein über die Verfügbarkeit von Alternativen zum herkömmlichen Individualverkehr (weniger Auto fahren, laufen und Radfahren, Car-Sharing, Park & Drive, intelligentes Ticketing, etc.) gefördert werden.

Ohne besondere Aufmerksamkeit für die ländlichen Räume und Gebirgsregionen

Trotz der Tatsache, dass „den ländlichen Gebieten, Gebieten, die vom industriellen Wandel betroffen sind, und Regionen, die unter schweren und dauerhaften natürlichen oder demografischen Nachteilen leiden, besondere Aufmerksamkeit gewidmet werden sollte, wie den nördlichsten Regionen mit sehr geringer Bevölkerungsdichte sowie Insel-, grenzüberschreitenden und Gebirgsregionen“ (Art 174 AEUV), standen diese Regionen bisher nicht in dem erforderlichen Maß im Fokus der Verkehrspolitik.

Die Entwicklung EINER Verkehrspolitik für alle Regionen, ohne dabei ihre Besonderheiten zu berücksichtigen, wie Höhe - Steigung - Entfernung zu Hauptverkehrsnetzen oder dünn besiedelt in großen Gebieten - hat verhindert, dass bestimmte Herausforderungen effektiv und effizient europaweit angegangen wurden.

Bis jetzt wurde sich nur mit den spezifischen Herausforderungen und Bedürfnisse städtischer Gebiete befasst. Z.B. in der jüngsten Mitteilung der Europäischen Kommission, mit dem Titel „**Urbanes Mobilitätspaket**“ (angenommen am 17. Dezember 2013) und bereits seit 2007 mit einem Grünbuch zur städtischen Mobilität. Die Mitteilung zielt darauf ab, den Austausch von Best Practices zu verstärken, bietet eine gezielte finanzielle Unterstützung und investiert in Forschung und Entwicklung. Darüber hinaus fördert sie die Entwicklung von „nachhaltigen urbanen Mobilitätsplänen“, um einen Wechsel zu sauberem und nachhaltigen Verkehr in städtischen Gebieten zu fördern. Auch wenn die EG eine Verknüpfung dieser Pläne mit einer weiteren städtischen und territorialen Strategie, unter Einbeziehung des ländlich geprägten Umlandes anregt, **gibt es keine spezifische Empfehlung oder Orientierung, um konkret diese Verbindungen mit ländlichen Gebieten umzusetzen.**

Der Ausschuss der Regionen erarbeitet zur Zeit mit Gordon Keymer einen Bericht, um „für alle eine bessere Mobilität, einschließlich der abgelegenen Regionen“ zu fördern²⁵. Dieser Ansatz, der sich auf die geographischen und sozialen Besonderheiten **konzentriert, sollte gefördert und für die ländlichen Räume und Gebirgsregionen verfolgt werden, um ihre spezifischen Bedürfnisse und Herausforderungen anzugehen.**

3.2 Wie nachhaltige Mobilität in ländlichen Gebieten und Gebirgsregionen hilft, die Ziele anderer EU-Politiken zu erreichen

Die Umsetzung einer nachhaltigen Mobilität in ländlichen Gebieten und Gebirgsregionen ist die Voraussetzung für eine erfolgreiche wirtschaftliche Entwicklung. Sie hilft nicht nur eine ausgewogene räumliche Entwicklung zu erzielen, sie trägt auch dazu bei die Gesundheit und Bildung für die Bevölkerung in den ländlichen Gebieten und Gebirgsregionen zu verbessern. Eine nachhaltige Mobilität in diesen Gebieten sollte stark gefördert werden, da dies dazu beitragen wird, **wichtige Indikatoren für die EU 2020-Strategie zu erreichen.**

Unterstützung der ländlichen Entwicklung...

Die Förderung der ländlichen Entwicklung trägt dazu bei, „einen nachhaltigen Umgang mit den natürlichen Ressourcen sowie Klimaschutzmaßnahmen zu gewährleisten“ und „eine ausgewogene räumliche Entwicklung der ländlichen Wirtschaft und Gemeinden zu erreichen“²⁶. Die Entwicklung nachhaltiger Mobilität in ländlichen Räumen und in Gebirgsregionen unterstützt diese Ziele, denn sie **fördert umweltfreundlichere Mobilitätslösungen.**

²⁵ Dieser Bericht sollte im Jahr 2014 veröffentlicht werden, Euromontana hat an einer öffentlichen Anhörung teilgenommen, um die wichtigsten Fragen für die ländlichen Gebiete und Berggebiete zu erklären, so wie in Move on Green gesehen.

²⁶ Artikel 4 der Verordnung 1305/2013 zur Gründung des Europäischen Landwirtschaftsfonds für die ländliche Entwicklung, 17/12/2013

Sie erhöht auch den **Zugang zur Beschäftigung**, die durch das Fehlen von ausreichenden Verkehrsangeboten in ländlichen Gebieten und Gebirgsregionen beschränkt sein kann. Im Ergebnis dessen wird die Attraktivität der ländlichen Gebiete und Gebirgsregionen erhöht und damit eine wichtige Voraussetzung geschaffen, um eine Entvölkerung zu verhindern.

