

Modellregion Landkreis Merzig-Wadern

Ziele – Vorgehen – Ergebnisse

Das Modellvorhaben

Mit dem Modellvorhaben leistet das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur einen Beitrag dazu, gleichwertige Lebensverhältnisse in ländlichen Räumen zu gewährleisten. Es soll die 18 Modellregionen dabei unterstützen, Daseinsvorsorge, Nahversorgung und Mobilität besser zu verknüpfen, um die Lebensqualität in der Region zu verbessern und wirtschaftliche Entwicklung zu ermöglichen.

In dem Modellvorhaben wird besonderer Wert darauf gelegt, dass neben Politik, Verwaltung, Zivilgesellschaft sowie Anbietern von Daseinsvorsorgedienstleistungen und Nahversorgung von Beginn an auch die verschiedenen Ziel- und Nutzergruppen vor Ort aktiv in die Entwicklung und Umsetzung von Standortkonzepten und Mobilitätsangeboten eingebunden werden.

Zu den Zielgruppen zählen u. a. Jugendliche, Familien mit Kindern und Senioren. Durch ihre aktive Einbindung können ihre Ideen aufgenommen und die Akzeptanz und Effizienz von künftigen Lösungen gefördert werden.

Je nach Ausgangsbedingungen variiert der strategische Ansatz des Modellvorhabens in den einzelnen Regionen. Während ein Konzept zur Bündelung von Standorten der Daseinsvorsorge in „Kooperationsräumen“ eher nur mittel- bis langfristig umgesetzt werden kann, wird sich ein integriertes Mobilitätskonzept auch schon in kürzerer Frist auf die vorhandene Verteilung der Daseinsvorsorgeeinrichtungen ausrichten können. In Verbindung mit dem Kooperationsraumkonzept muss dieses Mobilitätskonzept so flexibel gestaltet werden, dass es jederzeit an die Umsetzung des Kooperationsraumkonzeptes angepasst werden kann.



Abb. 1: Arbeitspakete des Modellvorhabens (Quelle: BMVI)

Die Region im Überblick

Abgrenzung der Region

Die Modellregion Merzig-Wadern umfasst den kompletten Landkreis Merzig-Wadern. Die sieben Kommunen des Landkreises (Beckingen, Losheim am See, Merzig, Mettlach, Perl, Wadern und Weiskirchen) haben insgesamt 81 unselbstständige Orts- und Stadtteile.

Eckdaten

Der Landkreis erstreckt sich über eine Gesamtfläche von 556,2 km², zählt 103.908 Einwohner (31.12.2016) und weist eine Bevölkerungsdichte von 185 Einwohnern je km² auf. Er ist unter den saarländischen Landkreisen der flächenmäßig Größte und besitzt die geringste Bevölkerungsdichte.

Geografische/Siedlungsstrukturelle Besonderheiten, besondere Herausforderungen

Naturräumlich setzt sich der Landkreis aus zwei großen Kulturlandschaften zusammen: Den Flusstälern der Saar und Mosel mit den Gaulandschaften im südwestlichen Teil des Landkreises sowie den Ausläufern des Hunsrücks mit ihrer Mittelgebirgsprägung im nordöstlichen Gebiet.

Die sieben Hauptorte der Kommunen liegen in Entfernungen von fünf Kilometern (Wadern – Weiskirchen) bis sechzehn Kilometern (Perl – Mettlach) voneinander entfernt.

Im Landkreis Merzig-Wadern gestaltete sich in den letzten Jahren die Bevölkerungsentwicklung etwas positiver als im Landesdurchschnitt. Erst ab dem Jahr 2004 setzte hier ebenfalls ein Einwohnerrückgang ein, der für den Zeitraum 2000 bis 2014 insgesamt etwa 3 % betrug.

Innerhalb des Landkreises finden sich Teilräume mit unterschiedlichen demographischen Tendenzen. Dabei zeigt sich deutlich die durch starken Zuzug (v.a. aus Luxemburg) bedingte positive Entwicklung der Gemeinde Perl. Auf der anderen Seite stehen die beiden Hochwald-Kommunen Wadern und Weiskirchen demografisch eher unter Druck und hatten Einwohnerverluste zu verzeichnen.

Ziele der Modellregion

Ziel der Modellregion Landkreis Merzig-Wadern ist es, mit Unterstützung des Modellvorhabens

einen Beitrag zur künftigen Gewährleistung von Versorgung und Mobilität zu leisten: „Wie gelingt es, den Landkreis durch eine qualitativ hochwertige Versorgungsinfrastruktur in Verbindung mit einem flexiblen, attraktiven Mobilitätsangebot auch in Zukunft als attraktive Region zu sichern?“.

Hierzu wurden im Rahmen des Modellvorhabens verschiedene Analyseschritte durchgeführt und vorgegebene Zielsetzungen aus dem Modellvorhaben auf die Modellregion angewendet bzw. auf ihre Anwendbarkeit überprüft. Für die Region konnten daraus wertvolle neue und vertiefende Erkenntnisse gewonnen werden.

Einordnung in den regionsspezifischen Planungs- und Entwicklungskontext

Im Rahmen des MORO-Aktionsprogramms wurde in der Region bereits eine Regionalstrategie Daseinsvorsorge erarbeitet. Einige Ansätze aus der Regionalstrategie wurden bereits umgesetzt. Durch das neue Modellvorhaben konnten nun weitere und vertiefende Ansätze für die Zukunftsfestigkeit der Modellregion erarbeitet werden. Diese Ergebnisse fließen in Form des Integrierten Kooperationsraum- und Mobilitätskonzeptes (IKMK) in die planerischen Instrumente der Regional- und Landesplanung ein.

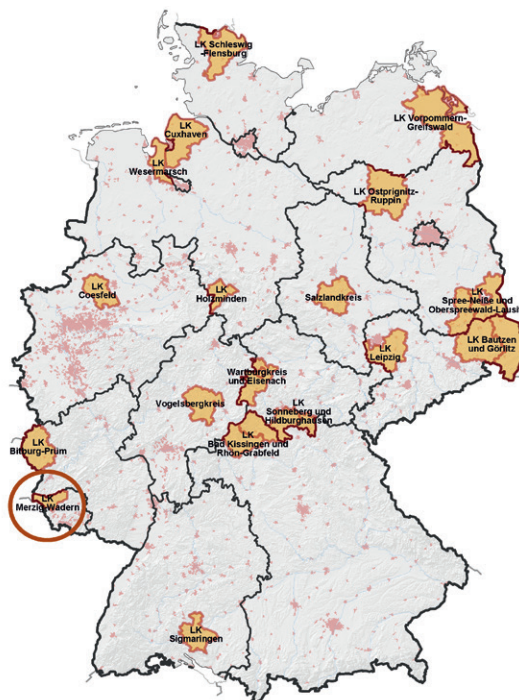


Abb. 2: Lage der Modellregion Merzig-Wadern (Quelle: BBSR)

Projektstruktur

Die Projektstruktur in der Modellregion Landkreis Merzig-Wadern beinhaltet neben den drei unmittelbar an der Konzepterarbeitung beteiligten Gruppen (AG Konzepterarbeitung, Steuerungsgruppe und Externe Begleitung) weitere Gruppen und Instrumente, die für die Erarbeitung entscheidend waren.

