



# MOBIL.DASEIN.OPR!

Konzept zur langfristigen Sicherung von Versorgung und Mobilität im Landkreis Ostprignitz-Ruppin

## Zwischenbericht

Zuwendungsempfänger: Landkreis Ostprignitz-Ruppin

Projektnummer: SWD – 10.08.90-15.108

Thema: „Langfristige Sicherung von Versorgung und Mobilität in ländlichen Räumen“

Projektlaufzeit: 19.04.2016 – 30.06.2018

Berichtszeitraum: 01.11.2016 – 30.09.2017

Zusammenarbeit mit anderen Stellen:

- REG Regionalentwicklungsgesellschaft Nordwestbrandenburg mbH (Unterauftragnehmer)
- IGES Institut GmbH (Unterauftragnehmer)
- statmath GmbH (Unterauftragnehmer)

Neuruppin, 25. September 2017

---

**Landkreis Ostprignitz-Ruppin**

Virchowstr. 14-16

16816 Neuruppin

---

**Kontakt:**

Heike Wiesner

heike.wiesner@opr.de



## Inhalt

<b>1. Geplante Arbeitsschritte während des abgelaufenen Berichtszeitraumes</b>	<b>3</b>
<b>2. Durchgeführte Arbeitsschritte und erreichte Ziele</b>	<b>4</b>
<b>3. Vergleich des Projektstandes mit dem Arbeits-, Zeit- und Finanzierungsplan</b>	<b>6</b>
<b>4. Vorgehen und Ergebnisse während des Berichtszeitraumes</b>	<b>7</b>
4.1 Vorgehen bei der Identifizierung der Versorgungszentren (VZ)	7
4.2 Vorgehen bei der Abgrenzung der Kooperationsräume (KR)	8
4.3 Fazit zum Kooperationsraumkonzept	11
4.4 Vorgehen zur Erarbeitung der Mobilitätsstrategie	12
4.5 Beteiligungsverfahren und Öffentlichkeitsarbeit	15
<b>5. Zusammenfassung</b>	<b>19</b>
<b>6. Übersicht über Veröffentlichungen zum Projekt</b>	<b>20</b>
<b>7. Wichtige Positionen zum zahlenmäßigen Nachweis</b>	<b>22</b>
<b>Anlagen</b>	<b>23</b>



## 1. Geplante Arbeitsschritte während des abgelaufenen Berichtszeitraumes

Für den Berichtszeitraum von November 2016 bis einschließlich September 2017 umfasste die zeitliche Projektplanung die Durchführung der folgenden inhaltlichen Arbeitspakete und Arbeitsschritte.

Arbeitspaket	Arbeitsschritt
AP 1 Analyse der Ausgangssituation & zukünftiger Bedarfe	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Abschluss Kleiräumige Bevölkerungsprognose</li> <li>• Bewertung der derzeitigen und zukünftigen Versorgungs- und Mobilitätssituation</li> <li>• Identifikation von heutigen und zukünftigen Versorgungslücken</li> <li>• Ableitung von Handlungsbedarfen</li> </ul>
AP2 Potenzialabschätzung	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Best Practice-Analyse geeigneter Konzeptansätze</li> <li>• Potenzialbewertung / Übertragbarkeitseinschätzung</li> </ul>
AP3 Strategieentwicklung	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Definition geeigneter Kooperationsräume und Versorgungszentren</li> <li>• Entwicklung geeigneter Ansätze der Mobilitätsstrategie</li> <li>• Finalisierung der Mobilitätsstrategie</li> <li>• Auswahl geeigneter Modelllösungen, Aufsetzen von potenziellen Pilotprojekten</li> </ul>
AP4 Investive Projektförderung	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Abschätzung des Kostenrahmens für potenzielle Pilotprojekte</li> <li>• Abstimmung mit relevanten Akteuren zur Abschätzung des Umsetzungspotenzials</li> <li>• Auswahlverfahren für pilothafte Implementierung</li> </ul>
AP5 Wissenschaftliche Begleitung	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Prozessbegleitender Informationsaustausch &amp; Sicherstellung des Erfahrungs-, Erkenntnis- und Ergebnistransfers</li> <li>• Zulieferung von Kartenmaterial und Informationen im Rahmen der Begleitforschung</li> <li>• Teilnahme an den vom BMVI vorgegebenen Workshops und Fachveranstaltungen</li> <li>• Organisation und Durchführung Bereisung durch des BMVI</li> </ul>
AP6 Beteiligungskonzept	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ausbau der Vernetzung: Nutzung der vorhandenen kommunalen Kooperationsstrukturen, Verstetigung vorhandener Beteiligungsformen,</li> <li>• Fünf regionale Werkstätten zur Diskussion und Finalisierung des Kooperationsraumansatzes sowie zur Akteursvernetzung und Potenzialabschätzung möglicher Pilotmaßnahmen</li> </ul>
Geplante Meilensteine	<ul style="list-style-type: none"> <li>• M2 Übersicht „Best Practices“ erstellt</li> <li>• M3 Handlungsfelder abgeleitet</li> </ul>



## 2. Durchgeführte Arbeitsschritte und erreichte Ziele

Im Berichtszeitraum von November 2016 bis einschließlich September 2017 wurden die folgenden Arbeitsschritte durchgeführt.

Arbeitspaket	Arbeitsschritt	Status
AP 1 Analyse der Ausgangs-situation und zukünftiger Bedarfe	• Abschluss Kleinräumige Bevölkerungsprognose	abgeschlossen
	• Bewertung der derzeitigen und zukünftigen Versorgungs- und Mobilitätssituation	abgeschlossen
	• Identifikation von heutigen und zukünftigen Versorgungslücken	abgeschlossen
	• Ableitung von Handlungsbedarfen	abgeschlossen
AP2 Potenzial-ab-schätzung	• Best Practice-Analyse geeigneter Konzeptansätze	abgeschlossen
	• Potenzialbewertung / Übertragbarkeitseinschätzung	abgeschlossen
AP3 Strategieent-wicklung	• Definition geeigneter Kooperationsräume und Versorgungszentren	abgeschlossen
	• Entwicklung von geeigneter Ansätze der Mobilitätsstrategie	Vor Abschluss
	• Finalisierung der Mobilitätsstrategie	In Bearbeitung
	• Auswahl geeigneter Modelllösungen, Aufsetzen von potenziellen Pilotprojekten	Vor Abschluss
AP4 Investive Projektförde-rung	• Abschätzung des Kostenrahmens für potenzielle Pilotprojekte	Vor Abschluss
	• Abstimmung mit relevanten Akteuren zur Abschätzung des Umsetzungspotenzials	Vor Abschluss
	• Auswahlverfahren für pilothafte Implementierung	Vor Abschluss
AP5 Wissenschaftli-che Begleitung	• Prozessbegleitender Informationsaustausch & Sicherstellung des Erfahrungs-, Erkenntnis- und Ergebnistransfers	In Bearbeitung
	• Zulieferung von Kartenmaterial und Informationen im Rahmen der Begleitforschung	abgeschlossen
	• Teilnahme an den BMVI-Veranstaltungen im Berichtszeitraum	abgeschlossen
	• Organisation und Durchführung Bereisung durch des BMVI	abgeschlossen
AP6 Beteiligungs-konzept	• Ausbau der Vernetzung: Nutzung der vorhandenen kommunalen Kooperationsstrukturen, Verstetigung vorhandener Beteiligungsformen,	In Bearbeitung
	• Durchführung fünf regionaler Werkstätten	abgeschlossen
	• Drei Treffen der Lenkungsgruppe im Berichtszeitraum	abgeschlossen

Die angestrebten Meilensteine M2 und M3 wurden wie geplant erreicht.

