

Hans-Jörg Domhardt
Thomas Egger
Peter Niederer
Marina Oliveri
Angela Rollando
Carina Stephan
Gabi Troeger-Weiß

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

**Transnational Comparison Study of ACCESS Regions and
Test Areas - Accessibility of Services of General Interest (SGI)
in Rural Mountain Areas**

Arbeitspapiere zur Regionalentwicklung
Elektronische Schriftenreihe
des Lehrstuhls Regionalentwicklung und Raumordnung
Band 10

Herausgeber:
Prof. Dr. Gabi Troeger-Weiß
Dr. Hans-Jörg Domhardt

Technische Universität Kaiserslautern
Dezember 2010

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

Transnational Comparison Study of ACCESS Regions and Test Areas - Accessibility of Services of General Interest (SGI) in Rural Mountain Areas

In: Arbeitspapiere zur Regionalentwicklung (Internet) – Elektronische Schriftenreihe des Lehrstuhls Regionalentwicklung und Raumordnung der Technischen Universität Kaiserslautern
Band 10

Selbstverlag
Lehrstuhl Regionalentwicklung und Raumordnung
Technische Universität Kaiserslautern

NE: Troeger-Weiß, G.; Domhardt, H.-J. (Hrsg.)

ISSN: 1869-3814

Kontakt:

Herausgeber:
Prof. Dr. Gabi Troeger-Weiß
Dr. Hans-Jörg Domhardt
Lehrstuhl Regionalentwicklung und Raumordnung
Pfaffenbergstraße 95
67663 Kaiserslautern

Schriftleitung:
Dipl.-Ing. Swantje Grotheer
Lehrstuhl Regionalentwicklung und Raumordnung
Pfaffenbergstraße 95
67663 Kaiserslautern

Anfragen:
Andreas Neu
Sekretariat des Lehrstuhls Regionalentwicklung und Raumordnung
Pfaffenbergstraße 95
67663 Kaiserslautern
Telefon 0631-205-3435
Telefax 0631-205-2551
neu@rhrk.uni-kl.de

Umschlaggestaltung: Alison Alexander, Kaiserslautern.

Vorwort

Die nachhaltige Sicherung einer räumlich und sozial gleichwertigen Erreichbarkeit von Einrichtungen und Dienstleistungen der Grundversorgung ist für dünn besiedelte, ländliche und periphere Regionen eine besondere Herausforderung, die im Zuge des demographischen Wandels in den nächsten Jahren verstärkt an Bedeutung gewinnen wird. Das INTERREG IV B Projekt ACCESS hat sich zum Ziel gesetzt in transnationaler Zusammenarbeit innovative Strategien zu entwickeln, wie ländliche Räume mit Hilfe neuer Organisationsformen, dem Einsatz von Informations- und Kommunikationstechnologien sowie der Entwicklung bedarfsorientierter, integrierter Mobilitätssysteme bei der Bewältigung dieser Herausforderung gestärkt werden können. Neben der Analyse und dem transnationalen Vergleich der Erreichbarkeit von Einrichtungen und Dienstleistungen der Daseinsvorsorge werden dabei Pilotprojekte in Testregionen umgesetzt, die modellhaft organisatorische Innovationen zur Verbesserung der Grundversorgung realisieren.

Die vorliegende Veröffentlichung enthält die Kurzfassung der Transnationalen Vergleichsstudie der acht ACCESS Regionen aus Deutschland, Frankreich, Italien, Österreich und der Schweiz sowie deren Testgebiete zur aktuellen Situation der Erreichbarkeit der Grundversorgung. Die Publikation enthält sowohl die deutsche Übersetzung als auch die englische Originalfassung. Die Ergebnisse sind zur Orientierung und zum Vergleich für andere ländliche Regionen besonders interessant. Es wird beispielsweise deutlich, dass sich bestehende Unterschiede in der Erreichbarkeit der Einrichtungen nicht pauschal und für Regionen mit ähnlichen Strukturen gleich erklären lassen. Darüber hinaus zeigt die Studie einen Ausblick auf die Pilotprojekte, die sich aktuell in der Umsetzung befinden und deren modellhafter Charakter eine Übertragung auf ländliche Räume mit vergleichbaren Herausforderungen erlauben soll.

Preface

The provision of the accessibility of services of general interest (SGI) in sparsely populated mountain areas is an enormous challenge, that will become more important because of the demographic change. The INTERREG IV B Project ACCESS aims at improving the accessibility of basic supply in rural areas, mainly by finding new forms of organisation, using information and communication technologies and fostering demand oriented, integrated mobility systems. Therefore, the ACCESS partner made a transnational analysis and comparison of accessibility of SGI and develop and realise exemplary Pilot Activities, that show new approaches of organisational innovations for improving accessibility of SGI.

This paper contains the short version of the Transnational Intermediate Report, that deals with the transnational comparison of the accessibility of SGI in the eight ACCESS Regions and the 13 Test Areas in Germany, France, Italy, Austria and Switzerland. The Report was translated into German and is published in this paper as well. The results are interesting as comparison for other rural regions and show the difficulty of explaining differences in the provision of SGI in regions with quite similar conditions, e.g. settlement concentration rates. Furthermore, the paper gives an outlook of ACCESS-Pilot Activities, that may be transferred into rural regions in Europe which face the same challenges.

Kaiserslautern, im Dezember 2010

Prof. Dr. habil. Gabi Troeger-Weiß
Dr. Hans-Jörg Domhardt



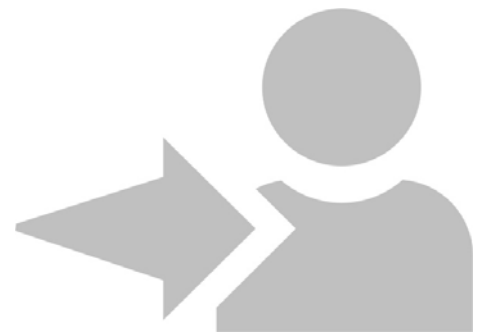
EUROPEAN TERRITORIAL COOPERATION



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

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

(deutsche Kurzfassung)



Inhaltsverzeichnis

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

ACCESS-Projektkoordination

Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete (SAB)

Thomas Egger / Peter Niederer

Seilerstrasse 4,

CH-3001 Bern

Tel.: +41 31 382 10 10

peter.niederer@sab.ch

Autoren

Gabi Troeger-Weiß, Technische Universität Kaiserslautern

Hans-Jörg Domhardt, Technische Universität Kaiserslautern

Thomas Egger, Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete, Bern

Peter Niederer, Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete, Bern

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

Marina Oliveri, Local Action Group Appenino Genovese, Genua

Angela Rollando, Local Action Group Appenino Genovese, Genua

Übersetzung/ Mitarbeit

Daniela Fischer, Technische Universität Kaiserslautern

Lisa Hollmann, Technische Universität Kaiserslautern

September 2010



1. ACCESS: Einführung und Projekthintergrund

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

1.1. Herausforderungen

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

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

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

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

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

² PUSEMOR – Public Services in Sparsely Populated Mountain Regions



1.2. Ziele des Projekts

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

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

Das Projekt orientiert sich an den folgenden Zielen:

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

1.3. Arbeitsschritte und Zeitplanung

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

Abbildung 1: Arbeitsschritte und Zeitplan des ACCESS-Projekts

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



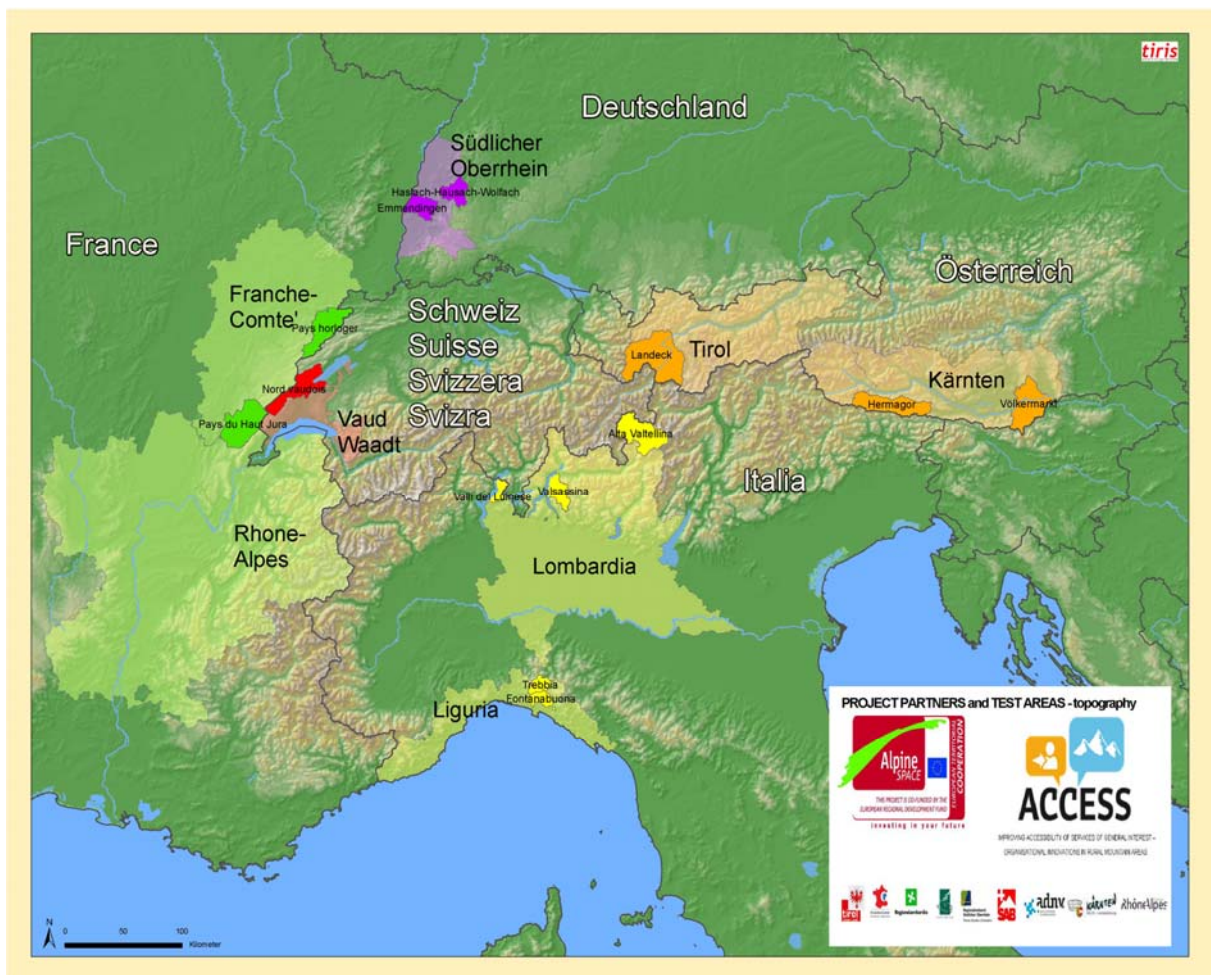
1.4. Überblick über die ACCESS Regionen und Testgebiete

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

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

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

Karte 1: Überblick über die ACCESS Regionen mit Testgebieten



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



Tabelle 1: Wichtige Kennziffern der Testgebiete (TG)

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

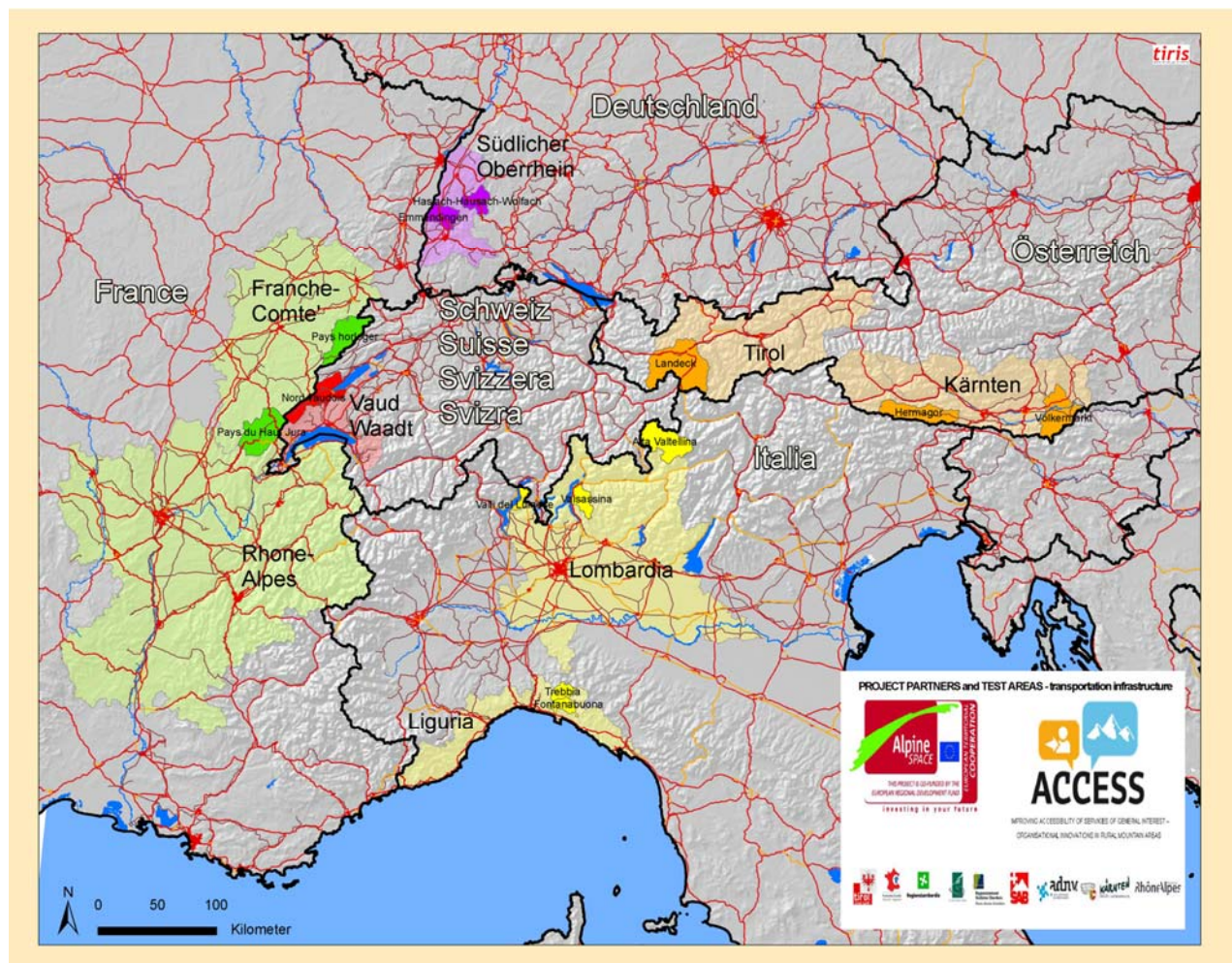


2. Transnationaler Vergleich der Grundversorgung: Herausforderungen

2.1. Mobilität und Öffentlicher Nahverkehr

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

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



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

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

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



Die Hauptgründe für diese Schwierigkeiten sind:

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

Häufige regionale Entwicklungsziele für den Öffentlichen Nahverkehr sind:

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

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

➤ **Niedrige Wirtschaftlichkeit:**

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

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

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

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

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

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



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

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

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

➤ **Geographische Unterschiede:**

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

➤ **Infrastruktur:**

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

➤ **Management und Governance:**

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

➤ **Nutzer:**

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



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

➤ **Image des Nahverkehrs:**

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

2.2. Informations- und Kommunikationstechnologien

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

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

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

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

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

➤ **Kooperation:**

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

➤ **Wirtschaftlichkeit:**

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



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

➤ **Infrastruktur:**

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

2.3. Nahversorgung und täglicher Bedarf

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

➤ **Wirtschaftlichkeit:**

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

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

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

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



➤ **Management und Governance:**

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

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

➤ **Erreichbarkeit:**

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

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



3. Schlussfolgerungen zur Situation in den Testgebieten

3.1. Überblick über die ACCESS Testgebiete

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

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

Tabelle 2: Qualitative Auswertung der Grundversorgungssituation in den ACCESS Testgebieten

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

Legende

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



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

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

3.2. Kategorisierung der Erreichbarkeit der Grundversorgung im Alpenraum

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

a) *Geringe Erreichbarkeit und strukturelle Schwierigkeiten*

- Testgebiet Fontanabuona
- Testgebiet Trebbia

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

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

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

- Testgebiet Nord Vaudois
- Testgebiet Haut Jura

d) *Mittlere Erreichbarkeit bei sehr disperser Siedlungsstruktur*

- Testgebiet Hermagor
- Testgebiet Völkermarkt

e) *Gute Erreichbarkeit bei positiver Bevölkerungsentwicklung*

- Testgebiet Landeck

f) *Ausgezeichnete Erreichbarkeit bei positiver Bevölkerungsentwicklung*

- Testgebiet Emmendingen
- Testgebiete Haslach-Hausach-Wolfach



4. Empfehlungen und Ausblick auf ACCESS-Pilotprojekte

4.1. Mobilität und Öffentlicher Nahverkehr

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

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

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

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

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

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



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

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



4.2. Informations- und Kommunikationstechnologien

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

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

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

4.3. Nahversorgung und täglicher Bedarf

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

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

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



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

Die Analyse von Praxisbeispielen der Nahversorgung führt zu folgenden Empfehlungen.

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

4.4. Nachhaltigkeit der Pilotprojekte

Die Pilotprojekte der ACCESS-Partner haben folgende Gemeinsamkeiten:

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

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

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



5. Kurzbeschreibung der ACCESS-Pilotprojekte

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

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

Tabelle 3: Übersicht über Pilotprojekte

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



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



5.1. Pilotprojekte im Themenfeld Mobilität und Öffentlicher Nahverkehr

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

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

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

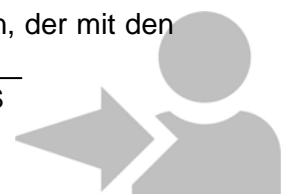
Das Pilotprojekt „**Solarboot Neuchâtel See**“ (Region Nord Vaudois) sieht den Einsatz von solarbetriebenen Fähren, die von Touristen und Anwohnern genutzt werden, vor; der Dienst wird die beiden Ufer des oberen Teils des Neuchâtel Sees miteinander verbinden und zu einer planmäßigen Linie des saisonbedingten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

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

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

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

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



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

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

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

5.2. Pilotprojekte im Themenfeld Informations- und Kommunikationstechnologien

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

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

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



5.3. Pilotprojekte im Themenfeld Nahversorgung und täglicher Bedarf

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

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

5.4. Kombinierte Pilotprojekte

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

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





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

Transnational Comparison Study of ACCESS Regions and Test Areas - Accessibility of Services of General Interest (SGI) in Rural Mountain Areas

(english short version)

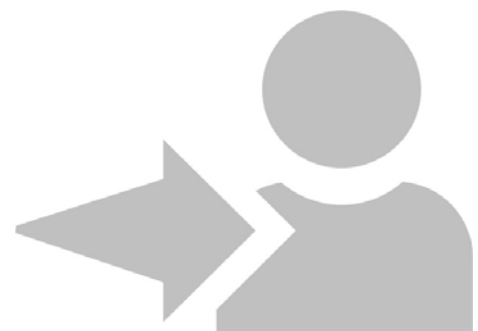


Table of Contents

Table of Contents	I
1. ACCESS: Introduction and Project Background	1
1.1. Problems to be addressed	1
1.2. Objectives of the Project	1
1.3. Work Packages and Time Schedule	2
1.4. Overview on ACCESS Regions and Test Areas	3
2. Transnational Comparison of SGI: Problems to solve	5
2.1. Public Transport	5
2.2. Information and Communication Technologies	8
2.3. Everyday Needs	8
3. Conclusion of the Situation in the Test Areas	10
3.1. Synoptical Overview of ACCESS Test Areas	10
3.2. Main Categories of SGI Accessibility Areas in Alpine Space	11
4. Recommendations and Outlook on Pilot Activities	12
4.1. Public Transport	12
4.2. Information and Communication Technologies	13
4.3. Everyday Needs	14
4.4. Sustainability of Pilot activities	15
5. Short Description of Pilot Activities	16
5.1. Pilot Activities regarding Public Transport	18
5.2. Pilot Activities regarding Information and Communication Technologies	19
5.3. Pilot Activities regarding Everyday Needs	19
5.4. Combined Pilot Activities	19

ACCESS- Lead Partner

Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete (SAB)
(Swiss Center for Mountain Regions)
Thomas Egger / Peter Niederer
Seilerstrasse 4,
CH-3001 Bern
Tel.: +41 31 382 10 10
peter.niederer@sab.ch

Authors

Thomas Egger, Swiss Center for Mountain Regions, Berne
Peter Niederer, Swiss Center for Mountain Regions, Berne
Carina Stephan, University of Kaiserslautern (for Regionalverband Südlicher Oberrhein, Freiburg)
Marina Oliveri, Local Action Group Appenino Genovese, Genoa
Angela Rollando, Local Action Group Appenino Genovese, Genoa

July 2010



1. ACCESS: Introduction and Project Background

ACCESS¹ is an INTERREG IV B project developed in the framework of the Alpine Space Programme. It involves nine Project Partners from Austria, France, Germany, Italy and Switzerland. The partners have come together to improve the accessibility to services of general interest (SGI) in sparsely populated mountain regions.

1.1. Problems to be addressed

The maintenance of a spatially and socially equal accessibility to SGI is a core issue to the functionality of mountain areas and any regional development strategy both on a national as well as on a transnational level. Already in the third Cohesion Report of the European Commission, it is specified that the equality of access to basic facilities, essential services and knowledge for everyone, wherever they happen to live, is a key condition for territorial cohesion.

However the INTERREG III B project PUSEMOR² confirmed that sparsely populated areas in all alpine countries are facing difficulties to maintain existing services due to their poor profitability and due to the need to respond to new or changing needs of the local population. The ongoing territorial concentration of SGI leads to a vicious circle of further deterioration in the quality of provision which in turn causes a decreasing demand in the existing services. This process has many negative consequences for the affected regions. In fact the withdrawal of SGI causes a reduced functionality, competitiveness and a higher amount of motorised mobility in communities of sparsely populated areas. Furthermore it aggravates social inequalities – persons who do not dispose of a car, not having the knowledge to use Information and Communication Technologies (ICT) etc. face problems to reach services. Often these areas are characterised by important population losses and/or excessive ageing.

The main challenge for the concerned communities and regions is therefore the furthering of the access to demand-oriented and flexible SGI with innovative cooperation structures in order to capitalise best the potentials of sparsely populated areas. Mobility is an important issue in the whole framework. Contrary to a still widespread opinion this must not necessarily mean in every case physical transport of goods or persons but implies the promotion of integrated mobility systems (Report on the state of the Alps, Alpine Convention).

1.2. Objectives of the Project

The PUSEMOR project identified a major challenge and urgent need for action in the field of public transport and the accessibility of SGI. ACCESS therefore aims at improving the accessibility to SGI in sparsely populated mountain areas by finding

- 1) New forms of organisation of SGI (e.g. substitute stationary services with mobile ones, improving governance)
- 2) Using Information and Communication Technologies (e.g. broadband internet access) and
- 3) Fostering demand oriented, integrated mobility systems.

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

² PUSEMOR – Public Services in Sparsely Populated Mountain Regions



The project is guided by the following objectives:

- Improve the competitiveness and the quality of life in sparsely populated areas – as a precondition for maintaining and attracting new inhabitants and Small and Medium sized Enterprises by making use of the potentials of these areas (environmental quality, heritage, culture).
- Develop models that will contribute to regional development and spatial planning, (e.g. efficient use of infrastructures, networks and cooperation between centres and rural areas).
- Mitigate social inequalities in the access of SGI and reduce environmental pollution.
- Test and apply various elements of the concept of governance in order to empower the population and to ensure that society owns the process.
- New approaches to providing services will be tested and put into practice in all Test Areas. They will be based on the demands of the local population and enterprises and be developed together with the service providers.

1.3. Work Packages and Time Schedule

ACCESS is structured along eight Work Packages (WP) with specifically defined objectives, activities and outputs. Figure 1 gives an overview on Work Package themes and time schedule, WP 6 will be described in detail in the following section. This report constitutes the final product of WP 6 (here: only a short version (excerpts)).