Arbeitsgruppe Konzepterarbeitung

Die Arbeitsgruppe übernahm über die gesamte Projektlaufzeit die Begleitung der Konzepterarbeitung auf der operativen Ebene. Über die Arbeitsgruppe erfolgte die Zusammenführung aller fachlichen Arbeits-Bausteine sowie die Vor- und Nachbereitung der Steuerungsgruppen-Sitzungen.

Die Arbeitsgruppe bestand im Wesentlichen aus den Projektbearbeitern der externen Begleitung sowie aus der Projektkoordinatoren der Modellregion Merzig-Wadern (Stabsstelle Regionale Daseinsvorsorge).

Steuerungsgruppe

Die Steuerungsgruppe begleitete die Arbeitsschritte sowie den Erarbeitungsprozess im Rahmen ihrer regelmäßigen Treffen.

Hier wurden die fachlichen Ausarbeitungen und die Gestaltung des Mitwirkungsprozesses erörtert und notwendige Entscheidungen herbeigeführt. Die Gruppe fungierte dabei als Bindeglied zu den weiteren administrativen Stellen sowie den verschiedenen politischen Gremien.

Der Steuerungsgruppe gehörten an: Alle Mitglieder der o.g. AG Konzepterarbeitung, die Landrätin, ein Vertreter der Bürgermeister der Kommunen sowie je ein Mitglied aller im Kreistag vertretenen Fraktionen.

Externe Begleitung

Mit der Begleitung der Modellregion wurde das IfR Institut für Regionalmanagement betraut. Das IfR bezog zusätzlich die fachliche Unterstützung des Mobilitäts-Experten Dr. Mathias Wilde (Thüringer Institut für Nachhaltigkeit und Klimaschutz GmbH, ThINK) sowie WebGIS-bezogene Dienstleistungen der NetGIS GbR Trier mit ein.

Regionale Workshops

Im Rahmen des Modellvorhabens haben sich die Vertreter des Bundesmodellvorhabens regelmäßig getroffen und über den aktuellen Projektstand, offene Fragen und die weitere Vorgehensweise ausgetauscht. Im Herbst 2016 waren sie zu Gast im Landkreis Merzig-Wadern.



Abb. 3: Die Teilnehmenden des Modellvorhabens an der Saarschleife, Herbst 2016 (Foto: Hochschule Neubrandenburg)

Erhebung der Infrastruktureinrichtungen und des Mobilitätsangebotes

Datenerhebung Infrastruktureinrichtungen

Bereits im Rahmen der Bewerbung für das Modellvorhaben wurde eine umfangreiche Bestandserhebung erstellt. Die ortsteilscharfe Bestandsaufnahme der Versorgungsinfrastruktur erfolgte dann im Zeitraum von September 2016 bis März 2017.

Dies erforderte einen intensiven Einsatz sowohl der Projektkoordination als auch der Städte und Gemeinden, ohne deren Unterstützung die Bestandsaufnahme nicht in der erreichten Qualität zu leisten gewesen wäre.

Eine detaillierte Bestandsaufnahme und Analyse der Daseinsvorsorgeeinrichtungen wurde in 6 Versorgungsbereichen (VB) durchgeführt. Diese wurden wiederum in mehrere Versorgungsteilbereiche (VTB) untergliedert.

- VB 1 Nahversorgung / Lebensmittel
- VB 2 Gesundheitsversorgung
- VB 3 Bildung / Kinderbetreuung
- VB 4 Pflege
- VB 5 Verwaltung / Bürgerdienste
- VB 6 Kommunikation

Die Datensammlung und -eingabe erfolgte mittels eines Erhebungsbogens, der allen Ansprechpartnern in den Kommunalverwaltungen zur Verfügung gestellt wurde.

Die Rückläufe wurden tabellarisch aufgearbeitet. Im zweiten Schritt wurden die Daten zu den Versorgungsbereichen sukzessive in ein WebGIS-System eingegeben. Hierfür hatte man sich in der Modellregion bereits in der Bewerbungsphase entschieden. Es bestand der klare Wunsch, keine statischen Karten zu produzieren, sondern die mit hohem Aufwand gewonnenen Daten in einem dynamischen System aufzubereiten.

Nachdem das WebGIS zunächst explizit für das Modellvorhaben installiert worden war, zeigten sich bald mannigfaltige Nutzungsmöglichkeiten auch außerhalb des Modellvorhabens. Aus einem Instrument der Bestandsanalyse entwickelte sich dadurch ein Instrument, das Teil der Umsetzungsstrategie geworden ist.

Ausarbeitung

Zu den sechs Versorgungsbereichen erfolgte jeweils eine Betrachtung der Ausgangssituation bzw. der Rahmenbedingungen der Standort-Entwicklung. Hierdurch wurde verdeutlicht, welche Handlungsmöglichkeiten auf welcher Ebene liegen bzw. bei welcher Akteursgruppe diese angesiedelt sind. Daran anschließend wurde die Ausstattung der einzelnen Versorgungsteilbereiche beschrieben.

Für die nachfolgenden Schritte in der Konzept-erarbeitung war es wichtig, im Zuge der Analyse die Verortung der Einrichtungen insoweit zu unterscheiden, ob diese sich in einem der sieben Hauptorte oder dezentral in einem der Ortsteile befinden.

Die kartographische Darstellung der Infrastruktur erfolgte mittels des WebGIS-Systems www.svm.merzig-wadern.de

Abb. 4 zeigt einen Auszug, in dem alle Versorgungseinrichtungen als Punkte dargestellt sind. Das WebGIS selbst liefert hier eine deutlich detailliertere Darstellung.

Insgesamt zeigte sich, dass die Versorgungslage in der Modellregion aktuell noch gut ist. In allen untersuchten Versorgungsbereichen verfügt die Modellregion noch über eine ausreichende Zahl überwiegend gut ausgestatteter Einrichtungen der Daseinsvorsorge.

Datenerhebung Mobilität

Ähnlich den sechs Versorgungsbereichen untergliedern sich auch die verschiedenen Facetten der Mobilität in einzelne „Mobilitätsbereiche“:

- MB 1 Motorisierter Individualverkehr (MIV)
- MB 2 Öffentlicher Verkehr (ÖV)
- MB 3 Ergänzende Angebote
- MB 4 Radverkehr
- MB 5 Fußläufiger Verkehr
- MB 6 Vernetzung (der Mobilitätsbereiche)

Die Analyse basiert dabei v. a. auf den verfügbaren Informationen zu den Angeboten im ÖV und zu den ergänzenden Verkehrsangeboten (www.saarfahrplan.de, Fahrplanbuch Landkreis

Merzig-Wadern), den Informationen aus den Expertengesprächen, verfügbaren Statistiken und Berichten sowie aus dem Nahverkehrsplan des Landkreises Merzig-Wadern (2018).

Erreichbarkeitsanalysen

Das Modellvorhaben konnte sich zum einen auf die im MORO-Projekt Regionalstrategie Daseinsvorsorge durchgeführten Erreichbarkeitsanalysen stützen (Durchführung: Institut Spiekermann und Wegener). Die darin ermittelten Erreichbarkeiten haben die in der Region wahrgenommenen Erreichbarkeitsprobleme der peripher gelegenen Räume, gerade im Bereich des ÖPNV, bestätigt.