# MOBIL.DASEIN.OPR!



Die in den Arbeitspaketen enthaltenen Arbeitsschritte wurden durchgeführt. Der prozessbegleitende Informationsaustausch (AP5) sowie der Ausbau der Vernetzung (AP6) werden weiterhin Inhalte der Arbeiten zur Finalisierung der Mobilitätsstrategie (AP3) sein.

Ziel ist es, eine kommunal abgestimmte, pilothafte und umsetzungsfreundliche Mobilitätsstrategie mit kleinteiligem Raumbezug (OT) für die Daseinsfürsorge im ländlichen Raum zu leisten.

Ein Kooperationsraumkonzept auf Basis der Lebenswirklichkeit, unter Beachtung der Mitwirkung der Kooperationen und des Mobilitätsstandards im LK, soll als Orientierung für die Aufgaben der Kommunen und der Regionalplanung zugrunde gelegt werden.



### 3. Vergleich des Projektstandes mit dem Arbeits-, Zeit- und Finanzierungsplan

Durch die Vergabe der Leistungen und dem offiziellen Zuwendungsbescheid vom 19.04.2016 wurde eine Anpassung des Arbeits- und Zeitplanes notwendig. Infolgedessen wurden vereinzelte Arbeitsschritte im Bereich der Bewertung der derzeitigen und zukünftigen Versorgungs- und Mobilitätssituation sowie im Bereich der Potenzialabschätzung in den aktuellen Berichtszeitraum übernommen. Diese konnten zeitnah abgeschlossen und aufbauende Arbeitsschritte fortgeführt werden. So konnten alle für den aktuellen Berichtszeitraum geplanten Arbeitsschritte erfolgreich umgesetzt werden.

Die komplexen Abstimmungsverfahren in den Bereichen Strategieentwicklung und Pilotierung deuten bereits an, dass die Verzögerungen vor dem offiziellen Zuwendungsbescheid eine Verlängerung der Projektlaufzeit erfordern, um alle geplanten Arbeitsschritte umsetzen zu können. Es wird daher ggf. eine Verlängerung der Projektlaufzeit um zwei Monate notwendig.

Nachfolgend wird der aktualisierte Arbeits- und Zeitplan für den Berichtszeitraum dargestellt.

Abbildung 1 Auszug aus überarbeitetem Arbeits- und Zeitplan

Bezeichnung	2017										
	11	12	01	02	03	04	05	06	07	08	09
AP1 Analyse der Ausgangssituation und künftiger Bedarfe											
AP2 Potenzialabschätzung											
AP3 Strategieentwicklung											
AP4 Umsetzung und Ansätze für investive Projektförderung											
AP5 Wissenschaftliche Begleitung, Projektorganisation und prozessbegleitender Informationsaustausch											
AP6 Beteiligungskonzept											



## 4. Vorgehen und Ergebnisse während des Berichtszeitraumes

### 4.1 Vorgehen bei der Identifizierung der Versorgungszentren (VZ)

Die Identifizierung der Versorgungszentren im Landkreis Ostprignitz-Ruppin basiert auf einem mehrstufigen Bewertungs- und Abwägungsverfahren. Nachfolgend werden die einzelnen Arbeitsschritte erläutert.

#### Schritt 1: Erhebung der Daten und Verortung im Raum

Wie bereits im Zwischenbericht 2016 dargestellt, erfolgte die Erarbeitung einer umfangreichen Datengrundlage in Form georeferenzierter Daten. Neben Datenbeständen der Kreisverwaltung wurden auch Daten

- ♦ des Landes Brandenburg,
- ♦ der Handwerkskammer,
- ♦ der Städte und Gemeinden,
- ♦ des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg
- ♦ der kassenärztlichen Vereinigung Brandenburg sowie
- ♦ der Ostprignitz-Ruppiner Personennahverkehrsgesellschaft mbH

in die Bestandsaufnahme einbezogen. Eine Übersicht über die erhobenen Daten kann dem Zwischenbericht 2016 entnommen werden. Darüber hinaus erfolgte die Erarbeitung einer kleinräumigen Bevölkerungsprognose mit dem Zielhorizont 2030/2040 auf Basis der Orts- bzw. Gemeindeteile.

#### Schritt 2: Entwicklung eines Bewertungsverfahrens

Auf Basis der guten Datenlage wurde zunächst innerhalb der Arbeitsgruppe ein Verfahren zur Bewertung der Versorgungsfunktion eines Ortes bzw. Ortsteils entwickelt. Das Verfahren basiert auf einem Scoring-Modell, in dem insgesamt vier thematisch relevante Bereiche in die Bewertung einbezogen und anhand dezidierter Determinanten abgewogen werden.

Die Gewichtung der einzelnen Faktoren berücksichtigt neben der Verfügbarkeit einzelner Funktionen der Daseinsvorsorge auch Vorteile durch mögliche Bündelung sowie Aspekte der Tragfähigkeit (basierend auf der Prognose der Bevölkerung) und Erreichbarkeit (Anbindung an das nächstgelegene Mittelzentrum sowie ÖPNV-Knotenfunktion).

Eine Übersicht über die in die Bewertung einbezogenen Kategorien, Determinanten und Gewichtungen sind in Anlage 1 dargestellt.



## Schritt 3: Rückkopplung des Bewertungsverfahrens

Innerhalb der Lenkungsgruppe aus Vertretern der Kommunen, der Kreistagsfraktionen sowie Fachdiensten des Landkreises wurde der Bewertungsansatz zur Diskussion gestellt und die Gewichtungen entsprechend angepasst.

Eine ähnliche Justierung erfolgte auf Grundlage einer Diskussion der Bewertungskriterien in der „Steuerungsrunde Regionalentwicklung“ des Landkreises.

