



Themenschwerpunkt: Der integrierte Ansatz und die Festlegung von Kooperationsräumen

Ziel des Modellvorhabens ist die langfristige Sicherung von Versorgungsinfrastrukturen und ihrer Erreichbarkeit auch in vom demografischen Wandel betroffenen Räumen. Mithilfe von integrierten Kooperationsraum- und Mobilitätskonzepten sollen die Angebote der Daseinsvorsorge und Nahversorgung wirtschaftlicher und leichter erreichbar werden. Die Siedlungs- und Infrastrukturentwicklung ist auf Versorgungszentren (VZ) auszurichten. Die Bevölkerung soll dabei auch ohne eigenen Pkw mobil sein können.

Einführung und Diskussion auf dem 1. Regionalen Workshop

Im Mittelpunkt des 1. Regionalen Workshops zum Modellvorhaben am 15. und 16. Juni 2016 in Schleswig stand die Diskussion und Abstimmung über die Kriterien und Vorgehensweisen bei der Entwicklung und Abgrenzung von Kooperationsräumen in den Modellregionen. In einem ersten Block erläuterte Torsten Beck von pakora.net die inhaltlichen und methodischen Grundgedanken und -elemente, die hinter dem Kooperationsraumansatz und den Versorgungszentren stehen. Diese wurden in dem Projekt „Weiterentwicklung des Infrastrukturbereichs Mobilität zu einem integrierten Mobilitätskonzept als Teil der Umsetzung der Regionalstrategie Daseinsvorsorge am Beispiel des Landkreises Nordfriesland“ entwickelt und erstmals erprobt. Darauf aufbauend stellte die Forschungsassistenz einen gemeinsam mit BMVI und BBSR entwickelten Kriterienkatalog für die Abgrenzung von Kooperationsräumen und die Festlegung von Versorgungszentren vor, inklusive eines Ablaufschemas.

Leitgedanken zu Kooperationsräumen (KR) und Versorgungszentren (VZ)

Das Kooperationsraumkonzept erfordert lokales Engagement von Politik, Verwaltung, Wirtschaft und Bürgerschaft in einem partizipativ angelegten Entwicklungs- und Abstimmungsprozess. Kooperationsräume (KR) ergänzen dabei das Konzept der zentralen Orte. Angebote der Daseinsvorsorge können grundsätzlich stationär oder mobil angeboten werden. Besonders wichtig ist die Verknüpfung und Bündelung solcher Angebote, um Synergieeffekte zu nutzen. Unterschiedliche Bereiche wie Bildung, Gesundheit etc. dürfen dabei nicht sektoral, sondern müssen übergreifend mit Blick auf ihre „Lage im Raum“ betrachtet werden.

Die Gemeinden eines KR sind über (flexible) Mobilitätsangebote an das nächste VZ angebunden. Das VZ verfügt über einen ÖPNV-Knoten sowie über Anschlüsse an den überregionalen ÖV und an die nächsten (Mittel-)Zentren. Zur besse-

ren Auslastung des Angebots sollte sich die Siedlungsentwicklung möglichst auf die VZ konzentrieren.