Zum anderen wurde im aktuellen Modellvorhaben durch das begleitende IfR in Zusammenarbeit mit Herrn Dr. Mathias Wilde, THINK GmbH, eine vergleichende Analyse der tatsächlichen Verbindungsqualitäten von ÖV und MIV nach dem Verfahren der Richtlinien für die Integrierte Netzgestaltung RIN durchgeführt. Ergebnis: Für

den Individualverkehr ergibt sich für alle ausgewählten Verbindungen die Qualitätsstufe A. Zurückzuführen ist diese sehr gute Angebotsqualität auf die gute Erschließung durch die gegebene Straßeninfrastruktur, deren relativ guten Ausbauzustand und die letztlich doch kurzen Wege in der Region

Bezogen auf den ÖV zeigt sich ein heterogenes Bild von einigen wenigen guten und einer Mehrzahl von mittleren und schlechten Angebotsqualitäten. Grundsätzlich zeigt sich: Nur bei Nutzung von direkten Verbindungen können – insbesondere auf den RegioBus-Linien – gute Verbindungsqualitäten erreicht werden. Müssen Umstiege in Kauf genommen werden, verlängern sich die Fahrtzeiten und entsprechend schlechter fallen die Bewertungen aus. Gerade bei den kurzen Entfernungen, wie sie für den Zweck der Versorgung vorgenommen werden, sind direkte Verbindungen ausschlaggebend für eine angemessene Angebotsqualität.

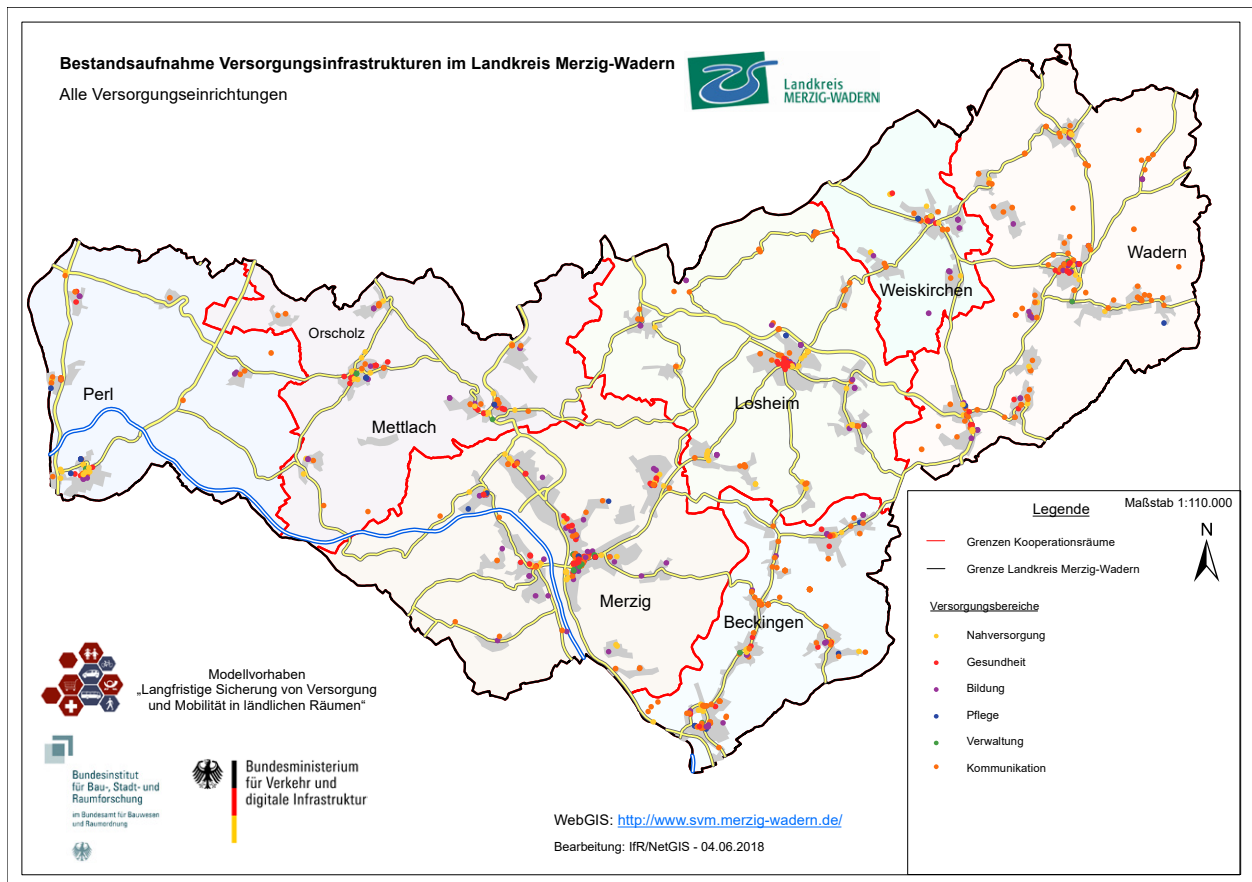


Abb. 4: Versorgungsinfrastrukturkarte des Landkreises (Quelle: Landkreis Merzig-Wadern)

Kleinräumige Bevölkerungsvorausberechnung

Im Rahmen dieses Modellvorhabens wurde für den Landkreis Merzig-Wadern durch das Institut Spiekermann & Wegener Stadt- und Regionalforschung eine kleinräumige Bevölkerungsvorausberechnung für den Zeitraum bis 2030 erarbeitet.

Das Ergebnis sagt für den Landkreis Merzig-Wadern im Zeitraum 2015–2030 einen Einwohnerrückgang von 5,0% voraus. In den kommenden fünfzehn Jahren schrumpft die Bevölkerung um etwa 5.340 Einwohner und nähert sich der Marke von 100.000 Einwohnern an. Ohne Berücksichtigung der angenommenen Wanderungen beträgt der errechnete Bevölkerungsrückgang sogar 9,7% (natürliche Bevölkerungsentwicklung). Das heißt, durch die angenommene Zuwanderung reduziert sich der zu erwartende Bevölkerungsrückgang.

Neben den schrumpfenden Einwohnerzahlen bestimmt vor allem der fortschreitende Alterungsprozess den demographischen Wandel der Bevölkerung im Landkreis Merzig-Wadern. Die Bevölkerung wird nicht nur weniger, sondern vor allem älter.

In den nächsten fünfzehn Jahren erhöht sich die Zahl der über 65-Jährigen im Landkreis Merzig-Wadern von 22.500 auf 28.200 Personen um ein Viertel (+25%). Die geburtenstarken Jahrgänge treten ins Rentenalter ein.

Gleichzeitig schrumpft die Zahl der Personen im erwerbsfähigen Alter zwischen 20 und 65 Jahren um 9.000 Personen von 66.100 im Jahr 2015 auf 57.100 im Jahr 2030. Dies entspricht einem Rückgang von 13,6%.

Auch die Zahl der unter 20-Jährigen wird zurückgehen, von 18.700 Personen im Jahr 2015 auf 16.700 Personen im Jahr 2030. Dies entspricht einem Rückgang von 2.000 Personen oder 10,8%.

