

LandInForm

Magazin für Ländliche Räume

Herausforderung Mobilität

Außerdem:

- Eine App für die
Feuerwehr
- Wandernde Herden
- Landkreise
werden smart



Deutsche Vernetzungsstelle
Ländliche Räume
für die Gemeinsame Agrarpolitik der EU



Bundesministerium
für Ernährung
und Landwirtschaft



Finanziert von der
Europäischen Union



10

Im Fokus: Herausforderung Mobilität

Auf dem Land nutzen die Menschen vor allem das Auto. Um auch andere Möglichkeiten der Fortbewegung zu schaffen, machen vielerorts Verkehrsbetriebe, Landkreise, Kommunen oder Initiativen neue Angebote: flexiblen Busverkehr, Anruf-Sammeltaxis oder Carsharing. Was bewährt sich? Was ist finanzierbar? Wo braucht es noch neue Lösungsansätze?

Für das Netzwerk

Inside

- 5 DVS-Newsletter zur Biodiversitätsberatung
- 5 Neue Kollegin
- 5 Richtigstellung

Rückblick

- 6 Das LEADER-Treffen zu Gast in Kaiserslautern
Gelder für gute Projektideen
- 7 Regionalentwicklung bei den Nachbarn
Rechte Landnahme
- 8 Milchkühe, Rinder und Klimawandel

Ausblick

- 8 Kommen und bleiben
- 9 Für den Wissensaustausch

Im Fokus

- 10 Intro
- 12 Mobilitätswende im ländlichen Raum?

In der Praxis erprobt

- 14 Ehrenamtliche am Steuer – Interview
- 15 Jugendliche gestalten den Nahverkehr
- 16 Flexibles Mobilitätskonzept
- 18 Das Wohnzimmer von Rotenburg
- 19 Auf die Schiene
- 20 Bahnradweg Sankt Wendeler Land
- 22 Mit- statt gegeneinander unterwegs – Interview
- 23 Das Auto teilen – Interview
- 24 Gästeticket fördert nachhaltig Mobilität
- 25 Personen und Pakete befördern

Strukturen

- 26 Mobilität managen
- 28 Die Frage der Finanzierung – Interview
- 30 Mobilität in Bewegung
- 31 Mobilität als Gemeinschaftsprojekt – Interview



Aus der Praxis

- 32 Schneller ohne Stift und Papier**
Die freiwillige Feuerwehr gehört zu den größten Gruppen, die sich in Deutschland ehrenamtlich engagieren. Eine App kann nun dabei unterstützen, die Einsätze zu dokumentieren.
- 34 Superfood aus Deutschland**
- 36 Vom Dorf betreut**

Forschung trifft Praxis

- 38 Wandernde Herden: Transhumanz heute**
Über eine Millionen Schafe und über 50 000 Rinder beweiden wandernd Flächen in Deutschland. Die Transhumanz gibt es auch in anderen europäischen Ländern. Das Projekt „Transfarm“ hat Bildungsmaterialien für die Tierhaltenden entwickelt.

Prozesse & Methoden

- 40 Landkreise werden smart**
Im Modellvorhaben „Smarte.Land.Regionen“ entwickeln Landkreise zusammen Software für die digitale Daseinsvorsorge. Es sind fünf Lösungen entstanden, die nun auf einer Plattform, einem Online-Marktplatz, auch für andere Landkreise bereitstehen.

Perspektiven

Bildung & Forschung

- 42** Freiwilliges Engagement wirkt vielseitig

Politik & Gesellschaft

- 44** Für die Akten: immer wieder Schäfchen zählen
- 46** Heimat 2.0

Partner & Experten

- 48** Denkmalverträgliche Energiewende

Die Position

- 49** Mehr Zuspitzung wagen
Leserbrief

Service

- 50** angelesen
- 51** angekündigt
- 52** Termine



Liebe LandInForm-Lesende,

die Folgen des Klimawandels sind nicht mehr zu übersehen, und es ist unbestritten, dass wir unser Mobilitätsverhalten ändern müssen. Experten aus Wissenschaft und Politik fordern eine Verkehrswende, die nachhaltig und sozial gerecht sein soll. Was ist sie uns wert?

Auf dem Land sind die Wege oft weit und werden meist mit dem Auto bewältigt. Hier scheinen die Herausforderungen für eine Verkehrswende besonders hoch und die daraus resultierenden Einschnitte besonders tief. Umso wichtiger, das Thema mutig und transparent anzugehen und verkehrsmittelneutral zu fragen: Wie muss auf dem Land ein Mobilitätsangebot aussehen, das alle ihren Bedürfnissen entsprechend nutzen können? Ein Umdenken bietet die Chance, die Mobilität aller zu verbessern. Das ist ein wichtiges Argument, denn mobil zu sein, bedeutet auch, am gesellschaftlichen Leben teilzuhaben.

Warum aber fällt es uns so schwer, frei und ohne Schranken über Mobilität jenseits des eigenen Autos nachzudenken und ernsthaft zu diskutieren? Warum werden neue Ideen oft als unrealistisch und viel zu teuer abgetan?

90 Prozent der Haushalte auf dem Land besitzen mindestens ein Auto. Wenn auch finanziell schlechter gestellte Haushalte diese hohen privaten Kosten auf sich nehmen, um mobil zu sein, spricht dies zum einen nicht für den öffentlichen Personenverkehr. Zum anderen zeigt es auch, dass die Menschen bereits für Mobilität sehr viel zahlen: Diese Gelder könnten in die Mobilitätswende fließen. Auch das Auto wurde erst – weil politisch gewollt und massiv über Jahrzehnte gefördert – zum Verkehrsmittel der Wahl. Warum sollte also solch eine politisch forcierte Verkehrswende nicht wieder funktionieren? Das theoretische Wissen ist vorhanden und zahlreiche Initiativen, Projekte und Angebote in diesem Heft zeigen bereits, was möglich wird, wenn der Wille da ist: vom Expressbus über geteilte Autos bis hin zu fahrradoptimierten Städten.

Es liegt nun an uns, die Verkehrswende durch unser Verhalten mitzugestalten, in dem wir selbst aufs Fahrrad steigen, konstruktive Vorschläge zur Verbesserung des Mobilitätsangebots einbringen oder einfach andere Menschen über bestehende Angebote informieren. Eine offene und ehrliche Kommunikation ist ein guter Anfang.

In diesem Sinne wünsche ich viel Spaß bei der Lektüre!

Moritz Kirchesch

DVS-Fachbereich Regional- und Dorfentwicklung

Impressum

LandInForm – Magazin für Ländliche Räume

Erscheinungsweise: vierteljährlich
Auflage: 12 000 / ISSN: 1866-3176

Herausgeber:
Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung
(BLE), Bonn

Deutsche Vernetzungsstelle Ländliche Räume –
für die Gemeinsame Agrarpolitik der EU (DVS),
Redaktion: Andrea Birrenbach, Anja Rath
Dr. Jan Swoboda (V.i.S.d.P.)
Redaktionelle Unterstützung:
Heike Zipper (DVS);
Klönstedt GmbH

Titelbild: Steffen Rees

Rückseite: Julija – stock.adobe.com

Gestaltung: Max Nestor, Nestor GmbH
www.studionestor.de

Druck: Kunst- und Werbedruck,
Bad Oeynhausen
Gedruckt auf Recyclingpapier

Bezugsadresse und Redaktionsanschrift:
Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung
Deutsche Vernetzungsstelle Ländliche Räume –
für die Gemeinsame Agrarpolitik der EU
Deichmanns Aue 29, 53179 Bonn
Telefon: 0228 6845-3435, -3461
E-Mail: landinform@ble.de
www.dvs-gap-netzwerk.de

Bezug: kostenfrei, LandInForm als
PDF-Datei unter
www.land-inform.de und unter
www.ble-medienservice.de

Anmerkungen der Redaktion:
Namentlich gekennzeichnete Beiträge geben
nicht die Meinung der Redaktion wieder.
Für unverlangt eingesandte Manuskripte und
Abbildungen wird keine Haftung übernommen.
Die Urheberrechte liegen beim Herausgeber.
Eine Genehmigung zur Zweitverwertung auch in
Auszügen in Wort, Schrift und Bild erteilt die
Redaktion gern gegen Nennung der Quelle und
Belegexemplar.

Gendergerechte Sprache ist uns ein Anliegen.
Deshalb investieren wir Zeit und Mühe,
um die Texte diskriminierungsfrei zu gestalten.
Wir wenden dabei die Regeln der deutschen
Sprache an.

LandInForm wird durch die Europäische Union
im Rahmen der Gemeinsamen Agrarpolitik
gefördert. Zuständige Verwaltungsbehörde:
Bundesministerium für Ernährung und
Landwirtschaft (BMEL)

Kürzel der DVS-Autoren:
Marie Au: MAU, Iris Bahr: IBA, Andrea Birrenbach:
ABB, Arno Blaskowski: ABL, Jan Freese: JAF,
Leonie Göbel: LGÖ, Marie Halbach: MHA,
Paula Heyder: PHD, Markus Hinskes: HIM,
Stefan Kämper: STK, Moritz Kirchesch: MOK,
Felix Kupfernagel: FKU, Isabella Mahler: IMA,
Anja Rath: ARH, Nadine Rathofer: NRH,
Jens Reda: JRE, Jan Swoboda: JAS, Dirk Thieves:
DTH, Heike Zipper: HEZ

DVS-Newsletter zur Biodiversitätsberatung

Die DVS unterstützt den Austausch über Biodiversitätsberatung: Viermal jährlich informiert der von der DVS herausgegebene Newsletter über aktuelle Themen aus den Bundesländern. Die Textbeiträge stammen von Beratenden, Verbänden und Vereinen, die sich für die Biodiversität engagieren. Sie berichten über Maßnahmen und Förderungen, Ausbildung, Agrarpolitik, Projekte sowie Termine. Die DVS stellt die Neuigkeiten in den Rubriken „Aktuelles aus den Ländern“, „Aus dem Netzwerk“, „Termine“ und „Projekte, Filme, Lesetipps“ zusammen. Der Newsletter ist auf unserer Website einsehbar, Abonnenten werden bei Veröffentlichung per Mail informiert.



Neue Kollegin

Seit Juni 2024 verstärkt Marie Au das Team der DVS. Die Agrarwissenschaftlerin hat vorher bei der Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung im Bundesprogramm Nutztierhaltung gearbeitet. Sie unterstützt in der DVS nun den Fachbereich Landwirtschaft, Naturschutz und Innovation; insbesondere beschäftigt sie sich mit den speziellen Förderprogrammen für die Sektoren Obst und Gemüse, Wein, Hopfen und Imkereierzeugnisse. Auch der Bereich Tierhaltung gehört zu ihren Aufgaben – persönlich liegen ihr vor allem kleine Wiederkäuer sehr am Herzen. **MAU**

KONTAKT

Marie Au, DVS
Telefon: 0228 6845-3169
marie.au@ble.de



Richtigstellung

Im Beitrag zur Förderung von Imkereierzeugnissen (LandInForm 2.24, S. 20 bis 22) ist einer interessierten Leserin ein Fehler aufgefallen, den wir an dieser Stelle richtigstellen möchten: Baden-Württemberg unterstützt das Analyselabor der Landesanstalt für Bienenkunde im Rahmen einer Projektförderung, es ist keine institutionelle Förderung. **ARH**



Im aktuellen Newsletter berichtet Jennie Brand von der Fördergemeinschaft Ökologischer Landbau Berlin Brandenburg (FÖL) e. V., wie Moorschutz und Biodiversität zusammengedacht werden können. Bei der Bewirtschaftung von Moorstandorten komme es auf eine enge Zusammenarbeit mit dem Naturschutz und eine schonende Mahd an. Auf einem Feldtag im Moorgrünland konnten sich Interessierte die praktische Umsetzung ansehen: Die Flächen des Demonstrationstriebetriebs Moorhofer Grünlandhof werden erst mit minimaler Drehzahl auf rund 20 Zentimeter gemäht, wenn 75 Prozent des

Bestandes in der Samenreife ist. Das Brandenburger Agrarministerium fördert moorschonende Technik über die Richtlinie „Klima-/Moorschutz intensiv“.

Pascal Paulen vom Dienstleistungszentrum Ländlicher Raum (DLR) Rheinhessen-Nahe-Hunsrück informiert in dieser Ausgabe des Newsletters über eine neue Lehrveranstaltung zur Biodiversitätsberatung an der Technischen Hochschule Bingen. Den Studierenden werden in dem Modul verschiedene Fördermöglichkeiten für den Naturschutz und im Rahmen der Agrarumwelt- und Klimamaßnahmen vorgestellt. Sie lernen die Arbeitsweise des Naturschutzmanagements in Rheinland-Pfalz kennen und erfahren bei Exkursionen auf artenreiche Wiesen Wissenswertes über die Pflege und den Umgang mit Problemkräutern im extensiven Wiesen- und Weidemanagement. **PHD**

SERVICE

Alle Ausgaben sowie An- oder Abmeldung:
www.dvs-gap-netzwerk.de/biodiv-nl

KONTAKT

Paula Heyder, DVS
Telefon: 0228 6845-2675
paula.heyder@ble.de



1



2



3

1 In Krottelbach ermöglicht die „Gläserne Rösterei“ einen Blick hinter die Kulissen einer Kaffeemanufaktur.
2 Für den Blick über das Naturschutzgebiet Kranichwoog: ein über 20 Meter hoher Holzturm.
3 In Bockenheim sind Übernachtungen in Wohnfässern möglich.

Das LEADER-Treffen zu Gast in Kaiserslautern

Bei bestem Wetter kamen Mitte Juni über 220 LEADER-Aktive aus dem gesamten Bundesgebiet auf dem Gelände der Gartenschau Kaiserslautern zusammen. Auf dem Programm standen das Schwerpunktthema „sozial-ökologische Transformation in der Regionalentwicklung“, der aktuelle Stand der Umsetzung von LEADER und Exkursionen in die umliegenden LEADER-Regionen.

Schon lange beschäftigt sich LEADER mit Fragen des sozialen und ökologischen Wandels: Wie gestalten wir klimafeste und zukunftsfähige ländliche Räume? Wie stärken wir regionales, kooperatives Wirtschaften und den Zusammenhalt in unseren Regionen? Die Teilnehmenden tauschten sich in parallelen Workshops zu fünf Nachhaltigkeitsstrategien und -instrumenten und ihrer Umsetzung im LEADER-Kontext aus.

Die laufende Förderperiode ist nun rund ein Jahr alt. Ein guter Zeitpunkt, um den Umsetzungsstand zu reflektieren. Verantwortliche des Bundes, des Landes Nordrhein-Westfalen und der Bundesarbeitsgemeinschaft der LEADER-Aktions-

gruppen (BAG LAG) benannten Herausforderungen. Auch die Teilnehmenden brachten ihre Fragen ein: Wie sieht die Zukunft von LEADER aus? Und wie gelingt es, Jugendliche besser in der Regionalentwicklung zu beteiligen? Noch liegen keine konkreten Vorschläge für eine Weiterentwicklung von LEADER auf dem Tisch; einig waren sich die Teilnehmenden darüber, dass LEADER in Zukunft zugänglicher, also weniger bürokratisch werden sollte. Die Beteiligung Jugendlicher wurde teilweise kontrovers diskutiert.

MHA/NRH/STK

VORMERKEN

Das nächste LEADER-Treffen soll vom 13. bis 15. Mai 2025 in Chemnitz stattfinden.

SERVICE

Zur Dokumentation:
www.dvs-gap-netzwerk.de/leadertreffen

KONTAKT

Nadine Rathofer, DVS
 Telefon: 0228 6845-3228
nadine.rathofer@ble.de



Gelder für gute Projektideen

Finanzmittel, um Projekte der ländlichen Entwicklung zu verwirklichen, sind bei unterschiedlichen Organisationen und Institutionen vorhanden. Welche Anlaufstellen und Förderungen gibt es? Rund 200 Interessierte nutzten die Möglichkeit, sich Mitte Juni in Kaiserslautern auf dem DVS-Fördermarktplatz bei 15 Ausstellern zu informieren und sich mit Gleichgesinnten auszutauschen: Mit dabei waren beispielsweise das „Aktionsprogramm Biologische Vielfalt“, die „Deutsche Stiftung für Engagement und Ehrenamt“ und das „Bundesprogramm Gesellschaftlicher Zusammenhalt“.

Gleichzeitig bot die Veranstaltung den Teilnehmenden auch Tipps und Hilfestellungen, wie Vereine und Projektinitiatoren selbst aktiv Gelder einsammeln können. So berichtete beispielsweise Nadine Sachse von der Umweltschutzorganisation Project Wings über ihre persönlichen Erfahrungen mit Face-to-face-Fundraising, um dauerhaft Förderende zu gewinnen.

Ein gemeinschaftlich organisiertes Finanzierungsmodell kann langfristiges Engagement und die Identifikation der Beteiligten mit einem Projekt fördern. Wie sich Privatpersonen in einer Bürgeraktiengesellschaft durch den Kauf von Aktien an der nachhaltigen Entwicklung ihrer Region beteiligen können, zeigte das Beispiel der Regionalwert AG Rheinland. **MOK**

SERVICE

Zur Dokumentation:
www.dvs-gap-netzwerk.de/finanzierung

KONTAKT

Moritz Kirchesch und Isabella Mahler, DVS
 Telefon: 0228 6845-3968, -3974
moritz.kirchesch@ble.de
isabella.mahler@ble.de

Rechte Landnahme

Ländliche Räume spielen eine wichtige Rolle in der Ideologie und den Aktivitäten vieler rechtsextremer Gruppierungen. Die politischen Ziele und damit verbundenen Strategien einer sogenannten rechten Landnahme sind für Außenstehende jedoch nur selten unmittelbar als solche erkennbar.

Vor diesem Hintergrund lud die DVS Ende Mai 2024 mit der Veranstaltung „Rechtsextremistische Strukturen und Strategien in ländlichen Räumen“ dazu ein, sich eingehender mit den Weltbildern und Handlungsweisen der extremen Rechten auseinanderzusetzen. Mehr als 115 Interessierte nahmen online teil.

Einen Überblick über das breite Spektrum rechtsextremistischer Gruppierungen in Deutschland gab Andrea Röpke. Die freie Journalistin, die seit mehreren Jahrzehnten zu diesem Themenfeld arbeitet, zeigte anhand verschiedener Beispiele auf, wie es völkischen Siedlern und anderen rechten Aktivisten oftmals gelingt, sich als Kümmerer oder nette Nachbarn zu inszenieren und ihre politische Einflussnahme nach und nach zu erweitern. Auch im Kontext von LEADER, das mit seinem Bottom-up-Ansatz zu Beteiligung und Eigeninitiative aufruft, können diese Strategien verfangen. Berichte aus zwei LEADER-Regionen verdeutlichten dies, zeigten aber auch Möglichkeiten auf, rechtsextremistischen Aktivitäten in der eigenen Region zu begegnen und eine demokratische Kultur vor Ort zu stärken. **JRE**



HINWEIS

Veranstaltungsdokumentation und weitere Informationen:
www.dvs-gap-netzwerk.de/rechtsextremismus

KONTAKT

Isabella Mahler und Jens Reda, DVS
Telefon: 0228 6845-3974, -2661
isabella.mahler@ble.de
jens.reda@ble.de



Ein Besuch beim Abtenauer Bauernbogen: ein Regionalladen mit Produkten der heimischen Bauern und besonderer Architektur.

Regionalentwicklung bei den Nachbarn

Internationale LEADER-Exkursion besuchte Lokale Aktionsgruppe im Salzburger Land.

Daran, dass LEADER ein europaweites Programm ist, erinnert im Arbeitsalltag der Lokalen Aktionsgruppen (LAGs) in Deutschland oft wenig. Doch der Blick über den Tellerrand in die Nachbarstaaten kann sich lohnen: Was können wir uns abschauen? Gibt es gemeinsame Themen? Bei der internationalen LEADER-Exkursion in die österreichische LAG „Lebens.Wert Pongau-Tennengau“ Mitte Juni 2024 stellten sich rund 50 Regionalmanagerinnen und Regionalmanager aus Deutschland, Luxemburg, Belgien, Österreich und Südtirol diese Fragen.

Beeindruckend: das Engagement des touristisch geprägten Tennengau und Pongau für nachhaltige Mobilität. Bereits 2001 hat ein Zusammenschluss aus 25 Gemeinden die Mobilitätszentrale „MOBILITO“ im Bahnhof Bischofshofen gegründet. Sie plant neue Mobilitätsangebote und berät Einheimische, Gäste und Hotelbetriebe zu Reisen mit Bus und

Bahn. Ein Vorreiter ist zudem die Gemeinde Werfenweng mit ihrer „Werfenweng Card“. Das Angebot beinhaltet ein Shuttle, das Gäste vom Bahnhof zur Unterkunft und zu Ausflugszielen bringt sowie die Nutzung eines Dorfbusses – mit einem Upgrade ist die Nutzung von E-Bikes und E-Autos möglich.

Im kommenden Jahr soll die internationale LEADER-Exkursion – ein Gemeinschaftsprojekt der österreichischen, luxemburgischen und deutschen Vernetzungsstellen – in eine deutsche LEADER-Region führen. Es wird eine Herausforderung, die hervorragenden Projekte, kulinarischen Highlights und Austauschmöglichkeiten vor der Bergkulisse des Pongau und Tennengau zu überbieten. **IMA**

KONTAKT:

Isabella Mahler
isabella.mahler@ble.de
Telefon: 0228 6845-3974



Milchkühe, Rinder und Klimawandel

Auf Einladung der DVS und des Netzwerks Fokus Tierwohl informierten sich Anfang August etwa 170 Teilnehmende online über innovative Konzepte für Klimaschutz und -anpassung in der Milchkuh- und Rinderhaltung.

Fünf Vorträge spannten den thematischen Bogen vom Beitrag der Landwirtschaft an den Treibhausgas-Emissionen bis zu den Möglichkeiten, sich an Klimaveränderungen anzupassen. Der einführende Vortrag machte deutlich, dass es zahlreiche Maßnahmen gibt, die CO₂-Bilanz der Landwirtschaft zu verbessern und viele Betriebe sie bereits erfolgreich umsetzen.

Das sogenannte Mob Grazing kann sich für die Anpassung an zunehmend trockenere Regionen eignen: Die Tiere beweiden in hoher Dichte etwa einen Tag lang Flächen mit einem hohen Aufwuchs. Die Vortragenden aus dem „Netzwerk Mob Grazing“ erläuterten, wie sich durch die danach zurückbleibende dichte

Mulchschicht Bodenfruchtbarkeit und -feuchtigkeit verbessern können. Mob Grazing könne zudem zur Verbesserung des Tierwohls führen, der zusätzliche Arbeitsaufwand bleibe gering.

Eine Form von Agroforst ist, Tiere auf mit Gehölzen bepflanzten Flächen weiden zu lassen. Derartige Systeme können nicht nur zur Klimaanpassung beitragen, sondern auch Kohlenstoff speichern und langfristig stabile Erträge sichern. Der Milchviehhalter Felix Riecken hat seit 2020 mehrere tausend Bäume auf seinen Flächen gepflanzt: Dadurch habe sich der ökologische Wert sowie die Resilienz seines Betriebs gegenüber dem Klimawandel erhöht. **HIM**

SERVICE

Dokumentation unter:
www.dvs-gap-netzwerk.de/rind

KONTAKT

Markus Hinskes, DVS
Telefon: 0228 6845-2185
markus.hinskes@ble.de

Kommen und bleiben

Am 21. und 22. November 2024 in Cottbus

Landleben ist im Trend – nicht allein in Hochglanzmagazinen oder TV-Formaten. Auch statistisch zeigt sich: Es ziehen wieder mehr Menschen in die ländlichen Räume. Kommunen und Unternehmen stellt dies vielerorts vor die Herausforderung, attraktive Wohn- und Arbeitsangebote zu schaffen, die diesen Trend verstetigen und Menschen langfristig auf dem Land halten. Gleichzeitig gilt es, Bedürfnisse und Gestaltungsansprüche von Zuziehenden lokal zu integrieren und ein gemeinschaftliches Zusammenleben vor Ort zu organisieren. Die Frage ist, wie dies alles gelingen kann.

In Kooperation mit dem Bundesnetzwerk der Rückkehr- und Zuzugsakteure „Hüben & Drüben“ lädt die DVS dazu ein, diese Frage auf dem Workshop „Kommen und Bleiben gestalten“ eingehender zu diskutieren. Im Austausch mit Akteuren aus Wissenschaft und Praxis beleuchten wir unterschiedliche Facetten des An- und Zurückkommens sowie des Bleibens in ländlichen Räumen. Im Fokus stehen dabei innovative Ideen und zielgerichtete Unterstützungsmöglichkeiten, die es ländlichen Regionen erleichtern können, die wiederentdeckte Landlust aktiv mitzugestalten. Eine halbtägige Exkursion in das Cottbuser Umland bietet zudem Möglichkeiten, die Arbeit von Zuzugsinitiativen näher kennenzulernen und mit Zugezogenen und Zurückgekehrten ins Gespräch zu kommen. **JRE**

SERVICE

Programm und Anmeldung unter:
www.dvs-gap-netzwerk.de/kommenundbleiben

KONTAKT

Jens Reda, DVS
Telefon: 0228 6845-2661
jens.reda@ble.de

Für den Wissensaustausch

Eine verbesserte Organisation der Wissensflüsse kann helfen, neue Erkenntnisse in die landwirtschaftliche Praxis zu übertragen. Deshalb veranstaltet die DVS mit Partnern den ersten bundesweiten AKIS-Workshop und lädt zu ihren Aktivitäten auf der Messe „innovate!“ ein.

Von Leonie Göbel

Das landwirtschaftliche Wissens- und Innovationssystem, genannt AKIS (vom englischen Agricultural Knowledge and Innovation System), soll Wissensaustausch unterstützen. Die Gemeinsame Agrarpolitik der EU (GAP) fördert dazu die Vernetzung und die Zusammenarbeit von Forschung, Beratung und Praxis. Fragestellungen und Herausforderungen aus der Praxis sollen durch den Austausch schneller in die Forschung eingebracht werden, um zeitnah Lösungen entwickeln zu können.

Zum ersten bundesweiten AKIS-Workshop am 27. und 28. November in Hannover laden wir die Schlüsselakteure des deutschen AKIS-Netzwerkes persönlich ein. Zur Zielgruppe gehören etwa die AKIS-, EIP-, Bildungs- und Beratungsreferenten der Bundesländer. Genauso möchten wir Verantwortliche aus nachgelagerten Behörden des Bundes und der Bundesländer mit den Zuständigkeiten für Beratung, Bildung und landwirtschaftliches Versuchswesen ansprechen. Auch Forschende mit Bezug zu Wissenstransfer, Praxisforschung und landwirt-

schaftlichem Versuchswesen sind herzlich willkommen.

Da Bund, Bundesländer, (Ressort-)Forschung, Beratungsdienstleister und Bildungsträger unterschiedliche Kompetenzen und Zuständigkeiten haben, wollen wir dabei unterstützen, Kontakte zu knüpfen, voneinander zu lernen sowie Synergien zu erkennen. Ziel der Veranstaltung ist, ein gemeinsames Grundverständnis von AKIS und neue Ideen zu entwickeln, um schließlich mit der Umsetzung beginnen zu können. Die Vielfalt von AKIS wird unter anderem in Workshops wie „Beraterinnen und Berater als Schnittstelle zwischen Forschung und Praxis im AKIS“ oder „Struktur- und Kompetenzentwicklung für Koordination und Interventionen in AKIS“ behandelt. Die Veranstaltung organisieren das Bundesministerium für Ernährung und Landwirtschaft, der Verband der Landwirtschaftskammern und die DVS gemeinsam.

