

---

# FRAKTIONSBSCHLUSS VOM 15.01.2013

## » STRUKTUREN IM LÄNDLICHEN RAUM GRÜN MODERNISIEREN



### RÄUMLICHE VORAUSSETZUNGEN UND TECHNISCHE INFRASTRUKTUR IM DEMOGRAFISCHEN WANDEL

#### Einleitung

Als Folge des demografischen Wandels werden in Deutschland in Zukunft weniger und vor allem ältere Menschen leben. Aber nicht alle Regionen sind in gleicher Weise von dieser Entwicklung betroffen. Während es vor allem um die großen Ballungszentren herum prosperierende Gegenden gibt, haben andere bereits seit Jahren massiv mit den Auswirkungen von Abwanderung und Alterung zu kämpfen. Bisher war dies vorrangig ein Problem ostdeutscher Städte und Regionen, jetzt ist auch verstärkt Westdeutschland betroffen.

Die Veränderungen in der Bevölkerungsstruktur wirken sich bereits heute spürbar auf das Leben und die Versorgung in ländlichen Regionen aus. Die demografische Entwicklung verstärkt die finanzielle Abwärtsspirale, gerade für Gemeinden in strukturschwachen Regionen. Weniger EinwohnerInnen führen zu sinkenden Einnahmen – etwa aus Steuern, des Länderfinanzausgleichs oder durch die sinkende Erwerbsquote. Auf der Ausgabenseite erhöht eine alternde Bevölkerung die Nachfrage nach öffentlichen Leistungen. Zudem sind strukturschwache und vom demografischen Wandel besonders betroffene Regionen mit erhöhten Infrastrukturkosten belastet. Hier kommt die sogenannte Kostenremanenz zum Tragen, die das Phänomen beschreibt, dass die Ausgaben einer Gebietskörperschaft für eine bestimmte kommunale Leistung nicht in dem Maße sinken, wie diese zuvor bei Bevölkerungswachstum gestiegen sind. Die Folge sind steigende Pro-Kopf-Ausgaben der Gemeinden. Dies gilt auch für die sozialen Leistungen, wie z.B. der Eingliederungshilfe für Menschen mit Behinderungen, die mit der älter werdenden Gesellschaft zunehmen.

Klamme kommunale Kassen zwingen Gemeinden, freiwillige Leistungen einzusparen. Wir fordern deshalb, die steuerlichen Einnahmen der Gemeinden zu stärken und sie bei sozialen Pflichtleistungen zu entlasten.

Interkommunale Kooperationen sind ein wichtiger Baustein für die Sicherstellung der kommunalen Daseinsvorsorge, um Kräfte und Kompetenzen vor Ort zu bündeln. Hier bestehende Rechtsunsicherheiten und steuerliche Hindernisse müssen beseitigt werden.

Der demografische Wandel kann aber auch ein Anlass für innovative Zukunftslösungen sein. Dazu brauchen wir neues, flexibles Denken und grundlegende Modernisierungsprozesse, damit sich regionale Wertschöpfungsketten und neue Perspektiven für die Bürgerschaft entwickeln können. Bei regionalen Planungsprozessen müssen die Bedingungen vor Ort stärker berücksichtigt werden. Wir brauchen eine Politik, die sich nicht alleine an den wirtschaftlichen Kennzahlen einer Region orientiert, sondern die vorausschauend ländliche Regionen darin unterstützt, ihren BewohnerInnen eine gut funktionierende Infrastruktur bereitzustellen. So werden Lebensqualität und Wohlstand auch außerhalb der Ballungszentren gewährleistet und erhöht.

Ländliche Regionen bieten viele Vorzüge, die sich nicht in Zahlen wie dem Wirtschaftswachstum messen lassen. Vielmehr machen Umweltqualität, soziale Teilhabe und Zusammenhalt ländliche Regionen so lebenswert. In diese Stärken muss investiert werden.

Wir wollen, dass ländliche Regionen auch zukünftig lebenswert für ihre BewohnerInnen bleiben. Wir halten am im Grundgesetz verankerten Prinzip der „Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse“ fest. Dies

bedeutet nicht identische Lebensverhältnisse. Jede und jeder, der sich für ein Leben in urbanen Zentren oder in ländlichen Gebieten entscheidet, muss wissen, dass man sich damit auf Lebensumstände mit spezifischen Vor- und Nachteilen einlässt. Gleichwertigkeit heißt für uns gerechte Teilhabe am gesellschaftlichen und politischen Leben. Dazu brauchen wir eine elementare Grundversorgung und gute Rahmenbedingungen, die eine lebendige Zivilgesellschaft fördern. Aktive BürgerInnen nehmen eine zentrale Rolle bei der Gestaltung des demografischen Wandels ein. Nur mit ihnen können neue Entwicklungspotentiale erschlossen werden. In diesem Positionspapier skizzieren wir unsere Ansätze für die technische Infrastruktur sowie die räumlichen Voraussetzungen im ländlichen Raum. Die Problematik der sozialen Infrastruktur<sup>1</sup> und der Gesundheitsversorgung<sup>2</sup> werden ausführlich in gesonderten Papieren behandelt.

## **RAUMPLANUNG – REGIONAL GEMEINSAM STATT GEGENEINANDER AGIEREN**

### **Problemstellung**

In Folge des demografischen Wandels sind neue politische und planerische Ansätze in der Raumordnung notwendig. Bisher folgen diese einer veralteten Wachstumslogik.