Diese vorausgeschätzten demographischen Veränderungen fallen in den einzelnen Städten und Gemeinden in unterschiedlicher Geschwindigkeit und Intensität aus. Für die Städte und Gemeinden des Landkreises Merzig-Wadern kann in gewissem Maße eine Ost-West-Differenzierung festgestellt werden. Die im Westen des Landkreises gelegene Gemeinde Perl wird demnach in den nächsten fünfzehn Jahren weitere Bevölkerungszuwächse im Umfang von 13,1% erfahren. Die Stadt Wadern im Osten des Landkreises dagegen ist von den stärksten Schrumpfungsprozessen betroffen. Der vorausgeschätzte Bevölkerungsrückgang beträgt hier 10,8%.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass sich die im Landkreis vorhandenen Disparitäten bei der Gesamtzahl der Einwohner weiter verstärken werden. Die Altersgruppen-Verschiebungen betreffen alle Kommunen, wobei Perl zuzugsbedingt zunächst weniger stark „altert“.

Bedingt durch die teilräumliche Abnahme der Bevölkerung sowie durch das Wachstum der älteren Bevölkerungsgruppen resultieren vielfältige Herausforderungen an das System aus „Versorgung und Mobilität“.

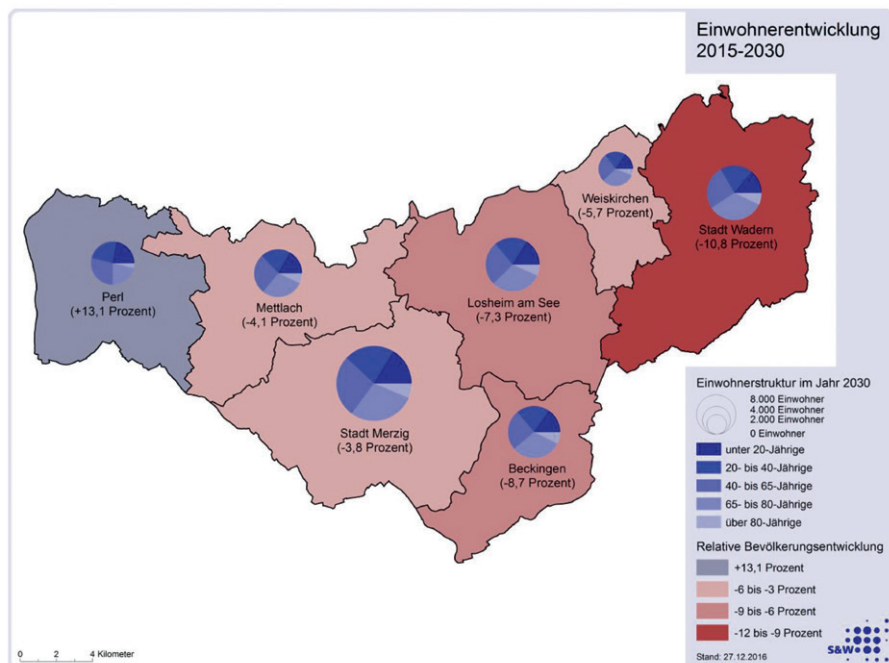


Abb. 5: Einwohnerentwicklung 2015–2030 (Quelle: Spiekermann & Wegener)

Beteiligungskonzept und Öffentlichkeitsarbeit

Dem Beteiligungsprozess im Modellvorhaben lag ein detailliertes Beteiligungskonzept zugrunde. Die einzelnen Formate und Instrumente werden im Folgenden dargestellt.

Von Erkenntnissen zu Instrumenten

Für den Landkreis Merzig-Wadern war die Akteurseinbindung von Beginn an mehr als eine reine „Beteiligung“ im planerischen Sinne. Den Projektbeteiligten war bewusst, dass verschiedene Elemente der Analyse und der Konzeption nur über die Akteurseinbindung sinnvoll erarbeitet werden konnten. Beispielhaft genannt seien die Eruierung von Handlungsbedarfen, Handlungsmöglichkeiten und -grenzen sowie konkreten Handlungsansätzen mit Fachexpert(inn)en in den verschiedenen Versorgungsbereichen.

Zudem lieferte die Befragung der Nutzer/innen von Versorgungsinfrastrukturen und Mobilitätsangeboten, d. h. der Bürger/innen, wichtige Informationen zum tatsächlichen Verhalten und zu real existierenden Problemen im System aus Versorgung und Mobilität, die wertvoll in die planerischen Überlegungen einfließen konnten.

Schließlich war die politische Dimension des Themas immer im Blick und konnte über die Einbindung der Kommunen, Bürgermeister und Ortsvorsteher auf der kommunalen Ebene sowie über die Einbindung des Kreistages auf Kreisenebene abgebildet werden. Dies erfolgte entlang des Verständnisses, dass keine Planung und kein Projekt vor Ort ohne die Mitwirkung und Akzeptanz der lokalen Politik wirksam umgesetzt werden kann.

Als eine zentrale Erkenntnis kann festgehalten werden, dass die Beteiligung mit einem Höchstmaß an individueller und zielgruppenbezogener Ausrichtung der Beteiligungsformate/-instrumente erfolgen muss.

Da im Zuge der Arbeiten im Modellvorhaben auf umfangreiche Erfahrungen aus anderen Beteiligungsprozessen zurückgegriffen werden konnte, wurden die einzelnen Beteiligungsformate und -instrumente entsprechend sorgfältig auf die jeweilige Fragestellung und, hiermit zusammenhängend, die jeweilige Zielgruppe ausgerichtet

und durchgeführt. Letztendlich bestätigte sich diese Vorgehensweise und kann als zentrale Erkenntnis festgehalten werden.

Auftaktveranstaltung

Am 20. Februar 2017 wurde in Mettlach die offizielle Auftaktveranstaltung des Modellvorhabens im Landkreis durchgeführt. Vorrangiges Ziel der Auftaktveranstaltung war es, möglichst umfassend zu Hintergründen, Zielen, Ablauf, Zeitplan sowie geplanten Erarbeitungs- sowie Einbindungsformaten zu informieren. Die Information zu diesen Aspekten erfolgte sowohl für das Modellvorhaben grundsätzlich (Bundesebene), als auch für die konkrete Situation im Landkreis Merzig-Wadern.

Mit der Veranstaltung sollte bei den Teilnehmer/innen auch bereits ein gewisses Bewusstsein für das System aus „Versorgung und Mobilität“ geweckt und erste Hinweise von ihnen aufgenommen werden. Hierzu wurde eine Podiumsdiskussion durchgeführt, in deren Rahmen bereits wertvolle Anhaltspunkte für die Konzepterarbeitung gesammelt werden konnten.



Abb. 6: Auftaktveranstaltung in Mettlach

Ein weiteres Ziel der Veranstaltung war es, interessierte Akteure für die weitere Mitarbeit bzw. für die zielgruppenspezifischen Einbindungsformate zu gewinnen. Hierzu bestand die Möglichkeit, sich in entsprechende Listen einzutragen bzw. sich mit den Projektkoordinatoren im Nachgang zur Veranstaltung in Verbindung zu setzen. Dieses Angebot wurde rege in Anspruch genommen.