Zur Startup-Messe „innovate!“

Die „innovate!“ gilt als eine der wichtigsten Agrar-Konferenzen für Gründerinnen

und Gründer in Deutschland, sie findet am 20. und 21. November 2024 in Osnabrück statt. Die Messe bringt Unternehmen, Start-ups und Geldgeber aus der Agrar- und Ernährungswirtschaft zusammen und bietet eine Bühne für den Austausch und die Weiterentwicklung innovativer Ideen. Die DVS bindet dafür Engagierte aus dem Bereich EIP-Agri ein. Bis Ende August konnten sich Operationelle Gruppen (OGs) bewerben, um an den DVS-Aktivitäten auf der innovate teilzunehmen. Die DVS übernimmt für eine Person pro OG die Eintritts-, Reise- sowie Hotelkosten. Bei der Messe bieten wir zur Vernetzung kleine, etwa halbstündige Gesprächskreise an. Die Teilnehmenden erhalten dabei die Möglichkeit, ihr EIP-Projekt einem interessierten und motivierten jungen Publikum vorzustellen, ihr Fachwissen im Gespräch weiterzugeben und ihr Netzwerk um Gründer zu erweitern, die an ähnlichen Themen arbeiten. In unserer angeschlossenen EIP-Agri-Lounge werden die Teilnehmenden ihre Projektergebnisse über die gesamte Konferenz hinweg dem Publikum, das aus rund 800 Personen bestehen wird, präsentieren und vertiefende Gespräche im kleinen Kreis führen. ■

SERVICE

Zum AKIS-Workshop:
www.dvs-gap-netzwerk.de/akis-ws
 Zur Messe innovate:
www.innovate-convention.de

KONTAKT

Dr. Leonie Göbel, DVS
 Telefon: 0228 6845-3998
leonie.goebel@ble.de

Impressionen aus dem vergangenen Jahr: Austausch war an Infoständen und in Gesprächskreisen möglich.





Herausforderung Mobilität

Auf dem Land nutzen die Menschen vor allem das Auto. Um auch andere Möglichkeiten der Fortbewegung zu schaffen, machen vielerorts Verkehrsbetriebe, Landkreise, Kommunen oder Initiativen neue Angebote: flexiblen Busverkehr, Anruf-Sammeltaxis oder Carsharing. Was bewährt sich? Was ist finanzierbar? Wo braucht es noch neue Lösungsansätze?



1 Kleinbusse werden in vielen Regionen flexibel für individuelle Fahrtwünsche eingesetzt.

2 Das Deutschland-Ticket macht Fahrten mit dem öffentlichen Nahverkehr günstiger, sorgt aber auch für Kritik.

3 Auf Wirtschaftswegen ist die Rücksicht aller gefragt. Dafür werben im Werra-Meißner-Kreis Landwirtschaft und Kommunen.

4 Ein Bus mit Fahrradanhänger: In Wunsiedel im Fichtelgebirge macht er in der Freizeit mobil.



Mobilitätswende im ländlichen Raum?

Es ist unerlässlich, dass die Menschen auf dem Land mobil sind. Das ist eine Frage der gleichwertigen Lebensverhältnisse und der Attraktivität ländlicher Regionen.

Von Matthias Gather

Die Verkehrswende, also die Transformation hin zu einem klimaneutralen, umweltverträglichen, sozial gerechten, leistungsfähigen und dennoch finanzierbaren Verkehrssystem, ist eine der tragenden Säulen der sogenannten großen Transformation. Gemeinhin wird die Verkehrswende dabei in zwei Bereichen gesehen: zum einen als Antriebswende, die eine Umstellung fossiler Energieträger auf nachwachsende Rohstoffe vorsieht, die Elektrifizierung des Verkehrs ist hier das Mittel der Wahl; zum anderen als Mobilitätswende, die auf eine Verhaltensänderung zielt, um die Wegestrecken zu verkürzen und einen Umstieg vom Auto auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes wie Bus und Bahn zu erreichen. Und in diesem Themenheft steht die Mobilitätswende im Fokus: Wie kann es gelingen, den Menschen auf dem Land Mobilitätsoptionen jenseits des Autos zu bieten, die angenommen werden?

Auch wenn die für eine Mobilitätswende gesteckten Ziele nicht nur in Deutschland verfehlt werden, gibt es gleichzeitig zahlreiche lokale Beispiele, wie eine solche Entwicklung aussehen kann: Paris, Berlin, Kopenhagen, Barcelona – die Liste großer Städte, die allseits als gute Beispiele gehandelt werden, ist mittlerweile lang und regt zum Nachahmen an. Der Verzicht auf das eigene Auto, die Nutzung von Sharing-Angeboten, der Ausbau eines leistungsfähigen öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV), die Förderung des Radverkehrs, die Verbesserung der Lebensqualität an bislang viel befahrenen Straßen und Plätzen sind gute Beispiele, wie die Verkehrswende in Städten aussehen und gelingen kann. Aber im ländlichen Raum?

Von guten Beispielen lernen

Auch auf dem Land ist es in einigen europäischen Regionen wie in Vorarlberg oder Südtirol, im Fichtelgebirge oder auch im portugiesischen Médio Tejo gelungen, attraktive ÖPNV-Angebote einzuführen, die eine individuelle Mobilität jenseits des eigenen Autos ermöglichen. So werden seit vielen Jahren flexible Bedienformen angewendet, die neben dem klassischen Linienbusverkehr auch kleinere Ortschaften und Ziele auf dem Land in den Blick nehmen. Ergänzt werden diese Angebote oft durch bürgerschaftliches Engagement für Bürgerbusse und Fahrgemeinschaften oder durch Mitfahrerbanken, die allesamt gleichzeitig wichtige soziale Funktionen übernehmen können. Auch die Reaktivierung von Eisenbahnstrecken im ländlichen Raum ist ein Beispiel dafür, wie in den vergangenen Jahren die Verkehrssituation signifikant verbessert werden konnte. Schließlich haben sich zahlreiche Bundesländer unter dem Begriff der Mobilitätsgarantie zum Ziel gesetzt, allen Menschen an allen Tagen in allen Landesteilen Zugang zu öffentlichen Verkehrsangeboten zu gewährleisten. Es gibt also viele gute Ansätze und dennoch handelt es sich noch um Einzelfälle, die wenig Strahlkraft für die Breite der Bevölkerung besitzen.

Anders als in Städten, in denen der Autoverkehr oft als Belastung empfunden wird, ist auf dem Land für viele das eigene Auto nicht das Problem, sondern die Lösung. Erhebungen des ADAC zeigen, dass die Zufriedenheit mit der Verkehrssituation auf dem Land deutlich höher ist als in den Städten: mit dem eigenen Auto sind die meisten Ziele gut erreichbar, es gibt keine Parkplatzprobleme, der Straßenverkehr verläuft flüssig und auch die negativen Umweltwirkungen des

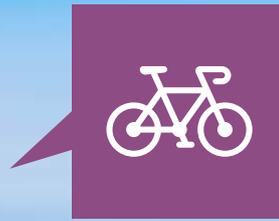
Straßenverkehrs sind auf dem Land mit denen in der Stadt nicht zu vergleichen. Selbst wenn allenthalben und zurecht eine Verbesserung der ÖPNV-Angebote auf dem Land gefordert wird, erscheint für viele Autonutzende daher die Nutzung des ÖPNV eher eine Bedrohung des persönlichen Lebensstils als eine Lösung realer Probleme zu sein.

Diese Autoabhängigkeit kann sich aber als Falle erweisen, wenn sich die Randbedingungen der Autonutzung signifikant verändern. Die Denkfabrik Agora Verkehrswende hat vor allem Menschen mit geringen Einkommen sowie in Regionen ohne ausreichende ÖPNV-Angebote als besonders autoabhängig und damit gefährdet ausgemacht. Wenn sich hier die Kraftstoffpreise deutlich erhöhen – und das haben wir nach dem Überfall Russlands auf die Ukraine erlebt – geraten diese Personengruppen schnell unter solchen Druck, dass die Politik sich genötigt sieht, unmittelbar auf die Preisbildung einzuwirken. Diese Autoabhängigkeit in ländlichen Regionen aufzulösen, muss also ein wesentliches Ziel der Verkehrspolitik sein.

Für Gerechtigkeit sorgen

Ebenso gibt es zahlreiche Personen, die über kein eigenes Auto verfügen oder





Auf dem Land ist das Auto das Verkehrsmittel Nummer Eins. Welche Optionen gibt es noch?

verfügen wollen. Dies sind Menschen mit sehr geringen Einkommen, Menschen mit körperlichen Einschränkungen, aber auch Kinder und Jugendliche als breite Teile der Bevölkerung, die dauerhaft auf Mobilitätsangebote jenseits des eigenen Autos angewiesen sind. Für alle diese Menschen müssen also öffentliche Verkehrsangebote vorgehalten werden, mit denen individuell gewünschte Ziele erreicht werden können. Eine Gleichwertigkeit der Lebensbedingungen, die Herstellung von Mobilitätsgerechtigkeit ist hier also nicht nur zwischen einzelnen Regionen, sondern vor allem innerhalb der Regionen zwischen den einzelnen Personengruppen zu verstehen.

Wichtiger noch als gute ÖPNV-Angebote für eine Mobilitätsgerechtigkeit, die allen Menschen die Befriedigung notwendiger wie wünschenswerter Bedürfnisse ermöglicht, ist im ländlichen Raum aber das Vorhalten entsprechender Angebote vor Ort. Gerade lebendige Kleinstädte, die über Einkaufsmöglichkeiten, ärztliche Grundversorgung, Bildungseinrichtungen, Freizeitangebote oder ein attraktives Stadtleben verfügen, übernehmen als Ankerpunkte im ländlichen Raum wichtige Funktionen. Natürlich müssen diese Kleinstädte mit dem ÖPNV aus den umliegenden Gemeinden gut erreichbar

sein. Auch sollten diese Kleinstädte ihrerseits über gute Verbindungen in die Kreisstadt sowie in das nächste Oberzentrum verfügen. Gerade in dieser Scharnierfunktion nehmen sie ihre Rolle als attraktive Ankerpunkte im ländlichen Raum wahr.

Digitalisierung unerlässlich

Schließlich bieten sich für die Erreichbarkeit im ländlichen Raum im Zuge der Digitalisierung zahlreiche Chancen. Das digitale Arbeiten von zu Hause schafft eine räumliche Unabhängigkeit, die Stadt und Land näher zusammenbringt. Der digitale Versandhandel bietet den Menschen auf dem Lande den Zugang zu zahlreichen, auch ausgefallenen Produkten, und digitale Dienstleistungen – staatliche wie private – tragen zu einer Nivellierung der Lebensbedingungen bei. Die digitale Erreichbarkeit, also der flächendeckende Breitbandausbau ist hierfür allerdings eine Grundvoraussetzung.

Die Verkehrswende auf dem Land hat daher viele Gesichter: Das Auto wird weiterhin das dominante und bevorzugte Verkehrsmittel in ländlichen Regionen bleiben. Das muss und wird nicht immer das eigene Auto sein, und eine Elektrifizierung ist zum Erreichen der Klimaziele unerlässlich. Angesichts der grundsätzli-

chen Flächenverfügbarkeit und der Möglichkeit zur dezentralen Sektorkopplung – wie die Kombination von Energiegenossenschaften und Sharing-Angeboten – bietet der ländliche Raum hierfür zahlreiche Chancen. Zum ändern ist ein verlässlicher Ausbau des ÖPNV das Rückgrat multimodaler Verkehrslösungen, um jenseits des eigenen Autos gleichwertige Lebensbedingungen zu gewährleisten. Schließlich ist auch der nicht motorisierte Verkehr auf dem Land angekommen: Zahlreiche Bundesländer haben sich den Ausbau landesweiter Radverkehrsnetze, die nicht nur touristische Aufgaben übernehmen, zum Ziel gesetzt. Gerade solche Maßnahmen zur Förderung der aktiven Nahmobilität sind es, die kleinräumige Angebote der Daseinsvorsorge, die Vielfalt und Lebensqualität vor Ort und so die Vitalität ländlicher Räume unterstützen.

KONTAKT

Prof. Dr. Matthias Gather
 Fachhochschule Erfurt
 Institut Verkehr und Raum
 matthias.gather@fh-erfurt.de
<https://ivr.fh-erfurt.de/>



Ehrenamtliche am Steuer

In vielen Dörfern in Nordrhein-Westfalen verkehren Bürgerbusse, die von Ehrenamtlichen gefahren werden. Verlagern sich dadurch die Herausforderungen der ländlichen Mobilität auf die Schultern von Freiwilligen?

Franz Heckens ist Vorsitzender des Verbands Pro Bürgerbus NRW e. V., der 145 Vereine in Nordrhein-Westfalen vertritt. www.pro-buergerbus-nrw.de

Herr Heckens, was würde ohne Bürgerbusse im ländlichen Raum Nordrhein-Westfalens passieren? Dann hätten viele Menschen ein Problem. Das betrifft vor allem ältere Personen. Es würde auch Pendelnde im ländlichen Raum betreffen, die zum weiterführenden ÖPNV kommen müssen. Das ist nicht der größte Anteil der Bürgerbusnutzenden, aber er ist durch das Deutschland-Ticket gestiegen. In den meisten Bürgerbussen gibt es einen sogenannten Inseltarif: Fahrgäste zahlen, auch wenn sie einen Regionalfahrausweis haben, einen oder 1,50 Euro. Mit dem Deutschland-Ticket können sie den Bürgerbus kostenfrei nutzen.

„Mit dem Bürgerbus kann es gelingen, die Menschen wieder an den ÖPNV heranzuführen.“

Gibt es dadurch mehr Nachfrage?

Ja. Das ist bei den Bürgerbussen gut, die vorher eine relativ geringe Nachfrage hatten. Die Busse, die bereits gut ausgelastet waren, kommen jetzt an ihre Kapazitätsgrenzen. Ein Bürgerbus hat nur acht Plätze für Fahrgäste und die Vereine nutzen in der Regel nur einen Bus. Ist der Bedarf für mehr Busse vorhanden, wäre womöglich ein regulärer Linienbusverkehr wirtschaftlich. Bürger-

busse dürfen keine Konkurrenz dazu sein. Ein größeres Problem ist, dass die Busse keine direkten Einnahmen generieren, wenn Fahrgäste mit dem Deutschland-Ticket mitfahren. Finanziell sind die Bürgerbusse über die Kommunen abgesichert, und es gibt etliche, die kostendeckend fahren. Das Angebot wird auch über Werbung auf den Bussen finanziert. Aber die Fahrerinnen und Fahrer sind dann teilweise unzufrieden: Sie fahren ehrenamtlich, weil sie einen Sinn darin sehen und möchten, dass ihre Leistung und das Angebot des Vereins wertgeschätzt werden.

Ehrenamtliches Engagement schließt die Lücken im ÖPNV. Wie stehen Sie dazu?

Ein Lückenbüßer – das hört sich negativ an, ist es aber nicht. Es gibt Regionen, in denen es wirtschaftlich nicht vertretbar ist, einen regulären ÖPNV einzurichten. Das lässt sich mit ehrenamtlichem Engagement auffangen – Bürgerbusse sind eine Ergänzung des ÖPNV, kein Ersatz. Wenn die Menschen vor Ort das Gefühl haben, dass etwas fehlt und gewohnt sind, für die eigenen Bedürfnisse zu sorgen, dann kommt ein Bürgerbus infrage. Das macht ihnen Spaß: In manchen Vereinen reißt man sich darum, seinen Fahrdienst zu absolvieren.

Ist es also leicht, Ehrenamtliche zu finden?

Man gewinnt Fahrerinnen und Fahrer, indem man sie persönlich anspricht, beispielweise wenn je-

mand in Rente geht. Oder der Verein inseriert in der Lokalzeitung. Fahrern und Fahrgästen ist eine familiäre Atmosphäre wichtig. Mit dem Bürgerbus kann es gelingen, die Menschen wieder an den ÖPNV heranzuführen, weil es kein anonymes Angebot ist. Das trägt dazu bei, dass sich fast alle Vereine in Nordrhein-Westfalen etabliert haben.

Was wünschen Sie sich von der Politik?

Die ersten deutschen Bürgerbusvereine sind 1985 in Nordrhein-Westfalen entstanden. Die Landespolitik unterstützt sie seitdem, etwa durch Zuschüsse bei der Anschaffung der Busse. Aber der Bürgerbus ist kein Selbstzweck: Wenn es ein besseres Angebot für den Fahrgast gibt, dann sollte es den Bürgerbus ersetzen. Wir befürchten, dass On-demand-Systeme ein Problem werden können. Die Idee ist zwar, mehrere Fahrtwünsche zu bündeln, aber das passiert in der Realität kaum, was jede Einzelfahrt und Rufsysteme als Ganzes für die Gemeinden teuer macht. Wir möchten nicht, dass die Bürgerbus-Vereine aufgelöst werden und sich der On-demand-Verkehr als Ersatz schließlich doch nicht bewährt. Einige Bürgerbusse werden auch im Rufsystem betrieben. Das ist allerdings mit hohem Organisationsaufwand verbunden.

Herr Heckens, vielen Dank für das Gespräch.

Das Interview führte Andrea Birrenbach.



In Wilhelmsheld an der Bushaltestelle „Autohalle“ stehen nun Fahrradboxen: ein Ergebnis der Jugendbeteiligung.

Jugendliche gestalten den Nahverkehr

Es lohnt sich, Jugendliche an der Planung des ÖPNV zu beteiligen, weil sie Expertenwissen haben. So das Fazit der Beteiligten des Projekts „Jugendliche Mobilität im ländlichen Raum“ des Kinder- und Jugendhilfevereins Postillion im Rhein-Neckar-Kreis.

Von Stefan Lenz

Jugendliche kennen den öffentlichen Nahverkehr aus der Praxis und sind als Menschen ohne Führerschein auf ihn angewiesen. Deshalb beteiligte der Kinder- und Jugendhilfeverein Postillion e. V. die Jugend von Wilhelmsheld in Baden-Württemberg von 2019 bis 2022 im Rahmen eines Modellprojekts. Gefördert wurde es vom Bundesministerium für Ernährung und Landwirtschaft über die Maßnahme LandMobil. Das Projekt kam zustande, da der Verein die Jugendlichen im Rhein-Neckar-Kreis seit 2016 jährlich befragt, welche Themen ihnen wichtig sind. Mobilität wurde häufig genannt: Vor allem Busse sind für die jungen Menschen in der Region das Fortbewegungsmittel schlechthin, überall dort, wo ein Fahrradverkehr schwierig ist, weil Distanzen zu weit oder Strecken zu bergig sind. Mobilität ist für die Jugend eine Form der Teilhabe am gesellschaftlichen Leben.

Der Verkehrssektor ist stark reglementiert und Veränderungen dauern lange. Das ist konträr zu den Vorstellungen von Jugendlichen, die sich schnelle Lösungen wünschen. Das Projekt hat aber gezeigt: Jugendbeteiligung stärkt die Identifikation mit dem Ort und junge Menschen lernen, sich praktisch für ihre eigenen und die Interessen aller einzusetzen. Sie erleben Erfolge und Misserfolge und erfahren, wie der Staat und die Demokratie funktioniert.

Ein Konzept entwickeln

Aus dem Projekt lassen sich Gelingensfaktoren ableiten, eine Publikation stellt sie zusammen. Wichtig ist, dass Jugendbeteiligung in Fragen der Mobilität über die Grenzen der Kommunen hinaus erfolgt, denn Mobilität auf dem Land ist immer interkom-

munal. Es braucht engagierte erwachsene Personen aus der Bevölkerung und Entscheidungsträger, die das Thema ernst nehmen und gemeinsam mit den Jugendlichen voranbringen möchten. Es hilft, wenn auch die Nahverkehrsbranche die Jugendbeteiligung für sich entdeckt, denn Jugendhilfeplanung und Nahverkehrsplanung müssen miteinander verzahnt werden.

Zu Anfang der praktischen Projektarbeit sollten die Jugendlichen die Möglichkeit bekommen, die Schwachstellen des ÖPNV aufzudecken und zu benennen. Dabei kann es nützlich sein, Verkehrsdaten einzubeziehen. Mithilfe des Tochterunternehmens ioki der Deutschen Bahn nutzte das Projekt die Bewegungsdaten des ÖPNV für die Planung.

Als Ergebnis des Projekts wurde im Rhein-Neckar-Kreis ein Schnellbus eingerichtet. Außerdem sollen neue Fahrradboxen dazu beitragen, dass Jugendliche die Strecken zu Bushaltestellen gerne mit dem Fahrrad zurücklegen. Da das Modellprojekt nicht wissenschaftlich begleitet wurde, kann nicht nachgewiesen werden, ob die Maßnahmen zu einer tatsächlichen Veränderung des Mobilitätsverhaltens geführt haben, also ob Jugendliche auch nach dem 18. Lebensjahr öfter auf das Autofahren verzichten. Für künftige Projekte sollte man deshalb Teilziele definieren und überprüfen. Dennoch trug dieses Projekt zu konkreten Verbesserungen in der Gemeinde Wilhelmsheld bei.

SERVICE

Zum Weiterlesen und Anschauen:

Stefan Lenz, Jessica Simeth: Jugendliche gestalten den ÖPNV: Ein Praxisbuch für die Jugendarbeit und Kommunalpolitik, Postillion e.V., 2023

<https://youtu.be/PBCEORweMGO>

https://media.postillion.org/jugendbeteiligung_2.0.mp4

KONTAKT

Stefan Lenz
Postillion e. V. – Kinder- und Jugendhilfe
im Rhein-Neckar-Kreis
Telefon: 06220 20230-12
geschaeftsfuehrung@postillion.org
www.postillion.org

Flexibles Mobilitätskonzept

Das Mobilitätsangebot im nordbayerischen Landkreis Wunsiedel im Fichtelgebirge ist in den vergangenen Jahren vielfältiger und flexibler geworden. Die neue Dachmarke „fichtelverkehr“ fasst die umfangreichen Angebote des öffentlichen Nahverkehrs zusammen und macht sie übersichtlich.

Von Benjamin Fischer und Johannes Loos

Das Grundgerüst des Mobilitätsangebots im Landkreis Wunsiedel bilden nach wie vor die klassischen Linienbusse, allerdings werden die Linien nach und nach reduziert. Denn seit einiger Zeit ergänzt und ersetzt sie ein flexibler Bedarfsverkehr. So fährt das „fichtelBAXI“ auf festen Linien und zu festen Zeiten, jedoch nur dann, wenn ein Fahrtwunsch vorliegt. Eingesetzt werden deshalb je nach Bedarf verschiedene Fahrzeuge vom Pkw bis zum Kleinbus. Durch das fichtelBAXI werden Dörfer und Weiler an das ÖPNV-Netz angebunden und das Angebot insbesondere zu Randzeiten sowie am Wochenende gestärkt. Noch flexibler ist das „fichtelflexi“, ein Kleinbus, der im Raum Selb und Schönwald Fahrgäste auf Wunsch von Haltestelle zu Haltestelle bringt. Es gibt keinen festen Fahrplan – die individuellen Mobilitätsbedürfnisse der Fahrgäste werden berücksichtigt. Bestellt werden kann das Angebot digital via App oder per Anruf. Damit möglichst viele Menschen mitfahren können, werden Fahrtwünsche gebündelt bedient, sofern dies zeitlich und räumlich möglich ist.

Seit Mitte 2023 verkehrt auf der Strecke Selb – Marktredwitz – Mitterteich/Waldershof der Expressbus „fichtelflitzer“. Mit diesem erhalten Reisende einen Anschluss an den in Nordostbayern wichtigen Bahnknotenpunkt Marktredwitz. Kennzeichnend für den fichtelflitzer ist neben der kurzen Fahrtdauer die feste Taktung: Zwischen Marktredwitz und Selb gibt es einen Stundentakt, im stündlichen Wechsel geht es zudem weiter nach Waldershof und Mitterteich. Für Ausflügler besonders interessant sind die Freizeit- und Fahrradbusse, die von Mai bis Ende Oktober an den Wochenenden und Feiertagen verkehren. Für Jugendliche und junge Erwachsene gibt es das Fifty-Fifty-Projekt: Es ermöglicht in den Nächten an Wochenenden und Feiertagen Taxifahrten zum halben Preis. Zudem steht ein Carsharing-Angebot zur Verfügung. Und auf einem landkreiswei-

ten Pendlerportal können sich die Menschen der Region zum gemeinsamen Autofahren verabreden.

Seit Anfang 2024 ist der Landkreis Wunsiedel zudem Teil des Verkehrsverbunds Großraum Nürnberg (VGN). Dadurch ist die Nutzung des Nahverkehrs nun deutlich einfacher und günstiger – gerade auf längeren Strecken, zum Beispiel zu den nächstgelegenen Oberzentren Bayreuth und Hof oder in die Metropole Nürnberg. So ermöglicht es ein einziger Fahrschein, alle ÖPNV-Linien im VGN-Gebiet zu nutzen.

Änderungen im ÖPNV-Angebot nötig

Die Mobilitätsangebote im Landkreis Wunsiedel im Fichtelgebirge stehen immer wieder auf dem Prüfstand. Eine aktuelle Fahrgastzählung führte seit dem 1. Juli zu weiteren Veränderungen – weg von statischen hin zu flexibleren Angeboten, um dem Bedarf der Fahrgäste entgegenzukommen und den ÖPNV fit und bezahlbar für die Zukunft zu machen: An den Wochenenden wird der konventio-

nelle Linienbusverkehr im Landkreis aus Kostengründen reduziert. Bestehen bleiben ausschließlich die Buslinien, die nach Marktredwitz führen, wo Anschluss an den Schienenverkehr besteht. Als Ausgleich für die wegfallenden Linien können die mittlerweile sehr gut ausgebauten fichtelBAXI-Verbindungen dienen. Darüber hinaus werden weitere Maßnahmen umgesetzt, die ähnlichen Charakter haben; Betriebsleistung im konventionellen Busverkehr wird zurückgenommen und durch flexible Bedienformen ersetzt. Den Anstoß für diese Maßnahmen hat die angespannte Haushaltslage des Landkreises gegeben. Dass vor allem das Angebot des Linienverkehrs reduziert wurde, liegt daran, dass dafür im Gegensatz zu flexiblen Bedienformen keine Förderung der Betriebskostendefizite durch den Freistaat Bayern gewährt wird. Insgesamt sind die Fahrgeldeinnahmen bei allen Verkehrsangeboten – insbesondere seit Einführung des Deutschland-Tickets – auf vernachlässigbarem Niveau. Alle Verkehrsangebote im Landkreis müssen deshalb bezuschusst werden.



Anruf oder Bestellung per App genügt: Das „fichtelflexi“ fährt ohne Fahrplan.



Förderung unerlässlich

Aktuell bestehen sowohl geförderte als auch rein aufgabenträgerfinanzierte Verkehrsangebote, die also vom Landkreis alleine bezahlt werden. Vor dem Hintergrund der knappen Haushaltsmittel wird es in den kommenden Jahren kaum noch möglich sein, Mobilitätsangebote ohne fremdfinanzierten Anteil zu betreiben. Ein höherer Anteil an geförderten Projekten wird deshalb angestrebt, so sollen beispielsweise zuvor landkreisinterne Linien in einem landkreisübergreifenden Expressbuskonzept aufgehen. Hierzu hat der Freistaat Bayern eine Anschubfinanzierung mit degressivem Fördersatz und anschließender dauerhafter Förderung in Aussicht gestellt, insofern die Anforderungen an die Bedienstandards, insbesondere Taktung und Bedienzeit, erfüllt werden können.

Neben den Förderungen, die sich auf die Betriebskostendefizite beziehen, hat auch die LEADER-Förderung in den vergangenen Jahren eine bedeutende Rolle gespielt. Sowohl der Nahverkehrsplan des Landkreises als auch E-Radboxen – hochwertige Abstellmöglichkeiten mit

Lademöglichkeit – konnten mithilfe dieser Fördermittel finanziert werden. Die aktuelle Imagekampagne zur Mobilität wird durch das Bayerische Staatsministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten und den Europäischen Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raums (ELER) gefördert. Sie ist wichtig, damit möglichst viele Menschen in der Region von den Angeboten des fichtelverkehrs erfahren und sie nutzen. So soll insbesondere die in den vergangenen Jahren entstandene Vielfalt und Quantität an Verkehrsangeboten – und damit der Qualitätssprung des Angebots – kommuniziert werden.

