



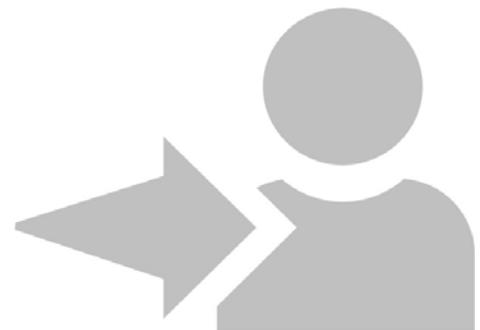
EUROPEAN TERRITORIAL COOPERATION



IMPROVING ACCESSIBILITY OF SERVICES OF GENERAL INTEREST - ORGANISATIONAL INNOVATIONS IN RURAL MOUNTAIN AREAS

Transnationale Vergleichsstudie der ACCESS Regionen und Testgebiete zur Erreichbarkeit der Grundversorgung im ländlichen Raum

(deutsche Kurzfassung)



Inhaltsverzeichnis

1. ACCESS: Einführung und Projekthintergrund	1
1.1. Herausforderungen	1
1.2. Ziele des Projekts	2
1.3. Arbeitsschritte und Zeitplanung	2
1.4. Überblick über die ACCESS Regionen und Testgebiete	3
2. Transnationaler Vergleich der Grundversorgung: Herausforderungen	5
2.1. Mobilität und Öffentlicher Nahverkehr	5
2.2. Informations- und Kommunikationstechnologien	8
2.3. Nahversorgung und täglicher Bedarf	9
3. Schlussfolgerungen zur Situation in den Testgebieten	11
3.1. Überblick über die ACCESS Testgebiete	11
3.2. Kategorisierung der Erreichbarkeit der Grundversorgung im Alpenraum	12
4. Empfehlungen und Ausblick auf ACCESS-Pilotprojekte	13
4.1. Mobilität und Öffentlicher Nahverkehr	13
4.2. Informations- und Kommunikationstechnologien	15
4.3. Nahversorgung und täglicher Bedarf	15
4.4. Nachhaltigkeit der Pilotprojekte	16
5. Kurzbeschreibung der ACCESS-Pilotprojekte	17
5.1. Pilotprojekte im Themenfeld Mobilität und Öffentlicher Nahverkehr	19
5.2. Pilotprojekte im Themenfeld Informations- und Kommunikationstechnologien	20
5.3. Pilotprojekte im Themenfeld Nahversorgung und täglicher Bedarf	21
5.4. Kombinierte Pilotprojekte	21

ACCESS-Projektkoordination

Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete (SAB)

Thomas Egger / Peter Niederer

Seilerstrasse 4,

CH-3001 Bern

Tel.: +41 31 382 10 10

peter.niederer@sab.ch

Autoren

Gabi Troeger-Weiß, Technische Universität Kaiserslautern

Hans-Jörg Domhardt, Technische Universität Kaiserslautern

Thomas Egger, Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete, Bern

Peter Niederer, Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete, Bern

Carina Stephan, Technische Universität Kaiserslautern (für Regionalverband Südlicher Oberrhein)

Marina Oliveri, Local Action Group Appenino Genovese, Genua

Angela Rollando, Local Action Group Appenino Genovese, Genua

Übersetzung/ Mitarbeit

Daniela Fischer, Technische Universität Kaiserslautern

Lisa Hollmann, Technische Universität Kaiserslautern

September 2010



1. ACCESS: Einführung und Projekthintergrund

ACCESS¹ ist ein INTERREG IV B Projekt im Rahmen des Alpenraumprogramms 2008 - 2013 und umfasst acht Regionen aus Deutschland, Frankreich, Italien, Österreich und der Schweiz. Die europäischen Projektpartner haben sich zusammengeschlossen, um die Erreichbarkeit von Einrichtungen und Dienstleistungen der Grundversorgung im ländlichen Raum durch organisatorische Innovationen zu verbessern.

1.1. Herausforderungen

Die Aufrechterhaltung einer räumlich und sozial gleichwertigen Erreichbarkeit von Einrichtungen und Dienstleistungen der Grundversorgung ist eines der Kernprobleme für die Funktionsfähigkeit von Berggebieten und räumlicher Entwicklungsstrategien auf kommunaler und regionaler Ebene. Bereits im dritten Kohäsionsbericht der Europäischen Kommission wurde festgehalten, dass die Gleichwertigkeit des Zugangs zu Einrichtungen der Daseinsvorsorge, grundlegenden Diensten und Wissen für jeden, unabhängig vom Lebensstil, ein Schlüsselement des territorialen Zusammenhalts ist.

Das INTERREG III B Projekt PUSEMOR² hat gezeigt, dass sich die dünn besiedelten Gebiete in allen Alpenländern Schwierigkeiten gegenüber sehen, wenn es um die Aufrechterhaltung bestehender Dienste geht, und zwar aufgrund ihrer geringen Wirtschaftlichkeit und der Notwendigkeit auf neue oder sich verändernde Bedürfnisse der örtlichen Bevölkerung zu reagieren. Die fortschreitende räumliche Konzentration von öffentlichen Dienstleistungen und Einrichtungen führt zu einer ständigen Verschlechterung der Versorgungsqualität, was wiederum zu einer abnehmenden Nachfrage nach bestehenden Diensten führt.

Dieser Vorgang wirkt sich auf die Regionen in vielfacher Weise negativ aus. Der Rückzug von Dienstleistungsangeboten und Infrastruktureinrichtungen hat negative Folgen für die Funktionalität und Wettbewerbsfähigkeit und verursacht mehr motorisierte Mobilität in den Gemeinden in dünn besiedelten Gebieten. Ferner verstärkt der Verlust die soziale Ungleichheit – Personen, die über keinen PKW verfügen, oder nicht wissen, wie man mit Informations- und Kommunikationstechnologien usw. umgeht, haben Probleme Dienstleistungen in Anspruch zu nehmen. Oft sind diese Gebiete durch großen Bevölkerungsschwund und/oder Überalterung geprägt.

Die zentralen Herausforderungen für die betroffenen Gemeinden und Regionen sind daher, die Förderung des Zugangs zu bedarfsorientierten und flexiblen Einrichtungen und Dienstleistungen der Grundversorgung mittels innovativer Kooperationsstrukturen, um das Potential dünn besiedelter Gebiete am besten in Wert zu setzen. Mobilität ist innerhalb dieses Gesamtbildes ein bedeutendes Problem. Entgegen einer nach wie vor weit verbreiteten Meinung, muss dies nicht in jedem Fall den physischen Transport von Waren oder Personen bedeuten, sondern impliziert die Förderung integrierter Mobilitätssysteme (Bericht über den Zustand der Alpen).

¹ ACCESS – Improving accessibility of services of general interest – organisational innovations in rural mountain areas.

² PUSEMOR – Public Services in Sparsely Populated Mountain Regions



1.2. Ziele des Projekts

Das PUSEMOR-Projekt stellte im Bereich öffentlicher Verkehr und Zugänglichkeit zur Grundversorgung eine große Herausforderung und dringenden Handlungsbedarf fest. ACCESS zielt daher auf verbesserte Zugänglichkeit zu Einrichtungen und Dienstleistungen der Grundversorgung in dünn besiedelten Gebirgsgebieten ab, und zwar durch:

- 1) Entwicklung neuer Organisationsformen der Daseinsvorsorge (Services of general Interest (SGI)) (z.B. Ersatz stationärer durch mobile Dienste, verbesserte Steuerung)
- 2) Verwendung von Informations- und Kommunikationstechnologien (z.B. Zugang zu Breitbandinternet) und
- 3) Förderung bedarfsorientierter, integrierter Mobilitätssysteme.

Das Projekt orientiert sich an den folgenden Zielen:

- Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit und Lebensqualität in dünn besiedelten Gebieten als Voraussetzung für den Fortbestand bzw. - Zuzug neuer Einwohner sowie von Betrieben (KMU) durch Nutzung der vorhandenen Potenziale (gesunde Umwelt, Tradition, Kultur).
- Entwicklung von Ansätzen zur Unterstützung von Regionalentwicklung und räumlichen Planungen (z.B. effiziente Nutzung von Infrastruktur, Netzwerken und Kooperationen zwischen Stadt und ländlichem Raum).
- Verringerung von sozialen Ungleichheiten beim Zugang zur Grundversorgung und Reduzierung der Umweltbelastung.
- Test und Anwendung verschiedener Elemente einer Governance, um die Bevölkerung zu eigenständigen Lösungen zu befähigen.
- Entwicklung und Umsetzung von Pilotprojekten, um die Erreichbarkeit von Einrichtungen und Dienstleistungen der Grundversorgung in allen Testgebieten zu verbessern. Die Projekte werden bedarfsorientiert sein und gemeinsam mit Anbietern von Diensten entwickelt werden.