Eine nachhaltige Mobilität in ländlichen Gebieten und Gebirgsregionen wird auch dazu beitragen, folgende Indikatoren der EU-2020-Strategie zu erreichen: eine Reduzierung der Treibhausgase (zur Erfüllung des **Zieles von 20% weniger Emissionen verglichen mit 1990**), sowie **indirekt eine Erhöhung der Beschäftigungsquote (zur Erreichung des Zieles von 75% Beschäftigten zwischen 20 und 64 Jahren)**.

... und generell territorialer Zusammenhalt

Die EU-Regionalpolitik ist eine Investitionspolitik. Sie unterstützt die Schaffung von Arbeitsplätzen, die Wettbewerbsfähigkeit, das Wirtschaftswachstum, die Verbesserung der Lebensqualität und eine nachhaltige Entwicklung. Regionalpolitik zielt darauf ab, die wesentlichen wirtschaftlichen, sozialen und territorialen Unterschiede, die immer noch zwischen den europäischen Regionen bestehen, zu reduzieren. Von den 11 thematischen Zielen, die für den Zeitraum 2014-2020 festgelegt worden sind, zielen zwei speziell auf „Beschäftigung und Mobilität“ und „nachhaltigen Verkehr“ ab. **Die Entwicklung nachhaltiger Mobilitätslösungen in ländlichen Gebieten und Gebirgsregionen kann effektiv zur Erreichung dieser beiden Ziele beitragen.**

Verbesserung der öffentlichen Gesundheit

Luftverschmutzung in städtischen Gebieten ist ein bekanntes Problem, aber auch ländliche Räume und Gebirgsregionen leiden unter der Luftverschmutzung, vor allem in den ländlichen Teilen Norditaliens, der Tschechischen Republik oder Südpolen²⁷. Trotz sinkender Emissionswerte und Reduzierungen einiger Luftschadstoffkonzentrationen in den letzten Jahrzehnten ist man weit davon entfernt, das Problem der Luftverschmutzung in Europa zu lösen. Zwei spezifische Schadstoffe, Feinstaub und bodennahes Ozon, sind weiterhin eine Quelle für Atemprobleme, Herz-Kreislauf-Erkrankungen und eine geringere Lebenserwartung. Eine nachhaltige Mobilität mit **nachhaltigen Verkehrssystemen und saubereren Fahrzeugen mit einer erhöhten Reichweite und geringeren Kosten** in ländlichen Gebieten und Gebirgsregionen kann helfen, die Luftqualität und damit die öffentliche Gesundheit im Allgemeinen zu verbessern.

Zugang zur Bildung

Für junge Menschen in ländlichen Gebieten und Gebirgsregionen kann der Zugang zur Bildung, insbesondere auf höherer Ebene (Universitäten und Postgraduiertenabschlüsse), schnell zu einem Problem werden, wenn die Verkehrssysteme nicht bedürfnisgerecht angepasst sind. Eine nachhaltige Mobilität in diesen Bereichen wird den **Zugang zur Hochschulbildung** erleichtern und damit auch zur Erreichung des EU-2020 Zieles beitragen, dass mindestens **40% der 30-34 Jährigen** einen Abschluss auf der dritten Bildungsebene erhalten.

3.3 Chancen der EU – verbunden mit nachhaltigem Verkehr und Mobilität

Von der Grundlagenforschung bis hin zur konkreten Entwicklung der Verkehrsnetze gibt es viele Fördermöglichkeiten der EU für private Unternehmen und öffentliche Einrichtungen im Bereich des nachhaltigen Verkehrs für den neuen Programmplanungszeitraum 2014 – 2020. Auch wenn diese Programme nicht ausschließlich auf ländliche Gebiete ausgerichtet sind, könnten diese EU-Mittel verwendet werden, um die Entwicklung oder Umsetzung neuer nachhaltiger Verkehrslösungen umzusetzen oder auch die Mobilität in ländlichen Gebieten und Gebirgsregionen zu verbessern.

²⁷ EWR-Report - Luftqualität in Europa 09/2013, Karte Seite 30

3.3.1 EU-Förderprogramme im Bereich Verkehr

HORIZON 2020: Verbesserung der Forschung im Bereich nachhaltiger Verkehr

Horizon 2020 ist das neue europäische Programm für **Forschung und Innovation**. Es zielt auf Excellence- Wissenschaft, gesellschaftliche Herausforderungen und industrielle Führung ab. Ein spezielles Arbeitsprogramm ist der sozialen Herausforderung „**Intelligenter, umweltfreundlicher und integrierter Verkehr**“ gewidmet und hat einen Finanzrahmen von 6,3 Mrd. € für die gesamte Programmlaufzeit.

Es finanziert Projekte, die abzielen auf: die Entwicklung eines ressourcenschonenden Verkehrs, welcher die Umwelt respektiert, eine bessere Mobilität mit weniger Staus und mehr Sicherheit fördert, eine globale Führung für die europäische Transportindustrie und eine sozio-ökonomische und Verhaltensforschung sowie die politische vorausschauende Entscheidungsfindung unterstützt.