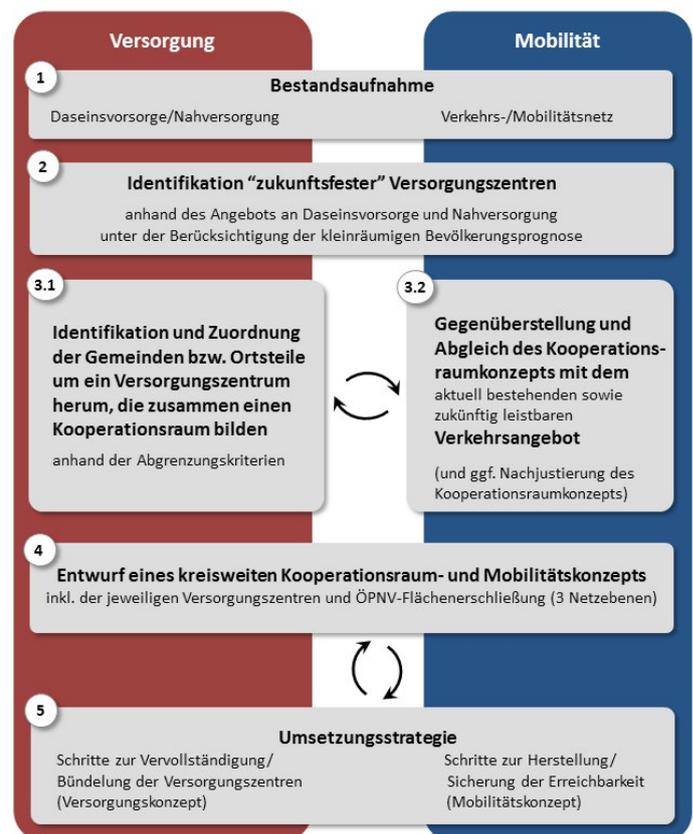
Kriterien für die Abgrenzung von Kooperationsräumen

Zur Abgrenzung der Kooperationsräume können u. a. die folgenden Kriterien genutzt werden:

- Bevölkerungsentwicklung entsprechend der kleinräumigen Bevölkerungsprognose,
- vorhandene Infrastruktur für Daseinsvorsorge und Nahversorgung inklusive potenzieller Ergänzungsmöglichkeiten, um Angebotslücken zu schließen,
- bestehendes Verkehrs-/Mobilitätsnetz,
- räumlicher Zusammenhang (Verflechtungen, geografische Zäsuren etc.),
- bestehende Kooperationen und
- Zugehörigkeitsgefühl der Bevölkerung.

Kriterien zur Festlegung von Versorgungszentren (VZ)

Idealerweise gibt es nur ein VZ pro KR, das gleichzeitig den Kern der zukünftigen Siedlungsentwicklung bildet. Bei größeren Kooperationsräumen sind auch mehrere VZ denkbar.



→ Integriertes Kooperationsraum- und Mobilitätskonzept



Das VZ soll die Grundversorgung mit Angeboten der Daseinsvorsorge und Gütern des täglichen Bedarfs sicherstellen. Bestehende Versorgungslücken sind perspektivisch durch neue oder flexible Angebote öffentlicher oder privater Träger zu schließen. Bei der Bewertung der Tragfähigkeit sollten nicht nur die aktuellen Bedingungen, sondern auch die künftige Entwicklung und regionale Sonderfaktoren einfließen.

Vorgehen zur Abgrenzung der Kooperationsräume und Auswahl der Versorgungszentren

Zur Abgrenzung von KR und Auswahl von VZ dienen die vorhandenen Infrastrukturen und Mobilitätsangebote, die aktuelle Bevölkerungszahl und -struktur sowie die prognostizierte Bevölkerungsentwicklung. Die Umsetzungsstrategie sollte die gesamte Modellregion umfassen, auch wenn die konkrete Umsetzung zunächst in ausgewählten Piloträumen beginnen kann.

Diese Kriterien und idealtypischen Ablaufschritte wurden beim Regionalen Workshop anhand von drei Modellregionen in parallelen Arbeitsgruppen beispielhaft erprobt. Die Beispielregionen hatten dabei einen unterschiedlichen Charakter. So stellt der Kreis Schleswig-Flensburg einen Einzelkreis mit vielen kleinen Gemeinden dar, während Bautzen-Görlitz eine Modellregion mit zwei Landkreisen repräsentiert. Merzig-Wadern wiederum ist ein Landkreis mit wenigen großen Gemeinden mit vielen Ortsteilen und verfolgt außerdem ein Sozialraumkonzept. Die drei Beispielregionen stellten sich anhand von Karten vor:

- zur Einwohnerdichte und Einwohnerzahl bzw. Bevölkerungsvorausschätzung auf Ortsteilebene,
- zur Gemeindegliederung mit den Standorten der Daseinsvorsorge und den zentralen Orten sowie
- zu Verkehrsnetz und Qualität der Mobilitätsangebote.