## Schritt 4: Ableitung der Versorgungszentren und Typisierung

Auf Basis des durch die Rückkopplung mit relevanten Akteuren verifizierten Bewertungsverfahrens erfolgte ein Scoring auf Basis von 167 Orts- und Gemeindeteilen im Landkreis. Insgesamt konnten 16 Versorgungszentren abgeleitet werden.

Sowohl anhand des Scorings als auch in den Abstimmungen mit kommunalen Vertretern wurde deutlich, dass die analysierten Versorgungszentren über unterschiedliche Versorgungsfunktionen verfügen. Daher wurde folgende Typisierung für die Versorgungszentren im Landkreis Ostprignitz-Ruppin erarbeitet:

Zentrale Orte	Größere Versorgungsschwerpunkte	Kleinere Versorgungsschwerpunkte
<ul style="list-style-type: none"> <li>gehobene Funktionen der Daseinsvorsorge (Waren und Dienstleistungen des gehobenen Bedarfs)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>regionale Versorgungsfunktion</li> <li>Grundversorgung</li> <li>ÖPNV-Anschluss</li> <li>Verwaltungsstandort</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>lokale Versorgungsfunktion</li> <li>Teile zur Grundversorgung</li> </ul>

Im Sinne des Kooperationsraumansatzes erfolgt im Rahmen des Modellvorhabens eine Fokussierung auf die Versorgungszentren der Kategorien

- ◆ Zentrale Orte: Neuruppin und Kyritz als Mittelzentren (MZ), Wittstock/Dosse als MZ in Funktionsteilung mit Pritzwalk (LK PR)
- ◆ Größere Versorgungsschwerpunkte: Rheinsberg, Fehrbellin, Neustadt (Dosse), Lindow (Mark), Wusterhausen/Dosse, Walsleben,
- ◆ Kleinere Versorgungsschwerpunkte: Heiligengrabe, Freyenstein, Flecken Zechlin, Alt-Ruppin, Herzberg (Mark), Breddin, Dreetz, Wildberg, Wustrau und Linum

Eine kartographische Darstellung erfolgt in Anlage 2.

## 4.2 Vorgehen bei der Abgrenzung der Kooperationsräume (KR)

Ausgehend von dem durch das Bundesministerium unterstützten und im Rahmen des Modellvorhabens im Landkreis Nordfriesland pilothaft angewandten Ansatz der Kooperationsräume wurde für den Landkreis Ostprignitz-Ruppin ein entsprechendes auf die regionalen Voraussetzungen adaptiertes Verfahren zur Abgrenzung entwickelt.

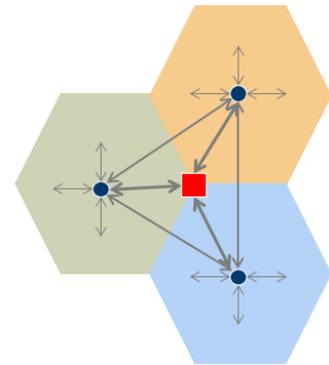
Das durchgeführte Verfahren beinhaltet die nachfolgend dargestellten Arbeitsschritte.

## Schritt 1: Begriffskonkretisierung und Wirkungsgefüge zwischen Versorgungszentren und Kooperationsräumen

Im Vorfeld der Abgrenzung wurden die Begriffe „Versorgungszentrum“ und „Kooperationsraum“ in einen funktionalen Kontext überführt, um die Entwicklung eines praxisorientierten Verfahrens zu ermöglichen. Weiterhin stand im Fokus, die Nachvollziehbarkeit des theoriebasierten Ansatzes für die Akteure vor Ort durch ein funktionsorientiertes Vorgehen sicherzustellen.

Dementsprechend wurden folgende Grundsätze definiert:

- ◆ Versorgungszentren (VZ) sind Orte der Grundversorgung mit Waren und Dienstleistungen des täglichen Bedarfs und an den ÖPNV angebunden.
- ◆ Kooperationsräume (KR) sind die die Versorgungszentren umgebenden Räume.
- ◆ Die Erreichbarkeit und Daseinsvorsorge ist innerhalb der Kooperationsräume durch die VZ sicherzustellen.



## Schritt 2: Definition von Abgrenzungskriterien

Zur Abgrenzung des durch ein Versorgungszentrum mit Funktionen der Nahversorgung und Daseinsvorsorge zu versorgenden Raumes wurden vor allem folgende in ihrer Priorität abgestufte Kriterien herangezogen:

1. Mobilitätsrealitäten (z.B. Pendlerbeziehungen) und Zugehörigkeitsgefühl
2. Erreichbarkeiten (von Dienstleistungen, Versorgung ...)
3. bestehende Kooperationen

Nachfolgend werden die drei Abgrenzungsverfahren sowie deren Zusammenführung als separate Arbeitsschritte dargestellt.

## Schritt 3: Abgrenzung auf Basis von Mobilitätsrealitäten und Zugehörigkeitsgefühl

Erkenntnisse zu den Mobilitätsrealitäten wurden vor allem im Rahmen des Beteiligungsverfahrens in drei Auftaktwerkstätten generiert. Hier erfolgte mittels Kartenabfrage die Ermittlung von tatsächlichen und ortsspezifischen Wegebeziehungen zur Organisation der Daseinsvorsorge.

Darüber hinaus wurden gängige Verflechtungsparameter (z.B. Pendlerbeziehungen sozialversicherungspflichtig Beschäftigter) zur Darstellung der Mobilitätsrealität herangezogen. Dies ist insbesondere dahingehend von Relevanz, dass Aktivitäten der Daseinsvorsorge oft mit dem Arbeitsweg kombiniert werden und hier auch Mitnahmeverkehre im engen sozialen und kollegialen Umfeld stattfinden.



Innerhalb der Auftaktwerkstätten wurden zudem unter der Fragestellung „Welche Orte gehören für mich zusammen?“ groß- und kleinräumige Zugehörigkeitstendenzen ermittelt.

Das spezifische Verhalten bei der Organisation der Daseinsvorsorge sowie das Zugehörigkeitsgefühl wurden in einer zweiten Phase von regionalen Werkstätten mit kommunalen Vertretern und Schlüsselakteuren der Daseinsvorsorge präzisiert und verifiziert.

## **Schritt 4: Abgrenzung auf Basis von Erreichbarkeitsanalysen**

Aufbauend auf der erarbeiteten Datenbasis wurde die derzeitige Erreichbarkeitssituation der Daseinsvorsorgeeinrichtungen in der Modellregion analysiert.

Dazu wurden die Informationen zu ortsgebundenen und mobilen Angeboten aus den Daseinsvorsorgebereichen in ein Geoinformationssystem (GIS) überführt. Dieses wurde um Informationen zum Verkehrsangebot ergänzt und Erreichbarkeitskriterien für die GIS-basierte Erreichbarkeitsanalyse definiert.