Kommunen des Landkreises

Zur Einbeziehung in die fachliche Arbeit im Modellvorhaben, zur Abstimmung und Erörterung der Ergebnisse sowie zur Verbreitung der Erkenntnisse und Vorbereitung der Umsetzung von regionalen und lokalen Handlungsansätzen wurden die Gemeinden und Städte des Landkreises intensiv in die Erarbeitung des IKMK einbezogen.

Eine zentrale Rolle kam den kommunalen Ansprechpartnern in den Gemeinden und Städten zu. Sie unterstützten die Arbeitsgruppe Konzepterarbeitung bei der Bestandsaufnahme zu Beginn des Modellvorhabens sowie dauerhaft bei der Öffentlichkeits- und Pressearbeit.

Ortsteile / Ortsvorsteher in den Kommunen

Die Ortsvorsteher des Landkreises können als die Expert(inn)en für ihren jeweiligen Ort/Ortsteil in Bezug auf Versorgung und Mobilität gelten. Auf Basis dieser Einschätzung wurde zur Eruierung der kleinräumigen Versorgungs- und Mobilitätssituation in den einzelnen Dörfern eine Paper-Pencil-Befragung durchgeführt, die wertvolle und eindeutige Hinweise auf die Situation in den Ortsteilen lieferte.

Nicht selten wurde der Fragebogen auch im Ortsrat besprochen und damit ein noch breiteres Multiplikatoren-Netzwerk erreicht.

Politische Gremien des Kreises

Kreisausschuss und Kreistag wurden in regelmäßigen Abständen über die Konzepterarbeitung informiert. Hierdurch konnte auch die Multiplikator-Wirkung der Kreistags-Mitglieder in die Gemeinden und Städte hinein genutzt werden.

Abteilungsleiter der Fachabteilungen sowie Expertengespräche mit Fachakteuren

Zum Einbezug der Fachexpertise aus den Fachabteilungen der Kreisverwaltung wurden Einzelgespräche mit den jeweiligen Abteilungsleitern geführt.

Zu den einzelnen Versorgungsbereichen und zu den Mobilitätsangeboten wurden die relevanten Schlüsselakteure einbezogen, um deren fachliche Aspekte im Detail in das Konzept einfließen lassen zu können.

Jugendbeteiligung im Rahmen der Zukunftswerkstätten „Jugendgerechte Kommune“

Die Einbindung der Zielgruppe Jugendliche erfolgte durch eine enge Verzahnung mit dem Bundesprogramm „Jugendgerechte Kommune“, das im Landkreis Merzig-Wadern durch das Kreisjugendamt umgesetzt wird. An den Zukunftswerkstätten haben insgesamt 60 Jugendliche teilgenommen. Der Altersdurchschnitt lag bei 16 Jahren. Alle Teilnehmenden haben den eigens für das Modellvorhaben entwickelten Fragebogen ausgefüllt.



Abb. 7: Zukunftswerkstatt in Wadern

Online-Befragung

Die eigentliche Zielgruppe für die Konzepterarbeitung war die Gruppe der Nutzer/innen der Versorgungsinfrastrukturen und der Mobilitätsangebote, d.h. die Menschen vor Ort. Aufgrund dieser Tatsache wurde diese Gruppe über eine speziell ausgerichtete Online-Befragung einbezogen.

Mit der Befragung erhoffte sich die Modellregion Aussagen zum „tatsächlichen Versorgungsverhalten“ der Bevölkerung: Welche Wege werden zu den einzelnen Versorgungseinrichtungen mit welchem Verkehrsmittel zurückgelegt? Welche Wege funktionieren gut, welche nicht so gut, was sind konkrete Hindernisse?

Mit der Befragung wurden wertvolle qualitative Erkenntnisse gewonnen.

„Werkstätten“ – Begleitete Eingabe der Online-Befragung, v.a. für die Zielgruppe Senioren

Als flankierendes Instrument zur Online-Befragung wurden in der Region sog. „Werkstätten“ durchgeführt, in denen durch die Projektkoordinatorinnen begleitete Eingaben der Befragung an Laptops durchgeführt wurden.

Ein Schwerpunkt lag auf der Einbindung der Zielgruppe Senior/innen bzw. mobilitätseingeschränkte Menschen. Über den Fragebogen hinaus konnten mit diesem Veranstaltungsformat viele Informationen zu den alltäglichen Hürden und Problemen in Bezug auf die Versorgung und die Mobilität gesammelt werden.



Abb. 8: Befragung auf dem Monatsmarkt in Wadern

WebGIS

Neben den oben dargestellten Formaten ist auch das im Rahmen des Modellvorhabens entstandene WebGIS, zusätzlich zu seiner Funktion der Darstellung der Bestandsaufnahme, als Instrument der Beteiligung anzusehen.

Obwohl das WebGIS diesbezüglich nicht direkt beworben wurde, wurden einige Bürger/innen, die an der Online-Befragung teilnahmen, auf das WebGIS aufmerksam. Sie studierten die Einträge ihrer Umgebung und meldeten Ergänzungsbedarfe. Dies zeigte bereits, in welchem Maße das WebGIS auch als Mitwirkungsinstrument eingesetzt werden kann.

Kooperationsraumkonzept

Auswahlkriterien Versorgungszentren (VZ) und Kooperationsräume (KR)

Für die Modellregion Merzig-Wadern wurden sechs Kriterien zur Auswahl der Versorgungszentren festgelegt:

- 1: Vorgaben durch Zentrale-Orte-System
- 2: Gewachsene kommunalpolitische und administrative Bezüge
- 3: Mindestausstattung an Daseinsvorsorgeeinrichtungen
- 4: Gewachsene Versorgungs-Orientierung der Bürger/innen
- 5: Erreichbarkeit der VZ
- 6: Zukunftsfestigkeit der VZ

In der Zusammenschau aller sechs Auswahlkriterien und unter Berücksichtigung der regionalen Sonderfaktoren lässt sich festhalten, dass die Modellregion Merzig-Wadern auf eine historisch gewachsene und funktionsfähige Struktur zurückgreifen kann.

Alle sieben Hauptorte der Kommunen erfüllen ihre lokale Versorgungsfunktion und tragen damit zu einer insgesamt guten Versorgungslage in der Modellregion bei.

Zur Identifizierung der Ortsteile, die dem jeweiligen Versorgungszentrum zugeordnet werden

können und gemeinsam mit dem Versorgungszentrum einen möglichst langfristig tragfähigen Kooperationsraum bilden, wurden fünf Kriterien berücksichtigt:

- 1: Anbindung der Ortsteile an das Versorgungszentrum
- 2: Bestehende Kooperationen und Kooperationsbedarfe
- 3: Zusammengehörigkeitsgefühl der Bevölkerung
- 4: räumliche Orientierungen der Bevölkerung hinsichtlich bestimmter Infrastrukturen
- 5: Zukunftsfestigkeit

Die Auswahlkriterien wurden im Rahmen mehrerer Arbeitstreffen entwickelt und ausgearbeitet. Die Steuerungsgruppe der Modellregion fungierte als impulsgebendes und entscheidendes Gremium, das die geschilderte Vorgehensweise und das Ergebnis erörtert und angenommen hat.

Ein wichtiger einzubeziehender Faktor zur Bestimmung der Kooperationsräume war die Erkenntnis, dass es in der Modellregion Merzig-Wadern aktuell keine „defizitären“ VZ gibt.

Die VZ können ihre lokale Versorgungsfunktion jeweils voll erfüllen. Zur Sicherung der Attraktivität der Gesamtregion erscheint es darüber

hinaus notwendig, dass die sieben Orte diese Funktion auch in der Zukunft erfüllen können.

Die zu leistenden Aufgaben zur Sicherung der aktuellen Qualität wurden v.a. im Bereich der Mobilität sowie bei verstärkten Kooperationen in verschiedenen Versorgungsbereichen identifiziert.

In gewisser Weise haben die einzelnen VZ in ihrem jeweiligen Gemeinde- bzw. Stadt-Gebiet einen prädefinierten lokalen Kooperationsraum, der im Zuge des Modellvorhabens noch einmal analysiert und bestätigt wurde.

Pilotprojekte

Es konnten verschiedene Ansatzpunkte herausgearbeitet werden, die sich für pilothafte Umsetzungen eignen – allen voran kooperative Handlungsansätze.

Im Einzelnen leitet sich dies aus folgenden Aspekten ab: Die identifizierten Handlungsansätze beziehen sich nur selten auf einzelne, sondern i.d.R. auf mehrere bzw. die Gesamtheit der Kooperationsräume in der Modellregion.

Die Handlungsansätze beziehen sich i.d.R. auf einzelne Themen bzw. Versorgungsbereiche – weniger auf einzelne Teilräume.

Zwei Pilotprojekte, die im Zuge des Modellvorhabens entwickelt und unterstützt wurden, sind die Projekte „Dorf- und Kindergarten-Bus Wehingen“ (DOKI-Bus) und „Mitfahrerbänke Wadern“.

Zielsetzungen und Handlungsansätze

Versorgung und Mobilität stehen in einem fortwährenden wechselseitigen Abhängigkeitsverhältnis. Kooperationsraum- und Mobilitätskonzept können deshalb grundsätzlich nicht getrennt voneinander betrachtet werden und wurden in der Modellregion Merzig-Wadern demzufolge parallel erarbeitet.

Für den Bereich der Sicherung der Ausstattung in den Kooperationsräumen wurde folgendes Zielbild entwickelt:

- (1) Die Versorgungszentren bieten ein komplettes lokales Versorgungs-Sortiment.
- (2) Die dezentralen Einrichtungen der kleinen Orte ergänzen das Angebot und tragen zur Vitalität der Dörfer und der Gesamtregion bei.

Um dieses Zielbild zu erreichen, gilt es zum einen, die Hauptorte mit ihren Versorgungseinrichtungen als Versorgungszentren zu stärken, zum zweiten die dezentralen Angebote in den kleinen Orten zu sichern und zum dritten attraktive Rahmenbedingungen für Versorgungseinrichtungen in ländlichen Regionen zu schaffen.

Diese Ziele sollen über verschiedene konkrete Handlungsansätze erreicht werden. Die Handlungsansätze beziehen sich entweder auf einzelne Versorgungsbereiche oder Verkehrsmittel oder haben übergreifenden Charakter und beziehen sich auf das gesamte System von Versorgung und Mobilität.

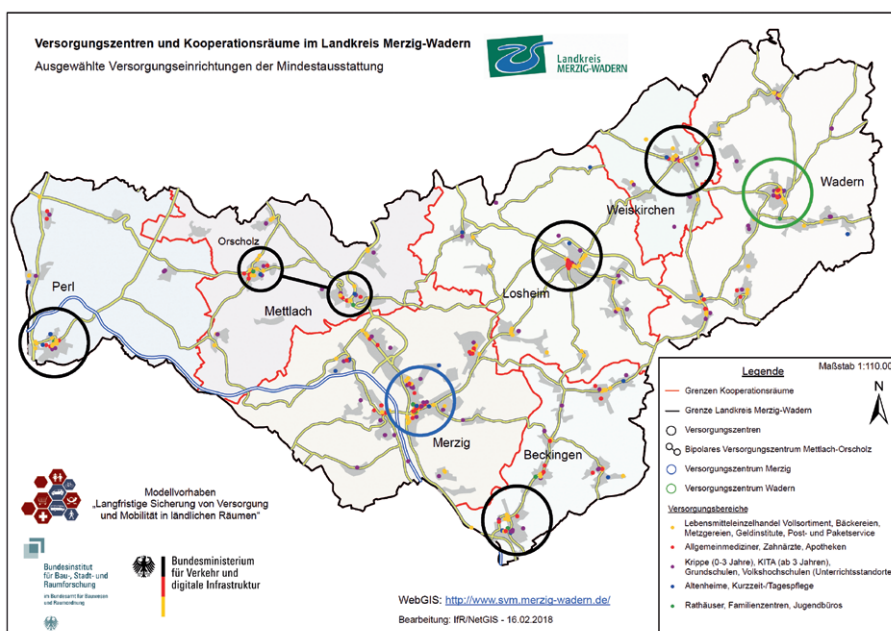


Abb. 9: Versorgungszentren und Kooperationsräume der Modellregion (Quelle: Landkreis Merzig-Wadern)

Mobilitätskonzept

Das Mobilitätskonzept in der Modellregion Merzig-Wadern wurde als integrierter Bestandteil des IKMK (Integriertes Kooperationsraum- und Mobilitätskonzept) ausgearbeitet.

Systemische Betrachtung der Mobilitäts-Ebenen im Landkreis Merzig-Wadern

Die systemische Betrachtung der Mobilitäts-Ebenen und die damit einhergehende Kategorisierung der verschiedenen Verbindungen ist für die meisten der vorhandenen Verbindungen möglich, weist aber immer auch Überschneidungen auf, da die Ebenen ineinandergreifen.

Die Hauptrelationen (Ebene 1) spielen für die Versorgung innerhalb des Landkreises v.a. dann eine Rolle, wenn spezielle Einrichtungen (z. B. Fachärzte, Kreisverwaltung) aufgesucht werden müssen. Darüber hinaus konzentrieren sich die Hauptrelationen in der Region Merzig-Wadern auf die Verbindung mit den Zentren außerhalb des Landkreises sowie auf die Verbindung der beiden Mittelzentren Merzig und Wadern untereinander (Regiobusse).

Grundsätzlich entspricht das bestehende Angebot der Hauptrelationen dem Bedarf der Region. Entscheidend für jenen Teil der Bevölkerung, der den ÖV als erstes Verkehrsmittel für die eigene Versorgung nutzt, sind jedoch die Nebenrelationen (Ebene 2) sowie die Erschließung in der Fläche (Ebene 3).

Die Nebenrelationen (Ebene 2) stellen die Verbindungen der Hauptorte untereinander dar. Ortsteile, die an diesen Linien liegen, verfügen damit über eine vergleichsweise bessere (direktere, häufigere) Anbindung an die nahen Hauptorte.

Für die meisten Orte der Region ist die Ebene 3 die entscheidende Ebene für die Versorgung der Menschen vor Ort. Auf dieser Ebene bzw. mit diesen Verbindungen wird die Erreichbarkeit der lokalen Versorgungseinrichtungen in den Versorgungszentren sowie die Erreichbarkeit der noch vorhandenen Einrichtungen in den kleineren Orten sichergestellt.

Der stark Schülerverkehrs-induzierte ÖV kann hier nur sehr bedingt eine gute Erreichbarkeit herstellen: Viele der Buslinien, die die einzelnen Ortsteile mit den Hauptorten der Kommunen (Versorgungszentren) verbinden, weisen eine geringe und unregelmäßige Taktung auf bzw. fallen in den Ferienzeiten in größerem Umfang weg.

Als Reaktion auf die vom ÖV nicht abgedeckten Bedarfe wurden in den letzten Jahren konsequenterweise die verschiedenen ergänzenden Verkehre (z. B. Maadbus Wadern, AST Lostheim, ALiTa Merzig) entwickelt.

Handlungsnotwendigkeit und -option: die dritte Ebene stärken

Wie oben bereits dargestellt liegen die größten Handlungsnotwendigkeiten mit Blick auf die Erreichbarkeit der Versorgung auf den Ebenen 2 und 3. Insbesondere auf der dritten Ebene liegen gleichzeitig auch die größten Handlungsoptionen für flexible und alternative Mobilitätsangebote.

Die Bedarfe der Menschen bzgl. der Erreichbarkeit der Versorgungseinrichtungen, und damit ihre Ansprüche an die Verbindungen der dritten Ebene, sind sehr individuell ausgeprägt. Der ÖV kann hierauf in einem ländlichen Raum, selbst bei einer extremen Verdichtung der Taktung und des Netzes, kaum in angebrachter Weise reagieren. Flexible und ergänzende Lösungen bieten hier bessere Möglichkeiten.

Somit liegen die größten Handlungsmöglichkeiten auf der lokalen Ebene nicht beim ÖV, sondern vielmehr bei den ergänzenden Angeboten sowie bei der Frage der Entwicklung guter „Zubringer-Systeme“, die die Menschen zu den dichter getakteten und direkten Verbindungen bringen können. An diesem Punkt kommen dann auch andere Verkehrsmittel ins Spiel, die in Verbindung zum ÖV wirksam werden können, z. B. Mitnahdebänke (als Hinführung zu Haltestellen/ Bahnhöfen) oder das Fahrrad als individuelles Verkehrsmittel der „ersten/letzten Meile“ bis zum Zustieg in den ÖV.

Bezogen auf die ergänzenden Angebote wurden im Landkreis Merzig-Wadern in den letzten Jahren bereits zahlreiche Angebote entwickelt. Deren Weiterentwicklung, die Entwicklung neuer Angebote sowie die bessere Vernetzung der verschiedenen Angebote mit dem ÖV und untereinander stehen folgerichtig im Fokus. Allen voran werden diese notwendigen Entwicklungen im zentralen Projekt „Mobilitäts- und Versorgungsmanagement“ MOVE aufgegriffen und sollen auf diese Weise weiter voran gebracht werden.

Zielsetzungen und Handlungsansätze

Versorgung und Mobilität stehen – wie schon vorab dargestellt – in einem fortwährenden wechselseitigen Abhängigkeitsverhältnis. Kooperationsraum- und Mobilitätskonzept können deshalb grundsätzlich nicht getrennt voneinander betrachtet werden.

Für den Bereich der Mobilität und damit der Erreichbarkeit von Versorgung wurde folgendes Zielbild entwickelt:

- (1) Die Versorgungseinrichtungen sind für die Bewohner/innen des Ortes selbst gut erreichbar.
- (2) Die sieben VZ sowie die Versorgungseinrichtungen kleiner Orte sind für Bewohner/innen der umliegenden Ortsteile gut erreichbar.
- (3) Mobilitätseingeschränkte Menschen können alternativ auf mobile Dienstleistungen, Versorger und/oder Lieferdienste zurückgreifen.

Um dieses Zielbild zu erreichen, gilt es zum einen, die Barrierefreiheit von Wegen und Einrichtungen herzustellen, zum zweiten die Verkehrsmittel der „dritten Ebene“ zu stärken sowie zum dritten die mobile Versorgung und Lieferdienste weiterzuentwickeln.

Die Ziele sollen über konkrete Handlungsansätze erreicht werden. Für die einzelnen Mobilitätsbereiche sind dies:

- Stärkung der Mitnahmekultur
- Mobilitätshelfer/innen
- Fahrertüchtigung
- Bedarfsgerechte Weiterentwicklung der Nahverkehrsplanung
- Entwicklung bedarfsgerechter lokaler Mobilitätsangebote
- Erörterung kreisweite AST-Zentrale
- Radverkehrs-Konzeption und Radwege-Ausbau
- Barrierefreier Ausbau der Bürgersteige und des öffentlichen Raumes: Schwerpunktsetzung Versorgungseinrichtungen
- Vernetzung der einzelnen Verkehrsmittel

Übergreifende Handlungsansätze

Im Sinne der integrierten Betrachtung von Versorgung und Mobilität wurden Zielsetzungen definiert, die übergreifenden Charakter haben, sich also auf das gesamte System aus Versorgung und Mobilität beziehen:

- (1) Versorgungs- und Mobilitäts-Bedarfe erkennen und Angebote darstellen
- (2) sinnvolle Kooperationen umsetzen
- (3) Informationsstand zu Mobilitäts- und Versorgungsangeboten in der Bevölkerung verbessern
- (4) Bewusstsein der Nutzer/innen für Mitverantwortung für Versorgung und Mobilität stärken
- (5) Externe Initiativen in der Region aufgreifen

Umsetzungsmaßnahmen in Piloträumen

Im Modellvorhaben wurden in der Region Merzig-Wadern drei konkrete Umsetzungsprojekte entwickelt bzw. unterstützt. Das Projekt „Mobilitäts- und Versorgungsmanagement“ MOVE nimmt dabei durch seinen umfassenden Ansatz eine zentrale Rolle ein.

Zentrales Projekt MOVE

Mit dem Projekt „Mobilitäts- und Versorgungsmanagement“ MOVE hat die Region Merzig-Wadern einen zentralen strategischen Ansatzpunkt zur Umsetzung der im Modellvorhaben gewonnenen Erkenntnisse. Das MOVE bündelt als Koordinationsstelle zahlreiche Handlungsansätze des IKMK, die hierüber aufgegriffen und unterstützt werden sollen.

Dabei setzt das MOVE auf einen klaren kooperativen Ansatz. Es ist nicht selbstständiger, alleiniger Umsetzer, sondern vielmehr Impulsgeber, Ansprechstelle und Projektunterstützer – und als solches auf die effektive Zusammenarbeit vieler Stellen angewiesen.

Der Ansatz ist in der Region keinesfalls neu, sondern geht in seiner Grundidee zurück auf den im Zuge des MORO-Projektes entwickelten Ansatz einer „Mobilitätszentrale“, verbunden mit einem „dynamischen Mobilitätskonzept“.

Das MOVE folgt damit der These, dass es vor dem Hintergrund der Herausforderungen an verschiedenen Stellen ein „Mehr“ an Koordination, Informationsweitergabe und Unterstützung braucht, die vor Ort effektiv zum Einsatz kommen kann.

