

Leben auf dem Land - auch morgen noch attraktiv?

**Strategien zum demographischen Wandel in
dünnbesiedelten ländlichen Regionen**

Inhalt

1.	Einleitung	3
2.	Methodisches Vorgehen	4
3.	Die Fallregionen und Untersuchungsgemeinden	6
4.	Strategien im Umgang mit dem demographischen Wandel	8
4.1.	Der Landkreis Nordfriesland	8
4.2.	Der Landkreis Uckermark	14
4.3.	Der Werra-Meißner-Kreis	20
5.	Ergebnisse	26
6.	Handlungsempfehlungen	33

1. Einleitung

Dünnbesiedelte ländliche Räume in Deutschland verlieren weiterhin Bevölkerung. In der Folge müssen viele Infrastruktureinrichtungen wie Schulen, Arztpraxen oder Läden schließen und die Wege werden länger.

Es stellt sich deshalb die Frage, wie die Grundversorgung und gesellschaftliche Teilhabe der Bevölkerung langfristig gesichert werden kann. Wie lassen sich die täglichen Ziele zum Arbeitsplatz, zur Schule, zum Einkauf und zu Ärzten auch ohne Auto erreichen? Welche Alternativen gibt es, wenn Busse seltener oder gar nicht mehr fahren? Was tun, wenn die vertrauten Treffpunkte im Ort schließen und die Nachbarn wegziehen? Ist ein Umzug zu den entfernt wohnenden Kindern oder in die nächstgelegene Stadt eine Alternative zum gegenwärtigen Wohnort?

Diese und weitere Fragen beschäftigen die Menschen vor Ort. Sie beschäftigen aber auch Politik und Wissenschaft und waren Gegenstand des Forschungsprojektes „Strategien zum demographischen Wandel: Standort und Standortalternativen“, das das Bundesministerium für Bau, Verkehr und Stadtentwicklung (BMVBS) bzw. das Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) im Bundesamt für Bauwesen und Raumentwicklung (BBR) 2011 beauftragte. Folgende Forschungsleitfragen sollten dabei beantwortet werden:

- Wie sehen die verkehrlichen Folgen der von Kommunen und Regionen praktizierten Strategien im Umgang mit dem demographischen Wandel aus?
- Welche Bevölkerungsgruppen verfügen über keinen ausreichenden Zugang zu Gütern und Dienstleistungen bzw. nicht über eine angemessene gesellschaftliche Teilhabe?
- Was sind die Einflussfaktoren auf die Wohnstandortwahl bzw. auf einen möglichen Wohnstandortwechsel der Bevölkerung in ländlichen Räumen?

Seit März 2013 liegen die Ergebnisse in Form eines wissenschaftlichen Berichtes vor. Diese Broschüre fasst die wichtigsten Ergebnisse zusammen. Mit ihr möchten wir uns als Bear-

beitende des Vorhabens bei all den Akteuren bedanken, die unsere Arbeit im Verlauf der vergangenen zwei Jahre tatkräftig unterstützt haben. Dies waren ganz besonders die für uns überraschend vielen interessierten Bürgerinnen und Bürger der Untersuchungsgemeinden, die uns in den Bürgerwerkstätten sowie in zahlreichen Einzelgesprächen interessante Einblicke in ihr Alltagsleben erlaubten. Es waren die Bürgermeister und Ortsvorsteher der Untersuchungsgemeinden, die uns geduldig viele Fragen beantworteten, spannende Projekte vorstellten und in ihrem Ort kräftig die Werbetrömmel rührten und es waren nicht zuletzt die Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen der Landkreise, Verkehrsbetriebe bzw. anderer Institutionen, die uns tatkräftig unterstützten.

Ein Dank gebührt darüber hinaus den Teilnehmerinnen und Teilnehmern des Projekt begleitenden Expertenbeirats (s. Anhang). Die in den drei Sitzungen geführten Debatten und viele konstruktive Anregungen haben wesentlich zum Gelingen des Projektes beigetragen. Und bedanken möchten wir uns natürlich auch bei den zuständigen Vertretern des BMVBS und des BBSR.

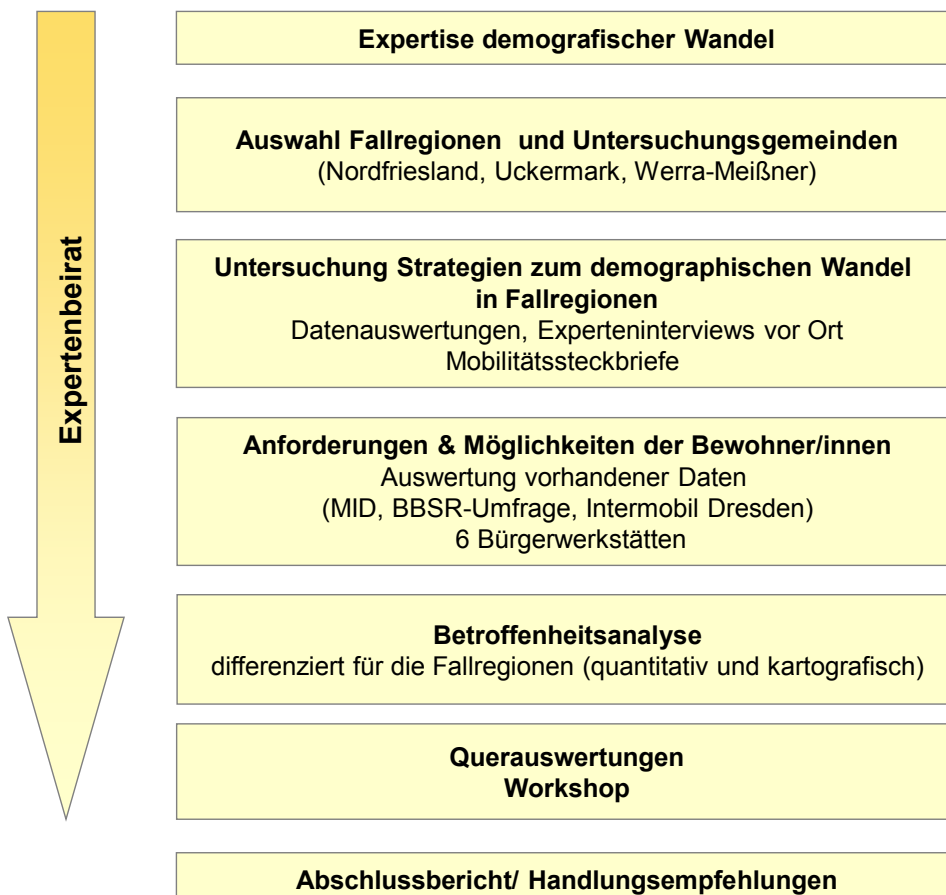
2. Methodisches Vorgehen

Dem Querschnittscharakter entsprechend greift das Projekt auf unterschiedliche Methoden zurück. So wurden anhand spezifischer Auswertungen bundesweiter repräsentativer Erhebungen (Mobilität in Deutschland 2008, BBSR-Umfrage) die Themen der Mobilität, Erreichbarkeit und Wohnstandortwahl untersucht. Die Ergebnisse dieser quantitativen Analysen wurden in drei Fallregionen mit Hilfe von Expertengesprächen sowie Bürgerwerkstätten in jeweils zwei Untersuchungsgemeinden auf den Prüfstand gestellt. Dabei wurde auch nach den Auswirkungen der in den Fallregionen praktizierten Handlungsstrategien auf Verkehrsaufwand, Erreichbarkeit und Teilhabe gefragt. Die Organisation des alltäglichen Lebens auf dem Land, insbesondere die damit verbundene Mobilität, wurde exemplarisch anhand von Mobilitätssteckbriefen für verschiedene Haushaltstypen veranschaulicht.

Die Auswahl der Fallregionen basierte auf der Überlegung, die verkehrlichen Folgen bisher praktizierter Strategien im Umgang mit dem demographischen Wandel am besten untersuchen zu können, wenn andere Rahmenbedingungen weitgehend konstant sind. Dabei waren drei Dimensionen handlungsleitend:

- Demographie: Alterungs- (z.B. stark positive Entwicklung des Anteils Hochbetagter und stark negative Entwicklung des Schüleranteils an der Bevölkerung) und Abwanderungstendenzen (z.B. negativer Wanderungssaldo).
- Gesellschaftliche Teilhabe: hohe Arbeitslosigkeit, niedrige Haushaltseinkommen.
- Erreichbarkeit: unterdurchschnittliche Erreichbarkeit (z.B. lange Fahrzeiten zu Zentren) und periphere Lage (z.B. Fehlen von Oberzentren).

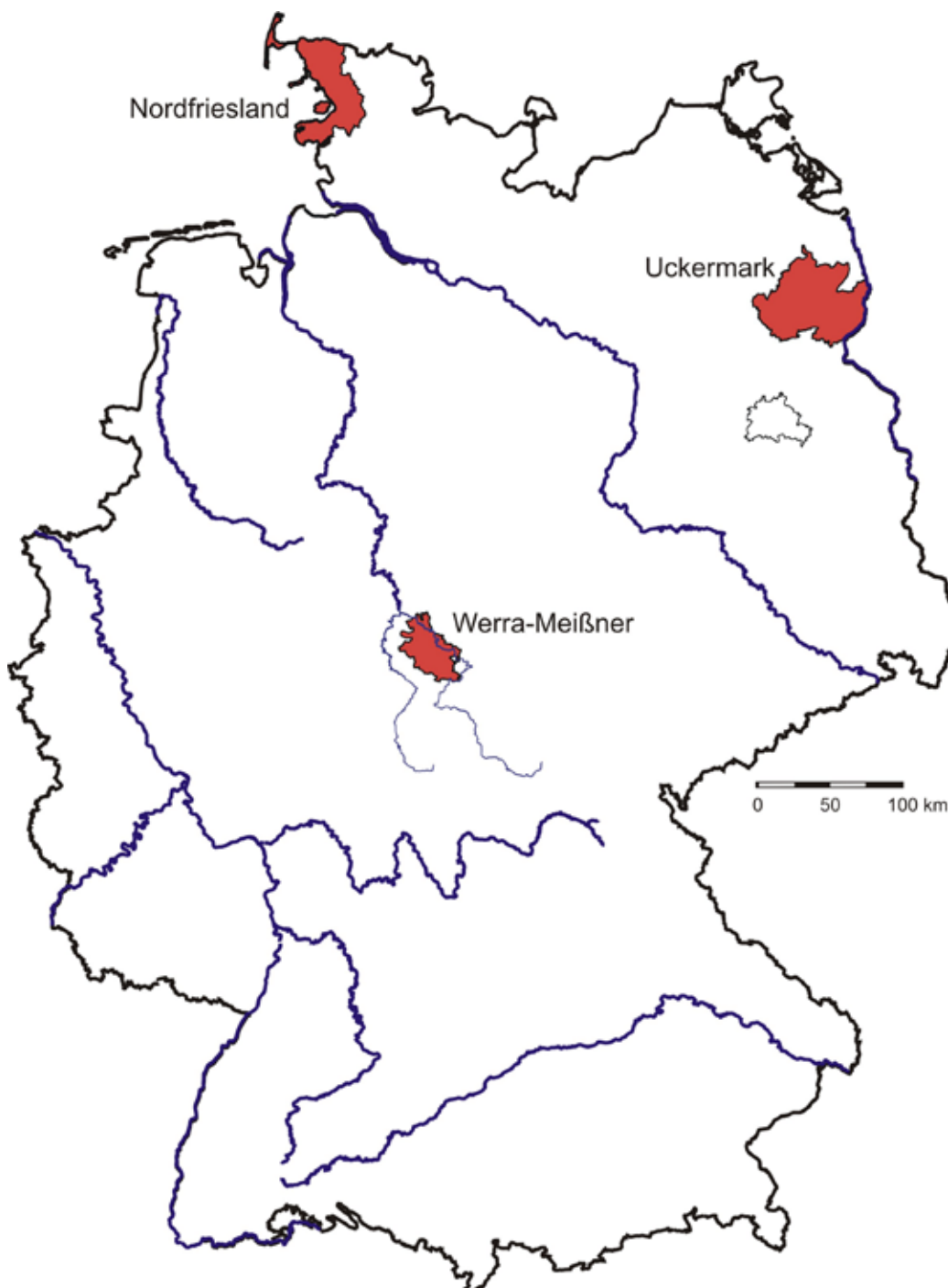
Übersicht Arbeitspakete



Da Maßnahmen zur Sicherung von Teilhabe und Mobilität vor allem lokal wirksam sind, wurden in einem weiteren Schritt pro Fallregion zwei Gemeinden bzw. Ortsteile (= sog. Untersuchungsgemeinden) ausgewählt, um hier zu überprüfen, wie die Strategien und Maßnahmen konkret vor Ort wirken. Ausgewählt wurden die folgenden Fallregionen und Untersuchungsgemeinden:

- Landkreis Nordfriesland: Gemeinden Gollund / Joldelund / Goldebek / Kolkerheide (gemeinsame Betrachtung) und Witzwort,
- Werra-Meißner-Kreis: Gemeinde Meißner (Ortsteil Vockerode), Stadt Waldkappel (Ortsteil Hetzerode),
- Landkreis Uckermark: Gemeinde Mescherin (Ortsteil Mescherin), Gemeinde Boitzenburger Land (Ortsteil Warthe).

Abbildung 1: Lage der Fallregionen in Deutschland



Quelle: eigene Darstellung

3. Die Fallregionen und Untersuchungsgemeinden

Fallregionen

Hinsichtlich ausgewählter Kenndaten lassen sich die drei Landkreise folgendermaßen charakterisieren (s. Tabelle 1):

Demographie Der Landkreis Uckermark ist mit Abstand die am dünnsten besiedelte Fallregion: Die Einwohnerdichte von nur 43 EW/km² liegt selbst im ostdeutschen Vergleich weit unter dem Durchschnitt (77 EW/km²). Auch der Kreis Nordfriesland liegt mit 80 EW/km² deutlich unter dem westdeutschen Durchschnitt und in etwa auf dem Niveau der ländlichen Räume Ostdeutschlands. Demgegenüber ist der Werra-Meißner-Kreis mit 103 EW/km² wesentlich dichter besiedelt. Sowohl hinsichtlich der Bevölkerungsverluste wie auch der prognostizierten Alterung schneidet die Uckermark am schlechtesten ab. Zwischen 2003 und 2008 verlor die Uckermark überproportional viele Jugendliche und verzeichnete mit Abstand den stärksten Zuwachs an Senioren über 75 Jahren. Der Landkreis Nordfriesland verlor zwischen 2003 und 2008 nur leicht an Bevölkerung, derzeit macht sich der demographische Wandel in diesem Landkreis besonders mit einer kontinuierlichen Alterung der Bevölkerung bemerkbar, für die Zukunft werden allerdings auch Bevölkerungsverluste prognostiziert. Der Werra-Meißner-Kreis hat bereits und wird auch in Zukunft deutlich an Bevölkerung verlieren. Von den drei Fallregionen ist Nordfriesland deutlich weniger

von der Schrumpfung bedroht als die beiden Vergleichsregionen.

Erreichbarkeit von Oberzentren Weite Wege zum nächsten Oberzentrum muss die Bevölkerung in den Kreisen Nordfriesland und Uckermark mit rund einer Stunde Fahrtzeiten mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) oder mehr (Uckermark) in Kauf nehmen. Im Werra-Meißner-Kreis sind die Oberzentren Kassel und Göttingen etwas schneller zu erreichen (max. ca. 45 Min.) – weitere Zeiteinsparungen erhofft man sich hier vom Bau der Bundesautobahn 44.

Wirtschaft Die Wirtschaft aller Landkreise ist durch die landwirtschaftliche Produktion geprägt, insbesondere im Landkreis Nordfriesland. Hier spielen aufgrund der Lage an der Nordseeküste darüber hinaus der Tourismus sowie die Energieproduktion (Windkraft) eine wichtige Rolle. Für die Uckermark haben diese beiden Wirtschaftszweige - bei weitaus geringerer Wertschöpfung - eine ebenso große Bedeutung. Darüber hinaus ist am Standort Schwedt/Oder die Erdölverarbeitung und Papierherstellung ein wichtiger regionaler Arbeitgeber. Der Werra-Meißner-Kreis profitiert von der Automobilindustrie an den Standorten in Kassel und in Eisenach, von traditionellem mittelständischem Gewerbe und den Hochschulstandorten in Witzenhausen, Kassel und Göttingen.

Tabelle 1: Strukturdaten der Fallregionen

Landkreis	Nordfriesland	Uckermark	Werra-Meißner
Regionstyp	Ländlicher Raum höherer Dichte	Ländlicher Raum geringerer Dichte	Verstädterter Raum mittlerer Dichte mit großem Oberzentrum
Einwohner	165.058	128.124	103.109
Bevölkerungsentwicklung 1990 - 2011	+ 8 %	- 23 %	- 11 %
Einwohnerdichte (EW/km ²)	80	43	103
Wegedauer (Pkw) zum nächsten Oberzentrum	60 Min.	60 Min.	45 Min.
Durchschnittliches Nettohaushaltseinkommen	1.407 €	1.183 €	1.440 €
Arbeitslosenquote	8,9	21,2	9,3

Quelle: eigene Darstellung, Daten: BBSR 2010

Einkommen Die Uckermark weist von allen drei Landkreisen das niedrigste Nettohaushaltseinkommen (Mittelwert 1.183 €) und mit Abstand die höchste Arbeitslosenquote (21,2%) auf. Damit rangiert der Landkreis auch im Vergleich der ländlichen Regionen Ostdeutschlands am unteren Ende. Das Einkommensniveau und die Arbeitslosenquote der Kreise Nordfriesland und Werra-Meißner liegen im bundesdeutschen Durchschnitt ländlicher Regionen. Die Haushalte dort haben im Monat rund 200 € mehr zur Verfügung als in der Uckermark, die Arbeitslosenquote ist mit 9-10% deutlich geringer. Im Vergleich der westdeutschen ländlichen Räume liegen beide Kreise jedoch noch unter dem Durchschnittsniveau. Interessanterweise sind im Kreis Nordfriesland 38% der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten gering Qualifizierte, wohingegen dieser Anteil in den Kreisen Uckermark und Werra-Meißner deutlich geringer ist (ca. 23%).

Untersuchungsgemeinden

Um zu ermitteln, wie die Bevölkerung in ländlichen Räumen ihre Versorgung und sozialen Kontakte sichert, ob die geringer werdenden Angebote Einfluss auf das Umzugsverhalten und die Wahl des Wohnstandortes haben und

wie und mit welchem Aufwand die Menschen vor Ort ihre Ziele erreichen, wurden in den ausgewählten Untersuchungsgemeinden persönliche Interviews mit Haushalten geführt und sogenannte Bürgerwerkstätten durchgeführt, an denen jeweils zwischen 15 und 30 Bewohnerinnen und Bewohner aller Altersgruppen teilnahmen.

In der nachfolgend dargestellten Tabelle wird deutlich, dass die jeweiligen Untersuchungsgemeinden in den Fallregionen recht unterschiedlich ausgestattet sind. Der Ort Witzwort in Nordfriesland kann mit einem Nahversorger (MarktTreff), Kindergarten, Schule, Kirchengemeinde als sozialer Treffpunkt und ÖPNV-Anbindung auf eine vergleichsweise gute Ausstattung blicken, die Bevölkerung in Warthe, Mescherin und Goldelund müssen durchschnittlich die längsten Wege in Kauf nehmen. Trotz demographischem Wandels und Bevölkerungsrückgang ist jedoch der Zuzug von Bevölkerung keine Seltenheit, sei es von großstadtmüden jüngeren und älteren Haushalten (Witzwort, Warthe, Hetzerode, Vockerode) oder aus grenznahen Regionen (Mescherin).

Tabelle 2: Übersicht ausgewählte Merkmale der Untersuchungsgemeinden

	EW	vorhandene Einrichtungen	ÖV - Fahrtenpaare	nächster Lebensmittelladen	Besonderheit
Landkreis Nordfriesland					
Witzwort	995	MarktTreff, Schule, KiTA, Gaststätten	Bahn: 15 (2 km), Bus: 6 (werktags, nur zur Schulzeit)	im Ort	touristisch attraktiv
Goldelund und Nachbargemeind.	380	Kiosk, Gasthof	12 (werktags, nur zur Schulzeit)	15 km	landwirtschaftlich geprägt
Landkreis Uckermark					
Warthe	364	Bäcker, Gaststätte	6 (werktags, nur zur Schulzeit)	16 km	Zuzug Berliner Zweitwohnsitz
Mescherin	415	Gaststätten/ Pensionen; Dorfgemeinschaftshaus	6 (werktags, nur zur Schulzeit)	11 km	Zuzug aus Polen, touristisch attraktiv
Landkreis Werra-Meißner					
Vockerode	405	Dorfgemeinschaftshaus	4 (werktags, nur zur Schulzeit)	3 km	intaktes Ortsbild
Hetzerode	160	Dorfgemeinschaftshaus	6 (werktags, nur zur Schulzeit)	7 km	relativ junge, erwerbstätige Bevölkerung

Quelle: eigene Darstellung

4. Strategien im Umgang mit dem demographischen Wandel

4.1. Der Landkreis Nordfriesland

Im Landkreis Nordfriesland stieg die Einwohnerzahl zwar bis 2005, seither reduziert sie sich jedoch konstant – und wird dies voraussichtlich auch weiterhin tun. Die Verschiebung der Altersstruktur und die daraus resultierenden Veränderungsbedarfe sind die zentrale Herausforderung für den Kreis.

Auf diese Entwicklung wird seit 2006 aktiv in mehreren Arbeitsgruppen auf Kreisebene, bestehend aus Vertretern des Kreises, der Selbstverwaltung und ehrenamtlich engagierten

und Konzepte erarbeitet und teilweise in der Praxis erprobt werden konnten. Der „Masterplan Daseinsvorsorge“ wurde mit detaillierten Handlungsempfehlungen zu den verschiedenen Infrastrukturbereichen erarbeitet. Vorrangiges Ziel der Umsetzung des Masterplans ist die Schaffung größtmögliche Transparenz durch intensive Information und Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger.

Seitens des Kreises Nordfriesland wird vor allem auf die Kooperation gesetzt, die sich in sog. „Funktionsräumen“ niederschlagen sollten, Räume in denen Mindeststandards, wie



Bürger und Bürgerinnen reagiert. Gemeinsam wurden Strategien und Projekte entwickelt und umgesetzt. So beschloss der Kreistag, den demographischen Wandel über alle anderen Ziele des Kreises zu stellen und symbolisiert damit eine sehr offensive Haltung.

Aufgrund seiner Aktivitäten war der Kreis zwischen 2009 und 2011 Modellregion im Modellvorhaben „Region schafft Zukunft“ des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung und erhielt während dieser Zeit Förderung für die Erarbeitung und Aufstellung einer „Regionalstrategie Daseinsvorsorge“ sowie für zahlreiche soziale und wirtschaftliche Projekte, so dass vielfältige Lösungsansätze

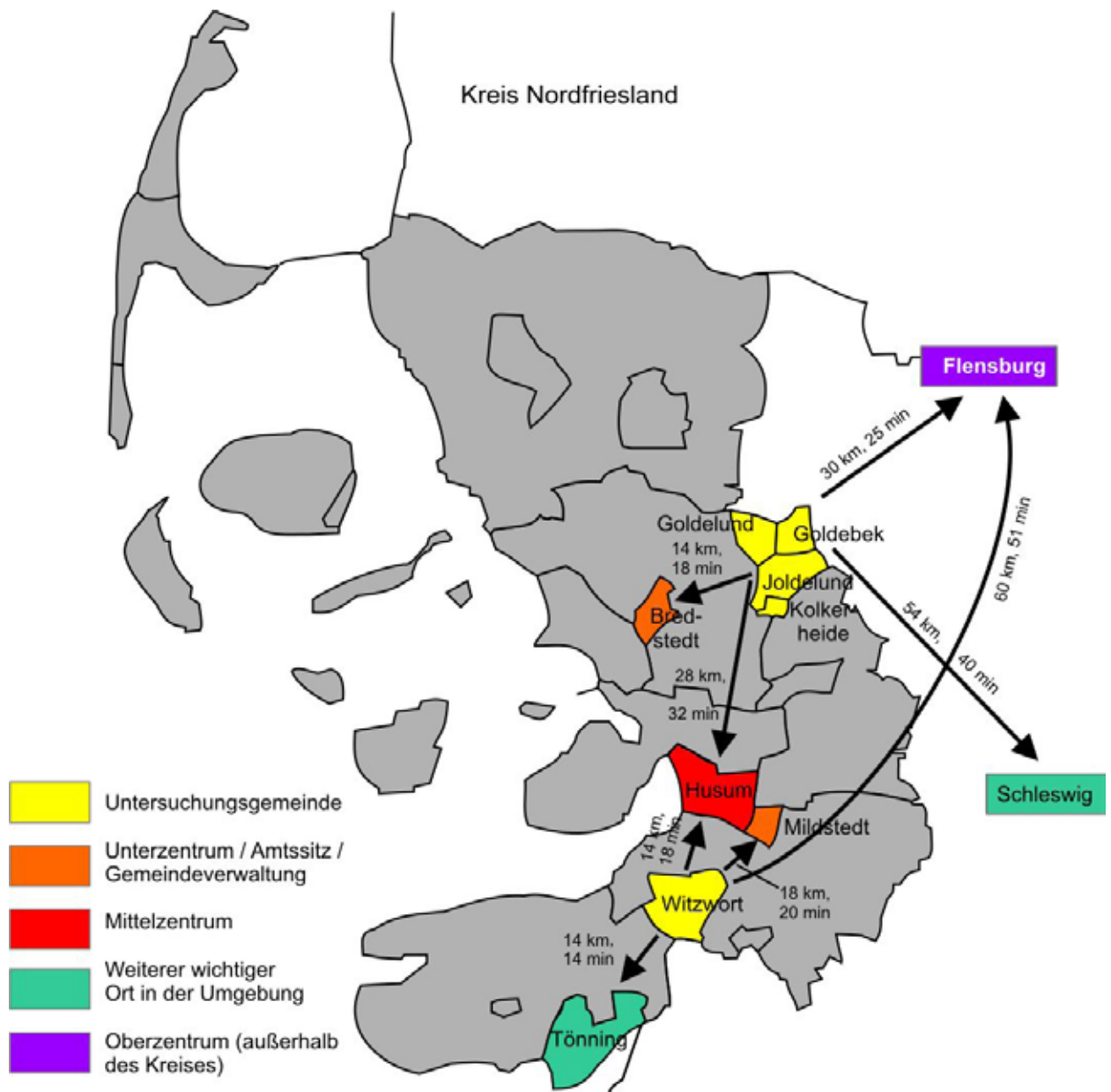
z.B. Bedienhäufigkeit des ÖPNV, Grundversorgung und Dienstleistungen sichergestellt werden. Dieser Ansatz setzt voraus, dass Gemeinden innerhalb der Funktionsräume bereit sind, den eigenen Funktionsverlust zugunsten eines zentraleren Standortes zu akzeptieren. Der entsprechende Diskussionsprozess wird derzeit gerade begonnen.

Ergänzend verfolgt der Kreis die Strategien der Stärkung von Bürgernetzwerken, der altersgerechten Anpassung der gebauten Wohnumwelt und Verbesserung der Erreichbarkeit und Mobilitätsmöglichkeiten für die ländliche Bevölkerung.

Von Seiten des Landes wird den rückläufigen Entwicklungen dadurch Rechnung getragen, dass die Innenentwicklung Vorrang vor der Außenentwicklung hat und der Siedlungsrahmen für die gemeindliche Entwicklung begrenzt wird. Daneben fördert das Land „weiche“ Ansätze wie Kooperationen kleiner Gemeinden und die Sicherung der Nahversorgung durch sog. MarktTreffe (Nahversorgung, Dienstleistungen und Treffpunkt). Zur Unterstützung der

Gemeinden bei der Anpassung an den demographischen Wandel hat das Land einen Werkzeugkasten „Daseinsvorsorge Schleswig-Holstein“ online gestellt und auf Landesebene ein „Netzwerk Demographie“ aufgebaut.

Abbildung 2: Entfernung der Untersuchungsgemeinden zu den nächsten Zentren



14 km, 18 min Distanz und Fahrzeit (Pkw)*

* nach Routenplaner www.google.de

Analyseebene: Ämter, amtsfreie Städte/Gemeinden, Amtssitze plus Leck (7.600 EW)

Quelle: eigene Darstellung (Angaben der PKW-Fahrzeiten des Routenplaners von google maps)

Die Gemeinden Goldelund, Joldelund, Goldebek und Kolkerheide

Die vier selbständigen Gemeinden Joldelund (700 EW), Goldelund (385 EW), Goldebek (347 EW) und Kolkerheide (60 EW) liegen je etwa 25 bis 30 Kilometer von der Nord- und der Ostsee entfernt. Sie zeichnen sich dadurch aus, dass sie bereits seit vielen Jahren in vielfältiger Art und Weise miteinander kooperieren (z. B. Kindergarten, Grundschule, Ärztezentrum). Zwar gibt es in Joldelund ein kleines Lebensmittelgeschäft mit angegliederter Poststelle und eine Bäckerei sowie aufgrund der stark landwirt-

schaftlichen Prägung auch viele Selbstversorger und Hofläden, aber für darüber hinausgehende Einkäufe, zu weiterführenden Schulen, Arbeitsplätzen müssen die nächstgelegenen Städte angefahren werden. Besonders herausragend ist hier – wie vielerorts im ländlichen Raum - ein reges Vereinsleben, vor allem geprägt durch die Freiwillige Feuerwehr, Turn-, Sport- und Heimatvereine sowie vielfältige Aktivitäten der Kirchengemeinde.



Familie mit zwei Jugendlichen in Goldelund¹

Die Familie wohnt gemeinsam mit der Elterngeneration in einem Haus in Goldelund. Der Haushalt verfügt über zwei Pkw, die auch regelmäßig genutzt werden. Darüber hinaus bewegen sich die Familienmitglieder mit dem Fahrrad oder zu Fuß fort. Die Kinder werden morgens zusammen mit drei anderen Kindern des Ortes im Taxi zur Haltestelle gebracht, um den Bus nach Bredstedt und von dort die Schule in Husum zu erreichen. Die Frau arbeitet halbtags bei einem Kreditinstitut in Bredstedt. Dort erledigt sie die Einkäufe und Besorgungen für ihren und den Haushalt ihrer Eltern. Die Kinder üben fast alle Freizeitaktivitäten im Ort aus, hier treffen sie ihre Freunde und nehmen die Sportangebote wahr. Der Ältere verabredet sich manchmal mit Freunden außerhalb des Ortes. Dann geht er direkt nach der Schule mit zu den Freunden und bleibt in der Regel auch über Nacht dort. Ab und zu holen oder bringen die Eltern die Kinder auch zu ihren Zielen, aber das ist selten. Mit weiter entfernt lebenden Freunden treffen sich sowohl Eltern als auch die Kinder nur ab und zu am Wochenende. Die Erwachsenen bezeichnen sich als relativ häuslich, wegen der mit im Haus lebenden Eltern, wegen der Kinder und weil sie ohnehin beruflich schon viel unterwegs sind.

¹ Die auf den folgenden Seiten abgebildeten Personen sind nicht identisch mit den beschriebenen Haushalten!



Älteres Ehepaar in Goldelund

Das Ehepaar, beide über 75 Jahre alt, lebt mit der Familie der Tochter in einem Mehrgenerationenhaus. Der Sohn wohnt weiter entfernt. Das Ehepaar fährt nicht mehr Auto: Sie hat keinen Führerschein und ihr Mann hat gesundheitliche Einschränkungen, deshalb haben sie den Pkw abgeschafft. Wenn sie Wege zurücklegen müssen, fahren sie im Auto mit ihrer Tochter. Sie arbeitet vormittags, so dass das Paar Arzttermine oder ähnliches auf den Nachmittag legt, damit die Tochter sie begleiten kann. Einmal in der Woche fährt die Frau gemeinsam mit ihrer Tochter zum Wocheneinkauf. Wenn sonst etwas fehlt, bringt es ihr jemand mit. Aber eigentlich ist immer alles Wesentliche zu Hause. Manchmal werden sie aber auch von Nachbarn gefahren, wenn es gerade passt, oder ihre Tochter sie nicht begleiten kann. Zu Nachbarn und anderen Freunden im Ort oder zu Geselligkeiten geht die Frau zu Fuß, manchmal fährt sie auch noch mit dem Rad, aber nur noch kurze Wege, weil sie sich darauf zunehmend unsicher fühlt. Ihr Mann und sie leben sehr häuslich, „so ist es eben im Alter“.



Die Gemeinde Witzwort

Die Gemeinde Witzwort (995 EW) liegt im Osten der Halbinsel Eiderstedt, zwischen Husum und Tönning, etwa 30 km von der Nordseeküste entfernt. Zwei Kilometer vom Ort entfernt liegt der Bahnhof Witzwort, an der Bahnstrecke Husum – St. Peter-Ording. Nachdem es dem Ort durch vorausschauende Planung gelang, Kindergarten und Grundschule zu sichern, schloss vor einigen Jahren der letzte Lebensmittelladen – die dritte wesentliche Stütze zur Sicherung der Lebensqualität aus Sicht der Bewohner/innen. Mit Hilfe der Strategie des Landes, in kleinen Orten

mit entsprechenden Initiativen, MarktTreffs als „lebendige Marktplätze für Produkte, Leistungen, Informationen, Ideen und Initiativen“ zu unterstützen, konnte ein solcher in Witzwort geschaffen werden: Neben seiner Nahversorgungsfunktion werden hier weitere Dienstleistungen angeboten, wie z.B. Paket- und Reinigungsannahme und Versicherungsvertretung. Der MarktTreff übernimmt aber auch wichtige soziale Funktionen als Treffpunkt, (Internet) Cafe, Tauschbörse und sein Betreiber gilt als einer der „Kümmerer“ des Ortes.



Alleinstehender Mann in Witzwort

Herr X, ca. 50 Jahre, lebt alleine und ist aufgrund gesundheitlicher Beeinträchtigungen nicht berufstätig. Er verfügt nicht über ein Auto und nutzt für seine Wege über die Ortsgrenze hinaus regelmäßig Bus oder Bahn. Innerhalb des Ortes bewegt er sich mit einem Elektrorollstuhl aufgrund seiner Gehbehinderung. Kurze Wege kann er aber auch zu Fuß zurücklegen. In den Schulferien ist die Fortbewegung aufgrund des eingeschränkten Busverkehrs schwierig. Der letzte Bus abends wird vielfach durch ein Anruf-Sammel-Taxi ersetzt. Herr X ist dann auf die Hilfe der Nachbarn angewiesen und lässt sich häufig etwas mitbringen. Außerdem nutzt er den Lieferservice der Apotheke.



Familie mit zwei kleinen Kindern in Witzwort

Das junge Paar lebt seit fünf Jahren ohne Auto in Witzwort. Beide sind nicht berufstätig und richten ihren Tagesablauf stark am Busfahrplan aus. Die Bahn nutzen sie seltener, da der Bahnhof zwei Kilometer außerhalb des Ortes liegt. Wenn es gerade passt, werden sie auch von Nachbarn mitgenommen. Wege im Ort und in der näheren Umgebung legen sie zu Fuß zurück. Das Paar fährt nahezu jeden Tag nach Husum, um dort etwas zu erledigen und zu erleben. In der Zeit sind die Kinder bei Nachbarn. Die Nachbarn bringen ihnen manchmal auch Einkäufe aus Husum mit oder nehmen die Familie mit zum Einkaufen. Die Familie kauft im MarktTreff nur Kleinigkeiten ein, Windeln erhalten sie dort zum Beispiel nicht. Die Familie hat sich „auf ein Leben auf dem Land eingestellt“. Manchmal wird bei Freunden übernachtet, eine DVD ausgeliehen. Sie sind von der Großstadt nach Witzwort gezogen, weil sie die Ruhe und Natur gesucht haben und wollten, dass ihre Kinder in einer ruhigen, gesunden Umgebung aufwachsen. Dass es in Witzwort eine Grundschule und eine KiTa gibt, war für sie wichtig. Sie genießen das Leben auf dem Land. Für die Kinder gibt es genügend Angebote, die KiTa ist sehr attraktiv.

4.2. Der Landkreis Uckermark

Der demographische Wandel ist in der Uckermark kein neues Phänomen. Seit 1990 hat sich die Einwohnerzahl um 25% reduziert. Auch für die nächsten 20 Jahre wird eine anhaltend negative Bevölkerungsentwicklung prognostiziert. Bis 2030 wird annähernd jeder zweite Uckermärker über 65 Jahre alt sein. Gleichzeitig wird sich die Zahl der über 80-Jährigen verdoppeln.

Da die Auslastungsgrenzen für viele öffentliche wie auch private Einrichtungen deutlich unterschritten werden, ist der Anpassungsdruck in der Uckermark sehr hoch. Das Land Brandenburg verfolgt deshalb die Strategie „Konzentration auf langfristig tragfähige Zentren“. Dies bedeutet konkret eine Anpassung des Zentrale-Orte-Systems auf eine nur noch zweigliedrige Zentrenstruktur (Oberzentren, Mittelzentren). Die Aufgaben der Grundversorgung übernehmen demnach die mit der Gemeindereform entstandenen Amtsbereiche oder zusammengelegten Gemeinden in eigener Verantwortung. Die Wege zu Versorgungsstrukturen wie zu weiterführenden Schulen wurden damit immer weiter, denn diese konzentrieren sich in der

Uckermark zunehmend auf die drei städtischen Mittelzentren (Templin, Prenzlau, Schwedt). Allerdings scheint die Strategie der Konzentration von Versorgungseinrichtungen an eine Belastungsgrenze gekommen zu sein.

Zukünftig wird im Rahmen der Regionalstrategie besonderer Wert auf die Herausarbeitung der Chancen gelegt, die bei Schrumpfung und Alterung der Gesellschaft zu identifizieren sind. Damit ist insbesondere die Entwicklung kombinierter Angebote wie z.B. von Kita und Grundschule, Kita und Altenpflege sowie KombiBus (Linienbus-, Post- und Kurierdienstleistungen) gemeint.

Um aus dem Teufelskreis von Linienkürzungen und weiterem Fahrgastrückgang auszubrechen, startete in 2012 das KombiBus-Projekt. Das Projekt ist Teil des Modellversuchs im Rahmen der „Daseinsvorsorge 2030 – eine Antwort auf den demografischen Wandel“, in dem ausgewählte Praxisprojekte vom Beauftragten der Bundesregierung für die Neuen Bundesländer gefördert werden. Der KombiBus ist eine Kombination von Linienbus, Post, Kurierdienst, Fahrdienst für Mobilitätseingeschränkte und

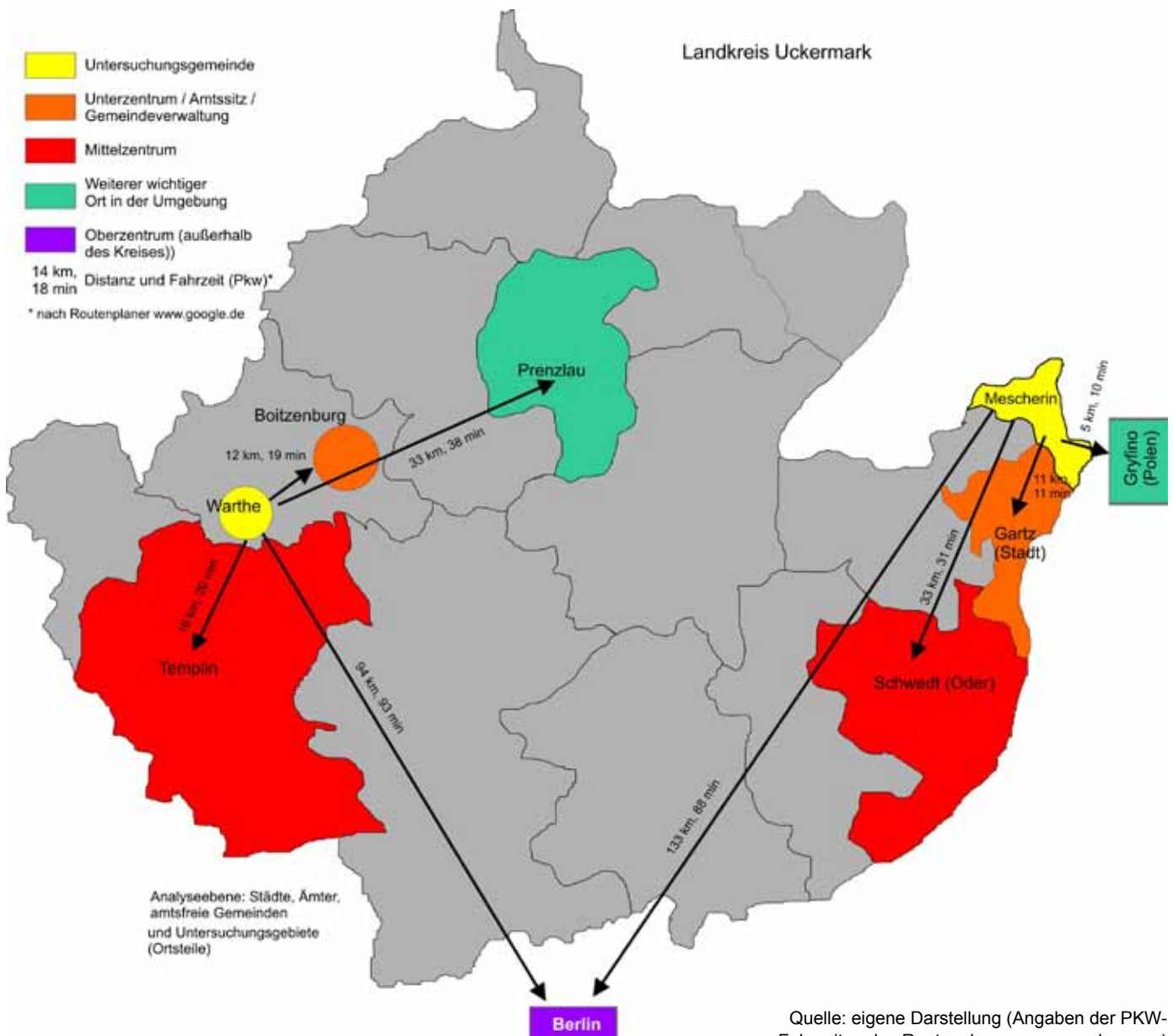


soll die Wirtschaftlichkeit einzelner Dienstleistungen in der Region verbessern und damit die Versorgung der Bevölkerung dauerhaft sichern.

Die Uckermark ist jenseits aktiv betriebener Strategien ein Beispiel dafür, dass sich Positives entwickeln kann, „wenn nichts passiert“. Denn inzwischen profitieren viele Gemeinden in der Uckermark aufgrund der Ruhe sowie der landschaftlichen Reize von einer wachsenden Nachfrage nach Zweitwohn- oder Altersruhesitzen. Die überwiegend aus Berlin kommenden Personengruppen (Künstler, Journalisten, Besserverdienende ...) suchen den Kontrast

zur Großstadt, bringen neue Ideen und neuen Schwung in die Dörfer. Die Bausubstanz leerstehender Gebäude bleibt erhalten, lokale Handwerksbetriebe profitieren von den neuen Auftraggebern. Eine weitere positive Entwicklung zeichnet sich in den nordöstlichen Teilen der Uckermark ab. Seit ein paar Jahren gibt es einen kontinuierlichen Zuzug von polnischen Haushalten in die grenznahen Orte wie z.B. im Amt Gartz (Oder). Die polnischen Haushalte schätzen die günstigen Baulandpreise und das deutsche Bildungssystem. So konnte der Bevölkerungsrückgang in diesen Ortsteilen gestoppt und teilweise sogar umgekehrt werden.

Abbildung 3: Entfernung der Untersuchungsgemeinden zu den nächsten Zentren



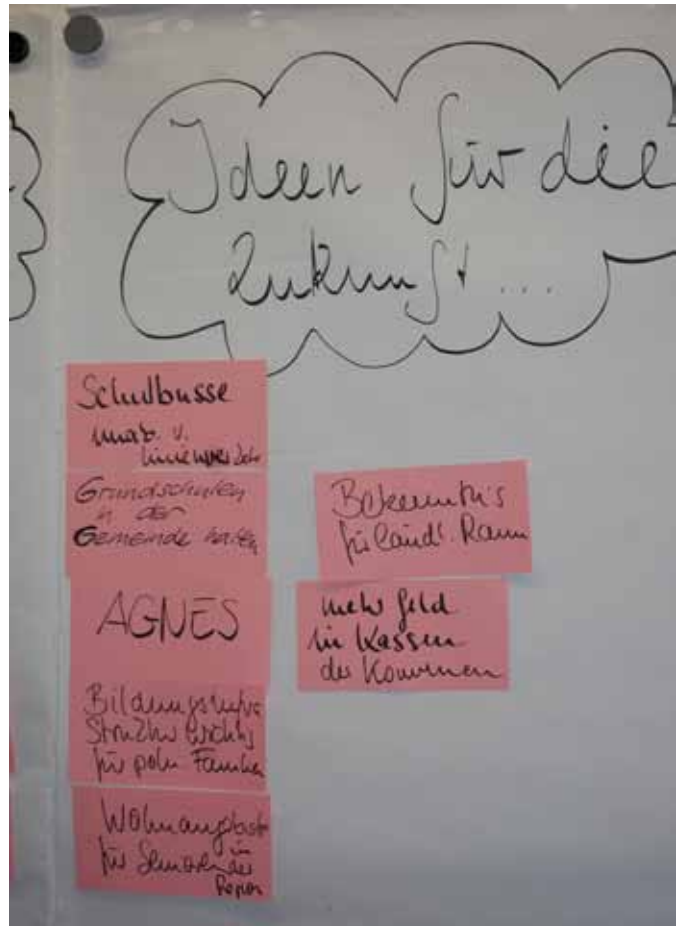
Quelle: eigene Darstellung (Angaben der PKW-Fahrzeiten des Routenplaners von google maps)

Der Ortsteil Mescherin in der Gemeinde Mescherin

Der Ortsteil Mescherin (415 EW) in der Gemeinde Mescherin liegt am Ufer der Oder im Amt Gartz (Oder) (7.000 EW) mitten im Nationalpark Unteres Odertal. Zwei Kilometer nördlich von Mescherin verläuft die Landgrenze zu Polen. Die Bevölkerung der Gemeinde Mescherin (994 EW) stabilisiert sich in den letzten Jahren durch den Zuzug polnischer Haushalte. Im Ortsteil Mescherin beträgt der Anteil polnischer Neubürger inzwischen bereits 11%, im Ortsteil Rosow der Gemeinde Mescherin rund 25%. Der Ortsteil Mescherin profitiert weiterhin vom Radtourismus längs des Fernradweges Oder/Neiße. Wichtig für den Ortsteil ist die hohe Ortsbindung der Bewohnerschaft aufgrund der Natur (Oder) und der Ruhe (keine Durchgangsstraßen).

Auf der Bürgerwerkstatt wurde die Bereitschaft signalisiert, in Zukunft kommunale Aufgaben immer häufiger selbst in die Hand zu nehmen. Die Mescheriner sehen bürgerschaftliches Engagement als Schlüssel zu einem funktionierenden Leben auf dem Land. Allerdings wünschen sich die Anwesenden von Seiten der Politik ein generelles Bekenntnis zum ländlichen Raum. Konkret wird vorgeschlagen, den Kommunen mehr Eigenverantwortung in der Verwendung der finanziellen Mittel zu überlassen (kommunale Selbstverwaltung). Dazu ist ein persönli-

cher „Kümmerer“ (hier: Ortsbürgermeister Karl Menanteau), der Veranstaltungen organisiert und Menschen zusammenbringt, eine wichtige Voraussetzung.



Alleinstehender, älterer Mann

Herr M., 83 Jahre alt, Rentner, verwitwet, drei erwachsene Kinder und zahlreiche Enkelkinder, ist der ehemalige Dorflehrer von Mescherin. Seine „Kinder“ sind in Brandenburg geblieben und wohnen in Eberswalde, Angermünde und Mescherin (Tochter). Seine Enkel hat es jedoch nicht mehr in der Heimat gehalten, sie arbeiten und leben weit entfernt (Chicago, Berlin, Hamburg). Früher gab es im Ort neben der Schule einen Konsum, eine Krankenschwester, Bäcker und Fleischer. Inzwischen vermisst er Menschen auf der Straße, man trifft sich kaum noch, obwohl er im Ort fast jeden kennt. Die Einkäufe und Arztbesuche sind ein willkommener Anlass, das Haus zu verlassen. Seine Fachärzte sucht er in unterschiedlichen Orten auf (Prenzlau, Angermünde, Schwedt). Er erledigt alles noch mit dem eigenem Auto – trotz nachlassender Sehkraft. Nach Greifenhagen/Polen fährt er auch häufig auf den Markt und freut sich über das vielfältige Angebot. Mit den neuen polnischen Nachbarn kommt er gut zurecht. Auf die Frage, was er macht, wenn er nicht mehr Auto fahren könne, verweist er auf die Angebote der Diakoniestation in Gartz und darauf, dass er dann auf die Hilfe seiner Tochter angewiesen wäre. Er hofft natürlich, noch lange fit zu bleiben. Wegziehen käme für ihn nicht infrage. Seine Tochter wohnt auf dem Nachbargrundstück und schaut regelmäßig vorbei.



Familie mit Kindern

Das Ehepaar, Mitte 20 bzw. Mitte 40, lebt mit zwei Kindern (12 und 14 Jahre alt) in einem Mehrgenerationenhaushalt (Großeltern und Bruder) auf einem Grundstück, aber in verschiedenen Häusern. Die Großmutter hatte noch nie einen Führerschein besessen und ist deshalb die „klassische“ Mitfahrerin. Die Ehefrau arbeitet in einem Supermarkt in Gartz und fährt bei schönem Wetter dorthin mit dem Fahrrad auf dem gut ausgebauten Oder-Radweg. Allerdings meidet sie diesen unbeleuchteten Weg abends und nachts. Die Kinder haben weite Schulwege zu bewältigen. Der Sohn wird von der privaten Schule in Penkun (MV) abgeholt und ist in der Regel um 14:00 oder 16:00 Uhr zu Hause, die Tochter geht auf das Gymnasium in Angermünde und braucht für den Schulweg rund 1 1/2 Stunde pro Fahrtstrecke. Der Großvater übernimmt regelmäßig Fahrdienste für die Kinder. Freunde werden entweder im Ort besucht oder es werden Besuche mit Übernachtungen am Wochenende gekoppelt. Der Ehemann arbeitet bei einer Straßenbaufirma in Gartz und fährt dorthin mit dem Auto. Er hatte immer mal wieder im Ausland gearbeitet und ist während dieser Zeit am Wochenende hin und her gependelt. Der Ort hat eine Breitbandversorgung durch die Stadtwerke Schwedt. Einkäufe höherwertiger Güter werden deshalb durchaus auch per Internet erledigt. Die Familie lebt in einem starken familiären Zusammenhang mit hoher Ortsbindung.



Der Ortsteil Warthe in der Gemeinde Boitzenburg - Land

Der Ortsteil Warthe (364 EW) liegt inmitten zahlreicher Seen und ausgedehnter Wälder des Naturparks Uckermärkische Seen in der Gemeinde Boitzenburger Land. Die Gemeinde Boitzenburger Land (3.559 EW) verliert jährlich fast 100 Einwohner. Die Bevölkerung des Ortsteiles Warthe dagegen hält sich relativ stabil. Der Ortsteil Warthe profitiert aufgrund der landschaftlichen Lagegunst von einer wachsenden Nachfrage nach Zweitwohn- oder Altersruhesitzen. Die Gemeinde Boitzenburger Land hat inzwischen eine Zweitwohnsitzsteuer eingeführt, auch um die Wochenendnutzer zu bewegen, ihren ersten Wohnsitz in die Uckermark zu verlegen. Gleichzeitig verändern sich die traditionellen sozialen Netze, wenn viele Häuser nur zeitweise belebt sind. Es fehlen Personen, die sich in den - für das Dorfleben wichtigen -

Vereinen wie z.B. der Freiwilligen Feuerwehr (FFW) engagieren. Auch die nachbarschaftlichen Unterstützungssysteme werden für die Einheimischen löchrig, da die Nachbarn nur am Wochenende kommen und die eigenen Kinder die Dörfer in Richtung entfernterer Ausbildungs- und Arbeitsplätze verlassen haben. Eine offene Frage ist auch, ob die Neubürger zukünftig im Ort wohnen bleiben, wenn sie älter und gebrechlicher werden. Zu vermuten ist, dass die Ortsbindung geringer ausfällt als bei den Einheimischen.

Im Ort selbst gibt es eine Bäckerei sowie mobile Lebensmittelangebote. Zentraler Treffpunkt ist der Gasthof. Aber den Betrieb aufrecht zu erhalten ist eine große Herausforderung und ohne die Feriengäste nicht möglich.



Älteres Ehepaar

Frau W. Mitte 50, verheiratet, ist gesundheitlich stark eingeschränkt und kann sich nur mit einer Gehhilfe wenige Schritte fortbewegen. Sie ist als junge Frau von Berlin in das Elternhaus ihres Mannes nach Warthe gezogen und hatte bis zur Wende im Dorfkonsum gearbeitet. Seit der Schließung des Ladens war sie nicht wieder erwerbstätig. Durch ihre Krankheit ist sie an das Haus gefesselt. Für Besorgungen und zum Arzt fährt sie mit ihrem Mann mit, meistens nach Templin, da es dort fast alles gibt. Aber „ohne Auto“, sagt sie, „kann man sich hier erschießen“. An einen Umzug denkt sie jedoch nicht, da ihr das große Grundstück viel Freude macht, außerdem könnte sie sich nicht mehr vorstellen, woanders zu leben.



Generationenhaushalt

Frau A., 60 Jahre alt, 2 erwachsene Kinder, ist in Warthe geboren und wohnt mit ihrer pflegebedürftigen Mutter (80 Jahre) in einem Haushalt, da diese sich nicht selbständig im Ort versorgen könnte. Frau A. arbeitet auf einer halben Stelle als Erzieherin wochenweise in Berlin. Frau A. hat die Welt kennen gelernt und einige Jahre in Stockholm gelebt. Nach der Wende hatte sie die Wahl: Warthe, Berlin oder einen anderen Ort in Westdeutschland. Das Rennen hat der Heimatort gemacht, sie ist mit ihren Kindern nach Warthe zurückgekommen. Beide Söhne leben (studieren und arbeiten) inzwischen im Ausland. Sie schätzt im Ort die soziale Verbundenheit, das Vereinsleben. Der Gasthof ist dabei der zentrale Anlaufpunkt. Falls es diesen Treffpunkt nicht mehr geben sollte, wäre dies für den Ort ein großer Verlust. Besorgungen werden mit dem Auto überwiegend in Templin erledigt. Falls etwas vergessen wurde, kann man sich auch bei den mobilen Angeboten im Dorf gut versorgen. Frau A. macht alle Besorgungen mit dem Auto, spürt jedoch deutlich die gestiegenen Benzinpreise. Sie fährt mittlerweile häufiger zum Einkaufen oder tanken nach Polen, überlegt, welche Fahrten wirklich notwendig sind und schränkt sich bei Freizeitaktivitäten inzwischen ein. Den Zuzug von Berlinern empfindet sie als Bereicherung für das Dorfleben, aber das sehen nicht alle so im Dorf.

4.3. Der Werra-Meißner-Kreis

Der Werra-Meißner-Kreis gehört zu den Regionen Hessens, die in der Vergangenheit überdurchschnittlich hohe Bevölkerungsrückgänge zu verzeichnen hatten. Entsprechend ist der Altersdurchschnitt im Werra-Meißner-Kreis hoch und in den vergangenen Jahren deutlich gestiegen – eine Tendenz, die sich den Prognosen nach bis 2015 fortsetzen wird.

Der Werra-Meißner-Kreis beschäftigt sich bereits seit vielen Jahren mit dem demographischen Wandel und seinen Auswirkungen auf die Region. Das Besondere dabei ist, dass der Landrat sich diese Aufgabe zur „Chefsache“



gemacht hat und unpopuläre Entscheidungen trifft. Der Kreis genehmigt keine weiteren Neubaugebiete mehr, zum einen da ausreichend Flächen für Wohnen, Gewerbe und Industrie zur Verfügung stehen, zum anderen um (weitere) Leerstände zu vermeiden oder vorhandene Bausubstanz besser vermarkten zu können.

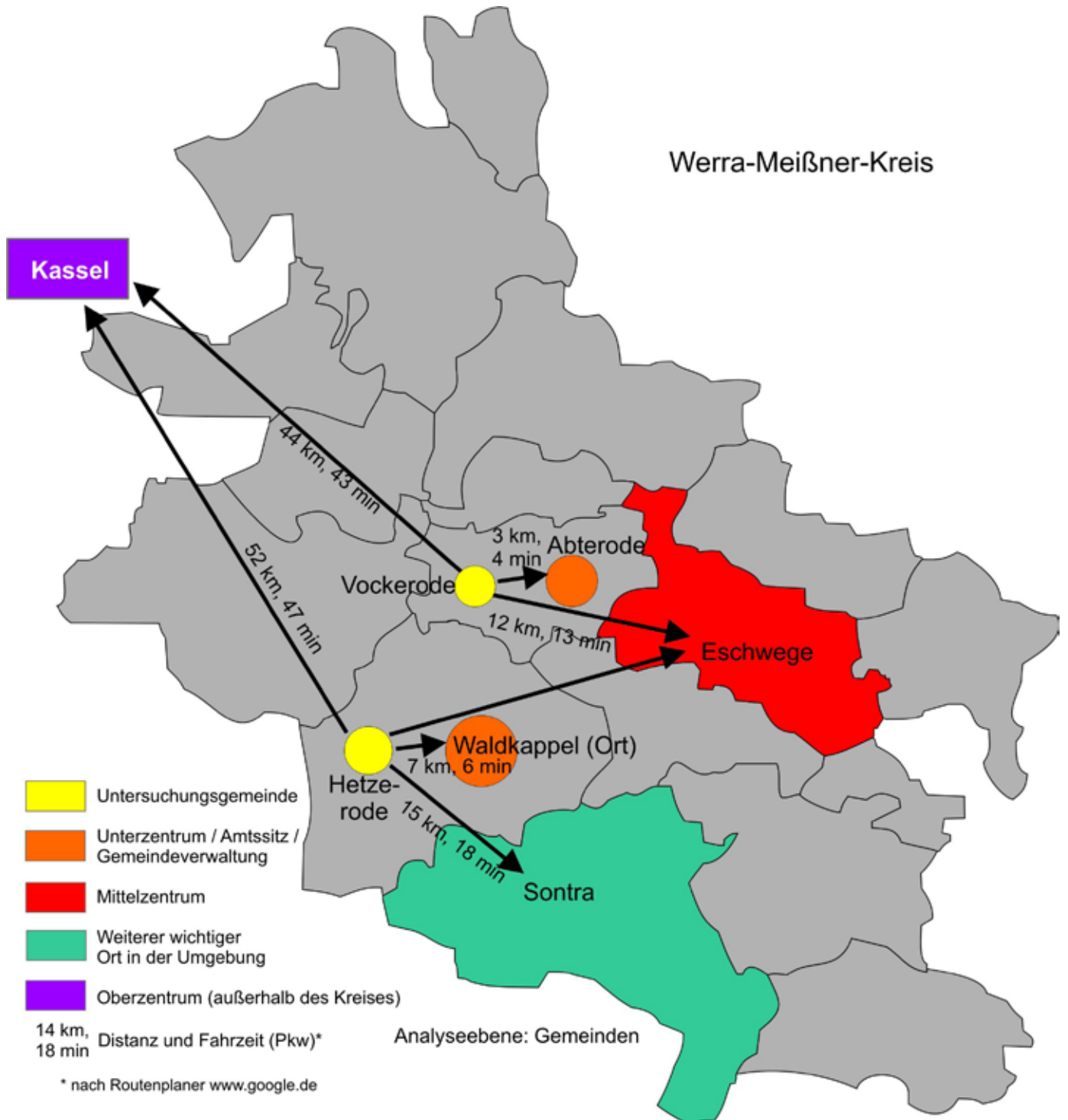
Die Nahversorgung der Bevölkerung wird als wichtiger „Bleibefaktor“ gewertet. Zusammen mit dem Verein „Aufwind – Verein für seelische Gesundheit“ entstanden im Landkreis fünf kleine Läden, die die Nahversorgung und Begegnungsmöglichkeiten in ländlichen Gemeinden sicherstellen. Je nach Marktkonzept wird der günstigste Vertriebspartner ausgewählt, so dass sehr unterschiedliche Kooperations- und Organisationsformen zum Tragen kommen – immer unter Einbindung von 50% schwerbehinderten Beschäftigten.

Zur Sicherung der Mobilität nichtmotorisierter Personen werden verschiedene Wege eingeschlagen. In der Gemeinde Ringgau hat sich ein mittlerweile gut angenommener interkommunaler Bürgerbus etabliert. Im Herbst 2012 startete in zwei Regionen des Kreises (Herleshausen, Sontra und Witzenhausen) das Förderprojekt „Mobilfalt“ („Mobilität in einer neuen Vielfalt“). Mobilfalt vernetzt den Individualverkehr mit dem Öffentlichen Nahverkehr, das heißt, mit allem was in den Fahrplänen des NVV zu finden ist – vom Anruf-Sammel-Taxi und Bürgerbus über Bus und Tram bis hin zum Zug, so dass vollkommen neue, flexible Angebote entstehen (<http://www.mobilfalt.de>).

Überregionale Aufmerksamkeit erhält auch die Initiative der Gemeinde Wanfried (4.300 EW), die mit hohen Leerständen vieler Fachwerkhäuser zu kämpfen hat. Hier gründete sich eine „Bürgergruppe für den Erhalt Wanfrieder Häuser“. Sie legte ein Kataster der leerstehenden Häuser an und warb für die Belebung der kulturhistorisch wertvollen Kernstadt. Ihr Angebot umfasst eine kostenlose Beratung zu allen Fragen der Gebäudesanierung. Nach anfänglich schleppender Nachfrage wird das Modell derzeit gut nachgefragt – seit 2006 wurden 23 Häuser verkauft und saniert, besonders von Niederländern. Aufgrund sinkender Renten und

wachsender Altersarmut erwarten die Initiatoren aber auch aus deutschen Ballungsräumen steigende Nachfrage. Das Modell wird vielen Anforderungen gerecht: Die Stadt profitiert von dem Multiplikatoreffekt der sanierten Häuser, sie erzielt Einnahmen aus Gebühren und Steuern, das lokale Handwerk erhält Aufträge.

Abbildung 4: Entfernung der Untersuchungsgemeinden zu den nächsten Zentren



Quelle: eigene Darstellung (Angaben der PKW-Fahrzeiten des Routenplaners von google maps)

Der Ortsteil Vockerode der Gemeinde Meißen

Der Ortsteil Vockerode (410 EW) ist einer von sechs Ortsteilen der Gemeinde Meißen (3.450 EW) und liegt am Fuße des Hohen Meißen im Naturpark Meißen-Kaufunger Wald. Amtssitz der Gemeinde ist der Ortsteil Abterode (883 EW). Der Bürgermeister der Gemeinde Meißen verfolgt die Strategie der Aufgabenteilung zwischen den Ortsteilen: Der Ortsteil Abterode ist Sitz der Gemeindeverwaltung und der Mittelpunktschule, hier konzentrieren sich Nahversorgungseinrichtungen. Der Ortsteil Weidenhausen entwickelt sich zu einem „Betreuungs-Standort“ mit der vorhandenen KiTa und einer geplanten Tagespflege für ältere Menschen und in Germerode soll rund um eine leerstehende Schule und dem Lehrerwohnhaus ein Dorfzentrum (Neue Mitte) mit altengerechten Wohnungen, Cafe und einem Dorfladen entstehen.

Für den kleinen Ortsteil Vockerode sind keinerlei Funktionen vorgesehen. Gleichwohl ist zu beobachten, dass aus den größeren Ortsteilen der Gemeinde Meißen mehr Menschen wegziehen als aus den kleineren Ortsteilen. In der jüngsten Vergangenheit fällt auf, dass insbe-

sondere junge Familien mit Kindern in die kleineren Ortsteile wie z.B. Vockerode zuziehen. Erklärt wird dies mit dem idyllischen Ortsbild.



Familie mit Kindern

Die Familie, um die 30 Jahre alt mit drei Kindern (1, 2 und 10 Jahre), lebt in einem gemieteten Haus, in das sie vor einigen Monaten zugezogen sind. Gebürtig und aufgewachsen in Düsseldorf, bevorzugen sie seit Jahren das Landleben und können sich auch nichts anderes mehr vorstellen. Sie verstehen sich als postkonservative Familie, die Wert auf Familie, Häuslichkeit und Selbstversorgung legt. Sie studiert im Fernstudium in Stockholm Geologie, er in Hagen Psychologie. Zudem gibt sie einen Sprachkurs (schwedisch) an der VHS in Eschwege. Ihre Wege gestalten sie ganz unterschiedlich, je nach Wetter, Bewegungsdrang oder Transporterfordernissen. Die meisten Wege erledigen sie mit dem Auto, der große Sohn fährt mit dem Schulbus zur Waldorfschule in Eschwege. In der Freizeit, um Freunde in Germerode zu besuchen, fährt er jedoch mit dem Rad. Zum Einkaufen in das „Lädchen für Alles“ nach Abterode gehen sie entweder zu Fuß oder fahren Rad, manchmal fahren sie auch die 10 km nach Eschwege mit dem Rad. Wichtig für die Fahrradnutzung sind für den Sohn die vorhandenen straßenunabhängigen Radwege. Zum Besuch der Musikschule in Eschwege wird der Junge in der Regel mit dem Auto gefahren. Die Familie fühlt sich wohl in Vockerode, aber sie ist für die Zukunft flexibel und offen. Andere Wohnstandorte werden – vor allem berufsbedingt - nicht ausgeschlossen.

Älteres Ehepaar

Frau E., Mitte 70 Jahre alt, verheiratet, mehrere erwachsene Kinder, lebt seit 60 Jahren in Vockerode und fühlt sich dort sehr wohl. Eines ihrer erwachsenen Kinder wohnt aufgrund einer Erkrankung in ihrem Haushalt, ein weiteres im selben Ort und die anderen Kinder weit entfernt. Frau E. fährt kein Auto, ihr Mann ist nicht mehr fit genug für den Straßenverkehr, so dass sie auch nicht möchte, dass er weiter als in den nächsten Ort nach Abterode fährt. Aber dort lässt sich immerhin fast alles regeln, was man für den Alltag braucht: Einkauf, Ärzte, Bank, Verwaltung. Manchmal fährt sie ihr im Ort lebender Sohn, wenn sie weitere Wege zurücklegen muss, aber das ist selten. Außerdem sind alle sehr entgegenkommend. So koordiniert z.B. die Ärztin in Abterode die Patienten-Termine so, dass anderen Patienten aus dem Ort sie mitnehmen können. Innerhalb des Ortes geht Frau E. zu Fuß, es ist ja alles nah. Sie hat viele Bekannte und Freunde im Ort, so dass sie hier auch gerne ihre Freizeit verbringt und keine großen Bedürfnisse hat, aus dem Ort „rauszukommen“.



Der Ortsteil Hetzerode der Stadt Waldkappel

Hetzerode (160 EW) ist einer von 15 Ortsteilen der Großgemeinde Waldkappel (4.531 EW), die 1971 im Rahmen der Gebietsreform zusammengefasst wurden. In der Kernstadt Waldkappel – zugleich Verwaltungssitz und Versorgungszentrum – leben knapp 2.000 Menschen. Obwohl der kleine Ortsteil Hetzerode relativ weit (7 km südwestlich) vom Versorgungszentrum Waldkappel entfernt liegt, hält sich die Bevölkerungszahl relativ stabil und leben viele Menschen im erwerbsfähigen Alter in Hetzerode. Auffällig sind ein hoher Anteil landwirtschaftlicher Betriebe (Vollerwerbshöfe) sowie viele Selbständige, die entweder ein Gewerbe im Ort betreiben oder aber in den umliegenden Orten arbeiten (z. B. Physiotherapie).

Ein Grund für die stabile Ortsentwicklung ist nach übereinstimmenden Aussagen das funktionierende Sozialleben „jeder kennt jeden und man achtet aufeinander“. Häufig wohnen Familien seit mehreren Generationen hier und es gibt auch noch viele Mehrgenerationenhaushalte im Ort. Man hat also Wurzeln geschlagen und denkt nicht daran, wegzuziehen. Probleme formulieren die Familien mit Kinder und vor allem Jugendlichen. Ihr Weg zu den weiterführenden Schulen in Eschwege ist lang und beschwerlich. So ergeben sich schon für die 10-Jährigen Schultage, die im Ort um 6:30 beginnen und erst um 16:00 Uhr wieder im Ort enden.



Familie mit Kindern

Herr H., (50+) lebt zusammen mit seiner Frau und seinem 18-jährigen Sohn. Alle drei haben ein Auto, da sie alle zu unterschiedlichen Zeiten in verschiedenen Orten arbeiten. „Wenn alle Erwachsenen ein Auto haben, lässt es sich hier gut leben. Wenn nicht, ist es schwierig“. Die Familie versucht, ein auf den Ort konzentriertes Leben zu führen und nutzt die vorhandenen Angebote und Aktivitäten. So fährt der Sohn mit dem Rad oder einer Fahrgemeinschaft zum Sport in den benachbarten Ort. Die meisten anderen Wege werden allerdings mit dem Auto auf dem Weg von und zu der Arbeit erledigt. Früher fuhr der Sohn mit dem Bus zur Schule nach Eschwege und musste eine lange Fahrtzeit auf sich nehmen. Allerdings ist man das Fahren auf dem Land gewohnt und es bietet für junge Menschen auch die Möglichkeit zum Klönen, Spielen, Lernen – in vielerlei Hinsicht.



Älteres Ehepaar

Frau B., (50-64 Jahre), lebt mit ihrem Mann schon sehr lange in Hetzerode. Sie bewegt sich fast nie alleine aus dem Ort hinaus, da sie nicht selber Auto fährt. Sie arbeitet nicht, denn dann würde sie ein Auto benötigen. Damit wäre der Verdienst schon wieder fast aufgebraucht. Zum Einkaufen, zum Arzt oder für sonstige Erledigungen fährt sie mit ihrem Mann mit nach Waldkappel. Dort gibt es einen Allgemeinmediziner und einen Zahnarzt, wenn andere Ärzte benötigt werden, fahren sie nach Eschwege. Manchmal fährt Frau B. von Waldkappel mit dem Bus zurück nach Hause, aber eigentlich wartet sie lieber solange, bis ihr Mann sie mit zurücknehmen kann. Frau B. fährt nicht gerne Bus. Von Hetzerode aus sind die Busverbindungen sehr ungünstig. Landkreisübergreifend nach Spangenberg im Schwalm-Eder-Kreis gibt es gar keine Busverbindungen. Das Ehepaar hat aber auch kaum Kontakte in diesen Ort: „Da liegt mehr als nur ein Hügel zwischen“. Radfahren ist keine Alternative, denn die Strecke nach Waldkappel ist sehr anstrengend und ein Radweg fehlt. Das Ehepaar hat sich auf dem Land eingerichtet, ihre Kinder leben ebenfalls beide in ländlichen Räumen, in denen das Auto unbedingt notwendig ist.



5. Ergebnisse

Die Herausforderungen, die Lebensqualität in dünn besiedelten ländlichen Regionen zu sichern, sind nicht neu und werden praktisch seit der Entstehung einer institutionalisierten Raumordnung intensiv diskutiert. Neu dagegen ist, dass der demographische Wandel alte – und bislang nicht gelöste – Probleme der Integration des ländlichen Raums (ÖPNV, Arbeitsplätze, Bildung, medizinische Versorgung etc.) weiter verschärft, da in seiner Folge ältere Menschen noch weniger mit der Unterstützung der nachwachsenden Generationen rechnen können und insgesamt die Bevölkerungsdichte in ohnehin dünn besiedelten Regionen weiter abnimmt. Verschärft wird diese Entwicklung durch Mobilitäts- und Globalisierungsprozesse, die zur räumlichen Ausdehnung familiärer Netze führen.

Gleichwohl ergeben sich mit dem demographischen Wandel neue Chancen und Handlungsoptionen. Die heute alten Menschen haben – im Vergleich zu früheren Generationen – eine längere Phase des Lebens vor sich, die sie gesund und aktiv gestalten können. Sie sind wesentlich (auto)mobiler und geübter im Umgang mit Technologien. Sie können eine wichtige Ressource für die gesellschaftliche Organisation auf dem Land sein. Darüber hinaus bietet das Internet neue Möglichkeiten der Kommunikation, der Weiterbildung, der Organisation des Einkaufs, der standortunabhängigen Erwerbstätigkeit, der Erledigung von Behördengängen etc. Das Leben auf dem Land ist zwar in manchen Bereichen beschwerlicher, aber auf der anderen Seite auch unverwechselbarer und verlässlicher. Diese Faktoren können Gründe dafür sein, dass wir in den Untersuchungscommunen überwiegend auf lebendige Dorfgemeinschaften, eine hohe Wohnzufriedenheit, Heimatstolz und Standortbindung gestoßen sind, auch wenn sich dies von Ort zu Ort unterscheidet.

Nichtsdestotrotz verweisen die Ergebnisse der quantitativen Analyse auf ein vermutlich erhebliches Potenzial an sozialer Ausgrenzung und mangelnder Teilhabe im ländlichen Raum. Dieses ist in demographischen Schrumpfungsräumen stärker vorhanden als in anderen ländlichen Räumen. Es ist verbunden mit fehlendem

Zugriff auf ein Auto, finanzieller Armut, hohem oder jungem Alter. Angesichts einer zukünftig zu erwartenden zunehmenden Altersarmut – ganz besonders in Ostdeutschland – und steigenden Verkehrskosten, kann deutlicher Handlungsbedarf konstatiert werden, der in der Fallregion Uckermark bereits sichtbar ist.

Die Ergebnisse des Forschungsvorhabens werden im Folgenden entlang der Schwerpunktthemen zusammenfassend dargestellt.

Der Umgang mit dem demographischen Wandel braucht klare Zuständigkeiten

Der demographische Wandel findet in allen Landkreisen statt – jedoch auf einem unterschiedlichen Niveau. Der Landkreis Nordfriesland steht für eine Region, die noch keine Bevölkerungsverluste, dafür aber deutliche Verschiebungen in der Altersstruktur zu verzeichnen hat. Der Werra-Meißner-Kreis und die Uckermark verlieren deutlich Bevölkerung. Allerdings profitiert der Werra-Meißner-Kreis noch von der relativen Nähe zu bedeutenden Arbeitsmärkten (Kassel, Göttingen, Eisenach). Die Uckermark steht demgegenüber für eine Region, die in allen Bereichen Herausforderungen (Bevölkerungsverluste, hohe Arbeitslosigkeit, geringe Siedlungsdichte) bewältigen muss.

Nordfriesland und der Werra-Meißner-Kreis bemühen sich schon seit vielen Jahren mit vorausschauenden Strategien (Masterpläne zur Daseinsvorsorge, Ausweisung von Funktionsräumen, Förderung von Nahversorgungskonzepten) die Auswirkungen des demographischen Wandels zu kompensieren. Im Werra-Meißner-Kreis ist das Thema seit vielen Jahren „Chefsache“ des Landrates. Im Landkreis Nordfriesland wurde die Befassung mit den Auswirkungen des demographischen Wandel als strategisches Ziel über das gesamte Verwaltungshandeln gestellt. Im Landkreis Uckermark war die Diskussion über mögliche Anpassungsstrategien in der Vergangenheit von Überlegungen zur Sicherung des öffentlichen Nahverkehrs geprägt, ressortübergreifende Strategien werden seit der Einrichtung eines neuen Amtes für Kreisentwicklung entwickelt.

Einfluss praktizierter Strategien auf Mobilität und Teilhabe schwer nachweisbar

Der Einfluss praktizierter Strategien auf Mobilität und Teilhabe der Bevölkerung lässt sich nur schwer nachweisen. Es lässt sich zudem kein in sich konsistentes System im Umgang mit dem demographischen Wandel identifizieren. Strategien der Länder, Landkreise und Kommunen können in den jeweiligen Bereichen der Daseinsvorsorge unterschiedliche Ziele verfolgen. In der Regel sind auf Landkreisebene entwickelte Konzepte auch noch nicht überall in den Kommunen „angekommen“. Vor Ort dominiert ein pragmatischer Ansatz: Man wird dort aktiv, wo der Handlungsdruck am höchsten ist oder dort, wo sich aufgrund der Rahmenbedingungen aussichtsreiche Projektansätze ergeben.



Ob ein Dorf den demographischen Wandel bewältigen und ob die Versorgung und Mobilität der Bevölkerung sichergestellt werden kann, hängt für Haushalte ohne Auto entscheidend von dem sozialen Miteinander ab. Die Teilhabechancen von Haushalten ohne Auto sind in vielen kleinen abgelegenen Orten deshalb an die Frage geknüpft, ob familiäre und andere

soziale Netze sowie Orte der Begegnung vorhanden sind. Weitere Einflussfaktoren auf die Zukunftsfähigkeit sind eine Willkommenskultur für Neuhinzuziehende, ein attraktives Ortsbild, landschaftliche Attraktivität oder eine gewachsene wirtschaftliche Basis (Landwirtschaft). Alle diese Faktoren können sich innerhalb einer Region oder sogar einer Gemeinde mit mehreren Ortsteilen kleinräumig verändern und sind von Ortsteil zu Ortsteil verschieden.

Mobilitätssicherung durch den ÖPNV nach wie vor schwierig

Die Bereitstellung eines attraktiven und gleichzeitig finanzierbaren öffentlichen Nahverkehrs wird in allen Fallregionen als zentrale Herausforderung zur Sicherung von Teilhabe in den ländlichen Regionen gesehen. Tatsächlich wird der ÖPNV nach den qualitativen Erhebungen jedoch nur von Personen genutzt, die unbedingt auf ihn angewiesen sind. Für ältere Menschen stellt er nur bedingt eine Alternative dar. Diese Personengruppe nutzt eher Mitfahrgelegenheiten bei Familienangehörigen oder Nachbarn, lässt sich notwendige Dinge mitbringen oder verzichtet auf Aktivitäten. Alternative Bedienformen wie Anruf-Sammeltaxis (AST) werden nur im Werra-Meißner-Kreis in nennenswertem Umfang genutzt. Hier ist das Angebot bekannt und bereits seit den 1980er Jahren auf dem Markt. In der Uckermark und in Nordfriesland werden und wurden diese Bedarfsverkehre zwar erprobt, jedoch entweder kaum genutzt oder mangels Nachfrage wieder eingestellt. Die Erfahrungen mit Bürgerbussen sind regional sehr verschieden. Während sie sich in Niedersachsen sehr bewähren, konnten sie sich in der Uckermark und in Nordfriesland als Alternative nicht durchsetzen. Hier ist das Angebot entweder unbekannt oder es fehlt die Bereitschaft der Bevölkerung, sich zu engagieren. Gut angenommen werden dagegen in Nordfriesland die Nachttaxifahrten, die über Gutscheine bezahlt werden.

Teilhabeprobleme besonders in schrumpfenden ländlichen Gemeinden identifiziert

Aus Untersuchungen zur sozialen Benachteiligung und von Problemen der Erreichbarkeit von Läden oder des Arbeits- oder Ausbildungsplatzes wurden wichtige erforderliche Ressourcen bzw. Einschränkungen bei der Sicherung gesellschaftlicher Teilhabe abgeleitet. Besonders stark von Erreichbarkeits- und Teilhabeproblemen betroffen sind danach:

- ältere Menschen und Minderjährige
- Personen mit geringem Einkommen
- Personen ohne oder mit eingeschränktem Zugriff auf einen Pkw
- Personen in peripheren, ländlichen Wohnlagen
- Alleinlebende (diese sind häufiger von Erreichbarkeitsproblemen betroffen als Paare, allerdings nicht sozial benachteiligt)
- Personen mit geringer Schulbildung.

Nach Auswertungen der repräsentativen Erhebungen der Mobilität in Deutschland (MID) 2008 berichten rund 3% der gesamtdeutschen Bevölkerung, Läden für den täglichen Bedarf nicht gut erreichen zu können. Bezogen auf den eigenen Arbeits-, Ausbildungs- oder Schulplatz trifft dies für 7% aller Erwerbstätigen/Auszubildenden/Schüler/innen zu. Diese Probleme betreffen in überdurchschnittlich starkem Maße Personen mit geringem Einkommen, geringer Bildung, Jugendliche, Alte, Personen ohne Pkw und Haushalte im ländlichen Raum. Beispielsweise berichten in Gemeinden unter 5.000 EW 28% der Bevölkerung ab 65 Jahre ohne Pkw im Haushalt über Probleme, Einkaufsgelegenheiten für den täglichen Bedarf zu erreichen. In der Altersgruppe 75+ sind es sogar 32%. Öffentliche Verkehrsmittel können die damit verbundenen Probleme allenfalls sehr begrenzt kompensieren.

Im Hinblick auf den räumlichen Fokus des Projekts ist aus den repräsentativen Erhebungen festzuhalten, dass der Anteil der von Erreichbarkeitsproblemen Betroffenen in ländlichen Gemeinden höher als in Städten liegt. Je nach Gemeindetyp sind 7-10% der Bevölkerung in

ländlichen Gemeinden von Erreichbarkeitsproblemen (entweder Arbeitsplatz oder Geschäfte) betroffen. Schlechte Erreichbarkeit von Zielorten ist mit deutlich reduzierten Wegehäufigkeiten verbunden – bei schlechter Erreichbarkeit von Geschäften wird seltener eingekauft.

Ein erheblicher Teil der Bevölkerung in ländlichen Gemeinden hat keinen Zugriff auf einen Pkw

Auch soziale Benachteiligung ist mit eingeschränkter Teilhabe am öffentlichen Leben im Sinne seltenerer Wege verbunden. Soziale Benachteiligung ist wiederum in ländlichen Gemeinden besonders stark verbreitet, und hier insbesondere in Gemeinden mit deutlicher Schrumpfungstendenz. Die Anteile der Betroffenen liegen in stark schrumpfenden ländlichen Gemeinden (< 5.000 EW) bei 43%, in stark wachsenden ländlichen Gemeinden bei 28%.



Auch der Anteil der Einkommensarmen liegt insbesondere in stark schrumpfenden ländlichen Gemeinden weit über dem Durchschnitt. Selbst auf die Ressource Pkw kann im ländlichen Raum keineswegs jeder ohne Weiteres zugreifen. Der Anteil der Bevölkerung ohne Pkw im Haushalt bzw. ohne Zugriff auf einen Pkw im Haushalt liegt in ländlichen Gemeinden bei 30-35%, und in schrumpfenden etwas höher als in anderen Gemeinden. Dabei handelt es sich zu großen Teilen um Kinder und Jugendliche. Aber selbst unter Erwachsenen liegen die entsprechenden Anteile bei 17-20% in stark schrumpfenden ländlichen Gemeinden und bei 10% in anderen ländlichen Gemeinden.

Vor Ort: Im Grundsatz zufrieden mit der Nahversorgung

Und was sagt die Bevölkerung vor Ort? Der Rückzug der Nahversorgung mit Lebensmitteln aus den einzelnen Dörfern wird zwar wahrgenommen und beklagt, gleichzeitig hat man sich aber in allen Untersuchungsgemeinden mit dieser Entwicklung arrangiert. Der Einkauf mit dem Auto wird nicht infrage gestellt. Das differenzierte Angebot der weiter entfernten Supermärkte wiegt in der Regel den verschwundenen Dorfläden auf. Personen und Haushalte, die über keinen Pkw verfügen, nutzen mobile Versorgungsangebote, bitten bei Bedarf Verwandte und Nachbarn um Unterstützung und kaufen auf Vorrat ein. Es überwiegt die Einstellung, dass die Vorteile des Lebens auf dem Lande die Nachteile aufwiegen. Diese Ergebnisse bestätigen die Befunde der BBSR-Umfrage: Danach sind 53% der Bevölkerung in den

Landgemeinden mit der Angebots- und Versorgungssituation in ihrem Ort zufrieden oder sehr zufrieden. In den Landstädten sind es 45% und in den Kleinstädten 47%. „Speziell in den Landgemeinden scheint also die Zufriedenheit mit einem relativ geborgenen, naturnahen Leben die wahrgenommenen Defizite in der Infrastruktur bei weitem zu überwiegen. (...) Die meisten Menschen wohnen also dort, wo sie gerne leben möchten bzw. wo sie sich gut mit den Rahmenbedingungen arrangieren können“ (BBSR 2011:9).

Familiäre und nachbarschaftliche Unterstützungssysteme werden brüchig

Doch die noch funktionierenden sozialen Netze bekommen aus verschiedenen Gründen zunehmend Löcher. Die heute alten Menschen sind häufig noch gut über stabile gewachsene Nachbarschaften vernetzt. Und auch familiäre Netzwerke funktionieren dort, wo die junge Generation noch eine Erwerbsperspektive in der Region findet wie z.B. in Landkreis Nordfriesland oder im Werra-Meißner-Kreis. In der Uckermark dagegen kommt in den nächsten Jahren eine Generation in das Rentenalter, die lange arbeitslos war und der soziale Kontakt zu Arbeitskollegen fehlt. Hinzu kommt, dass die Generation der Kinder in weit entfernte Regionen abgewandert ist. Stabile nachbarschaftliche Unterstützung wird darüber hinaus erschwert, wenn Neuhinzugezogene nicht mehr gleichermaßen wie die Einheimischen verwurzelt sind und die Dörfer wieder verlassen, wenn die persönliche Lebenssituation es erfordert.

Weite Schulwege und die medizinische Versorgung werden beklagt

Als problematisch werden vor Ort die weiten Schulwege und die medizinische Versorgung bewertet. Schulwege von der Dauer von 1 bis 1 ½ Stunden pro Weg sind für Familien mit Kindern inakzeptabel und ein Grund, über einen Umzug nachzudenken. Neben langen Fahrtzeiten werden Wartezeiten beim Umsteigen, übervolle Busse und hohe Kosten für den Schülerverkehr kritisiert. Für die älteren Menschen ist die immer geringer werdende Ärztedichte auf dem Land ein deutlich formuliertes Problem. Dadurch werden nicht nur die Wege



länger, die Landarztpraxen selbst stoßen an ihre Kapazitätsgrenzen, so dass Hausbesuche ausbleiben und keine neuen Patienten mehr aufgenommen werden können. Zudem lassen sich Arztbesuche in der Regel schlecht mit dem ÖPNV organisieren, da entweder keine passenden Busverbindungen vorhanden sind oder ein Arztbesuch stundenlange Wartezeiten an den Zielorten notwendig macht, da erst nachmittags mit dem Schulbus zurückgefahren werden kann (und auch das nur zu Schulzeiten und nicht in den Ferien).

Widersprüche zwischen quantitativ und qualitativ erhobenen Befunden

Es fällt auf, dass in einigen Bereichen die qualitativ erhobenen Befunde zur sozialen Teilhabe und Versorgung in den Fallregionen und Untersuchungsgemeinden im Widerspruch zu den quantitativ erhobenen Befunden stehen. Danach ist in der Auswertung der Daten von MID 2008 ein erhebliches Potenzial von Haushalten ohne Pkw (ca. 12-20% der Haushalte) vorhanden. Die quantitativen Befunde zeigen auch, dass soziale Benachteiligung und Erreichbarkeitsprobleme in kleineren Gemeinden des ländlichen Raumes weiter verbreitet sind als in Städten. Besonders Hochbetagte, Minderjäh-

rige, Personen mit geringem Einkommen und/oder geringer Schulbildung und Personen ohne oder mit eingeschränktem Zugriff auf einen Pkw sind einem überdurchschnittlichen Risiko von Teilhabeproblemen ausgesetzt. Dagegen wird in den Bürgerwerkstätten und in den Interviews mit Experten betont, dass eine hohe Zufriedenheit mit der Lebenssituation existiert und nur wenige Haushalte ohne Auto leben. Zudem lebt nach den qualitativen Befunden nahezu die gesamte ländliche Bevölkerung im Wohneigentum, was zum einen eine starke räumliche Bindung verursacht, zum anderen die Belastung durch Wohnkosten reduziert. Den repräsentativen Daten der BBSR-Umfrage nach lebt allerdings ein Drittel der Haushalte (32%) in kleinen Landgemeinden zur Miete.

Menschen in Armut auf dem Land sind „unsichtbar“

Die Erklärungen für diese Widersprüche könnten in den gewählten Untersuchungsmethoden liegen. Bei allen Fragen der Teilhabe, Mobilität und Erreichbarkeit ist davon auszugehen, dass durch Armut geprägte Erreichbarkeits- und Teilhabeprobleme möglicherweise durch lokale Akteure in erheblichem Maße unerkannt bleiben. Aktuelle Untersuchungen bestätigen (Winkler



2010), dass selbst innerhalb kleiner Dorfgemeinschaften Armut nur in engen „Zirkeln“ bekannt ist. Die individuelle Scham angesichts der eigenen Lage führt dazu, dass die soziale Nähe der Dorfgemeinschaft als Belastung erlebt wird. Dieser Belastung wird durch Rückzug in die eigenen vier Wände ausgewichen, mit entsprechen Folgen für die soziale Teilhabe. Offenbar sind betroffene Haushalte vor Ort dann „unsichtbar“ und werden bei empirischen Erhebungen (schriftliche und persönliche Befragungen) unzureichend erreicht.

Perspektive der Mehrheit: hohe Lebensqualität auf dem Land

Andererseits wird die Lebensqualität in kleinen Orten dünnbesiedelter ländlicher Räume von dem Großteil der Bevölkerung hoch bewertet. Dies wiegt subjektiv schwerer als die Versorgungsdefizite. Dazu trägt bei, dass sich mit dem demographischen Wandel neue Chancen und Handlungsoptionen ergeben. Die heute alten Menschen sind wesentlich (au-to)mobiler, sie haben eine längere Phase des Lebens vor sich, die sie gesund und aktiv gestalten können. Das heißt, alte Menschen sind nicht nur eine Belastung, sondern eine Ressource für die Alltagsorganisation auf dem Land. Darüber hinaus bietet das Internet völlig neue Möglichkeiten der Kommunikation, der Weiterbildung, den Einkauf zu organisieren, standortunabhängig erwerbstätig zu sein oder Behördengänge zu erledigen. Das Leben auf dem Land ist zwar in manchen Bereichen beschwerlicher, aber auf der anderen Seite unverwechselbarer und verlässlicher. Eine gewisse Idealisierung und das kognitive Ausblenden von Unzulänglichkeiten der Lebenssituation mag dabei eine Rolle spielen, aber wir stießen in den Untersuchungsgegenden immer wieder auf lebendige Dorfgemeinschaften, eine hohe Wohnzufriedenheit, Heimatstolz und Standortbindung.

Mikroräumliche Umzüge können die Versorgungssituation verbessern

Anhand der bundesweiten Daten der BBSR-Umfrage wurden Anforderung der Bevölkerung an den Wohnstandort sowie schwerpunktmäßig Einflussfaktoren auf Beibehaltung oder Wech-

sel des Wohnstandorts untersucht. Im Blickpunkt standen dabei insbesondere Umzüge an zentralere Standorte, die eine bessere Teilhabe und Versorgung ermöglichen. Die Analysen zeigen systematische Einflüsse. So kann (fehlende) Zufriedenheit mit dem Wohnumfeld und den örtlichen Versorgungs- und Freizeitangeboten sowie die tatsächliche (berichtete) We gelänge zu solchen Angeboten zum Umzug an einen zentraleren Standort mit besserer Ausstattung beitragen.

Umgekehrt sind Wohneigentum und die biographische Bindung an den Wohnort aufgrund der Herkunft mit geringerer Wanderungswahrscheinlichkeit assoziiert. Dies wird u. a. auch bestätigt durch die Ergebnisse der qualitativen Vor-Ort-Erhebungen wie z.B. im (stark landwirtschaftlich geprägten) Nordfriesland.

Veränderungen der Wohnzufriedenheit nach Umzügen zeigen die Potenziale zur Optimierung des Wohnstandorts in Bezug auf Erreichbarkeit, Versorgung und andere Kriterien selbst bei mikroräumlichen Umzügen. Dies ist planerisch besonders wichtig, weil die meisten Umzüge sich innerhalb eines kleinen Radius abspielen. Es ist also möglich, die Wohnsituationen deutlich zu verbessern und besseren Zugang zu Versorgungs- und Freizeiteinrichtungen oder anderen Angeboten der Daseinsvorsorge zu erzielen, ohne das vertraute Umfeld aufzugeben. Der erforderliche Radius eines derartigen Umzugs hängt aber vom Maßstab der Einzugsbereiche entsprechender Angebote ab und ist im ländlichen Raum größer als in einem Stadtquartier.

Umzugspotenzial niedrig aber durchaus vorhanden

Aus den Wanderungsmodellen wurden empirische Potenziale für Wohnstandortverlagerungen an zentralere Standorte ermittelt. Die mittleren Potenziale liegen in ländlichen Kreisen bei jährlich rund 1,6%, in kleinen Gemeinden 1,3%.

Ältere Menschen ziehen erst dann um, wenn es nicht mehr anders geht

Bezogen auf das Thema der Wohnstandortmobilität könnte auf den ersten Blick ähnlich wie bei der sozialen Teilhabe und Versorgung ein Widerspruch zwischen quantitativen und qualitativen Ergebnissen festgestellt werden. So zeigen die Analysen systematische Einflüsse zwischen fehlender Zufriedenheit mit dem Wohnumfeld und der örtlichen Versorgungsstruktur und einem Umzug an einen zentraleren Standort mit besserer Ausstattung. Andererseits haben wir in den Untersuchungsgemeinden aufgrund der hohen biographischen Bindung zum Ort und zum Wohneigentum eine insgesamt äußerst geringe Umzugsbereitschaft festgestellt. Gleichwohl trifft dies in erster Linie auf ältere Menschen zu. Aber auch bei dieser Personengruppe finden Umzüge statt – zum einen überregional zu den Wohnstandorten der Kinder, zum anderen in die nächsten zentralen Orte. Beide Umzugsoptionen kommen aber erst dann zum Tragen, „wenn es nicht mehr anders geht“. Viele verdrängen die notwendigen Veränderungen der Wohnsituation und gehen davon aus, dass „sich bei Bedarf schon eine Lösung wird finden lassen“ und „dass sich irgendwer kümmern wird“. In der Folge sind diese älteren Personen (meist betagte, alleinstehenden Frauen) am neuen Wohnstandort selten glücklich und nur schwer in die neue Wohnumgebung zu integrieren.

Umzugsbereitschaft steigt, wenn das Wohnangebot stimmt

Immer mehr „junge Alte“ sind aber zu einem Umzug bereit, wenn das Wohnangebot stimmt. Altengerechte Wohnangebote in den ländlichen Regionen werden deshalb stark nachgefragt. Allerdings ist das vorhandene Angebot gering und es ist schwierig, die Finanzierung für solche Wohnprojekte zu organisieren. Da gerade in strukturschwachen ländlichen Regionen das Mietpreisniveau niedrig ist, lassen sich kaum private Investoren finden. Diese Erfahrung ist ein Ergebnis des aktuellen Forschungsfeldes „Altersgerecht umbauen“ des Bundesministeriums für Verkehr, Bauen und Stadtentwicklung, das in Modellvorhaben mehrere Umbau-

projekte in ländlichen Räumen begleitete. Die gleiche Erfahrung machte auch die Gemeinde Meißen, die in dem Ortsteil Germerode in einer ehemaligen Schule ein altengerechtes Wohnprojekt plante und bislang an der Finanzierung scheiterte.

6. Handlungsempfehlungen

Die Ergebnisse in den drei Fallregionen zeigen, dass die jeweiligen Rahmenbedingungen (Siedlungsstruktur, Arbeitsmarkt, Bevölkerungsstruktur), Potenziale (Bürgerengagement, finanzielle Ressourcen) und Herausforderungen (Abwanderung, Erreichbarkeit, Einkommenssituation, ...) in den untersuchten ländlichen Regionen recht unterschiedlich sind und mit generalisierenden Strategien wenig geholfen ist. Patentlösungen gibt es also nicht, allerdings können aus den Ergebnissen des Vorhabens sowie der Auswertung aktueller Fachdiskussionen folgende Strategiebausteine abgeleitet werden.

Strategiebaustein 1: Mehr Selbstverantwortung vor Ort ermöglichen

Die recht positiven Bewertungen der Lebensqualität in den untersuchten Gemeinden weisen darauf, „gleichwertige Lebensbedingungen“ nicht am Maßstab dicht besiedelter Räume zu messen, sondern regionale Ungleichheiten zu akzeptieren. Die Gemeinwesen sollten jedoch in die Lage versetzt werden, das Alltagsleben funktional zu gestalten. Mehr lokaler Entscheidungs- und Handlungsspielraum erfordert ein grundsätzliches Umdenken in der Regelung und Finanzierung von staatlicher Daseinsvorsorge. Das „Denken in Einrichtungen“ sollte durch ein „Denken in Aufgaben“ ersetzt werden. Neben der Entwicklung neuer Finanzierungsinstrumente (Regionalfonds, Reformierung des Finanzausgleichs) ist dafür in vielen Bereichen zunächst die Beseitigung der bestehenden organisatorischen und rechtlichen Hemmnisse erforderlich z. B. durch Öffnungs- und Experimentierklauseln sowie Ausnahme genehmigungen. Schweden liefert ein gutes Beispiel: Die Kommunen in dünn besiedelten Regionen entscheiden selbst, auf welche Weise sie ihre Mittel für die Bildung einsetzen. Im Rahmen der zugewiesenen Summen können die Gemeinden frei entscheiden, ob sie in dezentrale Zwergschulen oder in ein komfortables Beförderungssystem für Schüler/innen investieren, ob sie die Schulbuskosten tragen oder Eltern bezuschussen, die die Kinder selber fahren. Die finanzielle Eigenverantwortung hat sich gut bewährt. Diese Strategie funktioniert jedoch nur mit engagierten Akteuren.

Strategiebaustein 2: Langfristige Planungssicherheit gewährleisten

Die nur begrenzt zur Verfügung stehenden finanziellen Ressourcen der öffentlichen Hand sind besonders dort einzusetzen, wo auch langfristig „die Rahmenbedingungen stimmen“, d.h. eine nachhaltige Auslastung der Angebote die Lebensqualität vor Ort erhalten bzw. verbessern kann. Dafür sollten die Landes- bzw. Regionalplanung Korridore aufzeigen, in die sich die gemeindlichen Entwicklungspläne integrieren. Für entsprechende Vorhaben könnte vorrangig finanzielle Förderung gewährt werden. Daneben sind aber auch fachlich-inhaltliche und organisatorisch-unterstützende Angebote von Bedeutung wie z.B. der Werkzeugkasten Demographie in Schleswig-Holstein, mit dem Gemeinden befähigt werden sollen, eigenständig einen Prozess zu initiieren, in dessen Rahmen sie die Auswirkungen des demographischen Wandels auf einzelne Infrastrukturbereiche analysieren, konkrete Anpassungsstrategien entwickeln und diese politisch und organisatorisch umsetzen. Bei der Entscheidungsfindung kann das von Jürgen Aring eingeführte Konzept der „Selbstverantwortungsräume“ und „Garantiezonen“ helfen. Danach werden in mittelzentralen „Garantiezonen“ garantierte Infrastrukturleistungen angeboten. In den dünnbesiedelten „Selbstverantwortungsräumen“ erhalten die Gemeinden bzw. Ortsteile im Gegenzug mehr eigene Handlungsspielräume. Aus Bevölkerungssicht ist insbesondere die langfristige Verlässlichkeit solcher Funktionszuweisungen von großer Bedeutung, da sie als transparente Grundlage für langfristige Lebensplanung und Wohnstandortwahl dient (vgl. Strategiebaustein 9).

Strategiebaustein 3: Flexible, lokale Lösungen entwickeln

Die Potenziale und Ressourcen kleiner Gemeinden in dünnbesiedelten Regionen unterscheiden sich kleinräumig voneinander, so dass Lösungen nicht ohne weiteres übertragbar sind. Beispielsweise kann ein Dorfladen in der Gemeinde X erfolgreich funktionieren, findet aber in der Gemeinde Y keine Nachfrage. Da jede Gemeinde anders „tickt“, sollten in einem

ersten Schritt lokale Potenziale identifiziert und gestärkt werden. Der zuerst in Schweden praktizierte Ansatz, in lokalen Aktionsgruppen nach passgenauen Lösungen zu suchen, hat sich auch in den durch die EU geförderten LEADER-Regionen in Deutschland etabliert, sollte jedoch noch kleinräumiger weiterentwickelt und mit konkreten finanziellen Ressourcen verknüpft werden. Auch die Ergebnisse des vorliegenden Forschungsprojektes zeigen, dass der Bedarf lokal erfragt werden muss. Am effektivsten sind Lösungen, die in den Gemeinden selber entwickelt werden, wie z. B. Ansätze zur Erhaltung oder zum Aufbau lokaler Begegnungsorte (Dorfgaststätte, Dorfgemeinschaftshäuser, „Gemeindehäuser“), die flexible Nutzung von Räumen ("temporäre Arztpraxis") die finanzielle Unterstützung eines „Dorfkümmerers“ oder die Anschaffung eines Dorfautos wie in Hübenthal in Hessen (www.menschenunderfolge.de).

Strategiebaustein 4: Bürgerschaftliche Potenziale mobilisieren

Menschen zu "mobilisieren", d.h. sie auch im wörtlichen Sinne "mobil zu machen" meint nicht nur die Möglichkeiten für ihre Verkehrsteilnahme zu verbessern, sondern bezieht sich auch darauf, ihr Sozialkapital und ihr Bewusstsein für die lokale Gemeinschaft ("sense of community") zu stärken, um weitere – dringend erforderliche - bürgerschaftliche Potenziale zu aktivieren, was zugleich zu mehr Teilhabemöglichkeiten beiträgt. Dafür müssen lokal angepasste au-



ßerhäusliche Angebote (vgl. Strategiebaustein 2) vorhanden sein, die einen konkreten Anlass zur Beteiligung bieten. Die Angebote sollten niedrigschwellig sein; gerade Unterstützungsmodelle für (tendenziell) exkludierte Personengruppen sollten einen unaufdringlichen Charakter besitzen ("wir machen etwas zusammen"), um nicht als "von oben kommend" wahrgenommen zu werden. Ein gutes Beispiel sind die Schweizer Zukunftsräte, die politische Entscheidungen auf die ökologische, soziale und technische Zukunftsfähigkeit hin prüfen - auch über eine Legislaturperiode hinaus.

Strategiebaustein 5: Lokale und regionale Bündnisse stärken

Um die vorhandenen Ressourcen effektiv für passgenaue Lösungen einzusetzen, sind Kooperationen unterschiedlicher lokaler und regionaler Akteure sinnvoll. Einen entsprechenden Ansatz erprobt der Landkreis Nordfriesland, in dem soziale Netze in Gemeinden oder Gemeindeverbänden mit Unterstützung des Kreises aufgebaut werden. Den Landkreisen und Gemeinden kommt in diesem Zusammenhang eine wichtige zentrale, koordinierende Funktion zu. Die Erfahrungen in den untersuchten Gemeinden beweisen, dass sich die Handlungsspielräume erhöhen, wenn Kommunen zielorientiert mit den Nachbargemeinden kooperieren (wie im Landkreis Nordfriesland die Gemeinden Goldelund, Joldelund, Goldebek und Kolkerheide) oder Funktionen innerhalb einer Gemeinde bündeln (z.B. Gemeinde Meißner). Öffentliche Einrichtungen können aber auch mit privatwirtschaftlichen Anbietern sinnvoll unterschiedliche Ressourcen nutzen (z.B. Lädchen für Alles).

Strategiebaustein 6: Neue Technologien nutzen

Internetbasierte Lösungen bieten gerade für ländliche Räume neue Möglichkeiten der Alltagsorganisation. Sie erfassen jetzt schon nahezu alle Bereiche der Daseinsvorsorge (Bildung, Medizin, Einkauf, Erwerbstätigkeit, e-government). Der mittlerweile in vielen anderen Kommunen kopierte Bürgerservice „Maerker Brandenburg“ (www.maerker-brandenburg.de) ermöglicht es Bürgerinnen und Bürgern, sich

mit ihren Anliegen direkt an ihre Gemeinden zu wenden und sie zum Handeln zu bewegen. Selbst viele Arbeitsplätze sind mit Laptops und Internetanschluss standortunabhängiger geworden. Internetfähige „Coworkingspaces“ in Dorfgemeinschaftshäusern unterstützen neue Formen der Erwerbstätigkeit und mittels Internetportalen wie www.nachbarschaftsauto.de und Smartphone-Apps (www.flinc.org) können spontane Mitfahrmöglichkeiten oder neue Möglichkeiten der gemeinsamen Pkw-Nutzung organisiert werden. Allerdings sind diese Optionen an verschiedene Voraussetzungen geknüpft. So ist eine flächendeckende, schnelle Breitbandversorgung in vielen ländlichen Regionen noch Zukunftsmusik, obwohl es bereits vielerorts dezentrale Initiativen gibt. Neben den technischen Voraussetzungen müssen aber auch die Fähigkeiten insbesondere der älteren Bevölkerung, mit diesen Techniken umzugehen, verbessert werden. Hier sind Schulungen und Beratungen notwendig.

Strategiebaustein 7: Umorganisation des ÖPNV

In vielen Orten entspricht das ÖPNV-Angebot nicht dem Bedarf der (potenziellen) Nutzerinnen und Nutzer. Seltene Fahrten und lange Fahrtzeiten sind für alle unattraktiv, für Schüler bedeuten sie zudem extrem lange Schultage. Statt einer langsamen Bedienung in der Fläche wurde in einigen Orten angeregt, die ÖPNV-Verkehre auf Achsen zu bündeln, um hier eine schnelle, häufige und komfortable Bedienung möglich zu machen. Die damit erzielten Einsparungen könnten in flexible Bedienformen und/oder in individuell organisierte Mobilität auf den Zubringerverbindungen investiert werden (Bürgerbus, Taxi, Dorfauto, Pedelecs). Zugleich ist eine Verknüpfung mit „sowieso-da-Fahrten“ (Mit-Nutzung von Fahrzeugen) der Sozialdienste, Apothekendienste usw. zu organisieren.



Die Rahmenbedingungen für intermodale Verkehre mit ÖPNV und Fahrrad ließen sich durch eine entsprechende Ausstattung der Zubringerverbindungen und Knotenpunkte (straßenunabhängige Fahrradwege, Abstellmöglichkeiten für Pedelecs, Haltestellen-Service mit Funktionen wie Tankstelle, Briefkasten u.a.) verbessern. Zusammengefasst geht es um eine stärkere Individualisierung des öffentlichen Verkehrs und um öffentliche Formen des MIV (Ahrend/Herget 2012). In diese Richtung geht das im April 2013 startende Pilotprojekt „Mobilfalt“ des Nordhessischen Verkehrsverbundes, bei dem private Fahrten mit dem PKW Bestandteil des öffentlichen Personennahverkehrs und des Tarif- und Fahrplangefüges des NVV werden (s. Strategiebaustein 6).

Eine weitere Handlungsoption ist die (teilweise) Umstellung des ÖPNV von der Objekt- auf die Subjektförderung. Hinter diesem Ansatz steckt die Überlegung, die Finanzierung des ÖPNV (Objekt) in Teilen in sogenanntes Mobilitätsgeld für auf dem Land Lebende (Subjekt) zu überführen, damit sie sich mit diesem Geld individuell erforderliche Mobilitätsdienstleistungen (Bus, Taxi, Nachbarschafts-Pkw usw.) „einkaufen“ oder ein Fahrzeug (Pedelecs, Dorfauto, ...) erwerben können. Ein Beispiel sind die in einigen ländlichen Räumen (Schleswig-Holstein) finanzierten Taxifahrten, mit denen abseits von Schulbuslinien wohnende Kinder zu den Haltestellen der Schulbuslinien gebracht werden. Auch die Fifty-Fifty-Taxis in unterschiedlichen Bundesländern sind ein Beispiel. Diese richten sich an Jugendliche und junge Erwachsene, deren Taxifahrten am Wochenende nachts mit 50% durch das Land, teilweise auch die AOK, den ÖPNV-Aufgabenträger oder private Sponsoren gefördert werden.

Strategiebaustein 8: Ältere, umzugswillige Menschen unterstützen

Attraktive, altersgerechte Wohnangebote in zentralen Orten erleichtern die Entscheidung, den Wohnstandort zu verlassen, wenn die Versorgung und Teilhabemöglichkeiten nicht mehr stimmen. Die Träger solcher Wohnangebote machen die Erfahrungen, dass teilweise Bewohnerinnen und Bewohner aus stationären

Einrichtungen wieder zurück in die Heimat ziehen, weil sie sich dort heimisch und gut versorgt fühlen (Modellvorhaben „Altersgerecht Umbauen“/Teuschnitz). Eine zentrale Herausforderung ist die Bezahlbarkeit dieser Wohnangebote auch für Geringeinkommensbezieher. Hier sind neue Formen der öffentlichen Wohnraumförderung bzw. der Finanzierung zu entwickeln (z. B. Mietvorauszahlung), da sich in strukturschwachen ländlichen Räumen Investitionen in Mietwohnungen nur mit einem hohen Zuschussanteil rechnen. Wohnstandortentscheidungen sollten im Sinne einer nachhaltigen Siedlungsentwicklung unterstützt werden durch eine zielgruppengerechte Wohnstandortberatung, Umzugstauschbörsen, Umzugsunterstützung oder (finanzielle) Hilfen beim Umbau einer ungeeigneten Wohnung an einem geeigneten Standort.



Strategiebaustein 9: Informationen ehrlich und transparent kommunizieren

Der demographische Wandel ist vielschichtig und nicht immer im Alltag der lokalen Bevölkerung präsent. Zukünftige Entwicklungen wie notwendige Standortanpassungen öffentlicher Einrichtungen, Bevölkerungsprognosen und Infrastrukturplanungen (Schulen, KiTa, Krankenhäuser, Notfallrettung, Feuerwehr ...) sollten transparent und ehrlich kommuniziert werden. Zielgruppen sind einerseits die Kommunen sowie die jeweiligen Ortsvertretungen (z.B. über Regionalkonferenzen), aber auch die breite Bevölkerung. Die Zusammenhänge von Wohnstandortentscheidungen und Erreichbarkeit, der Einfluss des Bevölkerungsrückgangs auf die Immobilienpreise, steigende Mobilitätskosten oder Lücken in der Betreuung von Senioren

sollten individuell nachvollzogen werden können. Die aktuell in vielen Regionen erarbeiteten Masterpläne zur Daseinsvorsorge machen zukünftige Entwicklungen anschaulich und stellen eine gute Diskussionsgrundlage dar.

Strategiebaustein 10: Handlungsfähigkeit in den Landkreisen verbessern

Die Bewältigung des demographischen Wandels ist eine klassische Querschnittsaufgabe, erfordert ressortübergreifendes Handeln und kommt gerade deshalb in vielen Landkreisen nur mühsam voran. Zudem wird von Seiten der Verwaltung und der Kommunalpolitik ungern offensiv mit dem Thema umgegangen, weil man ein Negativ-Image befürchtet, das insbesondere Investoren sowie zuziehende junge Familien verschrecken könnte. Die Erfahrungen in den Fallregionen zeigen, dass die Strategie des „Laufenlassens“ nicht zu empfehlen ist, da so eine Abwärtsspirale in Gang kommt, die die Nutzung wichtiger Handlungsoptionen verhindert. Nach den Ergebnissen des vorliegenden Projektes reflektiert die Bevölkerung ohnehin recht bewusst zukünftige Entwicklungen wie Alterung und Abwanderung (Steinführer et al 2012). Um den demographischen Wandel aktiv gestalten zu können, braucht es eine eindeutige institutionelle Zuständigkeit in den Landkreisverwaltungen (z.B. Amt für Kreisentwicklung/ LK Uckermark, Stabstelle LK Nordfriesland, Referat Strategische Planung/LK Osnabrück) sowie Unterstützung durch die Landes- und Regionalplanung (siehe Werkzeugkasten Demografie des Landes Schleswig-Holstein). Eine institutionelle Verankerung der Aufgabe in den Landkreisen ist nicht zuletzt vor dem Hintergrund einer effektiven Mittelverwendung und der komplexeren Adressaten von Daseinsvorsorgeleistungen (Ehrenamt, private Unternehmen usw.) sinnvoll.

Literatur

Ahrend, Christine; Herget, Melanie (Hrsg.) (2012): Umwelt- und familienfreundliche Mobilität im ländlichen Raum. Berlin

BBSR (Hrsg.) (2011): Lebensqualität in kleinen Städten und Landgemeinden. BBSR-Berichte Kompakt, 5/2011

Beauftragter der Bundesregierung für die Neuen Bundesländer (Hrsg.) (2011): Daseinsvorsorge im demographischen Wandel zukunftsfähig gestalten. Handlungskonzept zur Sicherung der privaten und öffentlichen Infrastruktur in vom demographischen Wandel besonders betroffenen ländlichen Regionen. Broschüre, Berlin

Berlin-Institut (Hrsg.) (2011): Die Zukunft der Dörfer. Zwischen Stabilität und demografischem Niedergang. Berlin.

BMVBS (Hrsg.) (2012a): Mobilitätssicherung in Zeiten des Demographischen Wandels. Innovative Handlungsansätze und Praxisbeispiele aus ländlichen Räumen in Deutschland. Berlin.

BMVBS (Hrsg.) (2012b): Mobilität, Erreichbarkeit und soziale Exklusion. Fähigkeiten und Ressourcen einer ländlichen Bevölkerung für eine angemessene Versorgung und Teilhabe am öffentlichen Leben. Bearb.: Scheiner, Joachim / Bauer, Uta / Wohltmann, Heike / Schlump, Christian, Rttmeier, Bernd. BMVBS-Online-Publikation, Nr. 27/2012

Canzler, Weert/ Karl, Astrid (2010): Mit der Subjektförderung zur Mobilitätssicherung? Chancen und Barrieren für einen innovativen Landverkehr. In: Informationen zur Raumentwicklung Heft 7.2010, S. 505-515.

Montag Stiftung für Urbane Räume (2010): Mehr Selbstverantwortung - Eine Chance für dünn besiedelte Räume. Ergebnisse eines Workshops in Günne / Möhnesee im Oktober 2010. Bonn.

Neu, Claudia (2010): Die Kirche im Dorf – Welche Rolle spielt die Kirchengemeinde im Netz der sozialen Akteure. Kommentar bei der Tagung: Das Ende der Idylle? Armut, Ausgren-

zung und kirchliche Handlungsoptionen auf dem Lande. Tagung der Evangelischen Akademie Loccum.

Scheiner, Joachim, Bauer, Uta, Wohltmann Heike (2013): Einflußfaktoren der Wohnstandortwahl. Der ländliche Raum im Fokus. Arbeitspapiere des Fachgebietes Verkehrswesen und Verkehrsplanung der TU Dortmund, 28.

– Potenziale für peripher-zentrale Wanderungen Steinführer, Annett; Küpper, Patrick; Tautz, Alexandra (2012): Gestaltung der Daseinsvorsorge in alternden und schrumpfenden Gemeinden – Anpassungs- und Bewältigungsstrategien im Harz. Landbauforschung, Sonderheft 367, Braunschweig

Winkler, Marlis (2010): Armut in ländlichen Räumen. Sozialwissenschaftliches Institut der EKD 2010.

Interviews mit Schlüsselpersonen in den Fallregionen

Landkreis Nordfriesland

- Frau Marcinzyk, Fachbereich Jugend, Soziales, Arbeit und Senioren beim Landkreis Nordfriesland,
- Herr Doll, Kreisentwicklungsplanung, Kreis Nordfriesland
- Herr Liebreuz, Landesplanung – Demographie des Landes Schleswig-Holstein
- Herr Uhl, Regionalplanung, Innenministerium Schleswig-Holstein
- Herr Berendt, Bürgermeister Gemeinde Witzwort, Herr Hansen, Bürgermeister Joldelund, Herr Thordsen, Bürgermeister Kolkerheide, Herr Jessen, Bürgermeister Goldebek, Frau Schnowitz, Bürgermeisterin Goldelund
- Frau Fenske, Regionalmanagerin Aktiv Region Eider - Treeene - Sorge
- Frau Kresel, Regionalmanagerin AktivRegion Nordfriesland Nord
- Herr Schultze, MarktTreff Witzwort
- Herr Pastor Fritzsche, Witzwort / Uelvesbüll
- Frau Munz, Diakonie Schleswig-Holstein
- Herr Oesen, leitender Verwaltungsmitarbeiter des Amt Eider – Treene – Sorge (a.D.)
- Herr Jansen, Leiter Fachbereich Kreisentwicklung, Bau und Umwelt, Landkreis Nordfriesland
- Frau Dethlefs, Frau Marggraf, Fachbereich Kreisentwicklung, Bau und Umwelt, Abteilung Kreisentwicklung und Europa, Kreis Nordfriesland
- Herr Petersen, Immobilien Stapelfeldt
- Frau Wienecke, BHW Immobilien

Landkreis Uckermark

- Britt Stordeur, Herr Thom, Landkreis Uckermark, Amt für Kreisentwicklung
- Dirk Felgenhauer, Regionale Planungsgemeinschaft Uckermark-Barnim
- Torsten Mehlhorn, Lokale Aktionsgruppe Uckermark e.V., Management
- Bärbel Glogau, Geschäftsführerin Volkssolidarität e.V., Kreisverband Uckermark
- Bernhard Rengert, Bürgermeister Boitzenburger Land
- Uwe Dobbert, Ortsvorsteher Warthe
- Karl Menanteau, Ortsvorsteher Mescherin
- Frank Gotzmann, Verwaltungsdirektor Gartz
- Lars Böhme, Geschäftsführer Uckermärkische Verkehrsgesellschaft
- Dr. Elke Goltz, Bundeswehr Universität Hamburg
- Ariane Böttcher, Verein Zuhause in Brandenburg e.V.
- Wolfgang Janitschke, Vorstandsvorsitzender, Sparkasse Uckermark
- Alfons Klaffki, Geschäftsführer WOBA-Templin

Landkreis Werra-Meißner

- Stefan Reuß, Landrat Landkreis Werra-Meißner
- Horst Pipper, Landkreis Werra-Meißner, Fachdienstleitung Wirtschaftsförderung, Tourismus und Verkehr, Stab Demografie
- Sabine Wilke, Geschäftsführerin Verein für Regionalentwicklung Werra-Meißner
- Michael Glatthaar, pro loco Bremen, begleitender Dienstleister
- Reiner Adam, Bürgermeister Stadt Waldkappel
- Friedhelm Junghans, Bürgermeister Gemeinde Meißner
- Herr Mihm, Aufwind - Verein für seelische Gesundheit e.V.
- Frau Mathias, (Kreis)Seniorenbüro Werra-Meißner
- Frau Sennhenn, (Kreis)Seniorenbüro Werra-Meißner
- Wilhelm Gebhard, Bürgermeister Wanfried

Mitglieder des Expertenbeirats

- Hermann Brinkmann, Ministerium für Verkehr, Bau und Landesentwicklung Mecklenburg-Vorpommern
- Dr. Melanie Herget, Technische Universität Berlin, Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung
- Johann Kaether, Hochschule Neubrandenburg
- Elke Reimann, Niedersächsisches Ministerium für Ernährung, Landwirtschaft, Verbraucherschutz und Landesentwicklung
- Christian Reuter, PTV AG Niederlassung Berlin
- Dr. Birgit Richtberg, Bürgermeisterin der Stadt Romrod (Vogelsbergkreis, Hessen)
- Juliane Wagner, Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH
- Prof. Dr. Rainer Winkel, Deutsches Institut für Stadt und Raum