Neben unterschiedlichen Verkehrsmodi wurden dabei auch zielgruppenrelevante Aspekte (z.B. Geschwindigkeiten) berücksichtigt. Die Erreichbarkeitsanalyse ermöglichte anhand von Isochronen eine verkehrsmittel- und zielgruppenspezifische Messung und Visualisierung der potenziellen Erreichbarkeit. Auf diese Weise konnten die Räume identifiziert werden, deren Versorgung aktuell durch Angebote des Versorgungszentrums sichergestellt werden kann.

Weitere Hinweise zum Verfahren der Erreichbarkeitsanalysen können dem Zwischenbericht 2016 entnommen werden.

## **Schritt 5: Abgrenzung auf Basis bestehender Kooperationen**

Die Mittelzentren werden als funktionstragender Zentraler Ort von den Gemeinden des Verflechtungsbereiches umgeben (raumordnerisch festgelegte Mittelbereiche nach dem Prinzip der Einräumigkeit). Diese Mittelbereiche entwickelten interkommunale Kooperationsstrukturen - in zwei Fällen auch über die Kreisgrenze hinaus. Sie bilden Netzwerke und engagieren sich für die Daseinsvorsorge:

- ◆ *Wachstumskern Autobahndreieck Wittstock/Dosse e.V.* mit Wittstock/Dosse, Heiligen-Grabe sowie Pritzwalk und Meyenburg (LK PR)
- ◆ *Kooperationsgemeinschaft „Kleeblattregion“* mit Kyritz, Wusterhausen/Dosse, Amt Neustadt (Dosse) sowie Gumtow (LK PR)
- ◆ *Kommunale Arbeitsgemeinschaft „Freiraum Ruppiner Land“* mit Neuruppin, Fehrbellin, Amt Lindow (Mark), Rheinsberg und Amt Temnitz.

## **Schritt 6: Entwurf des Kooperationsraumkonzeptes durch Überlagerung der Abgrenzungskriterien**

Auf Basis der vorab dargestellten Analysen erfolgte eine erste Abgrenzung von Kooperationsräumen. Dazu wurden die kriterienspezifischen Abgrenzungen durch Überlagerung zusammengeführt. Für die Zuordnung wurden folgende Rahmenbedingungen definiert:



- ◆ Priorisierung der Lebenswirklichkeit
- ◆ je Kooperationsraum nur ein größerer Versorgungsschwerpunkt oder ein zentraler Ort
- ◆ Abgrenzung der Kooperationsräume erfolgt an den der kleinräumigen Bevölkerungsprognose zugrundeliegenden Ortsteilgrenzen (Einräumigkeit).
- ◆ Kooperationsräume sind keine starren Strukturen und können Kommunal- und Kreisgrenzen überschneiden (Lebenswirklichkeit)

## Schritt 7: Präzisierung und Verifizierung des Kooperationsraumkonzeptes

Der in Schritt 6 erarbeitete Entwurf von Kooperationsräumen wurde kartographisch aufgearbeitet und in fünf kleinräumigen Werkstätten im Landkreis zur Abstimmung gestellt. Auf diese Weise wurde das Konzept kleinräumig präzisiert.

Es wurde dabei vor allem deutlich, dass die genaue Ausrichtung der Kooperationsräume in Abhängigkeit des Daseinsvorsorgebereiches variieren kann. So kann beispielsweise die Orientierung im Bereich Bildung eine andere räumliche Ausprägung annehmen als im Bereich der Lebensmittelversorgung.

Der präzisierte Entwurf des Kooperationsraumkonzeptes wurde mit dem klaren Hinweis, dass das Konzept als Orientierungshilfe für Kommunen und Akteure dienen kann, durch die Lenkungsgruppe verifiziert.

Der im Rahmen des Modellvorhabens finale Entwurf des Kooperationsraumkonzeptes ist in Anlage 3 dargestellt. In der Folge des Modellvorhabens soll das Kooperationsraumkonzept weiter präzisiert/ ergänzt/ korrigiert werden.

## Schritt 8: Auswahl von Piloträumen bzw. -projekten

Die im Rahmen der Mobilitätsstrategie abgeleiteten pilothaften Umsetzungsoptionen orientieren sich im Sinne eines praxisorientierten Ansatzes vor allem an den analysierten Versorgungs- und Erreichbarkeitsdefiziten.

Ausgehend von den Problemlagen, den potenziellen Lösungsansätzen (Best-Practices) sowie einer Bewertung der Umsetzungspotenziale wurden in drei Kooperationsräumen die pilothaften Umsetzungen forciert. Ein weiterer Umsetzungsansatz fokussiert auf eine landkreisweite Verbesserung der Mobilität.

## Nächste Schritte innerhalb des Modellvorhabens

Die Arbeiten am Kooperationsraumkonzept sind mit Blick auf das Modellvorhaben abgeschlossen. Derzeit finden Abstimmungen mit den Schlüsselakteuren der Pilotregionen mit dem Ziel einer Umsetzungsperspektive innerhalb der Projektlaufzeit statt (vgl. Abschnitt 4.4).

## 4.3 Fazit zum Kooperationsraumkonzept

Nach Einschätzung des Projektteams besteht ein konkreter Mehrwert für die weitere Arbeit der Akteure vor Ort insbesondere in

- ◆ der Erhebung des Angebotes in den Daseinsvorsorgebereichen,



- ◆ den Ergebnissen der Erreichbarkeitsanalysen,
- ◆ den Ergebnissen der kleinräumigen Bevölkerungsprognose sowie
- ◆ den im Beteiligungsverfahren generierten Lebenswirklichkeiten.

Das Kooperationsraumkonzept kann ggf. raumplanerische Wirkung, auf der Ebene der Regionalplanung im Rahmen der Diskussion zur Festlegung „Grundfunktionaler Schwerpunkte“ entfalten. Es kann auch als Orientierungshilfe für Kommunen und Akteure bei der kooperativen Bewältigung struktureller Probleme dienen. Ferner können die erarbeiteten Ansätze auch in zukünftige raumplanerische Diskussionen, z.B. im Rahmen der Landesentwicklungsplanung, eingebunden werden.

## 4.4 Vorgehen zur Erarbeitung der Mobilitätsstrategie

Der Landkreis Ostprignitz-Ruppin verfolgt bei der Erarbeitung der Mobilitätsstrategie einen problemfokussierten und umsetzungsorientierten Handlungsansatz. Ziel ist es, aufbauend auf den Analysen aktueller und zukünftiger Versorgungs- und Erreichbarkeitsdefizite, eine Auswahl konkreter Lösungsansätze zu diskutieren und deren Umsetzung bereits im Modellvorhaben zu initiieren. Dabei bilden vor allem das Lernen aus den Erfahrungen bestehender Umsetzungsbeispiele sowie die Einbeziehung der Lebenswirklichkeit zentrale Grundlagen für eine bedarfsgerechte Strategieentwicklung.