Die regionale Zusammenarbeit kommunaler Akteure auf der Ebene der Planung ist nach wie vor eher eine Ausnahme. Möglich und sinnvoll wäre es jedoch, ganze Regionen in einen Planungsraum einzubeziehen. Die Anpassung der Infrastruktur an den demo-grafischen Wandel ist in größeren Regionen sinnvoller und besser anzugehen. Es müssen integrierte, interkommunale Konzepte entwickelt werden, bei denen Verteilungskonflikte nicht im Mittelpunkt stehen. An dieser Stelle wäre es jedoch verfehlt, eine universelle raumordnerische Lösung für alle Regionen zu propagieren. Die Raumordnung in ihrer bisherigen Form ist ein recht starres Instrument, welches sich zu wenig an die neuen strukturellen Gegebenheiten anpassen kann. Ein Beispiel hierfür ist das Zentrale-Orte-Konzept, welches eine klassische Theorie der Raumordnung darstellt. Die Orte werden nach ihrer Bedeutung für das Umland in verschiedene Klassen eingeteilt. Mittlerweile ist dieses veraltete Verteilungskonzept jedoch nicht mehr auf die veränderten Standortbewertungen im postindustriellen Zeitalter anwendbar. Zudem ist die heutige Planungspolitik stärker auf dezentrale Steuerungsformen ausgerichtet, die mit dem zentralistischen Zentrale-Orte-Konzept kollidieren. Allerdings birgt die Raumordnung auf Grund ihrer Querschnittsfunktion für Strategien zum Umgang mit dem demografischen Wandel viele Potenziale.

### **Lösungswege**

Um die Daseinsvorsorge in strukturschwachen Gebieten auch in Zukunft sichern zu können, muss sich die Raumordnung künftig verstärkt der Schrumpfung widmen. Vorhandene Ressourcen und Potenziale müssen gebündelt werden. Um unnötige Konkurrenzen zu vermeiden und Synergieeffekte zu ermöglichen, ist eine verstärkte interkommunale Zusammenarbeit sinnvoll. Zwar arbeiten Kommunen bereits heute zum Beispiel bei der Ausweisung gemeinsamer Gewerbeflächen gelegentlich zusammen oder stimmen ihre Flächennutzungsplanung gegenseitig ab. Angesichts der Herausforderung, Kosten zu senken und gleichzeitig Leistungen qualitativ und quantitativ zu erhalten oder gar zu verbessern, müssen weitere Kooperationsfelder erschlossen werden. Bei zweckgebundenen Zuweisungen des Bundes an die Länder, sowie der Länder an die Kommunen oder bei Förderprogrammen sollten Anreize zur interkommunalen Zusammenarbeit gesetzt werden.

---

<sup>1</sup> Die Zukunft der sozialen Infrastruktur in ländlichen Regionen. Fraktionsbeschluss vom 10.09.2012

<sup>2</sup> Neue Wege gehen – Für eine bedarfsgerechte gesundheitliche Versorgung in ländlichen Regionen. Fraktionsbeschluss vom 13.09.2010

Diese Zusammenarbeit zwischen Kernstädten und ihrem „Speckgürtel“ muss verbessert werden. Weitere Synergieeffekte zwischen Kommunen sind erreichbar, wenn zentrale Einrichtungen für mehrere Nutzergruppen zur Verfügung stehen oder kommunal zusammengelegt werden. So können Schulgebäude und -gelände nachmittags und abends als Treffpunkte für BürgerInnen genutzt werden, was schon häufig geschieht.

Die Raumplanung kann bei der Initiierung von Projekten interkommunaler Zusammenarbeit eine Moderatorenrolle einnehmen. Sie kann einen breiten regionalen Dialog zwischen Akteuren organisieren, die interdisziplinäre Koordination der Fachplanungen übernehmen, verstärkt Regionalkonferenzen organisieren und mit den unterschiedlichen Akteuren Entwicklungskonzepte erstellen.

Auch wenn es keine Patentrezepte für alle Regionen gibt, gibt es dennoch allgemeingültige Zielsetzungen: In der Raum- und Siedlungsplanung muss der Entwicklung zu dispersen Strukturen energisch entgegen gewirkt werden. Erforderlich sind attraktive, kompakte Siedlungsstrukturen mit gemischten Funktionen und einer Konzentration auf der Grundlage eines bedarfsgerechten zentralörtlichen Systems. Gefordert ist hier jedoch eine flexiblere Handhabung und Anpassung des Zentrale-Orte-Konzeptes an die gewandelten Nachfragestrukturen. Öffentliche Ausstattungsstandards und die Funktionszuweisung für die unterschiedlichen Stufen des zentralörtlichen Prinzips sind zu überprüfen und zu modifizieren. Wir sprechen uns folglich für eine Anpassung des Zentrale-Orte-Systems aus, das die Bevölkerungsentwicklung und den Strukturwandel in jeder Region realistisch berücksichtigt.

Die Kommunen benötigen zudem eine forcierte Innenentwicklung, Nachverdichtungen in den Ortskernen und bezahlbare Angebote für das Wohnen in verdichteten Strukturen. Das Leitbild der Re-Urbanisierung muss die bisherige Sub-Urbansierung ersetzen. Dem Dilemma, dass selbst in Schrumpfungsräumen durch Kirchturmdenken nach wie vor neue Bau- und Gewerbegebiete ausgewiesen werden, kann durch einen Mix an Maßnahmen begegnet werden. Ähnlich wie bei der Planung von Verkehrsinfrastruktur sollte eine Nutzen-Kosten-Rechnung eine verpflichtende Voraussetzung sein. Die Kriterien hierfür müssen so geregelt sein, dass vergleichbare Ergebnisse erzielt werden. Das Unterschreiten eines bestimmten Kosten-Nutzen-Verhältnisses muss zum Verbot der Ausweisung neuer Baugebiete führen. Alle Planungen sollen einem Demografiecheck unterzogen werden. Hierzu sind Beurteilungskriterien für alle Sektoren notwendig, die in einem gemeinsamen Prozess von betroffenen Kommunen und Ländern erarbeitet werden sollten. Ein bundesweites Monitoring ist notwendig, um die Verbreitung des Instrumentes Demografiecheck zu optimieren.

### **Maßnahmenpaket**

- Einführung einer obligatorischen Nutzen-Kosten-Rechnung vor der Ausweisung neuer Baugebiete
- Demografiecheck einführen: Kleinräumige Bevölkerungsvorausschätzungen, Szenarien als Grundlage für möglichen Neubau
- Informelle Instrumente der Raumordnung stärken: Förderung weiterer Modellprojekte und Erfahrungstransfer unter den Regionen anregen

## **LEITBILD „GRÜNE KOMMUNE DER KURZEN WEGE“ FÜR ALLE GENERATIONEN UMSETZEN**

### **Problemstellung**

Ländliche Regionen stehen vor der Herausforderung, trotz demografischen Wandels und steigenden Wohnungsleerstands für die BürgerInnen gut erreichbare Infrastrukturen vorzuhalten. Bereits heute stehen in Deutschland ca. 2,1 Millionen Wohnungen leer. Ortskerne werden ausgehöhlt und verlieren ihre Funktionen, die

Ortsränder bröckeln. Diese Kernprobleme des demografischen Wandels und des Stadtumbaus stellen sich in den Klein- und Mittelstädten in ländlichen und peripheren Regionen in extremer Form.

Obwohl die Bevölkerungszahlen tendenziell sinken, wächst in Deutschland der Flächenverbrauch. Die Siedlungsflächen wachsen auch in wirtschaftlich schwierigen Jahren um über 100 Fußballfelder pro Tag. Gerade diesen Widerspruch zwischen Leerstand und ungebremstem Neubau gilt es aufzuheben. Die Problematik des Flächenverbrauchs beschränkt sich nicht allein auf die direkt überplante Fläche. Je stärker die Siedlungsflächen sich ausweiten, desto größer sind der Verkehrsstrom und der Aufwand für die gesamte Infrastruktur.

Insbesondere der hohe Anteil an Freiflächen macht die Lebensqualität des ländlichen Raumes aus. Zugleich bedeuten die zum Teil langen Wege im Alltag, in Verbindung mit einem schwachen ÖPNV-Netz, vor allem für junge und alte BewohnerInnen eingeschränkte Mobilität. Die meisten Versorgungseinrichtungen wurden an den Rand der Dörfer und Kleinstädte ausgelagert und sind zu Fuß nicht erreichbar. Hier müssen Gegenmaßnahmen ergriffen werden, um auf der einen Seite den Flächenverbrauch zu reduzieren und auf der anderen Seite das Leben zurück in die Innenbereiche der Ortschaften zu holen. Auch das Angebot von öffentlichen Fernsprechern und Briefkästen wird entgegen dem geltenden Telekommunikationsgesetz und dem Postgesetz immer weiter abgebaut.

### **Lösungswege**

Insbesondere in den von Einwohnerverlusten betroffenen Verflechtungsräumen und Mittelstädten sind integrierte Entwicklungspläne eine wichtige Grundlage für die Gestaltung. Kleinräumige Bevölkerungsprognosen können helfen, Potenziale auszuloten und den Wandel zu gestalten. Die Kürzung der Städtebauförderung kann nicht hingenommen werden, da diese einen wichtigen Beitrag dazu leistet, die Zukunftsfähigkeit in ländlichen Ortschaften zu gestalten. Es müssen aber auch neue Instrumente gefunden werden, mit deren Hilfe die Grundfunktionen der Kommunen im ländlichen Raum beibehalten und verbessert werden können. Die Gestaltung des Dorfes und der Kleinstadt ist nicht zuletzt auch engagierten BürgerInnen zu verdanken. Erfolgreiche Beispiele finden sich im Modellprojekt "Region schafft Zukunft" des BMVBS. Nachbarschaftshilfe, Bürgerwerkstätten sowie junge innovative Unternehmen als Träger des Strukturwandels unterstützen erfolgreich die Zielsetzung einer Kommune der kurzen Wege.

Innenentwicklung muss stärker denn je vor Außenentwicklung gehen. Gemeinden sind dazu angehalten, ihre Flächenpotenziale insbesondere in den Ortskernen zu erheben und durch Flächenrecycling die Ausweisung neuer Wohn- oder Gewerbegebiete vor den Toren der Stadt zu verhindern. Grundlage dafür ist ein Baulandkataster, in das alle Grundstücke einer Gemeinde eingetragen werden, die potentiell bebaut werden können oder in Zukunft verfügbar sein werden. Um diese Potenziale zu aktivieren, sollte in das Baugesetzbuch eine Nachweispflicht fehlender Innenentwicklungspotenziale aufgenommen werden, um der regelmäßigen Abwägung zu Ungunsten des Flächensparens entgegenzuwirken. Bebauungspläne, durch die neue Flächen in Anspruch genommen werden, dürfen nur aufgestellt werden, wenn das Vorhaben im Innenbereich nicht zu realisieren ist.

Der Außenbereich muss besser vor Bebauung geschützt werden. Die Anzahl der privilegierten Vorhaben ist stark angestiegen. Ein weiteres Aufweichen des ursprünglich strengen Schutzes des Außenbereichs muss dringend verhindert werden. Für den Fall einer dauerhaften Nutzungsaufgabe bedarf es einer umfassenden Rückbauverpflichtung für den Eigentümer, um bauliche Altlasten zu vermeiden.

Die Ortskerne müssen als attraktive Wohnstandorte für Alt und Jung ausgebaut werden. Gerade für ältere Menschen wird das direkte Lebensumfeld zum zentralen Lebensmittelpunkt. Aber auch für Familien mit Kindern bieten sich einige Vorteile. Tägliche Besorgungen sind oftmals zu Fuß zu erledigen, kurze Wege sind für jung und alt alleine zu bewerkstelligen. Soziale Segregation kann verhindert werden. Dazu braucht es aber eine altersgerechte sowie barrierefreie Ortsplanung, bei der z.B. abgesenkte Bürgersteige und längere Ampel-Grünphasen selbstverständlich sind. Nicht zuletzt trägt auch eine ökologische Ortskernentwicklung deutlich zu mehr Lebensqualität bei. Dazu gehören eine Reduzierung des Autoverkehrs, Verkehrsberuhigung von Straßen

und die Schaffung von zusätzlichen Freizeit- und Erholungsflächen. Wohnungsförderung sollte vor allem für die Ortskerne vergeben werden.

Kreativer Umgang mit schrumpfenden Gemeinden ist wichtig. Brachgefallene Flächen oder leerstehende Gebäude bieten Raum für neue Ideen, für barrierefreie und vor allem bezahlbare Wohnungen. Für die Wiederbelebung von Flächen und Gebäuden, welche für das Ortsgefüge und die weitere Entwicklung von großer Bedeutung sind, sollte ein erleichterter Zugang für Zwischennutzungen geschaffen werden. Diese retten leerstehende Altbauten vor dem Verfall und bieten kreativen Menschen einen Anreiz zur Ansiedlung und Wiederbelebung eines Standortes.

Für den Umgang mit dem demografischen Wandel braucht es einen langen Atem und integrierte Handlungsansätze. Insbesondere bei der Raumentwicklung braucht es zukunftsweisende und kreative Visionen, die nicht nur auf rein wirtschaftlichen Gesichtspunkten basieren. Es braucht mancherorts auch Mut, die Leere zu ertragen und Gebäude oder Brachen erst einmal liegen zu lassen.

### **Maßnahmenpaket Grüne Kommune der Zukunft**

- Nachweispflicht fehlender Innenentwicklungspotenziale bei Aufstellung der Bauleitplanung
- Rückbauverpflichtungen ermöglichen
- Privilegierung im Außenbereich beschränken
- Verstetigung der Städtebauförderung mit bedarfsgerechter Ausstattung
- Bestandsorientierte Wohnungsförderung vor allem in Ortskernen
- Erleichterter Zugang für Zwischennutzungen von brachgefallenen Flächen und Gebäuden
- Verstärkter Einsatz Integrierter Stadt- und Gemeindeentwicklungskonzepte
- Die Gemeinden darin bestärken, die Einhaltung des gesetzlichen Versorgungsauftrages durch öffentliche Fernsprecher einzufordern.

## **WOHNEN IM LÄNDLICHEN RAUM – BIS INS HOHE ALTER**

### **Problemstellung**

Gerade in ländlichen Regionen ergibt sich, dass ältere Menschen nach Wegzug der Kinder oft allein in der eigenen Häuslichkeit verbleiben. Der Wohnraum ist jedoch nicht altersgerecht und nicht barrierefrei. Zudem lebt die Mehrzahl in selbstgenutztem Wohneigentum, das in der Instandhaltung arbeitsaufwändig ist. Zwei Drittel der Menschen haben den Wunsch, so lange wie möglich selbstständig in ihrem vertrauten Umfeld zu leben. Ein Viertel der Älteren ist bereit, zwecks altersgerechtem Wohnen umzuziehen. Kurzfristig ist mit einem zusätzlichen Bedarf von rund 2,5 Millionen barrierearmen und barrierefreien Wohnungen zu rechnen, der bis 2030 auf drei Millionen steigen soll. Dieser kann durch das bestehende Angebot bei Weitem nicht gedeckt werden. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) geht davon aus, dass derzeit weniger als 500.000 Wohnungen altersgerecht gestaltet sind. Nichts desto trotz hat sich die Bundesregierung aus der Finanzierung des Förderprogramms „Altersgerecht Umbauen“ zurückgezogen.

### **Lösungswege**

Wir wollen, dass ältere Menschen auch im ländlichen Raum so lange wie möglich selbstständig leben können. Eine gute Infrastruktur vor Ort und die Möglichkeit bei Bedarf Hilfs- und Pflegeangebote abzurufen, sind vor diesem Hintergrund besonders wichtig. Umbaumaßnahmen im eigenen Wohnraum dürfen nicht erst nach Eintritt von Hilfe- und Pflegebedürftigkeit vorgenommen werden, sondern müssen bereits präventiv wirken. Dazu braucht es nicht nur zielgruppengerechte Förderprogramme mit ausreichender Finanzierung. Die Menschen, die es betrifft, müssen auch von diesen Fördermöglichkeiten erfahren.

Für die Umsetzung der UN-Behindertenechtskonvention sind das Vorhandensein von barrierefreiem und rollstuhlgerechtem Wohnraum sowie eine entsprechende gestaltete Infrastruktur grundlegend. Hier stehen Bund und Länder in der Pflicht.

### **Maßnahmenpaket Wohnen**

- Fortführung des Förderprogramms „Altersgerecht Umbauen“ der Kreditanstalt für Wiederaufbau und bedarfsgerechte Finanzierung mit Haushaltsmitteln des BMVBS
- Wiederaufnahme und Stärkung der Zuschussvariante gegenüber der Kreditlinie im KfW-Programm „Altersgerecht Umbauen“, um älteren Haushalten den Umbau zu ermöglichen
- zielgruppengerechte und verständliche Ausgestaltung der Fördermodalitäten
- deutlicher Ausbau der Informations- und Beratungsangebote zum altersgerechten und barrierefreien Wohnen über eine gezielte Informationskampagne
- Schulung von PflegeberaterInnen über die aktuellen Fördermöglichkeiten und den Einsatz von niederschweligen Hilfs- und Betreuungsangeboten
- Ausbau und Förderung von ambulanten Wohn- und Betreuungsangeboten besonders in ländlichen Regionen
- Empfehlung an die Länder die soziale Wohnraumförderung an die Erstellung von barrierefreiem Wohnraum zu knüpfen
- Aufnahme der barrierefreien Bauweise in die Landesbauordnungen und in die Musterbauordnung in Zusammenarbeit mit den Ländern
- Aufnahmen der Anforderungen und Grundsätze von barrierefreiem Planen und Bauen in die Architekten- sowie die Gesellen- und Meisterausbildung

## **VERKEHRSPLANUNG: SICH DER REALITÄT STELLEN**

### **Problemstellung**

In Schrumpfsregionen werden die Veränderung der Altersstruktur sowie der Bevölkerungsrückgang zu verschiedenen Effekten im Verkehrsbereich führen. Die Auslastungszahlen über den Tag werden sich verändern. Wo der Anteil der arbeitenden Bevölkerung sinkt, nehmen die Verkehrsspitzen im Berufsverkehr ab. Dagegen kann der Freizeitverkehr zunehmen, der räumlich und zeitlich dispers verteilt sein wird. Sinkende Schülerzahlen werden sich negativ auf Finanzierung und damit das Angebot des ÖPNV auswirken. Unter Umständen sind die Fahrgastzahlen dann so gering, dass der ÖPNV in der heutigen Form nicht mehr finanzierbar ist. Insgesamt werden Verkehrsleistung und Fahrgastzahlen in schrumpfenden Regionen abnehmen. Damit erhöhen sich die spezifischen Kosten. Die Wirtschaftlichkeit sinkt. Das gilt auch für Straßen in sich entleerenden Gebieten.

Aktuell verfügt Deutschland über ein sehr gut ausgebautes Bundesfernstraßennetz mit einer Länge von rund 53.000 Kilometern. Aus ökologischen und finanziellen Gründen und wegen der bereits erreichten hohen Verkehrsnetzdicke ist ein weiterer Straßenausbau nur in sehr wenigen Fällen etwa bei Beseitigung von Engpässen gerechtfertigt. Die bisherige Strategie, wie sie zum Beispiel im Bundesverkehrswegeplan zum Ausdruck kommt, setzt aber unverändert auf Neubauvorhaben. Insbesondere in Regionen mit stark rückläufigem Bevölkerungsaufkommen kommt das der Verschleuderung von Ressourcen gleich, da die überdimensionierte Verkehrsinfrastruktur auch für den Unterhalt Mittel dauerhaft bindet.

Im ländlichen Raum verfügen derzeit fast alle Haushalte über mindestens ein Auto. Es wird aber auch dauerhaft Personengruppen geben, die kein Auto fahren können, finanziell nicht in der Lage sind, ein Auto anzuschaffen und zu unterhalten, oder freiwillig ohne Auto leben möchten. Für diesen Personenkreis und um noch mehr Menschen zum Umstieg zu bewegen, müssen attraktive öffentliche Verkehrsangebote bereitgehalten werden.

## Lösungswege

Insbesondere in Schrumpfungsräumen sind Lösungsansätze in unterschiedlichen Kombinationen erforderlich, die an die regional unterschiedlichen Gegebenheiten anzupassen sind. Hier ist eine innovationsfreundliche Planungsphilosophie (Schrumpfung braucht Planung) gefragt, die, um tragfähig sein zu können, auch auf Akzeptanz bei der Bevölkerung treffen muss. Es ist von zentraler Bedeutung, die BürgerInnen bei Veränderungsprozessen einzubeziehen.

Wo Verkehrswege nicht mehr gebraucht werden, sollte es zu einem Rückbau kommen. Auch die Umnutzung von Straßen und stillgelegten Schienenstrecken zum Beispiel für den Fahrradverkehr (für den Tourismus in der Region) sind sinnvolle und attraktive Maßnahmen. Die Regionalisierung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) hat vielfach zu Verbesserungen geführt: Seit 1996 haben die Aufgabenträger des SPNV den Nahverkehr auf der Schiene mit neuen Fahrzeugen, netzweitem Taktverkehr und dichtem Angebot zu einer echten Alternative gemacht. Dieser Weg muss fortgesetzt werden. Die Schiene wird auch im Personenverkehr mehr Verkehr aufnehmen müssen, wenn wir unsere klimapolitischen Ziele erreichen wollen. Daher brauchen wir in Zukunft ein noch besseres Angebot im Nahverkehr. Deshalb muss bei der Revision der Regionalisierungsmittel 2015 eine auskömmliche Finanzierung des Nahverkehrsangebots auf der Schiene erhalten bleiben.

Das Schienennetz muss aus dem DB-Konzern herausgelöst und in eine bundeseigene Schieneninfrastrukturgesellschaft übertragen werden. Die Verantwortung für die Bewirtschaftung der Bahnhöfe und der Nebennetze, die überwiegend durch den Personennahverkehr genutzt werden, soll mit einem finanziellen Ausgleich an die Länder übergehen, damit sie in eigener Regie oder durch Aufgabenträger günstiger betrieben werden können. Das Eigentum an der Infrastruktur verbleibe beim Bund, würde den Ländern aber mit kostenlosen Pachtverträgen langfristig zur Verfügung gestellt.

Die ÖPNV-Infrastruktur in dünn besiedelten Räumen erfordert eher geringe Investitionen, weil meistens mit Bussen gefahren wird. Die Betriebskosten stellen hier das größere Problem dar. Die verschiedenen Fördertöpfe für die Finanzierung des ÖPNV sind aber häufig auf Investitionen ausgerichtet. Daher wollen wir eine Bündelung und Neuordnung der Finanzierungsströme, die zu mehr Transparenz, Wettbewerb bei der Vergabe von Leistungen und Anreizsystemen für das Gewinnen neuer Fahrgäste führen. Dabei muss nicht notwendigerweise mehr Geld ausgegeben werden. Eine intelligente Umschichtung der Mittel würde häufig vollständig ausreichen. Ein positives Beispiel ist hierbei das Brandenburger Modell. In weiten Teilen des ländlichen Raums ist ein attraktives ÖPNV-System nach herkömmlichem Modell allerdings nicht auf Dauer tragfähig. Hier müssen flexible, angepasste und nachfragegerechte Formen entwickelt werden. Angebote wie das Anrufsammeltaxi, der Bürgerbus oder der Kombibus, in dem auch Güter mit transportiert werden können, sind Alternativen zu den althergebrachten Angeboten. Dabei muss die Barrierefreiheit im Sinne des neugeregelten Personenbeförderungsgesetzes beschleunigt umgesetzt werden.

Eine integrierte Verkehrspolitik muss dem Fahrrad künftig einen deutlich höheren Stellenwert beimessen. Besonders die radverkehrsfreundlichen Länder zeigen, welche Potenziale zur Verkehrsverlagerung hier liegen. Handlungsleitend muss das Leitbild der fahrradfreundlichen Kommune werden. Zwischen den einzelnen Gemeinden und zum nächstgrößeren Ort müssen radfahrerfreundliche Anbindungen geschaffen werden.

Das Elektroauto hat seine besten Chancen in den Räumen, in denen der ÖPNV auf Grund disperser Siedlungsstrukturen und schwacher Nachfrage keine attraktive Alternative ist. Wegen der hohen Anschaffungskosten von Elektroautos bietet sich eine Einführung über Car-Sharing geradezu an. Das Elektroauto kann so Teil öffentlicher Mobilitätsketten werden.

## Maßnahmenpaket Verkehr

- Rückbau von nicht mehr benötigter Verkehrsinfrastruktur
- Finanzmittel vorrangig für den Erhalt der bestehenden Infrastruktur und, wo notwendig, für kapazitätssteigernde Maßnahmen verwenden
- Bedarfsgerechte Revision der Regionalisierungsmittel

- Bündelung und Neuorientierung der Finanzierungsströme im ÖPNV mit Anreizsystemen zur Gewinnung neuer Fahrgäste
- Ausweitung von bedarfsorientierten ÖPNV-Angeboten
- Förderung des Radverkehrs durch Infrastrukturausbau und Orientierung am Leitbild der fahrradfreundlichen Kommune
- Einsatz von Elektroautos und Car-Sharing fördern
- Zügige Umsetzung der Vorgaben zu barrierefreiem und damit altersgerechtem Verkehrssystem entsprechend der Regelungen des Personenbeförderungsgesetzes

## **MODERNE KOMMUNIKATION SICHERSTELLEN**

### **Problemstellung**

Teilhabe hängt heute auch vom Zugang zum Internet ab. Eine digitale Spaltung zwischen NutzerInnen von Dienstleistungen im Internet und NichtnutzerInnen verläuft nicht nur entlang von Alterssegmenten sondern ist ebenso durch den Zugang zu Breitbandtechnologien festgelegt. Rund 2,75 Millionen Haushalte in Deutschland haben keinen Zugang zu DSL, wobei hauptsächlich kleinere Gemeinden mit maximal 300 Haushalten betroffen und die ostdeutschen Länder besonders schlecht versorgt sind. Gerade Gemeinden dieser Größe sind jedoch auf moderne Kommunikation angewiesen, denn deren Einwohner haben die längsten Anfahrtswege zu Dienstleistungen jeder Art.

Die Attraktivität ländlicher Gewerbe- und Wohngebiete leidet unter mangelnder Anbindung an das Internet. Der zügige Ausbau der Breitbandinfrastruktur gehört somit zu den zentralen Aufgaben der Standortsicherung, der Wettbewerbsfähigkeit sowie des Wirtschaftswachstums.

### **Lösungswege**

Wir fordern die schnelle Anbindung ländlicher Kommunen an moderne Kommunikationstechnologien. Dazu muss vor allem der Aufbau einer Breitband-Infrastruktur vorangetrieben werden. Die Grundversorgung wollen wir über eine Universalienverpflichtung gewährleisten. Das bedeutet eine Verpflichtung der Telekommunikationsanbieter, einen Breitbandanschluss mit einer Bandbreite von vorerst 6 Mbit/s bereit zu stellen. Ein zusätzlicher Ausbau des Glasfasernetzes kann darüber hinaus durch eine öffentliche Förderung des Infrastrukturaufbaus für Breitbandtechnologien im ländlichen Raum nach dem Ausschreibungs- und Wettbewerbsprinzip umgesetzt werden. Kommunen sind zudem darauf angewiesen, Mittel aus den entsprechenden EU-Fonds zu nutzen.

E-Government und leicht zugänglichen, barrierefreien Internet- und Medienangebote kommt in diesem Zusammenhang eine zentrale Rolle zu. Sie helfen, den ansteigenden Individualverkehr zu begrenzen. Sie können mangelnde Mobilität von älteren und behinderten Menschen teilweise kompensieren und zum Erhalt der Lebensqualität beitragen.

Bund, Länder und Kommunen sind dazu aufgefordert, möglichst viele Dienstleistungen online anzubieten. BürgerInnen sollen nach unseren Vorstellungen das so genannte Digitale Rathaus künftig verstärkt per Internet nutzen und erreichen. Dies verringert den Aufwand für administrative Arbeiten und stellt mehr Zeit für Gestaltungsaufgaben zur Verfügung. Die Nutzung von elektronischen Verwaltungsdiensten muss auch für blinde Bürgerinnen und Bürger oder Menschen mit anderen Beeinträchtigungen barrierefrei möglich sein. Wir sehen große Einspareffekte durch die Nutzung von Online-Diensten, denn für die Nutzung elektronischer Dienste und die dafür erforderliche Software sollten den BürgerInnen möglichst geringe Kosten entstehen. Außerdem müssen E-Government und E-Demokratie unbedingt zusammen gedacht und praktiziert werden. Diese Beteiligungsmöglichkeiten sehen wir als Chance für mehr direkte Demokratie. Wir wollen Verwaltungs- und Verfahrensabläufe deshalb vereinfachen und umfangreich digitalisieren.



## **Maßnahmenpaket Kommunikation**

- Gewährleistung einer flächendeckenden Grundversorgung mit Breitband in Deutschland durch das Recht auf einen Breitbandanschluss bei regelmäßiger Anpassung der Übertragungsgeschwindigkeiten
- Schaffung von Anreizen für einen schnellen Ausbau der Breitbandinfrastruktur
- Schaffung "digitaler Rathäuser"

## **VER- UND ENTSORGUNGSSYSTEME AN DIE SCHRUMPUNG ANPASSEN**

### **Problemstellung**

Planung von Infrastrukturnetzen zur Ver- und Entsorgung sind durch eine hohe Kanalintensität und lange Nutzungszeiten von etwa 80 Jahren geprägt. Umso schwerer ist es, die heutige Netzinfrastruktur an sich wandelnde Bedarfe anzupassen. Vor allem in ländlichen Regionen führt die Abnahme der Bevölkerung mit den damit verbundenen demografischen, wirtschaftlichen, ökologischen und politischen Problemen zur Unterauslastung der Netze. Die mangelnde Systemauslastung der Wasser- und Abwassernetze wiederum hat Preissteigerungen für die Verbraucher zur Folge, weil die Fixkosten der überdimensionierten Systeme erhalten bleiben, die Zahl der AnschlussnehmerInnen jedoch sinkt. Zudem wächst mit der Unterauslastung der Netze die Korrosionsgefahr der Rohre, die längere Standzeit des Wassers birgt das Risiko der Entwicklung von Keimen im Trinkwasser. Die Gefahr von Seuchenbildung im Abwasser erfordert Spülungen und führt zwangsläufig zu mehr Wasserverbrauch. Die Kommunen stehen im Konflikt zwischen steigender Wassersparsamkeit der VerbraucherInnen verbunden mit ressourceneffizientem Umgang mit Wasser und der Notwendigkeit von Spülungen zur Instandhaltung der Netze. Das Problem der steigenden Betriebskosten der Kommunen zur gesamten Unterhaltung wird in Teilen des Landes mit Privatisierungen der Wasserver- und Abwasserentsorgung gelöst.

### **Lösungswege**

Wir wollen eine Modernisierung der Wasserver- und Abwasserentsorgung die dem Grundsatz einer nachhaltigen und ökologischen Wasserwirtschaft gerecht wird und sich an der aktuellen demografischen Entwicklung orientiert. Wir fordern die Vermeidung von weiteren Neubaumaßnahmen. Stattdessen soll eine Anpassung an die regionalen Bedarfsstrukturen erfolgen. Besonders in von Abwanderung der Bevölkerung geprägten Regionen ist ein Umbau hin zu dezentralen Versorgungsnetzen als einzige Lösung anzusehen.

Ein ressourceneffizienter Umgang mit Wasser kann durch dezentrale Regen- und Grauwassernutzung unterstützt werden. Ebenso können im Bereich dezentraler Abwasserreinigungsanlagen Synergien zwischen Abwasserbetrieb und Stromerzeugung hergestellt und somit energieeffizient genutzt werden. Eine vollbiologische Kleinkläranlage erreicht schon heute eine so gute Abwasserqualität, dass das Wasser nach der Klärung einer Versickerungsanlage bzw. einem Vorfluter zugeführt werden kann. Durch diese kleinteilige und flexible Anpassung an den Bedarf der Verbraucher kann auch ein geringerer Rohwasserverbrauch erreicht werden. Die Vorteile für die Verbraucher zeigen sich in geringeren Kosten, weil die Preise nicht mehr zentral gesteuert sondern nach dem tatsächlichen Versorgungsaufwand berechnet werden. Damit werden Anreize für Sparsamkeit geschaffen. Weiterhin kann durch mehrere kleine Versickerungsanlagen in betroffenen Regionen das Hochwasserrisiko gesenkt werden.

In Einzelfällen sollen auch Ausnahmen zugelassen werden, sich dem Anschluss- und Benutzungszwang zu entziehen, wenn Aufwand und Kosten den Nutzen eines Anschlusses an eine zentrale Kläranlage drastisch übersteigen und am konkreten Standort eine dezentrale Kläranlage umweltrechtlich genehmigungsfähig ist. Allerdings müssen verbindliche Kriterien dafür sorgen, dass bei einer alternativen Wasser- und Abwasserentsorgung die Wasserqualität nicht gefährdet wird.

Sowohl die Dimensionierung der Infrastruktur als auch der Bedarf einzelner Bestandteile müssen vor dem Hintergrund der kommunalen und regionalen Leitbilder überprüft werden. Darüber hinaus muss der Gedanke der Kreislaufwirtschaft auch für das Wasser endlich rechtlich verankert werden. Wichtig hierfür ist die Unterstützung aktiver interkommunaler bzw. überörtlicher Zusammenarbeit bei der Anpassung an neue Infrastrukturnetze sein.

### **Maßnahmenpaket**

- Dezentrale Ver- und Entsorgungssysteme bevorzugen
- bedarfsgerechte Modernisierung der Wasserver- und Abwasserentsorgung nach dem Grundsatz einer nachhaltigen ökologischen Wasserwirtschaft
- Ausnahmen beim Anschluss- und Benutzungszwangs für abgelegene Wohneinheiten in ländlichen Regionen und damit dezentrale Lösungen zulassen
- Ausbau von Forschung und Lehre zu regionalen Wasser- und Abwassersystemen

## **NAHVERSORGUNG UND DIENSTLEISTUNGEN**

### **Problemstellung**

Viele Bereiche des öffentlichen und privaten Lebens erfahren in Regionen mit abnehmender Bevölkerung Einschränkungen. Einrichtungen wie Postämter und Banken, Behörden, Handwerksbetriebe und Einzelhandel können mit sinkender Bevölkerungszahl im Einzugsgebiet kaum noch wirtschaftlich geführt werden und sind somit von Schließung bedroht. Dennoch darf für die Menschen in diesen Regionen kein Mangel an Versorgung mit den grundlegenden Dingen des Alltags entstehen. Diese Bedrohung besteht besonders für die Personen, die weder mobil sind noch über einen Zugang zu modernen Kommunikationsmitteln verfügen.

### **Lösungswege**

Besonders im Bereich des Lebensmitteleinzelhandels ist es bereits üblich, dass Kleinbusse als mobile Läden durch die Dörfer fahren und von Back- und Wurstwaren über Lebensmittel auch Drogerieartikel anbieten. Solche Lösungen sind auch als mobiles Rathaus, als Arztpraxis und als rollende Bank möglich. Ein Beispiel ist die mobile Filiale der Kölner Bank eG, die vor Seniorenstiften und auf Supermarktparkplätzen Halt macht.

Darüber hinaus müssen Kreisläufe der regionalen Wertschöpfung entwickelt werden. Angebote müssen so nicht ausschließlich von außen in die Region getragen werden, sondern können den Menschen in der Region selbst neue Perspektiven und Einkommen erschließen.

Wichtig ist hierbei, regionale Entscheidungsstrukturen zu fördern, um neue Entwicklungen aus der Region heraus wachsen zu lassen. Starthilfen in Form von Fördermitteln über den Europäischen Fonds zur Entwicklung des ländlichen Raums (ELER) oder den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) sind dabei notwendig. Regionale Vermarktungs-initiativen haben in den letzten Jahren für einen steigenden Wert und höhere Anerkennung von Produkten aus der Region gesorgt. Nicht nur Lebensmittel, sondern auch Dienstleistungen und handwerklich gefertigte Produkte können so vermarktet werden und einer Region neues Selbstbewusstsein geben. Auch Postdienstleistungen können aus Dorfläden heraus angeboten werden. Dorfläden, welche häufig durch engagierte, ehrenamtlich tätige BürgerInnen initiiert werden, können weitere Versorgungslücken in ländlichen Räumen schließen. Hier gilt es, bürokratische und rechtliche Hürden abzubauen und bestehende Projekte wie beispielsweise die Initiative „DORV-Zentrum“ zu unterstützen. Mit kleinen Genossenschaften als Rechtsform und einer flexiblen Genehmigungspraxis der Länder können bestehende Dorfläden erhalten und neue leichter eröffnet werden. Um die Gründung von Dorfladeninitiativen zu erleichtern, sollte die Prüfungspflicht für kleine Genossenschaften mit marginalem Gewinn abgeschafft werden. Zusätzlich zu solchen endogen wachsenden Strukturen gilt es auch, die kulturelle Versorgung aufrecht zu erhalten.

## **Maßnahmenpaket Nahversorgung**

- mobile Versorgungssysteme (Einzelhandel, Rathaus, Bank, etc.) bewerben und fördern
- Starthilfen für Initiativen aus der Region über ELER und EFRE fördern
- Dorfladenkonzepte als Genossenschaften entwickeln, Genossenschaftsrecht überarbeiten
- Direkt- und Regionalvermarktung fördern