Insbesondere in den Jahren 2014 – 2015 werden die öffentlichen Ausschreibungen auf eine Mobilität für Wachstum, Forschung zu umweltfreundlichen Fahrzeugen und kleinen Unternehmen und Fast-Track- Innovation für den Verkehr²⁸ abzielen. Diese Finanzierung wird direkt von der Europäischen Kommission verwaltet.

CONNECTING EUROPE FACILITY (CEF): Ausbau der Verkehrsnetze

Connecting Europe Facility ist ein Instrument zur Unterstützung der Entwicklung von leistungsstarken, nachhaltigen und effizienten miteinander verbundenen transeuropäischen Netzen in den Bereichen Energie, Telekommunikation und Verkehr. CEF hat ein **Gesamtbudget von 13,17 Milliarden €** für die Investition in Verkehrsinfrastrukturen²⁹ zur Verfügung.

CEF Investitionen werden sich auf Projekte mit einem hohen EU-Mehrwert konzentrieren; wie den Aufbau von fehlenden grenzüberschreitenden Verbindungen und die Beseitigung von Engpässen entlang der wichtigsten transeuropäischen Verkehrskorridore durch die Verbesserung der Verbindungen zwischen verschiedenen Teilen der EU. Diese Verkehrsnetze sorgen dafür, dass „städtische und ländliche Gebiete von den Möglichkeiten profitieren, die durch große Netzwerke geschaffen werden.“³⁰

ERDF: Umsetzung eines nachhaltigen Verkehrs auf regionaler Ebene

ERDF (Europäischer Fond für regionale Entwicklung) wird die Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur finanzieren und einen nachhaltigen Verkehr durch Verbesserung der regionalen Mobilität, die Entwicklung schadstoffarmer Transportsysteme und multimodaler Verbindungen fördern³¹. Einige Fördermöglichkeiten werden somit in Regionen verfügbar sein, in denen der Verkehr eine prioritäre Rolle in ihren operationellen Programmen für Wachstum und Beschäftigung einnimmt.

Darüber hinaus wurde das **INTERREG-Programm EUROPE**, im Rahmen der Europäischen Territorialen Zusammenarbeit entwickelt, um **politisches Lernen zwischen öffentlichen Behörden zu fördern**, um die Leistung der Politik zu verbessern und die Good Practices in operationelle Programme im Rahmen von Investitionen für Wachstums- und Beschäftigungsziele der Kohäsionspolitik zu übertragen.

25% des EFRE-Finanzrahmens (d.h. 84,44 Millionen €) werden der Low Carbon Economy gewidmet. Einige interregionale Kooperationsprojekte mit Schwerpunkt auf nachhaltiger Mobilität und Multimodalität werden durch Ausschreibungen finanziert. Allerdings konzentriert sich das Programm vor allem auf urbane Mobilität, so dass weniger Möglichkeiten für ländliche Projekte verbleiben.

²⁸ Für weitere Informationen, siehe Arbeitsprogramm 2014-2015 für Verkehr

²⁹ Nach dem mehrjährigen Finanzrahmen, für den Zeitraum 2014-2020 angenommen

³⁰ Anhang 1, 4.8 von der EU-Verordnung 1303/2013 des Europäischen Parlamentes und des Rates vom 17. Dezember 2013 mit gemeinsamen Bestimmungen über den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung, den Europäischen Sozialfonds, den Kohäsionsfonds, den Europäischen Landwirtschaftsfonds für die ländliche Entwicklung und den Europäische Fischereifonds

³¹ Nach Artikel 3 und 5.7 der Verordnung 1301/2013 zur Festlegung von EFRE

3.3.2 EU-Förderprogramme im Bereich Mobilität

Vier verschiedene EU-Förderprogramme werden Mobilitätsmaßnahmen für bestimmte Zielgruppen unterstützen: **Erasmus +, ESF, COSME und Horizon 2020.**

Erasmus +: Mobilität für Studierende, Jugendliche und Lehrer

Erasmus+ ist das neue Dachprogramm der EU für Bildung, Ausbildung, Jugend und Sport von 2014 bis 2020. Es bringt die bisherigen Mobilitätsprogramme Erasmus Mundus Erasmus (für Studenten), Grundtvig (für Erwachsene), Leonardo (für Auszubildende) und Comenius (für Schüler) mit einem Gesamtbudget von 13,01 Milliarden € (die nicht nur Mobilitätsmaßnahmen beinhaltet), zusammen.

Europäischer Sozialfonds (ESF): Mobilität für Arbeitnehmer

Der ESF soll die „geografische und berufliche Mobilität der Arbeitnehmer verbessern und die „transnationale Mobilität der Arbeitskräfte sowie (...) Mobilitätsprogramme steigern“³², um die Arbeitsmarktinstitutionen zu modernisieren. Auf EU-Ebene hat der gemeinsame strategische Rahmen vier mögliche Achsen für die regionalen operativen Programme definiert. Da eine von ihnen die „Förderung von Beschäftigung und Unterstützung der Mobilität der Arbeitskräfte“ ist, werden wahrscheinlich die meisten Regionen diese Achse in ihre operationellen Programme integrieren, mit einen eigenen Budget für die Unterstützung der Mobilität der Arbeitnehmer.