### Identifikation von heutigen und zukünftigen Versorgungslücken

Die Einschätzung der derzeitigen Versorgungssituation beruht insbesondere auf den Ergebnissen der folgenden Analyseschritte:

- ◆ Bestandsaufnahme der Daseinsvorsorge  
Die Bestandsaufnahme zeigt, in welchen Bereichen der Modellregion (Ortsteile bzw. Städte und Gemeinden) bereits heute bestimmte Versorgungsfunktionen des täglichen sowie gehobenen Bedarfes fehlen (Vgl. Anlage 1).
- ◆ Bevölkerungsverteilung  
Die Erhebung der Ausgangsdaten für die kleinräumige Bevölkerungsprognose sowie die Einordnung in die bisherige Bevölkerungsentwicklung zeigte, in welchen Bereichen der Modellregion sich bereits Tragfähigkeitsprobleme für bestimmte Einrichtungen der Daseinsvorsorge ausgebildet haben.
- ◆ Bestandsaufnahme des Mobilitätsangebotes und Erreichbarkeitsanalyse  
Die Bestandsaufnahme des derzeitigen Mobilitätsangebotes im öffentlichen und Individualverkehr ermöglichte verkehrsmittel-, zielgruppen- und funktionspezifische Erreichbarkeitsanalysen. Dadurch konnten bestehende Erreichbarkeitsdefizite veranschaulicht werden.
- ◆ Erhebung der Mobilitäts- und Versorgungsrealität im Beteiligungsverfahren (Regional-konferenzen)



In den unterschiedlichen Beteiligungsformaten wurde die Mobilitätsrealität in Form von Wegebeziehungen erarbeitet. Ferner wurde den Teilnehmern die Möglichkeit eröffnet, Versorgungs- und Erreichbarkeitsdefizite zu kommunizieren.

Darüber hinaus erfolgte eine regionale Einschätzung von Entwicklungstendenzen auf Basis

- ♦ der kleinräumigen Bevölkerungsprognose,
- ♦ der Schulentwicklungsplanung sowie
- ♦ der Entwicklung der Beschäftigtenzahl.

## Ableitung von Handlungsfeldern

Aufbauend auf der Einschätzung der heutigen und zukünftigen Versorgungslage wurden die nachfolgenden Handlungsfelder für die Erarbeitung der Mobilitätsstrategie abgeleitet:



## Best Practise-Analyse geeigneter Konzeptansätze

Als wichtiger Bestandteil der Potenzialabschätzung für erfolgreiche oder erfolgversprechende Lösungsansätze wurde eine Analyse bestehender Anpassungsstrategien aus anderen Regionen durchgeführt.

Der methodische Ansatz der Best-Practice-Analyse baute auf der Durchführung strukturierter Literaturanalysen und Expertengespräche auf. Dabei wurden insbesondere folgende Ansätze untersucht:

- ♦ Multifunktionseinrichtungen und bürgerschaftlich organisierte Nahversorgung
- ♦ Medizinische und soziale Nahversorgungszentren
- ♦ Mobile Versorgungsansätze
- ♦ „Kümmerer“ – Konzepte
- ♦ Konzepte zu Mobilität und Erreichbarkeit
- ♦ Rufbus-, Bürgerbus-, Hol- und Bringdienstkonzepte
- ♦ Sharing-Konzepte



## Potenzialbewertung / Übertragbarkeitseinschätzung

Für die analysierten Best-Practices wurden relevante Konzeptbestandteile (z.B. Zielgruppen, Schlüsselakteure, Kooperations- und Finanzierungsformen) herausgearbeitet und Erfolgsfaktoren identifiziert.

Anhand eines Abgleichs mit den Handlungsfeldern, Problemlagen, Angebots- und Nachfragevoraussetzungen in der Modellregion erfolgte eine erste Vorauswahl potenzieller Lösungsansätze zur weitergehenden fachlichen Prüfung.

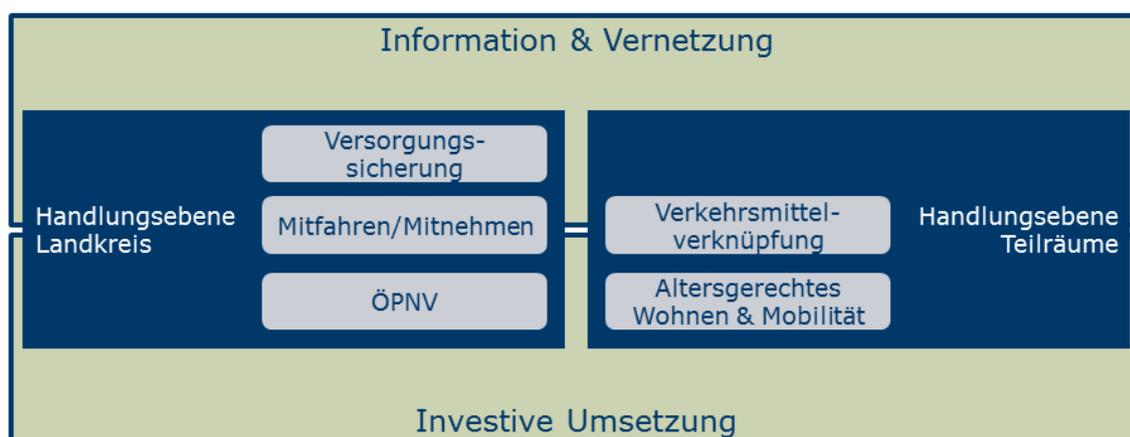
## Derzeitiger Arbeitsstand der Mobilitätsstrategie

In der zweiten Beteiligungsphase wurden in kleinräumigen Werkstätten den Teilnehmern die Analyseergebnisse präsentiert und potenzielle Handlungsansätze diskutiert. Ein Ziel der Veranstaltungen war es, gemeinsam Reaktionen auf die identifizierten Versorgungslücken zu diskutieren und konkrete Projekt- und Umsetzungsideen einzusammeln. Insgesamt wurden auf diese Weise über 30 Projektideen generiert.

Auf Basis der Ideen erfolgte eine Clusterung und eine u.a. auf folgenden Kriterien aufbauende Abwägung der Umsetzbarkeit innerhalb des Modellvorhabens:

- ◆ Konkretisierungsgrad
- ◆ Bestehende Strukturen (Verantwortlichkeit)
- ◆ Reichweite / Übertragbarkeit
- ◆ Innovation
- ◆ Mehrdimensionalität

Im Anschluss wurden die definierten Handlungsfelder mit Bezug auf die konkreten Lösungsansätze wie nachfolgend dargestellt inhaltlich und räumlich konkretisiert.