1.3. Arbeitsschritte und Zeitplanung

Das Projekt ACCESS ist von September 2008 bis August 2011 entlang von acht Arbeitsschritten strukturiert, die jeweils spezielle Ziele, Aktivitäten und Ergebnisse hervorbringen. Abbildung 1 gibt einen Überblick über die Themen der einzelnen Arbeitsschritte und die Zeitplanung. Die vorliegende Transnationale Vergleichsstudie (hier in Form einer auszugsweisen Übersetzung ins Deutsche) bildet das Endprodukt des Arbeitsschrittes 6.

Abbildung 1: Arbeitsschritte und Zeitplan des ACCESS-Projekts

AS 2	Regionales Projektmanagement			
AS 3	Informations- und Öffentlichkeitsarbeit			
AS 4	Transnationales Projektmanagement			
AS 5	Regionalstudien			
AS 6		Transnationaler Vergleich		
AS 7		Pilotprojekte		
AS 8				Synthese
	2008	2009	2010	2011



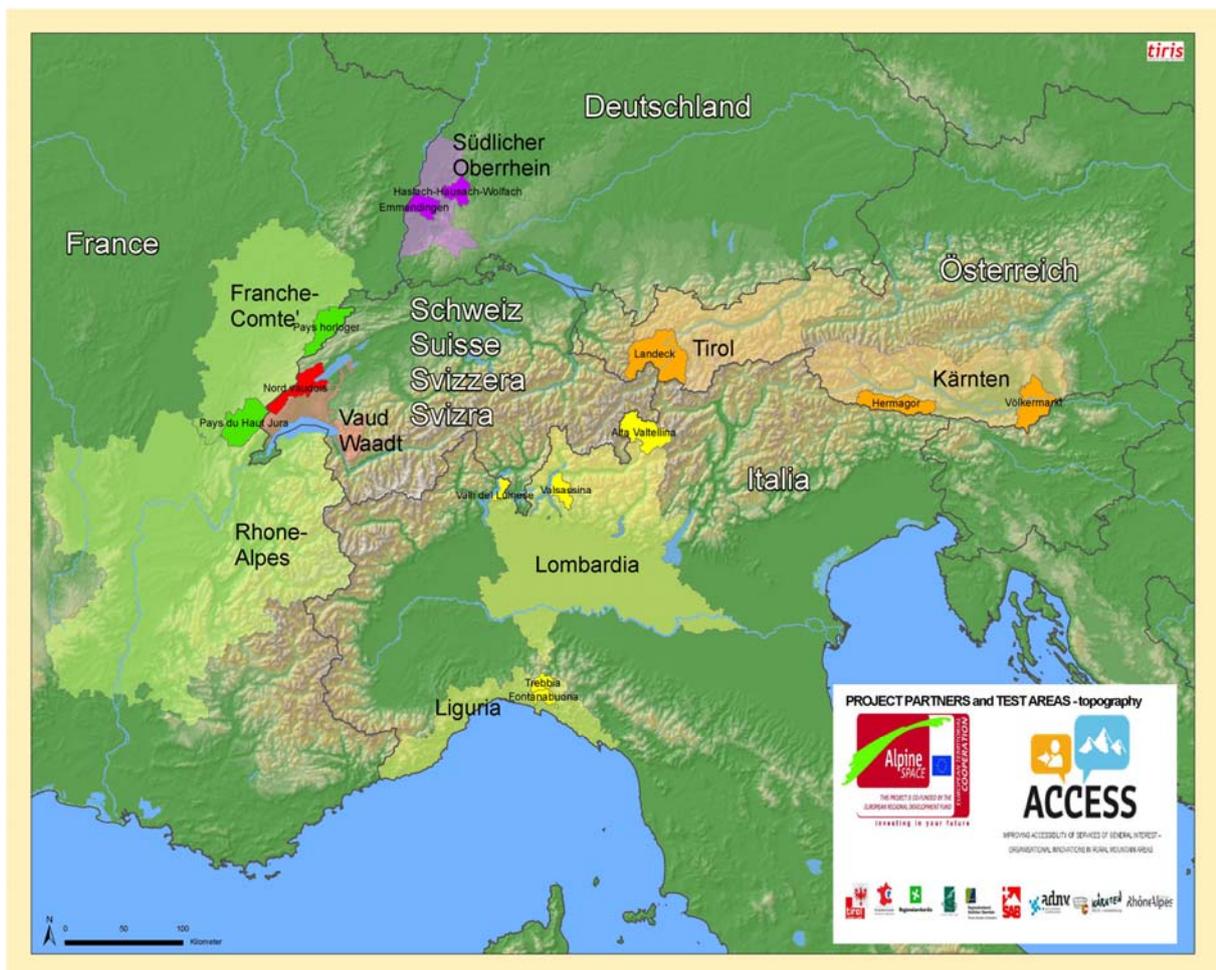
1.4. Überblick über die ACCESS Regionen und Testgebiete

Das ACCESS-Team setzt sich aus Partnern von acht Regionen auf NUTS 2-Ebene zusammen: die deutsche Region Südlicher Oberrhein, die französischen Regionen Franche-Comté und Rhône-Alpes, die italienischen Regionen Genua (Ligurien) und Lombardei, die österreichischen Regionen Kärnten und Tirol sowie die Schweizer Region Nord Vaudois (Nördliches Waadtland).

Im Rahmen der Regionalstudien hat jeder Projektpartner ein bis drei Testgebiete definiert (siehe Karte 1). Die Testgebiete sind definiert als funktionale Teilräume, in denen Pilotprojekte auf lokaler oder regionaler Ebene umgesetzt werden sollen. Die wichtigsten Kennziffern der Testgebiete können Tabelle 1 entnommen werden.

Um die Situation des Nahverkehrs erfassen zu können, wurde für jedes Testgebiet ein regionales Zentrum ausgewiesen, das innerhalb oder außerhalb des Testgebietes liegen kann.

Karte 1: Überblick über die ACCESS Regionen mit Testgebieten



Quelle: Bundesland Tirol, vertreten durch Amt der Tiroler Landesregierung - Abteilung Raumordnung-Statistik



Tabelle 1: Wichtige Kennziffern der Testgebiete (TG)

	Fläche in km ²	Einwohner im TG	Gemeinden	Regionales Zentrum (RZ) des TG	Einwohner des RZ	Lage des RZ zum TG
Region Tirol (BLT)						
➤ TG Landeck	1.595	44.300	30	Landeck	7.700	Innerhalb
Region Kärnten (BLC)						
➤ TG Hermagor	808	19.300	7	Hermagor	7.200	Innerhalb
➤ TG Völkermarkt	907	43.100	13	Völkermarkt	11.400	Innerhalb
Region Nord Vaudois (ADNV)						
➤ TG Nord Vaudois	539	70.300	80	Yverdon-les-bains	25.000	Innerhalb
Region Südlicher Oberrhein (RVSO)						
➤ TG Emmendingen	404	117.800	18	Emmendingen	26.500	Innerhalb
➤ TG Haslach-Hausach-Wolfach	363	37.100	10	Haslach-Hausach- Wolfach (3 Zentren)	18.000	Innerhalb
Region Franche-Comté (RFC)						
➤ TG Horloger	760	42.600	78	Besançon	120.000	Außerhalb
➤ TG Haut-Jura	962	51.700	66	St. Claude	12.300	Innerhalb
Region Genua (GAL)						
➤ TG Fontanabuona	220	22.800	13	Genua	600.000	Außerhalb
➤ TG Trebbia	213	6.600	9	Genua	600.000	Außerhalb
Region Lombardia (RLO)						
➤ TG Valli del Luinese	180	33.700	16	Varese	81.900	Außerhalb
➤ TG Valsassina	369	32.900	28	Lecco	45.500	Außerhalb
➤ TG Alta Valtellina	897	24.300	6	Sondrio	21.600	Außerhalb

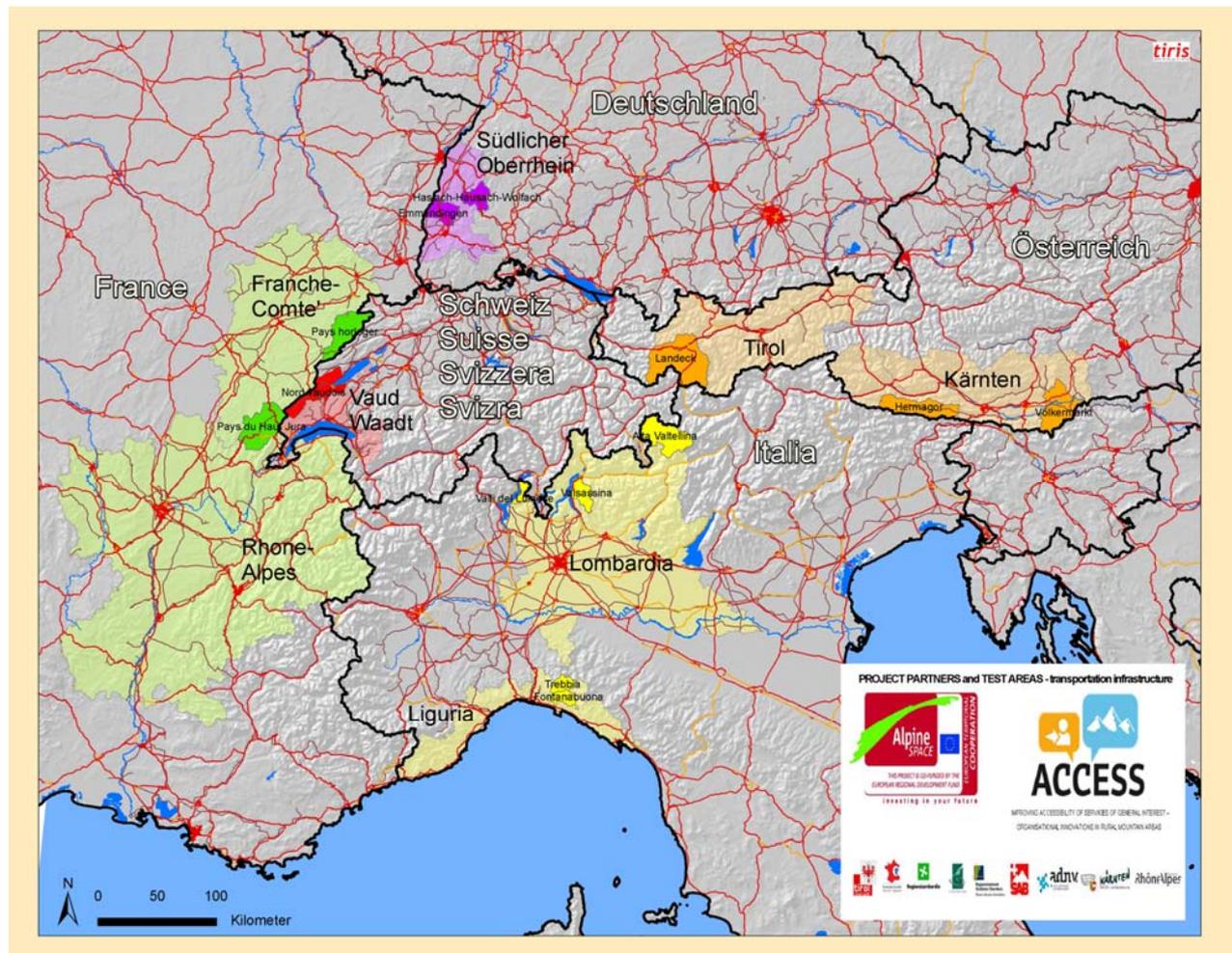


2. Transnationaler Vergleich der Grundversorgung: Herausforderungen

2.1. Mobilität und Öffentlicher Nahverkehr

Die folgende Karte 2, zeigt die räumliche Lage der ACCESS Gebiete im Gefüge der Hauptverkehrswege im Alpenraum.

Karte 2: Überblick über die Lage der Testgebiete im Hauptverkehrsnetz im Alpenraum



Quelle: Bundesland Tirol, vertreten durch Amt der Tiroler Landesregierung - Abteilung Raumordnung-Statistik

Auf regionaler Ebene ist die Situation im öffentlichen Verkehr in allen Partnergebieten vergleichsweise gut, auch wenn es innerregionale Unterschiede aufgrund der geographischen Gegebenheiten der Gebiete und der Wachstumsdynamik gibt.

Die Bereitstellung eines adäquaten öffentlichen Nahverkehrs ist in ländlichen bzw. bergigen Gebieten, insbesondere in peripheren Bereichen, teurer als in dichter besiedelten Räumen.



Die Hauptgründe für diese Schwierigkeiten sind:

- Die geringe Nachfrage verbunden mit einer rückläufigen Bevölkerungsentwicklung: ein Problem aller ACCESS-Partnerregionen
- Fehlenden Vernetzung zwischen Bus- und Zugverbindungen: insbesondere in den Testgebieten der Regionen Genua und Franche-Comté
- Fehlende finanzielle Aufwendungen um Öffentlichen Nahverkehr in abgechiedenen Gebieten zu realisieren, da die Finanzierung von der Anzahl potenzieller Fahrgäste abhängig ist

Häufige regionale Entwicklungsziele für den Öffentlichen Nahverkehr sind:

- Verbesserung der Straßenverbindungen und Infrastruktur
- Aufrechterhaltung der Erreichbarkeit per Zug und Steigerung der Attraktivität
- Unterstützung des kombinierten Verkehrs (verschiedene Verkehrsmittel wie Bus, Bahn etc.)
- Bemühungen für mehr Flexibilität
- Verbesserung der Servicequalität

Aus Basis von Gesprächen mit Experten und Interessensvertretern, Datenerhebungen, transnationaler Workshops und der Auswertung statistischer Daten³, konnten die bestehenden Probleme im Themenfeld Öffentlicher Nahverkehr erhoben werden und sind im folgenden zusammenfassend aufgeführt (die am häufigsten betroffenen Partnerregionen sind in der Klammer vermerkt):

➤ **Niedrige Wirtschaftlichkeit:**

Die Kostenstruktur und die Finanzausstattung sind entscheidend, wenn es darum geht Angebote im Nahverkehr in dünnbesiedelten Regionen mit verstreuten Siedlungen und schwach entwickelter Tourismusindustrie zu schaffen. Diese Probleme hängen mit der geringen Förderung durch Behörden im ländlichen Raum zusammen. Insbesondere trifft dies auf neue oder verbesserte Transportsysteme zu, wie bspw. nachfrageorientierte Bus- oder Zugverbindungen oder kombinierte Verkehrsangebote (Regionen Tirol, Genua, Lombardai, Südlicher Oberrhein) und auf die eingeschränkte staatliche Förderung privater Verkehrsunternehmen (Regionen Kärnten, Tirol, Nord Vaudois).

➤ **Verkehrskette und Transportmittelwahl (Modal Split):**

Das Fehlen einer effizienten Abstimmung der Nahverkehrsfahrpläne und die Erfordernis zur Verbesserung der Übergangsmöglichkeiten von Park&Ride, Bus zu Bus, Bus zu Zug etc. ist ein weitverbreitetes Problem in allen Partnerregionen. Die Bevölkerung bewältigt diese Schwierigkeit durch die Nutzung privater Autos. Daher ist der motorisierte Individualverkehr bei weitem das vorherrschende Verkehrsmittel, was leider zu Luftverschmutzung und Lärmemissionen führt.

³ Siehe auch Regional Intermediat Reports der ACCESS-Regionen sowie Transnational Intermediate Reports unter:

<http://www.access-alpinespace.eu/?id=109>

http://www.access-alpinespace.eu/downloads/access_tir_final.pdf



In manchen Fällen gibt es wenige Verbindungen zwischen abgelegenen Gebieten und dem Hauptverkehrssystem der Region. Teilweise gibt es beim grenzüberschreitenden Verkehr Übergangsschwierigkeiten aufgrund unterschiedlicher Schienensysteme und fehlenden Vereinbarungen zwischen den Staaten (Regionen Nord Vaudois, Horloger, Haut-Jura). Ein anderes Problem ist die Beständigkeit und Zuverlässigkeit von Informationen über die Verkehrskette von Beginn bis zum Ende der Reise (Region Nord Vaudois). Die Kombination von individuellen und flexiblen Verkehrslösungen sowie Anschlussverbindungen im Nahverkehr miteinander abzustimmen wird zunehmend wichtiger, auch in Hinblick auf das letzte Stück („last mile“) bis zur Haustür die (Region Tirol).

➤ **Integration mit anderen Bereichen der Grundversorgung:**

Insbesondere Menschen ohne Zugang zu einem privaten PKW sind auf den Öffentlichen Nahverkehr angewiesen, um Grundversorgungseinrichtungen wie bspw. Lebensmittelgeschäfte nutzen zu können. Andererseits können Informations- und Kommunikationstechnologien dabei helfen, den Nahverkehr effizienter und innovativer zu gestalten. Es besteht ein enger Zusammenhang zwischen Öffentlichem Nahverkehr, Informations- und Kommunikationstechnologien und Versorgungseinrichtungen.

➤ **Geographische Unterschiede:**

Die geographischen Unterschiede zwischen urbanen/flachen und abgeschiedenen/bergigen Gebieten ist ein bedeutendes Problem: Es gibt Unterschiede zwischen den Staaten, die auf die sozio-ökonomische Situation zurückzuführen sind, aber nichts desto trotz ist die Verflechtung zwischen den Tal- und Berggebieten ein entscheidendes Problem. Die Unterschiede sind entweder politisch oder topographisch begründet.

➤ **Infrastruktur:**

In Italien, insbesondere in abgelegenen Gebieten in Ligurien (Genua), gibt es Probleme mit der Infrastruktur, vor allem beim Schienenverkehr, die völlig unzureichend ist. Generell benötigt das Schienennetz Verbesserungen, sowohl beim Management als auch aus infrastruktureller Sicht. In abgelegenen Gebieten sind auch die Qualität und der Betrieb von Straßen mangelhaft und erschweren den Öffentlichen Nahverkehr.

➤ **Management und Governance:**

Für manche Partner wie Region Kärnten und Region Genua, ist es wichtig die Situation zu untersuchen und gemeinsam mit den betroffenen Kommunen mithilfe „Regionaler Nahverkehrskonzepte“ zu verbessern sowie Lösungen auszuarbeiten und eine nachhaltige Finanzierung des Transportangebotes sicherzustellen, um Berufspendler wieder für den Öffentlichen Nahverkehr zu gewinnen und den Anteil am Modal Split zu erhöhen.

➤ **Nutzer:**

Der Öffentliche Nahverkehr wird hauptsächlich von Schülern, älteren Menschen, Pendlern, Personen ohne eigenen PKW und Touristen genutzt. In manchen ländlichen Gebieten ist der Nahverkehr in zunehmendem Maße auf den Schülerverkehr reduziert. Pendler bevorzugen den Individualverkehr aufgrund der größeren Flexibilität und des Komforts, auch wenn dieser deutlich teurer ist. In den abgelegenen Gebieten in der Region Genua ist beispielsweise die Einführung eines nachfrageorientierten Verkehrsangebotes daran gescheitert, dass ältere Menschen lieber einen eingeschränkten Fahrplan mit wenigen Verbindungen bevorzugen, als bei einem flexiblen



System einen Anruf zu tätigen um eine Haltestellenbedienung anzufordern. Des Weiteren führt das Fehlen eines adäquaten Nahverkehrsangebotes zur sozialen Unausgeglichenheit, da Familien, ältere Menschen und Jugendliche häufig keinen angemessenen Zugang zu Mobilitätsdiensten haben (Region Nord Vaudois).

➤ **Image des Nahverkehrs:**

Der öffentliche Nahverkehr wird auch aufgrund seines ungerechtfertigterweise schlechten Images der Langsamkeit und der Verschmutzung wenig genutzt (Region Nord Vaudois). Dieses Ansehen führt zu einem Teufelskreis: Sinkende Anzahl an Fahrgästen – sinkende Rentabilität – sinkende Servicequalität – sinkende Anzahl an Fahrgästen.

2.2. Informations- und Kommunikationstechnologien

Die folgenden zusammengeführten Aussagen durch die Projektpartner zeigen Hemmnisse und Hindernisse im Bereich der Informations- und Kommunikationstechnologien (IKT) in den Testgebieten auf, die auf Grundlage qualitativer Auswertungen erhoben wurden:

➤ **Digitaler Graben; geographisch / kulturell:**

In manchen Regionen gibt es große ungedeckte Bereiche im Mobilfunknetz, eine niedrige Ausbaustufe bei Breitband-Internetverbindungen und in der Konsequenz einen großen Anteil der Bevölkerung ohne Internetzugang (Testgebiete in Region Franche-Comté und Region Genua). Das Fehlen technischer Ausstattung (Breitband-Internetverbindung, Computerverfügbarkeit etc.) sowie das Fehlen von Kenntnissen zum Umgang mit Computern und ein Angebot, das nicht mit den Bedürfnissen der Nutzer übereinstimmt, beschränken den Zugang zu Informations- und Kommunikationstechnologien (zum Teil zutreffend für Internet in Testgebiet Landeck).

Die Bereitstellung der technischen Infrastruktur durch den Internetanbieter um die Kunden zur Nutzung von IKT zu befähigen ist in zentralen, städtischen Bereichen hervorragend und auch in ländlichen Gebieten gut. Sofern und sobald die technische Ausstattung für den Kunden zur Verfügung steht, gibt es dennoch einen großen Bedarf für Verbesserungen, da die Nutzbarkeit vom Haushaltseinkommen und dem Alter der Haushaltsmitglieder abhängig ist (Testgebiet Landeck).

Mehr junge Menschen als ältere Menschen haben die erforderlichen Kenntnisse um IKT-Service zu nutzen. Die Verfügbarkeit von IKT bedeutet daher nicht, dass die kulturellen Barrieren verschwunden sind. Manche Einwohner in abgelegenen Gebieten haben dennoch Nutzen aus den Möglichkeiten ziehen können, die das Internet bietet, um die Verbindung zur Welt draußen herzustellen, so bspw. um handgefertigte Waren oder Dienstleistungen für Touristen anzubieten (insbesondere zutreffend für die beiden Testgebiete in der Lombardei).

➤ **Kooperation:**

Einer der Gründe für die digitale Spaltung ist das Fehlen des innovativen Anwendens von IKT um Zusammenarbeit, Effizienz und Dienstleistungen von lokalen Behörden auszuweiten (Testgebiete in Region Genua).

➤ **Wirtschaftlichkeit:**

In abgelegenen Gebieten hat die wirtschaftliche Dynamik des Marktes komplett versagt und nur staatliche Dienste sind noch wegen der geringen Wirtschaftlichkeit privater Investitionen gegen-



wärtig (Testgebiete Ligurien). In Kärnten ziehen die Mobilfunkanbieter Kunden vom gewöhnlichen Telefonfestnetz ab. Durch den Verlust zahlender Nutzer wird das konventionelle Festnetz zunehmend unprofitabler, wenngleich dessen Anbieter als weitaus zuverlässiger gelten als private Wireless-Anbieter.

➤ **Infrastruktur:**

Ein weiterer Grund für die digitalen Lücken ist das Fehlen angepasster Infrastrukturen (Testgebiete in Region Genua) und das Fehlen technischer Ausstattung (Breitband-Internet, Computerverfügbarkeit etc.) weshalb private Haushalte im Zugang zu IKT eingeschränkt sind (Testgebiet Landeck).

2.3. Nahversorgung und täglicher Bedarf

Die folgenden Aussagen der Projektpartner beziehen sich auf die maßgeblichen Herausforderungen bei der Nahversorgung in den Testgebieten auf Grundlage qualitativer Auswertungen.

➤ **Wirtschaftlichkeit:**

Das Problem der geringen Wirtschaftlichkeit von kleinen Geschäften im ländlichen Raum ist ein gemeinsames Problem der Projektpartner. Die kleinen Läden auf dem Land stehen in starkem Wettbewerb zu den neuen Einkaufszentren an den Stadträndern. Aufgrund der Entvölkerung peripherer Gebiete mussten viele Geschäfte bereits schließen. Das Handelsangebot wurde in Supermärkten konzentriert, die das Angebot traditioneller Geschäfte im Stadtzentrum schwächen. In vielen kleinen Gemeinden schließen Betriebe aufgrund der geringen Wirtschaftlichkeit. Die Wirtschaftlichkeit von Geschäften verbessert sich mit einer steigenden Anzahl an Kunden pro Laden. In Regionen in denen ein Bevölkerungsrückgang festgestellt werden kann, ist dieses Problem stärker ausgeprägt (Testgebiet Landeck).

In der Region Südlicher Oberrhein ist der Zugang zur Nahversorgung hauptsächlich zufriedenstellend, wobei in manchen Bereichen das Risiko des Verlustes kleiner Nahversorger bei rückläufiger Bevölkerungsentwicklung sehr hoch ist.

In manchen Partnerregionen ist der Tourismus eine treibende Kraft für die Nahversorgung, tatsächlich ist es in der Region Tirol so, dass die Situation stark beeinflusst wird von der regen Nachfrage durch den Tourismus, was dazu führt dass der Lebensmitteleinzelhandel gut entwickelt ist.

In der Region Nord Vaudois hat etwa die Hälfte der Gemeinden weder ein Lebensmittelgeschäft noch eine Bäckerei oder Metzgerei. Die meisten dieser Gemeinden haben weniger als 300 Einwohner. Manche Einzelhändler sagen, dass sie zum Überleben mindestens ein Einzugsgebiet von 1.000 Einwohnern benötigen. Kleinflächige Lebensmittelgeschäfte, die nur auf die lokale Versorgung ausgerichtet sind, haben geringere Chancen wirtschaftlich erfolgreich zu sein. Die meisten Menschen kaufen auf dem Weg zur oder von der Arbeit in Supermärkten oder Discountern ein. Die Kunden stellen einen hohen Anspruch an Produktbreite, Qualität, Frische und Preis. Alternative Versorgungskonzepte wie Interneteinkauf sind nicht sehr verbreitet für haltbare Lebensmittel (Testgebiet Landeck).



➤ **Management und Governance:**

Der Einzelhandel ist im ländlichen Raum im Wesentlichen (und meist vollständig) Inhaber- bzw. Familiengeführt. Solchen kleinen Geschäften fehlt es oftmals an Knowhow und Verkaufskommunikation/Verkaufstechniken (Testgebiete Region Genua). Dienstleistungen sind vor allem in größeren Städten zu Lasten kleinerer Städte gebündelt, insbesondere sofern es sich um soziale Dienste, kindbezogene Dienstleistungen und Freizeiteinrichtungen handelt. In den meisten Fällen haben die lokalen Behörden keinen Einfluss auf die Aufrechterhaltung solcher Dienste in ihrem Gebiet (Testgebiet Haut-Jura).

Mit der Schließung von Geschäften geht in den Gemeinden auch ein Treffpunkt verloren, der eine wichtige Rolle für das soziale Leben und die Gemeinschaft hat. Manche Gemeinden haben versucht Lösungen zu finden, um verschiedene Grundversorgungsdienste in einem Ortszentrum zu bündeln, beispielsweise mit einem Lebensmittelgeschäft sowie einer Sport- und Mehrzweckhalle (z.B. Testgebiet Nord Vaudois)

➤ **Erreichbarkeit:**

Die geographische Lage von Gemeinden im ländlichen Raum ist oftmals ein Problem für die ACCESS-Partner. Es ist schwierig diese Gebiete mit dem Öffentlichen Nahverkehr zu erreichen: die Gebiete sind gekennzeichnet durch das Phänomen der Ausgrenzung, alternder Bevölkerung und verstreuten Siedlungsstrukturen (Testgebiete in Italien). Für Menschen mit einem eigenen Auto stellt dies nicht wirklich ein Problem dar, jedoch für Personen die zu alt bzw. jung sind um Auto zu fahren oder es sich aus finanziellen Gründen nicht leisten können. Diese Situation wird zunehmend schwieriger (Region Nord Vaudois).

Aufgrund der räumlichen Konzentration des Einzelhandels an günstig erreichbaren Standorten, hat die Bevölkerung weite Wegstrecken zu bewältigen um Lebensmittel einzukaufen. Das eigene Auto wird unverzichtbar fürs Einkaufen. Dies ist ein Problem für die Gruppe der „Mobilitätsverlierer“ in ländlichen und peripheren Gebieten sowie in innenstadtnahen Wohnbereichen, wo es keinen Lebensmitteleinzelhandel gibt (Testgebiet Landeck).



3. Schlussfolgerungen zur Situation in den Testgebieten

3.1. Überblick über die ACCESS Testgebiete

Die folgende Tabelle 2 zeigt einen synoptischen Überblick der Grundversorgungen in den Themenbereichen Öffentlicher Nahverkehr, Informations- und Kommunikationstechnologien sowie Nahversorgung in den Testgebieten auf Basis der qualitativen Daten der Regionalstudien, Fachwissen der ACCESS Projektpartner und den statistischen Indikatoren.

Die dunkelblaue Hinterlegung in der Tabelle weist darauf hin, dass die ACCESS Projektpartner in dem Testgebiet ein oder mehrere Pilotprojekte in dem betreffenden Grundversorgungsbereich umsetzen werden, um die Erreichbarkeit zu verbessern und Verständnis der Erfolgsfaktoren zu vertiefen.

Tabelle 2: Qualitative Auswertung der Grundversorgungssituation in den ACCESS Testgebieten

Testgebiete	Situation		
	Mobilität	IKT	Nahversorgung
TG Völkermarkt (Kärnten)	+	++	o
TG Hermagor (Kärnten)	+	++	o
TG Landeck (Tirol)	o	++	+
TG Valli del Luinese (Lombardia)	o	+	+
TG Valsassina (Lombardei)	-	o	+
TG Alta Valtellina (Lombardei)	-	-	++
TG Emmendingen (Südlicher Oberrhein)	+	+	o
TG Haslach-Hausach-Wolfach (Südlicher Oberrhein)	+	+	o
TG Horloger (Franche-Comté)	-	-	-
TG Haut-Jura (Franche-Comté)	-	o	o
TG Nord Vaudois (Nord-Vaudois)	o	++	o
TG Fontanabuona (Genua)	o	-	o
TG Trebbia (Genua)	o	--	-

Legende

sehr schlecht	schlecht	ausreichend	gut	sehr gut
--	-	o	+	++
Umsetzung von Pilotprojekten				



Die Erkenntnisse aus den Auswertungen in der vorliegenden Transnationalen Vergleichsstudie, kombiniert mit der Analyse der Herausforderungen, veranschaulichen, dass die Bereitschaft der Regierungen in die Grundversorgung zu investieren, die Verfügbarkeit von kosteneffizienten Lösungen (organisatorisch und technologisch) sowie das Bild bestimmter Einrichtungen und Dienstleistungen der Grundversorgung einen zunehmend wichtigeren Einfluss auf den Zugang und die Nutzung der Grundversorgung haben, als Siedungsstrukturen und räumliche Entfernungen.

Dies bestätigt die ACCESS-Partnerschaft in ihrem Bestreben die Erreichbarkeit von Einrichtungen und Dienstleistungen der Grundversorgung in dünnbesiedelten ländlichen (Berg-) Gebieten zu verbessern mittels der Anwendung neuer Organisationsformen der Grundversorgung, der Verwendung von Informations- und Kommunikationstechnologien und der Förderung bedarfsorientierter, integrierter Mobilitätssysteme.

3.2. Kategorisierung der Erreichbarkeit der Grundversorgung im Alpenraum

Es muss bemerkt werden, dass nicht alle Gemeinden innerhalb eines Testgebietes den gleichen Trend und die gleiche strukturelle Ausgangslage aufweisen. Die wirtschaftliche Entwicklung und die Erreichbarkeit der Grundversorgung kann sich in einigen Kilometern Entfernung stark unterscheiden. Um dennoch einen Einblick in die Situation der Erreichbarkeit in den Testgebieten zu erhalten, wurden die verschiedenen qualitativen und quantitativen Informationen geclustert und kategorisiert. Während der Erarbeitung der Transnationalen Vergleichsstudie wurden die folgenden Erreichbarkeitskategorien abgeleitet.

a) *Geringe Erreichbarkeit und strukturelle Schwierigkeiten*

- Testgebiet Fontanabuona
- Testgebiet Trebbia

b) *Geringe Erreichbarkeit bei positiver sozio-ökonomischer Entwicklung*

- Testgebiet Valli del Luinese
- Testgebiet Valsassina
- Testgebiet Alta Valtellina
- Testgebiet Horloger

c) *Mittlere Erreichbarkeit bei positiver Bevölkerungsentwicklung und stagnierender wirtschaftlicher Entwicklung*

- Testgebiet Nord Vaudois
- Testgebiet Haut Jura

d) *Mittlere Erreichbarkeit bei sehr disperser Siedlungsstruktur*

- Testgebiet Hermagor
- Testgebiet Völkermarkt

e) *Gute Erreichbarkeit bei positiver Bevölkerungsentwicklung*

- Testgebiet Landeck

f) *Ausgezeichnete Erreichbarkeit bei positiver Bevölkerungsentwicklung*

- Testgebiet Emmendingen
- Testgebiete Haslach-Hausach-Wolfach



4. Empfehlungen und Ausblick auf ACCESS-Pilotprojekte

4.1. Mobilität und Öffentlicher Nahverkehr

Charakteristisch für die meisten Good Practice Beispiele („Gute Praxis“) im Bereich des Öffentlichen Nahverkehrs, ist ein nachfrageorientiertes Angebot. In den verschiedenen Staaten wird die Idee eines temporären, flexiblen Systems auf der Grundlage von Kundenanrufen weitgehend genutzt. Ein sehr vielversprechender Ansatz bei neuen Formen des öffentlichen Nahverkehrs sind Kooperationen zwischen öffentlicher Verwaltung und Transportunternehmen auf lokaler oder regionaler Ebene sowie Tourismusunternehmen (Öffentlich-Private Partnerschaften). Allerdings wird die Hauptfinanzierung des Öffentlichen Nahverkehrs eine wesentliche Aufgabe der Gemeinden oder der Regionalverwaltung bleiben. Die Fahrtkosten der Kunden können die Unkosten nicht decken. Die wichtigsten Zielgruppen sind ortsansässige Personen und Touristen sowie Schüler. Saisonale Schwankungen beim touristischen Bedarf können teilweise mit flexiblen Transportsystemen gelöst werden.

Andere Angebote wie zum Beispiel Nachtbusse oder Nachtzüge orientieren sich mehr an den Bedürfnissen der jüngeren Leute. Ähnliche Varianten sind an den Bedürfnissen älterer Menschen orientiert, wie Bringdienste zu Gesundheitseinrichtungen oder Wochenmärkten. Eine andere Zielgruppe eines Mobilitätsprojekts sind die Arbeitnehmer eines Unternehmens, welches Busse oder ein Car-sharing System mit Parkplatzgarantie einführt.

Ausgehend von den Erkenntnissen der Good Practice Beispiele hat jeder Projektpartner klar definierte Pilotprojekte in seinem Gebiet zu entwickeln.

Viele Pilotprojekte betreffen den Öffentlichen Nahverkehr, vor allem in Tourismusgebieten. In nichttouristischen, abgelegenen Gebieten mit geringer Erreichbarkeit, stehen ortsansässige Personen (beispielsweise ältere und jüngere Menschen) im Mittelpunkt des Interesses. Manche Pilotprojekte werden vornehmlich Berufspendler zur Zielgruppe haben.

Die Analyse von bewährten Methoden im Bereich des Öffentlichen Nahverkehrs, führt zu einigen Empfehlungen. Die geplanten Pilotprojekte und Projektpartner werden im Folgenden aufgeführt:

- Zur Verbesserung des Öffentlichen Nahverkehrs ist es notwendig, ein gut funktionierendes Bindeglied zwischen Bergdörfern und Stadtzentren zu schaffen; zwecks der Erreichung eines integrierten Öffentlichen Transportsystems. Es ist notwendig die Gestaltung von „Regionalen Verkehrskonzepten“, welche die betroffenen lokalen Gemeinden mit einbinden, zu fördern, um Lösungen auszuarbeiten und eine zukunftsfähige Finanzierung von Transportangeboten sicherzustellen, um Berufspendler zurück zum ÖPNV zu bringen und den Modal Split zu erhöhen. Ein aufeinander abgestimmter Fahrplan ist eine notwendige Bedingung um die Benutzerfreundlichkeit des Nahverkehrs zu verbessern.
 - Region Kärnten: Projekt Mobilitätsservicestelle - Informationszentrum zum Nahverkehr
 - Region Genua: Projekt Blu Card - Nahverkehrsservice für älteren Menschen in Berggebieten
 - Region Genua: Projekt Discobus - Nahverkehrsangebot für Jugendliche in Berggebieten



Nicht nur die interne Mobilität im Alpenraum soll verbessert werden, sondern auch die Verbindungen zu regionalen und nationalen Zentren. Die Erreichbarkeit dieser Zentren durch den Öffentlichen Nahverkehr soll für Menschen, die außerhalb der Berggebiete leben, vereinfacht werden, um die Attraktivität und wirtschaftliche Entwicklung dieser Gebiete zu verbessern.

- Intensivierung der Zusammenarbeit zwischen den Regionen im Hinblick auf die Verbesserung der Verbindungen im Öffentlichen Verkehr im Alpenraum und darüber hinaus sowie von Transportangeboten für Touristen. Besondere Aufmerksamkeit gilt auch der grenzüberschreitenden Mobilität insbesondere für Pendler.
 - Region Tirol: Project Regional Bus Oberes Gericht-Terra Raetica
 - Region Nord Vaudois: Car-sharing mit Unterstützungsmaßnahmen
 - Region Lombardia: Projekt Mobilitätsmanagement für grenzüberschreitende Mobilität
- Unterstützung der Entwicklung eines nachhaltigen Tourismus, um die lokale Wirtschaft zu stärken und die ansässige Bevölkerung zu halten. Touristische Angebote müssen stärker mit dem Nahverkehr vernetzt werden und umgekehrt.
 - Region Kärnten: Projekt Mobilitätsmanagement in Naturparks
 - Region Tirol: Projekt Aufbau von Buslinien im Naturpark Kaunergrat
 - Region Nord Vaudois: Solarboot Neuchâtel See
 - Region Lombardia: Mobilitätsmanagement für Touristen
- Unterstützung von lokalem Handwerk und Gewerbe in Bergregionen, um günstige wirtschaftliche Rahmenbedingungen zu schaffen und somit die Verlagerung von Produktionsstätten zu verhindern. Öffentlicher Nahverkehr und Mobilitätsmanagement (Fahrgemeinschaften, Firmenbusse, Zeitplanung) können dabei eine entscheidende Rolle einnehmen: zum einen indem sie Unternehmen, die in ländlichen oder Berggebieten angesiedelt sind, eine gute und günstigere Erreichbarkeit anbieten und zum anderen durch eine Verringerung der Umweltauswirkungen des Pendelns.
 - Region Lombardia: Projekt Mobilitätsmanagement für Pendler kleiner und mittlerer Unternehmen (KMU)
- Förderung von nachfrageorientierten Transportmodellen, welche lokale Akteure und Entscheidungsträger mit einbinden. Herstellen von dauerhaften Verbindungen zwischen lokalen Planungen und Regional-Nationalen Ebenen, um die Ausgrenzung abgelegener Gebiete zu überwinden. Bereitstellung der erforderlichen öffentlichen Finanzen, um eine gute Zugänglichkeit zu gewährleisten und die Attraktivität aller Gebiete zu garantieren (alle ACCESS Projekte).



4.2. Informations- und Kommunikationstechnologien

Informations- und Kommunikationstechnologien (IKT) werden vor allem als bewährte Praktiken für Übermittlungs- und Umsetzungswerkzeuge der Grundversorgung genutzt, wie z.B. für die Online-Bestellung von Lebensmitteln. Eine andere Anwendung ist bspw. eine elektronische Karte, mit der Touristen einfach und schnell Online-Buchung und Bezahlung von Öffentlichen Verkehrsmitteln, Parkplätzen und Veranstaltungen vornehmen können.

Die Analyse der Good Practice Beispiele im Bereich IKT führt zu den folgenden Empfehlungen.

- Verbesserung der Infrastruktur durch neue Technologien.
 - Region Franche-Comté: Projekte Einrichtung von Videoservicepunkten
 - Region Südlicher Oberrhein: Projekte Lokale Internetplattform für Online-Lebensmitteleinkauf mit Lieferdienst
- Zur Überbrückung der digitalen Kluft (geographisch, kulturell) durch Information und Aufklärung.
 - Region Rhône-Alpes: Projekt Verbesserte Erreichbarkeit der Grundversorgung mit Hilfe von IKT
- Integration des Einsatzes von IKT in den nationalen/regionalen Raumordnungspolitiken, da die neuen Technologien ein erhebliches Potenzial haben, um die Attraktivität abgelegener Gebiete zu verbessern. (gilt für alle ACCESS Projekte)

4.3. Nahversorgung und täglicher Bedarf

Basierend auf den Good Practice Beispielen können zwei Verhaltensmuster zur Verbesserung der Grundversorgungssituation abgeleitet werden: Auf der einen Seite aktive Bürger, die aufgrund ihrer Unzufriedenheit mit der mangelnden Infrastruktur ein Geschäft in ihrer Gemeinde wiederaufbauen. Auf der anderen Seite inhabergeführte Filialunternehmen mit großer regionaler Bedeutung im Lebensmitteleinzelhandel, die neue Arten von Filialen oder Dienstleistungen wie einen Lieferservice zusätzlich zu ihren regulären Angeboten entwickeln. Projekte im Bereich der Nahversorgung werden vor allem auf lokaler Ebene mit einem Geschäft umgesetzt; nur Lieferdienste für Lebensmittel können mehrere Gemeinden abdecken.

Im Bereich der Grundversorgung brauchen erfolgreiche Anbieter oft mehrere gebündelte Funktionen, wie administrative Dienstleistungen, soziale Dienstleistungen (für ältere Menschen), Gesundheitswesen, Tankstellen, Bargeldauszahlung, Postämter oder kleine Restaurants.

Im Hinblick auf die Initiativen der Bürger wurden die Investitionen sehr oft von der ortsansässigen Bevölkerung in Form von Krediten, Schulungen oder ehrenamtlicher Arbeit aufgebracht. Der Erfolg und die Nachhaltigkeit der Projekte hängen in hohem Maß von der Unterstützung durch die Einwohner ab, da diese die Geschäfte oder Dienstleistungen auch nutzen müssen um sie aufrecht zu erhalten. Die laufenden Kosten dieser kleinen Geschäfte können in den meisten Fällen durch die Einnahmen gedeckt werden, jedoch nicht die im Vorfeld benötigten Investitionen.



In jedem Fall ist es wichtig pro aktiv zu handeln, bevor die Infrastruktur wegfällt. Im Idealfall kaufen die örtlichen Behörden die Räumlichkeiten, renovieren sie und vermieten sie dann an einen neuen Ladeninhaber.

Die Analyse von Praxisbeispielen der Nahversorgung führt zu folgenden Empfehlungen.

- Das Angebote an lokalen Geschäften in Berggebieten ist als ein Aspekt der regionalen Tourismusinfrastruktur zu fördern, indem spezielle Regelungen in der Raumordnung oder die Schaffung von Tourismuspackages, eingeführt werden.
 - Region Nord Vaudois: Projekt Verbesserter Nahverkehr kombiniert mit touristischen Bedürfnissen
- Attraktiveren von Geschäften in Berggebieten durch die Unterstützen von Ladenbesitzern bei der Verbesserung der Dienstleistungsqualität mithilfe öffentlicher Mittel
 - Region Kärnten: Projekt Unterstützung des Einzelhandels
 - Region Tirol: Projekt Sicherung kleiner Lebensmittelgeschäfte
 - Region Genua: Projekt Innovationen im Vertrieb kleiner Berggeschäften
 - Region Südlicher Oberrhein: Projekt Zielgruppenorientiertes Marketing für lokale Dienste
- Erstellen von neuen Modellen zur Mobilisierung der Anbieter von Grundversorgung
 - Region Rhône-Alpes: Verbesserungen zur Handhabung der Grundversorgung

4.4. Nachhaltigkeit der Pilotprojekte

Die Pilotprojekte der ACCESS-Partner haben folgende Gemeinsamkeiten:

Ein **hohes Maß an Innovation**: zum Beispiel die Kombination von Transport und sonstigen Angeboten wie Tourismus, Freizeit oder Nahversorgung.

Den **partizipativen Ansatz**: alle Projektpartner binden relevante Akteure bei der Umsetzung der Pilotprojekte ein, wie bspw. öffentliche Stellen wie Bezirke, Gemeinden und vor allem die lokale Bevölkerung.

Die **Einbindung in die regionale und nationale Politik**: bei allen Projektpartnern sind die allgemeinen Leitlinien zur Grundversorgung auf nationaler Ebene verankert, aber gemeindliche, überörtliche und regionale Planung ist auf verschiedenen Ebenen organisiert. Daher ist es unerlässlich für jeden Partner seine Aktivitäten in regionale Entwicklungsstrategien zu einzubinden.



5. Kurzbeschreibung der ACCESS-Pilotprojekte

Die folgende Tabelle 3 zeigt die Pilotprojekte der ACCESS-Projektpartner, die in den Testgebieten umgesetzt werden sollen. Die Pilotprojekte werden im Folgenden kurz erläutert.

Ausführliche Beschreibungen sind den Regionalstudien (Regional Intermediate Report (RIR)) der Partner zu entnehmen.

Tabelle 3: Übersicht über Pilotprojekte

Pilotprojekte	Themen der Grundversorgung			
	Mobilität	IKT	Nahversorgung	sonstige
Mobilitätsservicestelle - Informationszentrum zum Nahverkehr BLC, Kärnten, Österreich	X			
Mobilitätsmanagement in Naturparks BLC, Kärnten, Österreich	X			
Regionaler Transport in der Nockregion BLC, Kärnten, Österreich	X			
Regional Bus Oberes Gericht-Terra Raetica BLT, Tirol, Österreich	X			
Aufbau von Buslinien im Naturpark Kaunergrat BLT, Tirol, Österreich	X			
Solarboot Neuchâtel See ADNV, Nord Vaudois, Schweiz	X			
Car-sharing mit Unterstützungsmaßnahmen ADNV, Nord Vaudois, Schweiz	X			
Verbesserter Nahverkehr kombiniert mit touristischen Bedürfnissen ADNV, Nord Vaudois, Schweiz	X			
Blu Card - Nahverkehrsservice für älteren Menschen in GAL, Genua, Italien	X			
Discobus - Nahverkehrsangebot für Jugendliche in Berggebieten GAL, Genua, Italien	X			
Mobilitätsmanagement für grenzüberschreitende Mobilität in Valli del Luinese RLO, Lombardei, Italien	X			
Mobilitätsmanagement für Pendler kleiner und mittlerer Unternehmen (KMU) in Valsassina RLO, Lombardei, Italien	X			



Mobilitätsmanagement für Touristen in Alta Valtellina RLO, Lombardei, Italien	X			
Lokale Internetplattform für Online-Lebensmitteleinkauf mit Lieferdienst (Testgebiet Emmendingen) RVSO, Südlicher Oberrhein, Deutschland		X	X	
Lokale Internetplattform für Online-Lebensmitteleinkauf mit Lieferdienst (Testgebiet Haslach-Hasach-Wolfach) RVSO, Südlicher Oberrhein, Deutschland		X	X	
Verbesserte Erreichbarkeit der Grundversorgung mit Hilfe von IKT RRA, Rhône-Alpes, Frankreich		X		
Einrichtung von Videoservicepunkten in Pays Horloger RFC, Franche-Comté, Frankreich		X		
Einrichtung von Videoservicepunkten in Pays du Haut-Jura RFC, Franche-Comté, Frankreich		X		
Unterstützung des Einzelhandels BLC, Kärnten, Österreich			X	
Sicherung kleiner Lebensmittelgeschäfte BLT, Tirol, Österreich				
Innovationen im Vertrieb kleiner Berggeschäften GAL, Genua, Italien			X	
Zielgruppenorientiertes Marketing für lokale Dienste in Freiamt RVSO, Südlicher Oberrhein, Deutschland			X	
Zielgruppenorientiertes Marketing für lokale Dienste in Wolfach RVSO, Südlicher Oberrhein, Deutschland			X	
Verbesserungen zur Handhabung der Grundversorgung RRA, Rhône-Alpes, Frankreich				X



5.1. Pilotprojekte im Themenfeld Mobilität und Öffentlicher Nahverkehr

Das Pilotprojekt „**Mobilitätsservice- Informationen zum Nahverkehr**“ (Region Kärnten) sieht die Einrichtung eines dezentralen Mobilitäts-Servicebüros vor; dies wurde aufgrund der wachsenden Nachfrage durch die ortsansässige Bevölkerung sowie der Touristen notwendig, die einheitliche Informationen über alle Arten der Mobilität benötigen.

Das Pilotprojekt „**Mobilitätsmanagement in Naturparks**“ (Region Kärnten) umfasst 2 Gebiete: Weissensee und Dobratsch. Maßnahmen im erstgenannten Gebiet betreffen die kommerzielle Nutzung von Parkplätzen und sanfte Mobilität wie Elektrofahrräder (e-bike), Elektroautos (e-car) oder Kombinationen von Fahrrad-Wasser Mobilität (innovativen See-Shuttles für Radfahrer). Im zweiten Gebiet geht es um die Verbesserung des Pendelverkehrs und um Verbindungen zwischen den Dörfern im Tal und den Angeboten in den Naturparks.

Das Pilotprojekt „**Regionaler Transport in der Nockregion**“ (Region Kärnten) wurde von 16 Gemeinden, die Mitglieder des Regionalverbands Nockregion sind, beschlossen. Die Maßnahme wird die Themenfelder der Fahrplananpassung, dem Nutzen von Synergien, der Einführung von alternativen (nachfrageorientierten) Verkehrsmodellen und eventuell eines Mobilitätszentrums berücksichtigen.

Das Pilotprojekt „**Solarboot Neuchâtel See**“ (Region Nord Vaudois) sieht den Einsatz von solarbetriebenen Fähren, die von Touristen und Anwohnern genutzt werden, vor; der Dienst wird die beiden Ufer des oberen Teils des Neuchâtel Sees miteinander verbinden und zu einer planmäßigen Linie des saisonbedingten Nahverkehrs werden.

Das Pilotprojekt „**Car-sharing mit Unterstützungsmaßnahmen**“ (Region Nord Vaudois) zielt darauf ab einen Car-Sharing Standort für Pendler und Unternehmen zu errichten. Die Projektidee basiert auf der Erfahrung von Vallée de Joux. Das Projekt beabsichtigt eng mit den Unternehmen zusammenzuarbeiten: dies erhöht die Chancen mit dem Car-sharing Projekt Erfolg zu haben, da Pendler den gleichen Zielort haben.

Das Pilotprojekt „**Blu Card - Nahverkehrsservice für älteren Menschen in Berggebieten**“ (Region Genua) zielt darauf ab, die Qualität der Grundversorgung für ältere Menschen in Berggebieten zu verbessern. Die Maßnahme will neue Organisationsstrukturen errichten, die der aktuellen Nachfrage und den Bedürfnissen der älteren Menschen entspricht.

Das Pilotprojekt „**Discobus- Nahverkehrsangebot für Jugendliche in Berggebieten**“ (Region Genua) zielt darauf ab die Qualität der Grundversorgung zu verbessern. Die Zielgruppe dieser Maßnahme sind jüngere Leute. Indem den Jugendlichen die gleichen Möglichkeiten geboten werden, wie jungen Leuten in Stadtgebieten, soll die Lebensqualität für junge Menschen in Berggebieten verbessert werden mit dem Ziel, diese im Gebiet zu halten.

Die Pilotprojekte „**Mobilitätsmanagement für grenzüberschreitende Mobilität**“ (Valli del Luinese), „**Mobilitätsmanagement für Touristen**“ (Alta Valtellina) und „**Mobilitätsmanagement für Pendler**“ (Valsassina) (Region Lombardei) sollen die Abhängigkeit vom Auto der frontaliere – der Italienischen Grenzgänger in die Schweiz – reduzieren. Durch die Schaffung von Ansprechpartnern für nachhaltige Mobilitätsstrategien, die bei der Entwicklung von Reiseverbindungen helfen soll, wird auf umweltfreundlichere Formen des Transports hingewiesen und das Verändern von Reisegewohnheiten gefördert werden, indem Menschen informiert und motiviert werden. Die Maßnahme wird in Kooperation mit der schweizerischen Regierung des Kanton Tessin durchgeführt werden und von einem nachfrageorientierten Ansatz profitieren, der mit den



vielen zerstreuten Ausgangspunkten der täglichen Reisen durch italienische Arbeiter umgehen wird. Zwei weitere Pilotprojekte betreffen schwerpunktmäßig Maßnahmen für Touristen und für Pendler kleinerer und mittlerer Unternehmen.

Das Pilotprojekt „**Regional Bus Oberes Gericht-Terra Raetica**“ (Region Tirol), will mit Hilfe von grenzüberschreitender Zusammenarbeit regionale ÖPNV-Organisationen gründen. Die bestehende regionale Buslinie „Oberes Gericht“ (Bahnhof Landeck nach Nauders), ist das einzige öffentliche Nahverkehrsangebot für viele Gemeinden im Oberen Inntal. Ziel ist es, die Beliebtheit und Häufigkeit dieses bestehenden Dienstes zu steigern, indem durch Zusammenarbeit mit noch zwei Regionen (Engadin Schweiz, Vinschgau Italien), die öffentlichen Bus- und Zugverbindungen verbessert werden. In diesen Regionen benutzen viele Touristen öffentliche Nahverkehrsangebote und wirken somit positiv auf den Tourismus ein.

Das Pilotprojekt „**Aufbau von Buslinien im Naturpark Kaunergrat**“ (Region Tirol) fördert die Integration und Zusammenarbeit der touristischen und Öffentlichen Verkehrsmittel im Naturpark Kaunergrat. Das neu gebaute Naturparkhaus hat sich zu einem saisonal gutbesuchten Reiseziel entwickelt, welches jedoch zur Zeit nur per Individualverkehr erreichbar ist. Die Idee ist deshalb, drei ehemalige Endpunkte von Buslinien so zu verlängern und zu verbinden, dass diese bis zum Naturparkhaus verlaufen. Diese Herausforderung wird auch für die ansässige Bevölkerung, die in kleinen Dörfern in der Nähe des Naturparks lebt, eine Bereicherung sein.

5.2. Pilotprojekte im Themenfeld Informations- und Kommunikationstechnologien

Die zwei Pilotprojekte „**Lokale Internetplattform für Online-Lebensmitteleinkauf mit Lieferdienst**“ in Freiamt (Testgebiet Emmendingen) und Wolfach (Testgebiet Haslach-Hausach-Wolfach) (beide Region Südlicher Oberrhein) sind nachfrageorientierte Projekte, mit dem Ziel die Versorgung mit Waren des täglichen Bedarfs unter Zuhilfenahme von Informations- und Kommunikationstechnologien zu verbessern. Durch die Lieferungen von Lebensmitteln und ergänzenden Produkten an die Haustür, soll es insbesondere in ihrer Mobilität eingeschränkten Menschen erleichtert werden Einkäufe zu tätigen. Anbieter sind verschiedene Nahversorger wie z.B. kleine Lebensmittelgeschäfte, Bäckereien, Metzgereien, Apotheken, Direktvermarkter regionaler Produkte usw., die gemeinsam ihre Produkte in einem Onlineshop anbieten, sowie alternativ auch die Bestellung per Telefon, Fax oder Bestellzettel ermöglichen.

Das Pilotprojekt „**Verbesserte Erreichbarkeit der Grundversorgung mit Hilfe von IKT**“ (Region Rhône-Alpes) wird einen Projektauftrag (terre à CLIC) unterstützen, bei dem unter Leitung der Region Rhône-Alpes versucht wird eine gut strukturierte regionale Organisation aufzubauen, die hilft Informations- und Kommunikationstechnologien für die Entwicklung neuer Aktivitäten entsprechend zu nutzen.

Die Pilotprojekte „**Einrichtung von Videoservicepunkten**“ in Pays Horloger und in Pays du Haut-Jura“ (beide Region Franche-Comté) wurden von einem Gremium mit regionalen Dienstleistungsanbietern gegen Ende des Jahres 2008 gegründet, um in der Region Videoservicepunkte einzurichten. Die Testgebiete werden das System testen, bevor es für andere Gebiete verallgemeinert wird. Der Einsatz von Informations- und Kommunikationstechnologien im Bereich der virtuellen Konferenzen ist noch nicht üblich. Die technischen Lösungen müssen „offen“ sein, das heißt so vielen Diensten wie möglich in den Videoservicepunkten bündeln.



5.3. Pilotprojekte im Themenfeld Nahversorgung und täglicher Bedarf

Das Pilotprojekt „**Innovationen im Vertrieb kleiner Berggeschäfte**“ (Region Genua) setzt auf die Durchführung einer Erhebung, um neue Modelle und Strategien zu erarbeiten um die Qualität der Dienstleistungen in Geschäften in Berggebieten zu verbessern und ihre Potentiale zu verbreiten. Es ist notwendig, eine Charakterisierung von Geschäften mit potentieller Nachfrage vorzunehmen und eine neue Betriebsform für die Geschäfte zu finden, die keine ausreichende Nachfrage erfahren. Die Testgebiete des Pilotprojekts sind die Täler Fontanabuona und Trebbia.

Das Pilotprojekt „**Bewahrung kleiner Lebensmittelgeschäfte**“ (Region Tirol), will durch eine Qualifizierung von Einzelhändlern die Angebote erweitern und breiter fächern. Zudem soll die Nachfrage der ansässigen Bevölkerung durch Sensibilisierung verstärkt werden. Die Nahversorgung mit täglichem Bedarf in kleinen Dörfern, ist oft problematisch aber dennoch notwendig. Schwache Nachfrage und äußere Abschöpfung der Kaufkraft behindern die Existenz und Weiterentwicklung solcher Geschäfte.

5.4. Kombinierte Pilotprojekte

Die Pilotprojekte „**Zielgruppenorientiertes Marketing für lokale Dienste**“ in Freiamt (Testgebiet Emmendingen) und in Wolfach (Testgebiet Haslach-Hausach-Wolfach) (beide Region Südlicher Oberrhein) gehen auf die Notwendigkeit der besseren Veröffentlichung und Vermarktung von bestehenden lokalen Dienstleistungen ein, um das Bewusstsein der ansässigen Bevölkerung über vorhandene Dienste zu verbessern und die Bewohner zu ermutigen lokale Geschäfte zu unterstützen.

Das Pilotprojekt „**Verbesserungen zur Handhabung der Grundversorgung**“ (Region Rhône-Alpes) zielt darauf ab in enger Zusammenarbeit mit der lokalen Bevölkerung Methoden zu entwickeln, mit denen die Bevölkerung ihre Bedürfnisse hinsichtlich der Grundversorgung zum Ausdruck bringen kann. Dies soll die Politiker und fachlich Zuständigen befähigen, die Erreichbarkeit der Grundversorgung zu verbessern.

