Ländlicher Raum

AGRARSOZIALE GESELLSCHAFT E. V.

Schwerpunkt Mobilität

ASG-Herbsttagung Bodenmarkt und zukünftige Landwirtschaft

Interview Infrastrukturminister Jörg Vogelsänger, Brandenburg

Verleihung des Tassilo Tröscher-Preises

H 20781 | 64. Jahrgang | 04/2013 | www.asg-goe.de

Inhaltsverzeichnis

ASG

1 Am Rande notiert – ASG-Vorsitzender Dr. Martin Wille
2 Herbsttagung 2013: Leitbild für die Landwirtschaft und Regulierung des Bodenmarktes umstritten
7 ASG-Termine: Frühjahrs- und Herbsttagung 2014
8 Online-Konsultation: Welche Landwirtschaft wollen wir?
9 Verleihung des Tassilo Tröscher-Preises 2013
- Verein Aufwind: „marktwert“ – Integriertes Dörfliches Versorgungszentrum Datterode
- Erste „Solidarische Landwirtschaft“ in der Region Göttingen
- Stiftsgut Wilhelmsglücksbrunn: Soziale Landwirtschaft, Käserei und Biohotel
- Niedersächsische Landjugend: Jahresprojekt „Stark fürs Land“
- Ortsgemeinde Bärweiler: Grundversorgung über mobile Händler
13 ASG-Projekt: 20 Jahre Sorgentelefone
14 Neues aus Vorstand und Kuratorium
15 Begleitveranstaltungen des BMELV-Zukunftsforums Ländliche Entwicklung 2014
16 Gemeinschaftsschau „Lust aufs Land“: Bürger zeigen ihre Ideen und eröffnen neue Chancen
18 Tagung zur Zukunft des Dorfes: Demografischer Wandel gestaltbar

Agrarpolitik

19 Neues von der agrarpolitischen Bühne: So sehen Sieger aus

Ländlicher Raum

21 Interaktives Demografie-Modul zeigt Städten und Landkreisen ihren Handlungsbedarf auf
22 Übergangslotsen Dithmarschen: Begleitung Übergang Schule – Arbeitswelt
25 Die Kirche gehört zum Dorf

Schwerpunkt Mobilität

29 Interview mit Minister Jörg Vogelsänger: Erlaubt ist, was funktioniert
31 Lesetipp: Mobilitätssicherung in Zeiten des demografischen Wandels
32 Attraktiver öffentlicher Verkehr im ländlichen Raum
35 Gemeindebus Rödelsee
35 Lesetipp: Daseinsvorsorge in ländlichen Räumen unter Druck
36 Nachhaltigkeitspreis des Landes Schleswig-Holstein zum Thema Mobilität
38 Carsharing für das Land als private Nachbarschaftshilfe
40 Das Mitfahrnetzwerk flinc
42 Neue Wege für geteilte Mobilität in der Eifel
43 Mobilfalt: Privatfahrten als Bestandteil des Öffentlichen Personennahverkehrs
44 Nach dem Schweizer Vorbild: Bundesweiter Taktverkehr
45 Lesetipps: Umwelt- und familienfreundliche Mobilität im ländlichen Raum
46 Strategische Radverkehrsförderung
46 Modellregionen Elektromobilität

Personalien

46 Die ASG gratuliert Dr. Hans R. Herren und Prof. Dr. Dr. h.c. Hans Joosten und Mitarbeiter/-innen
47 Joachim Rukwied neuer Vorsitzender des Verwaltungsrats der Rentenbank
47 Robert Feiger neuer IG BAU-Vorsitzender

Für Sie gelesen

47 Soziale Arbeit in ländlichen Räumen
47 Wo morgens der Hahn kräht

Aus der Forschung

48 Vielfalt statt Gleichwertigkeit
48 Gesundheitliche Versorgung im ländlichen Raum
48 Wechselwirkungen zwischen Landnutzung und Klimawandel

Foto Titelseite: M. Wende

CDU/CSU und SPD haben sich Ende November 2013 auf einen Koalitionsvertrag verständigt, mit dem die genannten Parteien „Deutschlands Zukunft gestalten“ wollen und in dem sie ausdrücklich auch die Absicht formulieren, die Lebensqualität in der Stadt und auf dem Land zu verbessern. In diesem Zusammenhang sind wir natürlich besonders gespannt, wie für den ländlichen Raum wichtige Ankündigungen umgesetzt werden. Da heißt es einmal, dass die (inzwischen 40 Jahre alte) „Gemeinschaftsaufgabe Verbesserung der Agrarstruktur und des Küstenschutzes“ in eine „Gemeinschaftsaufgabe ländliche Entwicklung“ umgewandelt werden soll. Gleichzeitig bestätigen die künftigen Koalitionsparteien an verschiedenen Stellen des Vertrags die Notwendigkeit, die Ressortzuständigkeiten besser zu koordinieren. Und sie verbinden diese Vorhaben mit der Absicht, innerhalb der Bundesregierung einen „Schwerpunkt für ländliche Räume, Demografie und Daseinsvorsorge“ zu bilden. Die Erwartungen sind groß. Wird es gelingen, in der Vergangenheit festgestellte Schwachstellen zu beseitigen und tatsächlich die organisatorisch-institutionellen Voraussetzungen für eine integrierte und koordinierte Strukturpolitik im ländlichen Raum zu schaffen? Wird die neue Bundesregierung schnell aktiv werden und gemeinsam mit den Ländern Konzepte für strukturschwache und besonders vom demografischen Wandel betroffene Räume entwickeln und dabei die Zusammenarbeit mit den Kommunen verstärken?

Wir streben an, in unserer Zeitschrift laufend über den Fortgang zu berichten. Wir wollen auch künftig Projekte vorstellen, die beispielhaft zu Problemlösungen in den ländlichen Räumen beitragen können und das verwirklichen helfen, was Regierung und Koalition in der kommenden Legislaturperiode unverändert anstreben – eine gleichwertige Entwicklung in Stadt und Land. In dieser Ausgabe widmen wir unseren Schwerpunkt der Mobilität im ländlichen Raum und stellen dazu innovative Mobilitätsansätze vor. Die Entwicklung solcher Ansätze wollen die Koalitionsparteien künftig vor Ort unterstützen und speziell mit Blick auf den ländlichen Raum die Rahmenbedingungen für alternative Bedienformen wie Ruf- und Bürgerbusse verbessern. Hinsichtlich der bedarfsgerechten Dimensionierung von Neu- und Ausbauprojekten im Verkehrsbereich ist nicht jeder Wunsch erfüllbar, heißt es vorsorglich im Koalitionsvertrag. Verkehrsprojekte im ländlichen Raum werden wohl eher nicht zum „nationalen Prioritätenkatalog“ gehören. Umso wichtiger ist dann die Aussage, dass der flächengebundene Breitbandausbau die „Schlüsselaufgabe“ für ein modernes Industrieland sei und die „digitale Spaltung zwischen den urbanen Ballungszentren und ländlichen Räumen“ überwunden werden muss. Hermann Knoflacher, Verkehrsforscher an der TU Wien, ist beispielsweise der Auffassung, dass Menschen auf Jobsuche heute nicht mehr zwingend in der Stadt leben müssten, vielmehr könnte der internetbasierte Technologiesprung sogar für eine „Re-Ruralisierung“ genutzt werden. Es gibt eine Fülle von Anregungen und guten Beispielen für nachhaltige Mobilität. Das zeigen auch die Vereinten Nationen, die mit dem Jahresthema 2013 auf die Bedeutung der Mobilität im Rahmen der Weltdekade „Bildung für nachhaltige Entwicklung“ hinweisen.

Ihr

StS a.D. Dr. Martin Wille
Vorsitzender des Vorstandes der Agrarsozialen Gesellschaft e.V.

Fotos: M. Busch

„Wenn wir die Gefahren sehen, muss die Politik jetzt handeln und in der neuen Legislaturperiode vorrangig eine neue Bodenpolitik entwickeln. Eine große Koalition könnte das, aber zuerst einmal müsste sie es auch wollen.“

Dr. Martin Wille, StS a.D. und Vorsitzender der Agrarsozialen Gesellschaft e.V.

„Auch landwirtschaftliche Unternehmen ohne externe „Investoren“ können überregionale Firmengeflechte von teils beträchtlichem Ausmaß bilden.“

Andreas Tietz, Thünen-Institut für ländliche Räume, Braunschweig

Herbsttagung 2013:

Leitbild für die Landwirtschaft und Regulierung des Bodenmarktes umstritten

Im Zentrum der Überlegungen der ASG-Herbsttagung stünden die rasant steigenden Bodenpreise und die ungeklärte Frage, ob, wie und wohin der Bodenmarkt gelenkt werden solle, wenn weder Politik noch Gerichte wüsten, was heute unter einer „ungesunden Verteilung von Grund und Boden“ gemäß Grundstückverkehrsgesetz verstanden werden könne, so Dr. Martin Wille. Bei der eng mit dem Thema Boden verknüpften Frage nach einem Leitbild für unsere Landwirtschaft klafften Wunsch und Wirklichkeit oft weit auseinander, zunächst müsse daher die Lage richtig analysiert werden.

Investitionen steigern Wettbewerbsfähigkeit

Die subjektive Wahrnehmung von „Investoren“ stimme oft nicht mit ihrem rechtlichen Status als Landwirt überein, erläuterte Andreas Tietz. In der Diskussion spiele die regionale Herkunft bzw. Ortsansässigkeit des Investors, die Zahl und Größe der zugehörigen Betriebe und die nichtlandwirtschaftliche Herkunft des Investitionskapitals oft eine Rolle. Zudem ließen sich die Bodenkäufer nicht anhand von Statistiken differenzieren. Das Thünen Institut habe daher in Stichproben und mit Hilfe von Interviews, des Handelsregisters und der Creditreform die Rolle von „nichtlandwirtschaftlichen und überregional ausgerichteten Investoren“ sowie von Kapitalbeteiligungen bei GmbHs untersucht. Die Analysen zeigten, dass es sich vor allem um ein ostdeutsches Phänomen handele. Dies liege vor allem am Angebot großer Bewirtschaftungseinheiten, an den vergleichsweise niedrigen Bodenpreisen und dem Generationswechsel in den dortigen Agrargesellschaften. Während in den Landkreisen Uckermark und Ostvorpommern meist ganze Betriebe gekauft würden, seien es im Landkreis Börde eher einzelne Flächen, die dann an örtliche Landwirte verpachtet würden. Steigende Bodenpreise seien allerdings auch auf die Privatisierungspraxis der Bodenverwaltungs- und -verwertungs GmbH (BVVG) und die Biogasförderung zurückzuführen.

In den ostdeutschen Fallregionen befänden sich inzwischen 38 % der GmbHs im Allein- oder Mehrheitseigentum eines Investors mit nichtlandwirtschaftlicher Kapitalverflechtung. Minderheitsbeteiligungen, also reine Kapitalanlagen, spielten kaum eine Rolle. Der Anteil der Betriebe in der Hand externer Investoren nehme kontinuierlich zu und es sei eine zunehmende Konzentration des Kapitals auf wenige Gesellschafter zu verzeichnen. Häufig verbessere sich nach dem Einstieg eines „Investors“ die Wettbewerbsfähigkeit des Unternehmens, da organisatorische Veränderungen wie Verschlankung und Abbau wenig rentabler Betriebszweige angestoßen würden. Die Zufuhr von nichtlandwirtschaftlichem Kapital könne je nach Verhalten des Investors regional und sektoral vorteilhaft wirken.

Spielräume für eine stringentere Regulierung vorhanden

Eine Studie des Bundesverbandes der gemeinnützigen Landgesellschaften komme zu dem Ergebnis, so Dr. Willy Boß, dass zu den Ursachen der Preissteigerungen auf dem Bodenmarkt neben dem EEG, der Privatisierungsstrategie in Ostdeutschland (Losgrößen, Ausschreibung) und dem betrieblichen Wachstum auch die außerlandwirtschaftliche Flächeninanspruchnahme und die Suche nach einer sicheren Kapitalanlage mit Wertsteigerungspotenzial gehören. Die bestehenden Gesetze zum landwirtschaftlichen Bodenrecht seien grundsätzlich geeignet, den Verkauf landwirtschaftlicher Flächen an Nichtlandwirte zu verhindern, jedoch sei der Gesetzesvollzug oft schwierig, Regelungen würden kreativ umgangen und die Landgerichte hätten unterschiedliche Rechtsauffassungen. Nicht vom Grundstücksverkehrsgesetz (GrdstVG) geregelt seien jedoch der Erwerb und die Veräußerung von Geschäftsanteilen an landwirtschaftlichen Unternehmen. Die rechtliche Prüfung habe ergeben, dass Spielräume für eine stringentere Regulierung des landwirtschaftlichen Grundstücksverkehrs bestünden. Dies sei jedoch

„Eingriffsmöglichkeiten des Bundes wären die Beseitigung der Anreizwirkung des EEG und eine Grunderwerbsteuerbefreiung der Siedlungsgesellschaften bei der Ausübung des Vorkaufsrechtes.“

Dr. Willy Boß, Vorsitzender des Vorstandes des Bundesverbandes der gemeinnützigen Landgesellschaften, Geschäftsführer der Landgesellschaft Sachsen-Anhalt mbH

„Eine Agrarstruktur, die stark durch ortsfremde Eigentümer geprägt wird, wird die Akzeptanz in der Gesellschaft voraussichtlich verlieren.“

Prof. Dr. Theodor Fock, Hochschule Neubrandenburg, Fachgebiet Agrarpolitik, Volkswirtschaftslehre, Umweltpolitik

seit der Föderalismusreform Ländersache, während für ebenfalls denkbare Veränderungen im Zivil-, Gesellschafts- und Steuerrecht der Bund zuständig sei. Ein Anschlussgutachten zu den Möglichkeiten der Kontrolle des Handels mit Geschäftsanteilen landwirtschaftlicher Unternehmen sei deshalb notwendig.

Zuviel Geld von außen?

Steigende Agrarpreise und die Bereitschaft der Banken, Bodenkäufe zu finanzieren, seien weitere Ursachen für den Anstieg der Bodenpreise, ergänzte Prof. Dr. Theodor Fock. In Mecklenburg-Vorpommern habe es in den letzten zehn Jahren eine Preissteigerung um 200 % gegeben. Dies bedeute, dass nahezu 20 % der sektoralen Wertschöpfung (im bundesdeutschen Durchschnitt knapp 8 %) für Bodenkäufe ausgegeben würden, was die Investitionsfähigkeit der Betriebe belaste.

Der heutige Prozess der Investitionen in den Agrarsektor weise eine erstaunliche Ähnlichkeit zur historischen Entwicklung im 19. und frühen 20. Jahrhundert auf. Damals sei der Kauf von Gütern durch wohlhabende Kaufleute und Industrielle „modern“ gewesen, viele wurden in der Folge zu Musterbetrieben entwickelt. Heute sei das Ziel oft die Biogaserzeugung oder die Umstellung auf den Biolandbau.

Ergebnis der eigenen, noch nicht abgeschlossenen Recherche sei, dass in Mecklenburg-Vorpommern 20 bis 25 größere externe Investoren engagiert seien. Diese bewirtschafteten 25 bis 35 Betriebe mit einer Fläche von 60 000 bis 70 000 ha, was etwa 5 % der landwirtschaftlichen Fläche entspräche. Aufgrund von Erfassungsproblemen sei die Bedeutung der Investoren eher zu niedrig angesetzt. Die Auswirkungen auf die lokale und regionale Entwicklung (Investitionen, Wertschöpfung, Beschäftigung, Mitwirkung an außerbetrieblichen Prozessen) seien je nach Investorenverhalten sehr unterschiedlich. Bei einem starken Engagement von Investoren in einer Region könne es zu einem bedeutenden Abfluss von Gewinnen aus der Region und zu Vermögenskonzentrationen kommen. Dies widerspräche dem strukturpolitischen Ziel einer breiten Vermögensverteilung. Eine klassische Spekulationsabsicht der Investoren sei jedoch nicht erkennbar. Es sei fraglich, ob außerlandwirtschaftliches Engagement prinzipiell verhindert werden solle. Ein „großer Investor“ mit eigenem Betrieb sei im Sinne des GrdstVG ein „unproblematischer“ Käufer, auch wenn dadurch einem kleineren Betrieb Pachtland entzogen werde und dies existenzgefährdend sei. Obwohl für die agrarstrukturelle Entwicklung weniger problematisch, werde dem „Zahnarzt aus NRW“, der weiter an den bisherigen Bewirtschafter verpachten wolle, die Kaufgenehmigung eher versagt. Daher sei die zentrale Frage: Ist eine hohe Konzentration von Bodeneigentum nicht problematischer als Bodenkäufe durch Nichtlandwirte?

Gesetzgeberischer Handlungsbedarf

Minister Dr. Hermann Onko Aeikens kündigte konkrete Vorschläge zur Änderung des Gesetzesrahmens an, welche jedoch sorgfältig vorbereitet und auf Kompatibilität geprüft werden müssten. Neben der Einführung der Anzeigepflicht im Landpachtverkehrsgesetz solle die Kaufpreiskontrolle im Grundstücksverkehrsgesetz verbessert werden. Künftig solle auch der Spielraum der Landgesellschaften beim Vorkaufsrecht erweitert und ein Bodenfonds installiert werden, um die Ansiedelung von Junglandwirten zu ermöglichen. Auch müsse eine Kontrolle des Kaufs von Geschäftsanteilen landwirtschaftlicher Unternehmen eingeführt werden. Entgegen der Einschätzung des Thünen-Institutes sei er der Auffassung, dass mit dem Auftreten von externen Investoren Gefahren verbunden seien, weil diese auf eine andere Art wirtschafteten als im Dorf verwurzelte Unternehmen. So baue ein überregionales Agrarunternehmen z. B. Maismonokulturen ohne Fruchtwechsel an, was nicht nachhaltig sei. Auch Wertschöpfung und Steuern flössen aus der Region ab.

„Es stellt sich die Frage: Gucken wir zu und sagen, das ist alles Markt? Mit dem Ergebnis, das es den „normalen“ landwirtschaftlichen Betrieb nicht mehr geben wird?“

Dr. Hermann Onko Aeikens, Minister für Landwirtschaft und Umwelt des Landes Sachsen-Anhalt

„Wir haben noch einiges zu tun, um die Landwirtschaft in Niedersachsen auf eine neue Grundlage zu stellen.“

Christian Meyer, Minister für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz des Landes Niedersachsen

„Die Debatte über Betriebsgrößen haben wir spätestens 1990 aufgegeben, die Frage ist, ob so eine Debatte nicht wieder notwendig wäre, wenn wir über regionale Konzentrationen bei der Verfügung über den Boden sprechen.“

Dr. Rainer Gießübel, Unterabteilungsleiter Planung, Sozialpolitik und Steuern, Bundesministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz (BMELV)

Wenn die Bewirtschaftung mit Hilfe von Tiefladern erfolge, welche die Technik von einem Standort zum anderen transportierten, kämen auch die Beschäftigten nicht aus der Region. Die Rechtsform der landwirtschaftlichen Unternehmen sei sekundär, maßgeblich sei die lokale Verantwortung und wer die Verfügungsgewalt über die Flächen habe.

Weg vom Primat des „Wachsens oder Weichens“

Niedersachsen sei Agrarland Nummer eins und solle es auch bleiben. Künftig werde jedoch der Fokus auf den bäuerlichen Familienbetrieb gerichtet, so Minister Christian Meyer. Ob Haupt- oder Nebenerwerb, konventionell oder öko, sei nicht entscheidend – bäuerlich bedeute Denken in Generationen und eine bodengebundene Tierhaltung. Wegen des hohen Nährstoffüberschusses, der sich auch auf den Bodenmarkt auswirke, habe schon die Vorgängerregierung die Verbringungsverordnung für Wirtschaftsdünger erlassen. Dieses Instrument werde mit der Einführung des Düngekatasters im nächsten Jahr weiterentwickelt.

Mit der letzten Änderung des Baugesetzbuches sei eine rechtliche Grenze zwischen landwirtschaftlicher und industrieller Tierhaltung definiert worden. Die Entprivilegierung des Baus von gewerblichen Tierhaltungsanlagen im Außenbereich ab einer bestimmten Tierzahl verbessere die Position der Kommunen. Deren Eingriffsmöglichkeiten wolle die Landesregierung noch weiter stärken. Andererseits würden die Kommunen durch das geplante Raumordnungsprogramm zu dem Prinzip Innenentwicklung vor Außenentwicklung verpflichtet. Das Ziel, dem Freiraum bundesweit bis 2020 nicht mehr als 30 ha Fläche pro Tag zu entziehen, bedeute für Niedersachsen nicht mehr als 3 ha täglich, dies sei auch so im Koalitionsvertrag vereinbart.

Die Landesregierung werde nächstes Jahr prüfen, wie ansässige bäuerliche Betriebe besser berücksichtigt werden könnten und ob ein eigenes Grundstücksverkehrsgesetz für Niedersachsen sinnvoll sei. Dies könne jedoch nur eine Teillösung darstellen, da Faktoren wie das EEG eine große Rolle spielten.

Entwicklung einer agrarstrukturpolitischen Leitvorstellung notwendig

Es sei zu prüfen, so Dr. Rainer Gießübel, welche Wirkungen die Entwicklung auf dem Bodenmarkt hinsichtlich einer effizienten Bodennutzung, dem Schutz der natürlichen Ressourcen, der unter sozialen Gesichtspunkten erwünschten Verteilung des Eigentums an Boden sowie der Entwicklung ländlicher Räume habe. Zu diesen Fragen sei die Informationslage jedoch unbefriedigend, weshalb einfach ausgestaltete gesetzliche Aktivitäten ohne Kenntnis über mögliche Folgen zzt. nicht adäquat seien. Bevor Instrumente entwickelt würden, müsse die agrarstrukturpolitische Leitvorstellung definiert werden.

Im Fokus der Politik stünden die Verminderung des Verlustes von landwirtschaftlichen Flächen und die Überprüfung der agrarstrukturpolitischen Ziele und Instrumente. Derzeit werde im BMELV über die Themen „außerlandwirtschaftliche Kapitalinvestoren“ und „Privatisierung der noch in der Hand des Bundes verbliebenen Flächen“ diskutiert. Leitbild sei eine unternehmerische, von landwirtschaftlichen Familien getragene, regional verankerte, flächendeckende Landwirtschaft mit unterschiedlichen Strukturen und Produktionsweisen. In der neuen Legislaturperiode werde – unter Beachtung der Bund-Länder-Kompetenzverteilung – geprüft werden, welche Maßnahmen wirklich geeignet seien, eine unerwünschte Konzentration der Verfügungsgewalt über landwirtschaftlichen Boden zu vermeiden.

Diskussion

In der Diskussion konnte keine Einigkeit über die Bedeutung von stillen Anteilseignern in landwirtschaftlichen Betrieben erzielt werden, die Notwendigkeit weiterer Forschung wurde jedoch einhellig betont. Kurt-Henning Klamroth, Präsident des Deutschen Bauernbundes, wies darauf hin, dass 50 % der landwirtschaftlichen Fläche in Ostdeutschland durch juristische Personen bewirtschaftet werden, meist von Agrargenossenschaften. Sie müssten keine Bilanzen offenlegen und viele Anleger suchten stille Beteiligungen. Nach Buchführungsergebnissen betrage der Gewinn der juristischen Personen in

„Einen großen Einfluss auf den Bodenmarkt hat die Biogasförderung. Bezüglich einer Neuregelung werden in eine große Koalition auch große Erwartungen gesetzt.“

Rainer Münch, Agra-Europe (Moderation)

„Strukturwandel ist das Resultat komplexer und verlinkter Entscheidungsprozesse.“

Prof. Dr. Silke Hüttel, Department für Agrarökonomie und Centre of Applied Statistics and Economics, Humboldt-Universität Berlin

Ostdeutschland durchschnittlich nur 60 €/ha, die Frage sei deshalb, woher das Geld für Landkäufe stamme.

Den für den Grundstücksverkehr zuständigen Behörden fehle der Ermessensspielraum – dies sollte geändert werden, schlug Joachim Netz, Regierungspräsidium Kassel, vor. In einem Fall, wie er von Prof. Fock geschildert worden sei, dürfe heute der Kauf von landwirtschaftlichen Flächen durch einen Nichtlandwirt nicht genehmigt werden.

Minister Aeikens erläuterte, dass es nicht nur darum ginge, eine Fläche nachhaltig zu bewirtschaften und die Steuern in der Region zu zahlen. „Normale“ Landwirte hätten auf dem Bodenmarkt gegen Großinvestoren kaum eine Chance. Eine Regulierung, insbesondere Pachtmarktkontrollen, seien jedoch rechtlich sehr schwierig. Der Staat könne dem Verpächter nicht vorschreiben, an wen er verpachten dürfe und zu welchem Preis.

Bei hohen Weltmarktpreisen und einer Flächenprämie ohne Degression sei klar, dass hochproduktive Betriebe nach Vergrößerung strebten, so Prof. Dr. Hans-Jürgen Block. Wenn das Problem die Größe und Konzentration sei, werde mit Veränderungen beim Grundstücksverkehrsgesetz an den falschen Stellschrauben gedreht. Auch Dr. Katrin Hirte, Universität Linz, bezog sich auf die lenkende Wirkung der Förderpolitik. Hier müsse eine Richtungsänderung stattfinden, bevor über eine Begrenzung der Größe von landwirtschaftlichen Betrieben gesprochen werde. Politisch gewollt und hoch subventioniert habe auch der Konzentrationsprozess im verarbeitenden Bereich stattgefunden. In der DDR habe es fast 100 Schlachthöfe gegeben, heute seien es noch zwölf, was auch den Begriff „regionale Wertschöpfung“ diffus mache.

Der Kritik, dass Ausgleichsmaßnahmen zum Verlust von landwirtschaftlichen Flächen führten und hierfür oft über dem Marktpreis gezahlt werde, begegnete Minister Meyer mit dem Hinweis auf die geplanten Ökopools, die es ermöglichen werden, Kompensationsmaßnahmen zu bündeln und damit eine höhere Effektivität zu erreichen. Hiermit werde verhindert, dass irgendwo Ackerland gekauft und aufgeforstet werde. Höhere Kosten für Ausgleichsmaßnahmen seien allerdings grundsätzlich geeignet, den Flächenverbrauch zu vermindern, weil dadurch weniger Bauvorhaben realisiert würden.

Auf die Frage von Moderator Rainer Münch, Agra-Europe, welche Rolle der Bund spiele, wies Dr. Gießübel auf die noch offene Linie der neuen Bundesregierung hin. Im Übrigen sei der Bund bei allen Fragen, die über das Grundstücksverkehrsrecht hinausgingen, zuständig. Als wichtig für die weitere Entwicklung der Pachtpreise bezeichnete er die Koalitionsbeschlüsse zum EEG, wobei sich wegen des Bestandsschutzes von 20 Jahren für bestehende Biogasanlagen erst langfristig etwas verändern werde.

Ungleichverteilung beschleunigt Strukturwandel

Prof. Dr. Silke Hüttel betonte, dass der Begriff Agrarstruktur mehr bezeichne, als Flächenausstattung, Produktionstechnologie oder Rechtsform der Betriebe. Er umfasse u. a. den institutionellen und agrarpolitischen Rahmen und die Interaktion zwischen den Betrieben und entlang der Wertschöpfungskette. Die Bedeutung der Interaktion zeige sich auch auf dem Bodenmarkt. Boden als limitierte Ressource käme nur bei Betriebsaufgaben auf den Markt. Mit steigender Ungleichverteilung des Bodens (Messung durch den Gini-Koeffizienten) erhöhe sich die Aufgaberate in einer Region und durch einen hohen Anteil von großen, wachstumswilligen Betrieben werde die Ausstiegsrate der kleinen Betriebe gesteigert. In diesem Fall herrsche ein Wettbewerb um den Boden, bei dem die größeren Betriebe eine höhere Zahlungsbereitschaft hätten. Gleichzeitig wirke die Veräußerung des Bodens für die kleinen Betriebe als Ausstiegsprämie. Auch in der Milchviehhaltung bestehe weiterhin ein Trend zu größeren Beständen. Obwohl auch kleine Betriebe sehr effizient wirtschaften können, steigen sie verstärkt aus der Milchproduktion aus. Neben der technischen Effizienz, die mit der Bestandsgröße steigt, ist die Ausstiegsneigung auch von anderen Faktoren, wie der Milchpreisvolatilität, dem Quotenpreis und dem Verschuldungsgrad abhängig.

„Der Vorrang der aktiven Landwirte vor Investoren, die lediglich den Erwerb land- und forstwirtschaftlicher Flächen als ein Ziel der Vermögensanlage betrachten, muss gewährleistet werden.“

Udo Hemmerling, stellvertretender Generalsekretär des Deutschen Bauernverbandes (DBV)

„Tierwohl hat auch etwas mit Bestandsgrößen zu tun. Ab einer Herdengröße von 200 Milchkühen findet kaum noch Weidegang statt.“

Bernd Voß, Vorsitzender der Arbeitsgemeinschaft bäuerliche Landwirtschaft (AbL)

Kein Eingriff in die bestehende Eigentumsstruktur

Agrarstrukturpolitische Ziele und der Bodenmarkt seien Diskussionsthemen im Deutschen Bauernverband, so Udo Hemmerling. Konsens bestehe darin, dass Vollzugsdefizite beim Grundstücksverkehrsgesetz abgebaut werden sollten und die Grunderwerbsteuer im Falle einer Ausübung des Vorkaufsrechtes durch Siedlungsgesellschaften nicht mehrfach anfallen dürfe. Hemmerling sprach sich für einen gewissen Vorrang von ortsgebundenen Landwirten beim Flächenkauf, für das Primat der landwirtschaftlichen Nutzung vor Naturschutzzwecken und für eine Gleichbehandlung aller Rechts- und Betriebsformen aus. Neben dem Grundstücksverkehrsgesetz sollten beim Kauf von Flächen auch die allgemeinen Regelungen des Kartell- und Wettbewerbsrechtes zur Anwendung kommen, um marktbeherrschende Positionen am (regionalen) Bodenmarkt zu vermeiden. Über eine „Bremse“ bei den Pachtpreisen werde im DBV diskutiert, jedoch dürften Eigentumsrechte nicht angetastet werden und eine zentrale Preis- oder Mengenregulierung sei abzulehnen.

Für eine bäuerliche Landwirtschaft

Bäuerliche Landwirtschaft sei eine nachhaltige Wirtschaftsweise, die Lebensmittel für den Markt produziere, so Bernd Voß. Nachhaltigkeit beinhalte Generationengerechtigkeit – hierzu gehöre die Weitergabe des Bodens und des Wissens, Respekt vor der Umwelt und den Tieren sowie gelebte soziale Verantwortung. Erst ein auskömmlicher Verdienst für Familienarbeitskräfte und ein Mindestlohn für Angestellte machten Landwirtschaft sozialverträglich. Auch die Wanderarbeiter, die etwa zu einem Drittel zur landwirtschaftlichen Erzeugung in Europa beitrügen, dürften nicht vergessen werden.

Für bäuerliche Betriebe sei der Bereich der Tierhaltung entscheidend. In der Schweinehaltung finde jedoch momentan der Industrialisierungsprozess statt, der in der Hühnerhaltung schon abgeschlossen sei. Aufgrund von Nährstoffüberschüssen, Futtermittelimporten und der fehlenden gesellschaftlichen Akzeptanz sei die industrielle Tierhaltung im Gegensatz zur bäuerlichen weder modern noch zukunftsfähig. Zudem habe sie negative Auswirkungen auf den Bodenmarkt. Eine Ursache für diese Fehlentwicklung sei die Exportorientierung bei tierischen Produkten.

In den östlichen Bundesländern spiele die oft rechtswidrige Umwandlung der ehemaligen LPG in genossenschaftliche Betriebe – zzt. seien Prozesse, u. a. beim Europäischen Gerichtshof für Menschenrechte, anhängig – bei der Entwicklung des Bodenmarktes eine große Rolle. Zunächst müsse es jetzt bei der Flächenvergabe in den neuen Ländern zu einem Moratorium kommen. Es könne von einer „ungesunden Bodenverteilung“ gesprochen werden, wenn bäuerliche Haupt- und Nebenerwerbsbetriebe keine Möglichkeit mehr hätten, ihre Flächen zu vergrößern und deshalb aufgeben müssten. Vor dem Hintergrund des demografischen Wandels führe dies zur weiteren Entleerung der ländlichen Räume.

Beteiligt sein und Verantwortung übernehmen

Bürgeraktiengesellschaften seien ein Modell für eine zukunftsfähige Landwirtschafts- und Regionalentwicklung, ist Christian Hiß überzeugt. Die Regionalwert AG[1] sei 2006 in der Region Freiburg gegründet worden, um Problemen wie hohen Aufgaberaten, fehlender Hofnachfolge, Veränderung der Kulturlandschaft und mangelndem Kapital für Neugründungen entgegenzuwirken. Das Ziel, die außerfamiliäre Hofnachfolge zu erleichtern, sei auch für die Kinder auf den Höfen positiv, da sie dann in der Berufswahl freier seien. Durch die Beteiligung an Unternehmen in der Region wolle die Regionalwert AG einen Beitrag zur Erhaltung und Verbesserung einer nachhaltigen ökologischen und regionalen Wirtschafts- und Gesellschaftsentwicklung vom Landbau bis zum Endverbrauch leisten. Hierzu schaffe sie Wertschöpfungsnetzwerke und mache die Wirkungen sinnvollen Wirtschaftens durch Sozialbilanzen und Ökobilanzen transparent. Durch den Kauf der Aktien erhielten Bürger ein Mitspracherecht und würden Verantwortung übernehmen. Bürgeraktiengesellschaften könnten Existenzgründungen fördern, gäben auch kleinen und mittleren Unternehmen eine Chance und ersetzten Fremdkapital durch Eigenkapital. So werde die Abhängigkeit von der Kreditvergabepraxis der Banken beendet, die in mangelnder Betriebsgröße, jedoch nicht in einer abnehmenden Bodenfruchtbarkeit ein Risiko sähen.

[1] Ausführlich: Ländlicher Raum 03/2011, S. 58

„Wenn Leistungen für das Natur- und Sozialkapital honoriert werden würden, dann hätten wir andere Höfe und wir könnten mit diesen anderen Höfen Geld verdienen.“

Christian Hiß, Gründer und Vorstand der Regionalwert AG, Bürgeraktiengesellschaft in der Region Freiburg

„Es ist deutlich geworden, dass das Thema Bodenmarkt und Bodenpolitik nicht von Fragen zur Agrarstruktur und dem landwirtschaftlichen Leitbild abzulösen ist. Auch andere Rahmenbedingungen wie die Förderpolitik und soziale Aspekte müssen beachtet werden.“

Dr. Ludger Schulze Pals, Chefredakteur top-agrar (Moderation)

Diskussion

In der Diskussion wurden die gegensätzlichen Vorstellungen darüber, wie Landwirtschaft zukünftig sein sollte, deutlich. Arnold Krämer, Landwirtschaftskammer Niedersachsen, betonte die Vorzüge des technischen Fortschritts, die es Bauern heute ermöglichten, das 15-Fache von dem zu produzieren, was sie vor 40 Jahren produziert hätten. Das Sektoreinkommen sei in den vergangenen Jahrzehnten nicht gesunken und den Bauern ginge es gut. Die Folgen einer gesetzlichen „Rückverordnung“ des technischen Fortschritts könne man in England und Schweden sehen: Durch Alleingänge bei den Haltungsvorschriften für Schweine sei die Schweinehaltung massiv zurückgegangen und es werde Fleisch importiert.

Verbände und Parteien sprächen davon, dass die Agrarreform nicht zu Lasten der Wettbewerbsfähigkeit auf dem Weltmarkt gehen dürfe, so Dr. Hans-Heinrich Kasten, Landwirtschaftsministerium Sachsen-Anhalt, und die DLG dränge mit der Empfehlung „wenn Du mit 500 ha nicht auskommst, dann musst Du 1000 bewirtschaften“ zum Wachsen der Betriebe. Allerdings seien nur 10 % der deutschen Betriebe größer als 100 ha und in der EU läge die Durchschnittsgröße bei unter 20 ha. Auf der Größenebene sei niemals ein Wettbewerb mit Brasilien oder Russland möglich. Er frage sich, für welche Landwirte hier Politik gemacht werde.

Der Bauernverband habe sich gegen die Erhöhung von Tierhaltungsstandards ausgesprochen, so Hemmerling, weil dies die Wettbewerbsfähigkeit gefährde. Dies habe nichts mit der Betriebsgröße zu tun, gerade kleinere Betriebe würden bei der Erhöhung von Standards, wie z. B. für die Sauenhaltung, häufig aufgeben. Ob sich Betriebe am Weltmarkt ausrichteten, Biomasse im Rahmen des EEG produzierten oder sich in der Regionalvermarktung engagierten, sei ihnen selbst überlassen. Als Verband seien sie nicht berechtigt, hier Vorgaben zu machen, jedoch dafür zuständig, über Rahmenbedingungen zu reden, die diese Wahl ermöglichten oder auch verhinderten.

Dr. Johanna Scheringer-Wright, MdL Thüringen, sah es zwar als positiv an, dass in der Agrarreform hinsichtlich ökologischer Kriterien einiges erreicht worden sei. Die sozialen Kriterien, d. h. die Bindung der Förderung an Arbeitsplätze, seien jedoch nicht ausreichend berücksichtigt worden. Obwohl der Bauernverband diese Forderung abgelehnt habe, kritisiere er in Thüringen jetzt die Kompromisse, die eine erneute Rationalisierungswelle erwarten ließen. Diese wiederum werde zur Abwanderung, insbesondere junger Menschen, führen, da keine alternativen Arbeitsplätze in der Industrie vorhanden seien.

Die im Agrarbündnis zusammengeschlossenen landwirtschaftlichen und nichtlandwirtschaftlichen Verbände hätten keineswegs eine einheitliche Position zur Landwirtschaft der Zukunft, erläuterte Dr. Frieder Thomas, Sprecher des Agrarbündnisses. Es seien noch viele Analysen notwendig. Obwohl Einigkeit darüber bestehe, dass Märkte nicht alles regeln könnten, zeige sich die Ökonomisierung der Gesellschaft auch an Forderungen wie „public money for public goods“, einer systemimmanenten ökonomischen Lösung, die nichts daran ändere, dass keiner mehr Verantwortung übernehmen wolle. Aus der Soziologie, nicht aus der Ökonomie, müssten Instrumente abgeleitet werden, jedoch sei der Wissensstand dürftig und die Agrarsoziologen „ausgestorben“. Das Leitbild der Landwirtschaft der Zukunft könne, um umfassend zu sein, wohl nicht mehr bäuerlich genannt werden, viele Aspekte des bäuerlichen, wie die Risikominimierung, müssten jedoch integriert werden.

Auf die Frage von Diskussionsleiter Dr. Schulze Pals, ob in der Wissenschaft zu wenig interdisziplinär gearbeitet werde und deshalb die Lösungen fehlten, antwortete Prof. Hüttel: Interdisziplinarität werde immer groß geschrieben, wenn es jedoch um die Verteilung von Forschungsgeldern gehe, kämen die Spezialisten zum Zuge und nicht der interdisziplinäre Ansatz. Sie habe allerdings das Gefühl, das sich dies in letzter Zeit ändere, noch fehlten jedoch die Ergebnisse.

Dagmar Babel

ASG-Termine 2014
Frühjahrstagung 21. und 22. Mai 2014 in Münster
Herbsttagung 29. und 30. Oktober 2014 in Göttingen

Onlinekonsultation: Welche Landwirtschaft wollen wir?

Die Antworten der Onlinekonsultation im Vorfeld der ASG-Herbsttagung 2013 werden im Folgenden zusammengefasst.

Wie beurteilen Sie die Kontroverse um bäuerliche und industrielle Landwirtschaft in Deutschland unter besonderer Berücksichtigung der Entwicklungen seit der Wiedervereinigung im Jahre 1989?

Schon die Definitionen von bäuerlicher Landwirtschaft sind nicht deckungsgleich. Während für die einen zwingend

- die bodengebundene (Tier-)Produktion,
- innerbetriebliche Kreisläufe,
- eine schonende, der Generationenfolge verpflichtete Wirtschaftsweise und
- fehlende kurzfristige Gewinnmaximierungsabsichten

zur Definition des bäuerlichen gehören, ist für andere

- das Spannungsfeld zwischen sozialen Interessen und ökonomischen Bedingungen in einem Familienbetrieb
- oder eine breite Eigentumsstreuung

für die bäuerliche Landwirtschaft typisch. Ebenfalls vertreten ist die Auffassung,

- es gibt nur eine „kapitalistische“ Landwirtschaft mit fließenden Übergängen hinsichtlich der Eigentumsverhältnisse an Boden und Kapital sowie der Arbeitserledigung. Unterschiedlich sind nur die Größe und die wirtschaftliche Effizienz. Großbetriebsstrukturen sind weder für die Qualität der als Rohstoff anzusehenden landwirtschaftlichen Produkte noch für den Tier- oder Umweltschutz nachteilig.

Abhängig von der Definition von „Bäuerlichkeit“ werden zukünftige Konfliktfelder weniger zwischen bäuerlicher und industrieller Landwirtschaft verortet, sondern in einer Kontroverse um nachhaltiges Wirtschaften.

Die Agrarstruktur in Ostdeutschland wird nur von einigen Teilnehmern der Online-Konsultation als negativ beurteilt. Die ungesunde Verteilung von Grund und Boden sei mit dem Grundstücksverkehrsgesetz jedoch in seiner derzeitigen Fassung nicht aufzuhalten.

Welche Landwirtschaft wollen Sie? Brauchen wir ein neues Leitbild?

Zwar besteht Einvernehmen in Bezug auf die Notwendigkeit eines neuen Leitbildes für die Landwirtschaft, wie es jedoch aussehen soll, ist strittig. Aussagen hierzu sind:

- Leitbild, Agrargesetze und Wirklichkeit passen nicht mehr zueinander. Die bestehenden Agrarsondergesetze gehen überwiegend von einer wenig dynamischen, eher „schlafmützigen“ Landwirtschaft aus. Das neue Leitbild muss eine Landwirtschaft beschreiben, die wettbewerbsfähig ist, weitgehend bodengebunden wirtschaftet und auch die Menschen auf dem Land zu Nutznießern des technischen Fortschritts macht.
- Leitbild (des BUND) ist eine zukunftsfähige, nachhaltige, bäuerliche Landwirtschaft, die für die gesamte Produktkette Ziele verfolgt (genannt werden 11 Ziele). Der ökologische Landbau kommt der Verwirklichung dieser Ziele sehr nahe, allerdings gibt es auch hier Trends zu industriemäßiger Produktion.
- Damit das künftige Leitbild umfassend ist, kann es wahrscheinlich nicht mehr bäuerlich genannt werden; die positiven Aspekte der Bäuerlichkeit sollten aber in das Leitbild integriert werden, u. a.:
  - Ein größerer Arbeitskräftebesatz relativ zur Fläche und Tierzahl kann (aber muss nicht) handwerklicher und ökologischer sein und eine bessere Tierbetreuung gewährleisten.
  - Überschaubare Größenordnungen und selbstständige Betriebsleiter/-innen begünstigen verantwortungsvolles Handeln, was in arbeitsteilig organisierten Betrieben eher nicht der Fall ist.
  - Der Einsatz von Kapital sollte nicht mit dem Ziel bestmöglicher Verzinsung erfolgen. Orientierung sollte sein, den Hof als Lebens- und Arbeitsgrundlage zu erhalten.
- Die Landwirtschaft braucht dringend das Leitbild der Nachhaltigkeit; notwendig dafür sind ein Indikatorensystem und ein funktionierendes Betriebsmanagementsystem.
- Bei der Frage nach der Landwirtschaft der Zukunft klaffen Wunsch und Wirklichkeit weit auseinander.

Dagmar Babel

Verleihung des Tassilo Tröscher-Preises 2013

Am 13. November 2013 erhielten fünf Preisträger die von der „Stiftung Tassilo Tröscher – Für die Menschen im ländlichen Raum“ zum zehnten Mal verliehene Auszeichnung. Im Rahmen der ASG-Herbsttagung wurden 3 Preise in Höhe von je 2 000 € sowie 2 Sonderpreise in Höhe von je 500 € die Preise vergeben.

Verein Aufwind:

„marktwert“ – Integriertes Dörfliches Versorgungszentrum Datterode

Das Integrierte Dörfliche Versorgungszentrum Datterode von Aufwind, Verein für seelische Gesundheit e.V., hat Vorbildcharakter für andere Gemeinden im Umgang mit der ortseigenen Nahversorgung sowie der Integration von Menschen mit Behinderung.

In Datterode, mit 900 Einwohnern der größte Ortsteil der Gemeinde Ringgau im Werra-Meißner-Kreis, wurde 2007 der Lebensmittelmarkt geschlossen. Die weiten Einkaufswege waren seitdem insbesondere ein Problem für in ihrer Mobilität eingeschränkte Personen.

Aufwind verfolgt das Ziel, die Lebensqualität von Menschen mit Behinderung und seelischer Erkrankung zu verbessern und ihre Teilhabe am gesellschaftlichen Leben zu sichern. Auf der Suche nach Arbeitsplätzen wurde Aufwind mit der Aufgabe betraut, die Nahversorgung in Datterode wiederherzustellen. Es wurde das Konzept eines Integrierten Dörflichen Versorgungszentrums entwickelt. Die Verknüpfung möglichst vieler Angebote garantiert dabei die Wirtschaftlichkeit.

Der Verein erwarb eine Immobilie für das „marktwert“-Zentrum, in dem sich seit 2010 u. a. ein Nahkauf-Lebensmittelmarkt, ein Getränkemarkt, ein Café, ein Bürgerbüro sowie medizinische Dienstleister befinden. Zudem wurde die gemeinnützige „stellenwert.gmbh – netzwerk für integration in arbeit“ als Integrationsfirma gegründet. Für diese arbeiten Menschen mit und ohne Behinderung gemeinsam auf regulären Arbeitsplätzen, inzwischen alle unbefristet. Eine besondere Bedeutung spielte auch die Beteiligung und Unterstützung der Bürger, Vereine, politischen Gremien und Vertreter gesellschaftlicher Gruppen.

Die Angebote des Zentrums werden sehr gut angenommen, das Café hat sich zu einem Kommunikationsmittelpunkt des Dorfes entwickelt. Immobile Bürger werden von ehrenamtlichen Fahrern mit dem Bürgermobil transportiert. Inzwischen hat die stellenwert.gmbh drei weitere Dorfläden in Ringgau-Netra, Meißner-Abterode und Witzenhausen-Gertenbach in Betrieb genommen.

Fotos: Verein Aufwind

Erste „Solidarische Landwirtschaft“ in der Region Göttingen

Der Verein „Göttingen im Wandel“ und der Biolandbetrieb „Gärtnerhof Landolfshausen“ erhielten den Preis für ihr Projekt einer „Solidarischen Landwirtschaft“. Dieses verbindet Nachhaltigkeit und Verbraucheraufklärung in der Landwirtschaft auf nachahmenswerte Weise.

Immer mehr Menschen schenken Herkunft und Qualität ihrer Nahrung größere Aufmerksamkeit, gleichzeitig wird das wirtschaftliche Überleben vieler Höfe schwieriger. Bei der „Solidarischen Landwirtschaft“ werden die Konsumenten zu Mit-Unternehmern. Während der Landwirt Planungssicherheit hat, wird der Wunsch der Kunden nach Transparenz bei der Produktion und Herkunft seiner Lebensmittel erfüllt. Auch der Aspekt solidarischen, ökonomischen Handelns spielt eine große Rolle.

Fotos: W. Frings

2012 haben sich der Biolandbetrieb „Gärtnerhof Landolfshausen“ und eine Gruppe privater Haushalte auf Initiative des Vereins „Göttingen im Wandel“, Mitglied der internationalen „Transition-Town“-Bewegung, zu einer „Solidarischen Landwirtschaft“ zusammengeschlossen. Jeder Haushalt zahlt ein Jahr lang monatlich einen festen Betrag an den Hof, womit sämtliche Anbau- und Verarbeitungskosten – das Einkommen sowie die Altersvorsorge des Landwirts und seiner Angestellten inklusive – gedeckt und vorfinanziert werden sollen. Auf dem „Gärtnerhof Landolfshausen“ konnten sogar Überschüsse für weitere Investitionen erwirtschaftet werden. Der Mitgliedsbeitrag richtet sich stets nach den individuellen finanziellen Möglichkeiten der Teilnehmenden.

Für ihren Beitrag erhalten die Mitglieder Einblick in den Anbau sowie einen Teil der Ernte, die ein- bis zweimal wöchentlich an sechs Abholstellen in der Stadt ausgegeben wird. Die Anbauplanung wird von allen Mitgliedern festgelegt und garantiert, dass auch in den Wintermonaten genug Lager- und Wintergemüse vorhanden ist. 2013 verwendete der Hof circa 40 % der Anbaufläche für die Gemeinschaft. Alle Beteiligten teilen sich Kosten, Verantwortung, Erzeugnisse und das Risiko.

Stiftsgut Wilhelmsglücksbrunn:

Soziale Landwirtschaft, Käserei und Biohotel

Das Stiftsgut Wilhelmsglücksbrunn wurde für sein Gesamtkonzept ausgezeichnet, das den Erhalt historischer Bauwerke mit nachhaltiger Bewirtschaftung und der Integration von Menschen mit Behinderung vereint.

Nah bei Eisenach liegend, wurde das Stiftsgut vor der Wende durch die LPG Creuzburg genutzt. Nach längerem Leerstand übernahm es 1997 der DIAKONIA – Evangelischer Betreuungs- und Hilfsverein e.V. Eisenach und baute es zu einer Integrationsfirma mit Bioland-Landwirtschaft auf. So entstanden in den alten Gemäuern der Andachtssaal, das Restaurant mit Café, der Hofladen und die Käserei. Zudem wurden Hotelzimmer und Ferienwohnungen eingerichtet. Die durchgängige Verwendung von ökologischen Baustoffen und selbst erzeugtem Strom mittels Sonnenkollektoren, die ökologische Wärmeversorgung (Holzhackschnitzelheizung) sowie die biologische Landwirtschaft tragen dazu bei, Betriebskosten zu sparen und die Belastungen der Umwelt so gering wie möglich zu halten.

Fotos: Wilhelmsglücksbrunn

Die Landwirtschaft und die „Creuzburger Käsemanufaktur“ werden von der „Stiftsgut Wilhelmsglücksbrunn gGmbH“ als anerkanntes Integrationsprojekt betrieben und bieten derzeit neun Menschen mit und ohne Behinderung Arbeit. Das Gut bewirtschaftet Grün- und Ackerland sowie Naturschutzflächen mit Dauerbeweidung durch eine Wasserbüffel- und Gallowayherde. Hinzu kommen Bienenvölker und Hühner. Mittelpunkt des Betriebes sind die Lacaune-Milchschafe, deren Milch in der hofeigenen Käsemanufaktur verarbeitet wird.

Als erstes Hotel und Restaurant in Thüringen erhielt das Stiftsgut 2011 das Prädikat „Biohotel“ des österreichischen Verbandes „Die BIO-Hotels“. Viele Zutaten für das Restaurant und eine Kinderkrippe in Eisenach kommen aus der eigenen Produktion oder von anderen ökologisch wirtschaftenden Betrieben der Region.

Das Gut verzeichnet stetig steigende Besucherzahlen, das Gesamtkonzept der gelebten Nachhaltigkeit macht viele Gäste neugierig.

Niedersächsische Landjugend:

Jahresprojekt „Stark fürs Land“

Das prämierte Projekt „Stark fürs Land“ der Niedersächsischen Landjugend – Landesgemeinschaft e.V. (NLJ) verband die politische Aufklärung Jugendlicher mit der Sensibilisierung für Defizite und Entwicklungschancen des ländlichen Raums, in dem die jungen Menschen zu Hause sind.

Die NLJ ist der größte Jugendverband im ländlichen Raum Niedersachsens und versteht sich als Interessenvertretung. Jedes Jahr werden zahlreiche jugendgerechte Seminare veranstaltet – u. a. um jungen Menschen Zukunfts- und Bleibeperspektiven im ländlichen Raum aufzuzeigen und diesen weiterzuentwickeln. Dieser Anspruch lag 2012 auch der Jahresaktion „Stark fürs Land“ zugrunde, die hinsichtlich der Landtagswahl (Januar 2013) initiiert wurde.

Jugendliche wurden für die gegenwärtigen und zukünftigen Probleme des ländlichen Raumes sensibilisiert und als Experten in den Diskurs eingebunden. Entscheidungsträger wurden unmittelbar mit den Wünschen und Beobachtungen der Jugendlichen konfrontiert.

Die Planungen begannen 2011, das Projekt bestand aus vier Stufen. Zunächst wurden Besucher der Internationalen Grünen Woche Berlin 2012 danach gefragt, was ihnen für den ländlichen Raum am Wichtigsten erscheine. Mithilfe der Befragungsergebnisse erarbeiteten die Arbeitskreise der NLJ Positionen, die in einem „Forderungsfächer“ festgehalten wurden. Dieser wurde an Landjugendliche verteilt und, zusammen mit einem Gesprächsangebot, den neu gewählten Landtagsabgeordneten zugesandt.

Vorangegangen war auch ein „Schilderwettbewerb“, in dem die Ortsgruppenmitglieder der NLJ Missstände in ihrem konkreten Lebensumfeld in Form eines Verkehrsschildes kreativ darstellen sollten. Die besten Ideen wurden im Dezember 2012 während der Landesversammlung, zu der auch Vertreter der verschiedenen politischen Parteien als Diskussionspartner eingeladen waren, prämiert. Anschließend wurden die Schilder der Gewinner als „echte“ Metallschilder hergestellt und in den jeweiligen Heimatorten aufgestellt.

Foto: NLJ

Ortsgemeinde Bärweiler:

Grundversorgung über mobile Händler

Die Gemeinde beindruckte mit der Initiative, ihre Bürger für die Dorferhaltung und -gestaltung zu mobilisieren und Infrastruktur zu schaffen. Besonders überzeugte „Der mobile Markt“ als Modellprojekt der Grundversorgung.

Seit Ende der 1980er-Jahre arbeitet die 270 Einwohner zählende Ortsgemeinde im Landkreis Bad Kreuznach unter Einbeziehung aller Bevölkerungs- und Altersgruppen aktiv an der Verbesserung der Lebensqualität und der Entwicklung von Zukunftsperspektiven. Trotz knapper Finanzen gelang es, viele Projekte und Initiativen zu realisieren. Die Höhe der ehrenamtlich geleisteten Arbeitsstunden sowie eingegangenen Spenden ist beachtlich.

So konnte beispielsweise das DSL-Netz nur eingerichtet werden, weil die Einwohner die Gräben für die Leitungsrohre selbst aushoben. Des Weiteren schufen die Bärweiler Bürger unter Mitwirkung der Jugendlichen einen Jugendtreff. Für diesen erhielt die Ortsgemeinde den fünften Platz beim Wettbewerb „Kinder und Jugendliche in der Dorferneuerung“.

Vor dem Hintergrund der fehlenden Grundversorgung mit Waren und Dienstleistungen des täglichen Bedarfs entstand „Der mobile Markt“ mit ambulanten Händlern. Der Dorfmarkt dient nicht nur der Versorgung, sondern auch der Gemeinschaft und Kommunikation. Er richtet sich damit vor allem an ältere und in ihrer Mobilität eingeschränkte Bürger, denen Vereinsamung und Isolation drohen.

Foto: H. Gehm

Am ersten „mobilen Markt“ im September 2010 nahmen 13 Anbieter teil, seitdem sind im Schnitt etwa zehn ambulante Marktbeschicker vertreten. Die Zahl der Markttage variiert leicht, 2013 waren es sechs Tage. Durchschnittlich 50 Besucher nutzten die Angebote; beliebt sind auch die regelmäßig stattfindenden Märkte mit Rahmenprogramm, bei denen die Gemeinde alle Einwohner von Bärweiler zu Kaffee und Kuchen ins Bürgerhaus einlädt. Durch den Markt ist 2011 zudem ein wöchentlicher Treff zum Plaudern, Erzählen, Basteln und Spielen entstanden.

ASG-Projekt: 20 Jahre Sorgentelefone

Der Niedersächsische Landwirtschaftsminister Christian Meyer nahm an der Jubiläumsfeier der drei Niedersächsischen Sorgentelefone (ST) für landwirtschaftliche Familien am 1. Oktober 2013 mit ehrenamtlichen Beraterinnen und Beratern der Sorgentelefone Barendorf, Oesede und Rastede, Gründungsmitgliedern, Förderern und Gästen teil. Positiv aufgenommen wurde seine Nachricht, die vom Niedersächsischen Landwirtschaftsministerium vor 20 Jahren initiierten Sorgentelefone zukünftig dauerhaft fördern zu wollen.

Positiv haben sich auch die Anruferzahlen und die Mitarbeit Ehrenamtlicher entwickelt. 2013 wurden neue Telefonberater/-innen ausgebildet und ab 1. Januar 2013 die Anrufzeiten von einmal wöchentlich auf Montag bis Freitag ausgedehnt, indem sich die drei Einrichtungen mit dem Telefondienst abwechseln. Seitdem hat die Zahl der Anruferinnen und Anrufer zugenommen, d. h. es konnte mehr landwirtschaftlichen Familien in Konfliktsituationen geholfen werden.

Foto: F. Tönjes

Hennig Hölscher (ST Rastede), Götz Schumacher (Ev. Landwirtschaftliche Familienberatung), Ludger Rolfes (ST Oesede), der Niedersächsische Landwirtschaftsminister Christian Meyer, Annemarie Strüber (ST Barendorf), Rudolf Meyer (stellv. Vors. Verein ST Barendorf)

Neues aus Vorstand und Kuratorium

Satzungsgemäß fanden am 13. November 2013 während der Mitgliederversammlung die Wahlen zum Vorstand und zum Kuratorium statt.

In ihren Ämtern bestätigt wurden StS a.D. **Dr. Martin Wille** als Vorstandsvorsitzender und MinDirig. a.D. **Dr. Theodor Weber**, Freising, als sein Stellvertreter sowie Dipl.-Ing. **Heinz Christian Bär**, Ehrenpräsident des Hessischen Bauernverbandes, Friedrichsdorf, als Präsident des Kuratoriums.

Darüber hinaus wurden in den Vorstand wiedergewählt:

- **Dr. Hermann Onko Aeikens**, Landwirtschaftsminister Sachsen-Anhalt
- **Silvia Zöller**, Vorsitzende des LandFrauenverbandes Rheinhessen und Präsidiumsmitglied im Deutschen LandFrauenverband e.V.

Neu im Vorstand sind:

- **Katrin Fischer**, stellv. Bundesvorsitzende Bund der Deutschen Landjugend (BDL), Berlin und Landesvorsitzende Bayerische Jungbauernschaft (BJB)
- **Prof. Dr. Gerhard Henkel**, Universität Duisburg-Essen, Institut für Geographie
- MR **Hermann-Josef Thoben**, Ministerium für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume des Landes Schleswig-Holstein

Die beiden langjährigen Vorstandsmitglieder **Dr. Willy Boß**, Geschäftsführer der Landgesellschaft Sachsen-Anhalt und Vorsitzender des Bundesverbandes der gemeinnützigen Landgesellschaften, und **Iris Comdühr**, Bund der Deutschen Landjugend, sowie **Manfred Görig**, Landrat im Vogelsbergkreis, kandidierten nicht mehr.

In das Kuratorium wurden wiedergewählt:

- **Leo Blum**, Vorstandsvorsitzender der Sozialversicherung für Landwirtschaft, Forsten und Gartenbau (SVLFG), Kassel
- **Jörg Hellmuth**, Landrat a.D., Wust-Fischbeck
- **Prof. Dr. Peter Weingarten**, Institutsleiter, Thünen-Institut für ländliche Räume, Braunschweig

Neue Mitglieder des Kuratoriums sind:

- **Imke Ettori**, Mitglied des Vorstands der Landwirtschaftlichen Rentenbank, Frankfurt
- **Ute Göpel**, Vorsitzende, BAG Familie und Betrieb – Bundesarbeitsgemeinschaft der Landwirtschaftlichen Familienberatungen und Sorgentelefone e.V. Treysa, Schwalmstadt
- **Hans-Wernher von Loewenstein**, Landwirt, Jesberg-Reptich, ehrenamtlicher Aufsichtsratsvorsitzender Raiffeisen-Warenzentrale Kurhessen-Thüringen GmbH
- StS **Horst Schörshusen**, Niedersächsisches Ministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz, Hannover
- **Gerhard Sehnert,** Geschäftsführer der Sozialversicherung für Landwirtschaft, Forsten und Gartenbau, Kassel
- **Stefan Zwoll**, Geschäftsführer des Bundes für Ökologische Lebensmittelwirtschaft (BÖLW)
- **Dr. Margareta Büning-Fesel**, Geschäftsführender Vorstand, aid Infodienst, Bonn

Aus dem Kuratorium ausgeschieden sind: **Otto von Boyneburgk**, Sontra, MinDirig. **Joachim Hauck**, Ministerium für Ländlichen Raum und Verbraucherschutz, Stuttgart, MD **Wolfgang Reimer**, Ministerium für Ländlichen Raum und Verbraucherschutz, Stuttgart, **Dr. Horst Reinhardt**, Mitglied des Vorstandes der Landwirtschaftlichen Rentenbank, Frankfurt/M., **Eckhardt Stüwe**, Verbandsdirektor, Sozialversicherung für Landwirtschaft, Forsten und Gartenbau (SVLFG), Kassel, und **Waltraud Wolff**, MdB, Berlin.

Begleitveranstaltungen des BMELV-Zukunftsforums Ländliche Entwicklung 2014 mit Beteiligung der ASG

Wertschöpfung in ländlichen Räumen schaffen: Ideen – Innovationen – Investitionen

Donnerstag, 23.01.2014, 09.00 – 11.30 Uhr, Internationales Congress Centrum ICC Berlin

Erhalt und Verbesserung der Wertschöpfung in ländlichen Räumen sind Schlüssel zur Lösung vielfältiger Herausforderungen auf dem Lande. In einer Veranstaltung soll erörtert werden, wie Ideen zu Innovationen reifen und in Investitionen und Wertschöpfung umgesetzt werden können. Maßnahmen des Anschubs, der Beratung und Förderung stehen hierbei im Vordergrund. Die damit verbundenen Chancen werden aus Sicht der Landwirtschaft und des produzierenden Gewerbes beleuchtet.

Eröffnung, Begrüßung: Klaus Fontaine, Präsident des Bauernverbandes Saar, Vorsitzender des DBV Fachausschusses „Agrarstruktur und Regionalpolitik“, Berlin

Impulsvortrag **„Wertschöpfung in ländlichen Räumen schaffen: Ideen, Innovationen, Investionen“:** Dr. Josefine Loriz-Hoffmann, EU-Kommission, DG Agri, Brüssel

Statements **„Wertschöpfung vorantreiben – Berichte aus der Praxis“ – Unternehmensinitiativen wecken und stärken**, Dr. Waltraut Ruland, Landwirtschaftskammer Nordrhein-Westfalen, Münster – **Mit investiver Förderung Wertschöpfung generieren**, Dr. Klaus-Heiner Röhl, Institut der Deutschen Wirtschaft Köln e.V., Berlin – **„Wirtschaftliche Entwicklung fördern und unterstützen“, Sicht eines Finanzierungsexperten**, Dr. Christian Bock, Landwirtschaftliche Rentenbank, Frankfurt – **Sicht eines Wirtschaftsförderers**, Frederik Otto, Wirtschaftsförderung Landkreis Ostprignitz-Ruppin, Neuruppin – **Sicht einer Investitionsmanagerin einer Landgesellschaft**, Claudia Wolfgram, Landgesellschaft Sachsen-Anhalt GmbH, Magdeburg

Saaldiskussion, **Moderation:** Carsten Hansen, Deutscher Städte- und Gemeindebund (DStGB), Berlin

Schlusswort: Prof. Dr. Peter Weingarten, Thünen-Institut (TI), Braunschweig

Innenentwicklung im Dorf – Methoden, Mittel, Möglichkeiten

Donnerstag, 23.01.2014, 09.30 – 11.30 Uhr, Internationales Congress Centrum ICC Berlin

Maßnahmen zur Innenentwicklung werden für Dörfer im demografischen Wandel zunehmend wichtig. Dabei ist zu fragen, ob planerische Ansätze aus dem Städtebau übertragbar sind und wie auch kleine Orte mit geringem Budget agieren können. In der Veranstaltung werden Initiativen verschiedener Bundesländer vergleichend vorgestellt und innovative Beispiele des Wettbewerbs „Kerniges Dorf! Ortsgestaltung durch Innenentwicklung“ präsentiert. Diskussionsziel ist die Benennung konkreter Maßnahmen, mit denen die Strategie Innenentwicklung stärker in der ländlichen Entwicklung verankert werden kann.

Eröffnung, Begrüßung: StS. a.D. Dr. Martin Wille, Vorsitzender des Vorstandes der Agrarsozialen Gesellschaft e.V.

Vortrag **„Potenziale der Dorferneuerung zur Innenentwicklung in fünf Bundesländern“:** Heike Peter, Thünen-Institut (TI), Braunschweig

Moderierte Gesprächsrunde **„Impulse zur Dorf-Innenentwicklung: Länder stellen ihre Instrumente vor“ – Baden-Württemberg:** Melap Plus und Chefsache Innenentwicklung, Dr. Barbara Malburg-Graf, Plan N – **Bayern: Aktionsprogramm Dorf vital**, MR Leonhard Rill, Bayerisches Staatsministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten – **Brandenburg: Praxisleitfaden mit Checkliste**, N.N., Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft Brandenburg – **Rheinland-Pfalz: Leerstandslotse und Wanderausstellung „Tatort_Leere“**, Susanne Tschirschky, Entwicklungsagentur Rheinland-Pfalz

Präsentation: **Preisträger „Kerniges Dorf! Ortsgestaltung durch Innenentwicklung“**

Diskussion: **„Was braucht die dörfliche Innenentwicklung?“**

Anmeldungen unter www.zukunftsforum-laendliche-entwicklung.de

Internationale Grüne Woche Berlin vom 17. bis 26.01.2014

Gemeinschaftsschau „Lust aufs Land“: Bürger zeigen ihre Ideen und eröffnen neue Chancen

Die Aussteller der Gemeinschaftsschau „Lust aufs Land – gemeinsam für die ländlichen Räume“ präsentieren eine Fülle von Ideen, wie Regionen, Dörfer und Städte aus den Veränderungen in der Gesellschaft, wie z. B. dem demografischen Wandel oder der Energiewende, Chancen für ihre Bewohner machen. Dabei stehen immer wieder die Bürger des ländlichen Raumes im Mittelpunkt, die mit viel Einfallsreichtum und Engagement selbst Dinge in die Hand nehmen. Organisiert von der Agrarsozialen Gesellschaft gibt es darüber hinaus auf der LandSchau-Bühne ein abwechslungsreiches Nonstop-Programm, das ländliches Leben sowie zukunftsweisende Projekte und interessante Persönlichkeiten unterhaltsam näher bringt.

Das **Land Berlin**, vertreten durch die Naturschutzstation Berlin-Marienfelde, präsentiert ein vielfältiges Programm rund um den Naturschutzpark und den Stadtteil Marienfelde und stellt dabei u. a. die Arbeit der Naturschutzstation und ihr Grünes Klassenzimmer sowie andere naturverbundene Projekte wie z. B. „Mehr Bienen für Berlin“ vor.

Die 12 LEADER-Regionen **Nordrhein-Westfalens** haben während der letzten EU-Förderperiode viele gute Projekte der ländlichen Entwicklung hervorgebracht. So wurden z. B. neue Wege im Landtourismus beschritten und kulturelle Angebote auf- und ausgebaut. Es wurden Mehrgenerationenprojekte verwirklicht und einige Regionen haben sich als Standort für erneuerbare Energien positioniert. Zahlreiche Aktive aus den Regionen werden diese Projekte am Stand vorstellen.

Der **Deutsche LandFrauenverband (dlv)** informiert über das vom Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend geförderte Projekt „LandFrauenStimmen für die Zukunft – Faire Einkommensperspektiven sichern“. Dabei werden besonders die Ursachen der Entgeltunterschiede von bis zu 33 % zwischen Frauen und Männern in ländlichen Regionen in den Blickpunkt gerückt.

„Hier sind wir“ heißt es am Stand vom **Bundesministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz (BMELV)** und der **Deutschen Vernetzungsstelle Ländliche Räume (DVS)**, wenn Jugendliche und große wie kleine Dörfer das Land bewegen. Der Besucher erfährt, wie „Sonne auf Rädern“ neue Perspektiven für junge Menschen schafft, man ganz „flinc“ Zeit und Nerven spart oder fachgerecht ein blaues Auge verpasst. Auch ein Dorfnetzwerk lädt den Besucher ein, die Vielfalt der verschiedenen Erlebnisdörfer zu entdecken.

Dörfer aus Deutschland und Österreich haben sich zum **Netzwerk der Erlebnisdörfer** zusammengeschlossen. Und während einige von ihnen am Stand der DVS zu Gast sind, bieten andere auf der Aktionsfläche „Marktplatz“ unter dem Motto „Erlebnisdörfer – Dörfer in Bewegung“ ein vielfältiges Treiben.

Die **Fachagentur Nachwachsende Rohstoffe e.V. (FNR)** ist im Bereich Energie aus Biomasse die zentrale Anlaufstelle in Deutschland. Sie präsentiert gemeinsam mit Bioenergiedörfern und den vom BMELV geförderten Bioenergie-Regionen das Thema „dezentrale Bioenergieversorgung“.

Der **Deutsche Landkreistag** und seine Gäste stellen unter Beweis, dass der ländliche Raum schwungvoller denn je ist. Zwei der Höhepunkte sind der Kreis Minden-Lübbecke, der gemeinsam mit seinen Freunden aus dem Kreis Viljandimaa/Estland Szenen einer Kreispartnerschaft vorstellt und der Werra-Meißner-Kreis, dessen Schloss Berlepsch die Besucher in eine mittelalterliche Welt mit Rittern, Schwertern und Äxten entführt.

Der **Ostdeutsche Sparkassenverband (OSV)** stellt die „Große Emma“ vor – ein umfassendes Konzept, um die Menschen auf dem Lande mit allem zu versorgen, was unverzichtbar ist, und ihren Dörfern einen (neuen) Lebensmittelpunkt zu geben. Wie wird das Dorf modern? Wie werden in Zukunft seine Läden aussehen, seine Sparkassen und seine Treffpunkte? Die „Große Emma“ entwirft eine neue Infrastruktur für eine zukunftsfähige Nahversorgung.

Am Gemeinschaftsstand des Modellvorhabens **LandZukunft** zeigen die Regionen Dithmarschen und Holzminden ihre innovativen und kreativen Ansätze zur Gestaltung des demografischen Wandels. Im Fokus der Modellregion Dithmarschen steht dabei das Projekt „Talenteküste Dithmarschen“, mit dem das Beschäftigungspotenzial mittelfristig gesteigert wird. Die Modellregion Holzminden zielt auf die volle Ausschöpfung regionaler Tourismuspotenziale der Solling-Vogler-Region im Weserbergland ab. Ziel des Modellvorhabens LandZukunft ist es, neue Wege in der ländlichen Entwicklung zu erproben.

Der **interkommunale Tourismusverband Nördliches Harzvorland e.V.** gibt interessierten und neugierigen Besuchern einen Einblick in die kulturellen und historischen Angebote des Verbandsgebietes. Messebesucher können hier den ländlichen Raum des Nördlichen Harzvorlandes mit seinen alten Brauchtümern und regionalen Erzeugnissen kennenlernen.

Dorfläden „von Bürgern für Bürger“ sichern Nahversorgung und Lebensqualität in immer mehr Dörfern. Tante Emma’s-Erben kombinieren den Lebensmittel-Einzelhandel mit Dienstleistungen sowie sozialen und kulturellen Angeboten und entwickeln sich zunehmend vom dörflichen Lebensmittelmarkt zum modernen Lebens-Mittelpunkt der Dörfer. Die Aktiven des **Dorfladen-Netzwerks** präsentieren ihre Konzepte und Erfahrungen, machen Mut zum Mitmachen und „Lust aufs Landleben“.

Die **Ems-Achse** zeigt sich als Wachstumsregion voller Überraschungen. Den Ostfriesen Otto Waalkes und die Papenburger Meyer Werft kennen die meisten Menschen. Aber dass die Wachstumsregion Ems-Achse Marktführer in der Windenergie und bei LKW-Aufliegern sowie die Produktion des VW-Passats beheimatet, wissen nur wenige. In einer der dynamischsten Regionen Deutschlands suchen viele erfolgreiche Unternehmen qualifizierte Arbeitskräfte.

Unter den Angeboten für **Urlaub auf dem Bauernhof** und **Freizeit auf dem Lande** finden Besucher eine Vielfalt attraktiver Bauernhöfe. Bei der Auswahl des passenden Angebots können Urlaubswillige nun auch bequem über das Internet fündig werden. Die **Bundesarbeitsgemeinschaft für Urlaub auf dem Bauernhof und Landtourismus in Deutschland e.V. (BAG)** informiert Besucher über das Portal Landsichten.de und rund um Fragen der Qualitätssicherung.

Die **Katholische Landjugendbewegung Deutschlands (KLJB)** stellt das Thema Dezentrale Energieversorgung mit einem Fokus auf Beteiligungsaspekte in den Mittelpunkt ihres Messeauftritts.

Die **Europäische ARGE Landentwicklung und Dorferneuerung** zeigt die Vielfalt der von Bauernhand geprägten Kulturlandschaften Europas und beleuchtet Entwicklungsperspektiven für Dorf und Region.

Die LEADER-Regionen des Landes Brandenburg treffen sich am Stand der Vernetzungsstelle **Forum ländlicher Raum**, wo sie sich, ihre aktuellen Projekte sowie regionale Produkte präsentieren.

Prof. Dr. Gerhard Henkel, Dr. Swantje Eigner-Thiel, Prof. Dr. Ulrich Harteisen, Nathalie Franzen, Claudia Busch und Markus Löwer (1. Reihe v.l.n.r.)

Tagung zur Zukunft des Dorfes:

Demografischer Wandel gestaltbar

Die Hochschule für angewandte Wissenschaft und Kunst (HAWK), Fakultät Ressourcenmanagement, die Niedersächsische Akademie Ländlicher Raum e.V. und die Agrarsoziale Gesellschaft e.V. (ASG) veranstalteten am 21.11.2013 ein „Dialog-Forum“ unter dem Motto „Zukunft des Dorfes zwischen Abwendung und Zuspruch“. Über 100 Interessierte gingen an der HAWK in Göttingen der Frage nach, wie sich der demografische Wandel auf die Lebensqualität in unseren Dörfern auswirkt. Klar wurde: Der demografische Wandel stellt eine Herausforderung dar, ist aber hinsichtlich der Lebensqualität gestaltbar.

Beiträge aus Wissenschaft und Planungspraxis

Das Dorf im Wandel von 1950 bis heute stellte Prof. Dr. Gerhard Henkel, Universität Duisburg-Essen, Institut für Geographie, vor. Er zeigte auf, dass sich Zuwachs und Schrumpfung auf dem Land stets abwechselten und plädierte für eine positive Sichtweise auf die Zukunft der Dörfer. Diese könnten die aktuellen Herausforderungen erfolgreich bestehen, wenn sie sich auf ihre Potenziale konzentrierten.

Nathalie Franzen, Dipl.-Geografin und Regionalberaterin, Gau-Odernheim, sprach über Bürgerengagement in Zeiten des demografischen Wandels. Sie beleuchtete die veränderten Rahmenbedingungen in den Dörfern und machte anhand verschiedener Projekte deutlich, wie Dorfbewohner aktiviert werden können, welche Bedürfnisse sie haben und wie Lebensqualität aufrechterhalten werden kann. Zugleich appellierte sie an die Politik, bestehende Barrieren abzubauen.

Claudia Busch, ASG, stellte den Wettbewerb „Kerniges Dorf! Ortsgestaltung durch Innenentwicklung“ vor, den die ASG im Auftrag des Bundeslandwirtschaftsministeriums (BMELV) und mit Förderung der Rentenbank durchführt. Bei diesem sei deutlich geworden, wie wichtig das Thema Innenentwicklung für die Dörfer ist und dass es schon viele gute und nachahmenswerte Ideen in den Dörfern gäbe. Die Gewinner werden am 23. Januar 2014 im Rahmen des Zukunftsforums ländliche Entwicklung des BMELV geehrt.[1]

Prof. Dr. Ulrich Harteisen und Dr. Swantje Eigner-Thiel, beide HAWK, präsentierten erste Ergebnisse des Forschungsschwerpunktes „Gemeinsam regionale Projekte gestalten“. In dessen Rahmen wurden Dorfbewohner dreier niedersächsischer Landkreise hinsichtlich der Lebensqualität auf dem Land interviewt. Prof. Harteisen zeigte auf, dass die Zukunftsfähigkeit der Dörfer maßgeblich vom bürgerschaftlichen Engagement abhängt. Herausforderungen bestünden dabei vor allem in der Finanzierung und in der Etablierung angepasster (politischer) Strukturen sowie der Qualifizierung möglichst vieler Personenkreise für den Dialog in und zwischen den Dörfern.

Dialog Wissenschaft – Praxis

Neben der Diskussion der Vorträge hatten die Teilnehmer/-innen die Möglichkeit, sich in drei Arbeitsgruppen zu den Themen „LEADER und Dorfentwicklung“, „Perspektiven der Niedersächsischen Landgesellschaft für den ländlichen Raum“ sowie „Landfrauen und Dorfentwicklung“ auszutauschen.

In ihrem Resümee machten Prof. Harteisen und Prof. Henkel noch einmal deutlich, wie wichtig die Besinnung auf die endogenen Potenziale der Dörfer sowie deren Kooperation, aber auch die entsprechende Unterstützung durch die Politik sind. Die Herausforderung des demografischen Wandels sollte mit einem optimistischen und realistischen Blick angenommen werden. ■ Lukas M. Egyptien

[1] Weitere Informationen unter „Ländlicher Raum“ 01/2013 und www.asg-goe.de. Für „Ländlicher Raum“ 01/2014 ist eine Darstellung der Ergebnisse des Wettbewerbs geplant.

Neues von der agrarpolitischen Bühne:

So sehen Sieger aus

Selbstbewusste Agrarier, harmonische Koalitionsverhandlungen und richtungsweisende bis revolutionäre Beschlüsse in Berlin

Für die beiden Parlamentarischen Staatssekretäre war nicht entscheidend, wer letztlich der Union die wenigen fehlenden Stimmen zur Regierungsmehrheit verschaffte. Zwar hätte nach Auffassung von Peter Bleser eine schwarz-grüne Koalition die Chance geboten, „die gesellschaftlichen Auseinandersetzungen im Bereich der Agrar- und Ernährungswirtschaft zu befrieden." Unter dem Strich war aber auch die SPD im Agrarteil der Koalitionsverhandlungen, die, wie der CDU-Politiker betonte, „auf den Grundlagen des Kräfteverhältnisses der Parteien" geführt wurden, kein allzu unangenehmer Partner. Staatssekretärskollege Gerd Müller erinnerte sich gar mit hör- und spürbarem Unbehagen an weit zurückliegende und längst überwundene schwarz-gelbe Zeiten und kam zum Ergebnis, seine Partei, die CSU, könne mit der SPD ihre Vorstellungen in der Agrar- und ländlichen Entwicklungspolitik „besser umsetzen als früher mit der FDP". Als Beispiele nannte der Allgäuer die Einigung auf das Leitbild einer „von Familien getragenen, regional verankerten, flächendeckenden Landwirtschaft unterschiedlicher Strukturen und Produktionsweisen", unter das sich so ziemlich jede Form einordnen lässt, in der zwischen der westlichen Hinterpfalz und dem östlichen Vorpommern auch nur theoretisch Landwirtschaft betrieben werden kann, sowie eine Breitbandoffensive als wichtigstem Infrastrukturprojekt für ländliche Räume in den nächsten Jahren. Immerhin gab Müller zu erkennen, wen er dabei vor allem gefordert sieht: den Staat gemäß dem Motto „geht nicht, gibt's nicht". Passend dazu wurde 1 Mrd. € pro Jahr, auf die sich die zuständige Koalitionsarbeitsgruppe zur Unterstützung des Breitbandausbaus auf dem Lande geeinigt hatte, in den Schlussverhandlungen auch gleich wieder einkassiert.

An der Rollenverteilung – schwarze Köche hier, rote Kellner da – bestand zumindest bei den Agrarthemen von Beginn an kein Zweifel. Kein Wunder: Franz-Josef Holzenkamp 66,3, Gerd Müller 60,7, Alois Gerig 59,1, Josef Rief 59,0, (der Neuling) Albert Stegemann 59,0, Johannes Röring 57,4, Peter Bleser 53,6, Marlene Mortler 50,6 – was sich wie ein neues Modell für ein flexibles Renteneintrittsalter in Abhängigkeit vom Quotienten aus Schuh- und Konfektionsgröße liest, entspricht in der Realität den prozentualen Erststimmenergebnissen der Agrarpolitiker von CDU und CSU bei der Bundestagswahl am 22. September. Angeführt vom bundesweiten Quotenkönig Holzenkamp zählten die Unionsagrarier zu den erfolgreichsten Stimmenfängern der bisherigen und künftigen Regierungspartei. Zugegeben, in einigen der betreffenden Wahlkreise hätte auch ein Protagonist aus der Augsburger Puppenkiste den Sieg davongetragen, sofern er über das entsprechende Parteibuch und eine hinreichende Schwärze verfügte. Dass jedoch die Erststimmenergebnisse der Landwirtschaftspolitiker noch durchweg über den ohnehin guten und vom Kanzlerinnenbonus beflügelten Zweitstimmenresultaten lagen, gab den ohnehin nicht übermäßig von Selbstzweifeln geplagten Unionsagrariern noch ein bisschen mehr Schwung für unerlässliche, aber nicht übermäßig beunruhigende Koalitionsgespräche. Nebenbei stützen die Ergebnisse der Landwirte von CDU und CSU nicht gerade die von grüner Seite im Wahlkampf propagierte und von einigen Umweltverbänden bis heute hartnäckig vertretene These vom Aufstand der Landbevölkerung gegen eine nicht mehr zu bändigende Krake namens „Massentierhaltung" und eine ungebremst fortschreitende Industrialisierung der Landwirtschaft.

Für die SPD wird Agrarpolitik auch in Zukunft eine ähnliche Rolle spielen wie zuletzt: nämlich keine. Deren Vorturner und einziger überregionaler Vertreter Wilhelm Priesmeier hat den Einzug in den Bundestag erneut geschafft und das seit Jahrzehnten in sozialdemokratischer Hand befindliche Direktmandat im Wahlkreis Goslar-Northeim-Osterode mit wenigen hundert Stimmen Vorsprung souverän verteidigt. Das wird seine Außenseiterstellung in der neuen Bundestagsfraktion weiter festigen. Seit an Seit schritt Priesmeier in den Koalitionsverhandlungen mit Mecklenburg-Vorpommerns Dauer-Landwirtschaftsminister Till Backhaus. Der gestaltet seit Monaten die Schlagzeilen im Nordosten zu einem maßgeblichen Teil aktiv mit, nur leider mehr im „Pleiten, Pech und Pannen"-Teil der regionalen und gelegentlich auch überregionalen Presse und weniger auf den Wirtschafts- und Politikseiten. Alles in allem also beste Voraussetzungen für einen reibungslosen Verhandlungsverlauf auf Augenhöhe.

Nicht weniger als den Umbau von der sektorbezogenen hin zu einer integrierten Politik für ländliche Räume hatten sich die tapferen Sozialdemokraten auf die Fahnen geschrieben. Auch die Union steht dieser Idee seit Jahren aufgeschlossen gegenüber, spätestens nachdem der mittlerweile zum bayerischen Alleinherrscher aufgestiegene Horst Seehofer auf der Grünen Woche anno 2008 in seiner damaligen Funktion als „Minister für Bananen und Kartoffeln“ die Weiterentwicklung der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der Agrarstruktur und des Küstenschutzes“ (GAK) zu einer „Gemeinschaftsaufgabe ländliche Entwicklung“ entschlossen angekündigt hatte. So verwundert kaum, dass genau diese Formulierung Eingang in den aktuellen schwarz-roten Koalitionsvertrag gefunden hat. Ziel sei es, die Fördermöglichkeiten des Europäischen Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raums (ELER) umfassend zu nutzen, heißt es darin. Das hört sich gut an. Leicht getrübt wird diese Einschätzung durch die Streichung von 200 Mio. € zusätzlicher Bundesmittel zugunsten der Gemeinschaftsaufgabe, die der CSU-Vorsitzende im Wahlkampf mindestens genauso entschlossen in Aussicht gestellt hatte, die dann jedoch in der Koalitionsnacht der langen Messer nicht mehr in den von Union und SPD geplanten Mehrausgaben von 23 Mrd. € unterzubringen waren. Marlene Mortler (50,6) hat bereits unmissverständlich wissen lassen, „ohne neue Mittel keine neuen Maßnahmen“. Nicht ausgeschlossen, dass die Herren Holzenkamp (66,3), Müller (60,7), Röring (57,4) und Bleser (53,6) in dieser Frage ähnlicher Auffassung sind.

Beim Hochwasserschutz zeigt sich die neue Koalition ebenso entschlossen und kündigt einen Sonderrahmenplan „Präventiver Hochwasserschutz“ an. Dass der finanziell unterlegt wird, steht außer Frage, wird aber nicht weiter thematisiert. Auch die Agrarforschung will die Koalition stärken. Hier wie in anderen Fällen bietet sich eine „unmittelbare, vollständige und dauerhafte Gegenfinanzierung im gleichen Politikbereich“ an, wie es in der Koalitionsvereinbarung heißt. Dies verspricht ebenso spannende Haushaltsverhandlungen wie die in Aussicht gestellte angemessene finanzielle Ausstattung des Waldklimafonds. Interessant könnten auch die anstehenden Unterredungen zwischen den Ressorts über eine bessere Koordinierung der Ressortzuständigkeiten für ländliche Räume werden. Vielleicht können die Verantwortlichen in der neuen Bundesregierung und der sie tragenden Koalition auf die Erfahrungen von 2005 ff. zurückgreifen. Zwar wollten CDU, CSU und SPD damals keinen „Schwerpunkt für ländliche Räume, Demografie und Daseinsvorsorge“ innerhalb der Bundesregierung einrichten, aber immerhin eine „nationale Strategie zur ländlichen Entwicklung“ erarbeiten.

Auch auf anderen Feldern haben sich die Unterhändler von CDU, CSU und SPD auf richtungsweisende und über den Tag hinausreichende Vorhaben verständigt. So sollen der Kurs in der marktwirtschaftlichen Milchpolitik ein gutes Jahr vor dem unwiederbringlichen Ende der Quotenregelung „fortgesetzt“, das bundesweite Regionalfenster zur Kennzeichnung regionaler Produkte „evaluiert“, die Exporte mit verstärkter Bundeskompetenz weitergeführt, die Agrarsozialversicherung „intensiv begleitet“, die Hofabgabeklausel „neu gestaltet“, die seit Monaten im Bundesrat festhängende Bundeskompensationsverordnung „vorgelegt“, der Nationale Aktionsplan Pflanzenschutz (NAP) „entschlossen umgesetzt“, die Risiken der Düngung „minimiert“ und die rechtlichen Instrumentarien der Kontrolle der Aktivitäten nicht-landwirtschaftlicher und überregionaler Investoren „geprüft“ werden. Ähnlich wie bereits 2005 wollen sich Schwarz und Rot ohne Wenn und Aber für eine einheitliche Besteuerung des Agrardiesels in der EU sowie für EU-weit einheitliche und höhere Tierschutzstandards einsetzen. Auch die vorgesehene Einführung eines Prüf- und Zulassungsverfahrens für Tierhaltungsverfahrens stand vor acht Jahren auf der schwarz-roten Agenda.

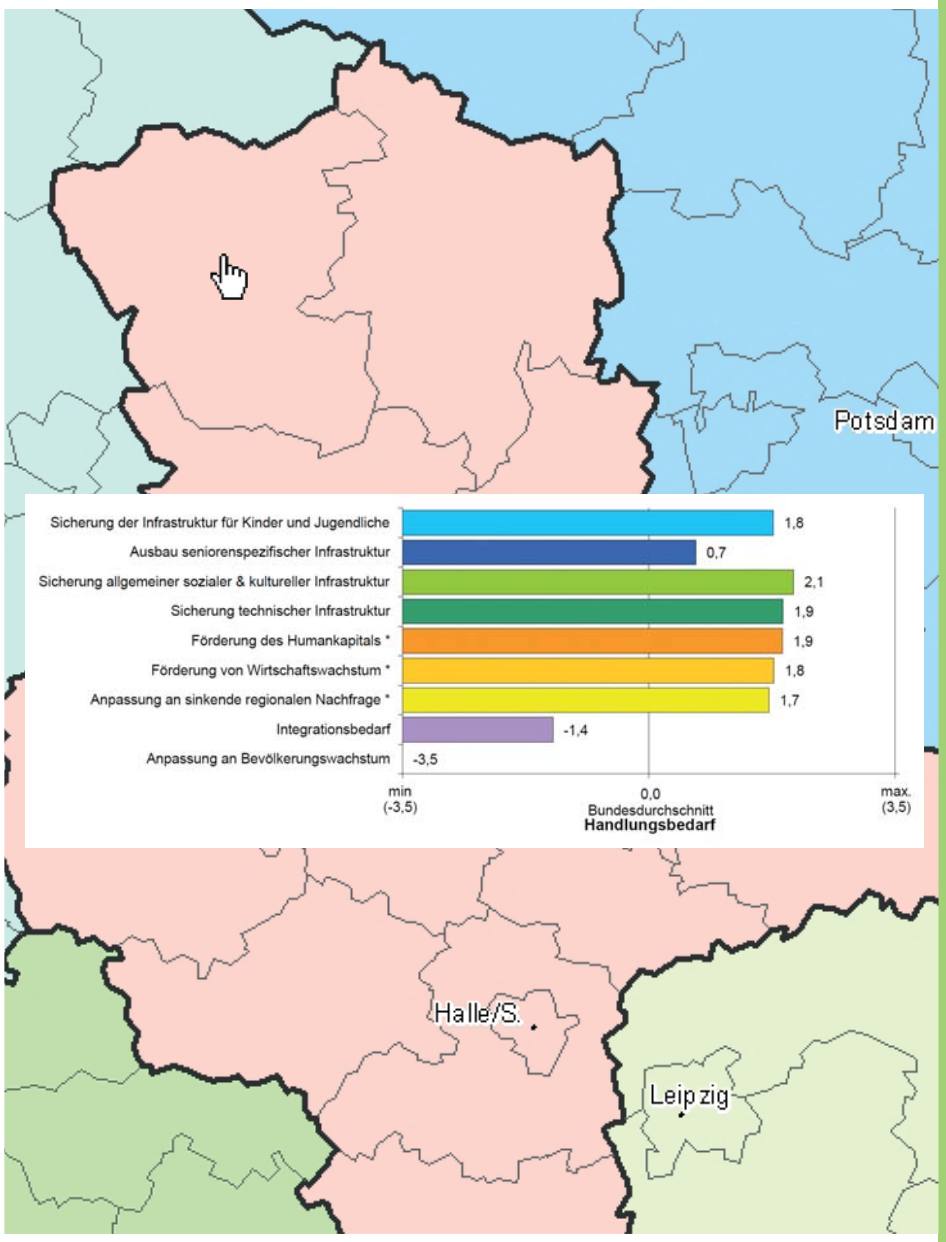
In der landwirtschaftlichen Nutztierhaltung will die große Koalition dennoch ganz neue und geradezu revolutionäre Wege gehen. Nicht weniger als eine „nationale Tierwohl-Offensive“ soll Halter und Tierschützer miteinander versöhnen. Zwar ist noch nicht vollständig klar, was sich dahinter verbirgt – möglicherweise irgendetwas zwischen der Klopp’schen Strategie, die Gegner in Grund und Boden zu rennen, und dem Gardiola’schen Verständnis von der eher kontrollierten Offensive mit dem Bestreben, den Ball nicht herzugeben und die anderen nicht ins Spiel kommen zu lassen. Übersetzt auf die Tierhaltung könnte dies auf ein Feuerwerk an Hochglanzbroschüren, Lobgesängen und Jubelarien über die Vorzüge der modernen Tierhaltung auf und in allen Kanälen und Medien, eingebettet in eine neue, größere und noch umfassendere Charta für Landwirtschaft und Verbraucher als ehedem hinauslaufen. Das Spiel dauert längstens vier Jahre und die Wahrheit is auf’m Platz. ■ *Rainer Münch*

Interaktives Demografie-Modul zeigt Städten und Landkreisen ihren Handlungsbedarf auf

Um den Herausforderungen des demografischen Wandels zu begegnen und diesen aktiv zu gestalten, arbeiten die Bundesregierung und ihre Kooperationspartner in der Arbeitsgruppe „Regionen im demografischen Wandel stärken“ bei der Umsetzung der Demografiestrategie „Jedes Alter zählt“ an Lösungen. Ihre Erkenntnisse hat die Arbeitsgruppe aufbereitet und praktische Materialien entwickelt.

So bekommen die Akteure in Stadt- und Landkreisen ein neues Instrument an die Hand, um den demografischen Wandel bis zum Jahr 2030 aktiv gestalten zu können. Ein von der Arbeitsgruppe erarbeitetes Dossier mit einem interaktiven Demografie-Modul zeigt für jeden Landkreis und jede kreisfreie Stadt den Handlungsbedarf bei Daseinsvorsorge, regionaler Wirtschaftskraft und Integration auf. Damit können die betroffenen Regionen den Handlungsbedarf in ihrer Region identifizieren und mit konkreten Lösungsvorschlägen etwas für ihre Region verändern. Die Arbeitsgruppe hat dazu eine Methodik entwickelt, mit der nach bundesweit einheitlichen wissenschaftlichen Kriterien die einzelnen Regionen abhängig von ihrer Betroffenheit vom demografischen Wandel dargestellt werden.

Beispielsweise können Landkarten von Deutschland als PDF-Dateien von der Website des Bundesministeriums für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz (BMELV) heruntergeladen werden. Mit diesen interaktiven Karten können gezielt detaillierte Informationen einzelner Regionen abgerufen werden, z. B. der Bedarf an Sicherung und Ausbau der Infrastruktur für die einzelnen Altersgruppen, die Sicherung des Arbeitskräftepotenzials, die Förderung von Wirtschaftswachstum, die Anpassung an sinkende regionale Nachfrage, die Integration und die Anpassungen an das Bevölkerungswachstum. ■



Das interaktive Demografie-Modul am Beispiel Altmarkkreis Salzwedel in Sachsen-Anhalt. Beim Klicken auf einen Kreis öffnet sich ein detailliertes Informationsdossier mit grafisch aufbereiteten Informationen.

Die Karten sowie weitere Informationen zur Berechnungsgrundlage und Methodik der regionalen Informationsdossiers sind auf der Internetseite des BMELV abrufbar unter: www.bmelv.de/demografiestrategie.

Übergangslotsen Dithmarschen:

Lebensweltorientierte Beratung und Begleitung am Übergang Schule – Arbeitswelt

Ricarda Röleke

Angesichts des demografischen Wandels und der sich abzeichnenden Fachkräfteproblematik gewinnt die Forderung nach gelingenden Übergängen von der Schule in die Arbeitswelt für alle Schülerinnen und Schüler zunehmend an wirtschaftspolitischer Relevanz.[1] Die stetig abnehmende Zahl Heranwachsender muss effektiver zu einem qualifizierten Schulabschluss geführt werden, um den kontinuierlichen Zufluss an Nachwuchskräften zu sichern.

Neuere Forschungsergebnisse deuten darauf hin, dass das Phänomen Ausbildungslosigkeit längst nicht mehr nur als ein Thema der traditionellen Benachteiligtenförderung zu betrachten ist. Immer mehr Jugendliche mit mittleren Bildungsabschlüssen scheitern am Übergang von der Schule in die Arbeitswelt. Die Ursachen hierfür sind sowohl in den steigenden Anforderungen der Arbeitswelt zu suchen als auch in der wachsenden Komplexität des Übergangs Schule – Arbeitswelt sowie in der abnehmenden Unterstützungskompetenz des familiären Umfeldes – insbesondere in sozial schwachen und bildungsfernen Elternhäusern. In der Konsequenz dieser Entwicklungen gewinnt die professionelle Beratung und Begleitung Jugendlicher im Übergangsprozess an Bedeutung. Das Modellprojekt „Übergangslotsen“ des Kreises Dithmarschen greift dies auf. Es versucht, unter den Schlagworten „niedrigschwellig – lebensweltorientiert – benachteiligungssensibel“ eine individuelle Übergangsbegleitung für alle Schülerinnen und Schüler unabhängig von traditionellen Zielgruppendefinitionen zu realisieren.

Ricarda Röleke

Evangelisch-Lutherische Kirche in Norddeutschland, Referentin für Frauen, Männer und Jugend, Kiel; vorher Projektkoordinatorin im Sozialraumorientierten Übergangsmanagement der Kreisverwaltung Dithmarschen

ricarda.roeleke@lka.nordkirche.de

Dithmarschen – Schlaglichter einer Region

Der Kreis Dithmarschen leidet unter einer bundesweit einmaligen sozialen Problemverdichtung im Bereich Jugend und Beschäftigung. Derzeit verlassen mehr als 30 % der Schülerinnen und Schüler die Sekundarstufe I der allgemeinbildenden Schule ohne feste Perspektive auf einen Schul- oder Ausbildungsplatz. Sie münden häufig in staatlich finanzierte Maßnahmen der Berufsvorbereitung ein. Diese Problematik betrifft nicht nur die unteren Bildungssegmente, sondern zunehmend auch Jugendliche aus dem schulischen Mittelfeld.[2]

Gelingt Schulabgängerinnen und -abgängern der direkte Einstieg in Ausbildung oder Beschäftigung nicht, drohen langfristig Maßnahmekarrieren und Langzeitarbeitslosigkeit. Obwohl sich die Lage auf dem regionalen Ausbildungsmarkt in den letzten Jahren demografiebedingt etwas entspannt hat, liegt die Quote junger Arbeitsloser im Alter von 15 bis 25 Jahren in Dithmarschen mit 19,6 % um mehr als ein Viertel über dem Landesdurchschnitt (Kreis Dithmarschen 2012). Mit einem Verebben der Problematik „Übergang“ ist daher langfristig nicht zu rechnen.

Zu den größten Hemmnissen im Übergang Schule – Arbeitswelt zählt neben Defiziten bei schulischen und ausbildungsrelevanten Kernkompetenzen die schwach ausgeprägte berufliche Orientierung der Jugendlichen. Die Ursachen hierfür sind vielschichtig, weisen nach Erkenntnissen kreisweiter Erhebungen jedoch einen starken Bezug zur sozialen Problemverdichtung im Kreisgebiet auf (S.Ü.D. 2012).[3] Eine erhebliche Zahl der Heranwachsenden kann weder in schulischen noch in berufs-

[1] Mit Übergang Schule – Arbeitswelt wird die übergangsbiografische Phase zwischen dem Beginn der Berufsorientierung in der Schule und dem sicheren Ankommen in Ausbildung bzw. Beschäftigung bezeichnet.

[2] So verfügte im Schuljahr 2011/2012 fast ein Drittel der Schulabgängerinnen und -abgänger ohne direkten Anschluss über einen Mittleren Schulabschluss (Schulamt Kreis Dithmarschen 2012).

[3] Unter allen Kreisen des Landes Schleswig-Holstein weist der Kreis Dithmarschen die höchste Belastungsquote im Bereich des SGB II auf. Auch bei wesentlichen Indikatoren der Jugendhilfe ist die außergewöhnliche Belastung des Kreises Dithmarschen unübersehbar. Unter allen Kreisen des Landes Schleswig-Holstein hat Dithmarschen die höchste Fremdunterbringungsquote (Heimplätze), die höchste Beistandschaftsquote sowie eine überdurchschnittliche Quote bei Scheidungen und Sorgerechtsentzügen (Kreis Dithmarschen 2012).

wahlbezogenen Bereichen auf die Unterstützung des familiären Umfeldes zurückgreifen.

Um die Übergangsproblematik abzumildern, gilt es, den bestehenden Kreislauf der Benachteiligung sozial schwächerer Jugendlicher zu durchbrechen, gleichzeitig jedoch auch auf neue Problemlagen in der Mittelschicht einzugehen. Als Antwort auf diese doppelte Herausforderung setzt die kommunale Steuerung des Übergangs Schule – Arbeitswelt des Kreises Dithmarschen auf eine Doppelstrategie aus Verstärkung der präventiven Arbeit in Schulen und gezielterer individueller Übergangsbegleitung.

Traditionelle Zielgruppen der Benachteiligtenförderung, wie Jugendliche mit Förderstatus und schwache Hauptschülerinnen und Hauptschüler, profitieren im Kreisgebiet bereits von einem gut ausgebauten Unterstützungsnetz.[4] Bisher fehlte jedoch ein niedrigschwelliges und zielgruppenübergreifendes Angebot der Beratung und Begleitung für Jugendliche außerhalb dieser Zielgruppe. Der Kreistag sprach sich daher im Juni 2011 für die Schaffung von zwei Personalstellen für die sozialpädagogische Übergangsbegleitung aus Mitteln des Bildungs- und Teilhabepaketes aus.

„Übergangslotsen“ beraten Heranwachsende in ihren individuellen Benachteiligungslagen

Aufgabe der Übergangslotsen ist es, Jugendliche im Prozess des Erwachsenwerdens und der Entwicklung individueller Kompetenzen der Übergangsbewältigung zu begleiten. Durch die Schaffung gelingender Abschlüsse und Anschlüsse soll zudem eine spätere Ausbildungs- und Arbeitslosigkeit vermieden werden. Die Fachkräfte übernehmen eine Lotsenfunktion im Übergangsprozess. Sie unterstützen Schülerinnen und Schüler durch eine individuelle, lebensweltorientierte Beratung und Begleitung darin, zum Abschluss der Schule eine verbindliche berufliche Perspektive entwickelt und entsprechende Anschlussoptionen geregelt zu haben. Falls notwendig, stellen sie die passgenaue Versorgung der begleiteten Jugendlichen mit weiteren Unterstützungsmaßnahmen (z. B. Psychotherapie) sicher. Eine Weiterbegleitung der einzelnen Jugendlichen durch die Übergangslotsen ist bis zu sechs Monate nach dem Schulabschluss möglich.

Das Angebot richtet sich an Jugendliche ab der 7. Klasse. Es spricht ausdrücklich Schülerinnen und Schüler aller Schularten ungeachtet ihres sozialen oder rechtlichen Status an und ist benachteiligungssensibel ausgerichtet, d. h. es richtet seinen Fokus auf Heranwachsende in ihren individuellen Benachteiligungslagen.

Jugendliche benötigen in der von ihnen häufig als schwierig erlebten Übergangsphase verlässliche und niederschwellige Unterstützungsstrukturen. Die Übergangslotsen sind im Rahmen regelmäßiger Sprechstunden an den Schulen vertreten. Beratungen finden darüber hinaus in den Büros der Übergangslotsen sowie in Form von aufsuchender Hilfe statt. Die Schülerinnen und Schüler können selbsttätig Kontakt zu den Übergangslotsen aufnehmen. Mit Zustimmung der betroffenen Jugendlichen ist auch eine Zuleitung durch Schulen, Schulsozialarbeiterinnen und Sozialarbeiter sowie Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter von Jugendhilfe, Berufsberatung, Jobcenter oder anderen Kooperationspartnern möglich.

Grundlage der individuellen Beratung und Begleitung durch die Übergangslotsen ist ein gemeinsames Gespräch mit den Jugendlichen, in dem die Bedarfe der Jugendlichen unter Einbezug ihrer persönlichen Lebenslage erarbeitet werden. Fachlich orientiert sich die Arbeit der Übergangslotsen am Konzept der Sozialraumorientierung, welches sich auf die folgenden Prämissen stützt:

- Orientierung am Willen der begleiteten Jugendlichen, d. h. ein grundsätzlicher Respekt vor dem Eigensinn der Person als Antriebsfaktor selbstgesteuerter Veränderung
- Unterstützung von Eigeninitiative und Selbsthilfe
- Konzentration auf die Ressourcen der Jugendlichen und ihres Sozialraumes
- zielgruppen- und bereichsübergreifende Sichtweise
- verstärkte Netzwerkarbeit, u. a. zwischen Fachkräften und beteiligten Personen im Sozialraum

Im Fokus der Übergangslotsen stehen die Heranwachsenden mit ihrer individuellen Lebenssituation und -vorstellungen. Die Beratung zielt sowohl auf die persönliche, familiäre und schulische Situation als auch auf die Berufs- und Lebenswegplanung der Jugendlichen. Häufig müssen zunächst akute persönliche Problemlagen stabilisiert werden, bevor an der Berufs- und Lebensplanung angesetzt werden kann. Gemeinsam mit den Übergangslotsen werden konkrete Handlungsschritte für die Gestaltung der eigenen Lebensperspektive geplant und umgesetzt.

[4] Jugendliche mit Förderstatus sowie schwache Schülerinnen und Schüler aus Hauptschulbildungsgängen werden u. a. über das landesweite Förderprogramm „Handlungskonzept Schule – Arbeitswelt“ sowie die Berufseinstiegsbegleitung betreut.

Foto: Brücke Dithmarschen e.V.

Übergangslotsen Anders Tiedemann und Timo Jäger

Hierzu werden die Ergebnisse von Selbsteinschätzungsverfahren sowie Berufswahlportfolios genutzt. Wichtige Bezugspersonen wie Familie, Coaching-Kräfte oder Freunde werden mit Einverständnis der begleiteten Jugendlichen in den Planungsprozess einbezogen. Ebenso ist eine Vermittlung in weiterführende Beratungs- und Unterstützungsangebote möglich. Die Arbeit der Übergangslotsen erfolgt komplementär zu bereits vorhandenen (Regel-)Angeboten im Übergang Schule – Arbeitswelt innerhalb des Kreisgebietes. Es agiert als Brückenbauer zwischen den Jugendlichen und ihren erstrebten Anschlüssen bzw. unterstützenden Angeboten auf dem Weg dorthin.

Mehrfachproblemlagen bei Jugendlichen

Ersten Erkenntnissen zufolge scheint es gelungen zu sein, Jugendliche zu erreichen und unterstützen zu können. Von den 67 im ersten Berichtsjahr begleiteten Jugendlichen strebten 67 % einen Hauptschulabschluss an, weitere 25 % einen Mittleren Schulabschluss. 2 % der begleiteten Jugendlichen stammten aus dem gymnasialen Bereich. Der Anteil der Beratenen mit Migrationshintergrund lag mit ca. 6 % etwa im Durchschnitt der altersgleichen Bevölkerung.

Als zentrale Kooperationspartner erwiesen sich bereits in der Startphase die weiterführenden Schulen im Kreisgebiet. In den meisten Fällen erfolgt der Erstkontakt zu Schülerinnen und Schülern im Rahmen der dort verorteten Regelsprechzeiten. Die Beratungsintensität an den einzelnen Schulen korreliert stark mit der sozialen Belastung der Schülerschaft. Die Form der Beratung gestaltet sich im Einzelfall sehr unterschiedlich. Sie reicht von einmaligen Telefonaten über Beratungsgespräche in der Schule bis hin zu Einzelcoaching.

Die Problemlagen der begleiteten Jugendlichen gestalten sich je nach Alter, schulischem und sozialem Hintergrund sehr unterschiedlich. In der Praxis zeigt sich, dass bei den Ratsuchenden zumeist eine Mehrfachbelastung vorliegt. Zu den am häufigsten genannten Gründen für die Inanspruchnahme des Beratungsangebotes zählen schlechte Zensuren bzw. ein unzureichendes Bewerbungszeugnis sowie private Probleme. Die schwierige Entwicklungsphase des Erwachsenwerdens geht bei den Jugendlichen sowohl mit Konflikten im Elternhaus als auch mit Verhaltensauffälligkeiten und Schulverweigerungstendenzen einher. Desorientierung im Berufswahlprozess und mangelnde Eigeninitiative auf dem Weg in die Arbeitswelt gehören ebenso zum Bild.

Aufgrund der lebensweltlichen Bezüge der von den Ratsuchenden geschilderten Problemlagen, werden zumeist auch Dritte in den Beratungsprozess einbezogen. Dies sind in erster Linie Eltern und Erziehungsberechtigte, aber auch Lehrkräfte, Schulsozialarbeiter/-innen sowie die Berufsberatung.

Nach dem Schuljahr 2011/2012 gingen 30 der von den Übergangslotsen begleiteten Schülerinnen und Schüler von der Schule ab. Es zeigt sich, dass das Ziel der Übergangslotsen, die Jugendlichen bei der Entwicklung einer individuell geeigneten Perspektive für die Zeit nach der Schule zu unterstützen, bisher voll erfüllt werden konnte: Kein Jugendlicher verließ die Betreuung ohne einen festen Anschluss. Auch die von den Übergangslotsen zunächst weiter begleiteten Jugendlichen konnten innerhalb der ersten beiden Monate nach dem Schulabschluss eine feste Zukunftsperspektive entwickeln.

Erfolg durch partnerschaftliche Zusammenarbeit

Der Übergang von der Schule in die Arbeitswelt stellt für eine immer vielschichtigere Gruppe an Jugendlichen eine Herausforderung dar. Benachteiligungslagen an der ersten Schwelle sind heute komplexer und dynamischer als noch vor einigen Jahren. Die Übergangslotsen versuchen, dieser Realität durch eine sozialraumorientierte Herangehensweise gerecht zu werden. Das Angebot füllt im Kreis Dithmarschen bestehende Lücken der Übergangsbegleitung für Jugendliche, die von den etablierten Förderprogrammen aufgrund der Zugangsvoraussetzungen und Aufgabendefinitionen nicht erreicht werden.

Bereits jetzt lassen sich erste Erfolge des Konzepts „Übergangslotsen“ erkennen. Durch die partnerschaftliche Zusammenarbeit mit Jugendlichen, Erziehungsberechtigten und anderen beteiligten Personen offenbaren sich in der Lebenswelt der Beratenen erhebliche Ressourcen, auch bei Heranwachsenden mit sozial schwachem Hintergrund. Aufgrund des freien Gestaltungsspielraumes ihrer Arbeit können die Übergangslotsen flexibel auf die individuellen Rahmenbedingungen und Bedarfe der Jugendlichen eingehen und diese somit erfolgreich dabei unterstützen, einen geeigneten Anschluss nach dem Abschluss zu finden. Für die effektive Unterstützung Jugendlicher in einem Flächenlandkreis besonders förderlich erweist sich neben der hohen Flexibilität in der Beratungsgestaltung auch die Verortung des Angebotes im Sozialraum sowie die Möglichkeit der aufsuchenden Hilfe.

Die Wirkungskraft der Übergangslotsen stößt jedoch auch an Grenzen. Alle begleiteten Jugendlichen weisen z. T. komplexe Mehrfachbelastungen auf – Problemlagen mit langer Vorgeschichte, deren Bearbeitung kurz vor Schulabgang sehr schwierig ist. Durch die Möglichkeit einer Begleitung ab Klasse 7 sind hier langfristig Verbesserungen zu erwarten. Angesichts der sozialen Problemverdichtung in der Dithmarscher Bevölkerung entbindet dies alle Beteiligten vor Ort aber nicht von einem Ausbau der präventiven Arbeit im Vorschul- und Elementarbereich. Ziel muss es sein, Präventionsketten zu knüpfen, die Ausbildungs- und Arbeitslosigkeit nachhaltig vorbeugen.

Quellen

Kreis Dithmarschen (2012): Sozialatlas 2011, Heide.

Schulamt Kreis Dithmarschen (2012): Ergebnisse des Meldeverfahrens abgehender Schülerinnen und Schüler nach § 30 VII SchulG, Heide.

Sozialraumorientiertes Übergangsmanagement Dithmarschen – S.Ü.D. (2012): Perspektive Berufsabschluss? Zur Situation junger Dithmarscherinnen und Dithmarscher nach dem Schulabschluss – Ergebnisse der Verbleibsbefragung, Heide.

Die Kirche gehört zum Dorf

Dr. habil. Harald Lütkemeier

Die „Kirche im Dorf“ ist mehr als eine nur im übertragenen Sinne gemeinte Redewendung. Der oft von weitem sichtbare Kirchturm prägt das Gesicht vieler Dörfer. Inmitten der Dörfer sind die Dorfkirchen vertraute Wegmarken, Teil ihrer Geschichte und der Lebensgeschichte ihrer Bewohner. Für unsere Gesellschaft und Kultur sind Kirchen unverzichtbar, weshalb ihre Bewahrung eine gesamtgesellschaftliche Aufgabe ist.

In den vergangenen Jahrhunderten war die Kirche im umfassenden Sinn Kulturträgerin. Viele Kirchengebäude stehen seit langem unter Denkmalschutz, im Osten Deutschlands sind es 94 %. Sie sind die wertvollsten Bauwerke in den Gemeindegebieten. Besonders Dorfkirchen in den östlichen Bundesländern sind vom Verfall bedroht. Wenn es um den Erhalt ihres Kirchengebäudes geht, ist die einzelne Gemeinde finanziell überfordert. Vor Ort gibt es jedoch – aller Skepsis zum Trotz – zunehmend viele hoffnungsvolle Lebenszeichen von „Kirche im Dorf“.

Neue Impulse durch alternative Nutzungen

Die Kirche als Ort vieler Kommunikationsmöglichkeiten und Informationsangebote fördert zunehmend das so wichtige Dorfgemeinschaftsleben, indem sie bei der Vorbereitung und Durchführung von Dorffesten an den verschiedenen (meist kirchlichen) Feiertagen mitwirkt. Eine gute Resonanz finden Ausstellungen zur Dorfgeschichte und -entwicklung, Orgelkonzerte, Erntedankfeste, Weihnachtsfeiern und viele andere mehr, zu denen eine Vielzahl von Dorfbewohnern – ungeachtet der bestehenden oder auch nicht (mehr) bestehenden Konfessionszugehörigkeit – den Weg in die Kirche finden. Das „Erlebnis Kirche“ soll erhalten bleiben. In vielen Dorfbauvereinen engagieren sich aktive, kulturinteressierte Menschen, oft gemeinsam mit Pfarrer/-in und der Kommune, für den Erhalt der Kirchen.

Dr. habil. Harald Lütkemeier

Mitglied des Kreistages des Salzlandkreises und des Vorstandes der Teilnehmergemeinschaften Sachsen-Anhalts

Tel. (03471) 36 69 47

Foto: R. Neubauer

Kirche Lebien

Unterschiedliche Förderer für Kirchen-Vorhaben

Von der Förderung der regionalen ländlichen Entwicklung profitieren in Sachsen-Anhalt auch Kirchen. Laut Pressemitteilung des Ministeriums für Landwirtschaft und Umwelt wurden im Jahr 2012 mit fast 3 Mio. € 119 Vorhaben unterstützt. Insgesamt konnten in der aktuellen Förderperiode (2007 bis 2013) 531 Kirchen-Vorhaben mit rund 10,6 Mio. € gefördert werden. Die Gesamtkosten beliefen sich auf rund 35 Mio. €. Verglichen mit anderen ostdeutschen Bundesländern gibt es in Sachsen-Anhalt die meisten Kirchen – insgesamt 1 179 Gebäude (lt. Evangelischer Kirche Mitteldeutschland – EKM). Diese sind Last und Schatz zugleich. Löcher im Dach, rissige Mauern, morsches Gestühl: Jede zehnte Kirche in Sachsen-Anhalt ist akut vom Zerfall bedroht. Reparaturen sind dringend erforderlich, um den Einsturz abzuwenden.

Im Landkreis Stendal sind mit 78 Vorhaben die meisten in diesem Zeitraum unterstützt worden. Mit den auch von der EU bereitgestellten Mitteln werden ortsbildprägende Kirchen oder historisch wertvolle Kirchen einschließlich dazugehöriger Grundstücke und Gebäude erhalten und gestaltet. Das ist eine große Hilfe, denn die EKM könnte dies mit ihren verfügbaren rd. 6 Mio. € aus eigener Kraft nicht leisten. „Den Kirchen und ihren Einrichtungen kommt im ländlichen Raum eine besondere identitätsstiftende Rolle zu. Kirchen tragen dazu bei, das dörfliche Gemeinschaftsleben und die Bindung der Bürger an ihren heimatlichen Lebensraum zu stärken“, betonte Landwirtschafts- und Umweltminister Dr. Hermann Onko Aeikens im Pressegespräch. Die geförderten Vorhaben der Kirchengemeinden sind ganz unterschiedlicher Natur. So wurden an der Kirche Lebien in Annaburg (Landkreis Wittenberg) das Fachwerk und die Fassade des Turms mit Anschluss an das Kirchenschiff saniert.

In Gröna (Salzlandkreis) wurde der Kirchturm 2011/2012 komplett erneuert. Ende April 2013 wurde dieser nach der Sanierung erstmals für die Besucher geöffnet. Auf zwei Etagen ist eine Ausstellungen über den Naturpark „Unteres Saaletal“ zu sehen und von oben erschließt sich ein herrlicher Blick über das Saaletal. Die Kirche soll künftig regelmäßig geöffnet werden; am Saaleradweg gelegen, gibt es Überlegungen für die Öffnung als Radfahrerkirche. Das Dorf Gröna ist mehrfacher Sieger im Dorfwettbewerb „Unser Dorf hat Zukunft“ und zählt seit Jahren zu den dörflichen Perlen des Landes. Bürgerengagement und Eigeninitiativen sind allgegenwärtig.

Mit der Sanierung der Kirchengebäude bringen sich die Kirchengemeinden sowie vielfältige Kirchenbau- und Heimatvereine sehr aktiv in Dorferneuerungs- bzw. Dorfentwicklungsprozesse ein. Mehr als 260 Kirchenbau-

Foto: E. Simon

Der Kirchturm der Kirche St. Petri in Gröna ist im Saaletal weithin zu sehen.

Kirchendecke der Dorfkirche St. Bonifatius (vor und nach der Restaurierung), auf die im 2. Bauabschnitt die Stuckdecke geputzt wird.

vereine, die in ihrem Dachverband Sachsen-Anhalt zusammen arbeiten, erweisen sich oft als Retter in der größten Not. Mal sind es nur 10, manchmal 50 Aktive in einem Kirchenbauverein, insgesamt steigt ihre Zahl. Auch viele Nicht-Christen, ohne deren Engagement es nicht gehen würde, sind dort aktiv – oft bis zu 70 % der Mitglieder.

Die Stiftung zur Bewahrung kirchlicher Baudenkmäler in Deutschland (Stiftung KiBa), Lotto-Gelder bzw. PS-Lotterie-Sparen der Sparkassen unterstützen diese Initiativen, sind zusätzliche Motivation. Als ein Beispiel hierfür sei die Dorfkirche St. Bonifatius in Großwirschleben (Salzlandkreis) mit ihren Akteuren genannt. Sie ist eines von zwölf Gotteshäusern in Deutschland, das aufgrund des beispielhaften Bürgerengagements zu ihrer Rettung als „Kirche des Jahres 2012“ nominiert wurde und in der Wahl einen respektablen sechsten Platz belegte. Inzwischen sind bereits erhebliche Sanierungsmaßnahmen in der Kirche realisiert, an denen das ganze Dorf beteiligt war (Initialzündung). Den größten Umfang nimmt dabei die Sanierung des Kirchenschiffes einschließlich der Stuckdecke ein. Dazu gehört auch der Einbau des Gemeinde- und Vereinsraumes.

Die Stiftung KiBa, seit über 15 Jahren bestehend, mit mehr als 2 500 Mitgliedern im Förderverein, fördert in diesem Jahr 89 Projekte zum Erhalt von Kirchen in mehreren Bundesländern. Die Stiftungsmittel konnten um projektgebundene Spenden aufgestockt werden, so dass insgesamt über 1,2 Mio. € zur Verfügung stehen. Aufgrund der mit einer Förderung verbundenen Betonung ihres Wertes besitzen KiBa-Kirchen eine besondere Anziehungskraft. Eine der vornehmsten Aufgaben der Kirche ist es, Menschen zusammenzuführen. Dorf ist Kultur – und beides braucht Menschen. Die überzeugende Beispielschaffung, integrative Zusammenarbeit, Vermittlung von Wissen, Einbindung und Übernahme von Verantwortung führen schrittweise zum „Wir-Gefühl“ aller Beteiligten und Betroffenen, so dass sich die Menschen mit ihrer Heimat identifizieren und verwurzeln können.

Kulturlandschaft und Baukultur

Kulturlandschaften zu erhalten, setzt den „umwelt-bewussten“, gestaltenden Menschen voraus. Dies ist ein Prozess, der begleitet und gefördert werden muss. Gerade im ländlichen Raum ist häufig die Rede von Überalterung, Abwanderung, Verlust der Infrastruktur und Nutzungskonflikten – umso wichtiger ist es, nachteilige Veränderungen zu vermeiden, Baukulturen und die Kirchen zu erhalten. Vorrang in der Innenentwicklung und Sinnhaftigkeit beim Bau von Gewerbebereichen (Solarparks, Windenergie-, Biogasanlagen etc.) im Außenbereich sind mehr denn je gefragt. Ziel

Foto: A. Böttger

Die Kirche in Plötzkau 2009 vor der Sanierung des Kirchturms

Foto: Schloss Plötzkau

Schloss Plötzkau

muss es sein, dass Kulturlandschaften auch zukünftig für ihre Attraktivität, Vielfalt und Eigenart geschätzt werden, Entfaltungsraum und Lebensqualität für Menschen bieten. Landurlauber und immer mehr Radwanderer erkunden Natur und Kultur.

Kirchen und Tourismus werden besonders in der Altmark, aber auch in anderen Regionen, in LEADER-Projekten der Europäischen Union gefördert. Die verschiedenen Akteure bringen sich mit Ideen und Tatkraft in Lokalen Aktionsgruppen ein, initiieren vielfältige Projekte und motivieren viele Bürger zur aktiven Mitgestaltung und Erhaltung. Als ein Beispiel sei hier „Türme im Saaleland“ genannt, initiiert von Vertretern von Kirchengemeinden rund um Bernburg: Ein erlebnispädagogischer Wanderweg durch die Geschichte des Saaletales bzw. über einen Verbund von verschiedenen Türmen der Region (Schlösser, Kirchen, Wassertürme) als Plätze für Begegnung, Ausbildung und Beschäftigung, zur Erhaltung traditioneller Kulturlandschaft sowie alten Handwerks.

An den einbezogenen Kirchen mit ihren Türmen erfolgten mit der Umsetzung des LEADER-Projektes bereits umfangreiche Sanierungsarbeiten. Die Verknüpfung von Schloss und Kirche beispielsweise in Plötzkau erweist sich für die weitere touristische Erschließung beider Objekte sehr förderlich. Das Nutzungskonzept wird schrittweise vom Verein Schloss Plötzkau e.V. mit viel Engagement umgesetzt: Das Schloss wird wieder der Öffentlichkeit zugänglich gemacht, zunehmend erfolgen entsprechende touristische Angebote für den wachsenden Radwegetourismus und die weitere Gestaltung/Erhaltung der Kulturlandschaft. Im Ergebnis des Jubiläums „800 Jahre Anhalt“ im Jahr 2012 wurde der Verein „Anhaltische Landschaft“ gegründet. Hier bringen sich die Evangelische Landeskirche, die ehemaligen Residenzstädte Anhalts, die Hochschule Bernburg, der Landkreis Anhalt-Bitterfeld u. a. ein. Derzeit werden viele Exkursionsangebote, Seminare und Projekte vorbereitet und umgesetzt.

Fazit: Langer Atem führt zu Stärkung der Zukunftsfähigkeit ländlicher Räume

Der Erhalt und die Restaurierung des historisch gewachsenen baulichen Kulturerbes brauchen einen langen Atem. Mit den erreichten Erfolgen entwickelt sich das Interesse und Engagement der Architekten, Planer, Baumeister, Handwerksbetriebe und vor allem der ehrenamtlich wirkenden Akteure. Die Übernahme von Verantwortung fördert den Gemeinsinn. Städte und Gemeinden als treibende Kräfte ländlicher Entwicklung nutzen zunehmend die interkommunale Zusammenarbeit, um die eigenen Potenzen auszuschöpfen und die Menschen zu sensibilisieren. Die Kirche wird sich auch weiterhin mit vielfältigen Synergien und Impulsen in wohldurchdachte ländliche Entwicklungskonzepte in den Regionen/Gemeinden einbringen und einen wichtigen Beitrag für die Zukunftsfähigkeit des ländlichen Raumes leisten. ■

Erlaubt ist, was funktioniert

Jörg Vogelsänger, Minister für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg über die Sicherung der Mobilität auf dem Lande bei knappen öffentlichen Kassen, neue Angebote des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) und Ansätze für bedarfsgerechte Angebote an ältere Menschen

Wie wichtig ist aus Ihrer Sicht die Sicherung der Mobilität für eine positive Entwicklung abgelegener ländlicher Räume?

Vogelsänger: Sehr wichtig. Es ist nicht nur der verfassungsmäßige Auftrag an mich als Mitglied der Landesregierung, dass keine Region in ihrer Entwicklung – und in diesem Fall also von einem bezahlbaren Öffentlichen Personennahverkehr – abgehängt wird, sondern auch mein persönliches Anliegen, Landleben lebenswert zu gestalten. Ich werbe im Gegenteil dafür, dass möglichst viele Menschen ihren Lebensmittelpunkt im ländlichen Raum halten können. Ich trage ja als Landwirtschaftsminister und Infrastrukturminister gewissermaßen zwei Hüte auf meinem Kopf. Aus dieser in Deutschland einmaligen Kombination ergeben sich für Brandenburg gerade beim Thema Mobilität besondere Synergie-Effekte, die ich nutzen kann.

Wie ist die gegenwärtige Situation in den abgelegenen ländlichen Regionen Brandenburgs?

Vogelsänger: Zzt. ist der ÖPNV vorrangig auf die Schülerverkehre ausgerichtet – die in Zukunft jedoch auf dem Land deutlich abnehmen werden. An Wochenenden, Feiertagen und in den Ferien ist das ÖPNV-Angebot bereits jetzt sehr eingeschränkt. Das trifft auch für die Abendstunden in abgelegenen ländlichen Regionen zu. Insbesondere in ländlichen Regionen, in denen jüngere Leute zur Ausbildung oder an den Arbeitsplatz pendeln müssen und Ältere zunehmend auf öffentliche Verkehrsangebote angewiesen sind, wird die Bereitstellung von Bus und Bahn finanziell und organisatorisch zu einer Herausforderung. Allein schon die jährlich steigenden Preise für Kraftstoffe, Energie und Infrastruktur führen ja dazu, dass wir selbst bei gleichbleibenden Haushaltstiteln immer weniger bestellen können. Massive Fahrpreiserhöhungen treffen aber gerade die Älteren und Jüngeren, also diejenigen, die besonders auf den ÖPNV angewiesen sind und nicht zu den Besserverdienern zählen. Ohnehin liegt das Einkommensniveau in unseren Dörfern weit unter dem, was im Ballungsraum Berlin-Potsdam verdient wird. Der andere Weg, die Verkehrsinfrastruktur über mehr Fahrgäste und mehr Güter wirtschaftlicher zu nutzen, ist für uns ein Dauerthema. In den attraktiven Ausflugsgebieten rund um Berlin kann es an Sonn- und Feiertagen auch schon zu Engpässen kommen. Aber was ist mit den Regionen, die über kein touristisches Potenzial verfügen oder so weit weg liegen, dass sich dorthin kaum Tagestouristen verirren? Ein Kilometer Zug kostet wegen der eigenen Bahninfrastruktur erst einmal wesentlich mehr als ein Kilometer Linienbus. Dafür ist der Zug umweltgerechter und kann mehr transportieren und manchmal gehört der Bahnhof zur Mitte des Ortes. Für all das gibt es keine leichten Antworten. Wir erleben das gerade mit dem Landkreis Prignitz, mit dem wir Lösungen für die Aufrechterhaltung von Regionalbahnlinien suchen.

Wie lässt sich die Mobilität in ländlichen Räumen sichern?

Vogelsänger: Zunächst einmal müssen wir klären, was wirklich gebraucht wird. Wenn an einem Bahnsteig in 24 Stunden nur fünf Leute aussteigen, ist das sicher keine Werbung für die Aufrechterhaltung des Zugbetriebs. Die Sicherung der Mobilität ist immer eine Querschnittsaufgabe, die nicht nur durch den Ver-

Foto: J. Zocher

Jörg Vogelsänger ist seit Februar 2010 brandenburgischer Minister für Infrastruktur und Landwirtschaft. Der SPD-Politiker war von 1994 bis 2002 Landtagsabgeordneter in Potsdam. Von 2002 bis 2009 gehörte er dem Deutschen Bundestag an. Dort hat er sich vor allem als Verkehrspolitiker einen Namen gemacht. Der 49-Jährige hat in Dresden Maschinenbau studiert. Nach dem Studium arbeitete der gebürtige Brandenburger als Entwicklungsingenieur im Reichsbahnausbesserungswerk Berlin-Schöneweide. Vogelsänger ist wohnhaft in Erkner bei Berlin, verheiratet und Vater zweier Töchter.

kehrsbereich allein gewährleistet werden kann. Deshalb ist es so wichtig gewesen, dass SPD und CDU bereits im Bundeswahlkampf einen Schwerpunkt auf den Erhalt der Infrastruktur und die Sicherung des ÖPNV gelegt haben. So sind mit dem Koalitionsvertrag auch erste Weichenstellungen erfolgt, um wieder mehr Geld in diesen Bereich zu lenken. Insgesamt reden wir in den Verkehrshaushalten über ein jährliches Defizit von rund 7 Mrd. €, das wir allein bräuchten, um den Werteverzehr an den Straßen des Bundes, der Länder und der Gemeinden aufzuhalten. Da besteht also noch weiter Handlungsbedarf. Neben einer besseren Finanzierung müssen wir uns aber auch der Frage stellen, in welcher Form wir Mobilitätsangebote gestalten. Wir haben deshalb in der vor wenigen Tagen verabschiedeten Novelle unseres Landes-ÖPNV-Gesetzes alternative Bedienformen wie Rufbusse gestärkt. Wir müssen die Fahrpläne überprüfen, übrigens nicht nur mit dem Rotstift in der Hand, sondern auch mit Blick auf bedarfsgerechte Streckenführungen und optimierte Umsteigepunkte.

Eine offene Frage ist auch, wie wir in ländlichen Regionen wieder mehr Güterverkehr auf die Schiene bekommen. Wo gibt es sinnvolle Kombinationen zwischen Personen- und Güterverkehr. In der Schweiz fahren in den Bergen z. B. Postbusse. Das kennen wir ja auch aus der Postkutschenzeit. In der Uckermark gibt es wieder einen Kombibus, der ein Landlogistikkonzept umsetzt (s. S. 32 ff.). Ich hoffe, dass sich das für alle Beteiligten rechnet und nachgeahmt werden kann. Die ÖPNV-Angebote dürfen nicht an Landes- oder Kreisgrenzen enden. Mit dem Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg, immerhin der größte seiner Art in Deutschland, haben wir einen Partner, der uns dabei hilft, die Bedürfnisse eines Flächenlands nicht gegen die Forderungen einer Metropole auszuspielen, sondern beidem gerecht zu werden.

Welchen Stellenwert weisen Sie den unterschiedlichen Verkehrsträgern zu?

Vogelsänger: Brandenburg verfügt als Bundesland über kein eigenes Verkehrsunternehmen, wir sind nur zu einem geringen Prozentsatz an der Berliner S-Bahn beteiligt. Die entscheidende Rolle zur Sicherung der Grundversorgung der Mobilität liegt bei den kommunalen Verkehrsunternehmen. Vorrangig sind sie in dünn besiedelten Regionen mit Bussen unterwegs. Hier gilt es, die Angebote vielfältiger und bedarfsorientierter zu gestalten und an die unterschiedlichen Bevölkerungsgruppen – Senioren, Jugendliche – anzupassen und zu koordinieren.

Welche Ansätze verfolgen Sie, den ÖPNV speziell in dünnbesiedelten Regionen aufrechtzuerhalten?

Vogelsänger: Zunächst einmal gibt es da keine Denkverbote und kein Copyright. Erlaubt ist, was funktioniert. Wir können inzwischen auch eigene Erfahrungen beisteuern. Seit einigen Jahren sind bei uns im Land einzelne Projekte in der Start- oder Demonstrationsphase, wie der Rufbus in Eberswalde oder der Bürgerbus in Gransee. Hierbei wird insbesondere auch ehrenamtliches Engagement von Senioren für Senioren mobilisiert. Der schon erwähnte Kombibus will mit dem ÖPNV neue Dienstleistungen – insbesondere Güterverkehr – anbieten, um durch weitere Einnahmen sein Angebot zu stabilisieren. Ich möchte auch das Jugend-Projekt mit dem Mitfahrnetzwerk flinc (s. S. 40 f.) erwähnen, ein Mobilitätsangebot, passgerecht für ländliche Regionen, das für öffentliche Hand und die Nutzer kostenfrei nutzbar ist.

Welche Rolle spielen alternative Bedienformen?

Vogelsänger: Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und kommunale Verkehrsunternehmen bedienen die Hauptrouten und sichern den Transport der Schüler zu den Schulen und nach Hause. Die Aufgabe der alternativen Bedienformen ist es, Defizite und Lücken im Angebot zu schließen. In vielen Projekten – Discobus, Fifty-Fifty-Taxi, Kombibus, flinc – hat sich bereits gezeigt, dass diese alternativen Angebote sehr gut angenommen werden, wenn sie gut beworben werden.

Was lässt sich das Land Brandenburg die Sicherung der Mobilität in seinen ländlichen Regionen kosten?

Vogelsänger: Mit der Novelle des ÖPNV-Gesetzes sollen die Mittelzuweisungen an die kommunalen Aufgabenträger um 2 Mio. € auf 85 Mio. € jährlich erhöht werden, die Einzelfallförderung für die Infrastruktur von Straßenbahnen und Oberleitungsbussen (O-Bus) auf eine erfolgsorientierte Pauschalzuweisung von 5 Mio. € jährlich umgestellt sowie die Kooperation bei aufgabenträgerüberschreitenden Verkehren bereits bei der Angebotsplanung gewährleistet werden. Alternative Bedienformen werden als Bedarfsverkehre im Rahmen einer Verwaltungsvorschrift zusätzlich honoriert. Daneben wurden Anpassungen an das seit 2013 novellierte Bundesrecht (Personenbeförderungsgesetz) und notwendige Aktualisierungen vorgenommen.

Im Mittelpunkt des Interesses stehen alte Menschen, die nicht mehr über einen eigenen PKW verfügen und den bestehenden ÖPNV kaum in Anspruch nehmen können. Welche Ansätze verfolgen Sie im Hinblick auf diese Bevölkerungsgruppe in den ländlichen Gebieten?

Vogelsänger: Ältere Menschen sind im Land Brandenburg die am stärksten wachsende Bevölkerungsgruppe. Die Landesregierung hat daher bereits vor mehreren Jahren mit den Leitlinien zur Seniorenpolitik eine inhaltliche Grundlage für ihr seniorenpolitisches Handeln geschaffen. Als wichtige Voraussetzung für die persönliche Lebensqualität im Alter und die aktive Teilhabe am gesellschaftlichen Leben spielt das Thema Mobilität und Gewährleistung einer barrierefreien Nutzung aller Verkehrsmittel eine wichtige Rolle. In zahlreichen Workshops auf der Grundlage von im Januar 2012 durchgeführten Befragungen wurden die Mobilitätsgewohnheiten von Seniorinnen und Senioren in direkten Gesprächen zwischen Senioren und Vertretern von Politik, Verkehr und Wirtschaft analysiert, diskutiert, bestehende Defizite aufgezeigt und Lösungsansätze entwickelt. Die Ergebnisse werden in einem Leitfaden zusammengefasst, der neben konkreten landkreisspezifischen auch realisierbare und übertragbare Lösungsansätze aufzeigt und Anfang nächsten Jahres vorliegen wird.

Wie wird das Land den Anforderungen einer familienfreundlichen Verkehrspolitik gerecht?

Vogelsänger: Das Mobilitätsticket unterstützt die Mobilitätsicherung für einkommensschwache Familien bei der Benutzung des Öffentlichen Personennahverkehrs. Das Mobilitätsticket ist eine persönliche Monatskarte, die zu einem ermäßigten Preis ausgegeben und jährlich durch das Brandenburger Verkehrsministerium fortgeschrieben wird. Der Finanzierungsbedarf liegt bei jährlich 2,5 Mio. €. Ziel des Modellvorhabens „JugendMobil – immer unterwegs – immer erreichbar“ ist, gemeinsam mit den Jugendlichen als „Experten in eigener Sache“ integrierte, demografiefeste und langfristig finanzierbare innovative Strategien, Konzepte und Maßnahmen zur Bewältigung der strukturbedingten Mobilitätsprobleme zu entwickeln und zu erproben. Die Berufsorientierung und Lebenswegeplanung von Jugendlichen im ländlichen Raum wird entlang des Projektverlaufs aktiv thematisiert – sowohl unter den Jugendlichen selbst in der schulartübergreifenden Jugend-Initiativgruppe als auch in Expertengesprächen und Netzwerk-Workshops. Mit der Einbindung der Jugendlichen in die kommunalen Entscheidungsprozesse wird die Zielstellung verfolgt, ihnen zusätzliche Chancen zu eröffnen, ihre Lebenswelt verantwortlich und aktiv zu gestalten und so ihre Identifizierung mit der Region zu erhöhen.

Welche Ansätze verfolgen Sie, um die Erreichbarkeit von Schulen in der Fläche zu sichern?

Vogelsänger: Das ist Aufgabe der Landkreise, wir unterstützen sie finanziell. Allerdings muss auch die Schulentwicklungsplanung in Zukunft die Auswirkungen auf die Mobilität stärker berücksichtigen. ■ Rainer Münch

Mobilitätssicherung in Zeiten des demografischen Wandels

Innovative Handlungsansätze und Praxisbeispiele aus ländlichen Räumen in Deutschland

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Hrsg.). Berlin 2012, 144 S., www.bmvbs.de/cae/servlet/contentblob/94860/publicationFile/65618/mobilitaetssicherung.pdf

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) unterstützt die Entwicklung von Konzepten, die Mobilität in vom demografischen Wandel besonders betroffenen Regionen erhalten können. In der umfangreichen Broschüre des BMVBS wurden erfolgversprechende Projekte und praxisorientierte Handlungsempfehlungen zusammengestellt. Im Bereich „stationäre Dienstleistungen“, wird beispielsweise die Mobilitätsagentur Stadt Land Rad Ueckermünde vorgestellt, zu den „mobilen Dienstleistungen“ gehören mobile Bürgerbüros und zum Thema „nachhaltige Mobilitätsangebote“ wird insbesondere auf den ÖPNV eingegangen. Nicht zu kurz kommen „Organisation und Vermarktung“ sowie eine kleine Planungshilfe mit Kontaktadressen. Das Heft richtet sich sowohl an Entscheidungsträger in den Kommunen, wie auch an lokale Initiativen und engagierte Bürger/-innen. ■ ba

Attraktiver öffentlicher Verkehr im ländlichen Raum

Prof. Dr. Heiner Monheim

Nach vier Jahrzehnten fortschreitenden Rückzuges des öffentlichen Verkehrs aus der Fläche beschränkt sich dieser vielfach nur noch auf ein auf verschiedene Verkehrsanbieter aufgesplittertes, schlecht koordiniertes Restangebot für den Schülerverkehr. Dem Autoverkehr gilt im ländlichen Raum das vorrangige politische und planerische Interesse, weil dominante Autonutzung als zwangsläufige Folge disperser Siedlungsstrukturen gesehen wird. Diese Autofixierung war verheerend für Fußgänger, Radfahrer sowie ländliche Ortsbilder. Jetzt führt der demografische Wandel zu massivem Schülerrückgang und zunehmenden Mobilitätsproblemen der alternden Bevölkerung. Deswegen muss der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) sich in der Fläche neu aufstellen.

Kundennähe als „Muss“

Nach der Bahnreform ist durchaus schon Vieles verbessert worden. Die Verkehrsverbünde sorgen für die Kooperation der Verkehrsunternehmen in der Netz-, Fahrplan- und Tarifgestaltung und das Zusammenwirken von Bus und Bahn. Die differenzierte Bedienung mit flexiblen Angebotsformen wie Rufbus, Anrufsammeltaxi (AST) und Bürgerbus ergänzt den Linienverkehr. Ländliche Bahnlinien werden beschleunigt, Bahnhöfe modernisiert und moderne Leichttriebwagen eingesetzt. Integrale Taktfahrpläne sichern die Systemqualität.

Große Probleme gibt es allerdings noch in der lokalen Feinerschließung, die Voraussetzung für Kundennähe ist. Sie wird oft nicht oder schlecht umgesetzt, weil der ÖPNV durch die Aufgabenträgerschaft der Landkreise überwiegend regional organisiert ist. Die Verkehrsverbünde interessieren sich nicht sonderlich für die örtlichen Details und die Nahmobilität, ihr Handeln ist regional ausgerichtet, auf die mittleren und großen Reiseweiten, die Hauptachsen und die großen Fahrzeuge. Aber ohne eine lokale Basis mit feinverästelten Linien, vielen Haltestellen, kleinen und mittleren Fahrzeuggrößen ist Kundennähe und Verankerung in der Fläche nicht möglich. Im Straßenverkehr ist das selbstverständlich, dafür gibt es das Netz der Gemeindestraßen und den innerörtlichen Parkraum, die eine optimale Tür-zu-Tür-Verbindung sichern. Analoge Qualitäten im ÖPNV dagegen fehlen oft noch.

Der Ortsverkehr als Basis

Die Nahmobilität über kurze Distanzen hat auch im ländlichen Raum noch eine herausragende Bedeutung. Die langen Fahrten beschränken sich auf einen Teil der Berufspendlermobilität. Bei den anderen Reisezwecken und Personengruppen dominieren Strecken unter drei Kilometer. Für sie wird aber in weit überdurchschnittlichem Maße schon der PKW eingesetzt. Deshalb ist auch ein Großteil der Autoverkehrsprobleme in Städten und Dörfern des ländlichen Raumes „hausgemacht“. Die Menschen sind bequem und akzeptieren keine langen Fußwege zu ihren Zielen und erst Recht nicht zu den Haltestellen. Oft liegt die nächste Haltestelle aber 500 bis 600 Luftlinien-Meter entfernt. Viele Orte haben überhaupt nur eine oder zwei Haltestellen. Solange der ÖPNV ausschließlich regional konzipiert wird, fällt etwa die Hälfte der Mobilität „durch die Maschen“.

Innovative Beispiele

Dass es auch anders geht, beweisen die ca. 50 innovativen Orts- und Stadtbussysteme in Klein- und Mittelstädten des ländlichen Raumes. Sie orientieren ihre Angebotsqualität auf die Nahmobilität, mit vielen Haltestellen und einem vertakteten Pendelbuseinsatz Ortsrand-Ortsmitte-Ortsrand. Vergleichbare Systeme gibt es auch im Nachbarortsverkehr zwischen benachbarten ländlichen Gemeinden, dort dann oft in Form von Rufbus-, AST und/oder Bürgerbussystemen (ca. 200 Beispiele). Im Ergebnis führen solche kundennahen Angebotssysteme meistens zu erheblichen Steigerungen der Fahrgastzahlen. Die bekanntesten Stadt- und Ortsbusbeispiele sind Lemgo und Lindau, die ihre Fahrgastzahlen jeweils um den Faktor 20 steigern konn-

Prof. Dr. Heiner Monheim

Prof. Dr. Heiner Monheim, Verkehrsgeograf, 1972-1985 Referatsleiter in der Bundesforschungsanstalt für Landeskunde und Raumordnung (BfLR), 1986 Referatsleiter im Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen, 1995-2011 Professor für Angewandte Geographie/Raumentwicklung an der Universität Trier. Seit 2007 Mitinhaber von raumkom Institut für Raumentwicklung und Kommunikation.

Tel. (0228) 21 71 09, heinermonheim@yahoo.de

Foto: Stadtwerke Lemgo

Am „Treffpunkt“ der STADTBUSSE in Lemgo sind alle Anschlussmöglichkeiten gleich gegeben.

ten. Ähnlich erfolgreich verkehren in ländlichen Regionen der Schweiz die PubliCars als ländliche Kleinbussysteme auf Anrufbasis. Nordrhein-Westfalen hat inzwischen allein 111 Bürgerbussysteme, die fast alle im ländlichen Raum verkehren.

Eine ähnliche Strategie verfolgen die erfolgreichen Regionalbahnsysteme, die mit neuen Bahnhöfen und Haltepunkten, neuen Leichttriebwagen, einem klaren Taktfahrplan und einem regionalen Image teilweise vier- bis zehnmal mehr Fahrgäste haben als vorher. Das bekannteste Beispiel ist hier sicher die Usedomer Bäderbahn, ähnlich erfolgreich waren die Rurtalbahn (Dürener Kreisbahn) oder die Geißbockbahn am Bodensee. In diesen Systemen spielen auch die touristische Nachfrage und der Einkaufsverkehr eine wichtige Rolle.

Ländliche Autofixierung als Problem

Leider gibt es trotzdem in vielen Regionen noch massive Skepsis gegen solche Innovationen. Das Klischee ist, im ländlichen Raum würden „die autoverliebten Dickschädel nicht umsteigen“. Dazu hat die von der Autolobby listig propagierte Parole, „guter ÖPNV sei nur in Großstädten möglich“ beigetragen. Viele Erfolgsbeispiele im ländlichen Busverkehr wurden mit relativ bescheidenen Mitteln und in kurzer Zeit umgesetzt, mit Investitionen zwischen 500 000 und 2 Mio. €. Die genannten Beispiele erreichten eine große Wirtschaftlichkeit und Beliebtheit; der Zuschussbedarf je Fahrgast sank meist auf ca. 10 % des Ausgangswertes. Dabei handelt es sich fast immer um überschaubare Kleinsysteme, bei denen Busbeschaffung und Haltestelleneinrichtung schnell möglich sind.

Kombibus als neue Innovationsstrategie

Als Innovation aus dem skandinavischen ländlichen Raum hat nun auch das Modell „KombiBus“ Deutschland erreicht. Früher war der deutsche Postbus immer gleichzeitig im Personen- und Güterverkehr unterwegs, mit Briefen, Paketen und Fahrgästen. Dann wurden in Deutschland diese Synergien zerschlagen. Und nun kehrt man, gestützt auf skandinavische Vorbilder (vor allem Finnland flächendeckend und Nordschweden), zu dieser Kombination zurück. Das erste deutsche Anwendungsbeispiel läuft in der ländlichen, extrem dünn besiedelten Uckermark. Dort wird die freie Frachtraumkapazität der Linienbusse genutzt, um den zeitsensiblen Transportbedarf von Lebensmittelläden und Hotels (Gepäckbeförderung für (Rad-)Wanderpublikum) zu bedienen. Der Effekt ist

In der Uckermark werden gleichzeitig Personen und Frachten transportiert.

ein doppelter: das Problem, dass die Mindestmargen der klassischen Lieferanten das Überleben kleiner Läden gefährden, wird durch kleinteiligen, taggleichen Stückgutverkehr gelöst. Und die zusätzliche Wertschöpfung im Güterverkehr sichert eine höhere Wirtschaftlichkeit des lokalen oder regionalen Busverkehrs. Im Falle der Uckermark wurden zuvor das Liniennetz und der Fahrplan im Sinne eines integralen Taktfahrplans optimiert.

Lokales Qualitätsbewusstsein

Innovative ländliche Bussysteme bedienen die Nahmobilität mit klarer Lokalorientierung im Taktverkehr, die Verknüpfung erfolgt in den Ortskernen. Sie finden hohes lokales politisches Engagement. Das ist neu, denn bisher werden finanzielle Beiträge für den Busverkehr nur im Rahmen der Kreisumlagen erbracht. In einem solchen System lassen sich lokale Sponsoren nicht für den öffentlichen Verkehr begeistern. Wenn dagegen moderne Niederflur-Mini- und -Midi-Busse verkehren, deren Farbe, Form, Uniform, Haltestellendesign, Fahrpläne sowie Fahrkarten Lokalkolorit bieten, wachsen die Marktchancen.

Dafür braucht man eine organisatorische und finanzielle Rekommunalisierung des Busverkehrs (die Zuständigkeit für Gemeindestraßen und den Parkraum liegt ja auch bei den Gemeinden). Diese ist Voraussetzung für eine kundennahe Angebotserbringung.

Systemqualität

Natürlich soll die Lokalorientierung nicht zu einer Atomisierung in viele kleine Inselsysteme führen. Die lokalen Teilsysteme müssen sich untereinander linienmäßig, fahrplanmäßig und tariflich abstimmen. Aus den bisher eher langsamen, mäandrierenden Regionalbussen werden dann attraktive Schnellbusse, weil sie von der lokalen Feinerschließung freigestellt sind. Wo immer es geht, binden die lokalen Kleinsysteme aber die Schiene an. An den Knoten in den Ortskernen gibt es Verknüpfungen zwischen den verschiedenen Netzebenen, an den Netzenden gibt es eine Verknüpfung zu den Nachbarnetzen. Beides erfordert eine systematische Netz- und Fahrplanplanung in der Logik integraler Taktfahrpläne.

Verstetigtes Marketing

Die private Wirtschaft begleitet neue Produkte oft mit Einführungskampagnen. Solche Kampagnen sind auch für den öffentlichen Verkehr im ländlichen Raum nötig. Bei der Werbung darf es nicht bei einem einmaligen Auftakt bleiben, weitere, vergleichbare Anstrengungen des Marketings und der Werbung sind nötig, um den anfänglichen Erfolg zu verstetigen. Der Handel muss als Multiplikator besonders angesprochen werden. Dafür müssen die Busse aber die Ortskerne direkt anfahren und alle Plätze, Einkaufsstandorte, Behördenstandorte und Wohngebiete erschließen, um der Kundschaft kurze Wege zu bieten. Einkäufer und Freizeitkunden sind zwei entscheidende Marktsegmente, die viel zu lange vom öffentlichen Verkehr im ländlichen Raum ignoriert worden sind. Damit stehen wir am Beginn einer neuen positiven Nahverkehrskultur für den ländlichen Raum. Sein Negativimage wird beendet – der ÖPNV präsentiert sich selbstbewusst.

Eine neue ÖPNV-Landschaft erfordert Unterstützung von Bund und Ländern

Die Übertragung erfolgreicher Einzelbeispiele auf ganz Deutschland und seine spezifische Raumstruktur ergibt ein eindrucksvolles Mengengerüst: Deutschland braucht ca. 1 300 Stadt- und Ortsbussysteme und 13 000 AST-, Rufbus- und Bürgerbussysteme. Und es braucht etwa 250 Regional- und 100 Kommunalbahnsysteme. Eine solche neue ÖPNV-Landschaft kann nicht nur von unten wachsen, durch vereinzelte lokale Initiativen. Hier müssen Bund und Länder eine dezidierte Gesamtkonzeption und darauf aufbauend eine entsprechende Förderpolitik mit einem neuen Rechts- und Finanzrahmen entwickeln. ■

Gemeindebus Rödelsee

Burkhard Klein

Auf Initiative von Burkhard Klein, 1. Bürgermeister der Gemeinde Rödelsee, wurde im Jahr 2009 ein 9-sitziger VW-Bus als Gemeindebus angeschafft, der sich fast ausschließlich durch Werbeeinnahmen und Spenden finanziert. Eine Firma aus Deggendorf übernahm die Akquise der insgesamt 58 Sponsoren und Werbepartner. Die Gemeinde verpflichtete sich wiederum, die Werbeaufdrucke fünf Jahre auf dem Fahrzeug zu belassen.

Das Fahrzeug deckt viele Bedürfnisse der Bürger ab, die der Öffentliche Personennahverkehr nicht leisten kann. So werden z. B. Senioren einmal pro Woche zum Einkaufen in den gemeindeeigenen Dorfladen gefahren. Auch Schulkinder wurden teilweise bei fehlenden Busverbindungen schon befördert. Die örtlichen Vereine, die Feuerwehren und Seniorenkreise nutzen den Gemeindebus regelmäßig für ihre Zwecke und auch für den Kindergarten und die Schule stellt der Bus eine Ergänzung der Mobilität dar. Des Weiteren wird der Bus für viele private Fahrten genutzt, sei es für den Besuch von Veranstaltungen („Promillebus“) oder sogar für Urlaubsreisen (bis nach Italien oder Kroatien).

Für manche Fahrten gibt es einen festen, vergünstigten Tarif von 1 € pro Fahrt und Teilnehmer, z. B. im Zusammenhang mit Schulbesuchen oder für die Fahrt zum Rödelseer Dorfladen. Ansonsten können Ortsbürger oder Vereine den Gemeindebus gegen einen km-Preis bzw. eine Halb- oder Ganztagespauschale ausleihen. Der Busverleih erfolgt noch direkt beim Bürgermeister, was auch für Information und Vernetzung sorgt. Für regelmäßig stattfindende Fahrten stellt die Gemeinde ggf. eine/-n Fahrer/-in.

Dies alles und die erstaunliche Fahrleistung von bisher 67 668 km für über 470 Fahrten seit Inbetriebnahme im Oktober 2009 zeigen, dass Bedarf besteht und der Gemeindebus einen wichtigen Bestandteil der Mobilität in der Gemeinde bildet. Noch dazu gelingt es, den Bus beinahe kostendeckend zu betreiben.

Die Erfahrungen in Rödelsee zeigen, dass ein solches Projekt umgesetzt werden kann, auch wenn es anfänglich auf Widerstand gestoßen ist. Inzwischen jedoch ist der Gemeindebus in der Bevölkerung angekommen – aus „dem Gemeindebus“ ist „unser Gemeindebus“ geworden. Gemeinden, die ein ähnliches Projekt planen, müssen jedoch vor allen Dingen eine rechtliche und steuerliche Bewertung der entsprechenden Verträge vornehmen. ■

Burkhard Klein

Erster Bürgermeister der Gemeinde Rödelsee
info@roedelsee.de, www.roedelsee.de

Daseinsvorsorge in ländlichen Räumen unter Druck – wie reagieren auf den demografischen Wandel?

Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung (Hrsg.), Bonn 2013, www.netzwerk-laendlicher-raum.de/daseinsvorsorge

Von Mobilität bis medizinische Versorgung – für die ländlichen Räume ist Daseinsvorsorge essenziell. In den Beiträgen von Mitarbeitern verschiedener Hochschulen und Planungsbüros sowie des Sachgebietes „Strukturen der Daseinsvorsorge im ländlichen Raum“ der Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung werden neue Ideen, aktuelle Entwicklungen und mögliche Handlungsoptionen vorgestellt. Zum Thema Mobilität sind die folgenden Beiträge im Heft zu finden: Mobilität als Basis der Daseinsvorsorge im ländlichen Raum, Medizinische Versorgung und ÖPNV im ländlichen Raum, Familien auf dem Land – morgen noch mobil? ■ ba

Übergabe eines neuen Fahrzeuges an den Bürgerbusverein Sievershütten

Nachhaltigkeitspreis des Landes Schleswig-Holstein zum Thema Mobilität

Lukas M. Egyptien

Zum dritten Mal lobte das Ministerium für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume des Landes Schleswig-Holstein 2013 den Nachhaltigkeitspreis aus. Unternehmen, Vereine und Verbände, Bürgerinitiativen, Kommunen, Kirchengemeinden und kommunale Partnerschaften sowie Schulen oder Einzelpersonen aus Schleswig-Holstein waren aufgerufen, ihre Beiträge unter dem Motto „Mobilität nachhaltig denken!“ einzureichen.

Das Motto beinhaltete zahlreiche Aspekte des alltäglichen Lebens, beispielsweise alternative und innovative Mobilitätsformen oder Auswirkungen auf das Klima. Bezug genommen wurde auch „auf die geistige Flexibilität und Innovationskraft der modernen Gesellschaft“. Für die Bewerbung waren Ideen und Projekte gewünscht, die soziale, ökonomische und ökologische Faktoren im Sinne der Verhaltensveränderung und Nachhaltigkeit erfolgreich miteinander kombinieren. Insgesamt gingen 54 Beiträge ein. Vergeben wurden zwei erste Preise, ein zweiter Preis sowie ein Sonderpreis, insgesamt in Höhe von 10 000 €. Ein Bewerber erhielt eine lobende Erwähnung. Im Folgenden werden drei eingereichte Projekte vorgestellt, die sich auf die Mobilität im ländlichen Raum beziehen. Eines davon, realisiert vom Landkreis Nordfriesland und der eE4mobile eG, erhielt am 28. November 2013 den zweiten Preis.

Lukas M. Egyptien

Studiengang Regionalmanagement und Wirtschaftsförderung M.A., HAWK Göttingen, Fakultät Ressourcenmanagement

Lmegyptien@gmx.de

Bürgerbusvereine – Versorgungslücken zeigen

Im ländlichen Raum stellt die Fahrgastbeförderung oft ein Problem dar. Neben dem Schülerverkehr gibt es im „normalen“ Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) meist keine oder nur wenige Angebote. Im Kreis Bad Segeberg wurden vor diesem Hintergrund in den 90er Jahren die Bürgerbusvereine Segeberg Ost und Sievershütten gegründet. Beide entwickelten sich schnell zu einem kundennahen sowie vollständigen Baustein des ÖPNV.

Die Bürgerbusvereine bedienen den Linienverkehr mit festen Haltestellen, in Segeberg Ost holt der Bus die Fahrgäste nach einem Anruf sogar an der Haustür ab. Viele Bewohner nutzen das Angebot, die Nachfrage in allen Gemeinden steigt stetig. In Sievershütten war die Inanspruchnahme so groß, dass eine Tour an das örtliche Busunternehmen Autokraft GmbH, welches die Vereine häufig bei verkehrstechnischen Fragen berät, abgegeben wurde. Anstelle des Kleinbusses fährt nun ein gewöhnlicher Linienbus.

Die Bürgerbusse fahren u. a. abends, samstags und in den Ferien am Vormittag. Ihr Erfolg zeigt, dass es einen hohen Beförderungsbedarf gibt, und verweist so auf Versorgungslücken im regulären ÖPNV. Isabel Struck vom Bürgerbusverein Sievershütten freut

Foto: S. Wiese

Stromtankstellen für E-Mobile im Kreis Nordfriesland

Foto: Landeszeitung

Von links: Initiator Heino Messerschmidt, Altbürgermeister Rolf Trede und Patrik Minkus, 1. Anlaufstelle für die Bonausgabe, bei der Einführung des Lüwe Taxi Bons

sich, dass „der Bürgerbus immer wieder der Geburtshelfer für einen festen Linienverkehr ist“ – insgesamt viermal in 23 Jahren. Die Finanzierung der Bürgerbusse wird vom Kreis Segeberg übernommen. Hinter dem Steuer nehmen zahlreiche Ehrenamtliche Platz – „Bürger fahren für Bürger“.

Kreis Nordfriesland & eE4mobile eG – Strom tanken

Nordfriesland möchte bis 2020 Deutschlands klimafreundlichster Kreis werden, E-Mobilität ist dabei ein bedeutender Faktor. Die Energiegenossenschaft eE4mobile eG bringt den „grünen Strom auf die Straße“. Gemeinsam mit dem Kreis Nordfriesland konnte bereits ein dichtes Netz von Aufladestationen für E-Fahrräder aufgebaut werden. Nun steht die flächendeckende Versorgung des Kreisgebietes mit Stromtankstellen für E-Mobile im Vordergrund.

Da mittels erneuerbarer Energien und Kraft-Wärme-Kopplungsanlagen das 3,59-Fache des notwendigen Stroms produziert wird, kann der Überschuss für E-Mobile genutzt werden. Möglichst viele Stromtankstellen nehmen (potenziellen) Fahrern die Sorge vor ungenügenden Reichweiten und tragen entscheidend zur Reichweitenerhöhung bei. Überall dort, wo ein E-Mobil länger als 30 Minuten parkt, sollte eine Lademöglichkeit existieren, sind sich die nordfriesischen Akteure einig. Inhaber geeigneter Standorte werden von den Kooperationspartnern direkt angesprochen und über die Errichtung einer Stromtankstelle aufgeklärt. Der technische und finanzielle Aufwand ist gering, meist kommen keine öffentlichen Gelder zum Einsatz, weil Unternehmen die Finanzierung übernehmen.

Seit Kooperationsbeginn konnte die Zahl der Stromtankstellen kreisweit auf 38 erhöht werden, der Strom wird in den meisten Fällen noch kostenlos abgegeben. Auch die Zulassungszahlen für E-Mobile steigen stetig: Ca. ein Drittel der in Schleswig-Holstein fahrenden Fahrzeuge mit Elektroantrieb ist in Nordfriesland gemeldet.

Gemeinde Lütjenwestedt – ein Bon für den Nachwuchs

Um die Mobilität sowie Eigenständigkeit der Jugend zu fördern und deren Eltern zu entlasten, wurde in Lütjenwestedt der „Lüwe Taxi Bon“ eingeführt. Diesen können die etwa 50 Jugendlichen zwischen 14 und 21 Jahren der Gemeinde seit dem Herbst 2012 bei ausgewählten örtlichen Taxiunternehmen einlösen.

Die Bons haben einen Wert von je fünf €, monatlich werden pro Person maximal zwei Gutscheine ausgegeben. Mittel aus dem Fonds für Jugend und Soziales, der durch den Verkauf zweier Immobilien und die Zinserträge aus den Anteilen der Gemeinde an der SH-Netz AG gespeist wird, sichern die Finanzierung. Die Abrechnung zwischen den Taxiunternehmen und der Gemeinde erfolgt monatlich.

Zunächst auf ein halbes Jahr beschränkt, wird die Aktion wegen der großen Nachfrage nun bis Ende des Jahres 2014 fortgeführt. Gemeindevertreter Heino Messerschmidt möchte noch weitergehen „und das Bon-System auf Bus- und Bahnfahrten ausweiten. Aus diesem Grund werden schon Gespräche mit dem Betreiber des öffentlichen Nahverkehrs geführt. „Die Jugendlichen sind unsere Zukunft. Sie sollen hier gerne leben, weil sie gut ein- und angebunden sind.“ Denkbar wäre auch die Ausdehnung auf andere Bevölkerungsgruppen. ■

Alle Informationen zum Wettbewerb unter: www.schleswig-holstein.de/UmweltLandwirtschaft/DE/NachhaltigeEntwicklungEineWelt/01_NachhaltigeEntwicklung/005_Nachhaltigkeitspreis/ein_node.html.

Carsharing für das Land als private Nachbarschaftshilfe

Christian Piepenbrock

Carsharing kann auch im ländlichen Raum funktionieren – insbesondere das private Carsharing bietet neuerdings die Möglichkeit, zusätzliche, flexible Auto-Mobilität zu schaffen. Beim privaten Carsharing verleihen Autobesitzer gelegentlich ihre privaten Autos an Nachbarn. Das ist nachhaltig, günstiger für alle und über Internetplattformen wie www.nachbarschaftsauto.de einfach durchzuführen.

Carsharing hat es schwer in kleinen Städten und auf dem Land. Die großen kommerziellen Anbieter bieten ihre Autos gerne überall dort an, wo sie über 700 € Monatsumsatz pro Auto erwarten können. Das ist aber meistens nur in der dichten Großstadt möglich. Dort ist Carsharing in den letzten Jahren stark gewachsen und hat sich allein 2011-2012 mehr als verdoppelt. Zwei Möglichkeiten bieten sich als Alternative an: Bürgerinitiativen oder die Nutzung der bereits für andere Zwecke vorhandenen Autos. Der Bundesverband Carsharing zählt über 100 Mitglieder, darunter viele kleine Vereine, die Autoerwerb und -betrieb, Organisation und Mitgliederwerbung in die eigene Hand genommen haben. Erstaunlich ist, wie selten bisher die zweite Möglichkeit genutzt wird: vorhandene Autos gelegentlich für das Carsharing zu nutzen.

Einfacher Einstieg ins Carsharing ohne Flotteninvestition

Autos gibt es wirklich überall und die Teilnahme am privaten Carsharing erfordert inzwischen nur noch eine einfache Online-Registrierung. Damit ist ein Angebot sofort deutschlandweit ganz ohne monatliche Grundkosten verfügbar. So können Nachbarn und Freunde spontan Autos teilen, inkl. Absicherung durch Leihvertrag und Versicherung. Autobesitzer stellen ihr Auto auf der Internetplattform ein und setzen ihre Leihgebühr fest, z. B. 25 € pro Tag für einen Kleinwagen. Verfügbare Autos können im Internet lokal gefunden und beim Besitzer angefragt werden. Der Autobesitzer entscheidet jeweils, ob er sein Auto wie angefragt verleihen möchte. Die Autoübergabe erfolgt persönlich unter Nutzung eines Übergabeprotokolls, abgerechnet wird online. Anschließend bewerten sich Leiher und Verleiher, um mehr Vertrauen in der Community zu schaffen.

Die wichtigste Neuerung des privaten Carsharings besteht in einer speziellen Zusatzversicherung: Das Auto wird passend für die Dauer des Verleihs kurzzeitig mit einer innovativen Kfz-Zusatzversicherung versehen, einschließlich Kfz-Haftpflicht, Teilkasko und Vollkaskoschutz – auch dann, wenn das Auto normalerweise gar nicht Vollkasko versichert ist. Je nach Auto kostet dieser Schutz ca. 5 bis 11 € pro Tag und deckt damit alle wichtigen Schäden durch Unfall, Unwetter, Haarwild oder Kratzer ab. Das Entscheidende daran ist: Die normale Autoversicherung muss im Schadensfall nicht zahlen. Damit können alle Rabatte des Autobesitzers für einen eingeschränkten Fahrerkreis und Schadensfreiheit erhalten bleiben und der Autobesitzer muss seinen normalen Kfz-Versicherungsvertrag nicht ändern.

Privates Carsharing begann erst stark zu wachsen, als Nachbarschaftsauto 2011 die Versicherungslösung entwickelt hatte. Inzwischen gibt es in Deutschland in mehreren Carsharing-Initiativen tausende Autos und zehntausende Mitglieder, die sich privat Autos teilen. In Großstädten ist das Angebot bisher am größten, obwohl das Konzept auch für Kleinstädte und das Land geeignet ist, da dort Carsharing-Alternativen kaum existieren.

Die Investitionshürde für den Carsharing-Start ist bei privatem Carsharing praktisch Null: Weder Vereinsgründung noch Autokauf ist notwendig. Dennoch ist Überzeugungsarbeit nötig, damit Nachbarschaftsautos überall geteilt werden und Nutzer sie schätzen lernen. Wirklich interessant wird das Angebot für die Nutzer erst, wenn in der Nachbarschaft nicht nur ein Auto mitmacht, sondern mehr als ca. zehn, denn erst dann sind Auswahl und Verfügbarkeit jederzeit gegeben.

Christian Piepenbrock

Gründer und Geschäftsführer von Nachbarschaftsauto, Berlin

Tel. (030) 60 98 682 60
office@nachbarschaftsauto.de
www.nachbarschaftsauto.de

(freut sich über Kontaktaufnahme)

Foto: Nachbarschaftsauto

Autoteilen erfordert Information, Verhaltensänderung und Übung

Die erste Hürde erscheint hoch: Sein privates Auto zu verleihen, ist für die meisten Autobesitzer schwer vorstellbar, selbst wenn dabei durch Einnahmen die Fixkosten reduziert werden. Das Auto ist oft nicht nur ein Transportmittel, sondern auch Statussymbol und persönlicher Raum. Die Haltung zum PKW ändert sich aber: Zwar sagen 64 % in Umfragen, sie könnten nicht auf ihr Auto verzichten, aber nur 16 % sind große Autoliebhaber, während die Mehrheit ihr Fahrzeug sehr pragmatisch sieht. 43 % könnten sich sogar vorstellen, ihr Auto gelegentlich zu verleihen – wenn sie wüssten wie. Dabei sind Ältere jedoch wesentlich skeptischer als die unter Dreißigjährigen.[1] Die Motivation, sein Auto zum Nachbarschaftsauto zu machen, hat oft auch einen sozialen Aspekt: Die Nachbarn lernen sich kennen und helfen sich gegenseitig – Werte, die im ländlichen Raum stärker vertreten sind als in Großstädten. Darüber hinaus kann mit Carsharing deutlich Geld gespart werden. Mobilität und das private Auto sind nach der Wohnung der größte Ausgabenposten im Privathaushalt – noch vor Ausgaben für Lebensmittel. Der größte Teil sind dabei oft schon die Auto-Fixkosten durch Wertverlust, Steuer und Versicherung. Autobesitzer zahlen häufig mehr Geld für die Verfügbarkeit des eigenen Autos, als für die eigentliche Nutzung. Rein finanziell lohnt sich bei weniger als 8 000-10 000 km Nutzung pro Jahr statt Autobesitz die gelegentliche Carsharing-Nutzung.

In der Praxis funktioniert der Autoverzicht am besten, wenn es für tägliche Arbeitswege Alternativen zum Auto gibt und das Fahrzeug nur gelegentlich benötigt wird. Ein Musterfall für das private Carsharing im ländlichen Raum ist der Zweitwagen: Haushalte sind eher bereit, diesen an Nachbarn zu verleihen, denn meistens wird er pragmatisch als kleines, praktisches Auto angesehen, das zu oft herumsteht.

Einige Kommunen bringen Carsharing als nachhaltiges Angebot und Teil ihrer Agenda-21-Aktivitäten voran. Insbesondere das private Carsharing erfüllt dabei die Anforderungen in Bezug auf bessere Ressourcen-Nutzung und lokale Lösungen besonders gut. Mit nur wenig Aufwand kann so viel erreicht werden: Wenn nur 2 % der Autofahrer mitmachen würden, gäbe es flächendeckend ohne zusätzliche Investitionen ein günstiges Nachbarschaftsangebot und im gesamten Land könnten über 100 000 PKW eingespart werden – dieses Ziel möchte Nachbarschaftsauto in fünf Jahren erreichen.

Das Bundesumweltministerium und das Bundesumweltamt zeichneten Nachbarschaftsauto 2012 mit dem Bundespreis Ecodesign für seine nachhaltige Lösung aus – sozial, günstig und mit weniger Ressourcenverbrauch. ■

[1] Repräsentative Umfrage der Axa Versicherung 2010.

Das Mitfahrnetzwerk flinc

Benjamin Kirschner

Während Parkplatznot und Staus typische Probleme von Großstädten sind, stehen ländliche Regionen und Kleinstädte vor ganz anderen Herausforderungen, allen voran der Abhängigkeit vom eigenen Auto und der meist nur unzureichenden Anbindung an den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV).

Anders als in Ballungszentren stehen den Bewohnern des ländlichen Raums neben dem eigenen PKW meist keine Alternativen zur Verfügung. Deutschlandweit gibt es mittlerweile eine große Zahl an Pilotprojekten, einige davon, wie „Mobilität 21“ oder das Modellvorhaben „Demografischer Wandel – Region schafft Zukunft“, werden auf Bundesebene gefördert. Andere Projekte entstehen auf Initiative von Bürgern oder Lokalpolitikern, wie in der LEADER-Limesregion oder im gesamten Rems-Murr-Kreis. Dort ergänzt das Mitfahrnetzwerk flinc nun das Angebot der täglichen Mobilität.

Das Mitfahrnetzwerk flinc für spontane Alltagsmobilität

Für die Bürger bedeutet flinc eine Alternative zum eigenen Auto und eine Ergänzung zum ÖPNV – sowohl für geplante als auch für spontane Fahrten. Täglich fahren Menschen die gleichen Strecken, ohne Kenntnis darüber zu haben, dass ihr Nachbar vielleicht auf derselben Strecke unterwegs ist. Das Mitfahrnetzwerk bietet die Möglichkeit, die Ressource „freie Sitzplätze im Auto“ sichtbar zu machen und bestmöglich auszunutzen. Der Arbeitsweg, Fahrten zu Freunden in der nächstgelegenen Ortschaft, Arztbesuche oder Einkäufe lassen sich dank flinc ganz einfach gemeinsam zurücklegen. Nutzer stellen ihr Fahrtangebot oder ihr Mitfahrgesuch auf der Internetplattform ein und flinc schlägt innerhalb von Sekunden automatisch passende Mitfahrer oder Fahrer vor. Der Dienst ist kostenlos, jederzeit verfügbar und kann über den PC oder das Smartphone genutzt werden. Dank der flinc-Preisempfehlung für die gemeinsame Fahrt kann es ohne weitere Absprachen direkt von Haustür zu Haustür losgehen. Für die Preisempfehlung werden 10 ct pro Minute Fahrzeit veranschlagt – dieser Betrag wurde von flinc in Tests als Mittelwert ermittelt.

Benjamin Kirschner

flinc AG, Ludwigshafen

Tel. (06151) 39 21 23 60
(keine telefonische Fahrtvermittlung)

www.flinc.org

Gemeinsam unterwegs – aber sicher!

Grundlage bei flinc ist das Vertrauensnetzwerk. Generell gilt: Der Nutzer entscheidet selbst, wen er mitnehmen oder bei wem er mitfahren möchte. Entweder nur mit Freunden und direkten Kontakten, mit flinc-Nutzern aus einer eigenen Gruppe wie etwa Arbeitskollegen aus dem eigenen Unternehmen oder mit allen anderen Nutzern aus der flinc-Community. Jeder flincer besitzt ein aussagekräftiges Profil, über welches er anderen Nutzern Informationen mitteilen kann. Dazu zählen etwa das Profilfoto, ein Bild des eigenen Autos, das eigene Kennzeichen oder die Anzeige der Telefonnummer – Angaben, die dabei helfen, das gegenseitige Vertrauen zu erhöhen. Denn kaum jemand fährt gerne bei einem völlig Unbekannten mit. Nach jeder gemeinsamen Fahrt können sich die Teilnehmer gegenseitig bewerten, indem sie die Frage „Würdest du mit dieser Person nochmal mitfahren?“ bzw. „Würdest du diese Person nochmal mitnehmen?“ beantworten. Das geht ganz einfach mit einem Klick auf das Symbol „Daumen hoch“ oder „Daumen runter“. Alle Bewertungen durch andere flincer sind ebenfalls im Nutzerprofil ersichtlich.

flinc eignet sich besonders gut für Entfernungen bis 100 km und ist damit ideal für den Einsatz im ländlichen Raum. Da dort die traditionellen Angebote wie der ÖPNV das Mobilitätsbedürfnis der Bürger nicht mehr restlos bedienen können, ist eine Verknüpfung mit neuen, innovativen Mobilitätsangeboten ein notwendiger Schritt, um auch im ländlichen Raum eine effektive und finanzierbare Mobilität zu gewährleisten – und zwar mit bereits vorhandenen Ressourcen.

Foto: J. Fiedler

Untere Reihe v.l.n.r. Jennifer Hoeltke, Landratsamt Rems-Murr Kreis, Bernd Friedrich, Erster Landesbeamter des Rems-Murr-Kreises, Reinhold Sczuka, Bürgermeister der Gemeinde Althütte, Michael Balzer und Erster Bürgermeister der Stadt Backnang. Obere Reihe v.l.n.r. Christel Brodersen, Kreistagsfraktionsvorsitzende B90/Die Grünen, Laura Deja, flinc AG, Maximilian Friedrich, Bürgermeister der Gemeinde Berglen, Andreas Stanicki, Bürgermeister der Stadt Schorndorf und Christoph Jäger, Bürgermeister der Gemeinde Großerlach

flinc im Rems-Murr-Kreis

Das Mitfahrnetzwerk soll hier nicht nur die Mobilität der Menschen im Landkreis verbessern, sondern ist auch als Teil der Klimaschutzstrategie gedacht. Jennifer Hoeltke* hat als Klimaschutzmanagerin des Rems-Murr-Kreises die Einführung von flinc im Landkreis aktiv begleitet und beantwortet im Folgenden Fragen rund um das Projekt.

Wie kam es zu der Zusammenarbeit zwischen dem Rems-Murr-Kreis und flinc?

Hoeltke: Nach Fertigstellung des Klimaschutzkonzepts hat der Kreistag des Rems-Murr-Kreises im Dezember 2012 zugestimmt und die zügige Umsetzung der vier Schwerpunkte gefordert, zu denen u. a. „Nachhaltige Mobilität“ gehört. Daraufhin wurden im Programm „Klimaschutz-plus 2013-2015“ rund 15 Projekte konzipiert, die, um nachhaltig wirken zu können, über drei Jahre umgesetzt werden sollen. Zum Schwerpunkt „Nachhaltige Mobilität“ wurde flinc als Teil des Querschnittprojekts „Neue Wege für die Mobilität im Alltag“ aufgenommen. Zu der Zeit hatten bereits sechs Kommunen des Rems-Murr-Kreises aus der LEADER-Limesregion flinc als Pilotprojekt eingeführt und intensiv beworben. Die Auswertung zeigte: Die Bürger nahmen flinc gut an und eine kreisweite Bewerbung des Mitfahrsystems könnte sich positiv auf die Senkung der Verkehrsemissionen auswirken. Der Rems-Murr-Kreis ist auf die flinc AG zugegangen und hat mit ihr ein Werbekonzept für zunächst zwei Jahre aufgestellt.

Welche Erwartungen und Ziele verbindet der Rems-Murr-Kreis mit dem Projekt?

Hoeltke: Die CO_2-Bilanz des Rems-Murr-Kreises hat gezeigt, dass mit 37,4 % der CO_2-Emissionen der Verkehrssektor als Hauptemittent im Fokus stehen muss. Frappierend ist, dass 59,6 % der Emissionen in diesem Bereich durch den motorisierten Individualverkehr entstehen, d. h. durch alltägliche PKW-Fahrten der Bürger. Die Einflussmöglichkeiten sind in diesem Bereich besonders begrenzt, denn Mobilität ist nicht gänzlich zu vermeiden, sondern nur im Sinne der Nachhaltigkeit anzupassen. Mit Einführung und Bewerbung von flinc erhofft sich der Kreis, seinen Bürgern eine Mobilitätsoption aufzuzeigen, die ökonomische Vorteile durch Benzinsparen hat und zum Klimaschutz beiträgt.

Wie vermittelt der Kreis die Idee an seine Bürger?

Hoeltke: Natürlich werden diverse Werbematerialien wie Flyer und Plakate gestreut. Dabei ist die Unterstützung der Kommunen eine große Hilfe. Zudem wird Online-Werbung geschaltet und es werden regelmäßig Pressemitteilungen für Kreiszeitungen und Gemeindeblätter verfasst.

Welche Erfahrungen haben Sie mit dem Mitfahrnetzwerk bisher gemacht?

Hoeltke: Viele Erfahrungswerte hat der Landkreis noch nicht sammeln können, da flinc erst seit drei Monaten beworben wird und so ein Projekt Zeit braucht, um sich entfalten und in den Köpfen verankern zu können. Bemerkenswert war, wie begeistert die Teilnehmer der Auftaktveranstaltung von der Einfachheit des Mitfahrsystems in der Praxis waren. Wer einmal „flinct“, wird es bestimmt auch ein zweites Mal tun. ■

* Jennifer Hoeltke, Landratsamt Rems-Murr-Kreis, Geschäftsbereich Umweltschutz, Geschäftsstelle Klimaschutz, Waiblingen, Tel. (07151) 501-27 57, j.hoeltke@rems-murr-kreis.de, www.rems-murr-kreis.de

Fotos: LAG Eifel

Start des Dorfautos in Hürtenwald-Gey

Das Pedelec-Angebot in Nideggen-Berg wird unter anderem vom örtlichen Hofladen organisiert.

Neue Wege für geteilte Mobilität in der Eifel

Alexander Sobotta und Simone Handwerk

Wie in vielen anderen Mittelgebirgsregionen müssen in der Eifel für den Weg zur Arbeitsstätte, zu Freizeitaktivitäten und zur täglichen Versorgung vergleichsweise weite Distanzen überwunden werden. Der Öffentliche Personennahverkehr ist zwar gut entwickelt, häufig bietet er aber keine Alternative zur Nutzung des PKW.

Wie eine Befragung der LEADER-Region Eifel ergeben hat, verfügen über 60 % der Haushalte über mindestens zwei Autos. Da viele Zweit- oder Drittwagen wenig genutzt werden, bedeutet dies eine geringe Auslastung vieler PKW und einen hohen finanziellen Aufwand für den Einzelnen. Im LEADER-Projekt „E-ifel mobil“ werden Organisationsformen für die geteilte Nutzung von Fahrzeugen im ländlichen Raum erprobt.

Gemeinsame Fahrzeugnutzung

In vier Dörfern haben sich engagierte Personen zusammengeschlossen, um ein Elektroauto und in einem Fall auch Pedelecs – Fahrräder mit elektrischer Tretunterstützung – gemeinsam zu nutzen. Für den Zeitraum einer mehrmonatigen Testphase stellen lokale Energieversorger und eine Kreisverwaltung die Fahrzeuge kostenlos zur Verfügung. Während dieser Zeit stehen die Entwicklung eines dauerhaft tragfähigen Betriebsmodells und die Gewinnung weiterer Nutzer im Vordergrund. Die Dörfer werden dabei unterstützt und begleitet. Das Projekt „E-ifel mobil“ dient außerdem dazu, Bürger, Verwaltung und Unternehmen für die Möglichkeiten der nachhaltigen, klimafreundlichen Mobilität zu sensibilisieren. Beteiligt sind auch die Landkreise Düren und Euskirchen sowie die StädteRegion Aachen.

Engagement ist Voraussetzung

Die ersten Erfahrungen mit dem Dorfauto in Hürtgenwald-Gey zeigen, dass einige besonders engagierte Nutzer die Verantwortung für Organisation und Buchungen übernehmen müssen. Ein technisch einfaches Buchungssystem über das Internet war hier schnell gefunden. Nachfrage und Nutzerkreis sind nach wenigen Monaten bereits so groß, dass die Anschaffung eines eigenen Fahrzeugs und die Gründung eines Trägervereins in greifbare Nähe rücken. Trotz höherer Anschaffungskosten ist man dabei in Gey weiterhin von den Vorteilen eines Elektroautos überzeugt.

Bezahlung mit ehrenamtlichem Einsatz

Im Gegensatz zu kommerziellem Carsharing in der Stadt basieren tragfähige Betreibermodelle für Dorfautos auf dem gemeinschaftlichen Nutzen. In Blankenheim-Freilingen trägt das Auto gleich doppelt zum Dorfleben bei. Nutzer können hier alternativ auch mit ehrenamtlichem Einsatz bezahlen. So können Grünflächen gepflegt, Bänke gestrichen und Kuchen für Feste gebacken werden. Auch die Vergütung mit Einkaufsfahrten für ältere Bürger ist geplant. Für den Internetauftritt des Dorfes wurde zu diesem Zweck ein ausgereiftes Buchungssystem entwickelt.

Pedelecs als Alternative für kürzere Strecken

In Nideggen-Berg steht der Einsatz von Pedelecs für die Alltagsmoblität im Vordergrund. Es wird getestet, wie die Räder z. B. als Alternative für Einkaufsfahrten in den etwa drei Kilometer entfernten Hauptort oder den Weg von Jugendlichen zu Sport- und Freizeitaktivitäten in der näheren Umgebung genutzt werden können. Ein örtlicher Hofladen, eine Seniorenwohneinrichtung und ein Hotel koordinieren den Verleih.

Fazit

Entscheidend für den Erfolg sind wie bei vielen Dorfaktivitäten engagierte Einzelpersonen oder Gruppen, die in der Lage sind, weitere Interessierte für das Projekt zu begeistern. Technische und organisatorische Fragen und auch die Anschaffung eines Fahrzeugs sind dann verhältnismäßig leicht zu lösen.

Alexander Sobotta und **Simone Handwerk**

Regionalmanagement
LEADER-Region Eifel

Tel. (02486) 91 11 22
info@leader-eifel.de
www.eifel-mobil.de

Die beteiligten Dörfer werden untereinander vernetzt und der Austausch gefördert. Lösungen für Buchungssysteme, Trägerorganisationen und die Nutzeransprache lassen sich übertragen. Für weitere Dörfer aus der Eifel war die begleitende Öffentlichkeitsarbeit Anlass, sich mit der Anschaffung eines Dorfautos auseinanderzusetzen. Die Verbindung mit dem aktuellen Thema Elektromobilität führt zu einer zusätzlichen Wahrnehmung in der Öffentlichkeit. ■

Weitere Informationen zu den Projekten unter www.eifel-mobil.de, www.dorfautogey.blogspot.de und www.wir-in-freilingen.de

Mobilfalt: Privatfahrten als Bestandteil des Öffentlichen Personennahverkehrs

Sabine Herms

Nach zwei Jahren war die Idee umsetzungsreif: Hessens Verkehrsminister Florian Rentsch startete im April 2013 in Sontra das bundesweit einmalige NVV-Pilotprojekt Mobilfalt (= Mobilität+Vielfalt). Es soll den öffentlichen Nahverkehr in ländlichen Regionen revolutionieren, dort, wo immer weniger Menschen leben und daher traditionelle Mobilitätsangebote z. B. mit Bussen immer schwerer zu finanzieren sind.

Die Privatfahrt im Fahrplan

Mobilfalt wird zunächst in drei Pilotregionen getestet: Sontra/Nentershausen/Herleshausen (als Zweckverband Interkommunaler Zusammenarbeit) und Witzenhausen im Werra-Meißner-Kreis sowie Niedenstein im Schwalm-Eder-Kreis. Mit dem Landkreis Werra-Meißner wurde darüber hinaus eine Region gewonnen, die besonders stark von demografischen Veränderungen in den kommenden Jahren betroffen sein wird. Kern des Projekts ist die Verknüpfung des Individualverkehrs in den drei Pilotregionen mit allen Angeboten, die bisher in den Fahrplänen des NVV zu finden sind, egal ob Anrufsammeltaxi, Bürgerbus, Bus, Tram oder Zug. Die bisherigen Angebote werden im vorhandenen NVV-Tarif- und Fahrplansystem um Fahrten im Auto oder Taxi ergänzt. Damit integriert Mobilfalt die Privatfahrt mit dem Auto in die verlässlichen Qualitäten des Öffentlichen Personennahverkehrs mit Tarif- und Taktangebot und seiner Infrastruktur.

Jeder kann seine regelmäßigen oder unregelmäßigen privaten Autofahrten anderen anbieten und erhält dafür einen Zuschuss von 30 ct/km. Der Preis pro Fahrt für den Fahrgast ist bisher in der Pilotphase mit 1 € kalkuliert.

Unterstützung durch Landesfinanzierung

Intensiv unterstützt werden der Nordhessische Verkehrsverbund und seine Partner aus den Nahverkehrsgesellschaften der Landkreise Werra-Meißner, Schwalm-Eder und Hersfeld-Rotenburg von der Hessischen Landesregierung. Mit 180 000 € übernahm sie die Hälfte der Entwicklungskosten. Darüber hinaus beteiligt sich das Land mit 1 Mio. € am Versuch selbst.

Technik im Hintergrund

Die technische Basis von Mobilfalt ist eine internetgestützte Plattform, mit der angebotene und nachgefragte Autofahrten in die bestehenden Fahrpläne für den Nahverkehr integriert und zentral gesteuert werden. Abgerechnet wird über den NVV, der die Einnahmen verteilt. Gebucht wird über Internet, Telefon bzw. über die neu entstandene Mobilitätszentrale im Stadtbahnhof Eschwege.

Mobilfalt erfüllt Erwartungen – Bilanz nach sechs Monaten

Die Bilanz nach sechs Monaten fällt durchweg positiv aus. Mit über 500 registrierten Teilnehmerinnen und Teilnehmern in den Pilotregionen sind die Erwartungen bei allen Projektpartnern mehr als erfüllt.

Mit 90 Fahrern und 420 Mitfahrern hat sich das Projekt in den letzten Monaten sehr gut entwickelt. In den meisten Fällen wurden dafür Taxifahrten genutzt. Private Fahrten wurden nur in 10 % der Fälle angeboten. Ziel des NVV ist es jedoch, in dem Projekt einen Anteil von 30 % Privatfahrten zu erreichen. ■

Sabine Herms M.A.

VerkehrsVerbund (NVV), Leitung Stabsstelle Presse und Public Affairs, Kassel

Tel. (0561) 709 49 29
sabine.herms@nvv.de
www.nvv.de

Foto: privat

Verkehrsberater Hans Leister (61) kennt den deutschen Schienenverkehr von allen Seiten. Er hat ebenso für die Deutsche Bahn AG, Connex/Veolia und die eurobahn gearbeitet wie auch davor für staatliche Aufgabenträger. 2006 entwickelte er zusammen mit dem VCD, Pro Bahn und einigen Aufgabenträgern die Idee, einen Deutschland-Takt einzuführen. Seit 2013 arbeitet er als Bereichsleiter für Nahverkehrs- und Qualitätsmanagement beim Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg.

Nach dem Schweizer Vorbild:

Bundesweiter Taktverkehr

Verkehrsexperte Hans Leister plädiert für einen bundesweiten Taktverkehr. Die Blaupause liefert die Schweiz. Dort fahren viel mehr Züge und die Fahrgastzahlen sind in die Höhe geschnellt.

Sie haben die Idee eines Deutschland-Takts entscheidend mitentwickelt. Was ist deren Ziel?

Leister: Trotz Milliardeninvestitionen ist der Marktanteil des Fernverkehrs auf der Schiene in Deutschland nicht gestiegen – das wollen wir ändern. Das kann nur gelingen, wenn es eine Vision für den künftigen Bahnverkehr gibt, der die Bürger und Steuerzahler überzeugt. Im Mittelpunkt des Deutschland-Takts stehen gute Anschlüsse an den Knotenpunkten und damit eine hohe Gesamtgeschwindigkeit im System statt einzelner ICE-Strecken. Deshalb muss auch die Reihenfolge bei der Infrastrukturplanung umgedreht werden.

Warum?

Bisher werden teure ICE-Trassen errichtet und dann versucht man, damit einen vernünftigen Fahrplan hinzukriegen. Das gelingt vor allem an den Knoten und Anschlussstellen oft relativ schlecht und kann im Extremfall sogar dazu führen, dass sich Anschlüsse verschlechtern. Es muss umgekehrt laufen: Erst gibt es einen Zielfahrplan mit sehr guten Umsteigemöglichkeiten – und daran orientiert sich dann der Schienenausbau. Schließlich lebt die große Mehrheit nicht an den ICE-Bahnhöfen, sondern muss umsteigen, um zum Ziel zu kommen. Hier liegt Potenzial, das man dem Autoverkehr wegnehmen kann – vorausgesetzt, die Bahn bietet verlässliche und gute Verbindungen und hat ein durchgehendes und einfaches Tarifsystem.

Ihr Vorbild ist die Schweiz. Wie hat sich das Taktsystem dort entwickelt?

Im Jahr 1982 gab es eine Volksabstimmung über das Bahnkonzept 2000. Das zeigte auf, welcher Fahrplan 18 Jahre später gelten sollte und welche Ausbaumaßnahmen bis dahin stattfinden müssten. Die Leute hat das überzeugt und sie haben mehrheitlich dafür gestimmt. 2004 ging dieser Fahrplan dann in Betrieb.

Wie sieht die Bilanz aus?

Die Fahrgastzahlen sind in erstaunlichem Maße gestiegen. Die Schweizer fahren heute zweieinhalb Mal so viel Bahn wie die Deutschen. Auf dem Schweizer Eisenbahnnetz sind fast doppelt so viele Züge je Streckenkilometer unterwegs wie hierzulande. Trotzdem läuft das System zuverlässig und stabil – auch weil die Geschwindigkeiten der Züge nicht so unterschiedlich sind wie in Deutschland. Bei der Erstellung des Taktfahrplans wurden Güterverkehrstrassen eingearbeitet – und zwar mit deutlichen Kapazitätsreserven. Die Trassen sind normiert und jedes Unternehmen weiß genau, wie lange es für die Strecke durch die Schweiz braucht. Dagegen versucht man in Deutschland, jeden Zug, der angemeldet wird, irgendwie in den Fahrplan einzubasteln. Das ist nicht mehr zeitgemäß.

Ihre Initiative gibt es seit fünf Jahren – bisher aber war sie noch nicht sehr erfolgreich. Wie soll sich das ändern?

In Deutschland ist alles nicht so einfach. Wir haben den Föderalismus und ein Bundesverkehrsministerium, das jahrzehntelang vor allem Hochgeschwindigkeitsstrecken zwischen zwei Punkten geplant und sich nicht um die Knoten gekümmert hat. Und die Deutsche Bahn wird kaum politisch geführt und legt selbst fest, was sie gut findet. Aber es bewegt sich was. Bund und Länder sind sich einig, dass es eine große Studie zum Taktverkehr geben wird. Und die DB Netz will ihre Langfristplanung „fahrplanbasiert“ ausrichten. Unter Experten ist der Deutschland-Takt schon fast Mainstream – aber in den Gesetzen, Verordnungen und Trassenzugangssystemen findet sich das noch nicht.

Die DB ist an Ihrer Initiative nicht beteiligt. Warum nicht?

Unsere Initiative stammt aus einer Zeit, als Hartmuth Medorn noch Bahnchef war und alles einem Börsengang untergeordnet hat, da war Deutschland-Takt ein verbotener Begriff für DB-Manager. Heute sind die einzelnen Bereiche der DB differenziert zu betrachten. In der DB Netz hat man längst erkannt, dass der Ausbau des Netzes anhand von Fahrplänen sinnvoll ist, weil man damit eine bessere Streckenauslastung bei höherer Qualität erreichen kann – und damit höhere Wirtschaftlichkeit. Bei DB Fernverkehr scheut man langfristige Planung und hält an der Fiktion fest, dass es einen Wettbewerb im Fernverkehr gibt. Das geschieht wohl vor allem, um sich staatlichen Einfluss vom Leibe zu halten. ■ Interview: Annette Jensen. Leicht gekürzter und aktualisierter Nachdruck aus dem VCD-Magazin fairkehr 06/2012 Dezember/Januar.

Der Deutschland-Takt hat es in die Koalitionsvereinbarung für die Große Koalition geschafft, dort heißt es: „Die Planung der Schienenwege werden wir am Ziel eines Deutschland-Takts mit bundesweit aufeinander abgestimmten Anschlüssen sowie leistungsfähigen Güterverkehrstrassen ausrichten.“

Damit hat sich die Koalition zum Ziel gesetzt, Anschlüsse künftig nicht mehr „zufällig“ als Ergebnis des Fahrplans, sondern strukturell durch entsprechenden fahrplanorientierten Ausbau der Infrastruktur herzustellen. Taktknoten, wo sich die Züge treffen, sind gerade für die Erschließung der ländlichen Räume wichtig, da dort Buslinien ideal angebunden sind und Anschlüsse in beide Richtungen einer Bahnlinie herstellen.

deutschland-takt.de

Die Inititative Deutschland-Takt

Im Frühjahr 2008 haben sechs Personen aus dem Verkehrsbereich die Initiative Deutschland-Takt gegründet. Sie wollen erreichen, dass Bahnfahren attraktiver wird und mehr Menschen dieses umweltfreundliche Verkehrsmittel nutzen. Ihr Ziel: Die Einführung eines integralen Taktfahrplans für den gesamten öffentlichen Verkehr in Deutschland – den Deutschland-Takt. Neben Hans Leister ist Heidi Tischmann Mitinitiatorin. Sie ist Referentin für Verkehrspolitik beim VCD.

Weitere Informationen und das Grundlagenpapier der Initiative Deutschland-Takt gibt es als Download im Internet unter www.deutschland-takt.de.

Umwelt- und familienfreundliche Mobilität im ländlichen Raum

Handbuch für nachhaltige Regionalentwicklung

Christine Ahrend und Melanie Herget (Hrsg.), Technische Universität Berlin 2012, 55 S. Handbuch und weitere Informationen: www.ivp.tu-berlin.de/ufm

Ziel des von der Deutschen Bundesstiftung Umwelt (DBU) und der Volkswagen AG Konzernforschung geförderten Projekts war es, sowohl bei Familien im ländlichen Raum als auch bei Akteuren der ländlichen Regionalentwicklung das Bewusstsein für zukünftige Mobilitätsherausforderungen und -chancen zu schärfen und nach angemessenen und tragfähigen Kommunikationskonzepten für umwelt- und familiengerechte Mobilitätsangebote zu suchen. Um die Erfahrungen, Bedürfnisse und Ideen der Akteure in ländlichen Räumen gezielt miteinander verknüpfen zu können, wurden im Rahmen verschiedener Teilprojekte z. B. Expert/-innen-Workshops durchgeführt und Familien in zwei ländlichen Regionen Deutschlands (Emsland und Landkreis Ludwigslust) im Rahmen von qualitativen Interviews befragt. Best-Practice-Beispiele für umwelt- und familienfreundliche Mobilität im ländlichen Raum wurden als Steckbriefe und die gesamten Projektergebnisse in Form des Handbuchs zusammengestellt. ■ ba

Strategische Radverkehrsförderung

Grundlage einer multimodalen Mobilität

Ralf Kaulen, Verlag Dorothea Rhon, Detmold 2013, 408 S., ISBN 978-3-939486-72-5, 39,00 €.

Das auf der Dissertation von Ralf Kaulen beruhende Buch befasst sich intensiv mit der Entwicklung, Umsetzung und Evaluation des Radverkehrsnetzes Nordrhein-Westfalen (RVN NRW), welches zwischen 1996 und 2007 unter vollständiger Finanzierung des Landes in enger Abstimmung mit 427 Kommunen und ca. 2 000 Projektpartnern umgesetzt wurde. Das Radverkehrsnetz hat eine Länge von 14 155 km und wird weiter lokal verdichtet.

Nach einer Analyse des Status quo und der politisch/administrativen Aufgabenzuweisung und Planung erläutert der Autor die Verfahrensentwicklung und Prozessoptimierung für das RVN NRW und vergleicht es mit ähnlichen niederländischen und schweizerischen Projekten. Kaulen stellt dar, wie mit der Realisierung des RVN NRW eine wesentliche Komponente für ein nachhaltiges selbsterklärendes multimodales Mobilitätssystem geschaffen wurde, das die ökologischen, energetischen, demografischen und volkswirtschaftlichen Anforderungen der Zukunft berücksichtigt. Das beschriebene Umsetzungsverfahren lässt sich auch auf andere Zukunftsaufgaben übertragen und zeigt, wie auch diese Visionen realisiert werden können. ■ ba

Modellregionen Elektromobilität

Umweltbegleitforschung Elektromobilität, Wuppertal Report Nr. 6

Karl Otto Schallaböck, Rike Carpantier, Manfred Fischedick, Michael Ritthoff, Georg Wilke, Wuppertal 2012, 104 S., wupperinst.org/de/publikationen/details/wi/a/s/ad/1821/

Im Zentrum der Untersuchung steht die Aufbereitung der Erfahrungen mit den Elektrofahrzeugen in Einzelprojekten der Modellregionen Phase I (2009-2011) hinsichtlich der energiebezogenen Parameter und der nach Fahrzeugsegmenten differenzierte Vergleich mit herkömmlichen Fahrzeugen. Es werden unterschiedliche Varianten zur Bilanzierung der klimarelevanten Emissionen gerechnet. Hierbei zeigt sich, dass der Einsatz von Elektrofahrzeugen zum Zeitpunkt des Modellversuchs wegen des vorhandenen Strommix noch nicht geeignet war, zu einer Einsparung von Treibhausgasen zu führen, dies jedoch in Zukunft bei einem stark erhöhten Windstromanteil der Fall sein wird. Die Studie untersucht auch die Rohstoffverfügbarkeit und die Ökobilanz der Batterieproduktion. ■ ba

Die ASG gratuliert …

… Dr. Hans R. Herren zum alternativen Nobelpreis

Der Schweizer Agrarwissenschaftler wurde für seine Verdienste bei der biologischen Schädlingsbekämpfung und beim nachhaltigen Landbau geehrt.

… Prof. Dr. Dr. h.c. Hans Joosten und den Mitarbeiter/-innen des Forschungsprojekts „Vorpommern Initiative Paludikultur – VIP“ zum „Forschungspreis nachhaltige Entwicklung“

Im Forschungsprojekt der Ernst-Moritz-Arndt-Universität Greifswald werden innovative Ansätze für eine nachhaltige nasse Bewirtschaftung von Niedermooren entwickelt.

Berichte von beiden sind in Ländlicher Raum 03/2013 nachzulesen.

Joachim Rukwied neuer Vorsitzender des Verwaltungsrats der Rentenbank

Joachim Rukwied (52), Präsident des Deutschen Bauernverbands (DBV), wurde am 7. November 2013 vom Verwaltungsrat der Landwirtschaftlichen Rentenbank zum neuen Vorsitzenden gewählt. Er folgt Gerd Sonnleitner (65), Ehrenpräsident des DBV, der das Amt des Vorsitzenden seit 1998 innehatte und dem Gremium seit 1992 angehörte.

Neu im Verwaltungsrat der Rentenbank ist seit dem 1. Oktober 2013 außerdem Bernhard Krüsken (51), Generalsekretär des DBV, der die Nachfolge des aus Altersgründen ausgeschiedenen früheren Generalsekretärs Dr. Helmut Born (65) antritt.

Robert Feiger neuer IG BAU-Vorsitzender

Robert Feiger (50), wurde am 10. September 2013 zum Vorsitzenden der Industriegewerkschaft Bauen-Agrar-Umwelt (IG BAU) gewählt. Er übernimmt das Amt von Klaus Wiesehügel, der knapp 18 Jahre an der Spitze der IG BAU stand. Feiger ist seit mehr als 25 Jahren in der Gewerkschaft aktiv. Der ausgebildete Kaufmann wurde nach dem Besuch der Sozialakademie in Dortmund Gewerkschaftssekretär und gehört seit 2007 dem Bundesvorstand an – seit 2009 in der Funktion des stellvertretenden Bundesvorsitzenden.

Die ASG wünscht den neu Gewählten viel Erfolg bei ihren neuen Aufgaben.

Für Sie gelesen

Soziale Arbeit in ländlichen Räumen

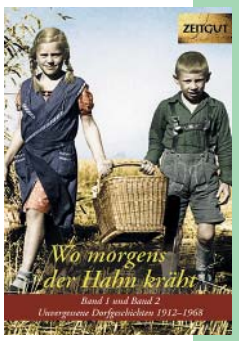
Stefanie Debiel, Alexandra Engel, Ina Hermann-Stietz, Gerhard Litges, Swantje Penke, Leonie Wagner (Hrsg.). Springer VS, Wiesbaden 2012, 331 S., ISBN 978-3-531-17936-0, 39,95 €.

Ein Autorenteam aus der Sozialen Arbeit befasst sich mit den Rahmenbedingungen ländlicher Räume – eine Herangehensweise, die angesichts einer urban geprägten Disziplin zunächst skeptisch stimmen mag. Bedenken dieser Art verfliegen jedoch schnell beim Lesen des Artikels von Swantje Penke, der eine kluge Beschreibung ruraler Strukturen liefert. Ländliche Räume, so der Tenor, sind eben nicht die Restkategorie, wenn alle anderen Regionen nach ihrer Urbanität klassifiziert sind. Sie sind auch keine Defiziträume, weil die institutionelle Einbettung sozialer Arbeit sich von der Großstadt unterscheidet. Penke bietet vielmehr eine differenzierte Auseinandersetzung mit den Charakteristika des Landlebens, ohne diese von vorne herein in positiver oder negativer Richtung zu bewerten. Der Ansatz, Räume neutral anzuschauen und die sich daraus ergebenden Herausforderungen an soziale Arbeit zu erkennen, durchzieht den ersten Teil des Buches. Historische Darstellungen helfen ebenso wie Bezüge zur ländlichen Entwicklung dabei, das Wirken und die Notwendigkeit sozialer Arbeit in der Peripherie wertzuschätzen. Der zweite Teil des Buches wendet sich gezielter verschiedenen Zielgruppen zu. Hier schaffen es nicht alle Autoren, die grundsätzlich objektive Haltung beizubehalten. Dennoch bleibt es ein Buch, dem man viele Leser (nicht nur) aus der Sozialen Arbeit wünscht, um sich auf die Spezifika – die scheinbar schwachen wie die scheinbar starken – ländlicher Räume einzustellen. cb

Wo morgens der Hahn kräht

Band 1 und 2: Unvergessene Dorfgeschichten 1912-1968

Jürgen Kleindienst (Hrsg.). Zeitgut Verlag, Berlin 2013, 384 S., ISBN 978-3-86614-214-5, 12,90 €.



Von harter Arbeit, Dorffesten und besinnlichen Stunden auf dem Lande kann man in 57 authentischen Geschichten lesen. Manchmal wird in diesen sehr persönlichen Erinnerungen deutlich, dass auch das dörfliche Leben nicht unabhängig von der Geschichte verläuft, ob 1916 in der Uckermark, 1937 in Allmendfeld (Hessen) oder 1945 in Zeitz (Sachsen-Anhalt). Jürgen Kleindienst hat die Erinnerungen aus mehr als 1 000 Berichten von Zeitzeugen der Reihe Zeitgut, einer zeitgeschichtlichen Buchreihe, die Momentaufnahmen aus dem Leben von Menschen eines bestimmten Zeitraums beleuchtet, ausgewählt. ba

Vielfalt statt Gleichwertigkeit – was Bevölkerungsrückgang für die Versorgung ländlicher Regionen bedeutet

Eva Kuhn (IASS Potsdam) und Reiner Klingholz (Berlin-Institut). Herausgeber: Berlin-Institut für Bevölkerung und Entwicklung, September 2013

In der Studie des Institute for Advanced Sustainability Studies (IASS) Potsdam und des Berlin-Institut für Bevölkerung und Entwicklung werden die Bereiche Energie, Wasser, Mobilität und soziale Infrastruktur vor dem Hintergrund des Bevölkerungsrückgangs untersucht und neue Konzepte für die Raumentwicklung vorgeschlagen. Die Autoren kommen zu dem Ergebnis, dass die in Deutschland geltenden Leitbilder der Versorgung und infrastrukturelle Mindeststandards auf dem Land zu einem gleichen Flächenverbrauch und Ressourceneinsatz wie in der Stadt führen – aber für sehr viel weniger Menschen. Das sei nicht im Sinne der Umweltpolitik. Besonders offensichtlich werde das Versagen der Raumpolitik am Flächenverbrauch. Der gesetzlich festgeschriebene Grundsatz der Gleichwertigkeit stehe einer nachhaltigen Raumentwicklung im Weg, zementiere die Vorstellung, dass eine einheitliche Versorgung in Stadt und Land möglich sei und stehe der dringend notwendigen Entwicklung von umsetzbaren Versorgungskonzepten für dünn besiedelte Regionen im Weg.

www.berlin-institut.org/publikationen

Gesundheitliche Versorgung im ländlichen Raum – Eine Studie zur gesundheitlichen Versorgungssituation im Landkreis Fulda

Marie-Claire Dennig, Stefan Greß und Klaus Stegmüller, pg-papers 03/2013, Herausgeber: Fachbereich Pflege und Gesundheit, Hochschule Fulda

Vor dem Hintergrund der demografischen Transition und des sich in ländlichen Regionen abzeichnenden Hausärztemangels analysieren die Autoren die gesundheitliche Versorgungssituation des Landkreises Fulda. Kontrastiert wird die alle Leistungsanbieter umfassende kleinräumige Bestandsaufnahme der Versorgung mit Sichtweisen von relevanten regionalen Akteuren der Versorgung und politischen Entscheidungsträgern zur aktuellen und perspektivischen Versorgungssituation und deren Entwicklungsperspektiven. Die interviewten Akteure und Stakeholder schätzen die gesundheitliche Versorgungssituation in Übereinstimmung mit den aktuellen Bedarfszahlen derzeit als noch weitgehend gut ein, sehen jedoch die zukünftige Entwicklung deutlich skeptischer. Zur langfristigen Sicherstellung der gesundheitlichen Versorgung formulieren die Interviewpartner eine Vielzahl von teils übereinstimmenden, teils kontroversen Ansätzen und Maßnahmen. Die Studie schließt mit zusammenfassenden Handlungsempfehlungen. So sei z. B. die Einrichtung eines „lokalen Gesundheits- und Versorgungsforums“ dem erhöhten Koordinations-, Vernetzungs- und Moderationsbedarf angemessen.

http://fuldok.hs-fulda.de/volltexte/2013/267/pdf/pgpapers_2013_03_Denning_et_al.pdf

Wechselwirkungen zwischen Landnutzung und Klimawandel (CC-LandStraD)

Forschungsverbund unter Koordinierung des Thünen-Instituts

Bei einer vom Thünen Institut (TI) im Februar 2013 in Braunschweig ausgerichteten Konferenz wurden Zwischenergebnisse des bis 2015 laufenden Forschungsprojekts „CC-LandStraD“ („Wechselwirkungen zwischen Landnutzung und Klimawandel – Strategien für ein nachhaltiges Landmanagement in Deutschland“) vorgestellt und diskutiert. Das Projekt wird im Rahmen der Fördermaßnahme „Nachhaltiges Landmanagement“ durch das Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) gefördert. Neben dem Thünen-Institut als koordinierende Einrichtung, sind das Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR), das Institut für ökologische Wirtschaftsforschung (IÖW), das Potsdam-Institut für Klimafolgenforschung (PIK), die Westfälische Wilhelms-Universität Münster (WWU) sowie das Leibniz-Zentrum für Agrarlandschaftsforschung (ZALF) am Projekt beteiligt. Ziel ist es, Wechselwirkungen zwischen verschiedenen Landnutzungsformen und dem Klimawandel zu analysieren und Strategien und Handlungsmöglichkeiten zu prüfen, die nachhaltig dem Klimaschutz dienen oder die Anpassung an den Klimawandel unterstützen.

Themen der in Braunschweig gehaltenen Vorträge waren u. a.: Trends in der Landnutzung in Deutschland bis 2013, neue Methoden zur Ermittlung der landnutzungsbedingten Treibhausgas-Emissionen, insbesondere von Lachgas, und die sozioökonomische Bewertung landwirtschaftlich genutzter Landschaft.

Ausführliche Informationen über das Projekt, die Tagungsbeiträge und weitere Veröffentlichungen unter:
www.cc-landstrad.de

Wir wünschen Ihnen, liebe Leserinnen und Leser, eine ruhige, besinnliche Weihnachts- und Familienzeit und einen guten Rutsch ins neue Jahr!

IMPRESSUM

ISSN 0179-7603

Herausgeber
Agrarsoziale Gesellschaft e.V. (ASG)
Postfach 1144
37001 Göttingen
Tel. (0551) 4 97 09-0
Fax (0551) 4 97 09-16
info@asg-goe.de
www.asg-goe.de

Geschäftsführung
Dipl.-Ing. agr. Michael Busch (komm.)
Dipl.-Ing. agr. Ines Fahning (komm.)

Redaktion
Dipl.-Ing. agr. Ines Fahning
Karin Zander, M.A.

Namentlich oder mit Initialen gekennzeichnete Beiträge geben die Meinung des Autors/der Autorin wieder. Sie ist nicht in jedem Fall identisch mit der Meinung des Herausgebers oder der Redaktion.

Layout
Mirko Wende, www.mirkomedia.de

Druck
MKL Druck GmbH & Co. KG, Ostbevern/Westfalen

Nachdruck und sonstige Verbreitung
(auch auszugsweise) nur mit Genehmigung der Agrarsozialen Gesellschaft e.V.

Ländlicher Raum
erscheint viermal im Jahr (jeweils zum Ende eines Quartals). Bei der dritten Ausgabe handelt es sich um ein themenorientiertes Schwerpunktheft mit doppeltem Umfang.

Die Online-Ausgaben sind jeweils zehn Monate nach Drucklegung auf der ASG-Website als pdf-Datei verfügbar.

Preise
Der Preis für ein Jahresabonnement „Ländlicher Raum" beträgt 36,- € plus Porto. Für Mitglieder der ASG ist das Abonnement im Mitgliedsbeitrag (90,- €, Studenten 36,- €) enthalten.

Konto
Für Spenden und sonstige Förderbeiträge an die ASG:
Sparkasse Göttingen
Konto-Nr. 1 087 006
BLZ 260 500 01

Gedruckt auf FSC-zertifiziertem Recyclingpapier.

Gefördert durch:
Bundesministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz
aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages

ASG Agrarsoziale Gesellschaft e.V.

Die Vorstandsmitglieder der Tassilo Tröscher-Stiftung – Heinz Christian Bär (3. v. r.), StS a.D. Dr. Martin Wille (5. v. r.), Hans Jörg Tröscher (6. v. r.) – und Gerd Grahlmann (3. v. l.), kooperiertes Mitglied des Beirats, mit den Preisträgern 2013 (siehe ab Seite 9)

Nachhaltigkeit und Regionalität

Das Schwerpunktheft 03/2013 zum Thema „Nachhaltigkeit und Regionalität" befasst sich mit

- der Frage, was „regional" ist,
- den Vorstellungen von Nachhaltigkeit in Landwirtschaft und Regionalentwicklung,
- den Handlungsmöglichkeiten von Gesellschaft und einzelnen Bürgern/-innen im Hinblick auf einen nachhaltigen Lebensstil.

Neben Wissenschaftlern und Praktikern kommen Interviewpartner wie Udo Hemmerling, Deutscher Bauernverband (DBV), Bernd Voß, Arbeitsgemeinschaft bäuerliche Landwirtschaft (AbL), und Dr. Franz Fischler, ehemaliger EU-Landwirtschaftskommissar, zu Wort.

Zu beziehen bei:
Agrarsoziale Gesellschaft e.V., Kurze Geismarstr. 33, 37073 Göttingen,
Tel. (0551) 4 97 09 - 0, Fax: 4 97 09 - 16, info@asg-goe.de, Einzelpreis 9,- €

Ab 2014 haben alle Leserinnen und Leser die Möglichkeit, die Zeitschrift „Ländlicher Raum" zusätzlich oder alternativ zur Printausgabe als Online-Ausgabe zu erhalten. Bitte teilen Sie uns mit, wenn Sie von diesem Angebot Gebrauch machen möchten. Der Preis für das Abo bleibt wie bisher bei 36,- €.

Heft - Seite

ASG

01 - 1 Am Rande notiert – ASG-Vorsitzender Dr. Martin Wille
01 - 2 LandSchau 2013: Lust aufs Land – Gemeinsam für die ländlichen Räume
- Positionen zur GAP bleiben kontrovers
- Der ländliche Raum im Zeichen der Energiewende
- Inspiration und Austausch der Dorfbewegungen über regionale und nationale Grenzen
- Ausgezeichnete Ideen für zukunftsfähige ländliche Räume
- Werkstatt N – Inspirationen für Nachhaltigkeit
01 - 10 Programm der ASG-Frühjahrstagung
01 - 12 Tagungsregion Eisenach
01 - 14 Kerniges Dorf! – ASG betreut Wettbewerb zur Innenentwicklung
01 - 14 Leserbrief
02 - 1 Am Rande notiert – ASG-Vorsitzender Dr. Martin Wille
02 - 2 ASG-Frühjahrstagung 2013 in Eisenach „Wem gehört das Land?“
02 - 8 ASG-Projekt: Positive Wirkungen durch Diversifizierung auch an abgelegenen Standorten möglich
04 - 1 Am Rande notiert – ASG-Vorsitzender Dr. Martin Wille
04 - 2 Herbsttagung 2013: Leitbild für die Landwirtschaft und Regulierung des Bodenmarktes umstritten
04 - 7 ASG-Termine: Frühjahrs- und Herbsttagung 2014
04 - 8 Online-Konsultation: Welche Landwirtschaft wollen wir?
04 - 9 Verleihung des Tassilo Tröscher-Preises 2013
- Verein Aufwind: „marktwert“ – Integriertes Dörfliches Versorgungszentrum Datterode
- Erste „Solidarische Landwirtschaft“ in der Region Göttingen
- Stiftsgut Wilhelmsglücksbrunn: Soziale Landwirtschaft, Käserei und Biohotel
- Niedersächsische Landjugend: Jahresprojekt „Stark fürs Land“
- Ortsgemeinde Bärweiler: Grundversorgung über mobile Händler
04 - 13 ASG-Projekt: 20 Jahre Sorgentelefone
04 - 14 Neues aus Vorstand und Kuratorium
04 - 15 Begleitveranstaltungen des BMELV-Zukunftsforums Ländliche Entwicklung 2014
04 - 16 Gemeinschaftsschau „Lust aufs Land“: Bürger zeigen ihre Ideen und eröffnen neue Chancen
04 - 18 Tagung zur Zukunft des Dorfes: Demografischer Wandel gestaltbar

Agrarpolitik

01 - 15 Impulsreferat von Alois Glück beim BMELV-Zukunftsforum: Die Zukunft prägen die mutigen Realisten
01 - 18 Neues von der agrarpolitischen Bühne: Skandale über Skandale
02 - 13 Neues von der agrarpolitischen Bühne: (K)ein Herz für Bauern
04 - 19 Neues von der agrarpolitischen Bühne: So sehen Sieger aus

Landwirtschaft

01 - 20 Wir brauchen eine Agrarethik
02 - 15 Aktivitäten und Netzwerkbildungen Sozialer Landwirtschaft in Bayern
02 - 15 Lesetipp: Boden unter den Füßen

Ländlicher Raum

01 - 22 Förderprogramm LEADER – Impulsgeber für innovative Landentwicklung in Europa
01 - 27 Kräuter „vom Ende der Welt“
02 - 18 Wie geht es den Bienen?
02 - 21 Vermittlung von Fertigkeiten im Ökologischen Gartenbau in einem studentischen Gemeinschaftsgarten
02 - 24 Frauenpower oder gebremste Kraft? Eine Befragung unter norddeutschen Land-Frauen
04 - 21 Interaktives Demografie-Modul zeigt Städten und Landkreisen ihren Handlungsbedarf auf
04 - 22 Übergangslotsen Dithmarschen: Begleitung Übergang Schule – Arbeitswelt
04 - 25 Die Kirche gehört zum Dorf

Schwerpunkt Armut im ländlichen Raum

01 - 30 Interview mit Sozialministerin Manuela Schwesig: Die Schere ist auseinandergegangen
01 - 33 Interview mit Dr. Rudolf Martens: Armut ist eine Folge des Wirtschaftsmodells
01 - 35 Lesetipps zum Schwerpunktthema
01 - 36 Mobilität, Erreichbarkeit und soziale Exklusion
01 - 38 Armut in der Uckermark
01 - 41 Forum Kinderarmut in Uslar
01 - 44 Vesperkirchen – mehr als ein warmes Mittagessen

Schwerpunkt Welternährung und Agrarspekulation

02 - 28 Interview mit Bundesministerin Ilse Aigner: Auf die Landwirtschaft kommt es an
02 - 31 Hunger ist eine Menschenrechtsverletzung – Hungerbekämpfung ein Kampf gegen Diskriminierung
02 - 33 Lesetipp: Was uns nährt, was uns trägt – Humanökologische Orientierung zur Welternährung
02 - 34 Bäuerinnen – Ernährerinnen der Welt
02 - 36 Interview mit Prof. Dr. Harald Grethe: Wir sollten den Fleischkonsum verringern
02 - 39 Warenterminbörsen als Instrument des Risikomanagements bei Agrarprodukten
02 - 42 Mit Essen spielt man nicht
02 - 44 BDL-Positionspapier zur globalen Ernährungssituation
02 - 44 Lesetipps: Rentenbank: Welthandel sichert Versorgung mit Nahrungsmitteln
02 - 45 Wir lassen sie verhungern – die Massenvernichtung in der Dritten Welt
02 - 45 Landgrabbing – der globale Kampf um Grund und Boden
02 - 45 HUNGER – Dokumentarfilm mit Informations- und Bildungsmaterial

Schwerpunkt Mobilität

04 - 29 Interview mit Minister Jörg Vogelsänger: Erlaubt ist, was funktioniert
04 - 31 Lesetipp: Mobilitätssicherung in Zeiten des demografischen Wandels
04 - 32 Attraktiver öffentlicher Verkehr im ländlichen Raum
04 - 35 Gemeindebus Rödelsee
04 - 35 Lesetipp: Daseinsvorsorge in ländlichen Räumen unter Druck
04 - 36 Nachhaltigkeitspreis des Landes Schleswig-Holstein zum Thema Mobilität
04 - 38 Carsharing für das Land als private Nachbarschaftshilfe
04 - 40 Das Mitfahrnetzwerk flinc
04 - 41 flinc im Rems-Murr-Kreis
04 - 42 Neue Wege für geteilte Mobilität in der Eifel
04 - 43 Mobilfalt: Privatfahrten als Bestandteil des Öffentlichen Personennahverkehrs
04 - 44 Nach dem Schweizer Vorbild: Bundesweiter Taktverkehr
04 - 45 Lesetipps zum Schwerpunktthema

Aus der Forschung

01 - 46 Einstellungsorientierte Akzeptanzanalyse zur Elektromobilität im Fahrradverkehr
01 - 46 Art und Ausmaß der Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen für außerlandwirtschaftliche Zwecke und Ausgleichsmaßnahmen
01 - 46 Ausstiege aus dem ökologischen Landbau: Umfang – Gründe – Handlungsoptionen
01 - 46 Was kostet die Erzeugung von Milch?! Berechnung der Milcherzeugungskosten in Deutschland in den Jahren 2002 bis 2012
02 - 46 Kulturlandschaften entwickeln, Ökosystemleistungen stärken – Politikempfehlungen für Deutschland
02 - 46 Klimawirkungen und Nachhaltigkeit ökologischer und konventioneller Betriebssysteme
02 - 46 Wirtschaftliche Bedeutung des Gartenbausektors in Deutschland
03 - 94 Nahversorgung in ländlichen Räumen
03 - 94 Von der Abfallpolitik zu einer nachhaltigen Stoffstrompolitik
03 - 94 Regionalität und Verbrauchereinstellungen
03 - 94 Steuerungspotenziale der Agrar- und Raumordnungspolitik für ökologisch und ökonomisch nachhaltige ländliche Regionen
04 - 48 Vielfalt statt Gleichwertigkeit
04 - 48 Gesundheitliche Versorgung im ländlichen Raum
04 - 48 Wechselwirkungen zwischen Landnutzung und Klimawandel

Personalien

01 - 47 Maria Helwig verstorben
01 - 47 Eckhart Stüwe 65 Jahre
01 - 47 Almke Gerken 75 Jahre
01 - 47 Dr. Wilhelm Peters 70 Jahre
02 - 47 Dr. Theodor Bühner in Ruhestand, Umstrukturierung im BMELV
02 - 47 Dr. Horst Reinhardt Sprecher des Vorstandes der Rentenbank
02 - 47 Eckhart Stüwe im Ruhestand
02 - 47 Klaus Wiesehügel 60 Jahre
02 - 47 Generationswechsel im Deutschen Landkreistag (DLT)
03 - 95 Staatssekretär a.D. Günther Rudolf Wegge gestorben
03 - 95 Die ASG gratuliert MinDirig. a.D. Prof. Dr. Hermann Schlagheck und MinDirig. Joachaim Hauck
03 - 95 MinDirig. a.D. Dr. Theodor Weber erhält Ernst-Pelz-Preis
04 - 46 Die ASG gratuliert Dr. Hans R. Herren und Prof. Dr. Dr. h.c. Hans Joosten und Mitarbeiter/-innen
04 - 47 Joachim Rukwied neuer Vorsitzender des Verwaltungsrats der Rentenbank
04 - 47 Robert Feiger neuer IG BAU-Vorsitzender

Für Sie gelesen

01 - 48 Welchen Netzumbau erfordert die Energiewende?
01 - 48 Aus dem Leben eines Landtechnikers
01 - 48 Bewusst anders – Erfahrungen eines Öko-Pioniers
02 - 48 Landwirte und Gutsbesitzer als Gewaltopfer des Nationalsozialismus
02 - 48 Schweiz oder Kasachstan – eine Denkschrift zur Agrarpolitik
02 - 48 Demographischer Wandel in ländlichen Gesellschaften
03 - 96 Regionale Netzwerke
03 - 96 Steuerungsinstrumente für eine nachhaltige Land- und Ernährungswirtschaft
03 - 96 Milchbauern und ihre Wirtschaftsstile
04 - 47 Soziale Arbeit in ländlichen Räumen
04 - 47 Wo morgens der Hahn kräht

Sonderheft Nachhaltigkeit und Regionalität

03 - 1 Am Rande notiert
ASG-Vorsitzender Dr. Martin Wille

Nachhaltigkeit in der Landwirtschaft

03 - 4 300 Jahre Nachhaltigkeit – eine Idee hat Geburtstag
StS a.D. Hermann Kroll-Schlüter, Internationaler Ländlicher Entwicklungsdienst (ILD)
03 - 6 Nachhaltigkeit in der Landwirtschaft
Interview mit Udo Hemmerling, Deutscher Bauernverband (DBV), und Bernd Voß, Arbeitsgemeinschaft bäuerliche Landwirtschaft (AbL)
03 - 10 Nachhaltige Entwicklungsziele post-2015: Richtungswechsel in der globalen Landwirtschaft Schlüssel für nachhaltige Entwicklung und Reduktion der Armut
Dr. Hans R. Herren, Biovision – Stiftung für ökologische Entwicklung
03 - 13 Die Permakultur – ein Werkzeug für Zukunftsfähigkeit
Ulrike Meißner, Oya
03 - 16 Paludikultur: Perspektive im Schilf
Christian Schröder und Nina Körner, Universität Greifswald
Dr. Wendelin Wichtmann, Michael Succow Stiftung zum Schutz der Natur
03 - 20 Torfmooskultivierung eröffnet neue Perspektiven für Torfersatz und nachhaltige Moornutzung
Sabine Wichmann, Greta Gaudig, Matthias Krebs, Prof. Dr. h. c. Hans Joosten, Universität Greifswald
03 - 24 Nachhaltige Waldbewirtschaftung im Forstbetrieb Hümmel
Lidwina Hamacher, Forstrevier Hümmel
03 - 26 Integrativer Energiepflanzenbau als Baustein der regionalen Energiewende
PD Dr. Marianne Karpenstein-Machan, Universität Göttingen
03 - 29 „Teikei“ – Solidarische Landwirtschaft in Japan
Atsuko Wakamiya, Happurg

Nachhaltige Regionalentwicklung und Wertschöpfung

03 - 31 Resilienz – neue Anforderung an die Regionalentwicklung
Prof. Dr. Ulf Hahne, Universität Kassel
03 - 34 Nachhaltige Entwicklung auf kommunaler Ebene
Dr.-Ing. André Riesner, Amt für Bodenmanagement Büdingen
Univ.-Prof. Dr.-Ing. Karl-Heinz Thiemann, Universität der Bundeswehr München
03 - 38 Keine Wahl für ländliche Regionen: Nachhaltigkeit oder Untergang
Interview mit Dr. Franz Fischler, ehemaliger EU-Landwirtschaftskommissar
03 - 40 Modellvorhaben LandZukunft fördert Nachhaltigkeit und Regionalität
Dr. Joachim Gaus, Bundesministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz
03 - 43 Modellvorhaben „chance.natur“ fördert regionale Synergien
Dr. Renate Vogelsang, Bundesministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz
03 - 46 Nachhaltige Entwicklung ländlicher Räume durch Feminisierung der Landwirtschaft?
Dr. Daniela Gottschlich, Universität Lüneburg
Prof. Dr. Tanja Mölders, Universität Hannover
03 - 49 Wirtschaften in Netzen – Stärkung ländlicher Regionen durch Zusammenarbeit
Annemarie Burandt und Friederike Lang, Universität Lüneburg
03 - 52 Regionale Wertschöpfung und Beschäftigung durch Erneuerbare Energien
Steven Salecki, Dr. Astrid Aretz, Katharina Heinbach, Prof. Dr. Bernd Hirschl und Andreas Prahl,
Institut für ökologische Wirtschafts forschung (IÖW)
03 - 56 Ist regional gleich nachhaltig?
Rainer Lucas, Wuppertal Institut für Klima, Umwelt und Energie

Regionale Vermarktung

03 - 57 Regionale, umweltschonende Lebensmittelauslieferung
Robert Quick, Relations Vorstand Enactus
03 - 58 UNSER LAND: BIO Suppen aus krummem Gemüse – ein Beitrag zur nachhaltigen Lebensmittelverwendung
Marianne Wagner, UNSER LAND
03 - 60 Verkaufsschlager Region
Gerd Billen, Verbraucherzentrale Bundesverbands (vzbv)
03 - 62 Was ist regional?
Karin Zander, Agrarsoziale Gesellschaft e.V.
03 - 64 Das Regionalfenster – ein transparenter Herkunftsnachweis
Claudia Busch, Projektbüro Ländliche Räume
03 - 66 Re-Lokalisierung des Lebensmittelsystems
Univ.-Prof. Dr. Markus Schermer, Universität Innsbruck

Aspekte einer nachhaltigen Gesellschaft und Handlungsmöglichkeiten

03 - 70 Den großen Dampfern voraus
Martina Eick, Umweltbundesamt
03 - 72 Keine nachhaltige Entwicklung ohne Bürgerbeteiligung
Ralf-Uwe Beck, Mehr Demokratie e.V.
03 - 74 Nachhaltige Ernährungsbildung: Schulbauernhöfe – verkannte Trendsetter
Prof. Dr. oec. troph. Alrun Niehage, Hochschule Osnabrück
Ines Spindler, Fachhochschule Münster
03 - 77 Erzbistum Bamberg und KLVHS Feuerstein: Nachhaltigkeit konkret
Klaus Schwaab, Erzdiözese Bamberg, KLVHS Feuerstein
03 - 80 Nachhaltige touristische Entwicklung im Einklang mit der Region
Jürgen Büchy, Deutscher ReiseVerband (DRV)
Hagen Melzer, PROJECT M GmbH
03 - 82 Nachhaltiger Tourismus in der Uckermark
Leonie Umbach, tmu Tourismus Marketing Uckermark GmbH
03 - 85 Less is … Moor
Karin Zander, Agrarsoziale Gesellschaft e.V.
03 - 86 Ein reales Bild vom Konsumenten – Wege zu nachhaltigem Konsum am Beispiel Energiewende
Prof. Dr. Lucia A. Reisch, Copenhagen Business School und Universität Friedrichshafen
03 - 90 Nutzen statt besitzen
Dorothee Landgrebe, Heinrich-Böll-Stiftung e.V.
03 - 92 Ratgeber „Der Nachhaltige Warenkorb“ hilft bei nachhaltigem Konsum und Lebensstilfragen
Dorothee Braun, Rat für Nachhaltige Entwicklung