In Abstimmung mit den relevanten kommunalen, sozialen und privaten Schlüsselakteuren erfolgt derzeit die finale **Auswahl geeigneter Modelllösungen sowie das Aufsetzen von Pilotprojekten.**

## 4.5 Beteiligungsverfahren und Öffentlichkeitsarbeit

### Lenkungsgruppe

Die Lenkungsgruppe aus VertreterInnen aller Kommunen, aller Kreistagsfraktionen und den kreislichen Fachbeauftragten hat im zurückliegenden Berichtsjahr in drei Sitzungen die Ausrichtung entscheidender Arbeitsschritte bestimmt:

- im November 2016 und Januar 2017 (2.+ 3. Sitzung) die Definition von Kriterien für die Versorgungsschwerpunkte und deren Festlegung sowie den Entwurf des Kooperationsraumkonzeptes und
- im Juli 2017 (4. Sitzung) die Verwendung der investiven Mittel für die Pilotvorhaben.

Während in der ersten Sitzung zum Thema Versorgungsschwerpunkte/Kooperationsraumkonzept im November 2016 keine rechte Arbeitsatmosphäre aufkommen wollte, beiteiligten sich die Mitglieder in der darauffolgenden, stärker als Werkstatt durchgeführten Sitzung sehr aktiv. In zwei Arbeitsgruppen wurden vorab definierte Kriterien für Versorgungsschwerpunkte ergänzt und eine Gewichtung der Ausstattungsmerkmale (als „unbedingt notwendig“, „wichtig“ oder „wünschenswert, aber nicht notwendig“) erarbeitet. Auch die Diskussionen über den von IGES erstellten Entwurf des Kooperationsraumkonzeptes waren lebhaft und führten zu anschließenden Überarbeitungen.

Abbildung Arbeitsgruppenergebnis Lenkungsgruppe



Die Lenkungsgruppensitzung zur Verwendung der investiven Mittel für die Pilotvorhaben war (obwohl noch vor den Ferien) erstaunlich schlecht besucht, nur die Hälfte der Kommunen des Landkreises und nicht alle Kreistagsfraktionen waren vertreten. Die Lenkungsgruppe,

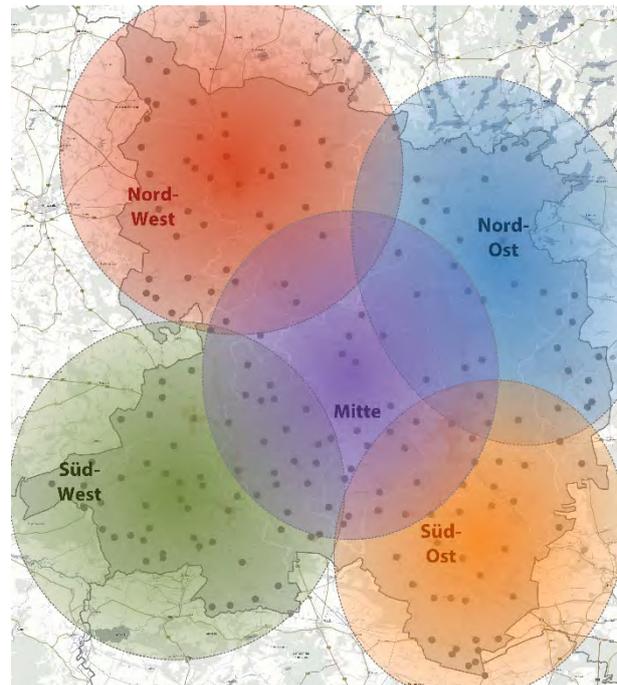
verständigte sich darauf, Investitionsmittel hälftig für ein kreisweit wirkendes Projekt und für mehrere Maßnahmen in den drei Teilräumen zu verwenden:

- Die ORP GmbH wird bei der Beschaffung von Dispositionssoftware zur Vermittlung und Bestellung von Mobilitätsalternativen in Zeiten und Räumen ohne ÖPNV-Angebot unterstützt und auf diese Weise in mehreren Schritten zum kreisweiten Mobilitätskoordinator weiterentwickelt. Begonnen wird mit der Vermittlung von Taxi-Anschlussfahrten an bestehende Bus- und Bahnverbindungen.
- Die Nutzung von E-Fahrrädern/Pedelecs v.a. im Alltagsverkehr als Zubringer zu Bus- und Bahnverbindungen wird durch neue Abstell- und Lademöglichkeiten für E-Fahrräder an mindestens vier Standorten gefördert. Die Unterbringung in abschließbaren Boxen bei gleichzeitiger Lademöglichkeit ist eine innovative Lösung, die zudem das Diebstahls- und Vandalismusrisiko reduziert.
- Die Alltagstauglichkeit von elektrisch unterstützten Lasten-Dreirädern als Transportmittel (auch für SeniorInnen) soll pilothaft in Wittstock getestet werden.

## Regionalwerkstätten

Im Februar und März 2017 wurden mit möglichst gleichmäßiger, geografischer Verteilung fünf Regionalwerkstätten durchgeführt: für den Nord-Osten in Rheinsberg, für den Nord-Westen in Heiligengrabe, für die Mitte in Walsleben, für den Süd-Osten in Fehrbellin und für den Süd-Westen in Breddin.

Die Regionalwerkstätten richteten sich in erster Linie an Mandatsträger/innen, die Mitarbeiter/innen der kommunalen Verwaltungen sowie Träger und Engagierte der Daseinsvorsorge und Nahversorgung. Die Einladung erfolgte daher per Email an Lokalpolitik (Kreistag bis Ortsvorstände), kommunale Verwaltungen, Schulen, Sozialverbände, Kirchengemeinden, Heimatvereine, Seniorenbeiräte, Jugendfreizeiteinrichtungen sowie Einzelhändler und deren Verbände. Zudem wurde auf die Veranstaltung in der Lokalpresse hingewiesen. Gut 100 Personen nahmen insgesamt an den fünf Werkstätten teil, von der Möglichkeit mehrere Termine zu nutzen, machten „nur“ Vertreter aus dem Kreistag und von großräumig organisierten Institutionen Gebrauch.



Ziel der Veranstaltungen war es herauszuarbeiten, welche Orte sich welchem Versorgungsschwerpunkt zuordnen und zusammenarbeiten sollten, in welchen Orten bereits eine Zusam-



menarbeit im Bereich Daseinsvorsorge und Nahversorgung besteht und wo Gebäude/Standorte schon gemeinsam von mehreren genutzt werden. Außerdem wollte das Projektteam erfahren, welche Ideen für Kooperationen und Projekte es gibt, die ggf. Pilotprojekt im Modellvorhaben werden können und nicht zuletzt, welche konkreten Angebote die Teilnehmenden anderen Akteuren machen können und wofür Unterstützung, Mitstreiter etc. gesucht werden.