Die Rolle der Digitalisierung

Der Landkreis Wunsiedel ist eine von 73 vom Bund geförderten Smart-City-Modellkommunen und hat im Bereich Mobilität in der Konzeptionsphase der Smart-City-Strategie umfangreiche Maßnahmen vorgesehen, unter anderem eine Mobilitätsplattform, in der alle Angebote der „fichtel“-Familie sichtbar sind. Zudem war ein Tool für die Steuerung des On-demand-Verkehrs geplant. Da sich

in der Zwischenzeit jedoch der Markt für die Steuerungssoftware dieser Verkehrsförmung zugunsten der Lizenznehmer entwickelt hat und sehr gute sowie günstige Produkte „von der Stange“ angeboten werden, wurde diese Idee obsolet. Durch den Beitritt zum Verkehrsverbund des Großraums Nürnberg war auch keine eigene Mobilitätsplattform mehr nötig, da der VGN eine solche bereits anbietet. Zwar konnten so die ursprünglich geplanten Projekte nicht umgesetzt werden, jedoch ist es eine überaus positive Entwicklung, dass ein funktionierender Markt für derartige digitale Produkte besteht und Branchenlösungen gefunden werden. ■

KONTAKT

Benjamin Fischer
fichtelverkehr
Telefon: 09232 80-486
benjamin.fischer@landkreis-wunsiedel.de
johannes.loos@landkreis-wunsiedel.de
www.fichtelverkehr.de

Mehr als eine Fußgängerzone: In Rotenburg wurden Straßen umgestaltet, damit sie zum Flanieren einladen. Auch die Radwege werden optimiert, um die Ortsteile besser an die Kernstadt anzubinden.



Das Wohnzimmer von Rotenburg

Die Kleinstadt Rotenburg an der Fulda setzt ein Nahmobilitätskonzept um, das die Innenstadt zum „Wohnzimmer“ macht: Das Stadtzentrum wird nach und nach an die Bedürfnisse von Menschen angepasst, die dort gerne einkehren und flanieren oder die Stadt per Fahrrad erkunden.

Von Maurice Riesche

Mit dem vom Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) ausgezeichneten Konzept „Wohnzimmer von Rotenburg“ schafft die Kleinstadt in Ostthessen den Mobilitätswandel. Im Stadtzentrum, wo vorher Autos den Ton angaben, sind jetzt Menschen zu Fuß oder mit dem Rad anzutreffen, wenn sie nicht gerade gemütlich im Café sitzen. Diese Entwicklung ist ein Baustein von vielen, um die Mobilität in Rotenburg an der Fulda klimagerecht und nachhaltig zu verbessern. An herausragenden Stellen, wie der Altstadt, wird die Vision eines Ausgleichs aller Verkehrsteilnehmenden bereits Reali-

tät. Wie sich diese Entwicklung in den Rest der Stadt weitertragen lässt, dafür hat die Stadt ein Nahmobilitätskonzept erstellen lassen.

Ein Großteil der Bevölkerung lebt in einem Umkreis von drei Kilometern um das Stadtzentrum, also in einer Distanz, die sich zum Radfahren eignet. Dennoch wird das Fahrrad im Alltag kaum eingesetzt. In der Innenstadt sind viele Ziele gut zu Fuß zu erreichen, doch sind die Bürgersteige oft nicht barrierefrei oder werden selten genutzt. Es besteht also Verbesserungspotenzial, um das Radfahren und Zufußgehen in der alltäglichen Fortbewegung zu

erleichtern. Die Feststellung, dass es an Radinfrastruktur mangelt, führte in Rotenburg dazu, deren Ausbau strategisch und planvoll durch ein Konzept vorzubereiten.

Arbeitskreis und Bürgerbeteiligung

Das mit der Erarbeitung des Konzepts beauftragte Büro empfahl die Einrichtung eines Arbeitskreises mit allen an der Nahmobilität beteiligten Akteursgruppen. Sie brachten sich bereitwillig mit ihrer jeweiligen Fachkompetenz und Ortskenntnis in den Prozess ein. Genauso engagiert waren etwa 35 Interessierte aus der Bevölkerung, die freudig mit vielfältigen Ideen und Anregungen in den Beteiligungsveranstaltungen mitdiskutierten.

Mit dem Beschluss des Nahmobilitätskonzepts liegt nun ein öffentlich zugängliches Werkzeug vor, mit dem konkrete Ausbauprojekte für den Fuß- und Radverkehr getroffen werden können. Der Arbeitskreis Nahmobilität, der vom Parlament der Stadt beschlossen wurde, bündelt die Interessen und sorgt für die kontinuierliche Umsetzung der Maßnahmen. Klar umrissene Aufgaben, insbesondere die Anbindung der Ortsteile, die der Kernstadt am nächsten sind, können so dafür sorgen, Pendeln, Zufußgehen oder Radfahren besser in den Alltag zu integrieren.

Von den Maßnahmen im Nahmobilitätskonzept werden die Gewerbetreibenden in der Stadt profitieren, da mehr Menschen über verschiedene Wege die Innenstadt und ihre Geschäfte erreichen können. Die unabhängig vom Nahmobilitätskonzept beschlossenen Maßnahmen zur Beruhigung des Autoverkehrs in der Innenstadt hatten zunächst zu großen Befürchtungen geführt, dass die Geschäfte einbrechen könnten. Jedoch bedeutet die Verkehrsberuhigung nicht, dass der Autoverkehr komplett ausgeschlossen wird. Vielmehr werden bauliche und visuelle Maßnahmen eingesetzt, um die Fahrgeschwindigkeit zu verringern. Die Geschäfte sind genauso erreichbar wie zuvor, jedoch ist der motorisierte Individualverkehr reduziert – und mittlerweile freuen sich Gastronomen, Zufußgehende, ältere Menschen und Familien über den sicheren Verkehr in der Innenstadt. ■

KONTAKT

Halenur Tasdemir
MER – Marketing- und Entwicklungsgesellschaft Rotenburg an der Fulda mbH
info@mer-rotenburg.de
www.mer-rotenburg.de



Nach 30 Jahren Pause ist die Schönbuchbahn bei Stuttgart seit 1996 zurück auf der Schiene. Inzwischen wurde die Strecke wegen stark gesteigener Nachfrage elektrifiziert.

Auf die Schiene

Die Reaktivierung stillgelegter Bahnstrecken steht in vielen ländlichen Regionen weit oben auf der Tagesordnung. In der Anbindung an den Schienenverkehr steckt Potenzial, sie ist jedoch nicht einfach.

Von **Andreas Geißler**

Von der Verkehrspolitik wurden regionale Bahnverbindungen lange Zeit vernachlässigt. Über viele Jahre war ein massiver Rückzug der Schiene aus der Fläche die Folge. Erfreulicherweise hat sich das Bild seit der Bahnreform Mitte der 1990er-Jahre grundlegend gewandelt: Zahlreiche regionale Verbindungen haben sich seitdem zu echten Fahrgast-Magneten entwickelt, nachdem sie umfassend modernisiert und attraktive Taktfahrpläne eingeführt wurden. Dabei wurden in einigen Fällen auch lange brachliegende Gleise neu belebt. Seit 1994 fahren in Deutschland auf über 900 Kilometern ehemals stillgelegten Strecken wieder Personenzüge. Die Bilanz dieser Strecken-Reaktivierungen ist überaus positiv: Nicht selten wurden die prognostizierten Fahrgastzahlen schon nach kurzer Zeit übertroffen. Das Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) kam 2022 in einer Studie zu dem Ergebnis, dass ländliche Räume von Streckenreaktivierungen spürbar profitieren. Die Studie wies positive Effekte auf Siedlungsstruktur, Wirtschaft, Verkehr und Umwelt nach. Reaktivierungen führen demnach zu Zugang in ländliche Räume und damit zur Entlastung auf dem städtischen Wohnungsmarkt. Die angebundenen Regionen profitieren zudem von höheren

Steuereinnahmen durch zusätzliche Arbeitsplätze oder touristische Erschließung.

Entsprechend groß ist das Interesse an weiteren Streckenreaktivierungen. Ende 2023 lagen mehr als 100 abgeschlossene Machbarkeitsstudien für weitere Reaktivierungen vor. In über drei Vierteln der Fälle kamen sie zu einem positiven Ergebnis. Dies bedeutet, dass es auf mehr als 1 300 Kilometern grundsätzlich sinnvoll erscheint, stillgelegte Strecken wieder befahrbar zu machen.

Bundesländern kommt Schlüsselrolle zu

Trotz der positiven Erfahrungen und des großen Interesses ist es alles andere als einfach, Reaktivierungsprojekte in Deutschland umzusetzen. Angesichts zahlreicher beteiligter Akteure und mehrstufiger Entscheidungsprozesse ist eine Projektbegleitung sinnvoll. Eine Schlüsselrolle kommt hierbei den Bundesländern zu. Seit Mitte der 1990er-Jahre sind sie für die Organisation des Nahverkehrs auf der Schiene zuständig. Sie oder die zuständigen Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr entscheiden, wo und in welchem Umfang Schienenpersonennahverkehr stattfindet und wo er wieder aktiviert

wird. Die Länder müssen entsprechende Projekte in ihre Planungen aufnehmen und können beim Bund Fördermittel für die erforderlichen Investitionen in die Infrastruktur beantragen. Einige Bundesländer unterstützen inzwischen die Kommunen organisatorisch und finanziell bei der Entwicklung neuer Reaktivierungsprojekte.

Aus Sicht der Allianz pro Schiene sollten weitere Bundesländer diesem Beispiel folgen. Nur so ist es möglich, künftig deutlich mehr Tempo bei der Reaktivierung von Schienenstrecken zu erreichen. Zudem sollte der Bund seine investive Förderung erweitern. Er fördert bislang nur Reaktivierungsmaßnahmen im Personenverkehr. Für den Güterverkehr im ländlichen Raum bietet die Reaktivierung stillgelegter Strecken aber ebenfalls großes Potenzial. ■

SERVICE

Zum Weiterlesen: Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung: „Räumliche Effekte reaktivierter Schienenstrecken im ländlichen Raum“, www.bbsr.bund.de -> Suche: Schienenstrecken

Themenseite zu Reaktivierungen: www.allianz-pro-schiene.de/themen/infrastruktur/reaktivierung-bahnstrecken/

KONTAKT

Dr. Andreas Geißler
Allianz pro Schiene e. V.
Telefon: 030 2462599-30
andreas.geissler@allianz-pro-schiene.de
www.allianz-pro-schiene.de

Bahnradweg Sankt Wendeler Land



Wo einst Eisenbahnen ihre Waggons über Gleise zogen, ist im nördlichen Saarland ein langer, flacher Radweg entstanden. Er verbindet drei Gemeinden und schließt an den ÖPNV an. Möglich wurde der Bahnradweg durch interkommunale Zusammenarbeit und Förderung.

Von Inga Schmidt

Der rund 30,5 Kilometer lange Bahnradweg verbindet die drei Gemeinden Freisen, Nohfelden und Nonnweiler. Er ist ein touristisches Leuchtturmprojekt, das auch den Alltagsradverkehr stärkt, und gleichzeitig ein Best-Practice-Beispiel für die Zusammenarbeit zwischen dem Landkreis Sankt Wendel, den drei Gemeinden sowie dem Saarland und dem Bund als Förderer und Geldgeber. Von der ersten Idee bis zur offiziellen Eröffnung vergingen fast zehn arbeitsreiche Jahre.

Von der Idee zur gemeinsamen Absicht

Das Nordsaarland hat eine ausgeprägte Topografie mit teils erheblichen Steigungen. Vor der Inbetriebnahme des Radwegs waren Radfahrende in der Region vor allem im normalen Straßennetz unterwegs, straßenbegleitende Radwege gab es nur vereinzelt. Eine Bürgerinitiative in Nohfelden dachte 2013 darüber nach, den lokalen Bostalsee an den Nationalpark Hunsrück-Hochwald, der zwei Jahre später offiziell eröffnen sollte, anzubinden. Die Idee war, einen Teil der stillgelegten Hochwaldbahn, die von Türkismühle nach Hermeskeil führt, zu einem Rad- und Wanderweg umzugestalten. Als der Vorschlag im gleichen Jahr im Rahmen eines Zukunftsgesprächs zur Gemeindeentwicklung in die Planung aufgenommen wurde, sah die damalige „Tourist-Information Sankt Wendeler Land“, heute die „Sankt Wendeler Land Touristik“, darin die Chance, in einem gemeindeübergreifenden Projekt auch die einstige Bahnstrecke zwischen Türkismühle und Nonnweiler umzubauen. Den Grundstein für den zukünftigen „Bahnradweg Sankt Wendeler Land“ legte Anfang 2015 die Gemeinde Freisen, indem

sie Interesse daran bekundete, den geplanten Radweg auf der Strecke der ehemaligen Bahnlinie von Türkismühle nach Kusel, der sogenannten Westrichbahn, bis nach Freisen fortzuführen.

Viele Aktivitäten im Vorfeld

Es folgten viele Vorarbeiten, etwa 2016 eine Machbarkeitsstudie durch das „Velo-Büro Saar“. Parallel fanden Gespräche mit der Naturlandstiftung Saar statt, die einen Teil der einstigen Bahntrasse besaß. Auch die angrenzenden Gemeinden in Rheinland-Pfalz wurden eingebunden. Anfang 2017 übernahm ein Organisationsteam die Projektleitung. Darin waren vertreten: der Landkreis und die drei Gemeinden, das VeloBüro Saar für das agile Projektmanagement sowie die Naturland Ökoflächen-Management GmbH, eine Tochter der Naturlandstiftung Saar, die im Besitz von Abschnitten verschiedener Bahntrassen war. Sie wurde im Dezember 2017 damit beauftragt, weitere Flächen von der Deutschen Bahn zu kaufen.

Zur Finanzierung und Umsetzung fanden im Vorfeld Gespräche im saarländischen Wirtschaftsministerium sowie beim Landesbetrieb für Straßenbau statt. Alle Beteiligten waren sich einig, dass der geplante Bahnradweg für das Radwegenetz des gesamten Saarlands einen Gewinn darstellen würde. Möglich wurde er durch eine Misch- und Gemeinschaftsfinanzierung über Bundes-, Landes- und kommunale Mittel. Mit dem Förderprogramm „Klimaschutz durch Radverkehr“ fördert der Bund Projekte, die den Alltagsradverkehr stärken, mit maximal fünf Millionen Euro; für finanzschwache Kommunen gibt es eine 90-prozentige Zuschussung. Das Organisationsteam war sich einig: Der geplante Bahnradweg trägt zur Stärkung des Alltagsradverkehrs und zum Klimaschutz bei, denn auch Verbindungen zum Bahnhof Türkismühle, zu Schulen und Gewerbegebieten wa-

ren vorgesehen. Die Gemeinden Nohfelden und Nonnweiler konnten erfolgreich Gelder über das Bundesprogramm beantragen, da der Förderbetrag zu den Finanzplänen passte. Die Gemeinde Freisen erhielt eine Förderung vom Land. Dort, wo der Bund nicht förderte, bezuschusste das Saarland auch Nohfelden und Nonnweiler. Bis Sommer 2020 stand die Finanzierung, alle Förderbescheide lagen vor und die Bauarbeiten konnten beginnen. Der Landkreis Sankt Wendel und die drei beteiligten Gemeinden arbeiteten während des gesamten Projektes auf Augenhöhe zusammen. Im Mai 2023 wurde der Bahnradweg offiziell eröffnet. Die Gesamtkosten inklusive Brücken- und Tunnelanierungen belaufen sich auf rund 10,5 Millionen Euro. Sie liegen damit etwa eine Million über der Kostenschätzung aus dem Jahr 2018.

Radweg mit Bus und Bahn verknüpft

Das Projekt stieß nicht überall auf Gegenliebe. Bei Bürgerforen, die im Sommer 2019 stattfanden, um die Bevölkerung über die Pläne aufzuklären und darüber zu diskutieren, forderte eine Initiative den Teil einer Bahnstrecke zu reaktivieren. Dort war vor der endgültigen Stilllegung eine Museumsbahn gefahren. Doch bereits zu Beginn der Planungen waren die Verantwortlichen zu dem Schluss gekommen, dass eine Reaktivierung alleine aus Kostengründen nicht umsetzbar sei. Stattdessen stärkt der Radweg nun den öffentlichen Nahverkehr. Von großer Bedeutung dafür war die Anbindung an den Bahnhof Türkismühle. Der Bahnhof ist ein ÖPNV-Verknüpfungspunkt an der Hauptstrecke der Deutschen Bahn von Saarbrücken über Mainz bis Frankfurt. Er liegt in der Mitte des Bahnradweges. Dort ist zudem ein neuer Busbahnhof entstanden.

Um das Thema Bahnhistorie bewusst erlebbar zu machen, wurden am Weg zahlreiche Inszenierungen geschaffen. Dazu

gehören Spielgeräte im Bahndesign und Bodenmarkierungen in Form von Gleisen und Andreaskreuzen. Andreaskreuzen und Baken flankieren die Seiten des Radweges, ein ehemaliger Bahnwaggon dient als Unterstellmöglichkeit. Bei Pannen helfen ein „Schlauchomat“ sowie zwei Reparaturstationen. Die Elemente sollen ein nachhaltiges Erlebnis für die Radelnden bieten und dazu beitragen, ein touristisches Alleinstellungsmerkmal zu entwickeln.

Der Bahnradweg ist durch seinen flachen Streckenverlauf familienfreundlich und barrierefrei. Er ist nach dem bundesweit einheitlichen System „Reisen für Alle“ ausgezeichnet, auch als Tour für Handbikes, die mit den Armen angetrieben werden. Aber auch sportlich ambitionierte Biker nutzen ihn als Verbindungsweg zu überregionalen Radwegen. Dass der Bahnradweg angenommen wird, zeigt sich in der Frequentierung. Die Sankt Wendeler Land Touristik erreicht ausschließlich positives Feedback von Seiten der Gäste sowie von Einheimischen, die den Weg in ihrer Freizeit nutzen. Von Berufspendlern liegen noch keine repräsentativen Rückmeldungen und Zahlen vor, durch die Anbindungen an Gewerbegebiete und Betriebe an der Strecke ist eine Nutzung jedoch sehr wahrscheinlich. Mit Hilfe von vier Zählgeräten wird derzeit ein Monitoring über die Nutzung des Weges vorgenommen. Im Jahr 2024 haben den Bahnradweg bis Ende Juni insgesamt rund 33 600 Radfahrende genutzt. Der Einschätzung der Sankt Wendeler Land Touristik nach ist die Zahl seit der Eröffnung gestiegen – sei es zum Testen des Weges im Freizeitbereich oder auch als Verbindung zu überregionalen Radwegen. Der Radweg bildet einen wichtigen Lückenschluss im touristischen Radwegekonzept des nordwestlichen Saarlands und schafft Anschluss an überregionale Radwege, beispielsweise den Ruwer-Hochwald-Radweg nach Trier, den Nahe-Radweg nach Bingen und den Primstal-Radweg bis an die Saar. Für den Saarlandtourismus ist der Bahnradweg Sankt Wendeler Land damit ein Leuchtturmprojekt. ■



Ein Stück Bahnhistorie am Radweg: Ein alter Waggon dient als Unterstellmöglichkeit.

SERVICE

Mehr zum Bahnradweg:
www.bahnradweg-sankt-wendeler-land.de

KONTAKT

Touristik & Freizeit Sankt Wendeler Land
Telefon: 06851 801-8000
tourist-info@bostalsee.de
www.sankt-wendeler-land.de



Mit- statt gegeneinander unterwegs

Feldwege nutzen sowohl Landwirte mit dem Traktor als auch Menschen zu Fuß oder mit dem Rad. In Südniedersachsen wirbt die Kampagne „Rücksicht macht Wege breit!“ für das Miteinander. Dafür engagieren sich zwei Kreisbauernverbände und der Landkreis macht mit.

Achim Hübner ist Geschäftsführer des Kreisbauernverbands Landvolk Göttingen. Zur Kampagne: www.landvolk-goe.de
> Suche: Wege



Herr Hübner, was war der Auslöser dafür, die Kampagne „Rücksicht macht Wege breit“ zu starten?

Die Idee stammt aus dem benachbarten Landkreis in Nordhessen. Der Auslöser war, dass vereinzelt Konflikte auftreten. Die Häufigkeit wird völlig überschätzt, aber durch Videos in sozialen Medien sind die Konfliktsituationen präsent. Extreme gibt es auf beiden Seiten: provokant langsam vor dem Traktor herfahrende Radfahrer oder rücksichtslos an Fußgängern vorbeidonnende Trecker. Wir wollen darauf hinweisen, dass man Gast auf land- und forstwirtschaftlichen Wegen ist und alle aufeinander Rücksicht nehmen sollen.

„Die allermeisten nehmen Rücksicht und die Wege sind ausdrücklich für alle da.“

Sie stellen Schilder zur Verfügung, die mittlerweile bundesweit von Wegeeigentümern nachgefragt werden. Also wirkt die Kampagne?

Wir haben mit Schablonen angefangen und bei einem pressewirksamen Termin mit dem Bürgermeister den Slogan auf einen Weg gesprüht. Mittlerweile stellt der Landkreis Göttingen kosten-

los Schilder zur Verfügung und wir verschicken sie an interessierte Gemeinden, die sie selbstständig aufstellen. Südniedersachsen hat die Besonderheit, dass viele Wege und Gräben den Eigentümern der umliegenden Flächen gehören, die sich für die gemeinschaftliche Bewirtschaftung in der Rechtsform eines Realverbands organisieren. Die Initiative für die Kampagne kam bei uns aus der Landwirtschaft. Aber auch kommunale ländliche Wege sind ursprünglich meist als Wirtschaftswege konzipiert. Gleichzeitig gibt es das freie Betretungsrecht. Das muss organisiert werden, denn die Landmaschinen werden schneller und breiter und der Radverkehr nimmt sichtbar zu.

Touristische Radrouten sind für viele ländliche Gemeinden interessant, um sich weiterzuentwickeln. Braucht es zusätzliche Wege?

Der Landkreis ist seit Jahren für ein gutes Radwegnetz aktiv und spricht sich mit uns und der Forstwirtschaft ab. Es wäre nicht sinnvoll, neben einen befestigten Wirtschaftsweg einen Radweg zu bauen. Dadurch würde nur die doppelte Fläche versiegelt und es wäre unendlich teuer. Die einzige logische und einfache Antwort ist ein vernünftiges Miteinander. Rechtlich gibt es eine Grauzone, weil ein motorisiertes Fahrzeug eigentlich beim Überholen 1,5 Meter Abstand zu Radelnden halten muss. Das ist auf

Wirtschaftswegen, die etwa 3,5 Meter breit sind, kaum möglich – der Gesetzgeber sollte noch einmal darüber nachdenken. In der Realität reicht der Platz für die gemeinsame Nutzung völlig aus, wenn gegenseitig Rücksicht genommen wird.

Laut Straßenverkehrsordnung sollen alle stets aufeinander Rücksicht nehmen und ausweichen soll, wem es leichter fällt – wie wird dieser Grundsatz wieder zur Norm?

Es ist eine Frage der Sozialisation. Wenn man grundsätzlich bereit ist, sich zugunsten aller aufeinander abzustimmen, braucht es keine überbordenden Gesetze oder Regelungen. Und Extremfälle sollten als das gesehen werden, was sie sind: Einzelfälle. Die allermeisten nehmen Rücksicht und die Wege sind ausdrücklich für alle da. Es hilft, darauf zu achten, was um einen herum geschieht. Einen Landwirt ärgert es, wenn er in Schrittgeschwindigkeit hinter einem Menschen herfahren muss, der ihn wegen Kopfhörern auf den Ohren nicht bemerkt. Was mit dem Blick auf die scheinbar geländegängigen Reifen der Traktoren vielleicht auch überschätzt wird, ist, dass sie trotzdem nicht überall ausweichen können, denn nicht alle Wegränder tragen ihr Gewicht.

Herr Hübner, vielen Dank für das Gespräch!

Das Interview führte Anja Rath. ■■■



Das Auto teilen

Carsharing kann dabei unterstützen, dass Menschen ohne eigenes Auto mobil bleiben. Unter welchen Voraussetzungen ist das Konzept für ländliche Räume geeignet?

Michael Ziesak ist Referent für Verkehrspolitik beim Bundesverband Carsharing e. V., dem Dachverband der deutschen Carsharing-Anbieter. www.carsharing.de



Herr Ziesak, funktioniert Carsharing auf dem Land?

Seit über 30 Jahren existieren in vielen ländlichen Regionen Carsharing-Angebote. Mittlerweile zählen wir über 860 Kommunen mit weniger als 20 000 Einwohnern, in denen Autos geteilt werden. Die Zahl der Gemeinden hat sich seit 2020 verdoppelt. Für Haushalte, die weniger als 14 000 Kilometer im Jahr mit dem Auto zurücklegen, ist die organisierte gemeinschaftliche Nutzung von Pkws eine preisgünstigere Alternative zum eigenen Auto. Carsharing ist vielerorts zudem ein ergänzender Baustein zu Bus-, Bahn- und Radverkehr. Haushalte im ländlichen Raum verzichten durch eine gemeinsame Autonutzung aber eher nur auf den eigenen Zweit- oder Drittwagen. Der Anteil autofreier Haushalte durch Carsharing ist niedriger als in größeren Städten.

„Es braucht Engagierte vor Ort, die die gemeinschaftliche Autonutzung vorantreiben.“

Welche Voraussetzungen müssen gegeben sein, damit sich Carsharing etabliert?

Es funktioniert insbesondere dort, wo Menschen einen Großteil ihrer alltäglichen Mobilitätsbedürfnisse ohne Auto befriedigen können. Lebensmittelläden und Einrichtungen wie Kindertagesstätte und Arztpraxis müssen fußläufig erreichbar sein. Ein gutes ÖPNV-Angebot zumindest zu den wichtigsten Nachbarorten sollte gegeben sein. Ist das nicht der Fall, bleiben die Menschen lieber bei mehreren Autos pro Haushalt. Damit Carsharing funktioniert, braucht es zudem Engagierte vor Ort, die die gemeinschaftliche Autonutzung vorantreiben. Viele der derzeitigen Anbieter sind aus bürgerschaftlichem Engagement entstanden.

Wie werden die Angebote finanziert?

Die Engagierten stellen die Finanzierung selbst auf die Beine. Anders als bei Bussen und Bahnen sind fast alle Carsharing-Angebote eigenfinanziert. Die Mitglieder zahlen den Aufbau aus eigener Tasche, teilweise durch Mitgliedsbeiträge, vor allem durch die Auto-Buchungen. Eine öffentliche Anschubfinanzierung ist außer in Nordrhein-Westfalen selten. In einzelnen ländlichen Regionen bieten Unternehmen Carsharing an. Das ist aber nicht der Regelfall. Manchmal kommt die Initiative für das Teilen von Autos mittlerweile von der Kommune, die der Bürgerschaft ihre

kommunalen Fahrzeuge zur Verfügung stellt. Es machen sich zudem kontinuierlich neue Vereine, Energiegenossenschaften, Stadtwerke und Unternehmen auf den Weg. Fast alle Angebote, die der Bundesverband beim Aufbau begleitet hat, laufen erfolgreich.

Was sind hemmende Faktoren?

Es funktioniert nur selten, ein Carsharing-Auto auf einen Parkplatz zu stellen und abzuwarten. Solche Projekte scheitern meistens, denn es braucht Aufmerksamkeit vor Ort. Der Wunsch mancher Vereine, dass alle Fahrzeuge von Beginn an elektrisch angetrieben werden sollen, ist eigenfinanziert kaum umsetzbar. E-Fahrzeuge werden seltener gebucht und erzielen somit geringere Einnahmen. Vorbehalte wie die Reichweiten-Angst existieren noch immer. Zugleich sind die Investitionsmehrkosten für geeignete E-Fahrzeuge hoch. Und für Ladeinfrastrukturen an Carsharing-Stellplätzen gibt es bis heute keine Förderungen. Insbesondere die Kosten für den Netzanschluss inklusive Tiefbauarbeiten unter der Straße kann kaum ein Anbieter selbst finanzieren. Dennoch sind Carsharing-Nutzende und -Anbieter die Vorreiter bei der Antriebswende: Bereits durchschnittlich 18 Prozent der Fahrzeugflotten sind elektrifiziert.

Herr Ziesak, vielen Dank für das Gespräch.

Das Interview führte Andrea Birrenbach.

Gästeticket fördert nachhaltig Mobilität

Mit der KONUS-Gästekarte können Touristen im Schwarzwald den öffentlichen Nahverkehr kostenlos nutzen. Auch für die Menschen der Region hat das einen Mehrwert, denn dadurch werden die Angebote im ÖPNV weiterentwickelt.

Von Jutta Ulrich

KONUS steht für „Kostenlose Nutzung des ÖPNV für Schwarzwaldurlauber“. Die Schwarzwald Tourismus GmbH (STG) startete das Projekt 2005 mit 66 Gemeinden und sechs der neun Verkehrsverbünde im Südwesten der Region. Die drei Übrigen kamen 2008 dazu. Inzwischen sind rund 150 Gemeinden mit mehr als 9 000 Gastgebern angeschlossen: Ihre Gäste erhalten die KONUS-Karte kostenlos. Sie gilt als Ticket in Bussen und Bahnen in der gesamten Region zwischen Karlsruhe und Basel sowie Pforzheim und Waldshut. Damit nutzt durchschnittlich jeder zweite Gast im Schwarzwald den ÖPNV im Urlaub kostenfrei. „Die umweltfreundliche Mobilität mit der KONUS-Gästekarte ist für uns ein wichtiger Baustein in der touristischen Dienstleistungskette, der bei den Urlaubern sehr geschätzt wird“, sagt Hansjörg Mair, Geschäftsführer der STG. „Gleichzeitig leistet das Projekt einen Beitrag zur Verkehrswende. Da immer mehr Gäste die Bus- und Bahnverbindungen nutzen, sind auch Nebenstrecken für die Verkehrsverbünde wirtschaftlicher zu bedienen.“

2024 erweitert die STG die Möglichkeiten der Karte, indem sie Synergien mit technologischen Informationssystemen nutzt. Echtzeitdaten zu ÖPNV-Anbindungen und Öffnungszeiten der touristischen Einrichtungen sowie weitere nachhaltige Mobilitätsangebote sollen auf einen Blick digital abrufbar werden. Die digitale KONUS-Gästekarte wird künftig zum Beispiel über die kostenlose App „Frag Schwarzwaldmarie“ ausgespielt. Mit diesem Online-Reiseführer, den die Schwarzwald Tourismus GmbH mithilfe einer Förderung des Landes Baden-Württemberg finanzierte, lassen sich Tipps rund um den Aufenthaltsort direkt aufs Mobiltelefon holen: Standort freigeben und das Gerät gibt Freizeitmöglichkeiten in der Umgebung aus. Das Extra: Den Nutzenden werden alle Bus- und Bahnhofstestellen in der Nähe angezeigt – mit Abfahrtszeiten in Echtzeit. „Davon profitieren auch die Einheimischen“, sagt Mair.

Teil der Digitalisierung der KONUS-Gästekarte in den nächsten Monaten ist die Integration der Mobilitätsplattform „smart mobility map“, die von

einem Unternehmen in Karlsruhe betrieben wird. Der Dienstleister vernetzt darüber das Angebot des öffentlichen Nahverkehrs mit lokalen Mobilitätsangeboten wie Bike-Sharing, E-Scootern, Carsharing oder Shuttlediensten. Dann können Nutzende der App „Frag Schwarzwaldmarie“ nahtlos zwischen Bahn, PKW, Carsharing, öffentlichem Nahverkehr, Leihfahrrädern und E-Scootern wechseln. „Mit der Einbindung der ‚smart mobility map‘ möchten wir ein Ökosystem für nachhaltige Mobilität schaffen“, sagt Mair. „Für jede Reiseverbindung wird der CO₂-Wert angezeigt – eine gute Möglichkeit, um das Bewusstsein für nachhaltige Mobilität zu stärken und den CO₂-Ausstoß in unserer Region zu verringern.“ Ein Teil der Kosten für diese Weiterentwicklung trägt die STG, das Bundesland fördert. So ist es der Tourismusbereich, der in der Region die Digitalisierung und die Vernetzung des Verkehrssektors anstößt und mitfinanziert. ■

SERVICE

www.frag-schwarzwaldmarie.info
www.konus-schwarzwald.info

KONTAKT

Christoph Kunz
 Schwarzwald Tourismus GmbH
 Kompetenzzentrum Tourismus
 Telefon: 0761 89646-55
kunz@schwarzwald-tourismus.info
www.schwarzwald-tourismus.info

Personen und Pakete befördern

Der UckerWarentakt: ein Ansatz, der die Versorgung in ländlichen Räumen unterstützen und zur Entstehung vielfältiger sozialer Mehrwerte beitragen kann.

Von Alexander Conrad

Effiziente Logistiklösungen für den ländlichen Raum sind wichtig, um die Versorgung zu erhalten und zu stärken. Hierauf reagieren Konzepte aus dem Bereich der regionalen Logistik. Sie zeigen auf, wie physische und digitale Ansätze kombiniert werden können, wie sich öffentliche und private Verkehre synchronisieren lassen und wie auf dieser Basis tragfähige Logistikinfrastrukturen in Regionen entstehen können, in denen wenige Menschen leben.

Der „UckerWarentakt“ (UWT) setzt an dieser Stelle an. Er entstand in der dünn besiedelten Uckermark – einem Landkreis im Nordosten von Brandenburg, an der Grenze zu Polen gelegen – in Zusammenarbeit der Hochschule für nachhaltige Entwicklung Eberswalde (HNEE), der Uckermärkischen Verkehrsgesellschaft (UVG) und weiteren regionalen Akteuren. Die UVG hatte bereits 2012 ein Pilotprojekt namens „Kombibus“ durchgeführt und sich darin mit der rechtlichen Basis für die kombinierte Beförderung von Personen und Gütern befasst.

Lieferungen und Retouren

Der UWT wurde ein Jahr lang erprobt. Zwei Angebote standen im Mittelpunkt: Das „regionale Lieferangebot“ bot den Menschen in drei Dörfern an, Waren beim teilnehmenden Einzelhandel in zwei Mittelstädten zu bestellen. Die Einzelhändler brachten bestellte Produkte zum Busbahnhof in ihrer Stadt und übergaben sie dort an die Fahrer von Linienbussen. An Bushaltestellen in den Dörfern holten Angestellte kleiner lokaler Geschäfte die Bestellungen ab und bewahrten sie bis zur Abholung durch die Kundschaft auf. Der „Retouren-Service“ übernahm Rücksendungen aus (oft überregionalen) Online-Bestellungen an einen kooperierenden Paketshop in der Stadt, von wo aus sie über Paketdienste weitergeleitet wurden.

Die Erprobung brachte wichtige Erkenntnisse: Die Angebote funktionierten und wurden angenommen. Die Mengen mit 20 bis 30 Paketen pro Monat blieben aber übersichtlich. Der Aufwand, vor al-



Busticket fürs Paket: In der Uckermark fahren Päckchen mit dem Linienbus.

lem die Kommunikation, die der Betrieb des UWT verursachte, war zugleich hoch. Das Erreichen der Gewinnschwelle dürfte sich hiernach schwierig gestalten. Gleichzeitig zeigten sich vielfältige soziale Effekte: Es entstanden neue Verbindungen zwischen Händlern und Logistikern sowie neue Angebote. Händler erweiterten ihre Kompetenzen im Online-Marketing und entwickelten Strategien zur Nutzung des neuen Distributionskanals. Es brauchte nicht viel Technik zum Nachverfolgen von Sendungen, da im ländlichen Raum Vertrauen eine große Rolle spielt. Beim UWT sorgte eine Anpassung der Allgemeinen Geschäftsbedingungen der Verkehrsgesellschaft dafür, dass die Pakete versichert waren.

Soziale Effekte

Die Menschen der Region lernten ebenfalls durch das Projekt hinzu. Sie brachten sich in die Entwicklung des UWT ein, erfuhren Selbstwirksamkeit und probierten neue Versorgungswege aus. Diese sozialen Effekte bewirkten, dass die Verkehrsgesellschaft den UWT seither weiter betreibt und weiterentwickelt. Eine Ausweitung auf die ganze

Uckermark oder eine Übertragung auf andere Regionen stehen noch aus. Viele Anfragen aus anderen Regionen zeugen aber von Interesse. Um Rückschlüsse zu ziehen, ob der Personenlinienverkehr durch Paketversand gestärkt werden kann, war die Testphase jedoch zu kurz. Vorstellbar wäre aber, dass Verkehrsverbünde durch den Paketversand stärker in Erscheinung treten und von einem Imagegewinn in ihrer Region profitieren.

SERVICE

Zum Projekt:
www.uckerwarentakt.de

KONTAKT

Prof. Dr. Alexander Conrad
Hochschule für nachhaltige
Entwicklung Eberswalde
Volkswirtschaftslehre
Telefon: 03334 657-289
aconrad@hnee.de
www.hnee.de

Mobilität managen

Klimawandel, Energieabhängigkeit, Luftverschmutzung und Lärmbelastung: All diese Themen machen ein Umdenken beim Verkehr notwendig. Dabei unterstützt die Kommunen in Nordrhein-Westfalen das Zukunftsnetz Mobilität NRW.

Von Christoph Overs

Die Mobilitätswende auf kommunaler Ebene ist eine große Chance: Die Kommunen können Zeichen setzen, indem sie Städte als Lebens- und nicht als Verkehrsräume begreifen. Ein Schlüssel dafür ist das Mobilitätsmanagement. Mit einem Managementkonzept kann nach Verkehrslösungen gesucht werden, indem neben gängigen Faktoren wie Reisezeiten und Kosten zudem die Ursachen von Verkehr sowie das Mobilitätsverhalten, etwa die Wahl des priorisierten Verkehrsmittels, betrachtet werden. Das ergänzt die herkömmliche Betrachtung um die Erkenntnis, dass Mobilität stark von individuellen Präferenzen geprägt ist. Das Zukunftsnetz Mobilität NRW (ZNM NRW) nutzt das Konzept des Mobilitätsmanagements, das auf einem Regelwerk der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen basiert. Um es umzusetzen, müssen Kommunen ihre Planungsroutinen ändern.

Aus Sicht des ZNM NRW nehmen Kommunen bei der Planung einer zukunftsfähigen Mobilitätsentwicklung eine zentrale Rolle ein. Sie müssen sowohl für die Rahmenbedingungen wie Verkehrsinfrastruktur und ÖPNV sorgen als auch lokale Akteure wie Betriebe und Schulen unterstützen und vernetzen. Ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten ist nicht allein eine Frage individueller Verantwortung, sondern eine gemeinwohlorientierte Aufgabe: Ein Schlüssel zum Erfolg ist, den zielgruppen- und standortbezogenen Verkehr so zu organisieren, dass er sowohl Verkehrserzeugende als auch -teilnehmende zu einem nachhaltigen Verhalten einlädt.

Netzwerken

Das ZNM NRW unterstützt die Kommunen bei diesem Transformationsprozess. Die Kernaufgaben des ZNM NRW sind, kommunale Schlüsselpersonen zum Mobilitätsmanagement zu beraten und sie zu qualifizieren. Das ZNM NRW wird von den Verkehrsverbänden und den Aufgabenträgern des Schienenpersonennahverkehrs sowie dem Verkehrsministerium von Nordrhein-Westfalen getragen; mitt-

lerweile gehören rund 75 Prozent der nordrhein-westfälischen Kommunen dem Netzwerk an.

Um die nachhaltige Mobilitätsentwicklung zu initiieren, startet das ZNM NRW in den Kommunen einen sogenannten Change-Prozess: Dabei geht es darum, Mobilität als ämter- und parteiübergreifendes, ganzheitliches und systemisches Thema zu verankern. In den Kommunen wird dadurch das Bewusstsein dafür geschaffen, dass das kommunale Mobilitätsmanagement ein fortlaufender Entwicklungsprozess ist. Die Erfahrung des ZNM NRW zeigt, dass es hilfreich ist, wenn Prozessschritte wie Erstgespräch, Kick-off-Veranstaltung, Abstimmungsgespräche und Workshops von externen Beratern begleitet werden.

Politik und Verwaltung

Die Voraussetzung dafür, dass ein Prozess zum Erfolg führen kann, ist die Unterstützung durch die Kommunalpolitik. Sie muss klare Ziele vorgeben und ausreichend Ressourcen bereitstellen, damit die Kommunalverwaltung die Wende gestalten kann. Mobilität betrifft viele Abteilungen und Bereiche in der Kommunalverwaltung. Um Ergebnisse zu erzielen, müssen alle zusammenarbeiten. Die Umsetzung, Begleitung und Weiterentwicklung sind spezifische Aufgaben, die von kommunalen Mobilitätsmanagern koordiniert werden sollten: So werden von Anfang an eindeutige Zuständigkeiten geschaffen und das Mandat der Verwaltung strukturell untermauert.

Bei der Entwicklung eines kommunalen Mobilitätsmanagements werden einzelne Zielgruppen und Standorte betrachtet: Welche Rahmenbedingungen gibt es für individuelle Mobilitätsentscheidungen und wie lassen sie sich optimieren? Wie lässt sich der Verkehr dadurch reduzieren? Die Umsetzung erfolgt auf lokaler Ebene. Adressiert wird zum einen das betriebliche Mobilitätsmanagement, also in Unternehmen, Verwaltungsstandorten und kommunalen Einrichtungen. Zudem werden konkrete Zielgruppen angesprochen, etwa Schulen. Neue Mobilitätsrou-

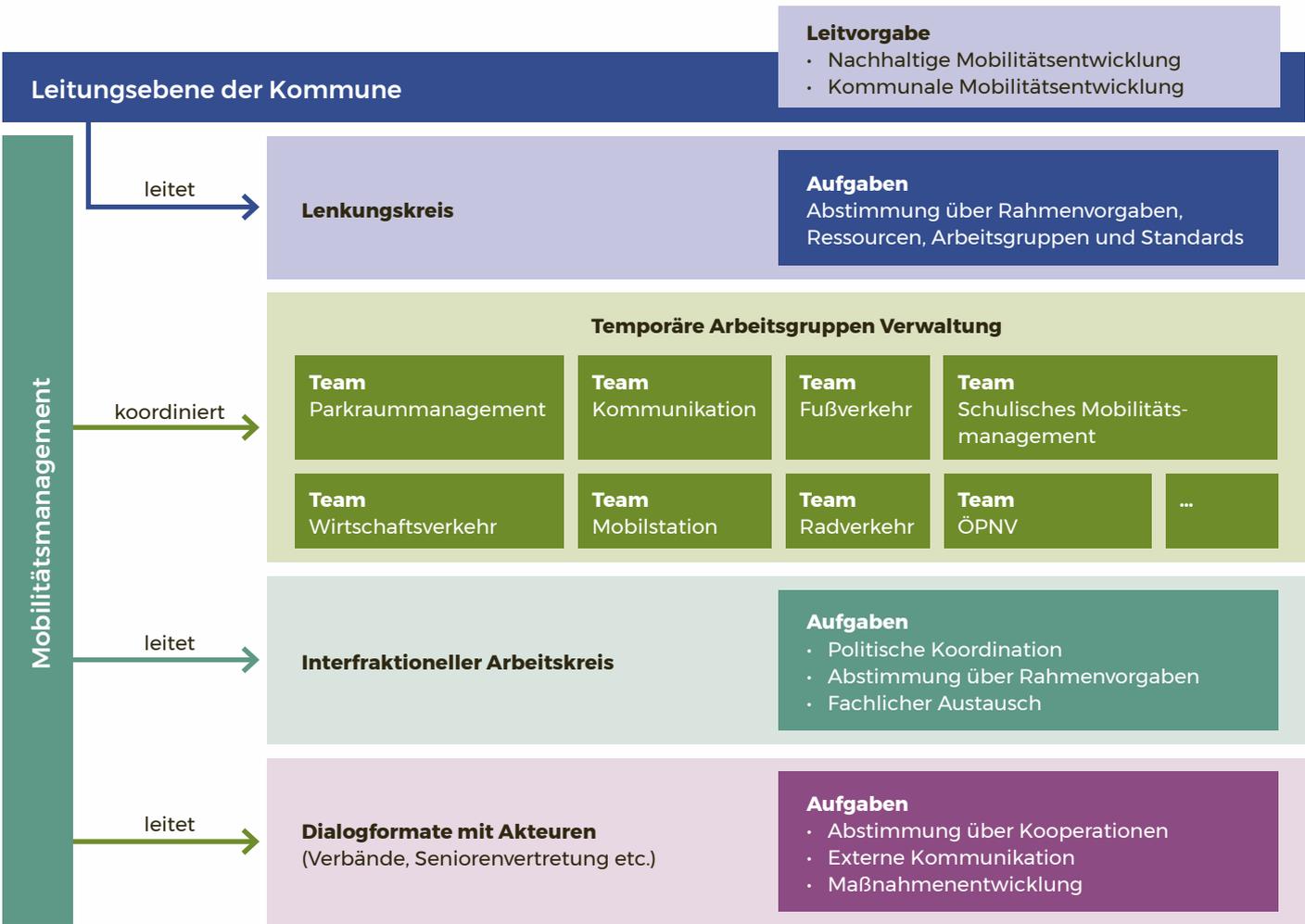
tinen sollen dazu führen, dass verstärkt umweltfreundliche Verkehrsmittel genutzt werden. Das übergeordnete Management bündelt die einzelnen Aktivitäten in ein schlüssiges Gesamtkonzept ein, erleichtert die Koordination einzelner Aktivitäten und sorgt dafür, dass diese in politischen Entscheidungsprozessen stärker wahrgenommen werden.

Wissen, was funktioniert

Um Kommunen mit dem nötigen Know-how auszustatten, bietet das ZNM NRW den Lehrgang „Kommunales Mobilitätsmanagement“ an, über den sich mittlerweile mehr als 300 Mitarbeitende von Kommunen weitergebildet haben. Das Wissen helfe, das Thema voranzubringen, so Rückmeldungen von Teilnehmenden. Sie schätzten auch, sich mit anderen austauschen und vernetzen zu können. Das ZNM NRW berät und unterstützt zudem bei konkreten Fragen und mit kostenlosen Materialien, etwa Handbüchern wie „Von Wegen kommunizieren“, „Kommunales Mobilitätsmanagement“ und „Kosteneffizienz durch Mobilitätsmanagement“. Es hat Arbeitsblätter, Beispielanträge und Mustervorlagen erarbeitet, die kostenlos von der Website heruntergeladen werden können. Das Angebot soll Kommunen dabei helfen, das kommunale Mobilitätsmanagement in der Verwaltung zu verankern und bei der Umsetzung konkreter Maßnahmen unterstützen.

Im Rahmen einer Evaluation wurde das ZNM NRW über zwei Jahre begleitet. Prozesse wurden analysiert, Mitarbeitende der Trägerverbände interviewt, Kommunen befragt und Fallstudien durchgeführt. Ein Ergebnis: Das ZNM NRW kann seine Mitgliedskommunen individuell und bedarfsgerecht unterstützen. Die Geschäftsstelle bündelt Informationen und die Kommunikation, die Mitarbeitenden der regionalen Koordinierungsstellen stehen den Kommunen vor Ort zur Verfügung, um die strukturellen Voraussetzungen zu schaffen und konkrete Projekte anzustoßen. Zur Evaluation gehörte die Analyse der Stärken, Schwächen Chancen und Risiken des ZNM NRW. Dass die

Musterorganisationsstruktur für ein kommunales Mobilitätsmanagement



Zu den Aufgaben einer Mobilitätsmanagerin oder eines Mobilitätsmanagers gehören also die Gesamtorganisation, die Prozesssteuerung, die interne Kommunikation, die Koordination der Teams sowie die Wirkungskontrolle.

Politik nicht immer erreicht wird sowie bereits knappe kommunale Ressourcen der Verwaltung bei einem Mobilitätsmanagement gebunden werden, zählt zu den Schwächen. Risiken sind etwa Faktoren wie die Abhängigkeit von Legislaturperioden oder auch geringe Potenziale für den Öffentlichen Verkehr auf dem Land. Insgesamt aber überwiegen die Stärken und Chancen. Die Kommunen nehmen die Unterstützungsangebote vielfach in Anspruch und schätzen sie. Das ZNM NRW hat Veränderungen im Denken vor Ort und von Strukturen aufgelöst. Kommunen haben Mobilitätskonzepte entwickelt und setzen sie teilweise bereits um. Es gibt zahlreiche Projekte –

sowohl begonnene als auch abgeschlossene. Sie zeigen bereits gesamtgesellschaftliche Wirkung.

Das Wissen des ZNM NRW steht auch Interessierten aus anderen Bundesländern offen. So informiert etwa ein Podcast über aktuelle Entwicklungen bei Mobilitätslösungen, Episode 5 macht beispielsweise „Mobilitätswende – der ländliche Raum geht voran“ zum Thema. In seiner „Mobilithek“ stellt das ZNM NRW online Beispiele von gelungenen Projekten vor. Erklärfilme verdeutlichen, wie etwa ein kommunales Mobilitätsmanagement funktioniert.

SERVICE

Zum Weiterlesen: Interkommunales Mobilitätskonzept als Change-Managementprozess: www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/mobilithek/good-practice/fertigstellung-eines-neuen-interkommunalen-mobilitaetskonzepts

KONTAKT

Christoph Overs
Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH /
Zukunftsnetz Mobilität NRW
Telefon: 0221 20808736
christoph.overs@vrs.de
www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de

Quelle: ZNM NRW 2020, eigene Bearbeitung



Prof. Dr. Andreas Knie arbeitet am Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung. www.wzb.eu

“ Herr Professor Knie, warum wird gerade beim öffentlichen Nahverkehr so oft argumentiert, dass die Kosten für einen Ausbau zu hoch wären und man deshalb darauf verzichtet?

Die Deutschen legen 75 Prozent ihrer Strecken mit dem Auto zurück. Die Straße trägt also die Hauptlast des Verkehrs. Der öffentliche Verkehrssektor war dabei immer eine Nische. Für diejenigen, die kein Auto haben können, funktioniert er grundsätzlich. In den Städten ist er eine Alternative. Ansonsten ist er etwas, das man sich nebenbei gönnt. Das kann man schon daran erkennen, dass die wichtigsten Manager des öffentlichen Verkehrs alle Auto fahren. Das sind Männer in Pkws, die mit Geld, das ihnen nicht gehört, Produkte entwickeln, die keiner versteht. Das fällt aber nicht auf, weil sie kaum jemand nutzt. Es gibt keine zentralen Akteure, die wie ich sagen: Ich habe kein Auto mehr, ich möchte, dass Busse und der Schienenverkehr als Alternative zum Auto funktionieren. Wir haben keine fordernde Deutsche Bundesbahn, wir haben kein Eisenbahnbundesamt, das fördert und fordert. Wir haben keinen Schienenpersonennahverkehr und keine kommunalen Unternehmen, die aktiv die Rolle des öffentlichen Verkehrs einklagen. Das ist die Crux. Jetzt ganz plötzlich möchte die Politik den Anteil der Autofahrten reduzieren und überlegt,

Die Frage der Finanzierung

Ein viel gehörtes Argument gegen den Ausbau des öffentlichen Verkehrs im ländlichen Raum sind die Kosten. Braucht es ein neues Mobilitätskonzept?

ob man mehr für den öffentlichen Verkehr tun kann. Jetzt wird das gerade beschriebene Desaster erst richtig sichtbar.

Braucht es neue Konzepte für die Finanzierung von Verkehrsinfrastrukturen?

Überwindung von Raum sollte etwas kosten. Fahrten müssen aber maßstabsgetreu und sachgerecht bepreist werden. Es stimmt, Straßen sind bei uns Flatrate: Wir fahren darauf gefühlt immer umsonst. Deshalb schwelt die Debatte über eine nutzerabhängige Infrastrukturabgabe seit Langem. Viele fordern, dass diejenigen, die viel fahren, auch viel bezahlen müssen. Wer ein großes Auto hat, sollte noch mehr zahlen, wer ein E-Auto hat, weniger und wer Carsharing macht, nochmals weniger. Wer Straßen nicht nutzt, weil er nicht fährt, zahlt gar nichts. Diese Idee könnte man weiterentwickeln, aber die Regierung traut sich nicht.

Es gibt Beispiele aus anderen Ländern, dass etwa Unternehmen, die Verkehr erzeugen, mehr zahlen müssen. Finden Sie das sinnvoll oder kennen Sie andere sinnvolle Ansätze?

Das ist sinnvoll. Man könnte auch nach Österreich blicken. Dort betrachtet man den Autobahnbau als unternehmerische Aufgabe. Die Österreicher haben zwei Neubauprojekte gestoppt, weil prognostiziert wurde, dass diese Straßen nicht genügend genutzt

würden, um sie durch die Nutzenden zu refinanzieren. In Österreich werden Fernstraßen bereits teilweise über Vignetten bezahlt. Es gibt also schon eine Nutzerfinanzierung, die momentan aber noch für alle gleich ist. Jetzt wird darüber nachgedacht, die Vignettenpreise zu staffeln. In vielen skandinavischen Städten und auch in anderen Ländern gibt es eine Straßenmaut. In den USA ist fast jede zweite Brücke mautpflichtig. Es gibt sehr viele solcher Beispiele. Bei uns sind Straßen dagegen kostenfrei nutzbar, wie schon in der Nazi-Zeit. Die Grundlagen unseres heutigen Autobahnnetzes hat die Reichsbahn geschaffen. Sie hat Autobahnen gebaut, um damit den LKW-Verkehr unter Kontrolle zu halten und hatte sich eine Gebührenordnung ausgedacht. Diese Finanzierungsidee wurde dann aber von den Nazis nicht umgesetzt, sie sorgten, im wahrsten Sinne, für freie Fahrt für die Bürger. Die Geschwindigkeitsbegrenzungen wurden – nur unterbrochen durch den Krieg – aufgehoben. Das hat sich bis heute gehalten.

Um Menschen für den ÖPNV zu mobilisieren, spielt der Preis eine wichtige Rolle. Templin in Brandenburg hat die Nutzung eine Zeit lang kostenlos angeboten. Warum gelingt so etwas langfristig nicht?

Man bekommt dadurch ein paar Kunden mehr, aber das reicht nicht, weil das immer nur klein-

räumige Lösungen sind. Es gibt immer wieder Städte, die so etwas versuchen. Der beste Ansatz war aber das 9-Euro-Ticket. Wir haben dadurch gesehen, dass sich die Menschen für Bus und Bahn begeistern, wenn man einen sehr niedrigen Preis verlangt. Diese Bewegung hätte man nutzen sollen. Stattdessen hat die Politik lange nichts gemacht und dann 49 Euro für das Deutschland-Ticket festgelegt, was wiederum zu teuer ist. Da sagen die, die schon immer mit den Öffentlichen gefahren sind: Super, so billig bin ich noch nie unterwegs gewesen. Aber Autofahrenden ist das Ticket zu teuer. In vielen Gebieten wird nun am Deutschland-Tarif herumoperiert, damit geht die Idee der einfachen Bedienung kaputt.

„29 Euro für das Deutschland-Ticket wäre ein guter Preis. Darin sollte die wichtige erste und letzte Meile inkludiert sein. Das heißt, man kann ein Anrufsammeltaxi bestellen und damit zur nächsten Bahnhaltestelle fahren.“

Wie stehen Sie zur Diskussion um das Deutschland-Ticket in puncto Gerechtigkeit? Manche finden es beispielsweise ungerecht, weil es damit zwar ein kostengünstiges Ticket, aber dennoch auf dem Land nicht mehr Busse gibt.

Das stimmt ja auch. Das 9-Euro-Ticket, aber auch ein Ticket für 49 Euro kommt dort besonders gut an, wo es viele Angebote im öffentlichen Verkehr gibt. Den ländlichen Raum – und der beginnt in Deutschland praktisch hinter der Wendeschleife der Straßenbahn – müssen wir an den Nahverkehr natürlich besser anbinden. Bei unseren und anderen Forschungen kam heraus, dass 29 Euro für das Deutschland-Ticket ein guter Preis wäre. Darin sollte die erste und letzte Meile inkludiert sein. Das heißt, man kann ein Anrufsammeltaxi bestellen und damit zur nächsten Bahnhaltestelle fahren. Es gibt On-demand-Verkehre bereits als Pilotprojekte. Diese Projekte haben oft witzige Namen – die sich aber niemand merken kann, und die Bedingungen sind überall anders. Es muss stattdessen einen bundesweiten und einheitlichen Ansatz geben. Mit solch einem Ticket könnte man hoffen, dass die Menschen aus dem Auto aussteigen.

Sie meinen als Bundesangebot? On-demand-Angebote könnten für Kommunen sehr teuer werden, wenn sie dafür zahlen müssen.

Diese Argumentation wird dazu genutzt, damit sich nichts ändert. Linienbusse müssen auch bezahlt werden. Im ländlichen Raum sind 98,8 Prozent der Fahrgäste in Bussen Schüler und Auszubildende. Es fährt also praktisch ansonsten dort fast niemand Bus und Bahn, deshalb ist jede Alternative besser. Das Geld, das wir derzeit in den öffentlichen Verkehr geben, wird vor allem für die Organisation und die Strukturen eingesetzt. Nehmen wir einmal Sachsen: Dort gibt es allein fünf Zweckverbände, die in großen bürokratischen Strukturen den Schienenverkehr des Landes organisieren. Die Sachsen setzen mehr Geld für Bürokratie ein als für die Förderung des Schienen- und Busverkehrs selbst und damit noch nicht genug: Es heißt, wir hätten ein Fachkräfteproblem bei den Busfahrerinnen und -fahrern. Dieses Problem haben wir nur, weil die Fahrenden so schlecht bezahlt werden. In den Zweckverbänden haben wir kein Fachkräfteproblem, weil die Arbeit ordentlich vergütet wird. Dafür ist Geld da. Demnächst gibt es nur noch diejenigen, die den Verkehr planen, die so genannten Bestellerorganisationen, die aber kein Geld mehr zum Bestellen haben.

Also bundesweit organisieren und ganz weg vom regionalen Linienbusverkehr hin zu on demand?

Absolut richtig. Außerhalb der Städte alles auf on demand umzustellen, wäre billiger und auch attraktiver für die Fahrgäste. Dann ist die Frage, was wir mit den vielen ungenutzten Bussen machen. Wir schlagen vor, dass damit weiter Schüler und Auszubildende gefahren werden. Sie brauchen gebündelte Abfahrtszeiten. Sparen kann man sich die Mehrzahl der Verkehrsverbände und der Zweckverbände. Denn dort ist ein unkontrollierter bürokratischer Wucher entstanden.

Herr Professor Knie, vielen Dank für das Gespräch.

Das Interview führte Andrea Birrenbach.



Mobilität in Bewegung

Wie kann die Mobilität auf dem Land verbessert werden? Die Fördermaßnahme „LandMobil – unterwegs in ländlichen Räumen“ nahm sich dieser Frage an.

Von Patrick Anhelm und Jochen Hermel

Welche Rahmenbedingungen für die Verbesserung der Mobilität vorhanden sein müssen und welche

Ansätze in ländlichen Räumen funktionieren können, haben 37 Modellprojekte von 2020 bis 2023 ausprobiert. Die Ideen reichen von Sharing- und Mitfahrangeboten mit Rad, Pkw oder Bus über Lieferverkehr bis hin zu Beratungsangeboten. Gefördert wurden die Projekte über das Bundesprogramm Ländliche Entwicklung und Regionale Wertschöpfung (BULEplus) des Bundesministeriums für Ernährung und Landwirtschaft (BMEL).

Kombinieren und informieren

Manchmal sind die Mobilitätsangebote besser als ihr Ruf, vielen Menschen aber nicht bekannt. Einige Projekte richteten daher Mobilitätsberatungen ein, um darüber zu informieren, welche Züge, Busse und Leihfahräder zur Verfügung stehen und wie sich die Nutzung am besten kombinieren lässt. Die Reisenden erhielten so einen besseren Zugang zu den bestehenden Angeboten und damit zu öffentlichen Verkehrsmitteln insgesamt.

Die Kombination vorhandener Angebote kann zu einer Steigerung der Effizienz und der Erreichbarkeit führen. So wurden im Rahmen von LandMobil unter anderem Ideen entwickelt, wie sich der ÖPNV mithilfe von Taxis oder anderen Verkehrsmitteln ergänzen lässt. Die Verknüpfung von Verkehrsmitteln mehrerer Anbieter kann allerdings für die Fahrgäste schnell unübersichtlich werden. Viele befürchten zudem, dass der Umstieg von einem auf das andere Verkehrsmittel nicht reibungslos klappt. Um Wartezeiten zu reduzieren, sollten die Mobilitätsange-

bote daher gut aufeinander abgestimmt sein und in einer gemeinsamen Planung, möglichst auf Ebene der Landkreise oder Verkehrsverbünde, mitgedacht werden. Verlässliche Information, beispielsweise über eine App, und ein verkehrsmittelübergreifendes Buchungs- und Tarifsystem erleichtern die Planung und Nutzung solcher „intermodaler Wegeketten“.

Teilen statt besitzen

Um von der Haltestelle nach Hause zu kommen oder für den Ausflug am Wochenende eignen sich Sharing-Angebote. Fahrräder, E-Bikes oder E-Roller zum Ausleihen anzubieten, kann in vielen Fällen auch dort umsetzbar sein, wo Carsharing aufgrund zu geringer Nutzerzahlen nicht machbar ist, beispielsweise in kleineren Gemeinden. Um die Finanzierung von Carsharing auf finanziell stabilere Füße zu stellen, haben einige Projekte gute Erfahrungen damit gemacht, die Nutzung von Dienstwagen – beispielsweise die des Landkreises – in das Carsharing zu integrieren oder weitere vor Ort vorhandene Nutzergruppen, etwa Touristen, einzubeziehen.



Das Modellprojekt des Regionalbündnisses Mecklenburgische Schweiz bringt nicht nur Waren, sondern auch Menschen ans Ziel.

Bei LandMobil wurden jedoch nicht nur Menschen, sondern auch Waren und Dienstleistungen in Bewegung gesetzt. So brachte ein ehemaliger Linienbus Bildungs- und Kulturangebote der Volkshochschule aufs Land, ein umgebautes Wohnmobil telemedizinische Beratung und Leistungen von medizinischem Fachpersonal.

Lernen und gestalten

Die Modellprojekte dienen als Beispiele, wie Mobilität verbessert werden kann, zeigen aber auch Umsetzungsschwierigkeiten und daraus entstehende weitere Handlungsbedarfe auf. Die Ergebnisse werden im Rahmen der Fachkonferenz LandMobil am 21. November 2024 vorgestellt und diskutiert. ■

SERVICE

Zu LandMobil: www.bmel.de/DE/themen/laendliche-regionen/mobilitaet/mud-land-mobil.html
Zur Abschlusskonferenz: www.bmel.de/SharedDocs/Termine/DE/2024-11-21-landmobil.html

KONTAKT

Jochen Hermel, Patrick Anhelm
Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung
Kompetenzzentrum Ländliche Entwicklung
landmobil@ble.de
www.ble.de

Mobilität als Gemeinschaftsprojekt

Im mecklenburgischen Hohenkirchen hat eine Initiative ein Mobilitätskonzept entwickelt, das auf Zusammenarbeit mit dem regionalen Verkehrsunternehmen, der Gemeindeverwaltung und Ehrenamtlichen beruht. Es könnte eine Blaupause für andere Regionen sein.



Professor Udo Onnen-Weber leitet das Kompetenzzentrum ländliche Mobilität (KOMOB), ein Institut in der ForschungsgmbH Wismar. Zudem engagiert er sich in einer Mobilitätsinitiative im mecklenburgischen Hohenkirchen.

Jörg Lettau ist Geschäftsführer des Verkehrsunternehmens Nahbus Nordwestmecklenburg GmbH. <http://komob.de>
www.nahbus.de

LETTAU: Um solch ein Konzept umzusetzen, braucht es einen Mobilitätsmanager in einer Gemeinde, einen Kümmerer. In Hohenkirchen gibt es ihn mit Professor Onnen-Weber. Nur so ist eine derartige Zusammenarbeit eines Verkehrsunternehmens mit einer Gemeinde möglich.

ONNEN-WEBER: Eine Arbeitsgruppe aus fünf Bürgerinnen und Bürgern übernimmt das Management. Wir wissen, dass wir die Nutzenden an der Planung beteiligen müssen und haben sie befragt. Erstaunlich viele haben gesagt, dass sie Fahrdienste übernehmen würden. Das macht mich optimistisch.

In Ihrer Befragung ging es auch darum, was nötig ist, damit sich die Menschen in Hohenkirchen vom eigenen Fahrzeug verabschieden. Was haben sie geantwortet?

ONNEN-WEBER: Sehr viele aus den mittleren Altersgruppen haben angegeben, dass sie den öffentlichen Nahverkehr nicht nutzen. Allerdings sagen auch viele, dass sie damit von Kindertaxidiensten entlastet werden. Viele ältere Menschen zeigen sich interessiert, haben aber eine überraschend große Anspruchshaltung: Sie wollen an der Haustür abgeholt werden – das planen wir ein. Schwierig ist, dass sie zu ganz bestimmten Zeiten gefahren werden wollen und nicht warten möchten. Eine Passagierbündelung ist aber aus Kostengründen nötig. Darüber müssen wir noch in der Gemeinde nachdenken. Insgesamt ist die Zahl der potenziell Nutzenden unter den Älteren und Alten, aber auch bei den Jugendlichen groß.

LETTAU: Wenn ältere Menschen den Fahrplan kennen, können sie in Zukunft ihre Arzttermine darauf abstimmen. Und durch das kostengünstigste Deutschland-Ticket sind die Erfolgchancen des Mobilitätskonzepts in Hohenkirchen deutlich gestiegen.

Herr Lettau, Herr Professor Onnen-Weber, vielen Dank für das Gespräch!

Das Interview führte Andrea Birrenbach.

Herr Professor Onnen-Weber, Herr Lettau, in Ihrer Region gibt es bereits flexiblen Linienverkehr. Sie entwickeln das Konzept momentan weiter. Was haben Sie vor?

LETTAU: Seit Anfang 2024 fördert das Land Mecklenburg-Vorpommern alle Landkreise für zwei Jahre, damit bessere Anbindungen im ÖPNV geschaffen werden. Seit einigen Monaten setzt das Verkehrsunternehmen Nahbus im Landkreis Nordwestmecklenburg auf 13 Linien Taxis ein, die als Rufbusse nach Taktfahrplan unterwegs sind und alle Dörfer anbinden. Sie halten nur dann an den Bushaltestellen, wenn sie vorab telefonisch oder per App bestellt wurden. Dadurch werden Fahrtzeiten kürzer.

ONNEN-WEBER: Diese Veränderung hat eine Initialzündung in der Gemeinde Hohenkirchen ausgelöst, die im Landkreis liegt: Wir haben ein eigenes Konzept entwickelt und fangen gerade an, es umzusetzen. Wir in Hohenkirchen wollen die Fahrer als Gemeindemitarbeitende einstellen, damit sie vor Ort sind, und werden damit sehr kostengünstig arbeiten. Das Fahrzeug stellt uns Nahbus zur Verfügung, es bleibt in Hohenkirchen stationiert. Wenn ein Rufbus gebraucht wird, ist er sofort fahrbereit; lange Anfahrtswege und -zeiten entfallen. Diese Taxis sollen zwischen fünf und 22 Uhr im stündlichen Takt fahren, aber nur bis zur nächsten Haltestelle des Regiobusses von Nahbus. Fehlzeiten durch Urlaub und Krankheit federn wir mit Ehrenamtlichen ab.

„Viele ältere Menschen haben eine überraschend große Anspruchshaltung.“

Schneller ohne Stift und Papier



Die freiwillige Feuerwehr gehört zu den größten Gruppen, die sich in Deutschland ehrenamtlich engagieren. Die Anzahl ihrer Einsätze nimmt zu. Damit einher geht ein wachsender Aufwand, die Hilfeinsätze zu dokumentieren. Eine App kann nun dabei unterstützen.

Von Isabella Mahler

Ob Löscharbeiten bei Bränden, Auspumpen von überfluteten Kellern oder Bergung von verunfallten Fahrzeugen – die Aufgaben von Feuerwehren nehmen vermutlich die meisten Menschen als eine körperliche Herausforderung wahr. Weniger bekannt ist, dass auch die Bürokratie, die mit jedem Einsatz einhergeht, eine Herausforderung ist. Denn alle Geschehnisse am Einsatzort müssen für den Einsatzbericht dokumentiert werden: Von der Beschreibung der Ausgangslage, der Anwesenheitsliste der beteiligten Feuerwehrleute und den ausgeführten Tätigkeiten bis hin zu den Einsatzmitteln.

Diese Aufgabe trifft auch freiwillige Feuerwehren, in denen sich Ehrenamtliche in ihrer Freizeit engagieren. Sie machen gut 90 Prozent der Feuerwehren in Deutschland aus. Anhand des Einsatzberichts stellen die Gemeinden im Nachhinein fest, ob es sich, beispielsweise bei der Bekämpfung eines Hausbrands oder dem Auspumpen eines Kellers, um eine Pflichtaufgabe oder eine Kannaufgabe der Feuerwehr handelte – also die Allgemeinheit oder der Betroffene zahlt. Bislang werden viele Protokolle bei freiwilligen Feuerwehren während des Einsatzes händisch auf Papier geführt und später abgetippt. Neben dem hohen Zeitaufwand habe das auch andere Nachteile, sagt Matthias Seibert. Er ist Kommandant

bei der freiwilligen Feuerwehr in Frickingen, einer 3 000-Einwohner-Gemeinde im Bodenseekreis. „Beim Schreiben vergisst man doch mal irgendetwas in einer stressigen Situation. Und Papier ist weg.“ Zudem stapelten sich die Ordner im Feuerwehrhaus.

App hilft beim Protokoll

Aktenschranke gehören bei der Feuerwehr in Frickingen nun weitgehend der Vergangenheit an. Denn seit rund einem Jahr setzt sie die „FWApp by MissionBudies“ zur Protokollierung ein. Die App führt die jeweilige Einsatzleitung dabei Schritt für Schritt durch Vorlagen, etwa für die Mannschaftsübersicht, das Ein-

„Eine einfache, intuitive Bedienung war Leitlinie für die Entwicklung der App.“



Die App hilft bei der Dokumentation von Einsätzen.

satztagebuch, die Atemschutzüberwachung und das Fahrtenbuch. Dabei kann sie auf fertige Textbausteine zurückgreifen oder sich durch ein Auswahlménü klicken. „Wir können alle Details dazu eintragen, was wir gemacht haben, um nachher eine saubere Dokumentation von dem Einsatz zu erhalten“, sagt Seibert. Die App bietet einen Leitfaden, der bei den Eintragungen unterstützt. „Das ist eigentlich das Wichtigste und erleichtert wirklich die Arbeit.“

Die Führungskräfte der Feuerwehr Frickingen haben die App in Kooperation mit den Gründern von MissionBuddies ein Jahr lang bei Übungen kostenlos getestet. Durch das Feedback trugen die Feuerwehrleute aus Frickingen dazu bei, dass die App praxisnah weiterentwickelt werden konnte. Nach Ablauf der Testphase hat die Gemeinde für ihre Feuerwehr vier Lizenzen erworben. Die erste Lizenz kostet rund 300 Euro jährlich, für weitere Lizenzen gibt es Rabatt. In jedem Einsatzfahrzeug der Feuerwehr Frickingen – dem Mannschaftstransportwagen, zwei Löschfahrzeugen und einem Gerätetransportwagen – steht nun ein Tablet mit der App und Datenvolumen zur Verfügung. Die Tablets sind über die App miteinander vernetzt. So können Informationen wie eine Lagekarte während des Einsatzes geteilt werden. Gibt es am Einsatzort keinen Internetempfang, funktionieren dennoch fast alle Funktionen. Fehlende Daten, wie etwa GPS-Positionen, können nachgetragen werden, wenn das Tablet wieder online ist.

Einfache Bedienung

Die Einarbeitung in die digitale Einsatzprotokollierung hat bei der freiwilligen Feuerwehr Frickingen etwa ein Dreivierteljahr gedauert. Die Leitung hat für ihre 48 aktiven Mitglieder selbst Schulungen organisiert. „Die jüngeren Kameradinnen und Kameraden sind mit digitaler Technik aufgewachsen und können die App

dadurch schneller bedienen. Die Älteren tun sich hin und wieder etwas schwerer mit der Bedienung und brauchen ein bisschen Zeit, aber dann klappt es auch“, sagt Seibert.

„Eine einfache, intuitive Bedienung war Leitlinie für die Entwicklung der App“, sagt Dustin Keller, einer der drei Gründer von MissionBuddies. Die Idee dazu kam von Firmenpartner Pascal Steinmüller, der sich als Zugführer bei einer freiwilligen Feuerwehr engagiert und die Einsatzdokumentation mit Stift und Papier leid war. „Wir wussten aus der Praxis, dass nicht alle Einsatzkräfte bei der freiwilligen Feuerwehr IT-affin sind und beruflich täglich am PC sitzen“, sagt Keller. Alle machten ihre Aufgaben bei der freiwilligen Feuerwehr ehrenamtlich, neben dem Hauptberuf. Niemand gäbe den Jahresurlaub für eine Softwareschulung her. Für freiwillige Feuerwehren brauche es also eine App, die man jedem in die Hand drücken könne. Neben der mobilen Einsatzdokumentation hat das Team die App nach und nach mit weiteren Funktionen ausgestattet. Es gibt jetzt beispielsweise Übersichtspläne für Hydrantenstandorte und Brandmeldeanlagen sowie Anfahrtsskizzen, die die Feuerwehren zu Beginn des Einsatzes unterstützen.

Auch andere Feuerwehr-Apps sind auf dem Markt erhältlich. Laut Keller konzentrierte sich die bisher entwickelte Software allerdings auf die Führungsunterstützung bei Großschadenslagen auf Kreisebene. Das sind etwa Großbrände oder Überschwemmungen nach einem Gewitter. Für eine kleine freiwillige Feuerwehr im ländlichen Raum sei diese Software in der Regel zu groß, zu komplex und zu teuer.

Bei den etwa 30 Einsätzen der freiwilligen Feuerwehr Frickingen im vergangenen Jahr ist die App der MissionBuddies stets im Einsatz gewesen. „Für uns hat sich die App als Arbeitserleichterung bewährt“, sagt Kommandant Seibert.

KONTAKT

Dustin Keller
MissionBuddies GmbH
Telefon: 07531 7140680
d.keller@missionbuddies.de
www.missionbuddies.de

Superfood aus Deutschland

Als Agrarstudent hatte Johannes Grenzebach die Idee, Quinoa nicht nur im Versuch, sondern als reguläre Kulturpflanze anzubauen. Mittlerweile vertreibt er das Pseudogetreide von etwa 15 deutschen Betrieben.

Von Anja Rath

Für die Menschen der Andenhochländer gehört Quinoa zu den Hauptnahrungsmitteln. Die stärkeliefernde Pflanze gedeiht noch in einer Höhe von bis zu 4 300 Meter über dem Meer, wo kein Getreide mehr Fuß fassen kann. Die als Pseudogetreide bezeichneten Samen erfreuen sich als „Superfood“ einer steigenden Nachfrage in der ernährungsbewussten europäischen Küche, denn sie sind glutenfrei und enthalten für die menschliche Ernährung wichtige Eiweiße. Der Großteil der jährlich rund 7 000 Tonnen in Deutschland vermarkteter Quinoa wird importiert. Durch die hohe Nachfrage sei Quinoa in den Anbauländern mittlerweile zu teuer für die ärmere Bevölkerung, und Großbetriebe hätten viele kleine verdrängt, schreibt der Industrieverband Agrar (iva). Die Lösung sei eine regionale Erzeugung. Die gibt es beispielsweise in der hessischen Wetterau.

Die Idee, die Andenfrucht dort anzubauen, hatte Johannes Grenzebach 2012, als er sich im Rahmen seiner Masterarbeit in den Agrarwissenschaften an der Universität Gießen theoretisch damit auseinandersetzte. 2018 gründete Grenzebach mit Simon Weiß die Firma „Mudda Natur“ mit Sitz in Wölfersheim, über die sie die Quinoa vermarkten. Seit 2022 sind ihre Produkte mit dem Qualitäts- und Herkunftszeichen Hessens zertifiziert. Zweimal gewann Mudda Natur den hessischen Jurypreis „Goldener Qualileo“ für regionale Lebensmittel. In Deutschland würden derzeit jährlich maximal 250 Hektar mit Quinoa bestellt, schätzt Grenzebach. „Über 100 Hektar bauen wir in unserer Erzeugergemeinschaft biologisch an.“ Etwa 15 Betriebe aus mehreren Bundesländern gehören dazu, darunter ein Hof aus Westfalen, ein Betrieb in der Nähe von Leipzig und Betriebe auf sehr guten Standorten in Rheinhessen und bei Plattling.

Eindrucksvolle Wasserverwerterin

„Wir präferieren Regionen, in denen die Zuckerrübe angebaut wird, denn Quinoa ist mit ihr verwandt und stellt ähnliche hohe Ansprüche“, sagt Grenzebach. Sie

gedeiht gut auf tiefgründigen und wasserführenden Böden, Bodenverdichtungen mag sie nicht. Was Grenzebach begeistert, ist das Wassernutzungsvermögen der Pflanze. „Sie braucht nur ein Drittel dessen, was Weizen benötigt. Die Regenschauer, die in den vergangenen trockenen Jahren in der Wetterau fielen, hätten für Weizen nicht ausgereicht – bei der Quinoa konnte man sozusagen zusehen, wie sie danach ins Wachstum gegangen ist.“ In ihrer Jugend entwickelte sich die Kultur langsam und Unkraut müsse reguliert werden. „Aber sobald sie über die kritische Phase hinaus ist, hat sie von sich aus eine unglaubliche Unkrautunterdrückung.“ In trockenen Jahren können Blattläuse zum Problem werden, denn sie entwickeln sich dann gut. Bio-Betriebe dürfen keine synthetischen Insektizide einsetzen, aber beispielsweise Kali-Seife.

Eigentlich enthält Quinoa von Natur aus seifenartige Saponine. „Das sind Bitterstoffe, die in der Natur Fressfeinde fern-

halten sollen, also gar nicht lecker schmecken“, erklärt Grenzebach. Mudda Natur setzt auf saponinfreie Sorten. Das macht die Kulturen zwar attraktiv für Blattläuse, hat aber einen entscheidenden Vorteil. „Die Quinoa, die aus Südamerika stammt, muss industriell geschält und gewaschen und dann vor dem Kochen noch einmal heiß abgespült werden. Wir müssen unsere Quinoa nach der Ernte nur reinigen und können sie dann ungeschält weiterverarbeiten“, so Grenzebach.

Viele Absatzmärkte

Mudda Natur bietet Vollkorn-Quinoa sowie ein daraus entwickeltes Produktsortiment, beispielsweise herzförmige Flocken, Nudeln, Aufstriche, Gewürzsoßen und Suppen. „Wir vermarkten über vielfältige Kanäle – der Markt ist da.“ Mudda Natur beliefert Unverpackt- und Hofläden, aber auch Großabnehmer im Bio-Bereich sowie den Lebensmittelhandel. „Zu unseren Kunden gehören die verarbeitende Industrie, also Hersteller von

Johannes Grenzebach
in seinem Quinoa-Feld





Mudda Natur bietet vielfältige Quinoa-Produkte:

- 1 Herzflocken
- 2 Quinoa mit Schokolade und Nuss
- 3 Nudeln
- 4 Mehl
- 5 Pops
- 6 Vollkorn

Müsli oder Brotbackmischungen, aber auch Bäckereien, Restaurants oder Menschen. Diese Absatzmärkte haben wir uns größtenteils selbst erschlossen und Partner gefunden, mit denen wir uns Stück für Stück weiterentwickeln.“ Das derzeitige Unternehmensziel sei, pro Jahr 100 Prozent zu wachsen. Über den Online-Shop gehen die Produkte zudem direkt an die Kunden. Die Mudda-Natur-Quinoa ist teurer als die importierte. „Wir müssen uns zwar am Weltmarktpreis orientieren, aber unser ökologischer und ökonomischer Mehrwert ist klar erkennbar“, so Grenzebach.

Der Industrieverband Agrar geht davon aus, dass der Quinoa-Anbau in Deutschland eine Nische bleiben wird, der Anbau sich für einzelne Betriebe aber lohnen könne. Grenzebach stimmt dem teilweise zu: „Für Landwirte, die Rohstoffe direkt an den Agrarmarkt verkaufen wollen, eignet sich Quinoa nicht, denn große Mengen lassen sich derzeit nicht so einfach vermarkten.“ Aber er sieht großes Potenzial für das Korn aus den Anden. „Die Ernährungsgewohnheiten verändern sich bereits deutlich. Vegane Fleischalternativen werden zunehmend nachgefragt.“ Sie basieren bislang häufig auf Eiweißen von Hülsenfrüchten, die Allergien verursachen können. Zur Quinoa sind bislang

keine allergischen Reaktionen bekannt. Die Ernährungsindustrie achte auf Ernährungstrends, sagt Grenzebach. „Werden glutenfreie oder vegane Produkte verstärkt nachgefragt, dann reagiert der Markt darauf. Gleichzeitig bietet er das, was sich gut verkauft.“ Damit die Quinoa aus Deutschland eine Chance bekommt, müssen die Kaufenden also hiesige Ware nachfragen.

Stabilere Sorten

Für den Handel seien insbesondere Warenverfügbarkeit sowie Produktqualität von Bedeutung. „Es gibt nicht viel Bio-Quinoa auf dem Weltmarkt, die definitiv frei von Pflanzenschutz-Rückständen ist. Hiervon profitieren wir.“ Anfang Juli sieht es für ihn so aus, dass es dieses Jahr eine sehr gute Ernte geben wird. „Das milde Klima und die vielen Niederschläge im Frühjahr waren für das Wachstum super. Die Blüte hat bei angenehmen 20 Grad stattgefunden.“ Nun muss der Sommer noch heiß werden, sodass die Samen gut abreifen. Nicht in jedem Jahr sind Grenzebachs Ernteprognosen so vielversprechend wie die für 2024. Wenn der Witterungsverlauf gut und der Schädlingsbefall überschaubar sind, könne er bis zu drei Tonnen je Hektar ernten. „Aber wir hatten auch schon weniger als 500 Kilogramm – die Ertragsschwankungen sind

extrem. Viele Landwirte, die derartige Erfahrungen gemacht haben, wollen Quinoa nicht mehr anbauen.“ Eine Ursache für die unterschiedlichen Erträge sei, dass es für Nischenkulturen noch keine züchterisch bearbeiteten Sorten gebe.

Seit 2010 forscht die Universität Hohenheim an Sorten, die für den Anbau in Deutschland geeignet sind. Sie ist auch bei dem 2023 gestarteten und aus Bundesmitteln geförderten Forschungsvorhaben „Züchtung von Quinoa für den Anbau in Deutschland (QUIZ)“ dabei. Für Grenzebach sind die Zuchtziele klar: Gebraucht werden Sorten mit einem höheren Ertrag je Hektar, homogener Abreife und einer kürzeren Blüte. „Die aktuellen Sorten in unserem Portfolio können noch keine Ertragssicherheit wie beispielsweise Weizen oder Raps bieten.“

KONTAKT

Johannes Grenzebach
Mudda Natur GmbH
Telefon: 0171 4533915
johannes@muddanatur.com
www.muddanatur.com

Vom Dorf betreut

Vor über 25 Jahren hat die Bürgergemeinschaft von Eichstetten beschlossen, die Aufgaben des Generationenvertrags in die eigenen Hände zu nehmen. Seitdem kümmert sie sich um Hilfsbedürftige aus dem baden-württembergischen Ort. Mitunter kommt sie dabei an ihre Grenze.

Von Helga Bär

Über 100 Mitarbeitende bringen sich bei der Bürgergemeinschaft Eichstetten ein. Sie unterstützen etwa das betreute Wohnen in den 16 barrierefreien Wohnungen im zentral gelegenen „Schwanenhof“ und in der ebenfalls dort angesiedelten Tagespflege. In einer ambulant betreuten Wohngruppe werden Menschen, die an Demenz erkrankt sind, gemeinschaftlich versorgt. Auch für die Jüngsten und Menschen mit Behinderungen gibt es Angebote.

Wie alles begann

Schon vor rund 30 Jahren zeichnete sich in dem Winzerdorf am Kaiserstuhl ab, dass sich die Pflegesituation vor Ort verändert. In Gesprächen mit älteren Bürgerinnen und Bürgern, die der damalige Bürgermeister etwa beim Besuch zu runden Geburtstagen führte, wurde es immer wieder deutlich: Durch Berufstätigkeit oder Wegzug der Kinder können

Ältere nicht mehr automatisch von der eigenen Familie versorgt werden. Aus dieser Situation heraus wurde die Leitidee „das Dorf übernimmt den Generationenvertrag“ geboren. Gemeinderäte, Interessierte aus dem Ort, in dem damals etwa 3 000 Menschen lebten, Vertreter des Roten Kreuzes, ärztliches Fachpersonal, Landfrauen sowie Aktive aus den Kirchen machten sich gemeinsam daran, die Idee mit Leben zu füllen. Ihr Ziel war, in eigener Trägerschaft ein betreutes Wohnen mit einem Bürgerbüro als Anlaufstelle sowie eine niedrigschwellige Versorgungsmöglichkeit der Älteren des Dorfes durch eine Nachbarschaftshilfe aufzubauen.

An der Stelle eines baufälligen Gebäudekomplexes im Ortskern wurde mit Mitteln eines Investors, der gleichzeitig der Architekt war, und der Gemeinde ein

Neubau errichtet. Im Frühjahr 1998 gründete sich die Bürgergemeinschaft Eichstetten e. V. (BGE) offiziell als Trägerverein und im Sommer konnten die ersten Wohnungen im Schwanenhof bezogen werden. Das Bürgerbüro wurde eröffnet und ein qualifiziertes, hochmotiviertes Nachbarschaftshilfe-Team, in dem sich vor allem die Frauen aus dem Dorf engagieren, stand in den Startlöchern, um betreuende, grundpflegerische und hauswirtschaftliche Unterstützung zu leisten. Die BGE ist ein eigenständiger Verein, gleichzeitig eng verzahnt mit der Gemeinde. Die Aufgabebereiche wurden immer mehr erweitert und den Bedürfnissen des Dorfes angepasst. Auch die jüngere Generation unterstützte die BGE bald nach ihrer Gründung, indem sie die Kernzeitbetreuung der Grundschul Kinder übernahm. Seit 2004 bietet sie Mittagessen für die Kindergartenkinder.



Gemeinsam kochen in der Pflegegruppe „Adlergarten“



Das Bürgerbüro: zentrale Anlaufstelle mit Ansprechpartnerinnen

Beim betreuten Wohnen und der nachbarschaftlichen Hilfe im Dorf kam der Verein im Laufe der Jahre an seine Grenzen – es war nicht immer möglich, Menschen in ihrem eigenen Zuhause bis zum Tod zu begleiten. Bei umfangreicher Pflegebedürftigkeit oder einer starken Demenzerkrankung musste oftmals ein Umzug in ein Pflegeheim, also ein Ortswechsel, erfolgen. Damit rissen für die Betroffenen die sozialen Kontakte ab. Um dem zusätzlichen Bedarf gerecht zu werden und pflegebedürftigen und an Demenz erkrankten Menschen ein Verbleiben in der Gemeinde zu ermöglichen, entwickelte die Bürgergemeinschaft das Konzept für die ambulant betreute Pflegewohngruppe: 2008 wurde der „Adlergarten“ eröffnet, eine familiäre Wohnform, in der bis zu elf Menschen ein neues Zuhause finden. Sie leben dort gemeinsam und werden von speziell ausgebildeten Alltagsbegleiterinnen der BGE betreut, die mit ihnen den Tagesablauf gestalten. Die Kirchliche Sozialstation nördlicher Breisgau e. V. ist als Kooperationspartner eingebunden: Die Mitarbeitenden beraten und übernehmen die fachpflegerische Leitung.

Für die Kosten für Betreuung und Pflege können Betroffene Zuschüsse bei der Pflegekasse beantragen. Ambulante Wohngruppen werden dabei ähnlich wie die häusliche Pflege gehandhabt. Für Menschen in Pflegeheimen hat der Bundestag 2023 eine gestaffelte Absenkung der Eigenanteile mit einer gleichzeitigen Anhebung der Zuschüsse beschlossen. Ambulant betreute Wohngruppen wurden nicht berücksichtigt, obwohl vergleichbar hohe Kosten entstehen. Dies

führt zu einer Herausforderung für die Beteiligten in Eichstetten und schränkt die Wahlfreiheit der Betroffenen ein, da das Leben in einer betreuten Wohngemeinschaft monatlich um bis zu 1 000 Euro teurer wird als im Pflegeheim. Zudem müssen die ambulanten Wohngruppen als gemeinschaftliche häusliche Pflege die nächtliche Betreuung und Rufbereitschaft selbst tragen.

Von der Nachtkneipe zum integrativen Tages-Café

Ein Bistro, das sich auf dem Areal des Schwanenhofs befand, wurde aufgrund seines Nachtbetriebs immer wieder zum Konfliktthema. Die BGE und die Gemeinde suchten deshalb nach einer Nutzung, die besser zum Umfeld und dem sozialen Gedanken passte: Für das Bistro wurde ein anderer Standort gefunden, und nach einer längeren Planungsphase konnte am Schwanenhof 2012 das integrative „Café Mitnander“ eröffnet werden. Menschen mit Handicap erhalten hier in Zusammenarbeit mit Menschen ohne Beeinträchtigung die Chance auf einen Arbeitsplatz. Das „Mitnander“ ist eine gGmbH, deren Hauptgesellschafter das Hofgut Himmelreich, die Gemeinde Eichstetten und die BGE sind. Durch seinen selbstgebackenen Kuchen und den Mittagstisch ist das Café mittlerweile auch im Umland beliebt. Die Menschen, die auf dem Areal betreut wohnen, können auf Wunsch vom Lieferservice profitieren.

Das „Mitnander“ liefert auch das Mittagessen für die Menschen, die die Tagespflege nutzen. 2017 hat die BGE die Angebote für pflege-

bedürftige und an Demenz erkrankte Menschen im Schwanenhof um die über die Pflegekasse förderfähige Tagespflegereinrichtung erweitert, um Angehörige zu entlasten. Von Montag bis Freitag werden die Menschen seitdem tagsüber versorgt und gepflegt.

Es wird schwieriger

Die Fäden der BGE laufen im Bürgerbüro im Schwanenhof zusammen. Drei Mitarbeiterinnen in Teilzeit stehen als Ansprechpersonen zur Verfügung. Sie beraten Hilfesuchende, koordinieren Aufgaben und vermitteln angemessene Unterstützung. Da die Rahmenbedingungen immer umfangreicher werden, hat sich die BGE 2022 für eine Mitgliedschaft im „Paritätischen“, dem Verband von eigenständigen Organisationen, Einrichtungen und Gruppen der Wohlfahrtspflege, entschlossen. Er gewährleistet eine fachliche Unterstützung in rechtlichen, gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Bereichen.

Was ursprünglich klein und überschaubar begann, hat inzwischen die Größe eines mittelständischen Betriebes. Der Weg erweist sich als steinig – aus der Gründungseuphorie hat sich in den vergangenen Jahren ein mühsamer Existenzkampf entwickelt. Die BGE leidet wie andere soziale Einrichtungen unter Personalmangel. Aufgaben im Schwanenhof übernehmen vor allem geringfügig Beschäftigte. Um die Angebote aufrechtzuerhalten, braucht es zudem die ehrenamtliche Mithilfe vieler. Die Mitarbeitenden leisten jährlich viele Tausend Stunden für das Dorf.

Angebote finanziert der Verein über Betreuungspauschalen und -rechnungen, laufende Kosten unter anderem über Mitgliedsbeiträge und Spenden. Für die Schulung der Mitarbeitenden hat er Förderprogramme in Anspruch genommen. Das Land unterstützte den Verein in seiner Startphase mit rund 15 000 Euro für eine fachliche Begleitung. Heute leben etwa 3 700 Menschen in Eichstetten. Der große Wunsch der BGE ist es, die Dienste auch in Zukunft verantwortungsvoll ausführen zu können – in einer guten Balance von freiwilligem und beruflichem Engagement.

KONTAKT

Helga Bär
Bürgergemeinschaft Eichstetten e. V.
Telefon: 07663 948686
info@buergergemeinschaft-eichstetten.de
www.buergergemeinschaft-eichstetten.de

Wandernde Herden: Transhumanz heute

In Deutschland beweiden über eine Millionen Schafe und über 50 000 Rinder wandernd unterschiedliche Flächen, in Spanien sind es rund 440 000 Rinder und eine halbe Million Schafe. Die Schätzungen stammen aus dem europäischen Projekt „Transfarm“. Dessen Ziel es ist, die Praxis bei der Suche nach wirtschaftlichen Nischen zu unterstützen.

Von Alexandra Kruse und Johannes Dreer

Schafe, Ziegen oder Kühe wandern weidend von Fläche zu Fläche: Die sogenannte Transhumanz, auf Deutsch Wanderweidewirtschaft, ist eine besondere Art der Landwirtschaft. Herbert Fleck betreibt sie. Er bewirtschaftet einen rund 60 Hektar großen Bio-Milchviehbetrieb in Baden-Württemberg und verarbeitet die Milch in der eigenen Molkerei. Während seine rund 50 Milchkühe hofnah stehen, beweiden die meisten von Flecks Jungrindern im Sommer Flächen der Adelegg-Stiftung im bayerischen Oberallgäu, um dort zum Erhalt landschaftlich wertvoller Wiesen beizutragen. Mit der Stiftung arbeitet der Landwirt seit Jahren zusammen, um angesichts hoher Pachtpreise und der Knappheit an Land in seiner Region wirtschaftlich zu bleiben. Fleck hat den konventionellen Betrieb seiner Eltern zu einem Demeter-Hof weiterentwickelt und sichert nun mit der Kombination aus hofnaher Milchviehhaltung und der sogenannten vertikalen Transhumanz auf der Alm sein Einkommen. Er beliefert rund 600 Haushalte mit den selbst-erzeugten Produkten und ist zudem Mitglied der Erzeuger- und Vermarktungsgemeinschaft „TischGenossen“. Mit der Fernbeweidung fällt er aus dem Rahmen, sie ist seine Reaktion auf die vielen Marktzwänge und Vorgaben, denen die Landwirtschaft heute unterliegt. Wie gelingt es, trotzdem ökonomisch zu wirtschaften?

Extensiv in der Ferne weiden

Um sich mit anderen auszutauschen, die auch Transhumanz betreiben, hat Fleck beim europäischen Projekt „Transfarm“ mitgemacht. Organisationen aus acht europäischen Ländern waren daran beteiligt. Es wurde durch das Programm Erasmus+ kofinanziert. Ein Ziel des Transfarm-Projekts war es, auf die heutige Situ-

ation und Herausforderungen in der Wanderweidewirtschaft aufmerksam zu machen. Für die beteiligten Praktiker sind Ökologie und Ökonomie sich ergänzende Elemente des Betriebskonzepts: Das eine geht nicht ohne das andere. Damit eine Vermarktung zu kostendeckenden oder attraktiven Preisen möglich ist, muss es gelingen, die Produkte, also Milch, Fleisch, Fell und Wolle, mit der Pflege der Landschaft in Verbindung zu setzen. Die Weidegründe bieten dafür teils gute Voraussetzungen. Viele Flächen, die heute innerhalb der Transhumanz genutzt werden, liegen in sogenannten be-

nachteiligten Gebieten, oft handelt es sich um Grenzertragsstandorte, die anderweitig landwirtschaftlich kaum nutzbar sind. Gleichzeitig sind dort durch die Weidewirtschaft häufig einzigartige Landschaften mit besonderer Kultur und Geschichte entstanden. Diese Regionen bergen nicht selten große touristische Potenziale, also auch Möglichkeiten für Alleinstellungsmerkmale. Ein Beispiel ist die traditionelle Almbewirtschaftung im Gebirge, die vertikale Transhumanz. Die horizontale Transhumanz findet in der Ebene statt, in der Schäfer etwa entlang von Wald- und Ackerrändern oder auch

Transhumanz-Praktiken in Europa

-  Gebiete mit höherer Intensität
-  Gebiete mit geringerer Intensität
-  Länder, die im Rahmen des Projekts berücksichtigt wurden

Höhenlagen

- Meter
-  - 407 bis 0
 -  0-50
 -  51-125
 -  126-250
 -  251-500
 -  501-1000
 -  1001-1500
 -  1501-2000
 -  2001-3000
 -  3001-4000
 -  4001-5000
 -  5001-6000



Quelle: Kerstin Potthoff, Martin Fox, Alexandra Kruse: „Zusammenfassender Bericht zur beruflichen Aus- und Weiterbildung von Transhumanz-Landwirten“, 2023, Transfarm-Projekt



Im Casa de Campo von Madrid betreibt das Hirtenkollektiv „Los Apisquillos“ urbane Transhumanz. Dazu gehören viele Kontakte mit Menschen.



Viele Flächen können als Wanderweide dienen - beispielsweise ein Waldrand.

Flüssen von Hutung zu Hutung ziehen. Ein bekanntes Beispiel ist die Lüneburger Heide. Egal ob vertikal oder horizontal: Diese halboffenen Weidelandschaften weisen eine überdurchschnittlich hohe biologische Vielfalt auf.

Tradition trifft moderne Bedingungen

Heute stellt das Fehlen von Verbindungswegen zwischen den verschiedenen Weiden, die sogenannten Triften, für die Hirten ein Problem dar. Hinzu kommen administrative Hürden. So müssen französische Schäfer drei Wochen im Voraus einen schriftlichen Antrag für das Queren einer größeren Landstraße stellen. Die Wanderschäferei ist deshalb nicht nur in Deutschland rückläufig. Vermehrt ziehen die Schäfer den Lkw für den Transport ihrer Tiere vor.

Neue Formen der Wanderweidewirtschaft stellen finanziell attraktive Alternativen dar, insbesondere die städtische Transhumanz, die Deichschäferei und die Landschaftspflege. Bei der urbanen Transhumanz weiden die Herden auf öffentlichen Grünflächen, unter Photovoltaik-Anlagen oder auf Firmengeländen. Der alte Beruf des Stadtschäfers ist im Aufwind: Schleswig-Holstein betreibt zwei Landesherden, die landeseigene Schutzgebiete pflegen, beispielsweise Flächen der Welterbestätte Haithabu-Danewerk. Für die Erhaltung der Deichstabilität ist die Deichschäferei unerlässlich. Transhumanz ist auf vielen Flächen denkbar, etwa auf Streuobstwiesen, natürlichem oder extensiv genutztem Grünland, Zwischen- und Niedermooren, Salzwiesen, Deponieflächen, Waldrändern sowie entlang von Feldhecken in Kombination mit Ackerrandstreifen.

Den waldähnlichen Stadtpark Casa de Campo im spanischen Madrid beweidet das Hirtenkollektiv „Los Apisquillos“. Es

bietet auch Umweltpädagogik an: Mit der urbanen Transhumanz geht einher, dass sich das Anforderungsprofil der Hirten ändert. Die Interaktion mit den Bürgern und das Anfassen der Tiere tritt in den Vordergrund. Es fehlen genaue Zahlen zu den Transhumanzbetreibenden in Europa und die vorhandenen sind kaum vergleichbar, da es keine einheitliche Erfassungsmethode gibt. Hinzu kommt, dass Wanderweidewirtschaft vielfach im Nebenerwerb oder in Kombination mit einem anderen landwirtschaftlichen Schwerpunkt betrieben wird.

Schulungsunterlagen erarbeitet

Ein Ziel des Projekts war es, für die Praxis Kombinationsmöglichkeiten für einen erfolgreichen und kostendeckenden Betrieb aufzuzeigen und Grundlagen für notwendige neue Kompetenzen zu vermitteln. Das Projektkonsortium mit zehn Organisationen, in dem unter anderem verschiedene Universitäten, eine Interessenvertretung europäischer Landeigentümer, ein gemeinnütziger Verein sowie Beratungsunternehmen zusammenarbeiten, hat die im Projekt gesammelten Informationen aufbereitet. Zwischen März und April 2024 testeten Hirtinnen und Hirten sowie an der Wanderweidewirtschaft Interessierte die daraus abgeleiteten Trainingsunterlagen. Die Rückmeldungen waren positiv und zeigen, dass das Projekt einen Bedarf deckt.

Die auf der Website frei verfügbaren Trainingseinheiten setzen bei praktischen Fragen an und adressieren Themen zu Betriebsbeginn, der Weiterentwicklung oder zu Kooperationen. Ein E-Book stellt nationale Zustandsberichte und eine europäische Ist-Analyse vor. Informationsmaterialien zeigen beispielsweise alternative Verwendungsmöglichkeiten von Schaf-

wolle. In Interviews kommen Praktizierende zu Wort. Das Projektkonsortium hat ein unternehmerisches Selbstverständnis für die Transhumanzbetriebe formuliert: „Ich bin landwirtschaftlicher Unternehmer und das hier ist mein Betrieb. Das ist mein exzellentes Produkt. Das ist der von mir festgelegte Preis dafür. Und das sind meine Geschäftsbedingungen, zu denen Sie in mein Unternehmen investieren können.“ Der Grundgedanke dabei ist, ein Selbstbewusstsein dafür zu schaffen, vom Produkt aus zu denken, statt den Fokus darauf zu legen, was der Markt will. Dem Transform-Projekt ist es gelungen, zukunftsorientierte Unternehmen für Fallstudien zu gewinnen, die zeigen, wie es ihnen in verschiedenen europäischen Ländern gelingt, Tradition und Innovation in der Erzeugung, Verarbeitung und Vermarktung zu meistern. Es gibt Porträts von Quereinsteigern bis zu Betrieben, die seit Generationen Wanderweide betreiben. Die Fallstudie „Neue Wege beschreiten“ handelt von Herbert Fleck aus Baden-Württemberg.

SERVICE

Zum Projekt:
<https://transform-erasmus.eu/de>

KONTAKT

Dr. Alexandra Kruse
Institut für Europäische Agrarlandschaftsforschung (EUCALAND) e. V.
kruse@eucalandnetwork.eu

Johannes Dreer
Hof und Leben GmbH
dreer@hofundleben.de

Landkreise werden smart

Im Modellvorhaben „Smarte.Land.Regionen“ entwickeln Landkreise zusammen Software für die digitale Daseinsvorsorge. Es sind fünf Lösungen entstanden, die nun auf einer Plattform, einem Online-Marktplatz, auch für andere Landkreise bereitstehen.

Von Anne-Marie Kilpert

Auf der Grünen Woche 2019 kam der Landkreis Bernkastel-Wittlich zum ersten Mal mit dem Modellvorhaben „Smarte.Land.Regionen“ in Kontakt. Bei dieser Messe wurde der geplante Förderaufruf vorgestellt: Das Projekt wollte Landkreise dazu animieren, digitale Daseinsvorsorge selbst zu gestalten. Rückblickend beschreibt Philipp Göbeler, heute Fachbereichsleiter der Kreisentwicklung des Landkreises, den Aufruf als „Reiz des Unbekannten“. Vor dem Ausbruch der Corona-Pandemie war die Digitalisierung von Verwaltungsleistungen, wie die Online-Beantragung des Führerscheins, bereits angelaufen und machte einen vielversprechenden Eindruck – sich jetzt auch mit digitaler Daseinsvorsorge zu beschäftigen, schien ihm ein logischer nächster Schritt, um den Anschluss an die Digitalisierung nicht zu versäumen.

Was sind Smarte.Land.Regionen?

Das Forschungsvorhaben Smarte.Land.Regionen wird durch das Bundesministerium für Ernährung und Landwirtschaft (BMEL) gefördert und durch das Fraunhofer-Institut für Experimentelles Software Engineering (IESE) als Projektpartner umgesetzt. Ziel ist, digitale Anwendungen im Bereich Daseinsvorsorge für Bevölkerung und Verwaltung im kommunalen Alltag zu etablieren. Von 2019 bis 2024 ange- setzt, besteht das Vorhaben aus drei Bausteinen. Der erste Baustein ist die gemeinsame Entwicklung von Software für Anwendungsfälle digitaler Daseinsvorsorge im ländlichen Raum. Der zweite Baustein ist ein digitaler Marktplatz, auf dem die Softwarelösungen aus dem Projekt, aber auch die anderer Anbieter gesammelt, umfassend dargestellt und angeboten werden. Den dritten Baustein bildet ein Toolset, das die Projekterfahrungen abstrahiert und Interessierten außerhalb des

Projekts zugänglich macht, etwa über Prozessbeschreibungen, Handlungsempfehlungen oder gute Beispiele. Das Forschungsprojekt wird durch das Bundesprogramm Ländliche Entwicklung und Regionale Wertschöpfung (BULEplus) gefördert und durch das Kompetenzzentrum Ländliche Entwicklung (KomLE) umgesetzt.

Jeweils zwei Modellregionen wurden dabei einem Themenfeld zugeordnet. So wurde beispielsweise für das Themenfeld Coworking eine gemeinsame digitale Lösung in den Modellregionen Bernkastel-Wittlich und Coesfeld entwickelt. Zunächst musste ein Konsens zwischen den beiden Regionen herbeigeführt werden. Nach der Aufstellung einer gemeinsamen Vision wurde der Fortschritt in der Softwareentwicklung regelmäßig reflektiert. Zu verschiedenen Zeitpunkten fanden Evaluationsrunden mit Beteiligten aus



1 & 3 In Minheim im Landkreis Bernkastel-Wittlich wurde das Coworking zunächst in zwei temporär aufgestellten Containern erprobt. Nun gibt es dort einen dauerhaften Coworking Space.



den Landkreisen und Stakeholdern statt. Insgesamt werden in Smarte.Land.Regionen fünf digitale Lösungen für Daseinsvorsorge erarbeitet, die auch für andere Landkreise nutzbar sind. Parallel dazu konnten die Modellregionen ein externes Beratungskonsortium in ihre internen Prozesse einbeziehen, um zum einen Know-how im Bereich Digitalisierung aufzubauen, und zum anderen, um Unterstützung bei der Kommunikation mit verschiedenen Ebenen zu digitaler Transformation zu erhalten.

Um die digitale Daseinsvorsorge in den Landkreisen zu unterstützen, wurde im Forschungsprojekt der sogenannte Marktplatz entwickelt. Diese Plattform adressiert Landkreise, die ihrer Bürgerschaft über Verwaltungsleistungen hinaus digitale Tools zur Verfügung stellen wollen. Der Marktplatz zeigt kommunale Anwendungsfälle, die auch Landkreise ohne konkretes Anliegen inspirieren sollen. Auf dem Marktplatz finden sich aktuell knapp 50 Lösungen, die von Waldmonitoring über ehrenamtliches Engagement bis hin zu Apps für Jugendliche verschiedene Bereiche des alltäglichen Lebens abbilden. Vom Fraunhofer IESE geprüft, stellen die Anbieter Informationen und Kontaktmöglichkeiten bereit, die bei der Marktrecherche zur Vorbereitung von Ausschreibungen unterstützen können. Landkreise jeder Größe können sich kostenlos auf dem Marktplatz anmelden und sich beispielsweise nach Aufstellung eines Dorfentwicklungskonzepts oder einer durchgeführten Bürgerbeteiligung informieren,

ob sie ein Dienst aus der digitalen Daseinsvorsorge bei der Zielerreichung unterstützen kann.

Coworking, Mobilität und Bildung

Die Projektskizze des Landkreises Bernkastel-Wittlich, die sich mit Coworking, Mobilität und Bildung befasst, wurde von Stakeholdern aus der Region zusammen mit der Kreisverwaltung aufgesetzt und adressiert zwei unterschiedliche Aspekte: zum einen das Coworking, zum anderen die Herausforderung der Mobilität in ländlichen Regionen. Arbeitsplätze vor Ort im Landkreis anbieten zu wollen, ist für die Pendlerregion mit der Absicht verbunden, dadurch einerseits die Dorfgemeinschaften aufleben zu lassen und zu pflegen, andererseits die tagsüber oft ungenutzten Dorfgemeinschaftshäuser, die in Rheinland-Pfalz im Besitz der Kommunen sind, besser auszulasten. Dass die Corona-Pandemie die Entwicklungen in diesem Bereich so stark beschleunigen würde, war zu dem Zeitpunkt nicht absehbar. Um verschiedene Bevölkerungsgruppen an die Nutzung digitaler Tools heranzuführen, wurde Bildung als Querschnittsthema benannt.

Digitalisierung hat soziale Aspekte

Das Projektteam aus Bernkastel-Wittlich hat erkannt, dass bei der Digitalisierung vor allem der Mensch mit seinen Bedürfnissen im Mittelpunkt stehen muss. So veröffentlicht

te die Kreisverwaltung beispielsweise eine Ausschreibung, bei der es darum ging, in welchem Dorfgemeinschaftshaus Coworking ausprobiert werden sollte und welche Gemeinde stärker in den Prozess zur Entwicklung einbezogen werden würde. Man ging von vielen Bewerbungen aus, denn immerhin hat der Landkreis 105 Ortsgemeinden – beworben haben sich jedoch nur zwei Gemeinden, die Lust hatten, ein „smartes Dorfgemeinschaftshaus“ zu entwickeln und zu erproben. „Die Gemeinden haben nicht auf uns gewartet“, reflektiert das Team seine anfängliche Euphorie und glaubt, wenn man mehr in die Kommunikation über das Projekt und das Ziel des Landkreises investiert hätte, wäre die Beteiligung größer gewesen – auch das ist ein Lerneffekt. Fazit: Technische Innovationen müssen immer bestmöglich in Verbindung mit organisatorischen und sozialen Faktoren gedacht werden.

Marktplatz zur Inspiration

Bernkastel-Wittlich hat im Rahmen von Smarte.Land.Regionen an „LandRäume“ mitgearbeitet, einer Anwendung, die ebenfalls auf dem Marktplatz zur Verfügung steht und sich dem Thema Raumbuchung widmet. Aktuell wird LandRäume um Funktionen erweitert, die das Nutzungserlebnis verbessern und die Lebenszeit der Lösung aus Sicht des Projektteams im Landkreis verlängern. Der Perfektionsanspruch an eine digitale Lösung ist höher, wenn Ehrenamtliche oder die Bürgerschaft die Zielgruppe sind, darüber ist sich das Team einig. Gerade wenn eine Wirkungsmessung nur schwer möglich ist, müssen die Nutzenden hinter der digitalen Anwendung stehen. Die letzten fünf Jahre Projektarbeit haben gezeigt, dass Digitalisierung maßgeblich dabei hilft, gerade in ländlichen Räumen neue Optionen verständlich und neue Wege begehbar zu machen.

SERVICE

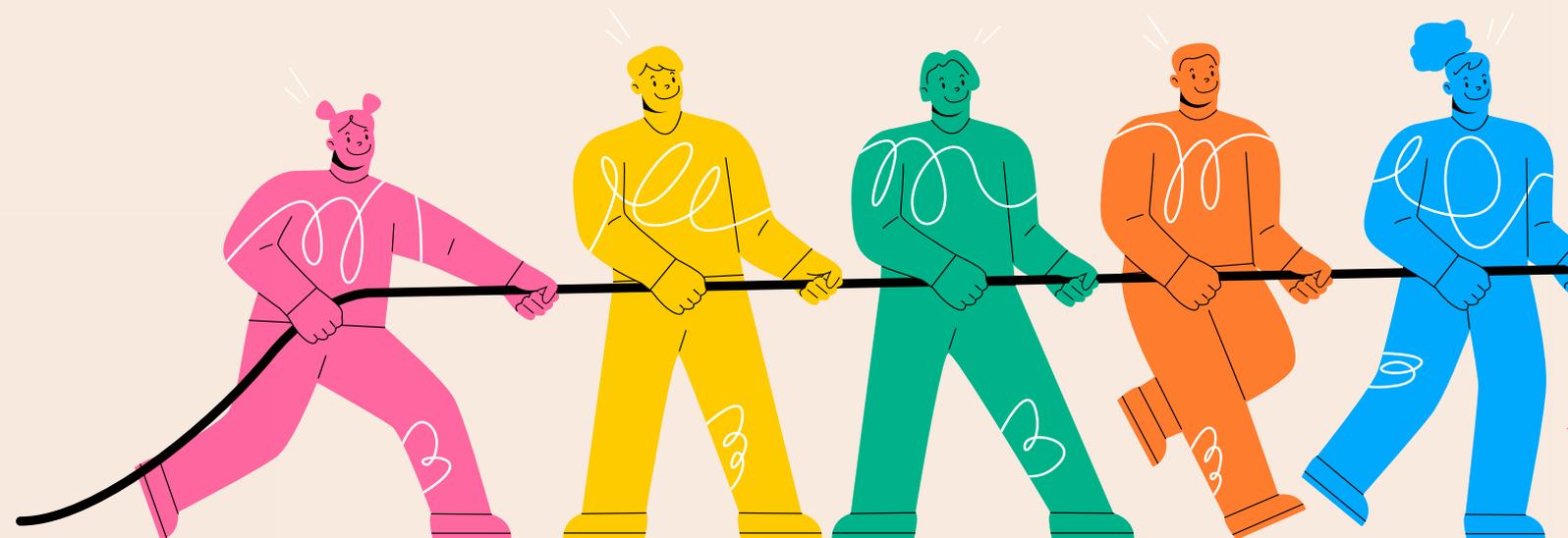
Zum Modellvorhaben:
<http://smarte-land-regionen.de>

Zum Film über das Projekt in Bernkastel-Wittlich: www.youtube.com -> Suche: Smarte.Land.Regionen Bernkastel

Online-Marktplatz:
<https://marktplatz.landkreise.digital>

KONTAKT

Anne-Marie Kilpert
Fraunhofer-Institut für Experimentelles
Software Engineering IESE
anne-marie.kilpert@iese.fraunhofer.de
www.iese.fraunhofer.de/de/trend/smart-city.html



Freiwilliges Engagement wirkt vielseitig

Welchen Mehrwert hat LEADER, der den mit dem Bottom-up-Ansatz verbundenen Mehraufwand bei der Förderung rechtfertigt? Eine Fallstudie aus Rheinland-Pfalz gibt Antworten und Anregungen.

Von Ulrich Gehrlein und Sophia Heini

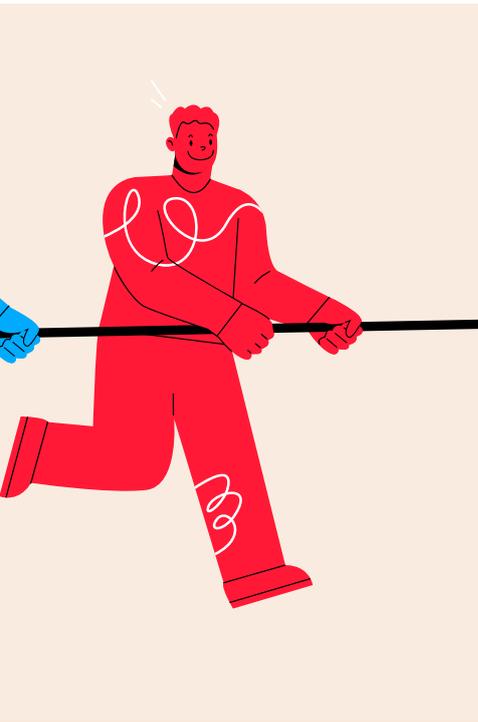
Im LEADER-Ansatz ist neben den bewilligenden Verwaltungen eine Lokale Aktionsgruppe (LAG) mit Menschen aus der Region eingebunden, die sich an der Strategieentwicklung und der Projektauswahl beteiligen, sowie ein Regionalmanagement, das die Prozesse koordiniert. Dadurch sind die Kosten für die Umsetzung von Maßnahmen höher als beispielsweise bei einem Agrar Antrag, den eine Landwirtin beim zuständigen Amt einreicht. Aus diesem Grund stellt etwa der Europäische Rechnungshof die Frage, wie sich in Zahlen darstellen lässt, dass der mit LEADER verbundene Mehraufwand gerechtfertigt ist. Ein verpflichtender Indikator zur Ergebnismessung von LEADER ist beispielsweise die Zahl geschaffener oder erhaltener Arbeitsplätze. Aber eigentlich liegt die Stärke des Bottom-up-Ansatzes in der Netzwerkbildung und dem Impulsgeben.

Was wie wirkt

Die vom Institut für Ländliche Strukturfor schung (IfLS) gegründete „IfLS Beratung und Projekte GmbH“ erstellt und evaluiert unter anderem Entwicklungsstrategien von Regionen und untersucht, wie Förderprogramme wirken. In Rheinland-Pfalz hat die IfLS GmbH im Rahmen der begleitenden Bewertung des rheinland-pfälzischen „Entwicklungsprogramms Umweltmaßnahmen, Ländliche Entwicklung, Landwirtschaft, Ernährung“ (EULLE) die Mitwirkung von freiwillig Engagierten im LEADER-Prozess untersucht. Außerdem hat das Beratungsunternehmen beleuchtet, wie LEADER in der vergangenen Förderperiode freiwilliges Engagement gefördert hat. Die Fallstudie betrachtet zwei Regionen genauer: Die Raiffeisen-Region ist eine von Verbandsgemeinden getragene LEADER-Region, die LAG „Pfälzerwald plus“ trägt ein

Verein. Die beiden Regionen unterscheiden sich sowohl hinsichtlich Größe und Einwohnerzahl als auch in Bezug auf die Erfahrung mit der Umsetzung des LEADER-Ansatzes. Auch die sozioökonomische Situation unterscheidet sich deutlich.

In Rheinland-Pfalz stehen den LEADER-Regionen mehrere Töpfe zur Verfügung: Zusätzlich zu den LEADER-Mitteln aus dem Europäischen Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raums (ELER), dessen Fördermittel maximal 250 000 bis 350 000 Euro je Projekt umfassen, gibt es das Regionalbudget. Diese Mittel in einer Höhe von bis zu 20 000 Euro je Projekt stammen aus der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der Agrarstruktur und des Küstenschutzes“ (GAK) von Bund und Ländern. Zudem können in Rheinland-Pfalz soge-



nannte „Ehrenamtliche Bürgerprojekte“ im Rahmen von LEADER mit bis zu 3 000 Euro aus Landesmitteln unterstützt werden. Antragstellung und Abrechnung sind beim Regionalbudget und den Bürgerprojekten einfacher als bei der EU-Förderung.

Bei der Analyse der Projekte zeigen sich Unterschiede: Im Betrachtungszeitraum von 2016 bis 2022 wurden je Region zwischen 30 und 45 Projekte über die europäischen Mittel gefördert. Durch die beiden anderen Fördertöpfe waren es – bei deutlich kleinerem Budget – deutlich mehr. Aus dem Regionalbudget-Topf wurden im Zeitraum von 2019 bis 2022 in einer der beiden Regionen und 2020 bis 2023 in der anderen Region zwischen 40 und 60 Vorhaben umgesetzt. Zudem gab es in den LAGs von 2017 bis 2022 bis zu 75 Kleinstprojekte als ehrenamtliche Bür-

gerprojekte. Während die EU-geförderten Projekte sowie die aus dem Regionalbudget vorwiegend in öffentlicher Trägerschaft umgesetzt wurden, nutzten vor allem Vereine die Unterstützung für ehrenamtliche Bürgerprojekte.

Erkenntnisse der Wirkungsanalyse

Deutlich wird: Verschiedene endogene Ressourcen von freiwillig Engagierten wurden mobilisiert und in den LEADER-Prozess eingebracht. Dazu zählen spezielle Fähigkeiten und Kenntnisse, Spezialwissen, gesammelte Erfahrungen oder auch persönliche Beziehungen und Netzwerke. Diese eingebrachten Ressourcen tragen zu verbesserten Ergebnissen hinsichtlich der Qualität und Schnelligkeit der Projektumsetzung bei. Darüber hinaus werden die Ressourcen und Kompetenzen der freiwillig Engagierten durch die eigene Mitwirkung mehrheitlich gestärkt: Sie konnten ihre Fähigkeiten und ihr Wissen in verschiedenen Bereichen vertiefen, Lern- und Erfahrungsprozesse durchlaufen sowie ihre sozialen Netzwerke und Beziehungen festigen und ausbauen. Außerdem kann angenommen werden, dass in den beiden LEADER-Regionen das Sozialkapital vor allem durch miteinander geteilte Werte, Normen und Einstellungen sowie durch gemeinsame positive Kooperationserfahrungen bei der Projektarbeit gestärkt wurde.

Einige Ergebnisse der umgesetzten Projekte in den Fallstudienregionen tragen ebenfalls dazu bei, freiwilliges Engagement zu stärken und zu unterstützen. Beispiele dafür sind die Schaffung und Aufwertung von Räumlichkeiten und Treffpunkten als Begegnungs- und Kommunikationsplätze oder auch erforderliche Anschaffungen zur Ausstattung sowie die Finanzierung von Veranstaltungen. Ebenso kann davon ausgegangen werden, dass einige Projekte eine positive Wirkung hinsichtlich der endogenen regionalen Potenziale entfalten und beispielsweise zum Erhalt und der Sicherung von Natur und Kulturlandschaft beitragen. Auch der Ausbau, die Erweiterung und die Stärkung der regionalen Wirtschaft, Infrastruktur, Daseinsvorsorge, des regionalen Tourismus sowie der Humanressourcen in der Region profitieren von Projekten.

Was sich daraus ableiten lässt

Die IfLS GmbH hat fördernde und hemmende Faktoren zusammengestellt und daraus Handlungsempfehlungen für Programmschreibende und die LEADER-Regionen abgeleitet. Stellschrauben, um freiwilliges Engagement zu fördern, sind etwa

die Förderinstrumente: Indem beispielsweise die Auswahlkriterien den Einsatz freiwillig Engagierter berücksichtigen und dieser durch erhöhte Förderquoten honoriert wird, gelingt es besser, Menschen zu aktivieren. Die LAG sollte sich ferner bemühen, sicherzustellen, dass Akteure in einer LEADER-Region sich hinsichtlich ihrer Aktivitäten und Angebote für ehrenamtlich Engagierte vernetzen und abstimmen. Es ist hilfreich, Menschen mit Projektideen die Möglichkeit zu geben, diese im Entscheidungsgremium der LAG persönlich vorzustellen, und dabei auch im Hinblick auf die Vernetzung mit anderen Vorhaben zu beraten. Auch bei der Zusammensetzung der Entscheidungsgremien sollten die Regionen die Möglichkeit nutzen und Vertreter des Ehrenamts aufnehmen. Die LAG kann darüber hinaus Angebote an Menschen vor Ort machen, etwa an Arbeitskreisen oder Treffen teilzunehmen. Diese bilden eine wichtige Plattform für Austausch und Zusammenarbeit. Daneben spielt die Informationsbereitstellung eine wichtige Rolle: Soziale Medien sind mittlerweile zentral für die Kommunikation.

Insgesamt lässt sich das Fazit ziehen: Durch spezifische Fördermöglichkeiten sowie Vernetzungs- und Beteiligungsangebote für die in der Region ehrenamtlich engagierten Menschen lässt sich der Mehrwert von LEADER deutlich erhöhen. Das betrifft insbesondere die Bildung von Sozialkapital, das Erzielen besserer Ergebnisse und die Förderung endogener Ressourcen. So ist es insbesondere über die investiven Fördermaßnahmen hinaus oder in Kombination mit diesen möglich, das Engagement und die Initiative der Menschen im ländlichen Raum und den Einsatz für die eigene Region dauerhaft anzuregen. Mit der Umsetzung der Empfehlungen zur Förderung des ehrenamtlichen Engagements in LEADER-Regionen können die Bedingungen hierfür deutlich verbessert werden. ■

SERVICE

Die Fallstudie wird demnächst hier veröffentlicht:

www.eler-eulle.rlp.de/
Eler-EULLE/Veroeffentlichungen/
Publikationen

KONTAKT

Dr. Ulrich Gehrlein
IfLS Beratung und Projekte GmbH
Telefon: 069 972668317
gehrlein@ifls.de
www.ifls.de

Für die Akten: immer wieder Schäfchen zählen

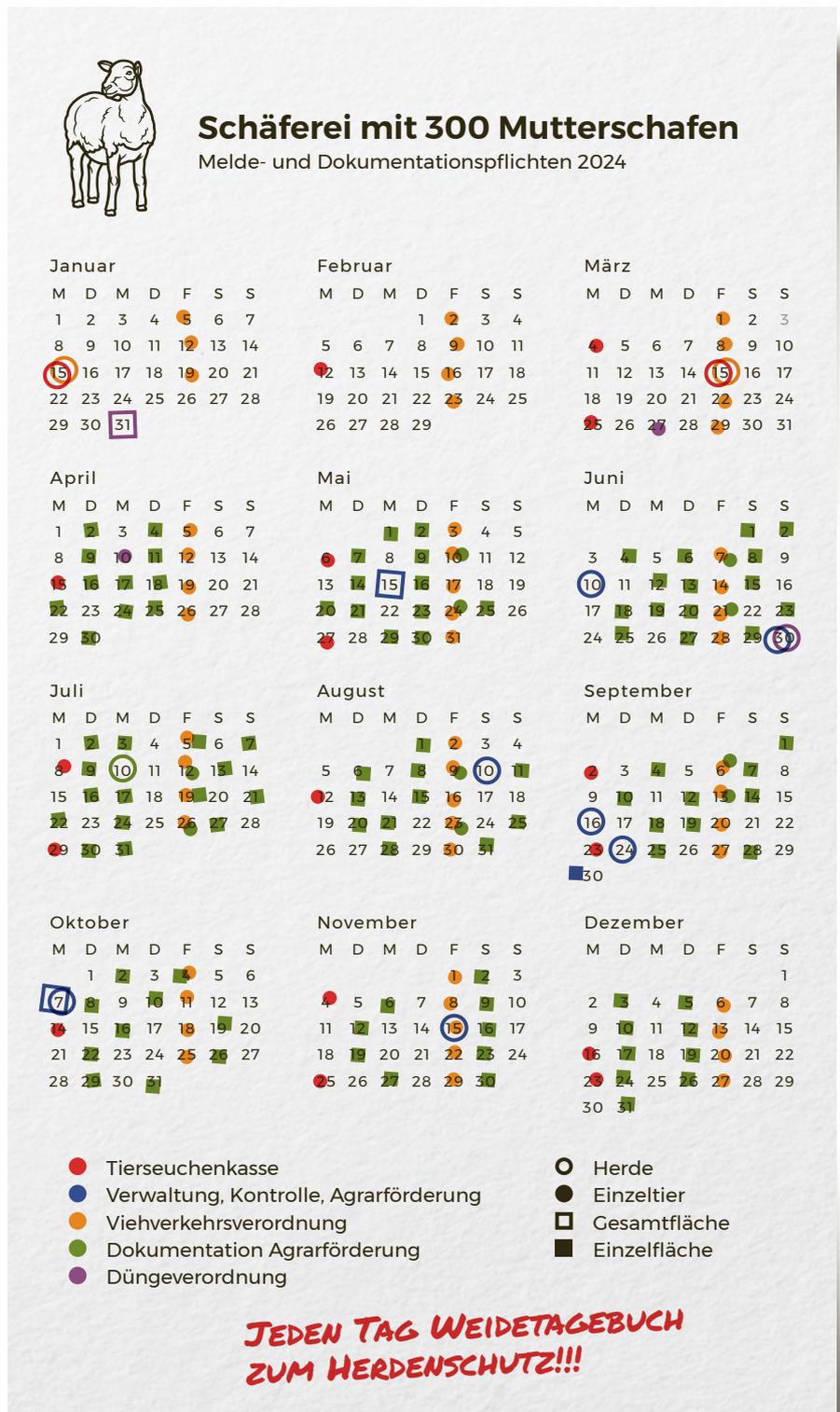
Im Projekt „Schaf schafft Landschaft“, das eigentlich die Förderung der Biodiversität durch Beweidung zum Ziel hat, wird deutlich, wie viele Dokumentationsanforderungen Schäfereien erfüllen müssen. Sie werden für die Betriebe zunehmend zur bürokratischen Last. Das Projekt zeigt mögliche Lösungsansätze auf.

Von Daniel Mühlrath, Helfried Berger und Anya Wichelhaus

Mitten in Deutschland liegt einer von insgesamt 30 Hotspots der biologischen Vielfalt: Das „Werratal mit Hohem Meißner und Kaufunger Wald“ erstreckt sich über Teile der drei Bundesländer Hessen, Thüringen und Niedersachsen mit einem räumlichen Schwerpunkt im hessischen Werra-Meißner-Kreis. Der Fokus des hier angesiedelten, vom Bundesprogramm Biologische Vielfalt, dem Land Hessen und der Heinz Sielmann Stiftung geförderten Naturschutzprojekts „Schaf schafft Landschaft“ liegt auf dem Erhalt und der Entwicklung der Grünlandbensräume, die für die Region wertvoll und prägend sind. Die traditionelle Schafbeweidung trägt dazu bei. Deshalb arbeiten die Projektbeteiligten eng mit vielen Schäfereien aus der Region zusammen (siehe LandInForm 1.24).

Dokumentationsanforderungen an kleine Schäferei

Helfried Berger vertritt im Projekt die Anliegen der Betriebe und führt selbst eine kleine Schäferei mit 35 Mutterschafen im Nebenerwerb. Wie viele Schäfereien betreibt er Landschaftspflege und nimmt Zahlungen aus der Gemeinsamen Agrarpolitik der EU (GAP) in Anspruch. Gerne würde er sich auf die Arbeit mit den Tieren konzentrieren, aber er verbringt zunehmend Zeit am Schreibtisch. „Ich halte Schafe, weil ich in der Natur arbeiten will und ungern im Büro sitze. Aber mit der Tierhaltung und jedem Förderprogramm gehen Dokumentations- und Nachweispflichten einher“, sagt Berger. Zu den von jedem Tierhalter zu leistenden Meldungen zum Tierbestand kommen Angaben zur Funktionalität von Herdenschutz- oder zu Naturschutzmaßnahmen auf der Weidefläche hinzu. Die Daten sollen belegen, dass die gute fachliche Praxis eingehalten und öffentliche Gelder zweckmäßig eingesetzt wurden. „Das ist verständlich und jede Anforderung für sich ist





Helfried Berger erfasst Schafe auf der Weide mit dem elektronischen Lesegerät. Im Büro muss er die Daten dann manuell übertragen.

leistbar. Was mir als Weidetierhalter Kopfschmerzen bereitet, ist die Summe der Dokumentations- und Nachweispflichten, die selten aufeinander abgestimmt sind – und die vielen Meldestellen.“

Berger muss seine kleine Herde zu festgelegten Zeitpunkten im Jahr nach unterschiedlichen Altersgruppen aufgeschlüsselt erfassen und zusätzlich melden, wenn Änderungen eintreten. So entstehen acht bis zehn unterschiedliche, nach verschiedenen Kriterien zu bestimmende Gruppen an Schafen, die sich, je nach Zeitpunkt der Meldung, auch innerhalb des Jahres verändern. Ein Tier, das beispielsweise für eine Meldung noch als Lamm gilt, muss für eine andere Dokumentationspflicht bereits als erwachsen eingestuft werden. Mehrmals im Jahr muss Berger den durchschnittlichen Tierbestand errechnen. Letztendlich hat er während eines Jahres etwa 20 Meldevorgänge zum Tierbestand zu erledigen. „Ich muss Daten an mindestens fünf Meldestellen übermitteln. Und jede hat einen eigenen Meldeweg und fast immer eigene Daten- und Dokumentstrukturen, obwohl sich die meisten Daten aus einer ohnehin vorhandenen Stammdatei automatisch herauslesen lassen würden.“ Größere Betriebe kämen aufgrund von mehreren Lammzeiten, regelmäßigen Tiervorkäufen und durch Schlachtungen auf 100 oder mehr Meldungen zum Tierbestand im Jahr, so der Schäfer.

Zusätzlich müssen Daten zu den einzelnen Beweidungsgängen, dem Düngeeintrag auf Weideflächen und naturschutzfachlichen Sonderleistungen bei der Landschaftspflege erhoben werden. Die aktuell in Ausbreitung befindliche Blauzungenkrankheit und die Rückkehr des Wolfes stellen die Schafhalter vor neue Herausforderungen. Damit sind nicht nur

Einschränkungen bei der Beweidung und zusätzliche Kosten verbunden, sondern zudem ein zusätzlicher bürokratischer Aufwand.

Prototyp bündelt Daten

Durch die an „Schaf schafft Landschaft“ beteiligten Schäfereien entstand die Idee, Daten zum Tierbestand digital zu verwalten. Daniel Mühlrath von der Universität Kassel treibt das Konzept zusammen mit Berger voran. „Nachdem wir gesehen haben, an wie vielen Stellen die Betriebe dieselben oder ähnliche Informationen zum Tierbestand in unterschiedlicher Form dokumentieren müssen, haben wir begonnen, einen Prototyp für eine Softwarelösung zu erarbeiten, in der Schäfereien die Daten zentral eingeben und verwalten können. Die verschiedenen Formulare und Meldeblätter lassen sich damit automatisch mit den geforderten Angaben füllen“, sagt Mühlrath. Auf der Basis des Prototyps entwickelt ein Software-Unternehmen derzeit eine browserbasierte Anwendung, die leichter zu bedienen sein soll als der Prototyp. „Die Software ist kostenlos und berücksichtigt aktuelle Datenschutzbestimmungen. Sie sieht auch eine Programmier-Schnittstelle vor, die später einen Datenaustausch mit verschiedenen Meldeportalen ermöglichen kann“, so Mühlrath.

Der Fokus der Software liegt aktuell auf den Dokumentationsanforderungen in Hessen. Die der Nachbarländer sind mitunter anders. Wer mit den Schafen Ländergrenzen überschreitet, muss die Daten in den dortigen Eingabeportalen erneut eingeben, erschwerend kommt hinzu, dass sie teilweise anders strukturiert und gruppiert werden. Berger hat seine Erfahrungen dazu bei einer DVS-Veranstaltung zur Umweltwirksamkeit der Ge-

meinsamen Agrarpolitik in einem Vortrag mit dem Titel „Das Schaf kackt in Hessen anders als in Thüringen“ vorgestellt.

Langfristig braucht es Bürokratieabbau

Der Schäfer findet, dass eine Software nicht die einzige Lösung sein darf: „Wir müssen auch über das Versprechen der Politik zum Bürokratieabbau reden. Jede Stelle, die ein neues Förderprogramm auf den Weg bringt, sollte sich damit beschäftigen, ob es nicht vielleicht schon existierende Daten gibt, auf die zurückgegriffen werden könnte, anstatt wieder eine neue Dokumentationspflicht aufzusetzen.“ Die Projektbeteiligten haben sich dazu auf der DVS-Veranstaltung mit Programmverantwortlichen ausgetauscht: Es wurden Datenschutzbestimmungen, technische Schwierigkeiten und andere gesetzliche Vorgaben benannt, durch die eine Bündelung oder der Austausch der Daten schwierig oder nicht möglich sei. „Es gibt also jede Menge verwaltungstechnische Herausforderungen zu lösen, welche die Förderprogramme umständlich und praxisfern machen. Sie werden derzeit noch jedem einzelnen Betrieb als bürokratische Last zugemutet“, sagt Berger. Zudem würden durch technische Möglichkeiten immer mehr und genauere Nachweise gefordert. „Konsequent wäre es, wenn für jede neue Dokumentations- oder Meldepflicht zwei andere abgeschafft werden.“ Denn mit immer zahlreicher und umfangreicher werdenden Nachweispflichten würden auch die Fehler und Ungenauigkeiten zunehmen, die unter Umständen mangels Prüfkapazitäten bei den Behörden nicht nachvollzogen und berichtigt werden könnten. Von einer Bündelung und Verschlankung würde somit auch die Verwaltung profitieren. Das Bundeslandwirtschaftsministerium und auch das hessische Landwirtschaftsministerium haben angekündigt, die Bürokratie abzubauen. Mit einer gemeinsamen Linie könnten Bund und Länder Impulse setzen. ■

SERVICE

www.schafland17.de

Vortrag von Helfried Berger bei einer DVS-Veranstaltung zu „GAP, ELER und Umwelt“ im April 2024:
www.dvs-gap-netzwerk.de/gap-umwelt

KONTAKT

Helfried Berger und Daniel Mühlrath
Universität Kassel
schafland17@uni-kassel.de
www.uni-kassel.de

Heimat 2.0

Eine Förderinitiative hat 16 ländliche Gemeinden dabei unterstützt, digitale Anwendungen im Bereich der Daseinsvorsorge zu entwickeln und Kompetenzen in der Nutzung zu fördern. Das Ziel ist, Digitalisierung als Chance zu begreifen.

Von Katrin Bäumer und Florian Langguth

O b Plattformen, Apps oder digitalisierte Verwaltungsprozesse: Digitale Anwendungen können in ländlichen Räumen dazu beitragen, Dienste und Infrastrukturen der Daseinsvorsorge aufrechtzuerhalten, neu aufzustellen und deren Erreichbarkeit zu verbessern. Sie unterstützen somit dabei, das Ziel gleichwertiger Lebensverhältnisse zu erreichen. Doch viele Kommunen in strukturschwachen ländlichen Räumen haben nur begrenzte finanzielle und personelle Ressourcen, sodass die Potenziale der Digitalisierung vielerorts bisher nicht ausgeschöpft sind.

Ziel von „Heimat 2.0“, einer Förderinitiative aus dem Programm „Region gestalten“,

war es, in ausgewählten Modellvorhaben den Einsatz (neuer) digitaler Technologien zu erproben. In den vergangenen vier Jahren unterstützte das Bundesministerium für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen in Zusammenarbeit mit dem Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung 16 Modellvorhaben dabei, digitale Lösungen in unterschiedlichen Bereichen der Daseinsvorsorge wie Bildung, Kultur, Gesundheit und Pflege oder für Dienstleistungen der öffentlichen Verwaltung zu entwickeln. Insgesamt standen dafür neun Millionen Euro aus dem Bundesprogramm Ländliche Entwicklung und Regionale Wertschöpfung (BULEplus) bereit. Die Modellvorhaben wurden durch „SPRINT – wissenschaftliche Politikberatung“ und das Fraunhofer Institut für Ex-

perimentelles Software Engineering (IESE) im Rahmen einer Forschungsassistenz begleitet.

Digitalisierung für und mit Menschen
„Heimat 2.0“ knüpfte gezielt an Erkenntnissen aus bereits begonnenen Prozessen an. Setzte das vorangegangene Modellvorhaben der Raumordnung „MORO digital“ noch auf den Breitbandausbau in dünn besiedelten, strukturschwachen ländlichen Regionen, so konzentrierte sich „Heimat 2.0“ auf die sinnvolle und effiziente Nutzung von schnellem Internet: Vor allem sollten digitale Dienste und die Kompetenzen entwickelt werden, sie zu bedienen. Allen Lösungen von „Heimat 2.0“ gemein ist, dass sie ein konkretes Problem vor Ort adressierten und zentra-

Die Plattform „RE-BUILD-OWL“ informiert über Möglichkeiten für nachhaltiges Bauen in der Region Ost-Westfalen-Lippe. Sie entstand im Rahmen von „Heimat 2.0“.



le Ziel- und Nutzergruppen an der Erarbeitung mitwirkten. Mit ihren Lösungen tragen die Modellvorhaben zur Gesamtentwicklung der Region bei, indem sie etwa den Baustein einer Digitalisierungsstrategie bilden oder Ergebnisse vorheriger Modellvorhaben weiterentwickeln. In vielen Fällen entstanden Plattformlösungen, um Wissen zu bündeln und Akteure zu vernetzen.

Plattform zu zirkulärem Bauen im Kreis Lippe

So informiert beispielsweise die Transferplattform „RE-BUILD-OWL“ über kreislaufgerechtes Bauen in der Region Ost-Westfalen-Lippe (OWL). Kreislaufgerechtes oder auch zirkuläres Bauen ermöglicht, Gebäude länger zu nutzen und Ressourcen zu schonen. So können Bauteile weiterverwendet oder neue Rohstoffe aus Bauabfällen entstehen. Für die Plattform trugen die Verantwortlichen grundlegende Informationen und Beispiele zusammen, erstellten Analysen und erarbeiteten Werkzeuge für zirkuläres Bauen. Ein zentrales Ergebnis ist eine Roadmap, die wesentliche Handlungsoptionen für Kommunen zusammenfasst, die zirkulär bauen wollen. Dabei wird zwischen langfristigen Entwicklungen, die eine Anpassung politischer und technischer Rahmenbedingungen erfordern, und kurzfristigen Optionen, die nach politischer Willensbekundung der Kommunen unmittelbar umgesetzt werden können, unterschieden. Zehn Handlungsempfehlungen unterstützen Kommunalverwaltungen und -politik bei einem Einstieg in zirkuläres Bauen. Dieses Zukunftsthema wurde somit praxistauglich aufbereitet und ist für die Entwicklung der Region nutzbar. Die Plattform bleibt nach Auslaufen der Förderung bestehen, die Geschäftsstelle „Lippe zirkulär“, angesiedelt beim Kreis Lippe, koordiniert und betreut sie.

Netzwerk Zukunftsorte in Angermünde

Das Netzwerk Zukunftsorte informiert auf einer neuen digitalen Wissensplattform über Leerstandsmanagement und -nutzung von Bestandsimmobilien zur Schaffung gemeinwohlorientierter Wohn- und Arbeitsorte auf dem Land (siehe auch LandInForm 2.24). Dazu setzt es auch auf die Vernetzung relevanter Akteuregruppen wie Projektinitiierende und Wegbereiter wie Kommunen und Projektentwickler oder Immobilienbesitzer. Es verknüpft analoge Formate und digitale Angebote. In enger Kooperation mit der Stadt Angermünde hat das Netzwerk Praxiswissen von Kommune und Immobilienbesitzenden gebündelt und parallel über ein Reallabor vor Ort implementiert: Dies ermöglichte Interessierten,

Potenziale, Hürden, Entwicklungsschritte und Methoden wie die Vergabeart „Konzeptverfahren“ an realen Immobilien zu erproben. Die gewonnenen Erfahrungen flossen in die Wissensplattform ein.

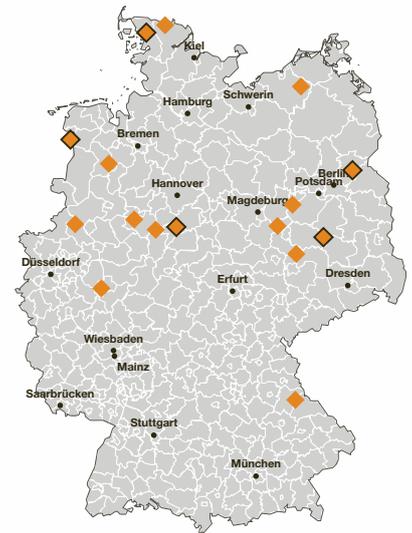
Fördermittelscouting-Plattform in Nordfriesland

Mit der Bereitstellung neuer digitaler Dienste gehen auch Unsicherheiten einher und es gilt, neue Kompetenzen bei den Anwendenden aufzubauen. Die Modellvorhaben von „Heimat 2.0“ setzten deshalb auf einen Methoden-Mix und abwechslungsreiche Formate. Für die Implementierung der neuen interkommunalen Förderscouting-Plattform im Modellvorhaben des schleswig-holsteinischen Viöl wurden zunächst Workshops mit dem Verwaltungspersonal durchgeführt, um die Funktionen auf die Bedarfe der Zielgruppe zuzuschneiden. Später machten sich die Nutzergruppen in Schulungsworkshops mit der Funktionsweise der Förderscouting-Plattform vertraut und es wurden zusätzlich unterstützende Erklärvideos entwickelt.

Strukturschwache Räume nun auf der digitalen Landkarte

Die Ergebnisse dieser Beispiele sowie die der weiteren Modellvorhaben tragen zur Erfolgsbilanz von „Heimat 2.0“ bei: Sie bauten von 2020 bis 2024 einen stetig wachsenden Wissensschatz zu Prozessen und digitalen Anwendungen auf, knüpfen oder festigten Netzwerke und entwickelten Lösungen, die die Daseinsvorsorge stärken und Digitalkompetenz aufbauen. Die Lösungen sollen in den Städten und Regionen fortbestehen, indem sie vor Ort in bereits existierende Strukturen integriert werden. Um sie auch für andere Regionen nutzbar zu machen, stehen sie als Open Source zur Verfügung. Steckbriefe zu den entwickelten Lösungen sind über das „ToolSet SmarteLandRegionen“ (siehe Seiten 40-41) abrufbar, das durch das Bundeslandwirtschaftsministerium gefördert wurde.

Das in den Modellvorhaben aufgebaute Wissen kann für viele weitere Kommunen und Regionen wertvoll sein. Da es auch im Bundesinteresse ist, dieses Wissen zu verbreiten, wird für „Heimat 2.0“ ein neuer Weg des Ergebnistransfers erprobt: Neben der Aufbereitung der Ergebnisse, beispielsweise in Gestalt von Steckbriefen und Handlungsempfehlungen, er-



Im Projekt Heimat 2.0 haben 16 Regionen digitale Lösungen erarbeitet. Fünf von ihnen begleiten nun 14 neue Regionen dabei, eigene Anwendungen zu entwickeln.

laubt ein für „Heimat 2.0“ entwickeltes Transfermodell, dass Regionen miteinander und am konkreten Beispiel voneinander lernen.

Fünf „Heimat 2.0“-Modellvorhaben fungieren darin als Patenregion. Sie begleiten gemeinsam ausgewählte Transferregionen mit vergleichbaren Herausforderungen dabei, die entwickelten digitalen Konzepte und Anwendungen vor Ort umzusetzen. Der Ansatz ermöglicht den Patenregionen, ihre in „Heimat 2.0“ entwickelte digitale Lösung mit weiteren Akteuren zu reflektieren. Die Transferregionen können sie zielgerichtet adaptieren und weiterentwickeln. Das Patenmodell läuft noch bis 2025.

SERVICE

www.region-gestalten.bund.de > Vorhaben > Heimat 2.0

Toolset Smarte.Land.Regionen:
www.toolset-landkreise.digital/gute-praxis

Zu den Beispielen:
<https://re-build-owl.memobo.de>
<https://wissen.zukunftsorte.land>
www.foerderscouting-plattform.de

KONTAKT

Dr. Katrin Bäumer
SPRINT - wissenschaftliche Politikberatung PartG
Telefon: 040 59377306
baeumer@sprintconsult.de
info@bule-heimat20.de

Denkmalverträgliche Energiewende

Die Stadt Esslingen am Neckar will bis 2040 klimaneutral werden. Ist es möglich, in der denkmalgeschützten Altstadt Photovoltaik auf den Dächern zu installieren? Ein Modellprojekt erprobt es.

Von Katja Walther



Ein Ensemble aus Fachwerkhäusern, Kirchen, Plätzen und Neckarkanälen prägt die Altstadt von Esslingen am Neckar. Der aus dem Mittelalter stammende Bereich ist der zentrale Teil des geschützten Ensembledenkmal „Gesamtanlage Esslingen am Neckar“; im Westen und Osten angrenzende jüngere Stadterweiterungsgebiete gehören ebenfalls dazu. Innerhalb Baden-Württembergs zählt die Esslinger Gesamtanlage zu den größten und ihr Erscheinungsbild zu den hochwertigsten Ensembledenkmalen.

Photovoltaik kollidiert mit altem Erscheinungsbild

Ende 2022 hat sich Esslingen per Gemeinderatsbeschluss das Ziel gesetzt, bis zum Jahr 2040 Klimaneutralität zu erreichen. Die denkmalgerechte Umsetzung der Energiewende stellt eine große Herausforderung dar: Herkömmliche Photovoltaikanlagen (PV-Anlagen) würden als

deutlich erkennbare technische Elemente aus der von naturroten Tonziegeln geprägten Dachlandschaft der Gesamtanlage hervortreten. Aber auch für die Gesamtanlage können denkmalgerechte Maßnahmen gefunden werden.

Die Stadtverwaltung hat dafür das Modellprojekt „Denkmalverträgliche Energiewende für die Gesamtanlage“ gestartet. Geplant sind zum einen Maßnahmen, um Energie einzusparen. Zum anderen soll die Technik zur Nutzung regenerativer Energien so ausgebaut werden, dass sie zur Gesamtanlage passt. Seit Jahren werden Wasserkraft und Wärme der Neckarkanäle genutzt, um erneuerbare Energie denkmalgerecht innerhalb der Gesamtanlage zu gewinnen. Die Stadtverwaltung prüft, ob sie

diese Praxis ausbauen und weitere Potenziale erschließen kann, etwa Abwasserwärme oder alternative Heizsysteme. Außerdem sucht sie nach Wegen, um nicht-denkmalverträgliche Solartechnik außerhalb der Gesamtanlage auszubauen. Das Kernteam des Modellprojekts ist interdisziplinär aufgestellt. Unter Koordination der städtischen Denkmalschutzbehörde sind die Stadtwerke Esslingen, das Amt für Wirtschaft, das Tiefbauamt, die Stabsstelle Nachhaltigkeit und Klimaschutz sowie der kommunale Eigenbetrieb Städtische Gebäude Esslingen eingebunden.

Leitfaden für Solaranlagen

Auf Beschluss des Gemeinderats folgt Esslingen bei der Genehmigung von Solaranlagen innerhalb der Gesamtanlage künftig dem Leitfaden „Solarkataster für Gesamtanlagen“ des Landesamts für Denkmalpflege (LAD) Baden-Württemberg: Eine Solaranlage muss etwa möglichst flächenhaft angebracht und so montiert werden, dass die Dachkontur erhalten bleibt. Im Frühjahr wurde eine dreiteilige PV-Dachanlage auf dem denkmalgeschützten Sitz des LAD in Esslingen installiert. Sie besteht aus monochromen Modulen sowie speziellen Solarziegeln, die zu dem dunklen Dach passen. Derartige Technik zu zeigen, ist auch Ziel des Modellprojekts. Es will mit Mustermustern veranschaulichen, wie für das Erscheinungsbild der Dachlandschaft verträgliche Solartechnik aussehen kann: beispielweise eingefärbte Solarfolien oder farblich angepasste Indach-Anlagen.

Die Stadtverwaltung plant, Solaranlagen auf nicht-denkmalrelevante Flächen im Stadtgebiet zu verlagern, von wo sie Anwohnende der Gesamtanlage dann beispielsweise in Form von Genossenschaftsmodellen mitnutzen können. Der Abschluss der Planung und die Umsetzung der erarbeiteten Maßnahmen steht noch aus. ■

SERVICE

Mehr zum Modellprojekt:
www.esslingen.de/solaranlagen-altstadt-08022024

KONTAKT

Stadt Esslingen am Neckar
 Presse-, Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation
 Telefon: 0711 3512-2570
kommunikation@esslingen.de
www.esslingen.de



Mehr Zuspitzung wagen

Ein Gastkommentar von Christian Erhardt-Maciejewski zum Fokusthema der kommenden Ausgabe „Gemeinsam für das Land“



Christian Erhardt-Maciejewski ist Chefredakteur der Zimper Media GmbH, die unter anderem das Magazin „Kommunal“ herausbringt und die dazugehörige Online-Plattform betreibt.
www.kommunal.de

Immer wieder werden Politiker, auch ehrenamtliche Kommunalpolitiker, von Schlägertrupps krankenhaushausreif geprügelt. Als Hauptschuldige werden gerne die sozialen Medien genannt. Und in der Tat, sie spielen eine sehr unrühmliche Rolle. Weil sie die Tendenz zur Selbstradikalisierung stärken. Extreme Meinungen haben automatisch die höchste Sichtbarkeit. Sie sind aber auch ein Ventil für Menschen, die sich politisch ohnmächtig fühlen. 500 Gefällt-mir-Reaktionen streicheln da die Seele, geben das Gefühl, mit einer Meinung nicht allein zu sein. Doch die Grenze zwischen Online-Verbalattacke und echtem Mordversuch schwimmt.

Eines wird dabei aber oft vergessen: Wir sprechen hier über eine sehr kleine, radikalisierte Minderheit. Eine übergroße Mehrheit teilt die Grundwerte unserer Gesellschaft und verachtet und verurteilt jede Form von Gewalt. Ich stelle mir die Frage, ob es für die Politik wirklich klug ist, aus Angst vor der radikalen Minderheit verbal immer vorsichtiger zu werden, jedes Wort auf die Goldwaage zu legen und im Zweifel lieber noch vorsichtiger zu formulieren. Das führt allzu oft dazu, dass wir zumindest gefühlt in der Wahrnehmung vieler Menschen Probleme gar nicht mehr ansprechen, „diplomatische Worthülsen“ entstehen. So kann politische Korrektheit zu einer gefährlichen Sprachlosigkeit von Politikern führen.

Ich wage eine populistische These: Könnte es sein, dass unsere Demokratie nicht an zu viel Zuspitzung leidet, sondern daran, dass wir zu wenig zulassen? Immerhin war die Sprache, auch politisch, früher deutlich rauer, trotzdem waren Angriffe auf Politiker die absolute Ausnahme. Alte Reden von Franz-Josef Strauß oder Herbert Wehner dürften heute eigentlich nur noch mit Warnhinweis: „Achtung: Der Beitrag kann diskriminierende Darstellungen enthalten“ ausgestrahlt werden.

Wenn wir von einer Verrohung der politischen Kultur sprechen, meinen wir dann wirklich die zugespitzte inhaltliche Forderung, die einfache Darstellung komplexer Sachverhalte? Denn nichts anderes bedeutet das Wort Populismus. Liegt das Problem nicht eher darin, dass unser Respekt anderen Menschen, dem politischen Mitbewerber gegenüber abhandengekommen ist? Mein Eindruck ist, dass wir die Trennung zwischen politischer Aussage und persönlicher Wertschätzung verlernt haben.

Gerade im Ehrenamt, etwa als kommunale Bürgermeister, sind alle Überzeugungstäter, mit Leidenschaft dabei. Das zeigt sich auch durch Emotionen. Und das ist gut so, macht greifbar, nahbar, menschlich. In der Sache fällt es uns aber offenbar immer schwerer, etwas zu akzeptieren, das nicht mit unseren Überzeugungen übereinstimmt. Aber das muss Demokratie aushalten. Was wir nicht zulassen dürfen, sind hingegen persönliche Herabwürdigungen, das Verächtlichmachen.

Wir müssen wieder mehr miteinander reden und einander zuhören. Wenn wir dabei mit Zuspitzung für unsere Überzeugungen streiten, dann werden auch komplexe Sachverhalte verständlich. Und genau das braucht unsere Demokratie! ■

Stimmen Sie dem zu? Oder sehen Sie es anders?

An dieser Stelle veröffentlichen wir Ihre Leserbriefe zur Position und zu den Inhalten unseres Magazins. Schicken Sie uns Ihre Meinung per E-Mail an landinform@ble.de oder auch gerne per Post. Ihre LandInForm-Redaktion



LESERBRIEF ZUM BEITRAG

„Maja braucht Menschen“, LandInForm 2.24

In der Juni-Ausgabe schreiben Sie zur Imkerei: „Die Bienenhaltung wird hierzulande zu 99 Prozent als

Hobby betrieben.“ Nach unserer Statistik beläuft sich die Zahl der Erwerbs- und Berufsimker auf etwa vier Prozent. Relevanter ist aber die Zahl der bewirtschafteten Völker: Erwerbs- und Berufsimker halten knapp die Hälfte aller Bienenvölker in Deutschland,

durchschnittlich 200 im Vergleich zu 3,8 je Hobbyimker. Die Berufsimker bündeln auch das Fachwissen und die Erfahrung. Trotzdem sind die Förderungen auf die Hobby-Bienenhaltung zugeschnitten. Uns Erwerbssimkern fehlt eine dringend notwendige Unter-

stützung über landwirtschaftliche Förderprogramme.

Annette Seehaus-Arnold,
Präsidentin des Deutschen Berufs- und Erwerbssimkerbund e. V. ■

angelesen

Befindlichkeiten



Björn Vedder:
Das Befinden auf dem Lande,
Verortung einer Lebensart, 2024,
Harper-Collins, 160 Seiten,
22 Euro, ISBN: 978-3365004821

Leicht macht es Björn Vedder dem ländlichen Publikum nicht: Schon der Titel seines Buchs lässt eine kritisch-negative Einstellung zum Landleben und der dortigen Gemeinschaft erahnen. Die Leserschaft könnte einen Text erwarten, der sich am bissig-satirischen Stil österreichischer Literatur des 20. Jahrhunderts bedient – doch den bekommt sie nur selten.

Der Schriftsteller Vedder ist als junger Familienvater von München an den bayerischen Ammersee gezogen. Dort stellt er fest, dass sich sein Lebensentwurf nicht mit den tradierten Vorstellungen in seinem neuen, weniger urbanen Umfeld deckt. Seine Erfahrungen verarbeitet er, indem er sich amüsant über die vermeintlichen Spießbürger vom Ammersee auslässt. Andere Kapitel weichen allerdings von diesem satirischen Stil ab und werden mit philosophischer, politologischer und soziologischer Substanz aufgeladen und beschwert.

Der Autor zitiert viele Denker, die sich mehr oder weniger direkt auf das Landleben beziehen – dabei bietet Vedder verschiedene Theorieansätze an. Doch vertieft dies nicht die Analyse, denn zugleich verarbeitet er mit dem Buch Traumata seiner Jugend auf dem Land. Oft stellt sich die Frage, wo die Differenz zum Stadtleben liegt: Mobbing, Bigotterie und Gruppendenken gibt es auch in der Stadt – das nennt Vedder urbanen Provinzialismus. Diese Betrachtungsweise trägt Blüten, wenn er über die soziale Kontrolle in Berlin-Spandau spricht, als sei dies ein Dorf. Die Realität beugt sich der Theorie.

Das Buch scheitert daran, dass es dreierlei sein will – Polemik, Theorieeinführung und Autobiografie. Aber Vedder webt weder die drei Stile gekonnt, noch fokussiert er sich vertiefend auf ein Genre. Wer Erkenntnisse und Philosophie zum Landleben erwartet, wird Literatur in den vielen Endnoten finden – wer auf gut geschriebene Anekdoten hofft, muss sie zwischen tragischen Erinnerungen und gesammelten Thesen weltberühmter Vordenker suchen. **FKU**

Unterschiede anerkennen



Steffen Mau:
Ungleich vereint. Warum der
Osten anders bleibt, Suhrkamp,
2024, 168 Seiten, 18 Euro,
ISBN 978-3-518-02989-3

Ein Buch zur rechten Zeit! Kurz vor den Landtagswahlen in Thüringen, Sachsen und Brandenburg legt der Soziologe Steffen Mau eine differenzierte Analyse zu aktuellen Fragen des gesellschaftlichen Zusammenhalts und der politischen Kultur in unserem Land vor. Sein Blick richtet sich auf die Konstitution der ostdeutschen Gesellschaft, die wesentlich durch die Erfahrungen in der DDR und die Umbrüche in den 1990er-Jahren geprägt ist. Mau gelingt diese Betrachtung, ohne Schuld zuzuweisen oder Polemik zu üben. Vielmehr zeichnet sich sein Buch – neben der fundierten Argumentation – durch eine unaufgeregte und pointierte Sprache aus, die ein komplexes Thema einer breiten Leserschaft zugänglich macht.

Aber sind Ost und West nach fast 35 Jahren der Wiedervereinigung überhaupt noch relevante Kategorien, um etwas über den Zustand unserer heutigen Gesellschaft auszusagen? Maus These lautet: Ja, denn Ost- und Westdeutschland hätten sozial wie kulturell eigene Formen herausgebildet, die dauerhaft anders bleiben. Neben Unterschieden in Sozialstruktur und Demografie zeige sich dies bei Fragen von Identität, Erinnerungspolitik und demokratischer Kultur. Die zu DDR-Zeiten ausgeprägte Elitenskepsis, die sich bis heute fortschreibe, und die kollektive Herabsetzung ostdeutscher Lebensentwürfe in den Nachwendejahren, die gegenwärtige Überhöhungen einer ostdeutschen Identität (mit) hervorbringe, sind zwei Beispiele. Sie verdeutlichen, in welcher Weise Ostdeutschland einen spezifischen Erfahrungsraum begründet, der die gesellschaftlichen Entwicklungen bis heute prägt. Der Autor sieht hierin mögliche Erklärungsansätze für das Erstarken rechtspopulistischer Kräfte, die an diese Erfahrungen anschließen und sie für ihre Zwecke instrumentalisieren. An diesen Stellen entfaltet das Buch seine analytische Stärke ohne oberlehrhaft zu wirken. Der Vorschlag, die demokratische Kultur mit partizipativen Ansätzen wie Bürgerräten zu beleben, ist zumindest bedenkenswert. Diese Diskussion sollte jedoch nicht allein in (westdeutschen) Feuilletons geführt werden. **JRE**

angekündigt

Experimente für biologische Vielfalt auf Höfen

Die Bioland Stiftung fördert mit dem Programm „HÖFE.BILDEN.VIELFALT“ konventionell wie ökologisch arbeitende Landwirtschaftsbetriebe, die Naturschutzmaßnahmen entwickeln und erproben, für die es keine öffentlichen Förderangebote gibt. Die Stiftung sucht innovative Ansätze und möchte die landwirtschaftliche Praxis ermutigen, erfinderisch zu sein, beispielsweise mit einem „Tüftlerzuschuss“ für neuartige Technik. Die Laufzeit der Förderung beträgt drei Jahre, die minimale Fördersumme 2 000 Euro je Betrieb. Der jährliche Stichtag, Ideen anzumelden, ist der 15. Februar. **ARH** 

www.hoefe-bilden-vielfalt.org/foerderprogramm/

Mobilitätsoffensive für ländliche Räume

Bei Online-Veranstaltungen will die Akademie Ländlicher Raum Baden-Württemberg im Austausch mit Teilnehmenden und Fachleuten neue Mobilitätsansätze diskutieren, beispielsweise spezifische Konzepte, Mitfahr-Initiativen oder On-Demand-Verkehre. Am 23. Oktober 2024 steht die wissenschaftliche Betrachtung von Wirkung und Nutzen von On-Demand-Verkehren im Fokus. Der Titel der Online-Veranstaltung am 8. November 2024 lautet „Gemeinsam unterwegs? Mitfahren und Mitnehmen als möglicher Beitrag zur Mobilitätswende“. Die Teilnahme ist kostenfrei. **ARH** 

www.alr-bw.de > Suche: 241023 und 241108

Selbstlernkurse für Regionalentwicklung

Die österreichische Vernetzungsstelle „Netzwerk Zukunftsraum Land“ hat gemeinsam mit der Hochschule für Agrar- und Umweltpädagogik in Wien eine Reihe von Selbstlern-Kursen entwickelt, die auch für Aktive in der Regionalentwicklung in Deutschland interessant sein können. Bei den deutschsprachigen Kursen sind Lernzeitpunkt und -tempo frei wählbar. Die Teile eins und zwei beschäftigen sich mit agiler Regionalentwicklung. Teil drei nimmt Kommunikationsmethoden im Umwelt- und Naturschutz in den Fokus. Teil vier widmet sich regionaler Resilienz: Die Kurse sind kostenlos, es ist eine Online-Registrierung erforderlich. **ABL** 

www.zukunftsraumland.at/online-selbstlernkurse-moocs

LandInForm abonnieren!

Sie können LandInForm bequem online über www.land-inform.de oder den QR-Code bestellen – oder die Postkarte dafür nutzen.

Den DVS-Newsletter landaktuell können Sie über www.landaktuell.de abonnieren.



Ab sofort möchte ich kostenlos LandInForm – Magazin für Ländliche Räume abonnieren. Bitte schicken Sie mir von jeder aktuellen Ausgabe _____ Exemplar/e.

Einverständniserklärung (Bitte ankreuzen!)

Ich bin damit einverstanden, dass die Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung meine unten angegebenen personenbezogenen Daten für das kostenlose Abonnement der Zeitschrift LandInForm erfasst, speichert und von den externen Dienstleistern, die ich auf www.land-inform.de einsehen kann, eingeben, für den Versand bearbeiten und aktualisieren lässt. Ich kann mein Einverständnis jederzeit widerrufen und das Abonnement per E-Mail oder über www.land-inform.de kündigen.

Bitte freimachen

Name

Institution (ggf. plus LAG-Name)

Postanschrift

Telefon

E-Mail

Funktion des Abonnenten

Arbeitsfeld der Institution

Unterschrift

**Bundesanstalt für
Landwirtschaft und Ernährung
Referat 421, DVS
Deichmanns Aue 29
53179 Bonn**

Im Fokus unserer nächsten Ausgabe:
Gemeinsam für das Land



Termine

24. September, 8. und 22. Oktober	Gemeinschaftliches Wohnen - von der Idee zum tragfähigen Konzept Online-Veranstaltungsreihe	www.asg-goe.de Agrarsoziale Gesellschaft
9. Oktober	Kleinstadt Web-Talks: Erfolgreiche Strategien gegen den Fachkräftemangel Online-Veranstaltung	www.vhw.de/termine/kleinstadt-web-talks Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung und vhw - Bundesverband für Wohnen und Stadtentwicklung e. V.
17. Oktober	Beenovation: Forschungs- und Entwicklungsprojekte zum Schutz von Bienen und Bestäubern Abschlussveranstaltung in Berlin	www.beenovation.de/event-details/beenovation-abschlussveranstaltung Bundesministerium für Ernährung und Landwirtschaft
21. und 22. November	Kommen und Bleiben gestalten * Veranstaltung in Cottbus siehe Seite 8	www.dvs-gap-netzwerk.de/kommenundbleiben DVS, Bundesnetzwerk der Rückkehr- und Zuzugsakteure „Hüben & Drüben“
4. Dezember	#jungeregionale - gemeinsam mehr bewegen Veranstaltung in Fulda	www.regionalbewegung.de/blog/bundesverband-1/save-the-date-jungeregionale-gemeinsam-mehr-bewegen-186# Bundesverband der Regionalbewegung e. V.

Die DVS-Termine finden Sie unter www.dvs-gap-netzwerk.de/veranstaltungen



Weitere Termine in unserem Kalender unter www.dvs-gap-netzwerk.de/service/termine



... HABEN WIR HERAUSGEFUNDEN, DASS DIE BEDARFE ALLEIN EINER DURCHSCHNITTSFAMILIE DERARTIG ÜPPIG SIND...

... DASS FORSCHUNGEN IM BEREICH 'BEAMEN' EINZIG SINNVOLL ERSCHEINEN, UM DIE PKW-NUTZUNG ZU MINIMIEREN.



Unser Fokus-Cartoon
von Mele