COSME: Mobilität für Unternehmer

Das Programm für die neue Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen und für kleine und mittlere Unternehmen (COSME) hat ein Budget von 2,03 Mrd. € von 2014 bis 2020. Eine seiner vier Prioritäten sind „Mobilitätsprogramme für neue Unternehmer, um ihre Fähigkeit, ihr unternehmerisches Know-how, Fertigkeiten und Einstellungen zu entwickeln und zu verbessern und um ihre technologischen Kapazitäten und Unternehmensmanagement zu verbessern“³³. Es wird das spezifische Teilprogramm Erasmus für junge Unternehmer unterstützen.

HORIZON 2020: Mobilität für Forscher

Ein spezielles Unterprogramm HORIZON 2020 zielt darauf ab, den Europäischen Forschungsraum dank einer verbesserten Mobilität der Forscher und Post-Doc-Studenten zu verbessern. Diese Marie-Sklódowska-Curie-Aktionen verfügen über ein Budget von 6,162 Milliarden € für den Zeitraum von 2014 – 2020.

3.4 Anhaltende Gefahren und Hindernisse auf EU-Ebene für eine nachhaltige Mobilität in ländlichen Gebieten und Gebirgsregionen

Mobilität in dünn besiedelten ländlichen Räumen erfordert spezielle Lösungen, da sie anderen Bedürfnissen und Herausforderungen begegnet als in dicht besiedelten Gebieten. Dennoch wird bisher, auf EU-Ebene, **den ländlichen Gebieten und Gebirgsregionen keine besondere Aufmerksamkeit gewidmet, weder auf politischer Ebene, noch auf Ebene der Förderprogramme.** Es ist Zeit, speziell die Mobilität in ländlichen Räumen und in Gebirgsregionen anzusprechen.

³² Artikel 2 und 3 der Verordnung 1304/2013 zur Errichtung des Europäischen Sozialfonds

³³ Artikel 12 der Verordnung 1287/2013 über ein Programm für die Wettbewerbsfähigkeit von Unternehmen und kleinen und mittleren Unternehmen (COSME) (2014 -2020)

Das Fehlen von ländlicher Mobilitätspolitik auf der EU-Ebene

Die für die europäische Mobilität im EU Weißbuch 2011 angegebenen Orientierungen wurden für die städtische Mobilität in einer speziellen EU-Mitteilung präzisiert, um die Entwicklung der „nachhaltigen urbanen Mobilitätsplänen“³⁴ zu fördern.

Es fehlt **ein spezielles Ausrichtungsdokument für ländliche Mobilität auf EU-Ebene**. Auch im neuen Programmplanungszeitraum von 2014 – 2020 erscheint ländliche Mobilität weder als Priorität in der allgemeinen EU-2020-Strategie, noch in der Politik der ländlichen Entwicklung oder der Kohäsionspolitik.

Prioritäten der EU-2020-Strategie formulieren keine spezifischen Erwartungen für die nachhaltige ländliche Mobilität. Eines der elf thematischen Ziele, die³⁵ für die Regionalpolitik definiert worden sind, ist die „Förderung der Nachhaltigkeit im Verkehr und Beseitigung von Engpässen in wichtigen Netzinfrastrukturen“ (7. thematisches Ziel), und es gibt einige Möglichkeiten für die Entwicklung von grenzüberschreitenden Verkehrssystemen und der Verkehrsverbindungen in den Regionen. Städtische und ländliche Gebiete sollen von diesen Verkehrsnetzen profitieren.

Das Fehlen von EU-Förderprogrammen, die speziell der ländlichen Mobilität gewidmet sind

Es gibt verschiedene Finanzierungsprogramme der EU, wie CIVITAS oder bestimmte Ausschreibungen für die urbane Mobilität im Rahmen von Horizon 2020, die auf die spezifischen Bedürfnisse der Städte ausgerichtet sind. Im Gegensatz dazu gibt es **keine spezifischen EU-Förderprogramme, die ausdrücklich auf die ländliche Mobilität abzielen**. ELER (Europäischer Landwirtschaftsfonds für die ländliche Entwicklung), zum Beispiel, der sich auf die ländliche Entwicklung konzentriert, beinhaltet keine Anforderungen zum Verkehr oder ländlicher Mobilität. Die anderen EU-Fördermöglichkeiten sind somit auf allgemeine Mobilitätsprogramme beschränkt und nicht immer optimal an die spezifischen Bedürfnisse der ländlichen Gebiete angepasst.

Dadurch fließt ein großer Teil der finanziellen Unterstützung in der Regel immer in die gleichen Themen oder Bereichen. In der Förderperiode 2007-2013 wurden rund 8 Millionen EUR in die Unterstützung der urbanen Mobilität investiert³⁶. Leider gab es **keine entsprechende Förderung für den ländlichen Raum und die Gebirgsregionen**.

ITIs und CLLD: vielversprechende (aber nicht verwendete) Werkzeuge für den nächsten Programmzeitraum

Das Fehlen einer geeigneten europäischen Mobilitätspolitik für ländliche Räume oder von Finanzierungsregelungen ermutigt Mitgliedstaaten, aber auch regionale und lokale Ebenen, diese selber zu entwickeln. Auf lokaler und regionaler Ebene könnten zwei neue Instrumente, die „**Integrierten territorialen Investitionen (ITIs)**“ und die „**Gemeinschafts-geleitete lokale Entwicklung (CLLD)**“ wichtige Instrumente zur Umsetzung von integrierten territorialen Strategien werden, einschließlich einer nachhaltigen ländlichen Mobilität. Diese innovativen Werkzeuge könnten dazu beitragen, Initiativen und Projekte, die auf die Verbesserung der ländlichen Mobilität abzielen, tiefer und leichter in lokale und regionale Strategien einzubetten.

Allerdings gibt es keine klare Anleitung seitens der EG darüber, wie diese innovativen Tools zu implementieren sind, und die Verordnung schreibt auch keinen Mindestanteil der verschiedenen Mittel vor, die in diesem integrierten Rahmen auszugeben sind. Unter Berücksichtigung der laufenden Planungsprozesse neigen die Mitgliedstaaten dazu, die einfacheren und herkömmlichen Wege zu nutzen, um die Programme für den Zeitraum 2014-2020 zu planen und zu implementieren. Das Risiko, die Möglichkeiten von ITI und CLLD nicht zu nutzen, wird daher auch den Bereich der nachhaltigen ländlichen Mobilität beeinträchtigen.

³⁴ Nach Mitteilung der Kommission „Gemeinsam zu wettbewerbsorientierter und ressourceneffizienter Mobilität in der Stadt“, KOM (2013) 913 vom 17. Dezember 2013

³⁵ Gemäß Artikel 9 der EU-Verordnung 1303/2013 mit Durchführungsvorschriften für die Europäischen Struktur und Investmentfonds

³⁶ Gemäß Mitteilung der Kommission „Gemeinsam zu wettbewerbsorientierter und ressourceneffizienter Mobilität in der Stadt“, KOM (2013) 913 vom 17. Dezember 2013

3.5 Liste der Empfehlungen

Um die nachhaltige Mobilität in ländlichen Räumen und Gebirgsregionen unter Berücksichtigung ihrer spezifischen Bedürfnisse und Herausforderungen zu erhöhen, empfehlen die dreizehn Partner von Move on Green für die europäische und regionale Ebene daher folgendes:

Empfehlung Nr. 1:

Da im Dezember 2013 ein „Paket zur städtischen Mobilität“ angenommen wurde, empfehlen wir der Europäischen Kommission, ein spezifisches **Paket für die ländliche Mobilität** zu erarbeiten. Es soll sich auf Lösungen für nachhaltige und multimodale Verkehre in ländlichen Gebieten konzentrieren, wo Entfernungen in der Regel wichtiger als in städtischen Gebieten sind, wo die Zahl der öffentlichen Verkehrsdienstleistungen weniger zahlreich ist und wo die Zahl der potenziellen Nutzer geringer ist.

Empfehlung Nr. 2:

Wie im Projekt vorgestellt, gibt es auf kommunaler Ebene bereits viele erfolgreiche Initiativen und Ansätze, um die Mobilität in ländlichen Räumen zu verbessern. In der Regel fehlt hier aber der Informationsaustausch und Wissenstransfer. Aufgrund der Schwierigkeit, Zugang zu Informationen zu erhalten, sind erfolgreiche Good Practices oft nicht weit verbreitet. Um dies zu ändern und eine effektive Übertragung in einem größeren Maßstab zu ermöglichen, empfehlen wir, dass **„European Local Transport Information Service“ (ELTIS)**, eine Initiative der Europäischen Kommission, die sich bisher nur auf die Mobilität in der Stadt konzentriert hat, **eine starke ländliche Komponente integriert, mit konkreten Fallstudien, spezifischen Instrumenten für die ländliche Mobilität und Diensten zu EU- Rechtsvorschriften und Finanzierungssystemen, erhältlich in verschiedenen EU-Sprachen**. Auch unter Berücksichtigung der ländlichen Aspekte könnte die ELTIS-Website eine echte europaweite Plattform werden, um die Übertragbarkeit der nachhaltigen Mobilität in allen Arten von Gebieten zu erleichtern .

Empfehlung Nr. 3:

Jedes Jahr wird in Brüssel und ganz Europa, im September die Europäische Woche der Mobilität organisiert. Bisher konzentriert sich dieses Ereignis größtenteils auf die Mobilität in der Stadt. Wie in Move on Green gezeigt, gibt es auch jede Menge an Good Practices in den ländlichen Gebieten und Gebirgsregionen, die in einem größeren europäischen Maßstab verbreitet werden und einfach auf andere Gebiete übertragen werden könnten. Als Ergebnis dessen, sollte die **Europäische Woche der Mobilität Initiativen mit Schwerpunkt auf der Verbindungen zwischen städtischen und ländlichen Gebieten unterstützen und kleinere Städte und Dörfer in ländlichen Gebieten ermutigen, an dieser Veranstaltung teilzunehmen** – auch um ihre nachhaltigen Mobilitätspraktiken zu präsentieren. Dies würde helfen, Fragen der ländlichen Mobilität auf EU-Ebene zu fördern und zu diskutieren. Um in dieser Richtung voran zu schreiten, hat Move on Green seine Abschlusskonferenz für den 15. September 2014 in Brüssel zu Beginn der Europäischen Mobilitätswoche organisiert.

Empfehlung Nr. 4:

Elektrofahrzeuge, die mit erneuerbarer Energie angetrieben werden, können die Nachhaltigkeit der Mobilität verbessern. Dennoch schränken bisher die begrenzte Reichweite, die Geschwindigkeit der Elektrofahrzeuge und ihre hohen Kosten die Verbreitung und Weiterentwicklung solcher Fahrzeuge ein. Die Europäische Kommission sollte weiterhin **grundlegende und angewandte Forschung fördern, um die Autonomie der Fahrzeuge zu erhöhen, um ihre Verwendung in ländlichen Gebieten zu unterstützen** (wo die Entfernungen im Vergleich zu städtischen Gebieten in der Regel größer sind) und um die **Entwicklung alternativer Kraftstoffe zu fördern**.

Empfehlung Nr. 5:

Auf regionaler und lokaler Ebene sind oft verschiedene Behörden/Institutionen für Verkehrsbelange in einem Gebiet zuständig. Dadurch gibt es oft Überschneidungen in den Angeboten und andererseits Versorgungslücken. Um eine bessere Erreichbarkeit der Region zu fördern und Angebote für den kombinierten Verkehr zu entwickeln (zum Beispiel mit einem Ticket, das für Bus und Bahn verwendet werden kann), sollten **die Behörden, die für Verkehr zuständig sind, zur Zusammenarbeit ermutigt werden.**

Empfehlung Nr. 6:

Um ihre Fahrten bestmöglich organisieren zu können, sollten die Nutzer Zugriff auf alle Informationen zu den verschiedenen Transportlösungen und Möglichkeiten ihrer Verknüpfung haben sowie in Echtzeit Informationen zu Fahrpläne/Kosten/eventuelle Verzögerungen. Regionale und lokale Behörden, die für den Verkehr zuständig sind, sollten ermutigt werden, **zusammen diese Informationssysteme zu entwickeln, die 24/7 über das Internet oder Smartphones verfügbar sind.**

Empfehlung Nr. 7:

Eine der größten Herausforderungen für den öffentlichen Verkehr in ländlichen Räumen und Gebirgsregionen mit einem oft geringen Fahrgastaufkommen, ist die Rentabilität. Um die Tragfähigkeit des öffentlichen Verkehrs zu erhöhen sollte daher die **Entwicklung von Mehrfachnutzungen im öffentlichen Verkehr** (wie: Transport von Menschen und Waren zur gleichen Zeit oder eine vollständige Bandbreite von Dienstleistungen, die von einem Briefträger bereitgestellt werden) unterstützt werden.



ANHANG 1

Staatliche Hilfe und Nachhaltiger Verkehr: ein generelles Verbot mit einigen Ausnahmen

Da die meisten Verkehrsmärkte in den letzten Jahren liberalisiert worden sind, unterliegen sie der allgemeinen Regel des Beihilfeverbotes. Es gelten jedoch einige Ausnahmen, wenn bestimmte Bedingungen erfüllt sind. Staatliche Beihilfen im Verkehrssektor werden als mit den Beihilferegeln der Gemeinschaft vereinbar angesehen, wenn sie gewährt werden für³⁷:

- **„Koordination von Verkehrszwecken“**: Mitgliedsstaaten können Beihilfen für den Transport per Schiene, Straße und Binnenwasserstraße in den folgenden Fällen gewähren: für Kosten, die Unternehmen für die Benutzung bestimmter Verkehrswege, für Forschung und Entwicklung und den Abbau von Überkapazitäten tragen müssen, die ernste strukturelle Probleme verursachen.
- oder wenn es um **„Kostenerstattung für die Entlastung von bestimmten Verpflichtungen geht, die dem Konzept des öffentlichen Dienstes inhärent sind“**. In diesem Fall wird die Entschädigung für die Kosten, welche das Unternehmen zu tragen hat, wegen seiner gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen gewährt. In der Tat können zuständige Behörden im Bereich des öffentlichen Personenverkehrs tätig werden, um die Erbringung von Dienstleistungen von allgemeinem Interesse zu garantieren, die zahlreicher, sicherer, höherwertiger oder zu geringeren Kosten als diejenigen bereitgestellt werden, die von Marktkräften allein genehmigt worden wären. Zu diesem Zweck regelt die Verordnung 1370/2007³⁸ die Voraussetzungen, unter denen die zuständigen Behörden gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen verhängen oder diese vertraglich festlegen, Betreiber von öffentlichen Dienstleistungen für entstandene Kosten erstatten und/oder ausschließliche Rechte gewähren, im Gegenzug zur Erfüllung von öffentlichen Dienstleistungsverpflichtungen.

Eine weitere Ausnahme von der allgemeinen Regel des Beihilfeverbotes liegt in der „De-minimis“ Regelung, wonach, wenn sich die kumulierten staatlichen Beträge weniger als 200,000 € in 3 aufeinander folgenden Geschäftsjahren belaufen, diese Hilfe so angesehen wird, dass sie keine Auswirkungen auf den Binnenmarkt hat. Sie wird daher als mit dem AEUV vereinbar angesehen und erfordert keine Mitteilung vor ihrer Umsetzung. Eine bestimmte Obergrenze von 100 000 € gilt für den Straßenverkehr. Einige branchenspezifische Vorschriften für staatliche Beihilfe gelten auch für jeden Verkehrssektor (Schiene, Luft, Binnenschifffahrt und Seeverkehr).

³⁷ Nach Artikel 93 AEUV

³⁸ Gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlamentes und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße

ANHANG 2

Rechtsrahmen in Bezug auf Verkehr in der EU

Neben der umfangreichen EU-Gesetzgebung, die für jede Art von Verkehr (Straße, Luft, Schiene, Wasser) und über die Rechte der Fahrgäste vorhanden ist, hat die Europäische Kommission außerdem mehrere verkehrsbezogene Mitteilungen / Unterlagen veröffentlicht. Hier finden Sie eine kurze Zusammenfassung der wichtigsten Dokumente.

- **Mitteilung der Kommission „Gemeinsam zur wettbewerbsorientierten und ressourceneffizienten Mobilität in der Stadt“** KOM(2013) 913 vom 17. Dezember 2013, auch als „Urbanes Mobilitätspaket“ bekannt, aktualisiert das Grünbuch zur Mobilität in der Stadt, ausgestellt im Jahr 2007.
- **JRC Referenzbericht „Gemeinsame Lärmbewältigungsmethoden in Europa“** von Stylianos Kephelopoulou, Marco Paviotti und Fabienne Anfosso-Lédée
- **Weißbuch „Roadmap für einen einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem“** KOM (2011) 144 vom 28. März 2011: legt 10 Ziele fest, hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem
- **Strategie zur Internationalisierung der externen Kosten** (2011) Europäische Umweltkommission
- **Mitteilung der Kommission „Eine nachhaltige Zukunft für den Verkehr: Auf dem Weg zu einem integrierten, technologieorientierten und nutzerfreundlichen System“**, KOM (2009) 279 vom 17. Juni 2009: fasste die Ergebnisse von zwei Studien, einer Debatte mit drei Fokusgruppen und einer Beratung mit Stakeholdern zusammen. Zur gleichen Zeit hat sie auch politische Optionen identifiziert, die zu prüfen waren und schließlich in das Weißbuch 2011 eingefügt worden sind.
- **Grünbuch „TEN-V: Überprüfung der Politik: Ein besseres integriertes transeuropäisches Verkehrsnetz im Dienst der gemeinsamen Verkehrspolitik“**, KOM (2009) 44 vom 4. Februar 2009: mit diesem Papier hat die Kommission einen umfassenden Überprüfungsprozess der transeuropäischen Verkehrsnetzpolitik (TEN-VT) eingeleitet. Das Papier berücksichtigte künftige politische und wirtschaftliche Herausforderungen wie die Erreichung der Ziele bezüglich dem Klimawandel, weiterem Wirtschaftswachstum, dem wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalt sowie der Stärkung der europäischen internationalen Rolle.
- **Mitteilung der Kommission „Strategie zur Internationalisierung der externen Kosten“**, KOM (2008) 435 vom 8. Juli 2008: ist Teil eines Pakets von Initiativen, die darauf abzielen, den Verkehr nachhaltiger zu gestalten. Es wurden externe Transportkosten (Luftverschmutzung, Lärm, Stau, usw.) in dem vom Benutzer bezahlten Preis eingezogen, um sie zu ermutigen, ihr Verhalten zu verändern.
- **Mitteilung der Kommission zum „Grünbuch Paper zum territorialen Zusammenhalt, zur Umwandlung der territorialen Vielfalt in Stärke“**, KOM (2008)616 vom 6.10.2008
- **Mitteilung der Kommission „Ökologisierung des Verkehrs“**, KOM(2008) 433 vom 8. Juli 2008
- **Grünbuch der Kommission „Hin zu einer neuen Kultur der Mobilität in der Stadt“**, KOM (2007) 551 vom 25. September 2007: hat die Debatte über Themen speziell für den Stadtverkehr initiiert, um anwendbare Lösungen auf europäischer Ebene auszulösen, da 60% der europäischen Bevölkerung in städtischen Gebieten konzentriert sind, mit diesen Bereichen werden nahezu 85% des Bruttoinlandsprodukts (BIP) erzeugt.
- **Mitteilung der Kommission „Für ein mobiles Europa – Nachhaltige Mobilität für unseren Kontinent Zwischenbericht 2001 zum Verkehrsweißbuch der Europäischen Kommission“**, KOM(2006)314 von 22.06.2006
- **Emissionen vom Seeverkehr** (Richtlinie 2005/33/EG) (2005) European Kommission