## Zusammenfassung und Bewertung von Ergebnissen und Methodik

- Die Fertigstellung des Kooperationsraumkonzeptes funktionierte durch die kleinräumige Verankerung und die Ortskompetenz der Teilnehmenden sehr gut, auch wenn bei einzelnen politischen VertreterInnen ein territorialer Anspruch („die Ortsteile gehören zu mir“) nicht zu verkennen war.
- Ebenso wie in den Auftaktwerkstätten war die Erreichbarkeit der unterschiedlichsten Versorgungs- und Dienstleistungs-Angebote das entscheidende Thema - kaum das Angebot selbst (und dies trotz des ausdrücklichen Schwerpunktes).
- Die gemeinsame Nutzung von Gebäuden ist in der Region - abgesehen von den durch unterschiedliche Vereine und Gruppen genutzten Dorfgemeinschaftshäusern - (noch) kein Thema. Es gab in dieser Hinsicht auch nur ein Raum-Angebot (ehem. Pfarrhäuser) und keine Kooperations-Anfragen.
- An die Stelle der räumlichen Kombination von Angeboten tritt aber eine „Diversifizierung“ vorhandener kommerzieller Angebote; Beispiel: Mini-Markt bietet wochentags (auch fahrbaren) Mittagstisch an.
- Die Teilnehmenden reichten rund 30 Projektideen ein - vor allem zur Verbesserung der Mobilität. Die Auswertung durch das Projektteam zeigte jedoch, dass sich darunter nur ganz wenige bis Juni 2018 umsetzungsreife Ansätze befanden (siehe Anlage 4 Auswertung Regionalwerkstätten).
- Viele der genannten Vorschläge gehören eher zur Kategorie der allgemeinen Forderungen (»Mobilität in den Dörfern organisieren«) oder benötigen eine längere Vorbereitungszeit (z.B. »Gemeinsame Bürgerbüros von Landkreis und Kommune in den Mittelzentren«).
- Das komprimierte Veranstaltungsformat mit großem „Mitmachfaktor“ hat wieder gut funktioniert und für einen lebhaften Austausch gesorgt.
- Die Abfrage von konkreten, umsetzungsreifen Projektideen (oder gar Anträgen) blieb sehr deutlich hinter den Erwartungen zurück, auch die Erkenntnisse zu vorhandenen Mehrfachnutzungen, räumlichen Kooperationen verschiedener Träger etc. waren ernüchternd.

## Sonstige regionale Vernetzung

Die Zwischenergebnisse des Projektes wurden im vergangenen Berichtsjahr im Ausschuss für Wirtschaft, Bauen und Vergabe und im Sozial- und Petitionsausschuss (Juni 2017) vorgestellt und diskutiert.

Verschiedene Aspekte des Modellvorhabens wurden regelmäßig in der "Steuerungsrunde Regionalentwicklung" auf Landkreisebene und im „Arbeitskreis Mobilität der KAG Freiraum Ruppiner Land“ besprochen.



## Medien

Eine Möglichkeit der Online-Bürgerbeteiligung wurde bereits im März 2016 auf der Homepage der REG mbH eingerichtet. Auf dieses Beteiligungsformat wurde in den Veranstaltungen und bei Presseveröffentlichungen regelmäßig hingewiesen. Die Auswertung der „Click-Rate“ ist insgesamt sehr erfreulich und lässt einen zeitlichen Zusammenhang zu Werkstätten erkennen (weitere Informationen werden offenbar abgerufen). Eine Beteiligung über die Kommentarfunktion ist in diesem Jahr nicht mehr erfolgt.

Die regionalen Printmedien berichteten auch im vergangenen Jahr anlassbezogen wohlwollend über den Projektfortschritt.



## 5. Zusammenfassung

Die Durchführung des Modellvorhabens MOBIL.DASEIN.OPR! in der Modellregion Landkreis Ostprignitz-Ruppin erfolgt weitgehend planmäßig.

Im Berichtszeitraum ist es gelungen, die geplanten Maßnahmen im Rahmen der Analysephase (AP 1) sowie der Potenzialabschätzung (AP2) abzuschließen. Dies beinhaltete neben der Analyse der derzeitigen Versorgungssituation auch detaillierte Erreichbarkeitsbetrachtungen und Abwägungen zukünftiger Entwicklungen z.B. auf Basis der kleinräumigen Bevölkerungsprognose.

In einem an den regionalen Gegebenheiten ausgerichteten Verfahren konnten 16 Versorgungszentren und 10 Kooperationsräume identifiziert und ein Kooperationsraumkonzept als Orientierungshilfe für Kommunen und Akteure bei der kooperativen Bewältigung struktureller Probleme entwickelt werden.

Den in AP1 und AP2 identifizierten Versorgungslücken wurden Handlungsoptionen und Erfahrungen anderer Regionen gegenübergestellt und deren Potenziale sowie Übertragbarkeit auf die Situation im Landkreis Ostprignitz-Ruppin abgeschätzt. Im Sinne eines problemfokussierten und umsetzungsorientierten Handlungsansatzes stand vor allem die Einschätzung der Umsetzbarkeit gemeinsam mit Schlüsselakteuren vor Ort im Mittelpunkt. Auf diese Weise konnten konkrete Lösungsansätze in den Bereichen „Investition“ sowie „Information und Vernetzung“ herausgearbeitet und abgestimmt werden.

Derzeit erfolgt in Abstimmung mit den relevanten kommunalen, sozialen und privaten Schlüsselakteuren die finale Auswahl geeigneter Modelllösungen sowie das Aufsetzen von Pilotprojekten. Parallel wird die Mobilitätsstrategie finalisiert.

Hervorzuheben ist neben dem Verlauf der analytischen und konzeptionellen Arbeit, dass auch das Beteiligungsverfahren (AP 6) im Sinne der Vernetzung und gemeinsamen Strategieentwicklung zur erforderlichen Bekanntheit in der Öffentlichkeit sowie zur Unterstützung des Modellvorhabens bei der Entwicklung konkreter Lösungsansätze beigetragen hat.