Figure 1: Work Packages and Time Schedule of the ACCESS project

WP 2	Regional Project Management			
WP 3	Information and Publicity			
WP 4	Transnational Project Management			
WP 5	Regional Studies			
WP 6		Transnational Comparison		
WP 7		Pilot Projects		
WP 8				Final Synthesis
	2008	2009	2010	2011

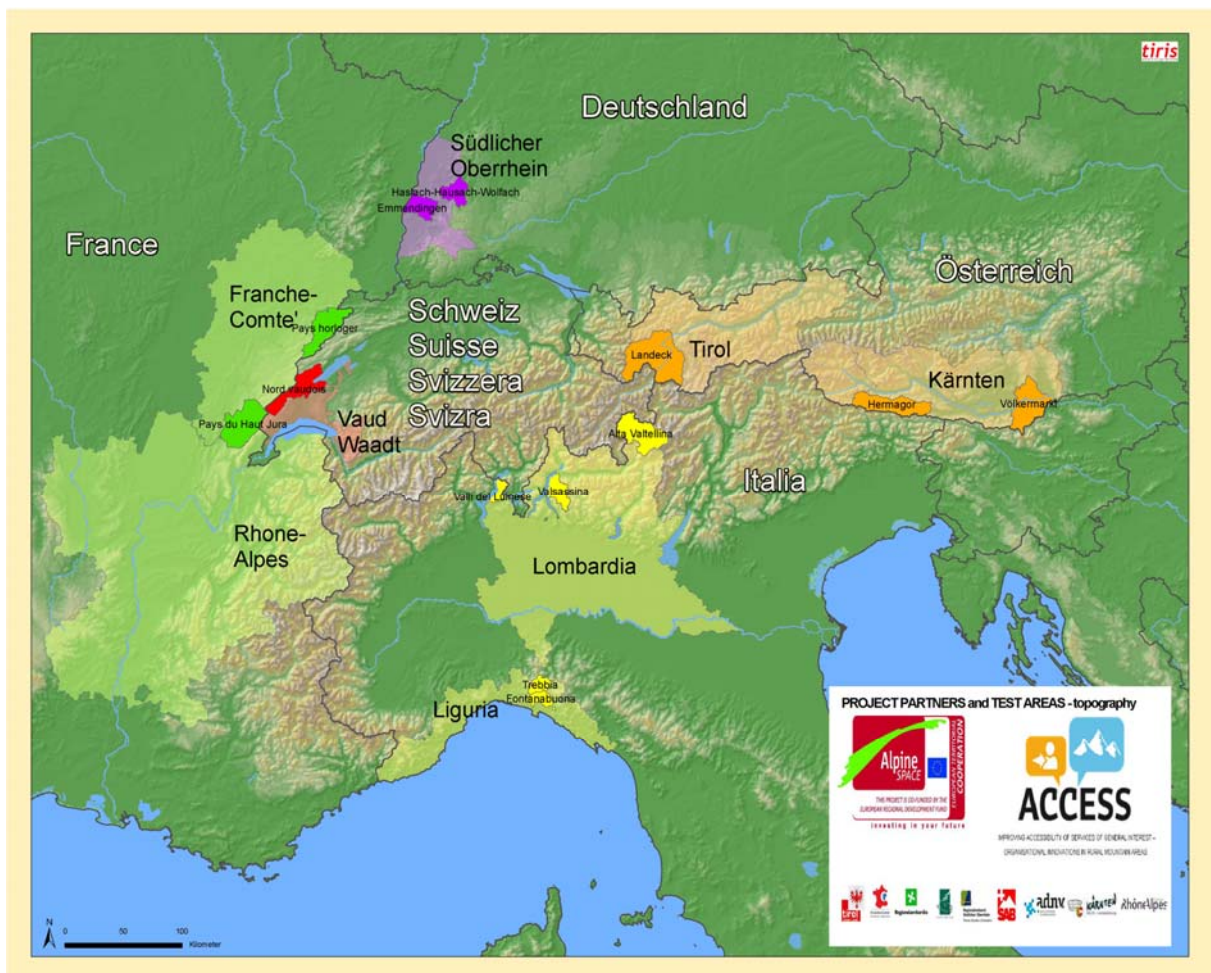


1.4. Overview on ACCESS Regions and Test Areas

The ACCESS-Team is constituted by partners from eight Regions on level of NUTS 2: The Austrian regions Kärnten and Tirol, the French regions Franche-Comté and Rhône-Alpes, the German region Südlicher Oberrhein, the Italian regions Genoa and Lombardia as well as the Swiss region Nord-Vaudois. With the exception of Lichtenstein and Slovenia, all Alpine Space countries are represented in the project: In the framework of the Regional Studies (WP 5) every Project Partner indicated one to three Test Areas within its Region (see Map 1).

The Test Areas are defined as functional areas on Level of NUTS 3 Regions or district-areas or regional administrations such as the “pays” in France. To draw a picture of the situation of public transport, the Test Areas a regional centre was attributed, which can be located inside or outside of the Test Area. The implementation of Pilot activities will be carried out in these Test Areas on a local or regional level.

Map 1: Overview on ACCESS Regions with Test Areas



Source: Bundesland Tirol represented by the Office of Regional Government of Tyrol, Department Spatial Planning and Statistics



Table 1: Important Parameters of the Test Areas

	Area (in sqkm)	Inhabitants of Test Area	Munici- palities	Regional Centre of Test Area	Inhabitants of Regional Centre	Position of Regional Centre
Region Tirol (BLT)						
➤ Test Area Landeck	1.595	44.300	30	Landeck	7.700	Inside TA
Region Kärnten (BLC)						
➤ Test Area Hermagor	808	19.300	7	Hermagor	7.200	Inside TA
➤ Test Area Völkermarkt	907	43.100	13	Völkermarkt	11.400	Inside TA
Region Nord Vaudois (ADNV)						
➤ Test Area Nord Vaudois	539	70.300	80	Yverdon-les-bains	25.000	Inside TA
Region Südlicher Oberrhein (RVSO)						
➤ Test Area Emmendingen	404	117.800	18	Emmendingen	26.500	Inside TA
➤ Test Area Haslach-Hausach-Wolfach	363	37.100	10	Haslach-Hausach-Wolfach (3 centres)	18.000	Inside TA
Region Franche-Comté (RFC)						
➤ Test Area Horloger	760	42.600	78	Besançon	120.000	Outside TA
➤ Test Area Haut-Jura	962	51.700	66	St. Claude	12.300	Inside TA
Region Genoa (GAL)						
➤ Test Area Fontanabuona	220	22.800	13	Genoa	600.000	Outside TA
➤ Test Area Trebbia	213	6.600	9	Genoa	600.000	Outside TA
Region Lombardia (RLO)						
➤ Test Area Valli del Luinese	180	33.700	16	Varese	81.900	Outside TA
➤ Test Area Valsassina	369	32.900	28	Lecco	45.500	Outside TA
➤ Test Area Alta Valtellina	897	24.300	6	Sondrio	21.600	Outside TA

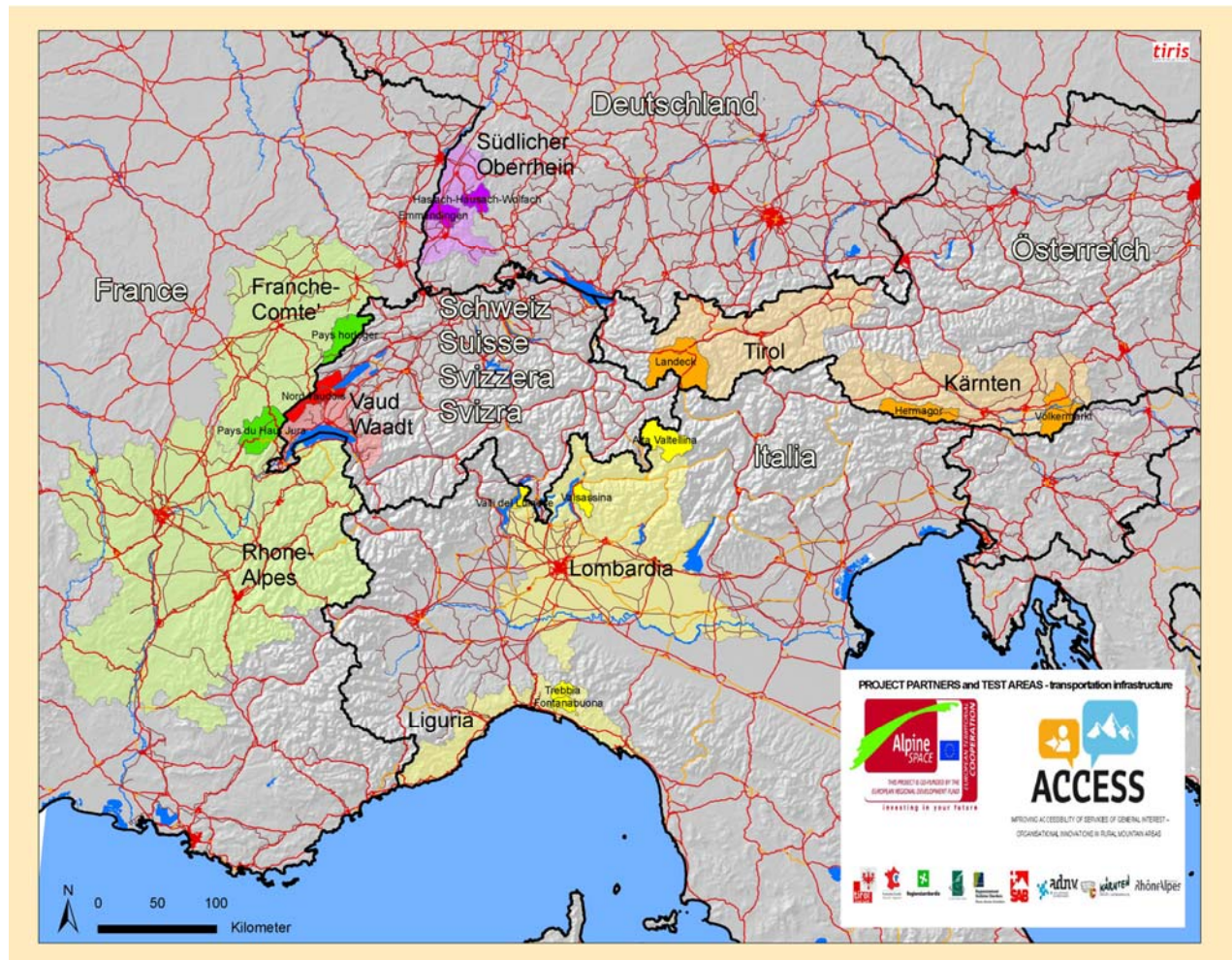


2. Transnational Comparison of SGI: Problems to solve

2.1. Public Transport

The map below (Map 2) shows the marginalisation of Access Areas within the main transport network of the Alpine Space.

Map 2: Overview on Setting of the Test Areas in the Main Transport Networks in Alpine Space



Source: Region of Tyrol represented by Office of Regional Government of Tyrol, Department Spatial Planning and Statistics

At the regional level, the situation of public transport is rather good in all Partner areas, even if there are particular differences based on the geographical conformation of the territory and on the rate of growth of the regions.

The provision of public transport is more expensive in the rural/mountain areas of the regions, especially in remote areas than in urban areas.



The main reasons of these difficulties are:

- Low demand connected with decrease of population: a problem common to all Project Partners.
- Lack of connections between bus lines and trains: especially in the Test Areas of Region Genoa and Region Franche-Comté.
- Lack of funds to dedicate to implement public transport in remote areas, because fund amounts are directly linked with the number of potential passengers.

The general aims of regional plans for public transport are:

- to improve road connections and infrastructures
- to maintain accessibility by train and make it more attractive
- to support intermodal transport
- to search for more flexibility
- to improve the quality of services

On the base of interviews with experts and stakeholders, data collection, transnational workshops and the analysis of statistical data (for details refer to the Regional Intermediate Reports on <http://www.access-alpinespace.eu/?id=109>) the problems encountered in the field of public transport can be summarised as follows (most concerned Partner Regions in Brackets):

➤ **Low Profitability:**

The cost structure and the financing issues are decisive when it comes to creating the offer of public transport services in areas of low population density, with dispersed settlements and a modestly developed tourism industry.

The problems are connected to less funding from the institutional bodies in rural areas, especially for new or improved public transport services, like on-demand buses or new rail connections or intermodal correspondences: Region Tirol, Region Genoa, Region Lombardia, Region Südlicher Oberrhein and to limited state funds to private companies: Region Kärnten, Region Tirol, Region Nord Vaudois.

➤ **Transport Chain, Modal Split:**

The lack of efficient coordination in the public transport schedules and the need to improve the interchange connections: park&ride, bus+bus, bus+rail is a widespread problem in all partner regions. People solve this problem by the use of private cars. That's why individual motorised traffic is by far the predominant means of transport which has unfortunately a very high impact on air pollution and noise.

In some cases there are few connections between remote areas and the main transport system of the region; in particular for trans-border commuters there are technical inadaptabilities of the rails and missing agreements between the countries (Region Nord Vaudois, Pays Horloger, Pays du Haut Jura).



Another problem is the consistency and coherence of information about the transport chain from the beginning to the end of the journey (Region Nord Vaudois). The combination of individual and flexible transport solutions for the stretch close to the place of residence and the possibility to coordinate public transport services for the further stretches becomes more and more important. (Region Tirol)

➤ **Integration in other SGI:**

Especially for people not having access to a private car, public transport is decisive to use of other SGI e.g. food shops. ICT on the other side can help public transport to be more efficient and innovative. Public transport, ICT and mountain food shops are closely linked.

➤ **Geographical Disparities:**

The geographical disparity between urban (lowlands) and mountain/remote (uplands) areas is a crucial problem: there are differences among countries connected with different socio-economic situations, but however, the lack of integration among lowlands and uplands is one of the most critical problems. The disparity is either political or topographic.

➤ **Infrastructures:**

In Italy, especially for remote areas of Region Genoa, there are some problems with infrastructures and above all with rail transport, that is quite deficient. Generally the railway network needs improvements, both from management and from infrastructural point of view. In remote area also quality and management of roads networks is insufficient and represent a barrier to public transport services.

➤ **Management and Governance:**

For some partner (Region Kärnten, Region Genoa), it's important to study or to improve joint "regional traffic concepts" with the affected local communities, to elaborate solutions and ensure sustainable financing of the transport offers, to bring commuters back to public transport and increase the split.

➤ **Users:**

Public transport is used above all by pupils, by elderly people, by commuters, by persons without a car and by tourists; in some remote areas public transport is increasingly concentrated on the transport of school children. Commuters often prefer individual motorised transport because it is more flexible and comfortable, even if more expensive. E.g. in the remote areas of Region Genoa, the introduction of public transport on demand was a failure due to the fact that elderly people prefer fewer scheduled connections than to call and to reserve a dedicated service. Moreover the lack of an adequate offer in public transport leads to social inequalities, because families, older people, teenagers have often not an appropriate access to mobility services (Region Nord Vaudois).

➤ **The Image of Public Transport:**

Public transport is often poorly used due to an unjustified image of slowness and filthiness (Region Nord Vaudois). This image contributes to a vicious circle: decreasing number of passengers- decreasing rentability- decreasing service quality - decreasing number of passengers.



2.2. Information and Communication Technologies

The following section clusters statements made by the Project Partners regarding main barriers and obstacles of ICT in their Test Areas on the base of a qualitative analysis:

➤ **Digital Divide; geographical/cultural:**

In some regions there are large uncovered areas for mobile phone, a low development of broadband internet connection and consequently a large part of population without internet access (Test Areas in Region Franche-Comté and Region Genoa). The lack of technical equipment (broadband internet connection, availability of computer, etc), the lack of computer literacy and an offer which doesn't meet the needs of the users is limiting the access to ICT (particularly true for internet in Test Area Landeck). The technical infrastructure supplied by the network providers to enable consumers to make use of ICT services is excellent in the central urban area and good in the rural areas. As far as the technical equipment of the users is concerned, there is still major need for improvement, with the availability of equipment depending on household income and the age of the members of a household (Test Area Landeck). Much more young people than elderly people have the skills required to make use of ICT services. The availability of ICT does not mean that the cultural barrier has been overcome. Many inhabitants of remote villages have still to benefit from the opportunities provided by the Web as a way to stay in touch with the outside world (e.g. by promoting handcrafted products or services for tourists) (particularly true for the Lombardia Test Areas).

➤ **Cooperation:**

One of the reasons causing the digital divide is the lack of innovative services able to enhance cooperation, efficiency and services of local authorities and bodies of (Genoa Test Areas).

➤ **Profitability:**

In remote areas the market dynamics have completely failed and only governmental service are still present due to the low profitability for private investments (Genoa Test Areas). In Carinthia the mobile internet providers take customers away from the conventional telephone networks. By losing the "cash cow" conventional networks become unprofitable, although they are considered more stable by users than private wireless networks.

➤ **Infrastructures:**

One of the reasons causing the digital gap is the lack of adapted infrastructures. (Genoa Test Areas) and the lack of technical equipment (broadband internet connection, availability of computers etc.) within private households restricts the access to ICT (Test Area of Landeck).

2.3. Everyday Needs

The following section clusters statements made by the Project Partners regarding main barriers and obstacles of food shops in their Test Areas on the base of a qualitative analysis:

➤ **Profitability:**

The problem of the low profitability of small shops in rural areas is a common problem among the partners; the small rural shops are strongly affected by the competition of the new shopping centres located in the outskirts of the city and, following the depopulation of peripheral areas,



many shops have closed down. The commercial offer has become concentrated in supermarkets which is weakening city centre offers of traditional shops, most of small villages are closing because of the low profitability which threatens the creation and the companies' buy-out.

The profitability of shops calls for a rising number of consumers per shop. In regions where a population decline can be expected, this problem is more accentuated (Test Area Landeck). In Region Südlicher Oberrhein the situation of the access to everyday needs is generally adequate, but the risk to lose small shops that fulfil everyday needs because of the declining population is very high.

For some partner the tourism is the driving force for everyday needs; in fact for Region Tirol the situation is strongly influenced by the brisk demand in the tourism industry and consequently the food retailing industry is well developed.

For Region Nord Vaudois 43 out of 80 municipalities have no food stores nor a bakery or butchery on their territory. Most of these municipalities have less than 300 inhabitants. Some retailers say that below a population of 1.000 inhabitants, they could not make a living. Small-sized grocer's shops focusing on local supply have reduced chances of economic success. Most people shop in supermarkets and discounters on their way to work or from work. Consumers have high standards in terms of product range, quality, freshness and prices. Alternative supply concepts such as internet shopping are not very popular in the sector of convenience goods (Test Area Tirol).

➤ **Management and Governance:**

The commercial sector in rural areas is essentially (and almost entirely) made up of very small family- or individually-run enterprises. Such very small enterprises are hampered by the lack of knowhow and vocational training (Genoa Test Areas).

Services are concentrated in big towns on the account of smaller towns, especially as far as social, children services and leisure equipments are concerned. In most cases the local authorities have no word to say on the maintenance of those services on their territory (Pays du Haut-Jura). With the closure of a shop a village loses also a meeting point that often played an important role in the social and community life of the municipality. Some municipalities have tried to find solutions in bundling different SGIs in one village centre with a grocery shop, the gymnastic and multi-services hall etc. (e.g. Ballaigues in Region Nord Vaudois)

➤ **Reachability:**

The geographical location of some rural areas is a problem for a lot of partners. It's very difficult to reach these areas by using local public transport: these areas are characterized by the phenomena of territorial marginalization, the ageing of the population and a scattered settlement pattern (Italian Test Areas). For consumers having a car, this phenomenon is not a real problem, but for those being too old for driving a car or not having the financial means, the situation gets more and more difficult (Region Nord Vaudois). Due to the spatial concentration of retail businesses in easily accessible favoured locations, the population has to travel long distances to buy convenience goods. The private car becomes indispensable for shopping. This is a problem for the group of "mobility losers" (elderly people, teenagers) in rural and peripheral areas and in those settlement areas and places close to the centres where there are no groceries (Test Area Landeck).



3. Conclusion of the Situation in the Test Areas

3.1. Synoptical Overview of ACCESS Test Areas

In following Table 2 presents a synoptic picture of SGI in the field of public transport, food shops, ICT in all Test Areas based on qualitative data collected in the Regional Intermediate Reports, expertise of ACCESS Project Partners and the statistical indicators.

The dark blue cells in the table indicates in which Test Areas and in which field of SGI the ACCESS partnership intends to implement Pilot activities in order to improve the accessibility and to deepen the understanding of the factors of success.

Table 2: Qualitative Evaluation of Economic and SGI Situation in ACCESS TAs

Test Areas (TA)	Situation		
	Public Transport	ICT	Everyday Needs
TA Völkermarkt (Kärnten)	+	++	o
TA Hermagor (Kärnten)	+	++	o
TA Landeck (Tirol)	o	++	+
TA Valli del Luinese (Lombardia)	o	+	+
TA Valsassina (Lombardia)	-	o	+
TA Alta Valtellina (Lombardia)	-	-	++
TA Emmendingen (Südlicher Oberrhein)	+	+	o
TA Haslach-Hausach-Wolfach (Südlicher Oberrhein)	+	+	o
TA Horloger (Franche-Comté)	-	-	-
TA Haut-Jura (Franche-Comté)	-	o	o
TA Nord Vaudois (Nord-Vaudois)	o	++	o
TA Fontanabuona (Genoa)	o	-	o
TA Trebbia (Genoa)	o	--	-

Legend

very bad	bad	sufficient	good	very good
--	-	o	+	++
presence of ACCESS Pilot Action				



These findings combined with the analysis of the barriers and hindrances (see long version of the Transnational Intermediate Report) illustrates that the readiness of government to invest into SGI, the availability of cost effective solutions (organisation and technology) and the image of a particular SGI have a more important influence on the accessibility and use of SGI than settlement patterns and proximity.

Therefore the ACCESS partnership is confirmed in its aim to improve the accessibility to SGI in sparsely populated mountain areas by finding new forms of organisation of SGI, using ICT and fostering demand oriented, integrated mobility systems.

3.2. Main Categories of SGI Accessibility Areas in Alpine Space

It must be noted that not all municipalities within the ACCESS Test Areas show the same trend and the same pattern. The economic development and the accessibility to SGI can heavily change within a few kilometres. However in order to get a realistic picture of the accessibility in the ACCESS Test Areas, the different qualitative and quantitative information has been clustered and categorised. During the elaboration of the Transnational Intermediate Report the partnership came up with the following types of accessibility.

a) *Low Accessibility and Structural Problems*

- Test Area Fontanabuona
- Test Area Trebbia

b) *Low Accessibility and a positive Socioeconomic Development*

- Test Area Valli del Luinese
- Test Area Valsassina
- Test Area Alta Valtellina
- Test Area Horloger

c) *Medium Accessibility with positive Population Development and a stagnant Economy*

- Test Area Nord Vaudois
- Test Area Haut Jura

d) *Medium Accessibility with very disperse Settlement Structure*

- Test Area Hermagor
- Test Area Völkermarkt

e) *Good Accessibility with high Economic Development*

- Test Area Landeck

f) *Excellent Accessibility with high Population Development*

- Test Area Emmendingen
- Test Area Haslach-Hausach-Wolfach



4. Recommendations and Outlook on Pilot Activities

4.1. Public Transport

Characteristic for the most Good Practice Examples in the field of public transport is the demand-oriented supply. In several countries the idea of temporary flexible systems on basis of calling by customers is widely used. A very promising approach of new forms of public transport are cooperation between public administration and transport companies on local or regional level as well as touristic companies (Public Private Partnership). However the main funding of public transport remains a fundamental task of municipalities or the regional administration. The fare of costumers cannot cover the costs. The main target groups are residents and tourists as well as pupils. The seasonal peak in the touristic demand can be partly answered by flexible transport systems.

Other offers are oriented towards the needs of young people such as night-busses or night-trains or by the needs of elderly people like call-transport service to health facilities or to the street market. Another target group of a mobility project are the employees of an enterprise, which can introduce buses or a car-sharing system with guaranteed parking space.

Starting from the lessons learnt and from the collected good practises, every ACCESS Project Partner tried to understand the opportunities in developing a definite Pilot activity on the own territory. Many Pilot activities will be located in the field of public transport, above all in touristic places. In non touristic, remote areas with low reachability, residents (e.g. elderly and young people) are in the centre of interest. Some Pilot activities will be especially dedicated to commuters.

The analysis of good practises in the field of public transport leads to some recommendations. The planned Pilot activities and involved Project Partners are listed below.

- To improve public transport it is necessary to create a well functioning link between mountain villages and urban centres, in order to achieve an integrated public transport system. It is necessary to support the creation of “regional traffic concepts” involving the affected local communities, to elaborate solutions and ensure sustainable financing of the transport offers, to bring commuters back to public transport and increase the modal split. A synchronized timetable is a necessary pre-condition to improve the user friendliness of public transports.
 - Region Kärnten: Project Centre of Mobility for Public Transport information
 - Region Genoa: Project Blu Card: Facilities aimed at helping the elderly use public transport in mountain areas
 - Region Genoa: Project Discobus: Facilities aimed at helping the young use public transport in mountain areas.

Not only the internal mobility in the mountain areas should be improved, but also the connections with the regional and national centres. It should be easier for the people living outside of the mountain areas to reach them by public transport, so that their attractiveness and economic development can be improved.



- Intensify co-operation among regions with a view to improve connections in public transport within the Alps and beyond, and the public transport offers for tourists. Special attention has to be paid to cross border transports, especially for commuters.
 - Region Tirol: Project Regional Bus Oberes Gericht-Terra Raetica
 - Region Nord Vaudois: Project Car-sharing with support measures
 - Region Lombardia: Project Mobility manager for cross-border commuters (Valli del Luinese)
- Support the development of sustainable tourism to strengthen local economies and to maintain the local population. Offers in tourism need to be linked to public transport offers and vice versa.
 - Region Kärnten: Project Mobility Management in natural parks
 - Region Tirol: Project Development Nature Park Bus Kaunergrat
 - Region Nord Vaudois: Project Solar cells boat linking the coasts of the upper part of the lake of Neuchâtel
 - Region Lombardia Region: Project Mobility manager for tourism sector commuters (Alta Valtellina)
- Support the development of local industrial and craftsmanship in the mountain areas in order to maintain a favourable economic environment capable to avoid the dislocation of production plants. Public transport and mobility management (car-pooling, company buses, time planning) can play a decisive role, firstly by offering a good and cheaper reachability of the enterprises settled in the rural and mountain areas, secondly by reducing the environmental impact of commuting
 - Region Lombardia: Project Mobility manager for commuters Small and Medium sized Enterprises (Valsassina)
- Promote demand-oriented transport models involving local stakeholders and policy makers. Create permanent connections between local planning and regional-national levels to overcome the marginality of remote areas (Governance). Provide the necessary public finances to assure a good accessibility and guarantee the attractiveness of all territories (all ACCESS Projects).

4.2. Information and Communication Technologies

Information and Communication Technologies are mainly used the good practises as a transmitter or implementation tool for SGI such as the online-ordering of groceries. Another application is the electronic card to provide tourists with a quick and easy way to book and pay online for public transport, parking and events.

The analysis of good practises in the field of ICT leads to the following recommendations. The planned Pilot activities and involved Project Partners are listed below:



- To improve infrastructures by new technologies.
 - Region Franche-Comté: Projects Setting-up video-services (Pays Horloger as well as Pays du Haut Jura)
 - Region Südlicher Oberrhein: Projects Development of a local internet platform to facilitate online ordering and built-up delivery services for every day needs (Freiamt as well as Wolfach)
- To bridge the digital divide (geographical, cultural) through Information and Education.
 - Region Rhône-Alpes: Project Improving accessibility to SGI with the help of ICT
- To integrate the use of ICT in the national/ regional and provincial spatial policies; new technology have a strong potential to improve the attractiveness of remote areas. (applies to all ACCESS projects)

4.3. Everyday Needs

Based on the Examples of Good Practices, two patterns of projects for improving the situation of everyday needs can be deduced: On the one hand active citizens rebuilding a store in their municipality, because of their discontent with the lack of infrastructure. On the other hand owner-managed chain store companies with a high regional power in the food retail market developed new kinds of branch stores or services like a delivery service, additional to their regular offers. Good Practices in the field of everyday needs are mostly implemented on local level with one shop; only the delivery service of groceries can serve several municipalities.

Successful suppliers in the field of everyday needs often bundle several functions like administrative services, social services (for elderly people), health care, gasoline stations, cash delivery, post services or small restaurants.

With regard to the citizens' initiatives, the investments were very often raised by the residents in form of credits, in kind contributions and voluntary work. The success and the sustainability of the projects depend heavily on the support of the residents, which also must use the shop or service to make it sustain. The running costs of these small shops can be in most cases covered by the earnings, but not the basic investments.

In any case it is important to act before the supply infrastructure closes. Ideally the local authorities buy the premises, renovate it and rent it to a new shopkeeper.

The analysis of good practises in the field of everyday needs leads to the following recommendations.

The planned Pilot activities and involved Project Partners are listed below:

- To promote the offer of local mountain shops as an aspect of the regional tourism offer by inserting specific regulations in spatial policies, or the creation of touristic packages.
 - Region Nord Vaudois: Project Improving public transport combined with touristic needs
- To make the mountain shops more attractive by supporting the shopkeeper with public funds, dedicated to improve the quality of services.
 - Region Kärnten: Project support of retail traders,



- Region Tirol: Project Small Food Store Protection
 - Region Genoa: Project Innovation related to the distribution network linked to small mountain shops
 - Region Südlicher Oberrhein: Project Target group oriented marketing for local services (Freiamt as well as Wolfach)
- To establish local schemes mobilizes SGI operators.
- Region Rhône-Alpes: Project Improving ability of elected representatives and their staff to deal with SGI accessibility: database and training sessions implementation

4.4. Sustainability of Pilot activities

The Pilot activities that will be implemented in the partner countries have some common points:

A high degree of innovation: eg. the combination of transport and other offers such as tourism, leisure, everyday needs.

The participatory approach: all Project Partner will involve all relevant stakeholders in the implementation of the pilot actions namely public bodies such as provinces, municipalities and above all the local population.

The integration into the regional and national policies: in all countries the general guidelines about SGI are at national level, but the regional, provincial and municipal planning is organized by the different territorial levels; therefore it is essential for every Project Partner to integrate these activities into the local planning agenda.



5. Short Description of Pilot Activities

The following Table 3 shows the Pilot Activities described in the Regional Intermediate Reports that the Project Partner intends implement in their Test Areas.

Table 3: Overview of Pilot Activities

Pilot Activities	SGI Themes			
	Public Transport	ICT	Everyday Needs	others
Centre of Mobility for Public Transport Information Region Kärnten, Austria	X			
Mobility Management in natural parks Region Kärnten, Austria	X			
Regional Transport in the Nockregion Region Kärnten, Austria	X			
Regional Bus Oberes Gericht- Terra Raetica Region Tirol, Austria	X			
Development Nature park Bus Kaunergrat Region Tirol, Austria	X			
Solar cells boat linking the coasts of the upper part of the lake of Neuchâtel Region Nord Vaudois, Switzerland	X			
Car-sharing with support measures Region Nord Vaudois, Switzerland	X			
Improving public transport combined with touristic needs, Region Nord Vaudois, Switzerland	X			
Blu Card: Facilities aimed at helping the elderly use Public Transport in mountain areas Region Genoa, Italy	X			
Discobus: Facilities aimed at helping the young use Public Transport in mountain areas Region Genoa, Italy	X			
Creation of a mobility manager for a mountain area: application to the case of cross-border commuters in Valli del Luinese Region Lombardia, Italy	X			
Creation of a mobility manager for a mountain area: application to the case of manufacturing commuters in Valsassina Region Lombardia, Italy	X			



Creation of a mobility manager for a mountain area: application to the case of tourism sector commuters in Alta Valtellina Region Lombardia , Italy	X			
Development of a local internet platform to facilitate online ordering and build-up delivery services for everyday needs in Freiamt (Test Area Emmendingen) Region Südlicher Oberrhein, Germany		X	X	
Development of a local internet platform to facilitate online ordering and build-up delivery services for everyday needs in Wolfach (Test Area Haslach-Hasach-Wolfach) Region Südlicher Oberrhein, Germany		X	X	
Improving accessibility to SGI with the help of ICT Region Rhône-Alpes, France		X		
Setting-up video-services in Pays Horloger Region Franche-Comté, France		X		
Setting-up video-services in Pays du Haut-Jura Region Franche-Comté , France		X		
Support of retail traders Region Kärnten, Austria			X	
Small Food Store Protection Region Tirol, Austria				
Innovation related to the distribution network linked to small mountain shops Region Genoa, Italy			X	
Target group oriented marketing for local services in Freiamt Region Südlicher Oberrhein, Germany			X	
Target group oriented marketing for local services in Wolfach Region Südlicher Oberrhein, Germany			X	
Improving ability of elected representatives and their staff to deal with SGI accessibility: database and training sessions implementation” Region Rhône-Alpes, France				X

The following short profiles will provide an overview about the Pilot activities (for more detailed description see Regional Intermediate Reports).



5.1. Pilot Activities regarding Public Transport

The Pilot activity “**Centre of Mobility for Public Transport information**” (Region Kärnten) foresees the establishment of a decentralized mobility service office; it has become necessary due to the increasing demand for information by the resident public as well as tourists, looking for uniform information on all types of mobility.

The Pilot activity “**Mobility management in natural parks**” (Region Kärnten) includes two areas: Weissensee and Dobratsch. In the first area the topic of the Activity is the commercial exploitation of parking space and soft mobility, using e-bike, e-car, combination of bicycle-water mobility (innovative lake-shuttle for bikers). In the second one the topic is the improvement of shuttles and also the connection among the villages in the valley and to the natural parks offers.

The Pilot activity “**Regional Transport in the Nockregion**” (Region Kärnten) has been decided by the 16 Municipalities which are members of the Regional Association Nockregion. The actions will regard the topic of timetable adjustments, use of synergies, adoption of alternative (demand-oriented) traffic models and eventually of a mobility centre.

The Pilot activity “**Solar cells boat linking the costs of the upper part of the lake of Neuchâtel**” (Region Nord Vaudois foresees the deployment of solar powered boats, that will be used by tourists and by residents; the service will connect the both sides of the lake, becoming a regular line of seasonal public transport.

The Pilot activity “**Car-sharing with support measures**” (Region Nord Vaudois) aims to establish a car-sharing site, especially for commuters and enterprises. The project idea is based on the experience of Vallée de Joux (good practice). The project intends to work closely with the enterprises: this allows increasing the chances to succeed in the car-sharing because commuters are sharing the same destination.

The Pilot activity “**Blu Card: Facilities in public transport for elderly people**” (Region Genoa) aims to improve SGI quality, having as specific targets the elderly living in mountain areas. The action wants to establish new managerial structures that may meet the current demand and the demand of elderly living people.

The Pilot activity “**Discobus: Facilities in in public transport for young people**” (Region Genoa) aims to improve SGI quality. The target group of this Activity are young people. The objective is to improve the quality of life in mountain areas and to try to convince young people to stay in this area, offering the same opportunities that have young people that live in urban areas.

The Pilot activity “**Creation of a mobility manager for a mountain area: application to the case of cross-border commuters in Valli del Luinese**” (Region Lombardia) aims to reduce the dependency on cars of frontalieri – the Italian cross-border commuters to Switzerland -, suggesting and promoting more environmentally friendly forms of transport, informing and motivating people to change their travelling behaviour, through the creation of a local expert on sustainable mobility strategies who will help in developing travel plans. The action will be done in cooperation with the Swiss government of the Cantone Ticino and it will benefit of a demand-oriented approach that will deal with many dispersed origins of the everyday travels done by the Italian workers. The travel plan will begin by gathering key information about frontalieri travel habits through a survey distributed. The findings of the survey will then be decisive for the choice of actions. Two Pilot activities with the same content than in Valli del Luinese will be implemented by (Region Lombardia) in **Valsassina respectively in Alta Valtellina**.



5.2. Pilot Activities regarding Information and Communication Technologies

The 2 Pilot activities “**Development of a local internet platform to facilitate online ordering and build-up delivery services for everyday needs in Freiamt (Test Area Emmendingen)**” and “**Wolfach (Test Area Haslach-Hausach-Wolfach)**” (Region Südlicher Oberrhein) are demand-oriented projects that provide an option for a better provision of everyday needs. ICT will be used for providing better grocery supplies. By delivering groceries/supplies to the front door, it is getting easier for people with restricted mobility to purchase basic supplies and groceries. This not only helps people without individual transportation (i.e. without a car), but particularly women with children, teenagers, people with small incomes, elderly people or people with physical disabilities. The e-commerce is supplied by groceries, and in particular, regional products. This e-commerce will be operational in a rural area and not in a bigger city.

The Pilot activity “**Improving accessibility to SGI with the help of ICT**” (Region Rhône-Alpes) will support a call for projects (terre à CLIC) that Rhône-Alpes region is managing, aimed at well structured territorial organization to help them using ICT in an appropriate way when developing new activities.

The Pilot activities “**Setting-up video-services in Pays Horloger**” and “**Setting-up video-services in Pays du Haut-Jura**” (Region Franche-Comté) were defined from a committee set up in late 2008 with regional services providers in order to implement video-services in the region. The Test Areas will test the system before it is generalised for other territories. The use of ICT in the field of virtual meetings are not yet common. The technical solutions must be “open”, i.e. to allow as many services as possible to use the video-services.

5.3. Pilot Activities regarding Everyday Needs

The Pilot activity “**Innovation related to the distribution network linked to small mountain shops**” (Region Genoa) will carry out a survey in order to identify new models and new strategies to improve the quality of services in mountain shops and disseminate their potentialities. It is necessary a characterisation of shops with potential demand and finding a new management system for shops which do not enjoy a sufficient demand. The Test Areas of the Pilot activity are the Fontanabuona and the Trebbia Valleys.

5.4. Combined Pilot Activities

The Pilot activities “**Target group oriented marketing for local services in Freiamt (Test Area Emmendingen)**” and “**Target group oriented marketing for local services in Wolfach (Test Area Haslach-Hausach-Wolfach)**” respond to the necessity of better publication and marketing of existing local services in order to make the resident population more aware of what goods are available in their proximity and to encourage the community to support local stores. The goal of the Pilot activities is to support the local shopkeepers in running their business. The Pilot activity “**Improving the ability of elected representatives and their staff to deal with SGI accessibility**” (Region Rhône-Alpes) aims to disseminate methodologies based on participatory approach, in direct association with local population, to identify their needs in SGI.



Transnationale Vergleichsstudie der ACCESS Regionen und Testgebiete zur Erreichbarkeit der Grundversorgung im ländlichen Raum
Transnational Comparison Study of ACCESS Regions and Test Areas - Accessibility of Services of General Interest (SGI) in Rural Mountain Areas

Das INTERREG IV B Projekt ACCESS verfolgt das Ziel in transnationaler Zusammenarbeit neue Strategien zu entwickeln, die es ländlichen Regionen ermöglichen, sich gegenseitig durch fachlichen Austausch Hilfestellungen für eine verbesserte Erreichbarkeit von Einrichtungen und Dienstleistungen der Grundversorgung zu geben. Die europäischen Projektpartner haben sich zum Ziel gesetzt, die Erreichbarkeit der Grundversorgung zu verbessern, vorrangig durch die Entwicklung neuer Organisationsformen, den Einsatz von Informations- und Kommunikationstechnologien und die Förderung bedarfsorientierter, integrierter Mobilitätssysteme. Die vorliegende Publikation enthält die ins deutsche übersetzte Kurzfassung der Transnationalen Vergleichsstudie der ACCESS Regionen und Testgebiete zur Erreichbarkeit der Grundversorgung im ländlichen Raum.

Inhalt der Studie sind unter anderem Schlussfolgerungen zur Erreichbarkeit der Grundversorgung in den Themenfeldern Mobilität und Öffentlicher Verkehr, Informations- und Kommunikationstechnologien sowie Nahversorgung und Täglicher Bedarf. Zudem wird in der vorliegenden Studie ein Ausblick auf die ACCESS-Pilotprojekte gegeben, mit denen modellhaft organisatorische Innovationen zur Verbesserung der Grundversorgung erprobt werden.

The INTERREG IV B project ACCESS aims at improving the accessibility to services of general interest (SGI) in sparsely populated mountain areas, mainly by finding new forms of organisation of SGI, using information and communication technologies (ICT) and fostering demand oriented, integrated mobility systems. To achieve these ambitious goals, ACCESS builds on a transnational approach and on participatory methodologies to assess the specific demands of stakeholders on different levels. The short version of the Transnational Intermediate Report (TIR), that contains a synthesis of the Regional Intermediate Reports made by each project partner, is published in this paper.

Content of this paper are amongst others conclusions of accessibility of SGI in the fields of Mobility and Public Transport, Information and Communication Technologies as well as Everyday Needs. Furthermore a outlook of ACCESS-Pilot Activities is given, which shows new approaches of organisational innovations for improving of accessibility of SGI and will be tested during the term of the ACCESS-Project.