Auf dieser Basis wurde diskutiert, ob die von BMVI, BBSR und Forschungsassistenz vorgestellten Definitionen und Kriterien verständlich und hilfreich sind für die Identifikation von Versorgungszentren sowie den Zuschnitt von Kooperationsräumen.

Als Ergebnis ihrer Diskussionen formulierten die Arbeitsgruppen Kernbotschaften, die am zweiten Tag im Plenum präsentiert und diskutiert wurden. Die Botschaften bezogen sich vor allem auf:

- die Klärung der zukünftigen Tragfähigkeit relevanter Infrastrukturen,
- die Komplexität der Bündelung von verschiedenen Einrichtungen mit unterschiedlichen Einzugsbereichen,
- die Berücksichtigung mobiler Daseinsvorsorgeangebote,

- die Einbindung bzw. Schnittstellen bzgl. Nachbarortsteilen, -gemeinden oder -kreisen,
- die regionale Gewichtung von Kriterien sowie
- die Bedeutung und Ermittlung weicher Aspekte, die ggf. ebenfalls Auswirkungen auf die Tragfähigkeit haben können, wie Kooperationen oder gewachsene Bezugsräume.

Ein gemeinsamer Kriterienkatalog, der in den Modellregionen Anwendung finden soll, wird auf dieser Grundlage vereinbart.

Erfahrungen aus der Pilotregion Nordfriesland

Im Anschluss stellten Burkhard Jansen, Fachbereichsleiter von Kreisentwicklung, Bauen, Umwelt und Kultur, sowie Herbert Lorenzen, Amtsdirektor des Amtes Eiderstedt, Erkenntnisse aus der Praxis im Kreis Nordfriesland und im Kooperationsraum Garding vor. Sie fokussierten dabei auf die Motivation des Kreises und des Amtes, ein Kooperationsraumkonzept umzusetzen, und auf den damit verbundenen Mehrwert. Sie benannten aber auch typische praktische Hürden, wie die schwierige Überzeugungsarbeit auf Gemeindeebene und die Eingliederung neuer Mobilitätsangebote in das bestehende komplexe System. Zudem gaben sie den Modellregionen wichtige Tipps für den Prozess, z. B. hinsichtlich der wichtigen Akteure, die einbezogen werden sollten. Steuerungsgruppen sollten nicht nur aus Politik und Verwaltung zusammengesetzt sein und Bedarfe der Bevölkerung kleinräumig erhoben werden.

Zum Abschluss des Workshops stellte Thomas Detlefsen, Amtsvorsteher des Amtes Süderbrarup und Bürgermeister der Gemeinde Broden, den Bildungscampus Süderbrarup und die damit verbundene Neugestaltung der Grundschullandschaft als praktisches Beispiel für eine gelungene interkommunale Kooperation vor.

Fazit und Ausblick

Die Modellregionen sehen in dem von BMVI, BBSR und Forschungsassistenz vorgestellten Kriterienkatalog ein hilfreiches Instrument für ihre weitere Arbeit, das genügend Freiräume für regionale Besonderheiten lässt. Es unterstützt die Arbeit in einem iterativen Prozess, der gleichermaßen qualitative und quantitative Aspekte berücksichtigt. In den kommenden Monaten findet nun in den Modellregionen die systematische Anwendung und Adaption des Kriterienkatalogs statt. Der nächste Regionale Workshop in Merzig am 28. und 29. September 2016 wird sich dann neben der Umsetzung des Kooperationsraumansatzes einem weiteren wichtigen Thema zuwenden: den verschiedenen Ansätzen und Zielgruppen (Kinder und Jugendliche, Familien, Senioren) zur Bürgerbeteiligung im Rahmen der Prozesse in den Modellregionen.



Neuigkeiten aus den Modellregionen

In allen Modellregionen wurde die Arbeit aufgenommen. Um die relevanten und interessierten regionalen Akteure darüber zu informieren und in das Vorhaben einzubinden, finden Auftaktveranstaltungen statt, die meist auch von den Vertretern des BMVI besucht und begleitet werden.

Bereits bekannt gemachte, kürzlich stattgefundene oder bald anstehende Auftakttermine sind:

- 19. April 2016 in Forst (Lausitz), Landkreis Spree-Neiße
- 25. April 2016 in Senftenberg, Landkreis Oberspreewald-Lausitz
- 18. Mai 2016 in der Fontanestadt Neuruppin, Landkreis Ostprignitz-Ruppin
Die Dokumentation dazu können Sie [hier](#) nachlesen.
- 8. Juni 2016 im Kreishaus Brake, Landkreis Wesermarsch
- 21. Juni 2016 im Landkreis Holzminden
- 23. Juni 2016 in Wilhelmstal, Wartburgkreis
- 21. September 2016 im Vogelsbergkreis

Außerdem wurden bereits die ersten Termine zur gezielten Bürgerbeteiligung veröffentlicht. In den kooperierenden Landkreisen Oberspreewald-Lausitz und Spree-Neiße wurde dafür ein dezentraler Ansatz gewählt, um den Bürgern u. a. kurze Wege zu ermöglichen. Die Termine dort waren am:

- 26.05.2016 in der Kreisverwaltung Forst
- 01.06.2016 in der Bibliothek Guben
- 02.06.2016 im Haus der Begegnung Burg
- 03.06.2016 im Freizeitzentrum Spremberg
- 06.06.2016 im Ratssaal Senftenberg
- 07.06.2016 im Raatssaal Lübbenau
- 08.06.2016 im Kurmärker-Saal Großräschen
- 14.06.2016 im Rathaus Lauchhammer

Weitere Informationen zu dieser Veranstaltungsreihe finden Sie [hier](#).

Interessante weiterführende Informationen

Veranstaltungen

Mobilität in ländlichen Regionen sichern
Planspiel/Workshop am 6. September 2016 in Stadtallendorf

Auf diesem zweitägigen Workshop entwickelt die DVS für eine ausgewählte Region ein Mobilitätskonzept in Form eines Planspiels mit allen betroffenen Akteuren. Willkommen sind alle Interessierten, die sich mit dem Thema Mobilität in ihrer Region auseinandersetzen. Unterstützt werden Sie von Experten aus Verwaltung, Politik und Verkehrsunternehmen.
<https://www.netzwerk-laendlicher-raum.de/service/veranstaltungen/mobilitaet/>

Links zu Planungsleitfäden

BBSR 2015 – Indikatoren zur Nahversorgung. Erreichbarkeit von Gütern und Dienstleistungen des erweiterten täglichen Bedarfs

BMVI 2016 – Mobilitäts- und Angebotsstrategien in ländlichen Räumen. Planungsleitfaden für Handlungsmöglichkeiten von ÖPNV-Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen unter besonderer Berücksichtigung wirtschaftlicher Aspekte flexibler Bedienungsformen

BMVI 2016 – Regionalstrategie Daseinsvorsorge. Leitfaden für die Praxis

Links zu Studien

Deutsches Jugendinstitut e. V. 2016 – Abschlussbericht der Studie „Jugend im Blick – Regionale Bewältigung demografischer Entwicklungen“

IGES Institut 2016 – Mobilitätsalternativen Älterer im ländlichen Raum im Land Brandenburg. Ergebnisdokumentation

Impressum

Dieser Newsletter wird im Auftrag des BMVI im Rahmen des Modellvorhabens von der Forschungsassistenz (Hochschule Neubrandenburg/ InnoZ Berlin) erstellt und erscheint sechsmal im gesamten Zeitraum (Laufzeit 2015 – 2018). Wenn Sie diesen Newsletter abonnieren oder wieder abbestellen möchten, senden Sie einfach eine E-Mail an: modellvorhaben_modavo@hs-nb.de

V.i.S.d.P.: Johann Kaether, HS Neubrandenburg, Brodaer Straße 2, 17033 Neubrandenburg