## 6. Übersicht über Veröffentlichungen zum Projekt

Datum	Titel	Medium/Verfasser
20.4.2016, 19.5.2016	Flyer „Mobil.Dasein.Mitreden!“ (Einladung Auftaktwerkstätten)	REG
18.5.2016	Artikel „Kein Auto, keine Chance?“ (Auftaktwerkstatt Neuruppin)	Märkische Allgemeine Zeitung
18.5.2016	Kommentar „Teilhabe durch Mobilität“ (Auftaktwerkstatt Neuruppin)	Märkische Allgemeine Zeitung
29.6.2016	Artikel „Die meisten Wittstocker kaufen vor ihrer Haustür ein“ (Auftaktwerkstatt Wittstock)	Märkische Allgemeine Zeitung - Dosse Kurier
4.7.2016	Artikel „In der Kleeblatt-Region bestens versorgt“ (Auftaktwerkstatt Kyritz)	Märkische Allgemeine Zeitung
7.7.2016	Artikel „Der große Wunsch nach Mobilität“ (Pressegespräch Landrat, Fazit Auftaktwerkstätten)	Märkische Allgemeine Zeitung
7.7.2016	Artikel „Radler wollen ein Mehr an Komfort“ (Pressegespräch Landrat, Fazit Auftaktwerkstätten)	Ruppiner Anzeiger
25.10.2016	Zwischenbericht „MOBIL.DASEIN.OPR - Konzept zur langfristigen Sicherung von Versorgung und Mobilität im Landkreis Ostprignitz-Ruppin“	Projektteam
20.1.2017	Flyer „Mobil.Dasein.Mitreden!“ (Einladung Regionalwerkstätten)	REG
25.1.2017	Artikel „100 000 Euro sollen an Mobilitätsprojekte gehen“ (Ankündigung Regionalwerkstätten)	Märkische Allgemeine Zeitung
24.2.2017	Artikel „Landleben mit Struktur“ (Regionalwerkstatt Heiligengrabe)	Märkische Allgemeine Zeitung - Dosse Kurier
5/2017	Informationen im Wirtschafts-, Bau- und Vergabeausschuss	Landkreis, Dez.I
19.7.2017	Pressemitteilung „Mobil.Dasein.OPR!“ (Investive Mittel)	Landkreis, Dez.I
20.7.2017	Artikel	Märkische Allgemeine Zeitung

# MOBIL.DASEIN.OPR!



Datum	Titel	Medium/Verfasser
	„Neues Projekt in Ostprignitz-Ruppin“ (Investive Mittel)	
24.7.2017	Flyer „Mobil.Dasein.Info!“ (Ergebnis Regionalwerkstätten, Investive Mittel)	REG
laufend	Projektinformation und -dokumentation <a href="http://www.mobil-dasein-opr.de">www.mobil-dasein-opr.de</a>	Internet



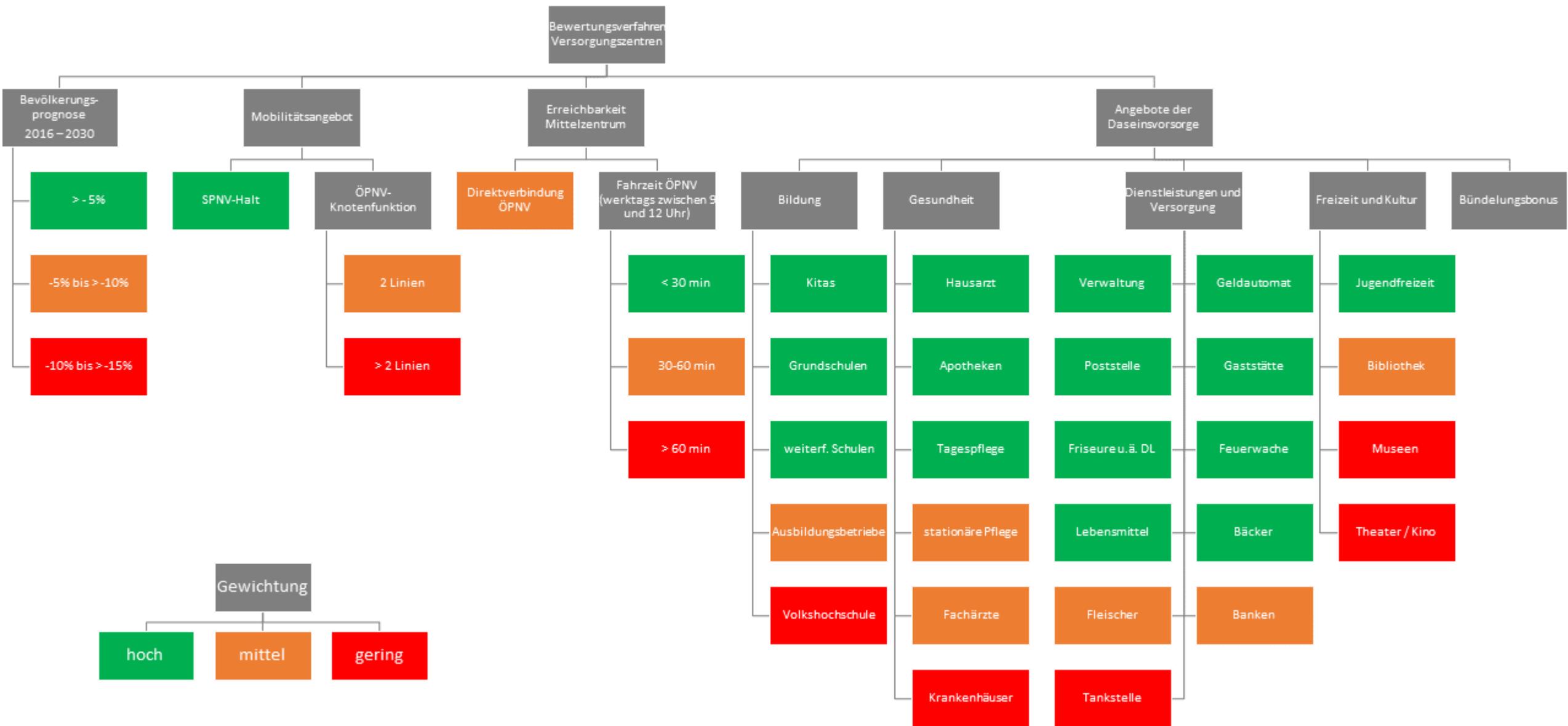
## 7. Wichtige Positionen zum zahlenmäßigen Nachweis

- nicht zur Veröffentlichung bestimmt -



## Anlagen

- 1 Übersicht über Kategorien, Determinanten und Gewichtungen für VZ
- 2 Karte: Kooperationsraumkonzept – Mobil.Dasein.OPR!



# Kooperationsraumkonzept Mobil.Dasein.OPR



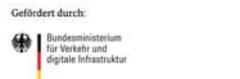
Stand: 21.03.2017

- **Mittelzentrum ( D in Funktionsteilung)\***
- **größerer Versorgungsschwerpunkt**
- **kleinerer Versorgungsschwerpunkt**

Hinweis zu weiß dargestelltem Bereich im Kreisgebiet: Grenze der „Ordnungsbehördlichen Verordnung des Landkreises Ostprignitz-Ruppin zur Beschränkung des Betretens auf dem ehemaligen Truppenübungsplatz Wittstock vom 01. Juli 2011“



Datengrundlage: Landkreis Ostprignitz-Ruppin  
Kartengrundlage: Geobasis-DE / BKG 2016  
Verarbeitung und Darstellung: IGES Institut GmbH



aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages