

DR. RALF DETERMEYER

Klimaschutz- und Energieagentur Baden-Württemberg GmbH

NAHVERSORGUNG UND ALTERNATIVE BEDIENKONZEPTE IM LÄNDLICHEN RAUM

Immer deutlicher zeichnet sich ab, dass auf die Kommunen, insbesondere in den ländlichen Räumen, die Notwendigkeit geänderter bzw. innovativer Angebotskonzepte zukommt. Für den Bereich Mobilität und Verkehr bedeutet dies unter anderem: Effiziente Reaktion auf ÖPNV-Defizite und kontinuierlich wachsende kommunale Strukturprobleme.

Zu den ÖPNV-Defiziten gehören häufig, abhängig von der jeweiligen Kommunalstruktur und -situation, bestimmte Elemente der sogenannten Qualitätskriterien wie Bedienung, Nachfrage, Erschließung, Verbindung, Haltestellen und Verknüpfungspunkte, Fahrzeuge und Fahrgastinformation. Eine erhebliche Rolle spielen dabei auch Akzeptanz- bzw. Nichtakzeptanzkriterien.

Kommunale Strukturprobleme zeigen sich in der demografischen Entwicklung mit sinkenden Schüler- und wachsenden Seniorenzahlen, in Verwaltungsstrukturen mit Kernstädten bzw. -orten mit kleineren Stadt- oder Ortsteilen, der wegbrechenden oder schon fehlenden Nahversorgung bzw. der Verlagerung der Einkaufsmöglichkeiten an die Stadt- und Ortsränder, teilweise Ausdünnung der Siedlungsdichten und nicht zuletzt Einengung der finanziellen Spielräume.

Weiterhin sind Städte und Gemeinden angehalten, vermehrt auf nachhaltige, stadt- und umweltfreundliche Mobilitätskonzepte zu setzen sowie die Mobilität ihrer Einwohnerinnen und Einwohner auch dann zu sichern, wenn infolge wieder steigender Spritpreise „bis zur Schmerzgrenze“, zum Beispiel nach Beendigung der Wirtschaftskrise, die Automobilität abnimmt und die Nachfrage nach Angeboten des Umweltverbundes ansteigt.

Als alternative oder substituierende Angebotsformen im ÖPNV – insbesondere im ländlichen Raum – sind schon seit etlichen Jahren flexible Systeme wie Ruf- bzw. Anruftaxi und -busse und zunehmend Bürgerbusse im Einsatz. Gefragt sein werden jedoch zunehmend vernetzte alternative Systeme mit größeren Anzahlen kleinerer Fahrzeuge im professionellem, zumindest halbprofessionellem Verbund und Management. Hierzu liefen schon erfolgreiche Modellprojekte wie zum Beispiel Mobikult in Brandenburg oder midkom in Hessen. Kern solcher Verbundsysteme alternativer ÖPNV-Angebote ist eine interkommunale bzw. regionale Ausrichtung zwecks Kostensplittings, in das weitere Akteure, wie Wirtschaftsunternehmen, Kreditinstitute, Betriebe des Einzelhandels, der Gastronomie und des Gesundheitswesens etc. eingebunden sein können.

Eine über die bisherigen Modellprojekte hinausgehende Weiterentwicklung, zum Beispiel in Kooperation mit Verkehrsverbänden, sollte angestrebt werden. Ebenso sollten in die Finanzierungskonzepte –speziell auf den ländlichen Raum zugeschnittene – (EU-)Förderprogramme wie LEADER+ (Verbindung zwischen Aktionen zur Entwicklung der ländlichen Wirtschaft) und ELER (Förderung der Entwicklung des ländlichen Raums durch den Europäischen Landwirtschaftsfonds) einbezogen werden. Der Erfolg der Maßnahmen steht oder fällt jedoch – wie bei allen Innovationen – mit dem effizienten Einsatz eines professionellen Mobilitätsmarketings.

Für die Substitution der Nahversorgung sind als alternative Bedienangebote im umgekehrten Sinne der Mobilität auch neue, professionell organisierte Lieferkonzepte möglich, die zum Beispiel HeimbringserVICES und „fliegende Händler“ ebenso interkommunal oder regional, aber mit zentralem Auftragspool und Management, zusammenführen und flexibel zu den Kunden hinleiten.