- **Arbeitspapier der Kommission – Anhang zur Mitteilung der Kommission an den Rat und das Europäische Parlament „Thematische Strategie zur Luftreinhaltung“** SEC 2005/1133 vom 21.09.2005
- **Weißbuch „Die europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen“**, KOM (2001) 370 vom 12. September 2001: definiert die Voraussetzungen der aktuellen Politik, die auf Intermodalität basiert. Es wurde im Jahr 2006 überarbeitet.
- **Mitteilung der Kommission an den Rat, das Europäische Parlament, den Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen vom 14. January 1999: „Kohäsion and Verkehr“**: Abzielend auf die Entwicklung eines effizienten und nachhaltigen europäischen Verkehrssystems unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Entwicklungsaussichten auf regionaler Ebene, der EU-Erweiterung, um neue Staaten und die Bedeutung des öffentlichen Verkehrs einzubeziehen.

ANHANG 3

Quellennachweis:

Sie finden hier eine Liste der nützliche Hinweise, die zum Erstellen dieser Leitlinien verwendet worden sind:

- JRC Bericht: **„Abgrenzung der ländlichen Gebiete in Europa mit Hilfe von Kriterien der Bevölkerungsdichte, der Entfernung und der Landabdeckung“** von F. Jonard, M. Lambotte, F. Ramos, J. M. Terres, C. Bamps
- **Vollversammlung der Vereinten Nationen** (2005). Ergebniss des Weltgipfels 2005, Resolution A/60/1, von der Generalversammlung am 15. September 2005 angenommen. Abgerufen am: 17.02.2009
- OECD 2013, **Von Land-Stadt-Partnerschaften: Ein integrierter Ansatz zur Wirtschaftsentwicklung**
- **Entwicklung des ländlichen Raums in der EU – Statistische und wirtschaftliche Informationen** Bericht 2013
- EUA Bericht Nr. 6/2010: **Europas ökologisches Rückgrat: Anerkennung des wahren Wertes unserer Berge**
- **16 ESPON Projekt 1.2.1: Transportdienstleistungen und Netzwerke: territoriale Trends und Grundversorgung der Infrastruktur für den territorialen Zusammenhalt**, Abschlussbericht 2004
- **GEOSPECS – geographische Besonderheiten und Entwicklungspotenziale in Europa (ESPON Projekt)**, Abschlussbericht, 2012
- **Territoriale Dynamik in Europa: Trends in Zugänglichkeit (ESPON Projekt)**, 2009
- O. Paul-Dubois-Taine, C. Raynard, F. Vieilliard, D.A uverlot, report **„es nouvelles mobilités dans les territoires périurbains et ruraux“**, 2012
- Marie Huyghe, Hervé Baptiste et Jean-Paul Carrière, **„Quelles organisations de la mobilité plus durables et moins dépendantes de la voiture dans les espaces ruraux à faible densité ? L'exemple du Parc naturel régional Loire-Anjou-Touraine“**, Développement durable et territoires, Vol. 4, n°3 | octobre 2013, mis en ligne le 30 octobre 2013; DOI: 10.4000/developpementdurable.10000
- **Bericht von Eurostat über die Motorisierungsrate**
- **Eurostat Jahrbuch der Regionen 2012**
- Europäische Kommission: **EU-Verkehr in Zahlen: Statistisches Taschenbuch 2013**
- Horizon 2020: **Arbeitsprogramm 2014-2015 zum Verkehr**

MOVE ON GREEN PARTNERSCHAFT

13 Partner aus 10 Ländern, 12 teilnehmende Regionen



1. Province Teruel, Spanien



2. SODEBUR – Entwicklungsgesellschaft der Provinz Burgos (Spanien)



3. Region Thessaly (Griechenland)



4. Region Epirus (Griechenland)



5. Shetlandinseln (Großbritannien)



6. Euromontana, (Belgien)



7. LandesteilTransdanubian, regionale Innovationsagentur (Ungarn)



8. Regionalmanagement Burgenland (Österreich)



9. BSC - Business Support Centre Kranj (Slowenien)



10. Regional- und Wirtschaftsentwicklungsgesellschaft West-Pannon (Ungarn)



11. Planungsregion Vidzeme (Lettland)



12. Region Podkarpackie (Polen)



13. Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg (Deutschland)

MOG im Internet

<http://www.moveongreen.eu>

MOG in den Sozial Netzwerken

<http://www.facebook.com/MoveOnGreen> <https://twitter.com/MoveOnGreen1>



European Union
European Regional Development Fund