Geplante Bausteine des „Mobilitäts- und Versorgungsmanagements“ sind:

- Vernetzung der einzelnen Verkehrsmittel: Unterstützung bei der Vernetzung, Organisation Arbeitstreffen
- Entwicklung bedarfsgerechter lokaler Mobilitätsangebote: Know-How-Unterstützung der potenziellen Angebotsträger
- Externe Initiativen in der Region aufgreifen: Programme und Initiativen von Land, Bund und EU im Blick behalten; Anwendung in Merzig-Wadern prüfen/begleiten

- Versorgungs- und Mobilitätsbedarfe erkennen und Angebote erstellen: Sammlung und Koordination der Daten der Kommunen, „Betrieb“ WebGIS
- Informationsstand zu Mobilitäts- und Versorgungsangeboten in der Bevölkerung verbessern: Anlaufstelle für Fragen zu Versorgung und Mobilität für Bürger/innen
- Bewusstsein der Nutzer/innen für Mitverantwortung im Bereich Versorgung und Mobilität stärken: Maßnahmen Bewusstseinsbildung, z. B. Präsentation von vorhandenen Angeboten; Veranstaltungen verschiedener Formate; Einsatz neuer Medien
- Mobilitätshelfer/innen: Koordinationsstelle; Fahrten organisieren bzw. vermitteln
- Erörterung kreisweite AST-Zentrale: Unterstützung Austausch Kreis, Gemeinden, Verkehrsanbieter; bei Umsetzung: Koordinationsstelle
- Radverkehrs-Konzeption und Radwege-Ausbau: Thema Radverkehr in Bezug auf Versorgung „neu denken“, Einsatzmöglichkeiten verdeutlichen

Projekt DOKI-Bus

Der DOKI-Bus Wehingen (Dorf- und Kindergarten-Bus) des Förder- und Trägerverein Wehingen stellt ein alternatives Mobilitätsangebot für die Ortsteile Tünsdorf, Wehingen, Bethingen und Nohn im Bereich der Gemeinde Mettlach dar. Hierfür erwirbt der Verein einen 9-Sitzer-Bus, der mit Autokindersitzen ausgestattet wird. Die Finanzierung des Projektes erfolgt mit investiven Projektmitteln aus dem Modellvorhaben „Langfristige Sicherung von Versorgung und Mobilität in ländlichen Räumen“ sowie über LEADER-Mittel und Spenden.

Mit dem DOKI-Bus bietet der Förder- und Trägerverein Wehingen mehrmals wöchentlich Versorgungsfahrten (Einkaufen, Arztbesuche, kommunikative Treffen, etc.) im Bereich der Ortsteile Bethingen, Wehingen, Nohn, Tünsdorf zu den Versorgungszentren Orscholz und Mettlach an.

Daneben wird der DOKI-Bus für den täglichen Transport der Kindergartenkinder eingesetzt. In den verbleibenden freien Zeiten (nachmittags

und an Wochenenden) steht der Bus Vereinen, Initiativen und sozialen Einrichtungen zur Verfügung und kann nach dem Carsharing-Ansatz genutzt werden. Hierfür können nach Abstimmung die Fahrer des Förder- und Trägervereins eingesetzt werden.

Für den Betrieb des DOKI-Busses wurde gemeinsam mit den beteiligten Akteuren ein Nutzungskonzept entwickelt. Gestartet werden soll noch 2018.

Mitnahmebänke Wadern

Im Bereich der Stadt Wadern besteht Bedarf für ein alternatives oder flexibles Mobilitätsangebot in Bezug auf die zeitliche Anbindung (Häufigkeit der Bedienung) als auch in der Erreichbarkeit der Haltestellen und der flächenhaften Anbindung der Stadtteile.

Wie in vielen ländlich geprägten Räumen sind auch im Bereich der Stadt Wadern die „Mitnahme-Kultur“ und die Nachbarschaftshilfe noch vorhanden. Sie unterliegen aber aufgrund der demografischen und gesellschaftlichen Entwicklung einem Wandel, so dass bestimmte Bevölkerungsgruppen nicht mehr auf ein soziales Netz zurückgreifen können. Versorgungs- und Mobilitätsprobleme sind die Folgen.

Die Mitfahrerbanken in Wadern stellen ein ergänzendes Mobilitätsangebot zu den bestehenden Angeboten des ÖPNV und dem „Maadbus Wadern“ dar. Sie sind zugleich als Mobilitätsangebot und als Standorte (Plattform) für sozialen Austausch zu sehen.

Durch das bloße Besetzen einer Mitfahrerbank kann den Vorbeifahrenden ein Beförderungswunsch angezeigt werden. An den Bänken sind Schilderbäume mit verschiedenen Zielorten befestigt, die je nach Fahrtwunsch ausgewählt werden können. Darüber hinaus erfüllen die Mitfahrerbanken eine Zubringerfunktion zu bestehenden Bus-Linien (Regiobus-Linien, Kreislinien), so dass eine Vernetzung des MIV mit dem ÖPNV gewährleistet ist. In Zeiten mit geringer Taktung, in den Abendstunden und am Wochenende können die Mitfahrerbanken ein Angebot zum Erreichen des Versorgungszentrums Wadern darstellen.

Informationsveranstaltungen und Marketingmaßnahmen zum Projektstart sowie projektbegleitend werden eingesetzt, um für das Projekt zu werben und für die Themen „Versorgung“ und „Mobilität“ zu sensibilisieren. Eine besondere Rolle kommt in diesem Projekt den beteiligten Projektakteuren zu, die als Multiplikatoren die Idee der Mitfahrerbanken verbreiten.

Für die Umsetzung des Projektes „Mitfahrerbanken Stadt Wadern“ stellt der Landkreis Merzig-Wadern einen Teil der investiven Mittel des Modellvorhabens „Langfristige Sicherung von Versorgung und Mobilität in ländlichen Räumen“ zur Verfügung. Die Mittel werden für die Anschaffung der Bänke und Schilderbäume sowie für Marketingmaßnahmen und Öffentlichkeitsarbeit eingesetzt. Das Aufstellen der Bänke und Schilderbäume erfolgt durch den Projektträger, die Stadt Wadern. Bei Pflege und Wartung unterstützen die Ortsräte.

Weiteres Vorgehen

Entsprechend den Anforderungen im Modellvorhaben sollen mit der Umsetzungsstrategie des IKMK in der Modellregion:

- (a) schrittweise die Versorgungszentren in ihrer Angebotsstruktur vervollständigt werden (= Versorgungskonzept), sowie
- (b) die Erreichbarkeit der Versorgungszentren innerhalb des Kooperationsraums und die Verkehrsanbindung der Versorgungszentren an das nächste (Mittel-)Zentrum abgesichert werden (= Mobilitätskonzept, mit drei hierarchischen Netzebenen)

Die entscheidenden Leitlinien der Umsetzungsstrategie in Merzig-Wadern sind:

- (1) Schwerpunktsetzung: regionale Bedarfslage
- (2) Portfolio von Einzelmaßnahmen
- (3) gemeinschaftliche Umsetzung
- (4) Stärkung des prozessualen Ansatzes
- (5) Ressourcen- und Personalausstattung
- (6) Verbindlichkeit
- (7) Nutzung der Digitalisierung lokal und regional

In Bezug auf die Verbindlichkeit der Umsetzung sind viele der Maßnahmen durch formale Festlegungen geregelt, z. B. das Erstellen der Nahverkehrsplanung bzw. Herstellen von Barrierefreiheit in bestimmten Einrichtungen. Auf der anderen Seite basiert eine Vielzahl von Maßnahmen auf dem Prinzip der freiwilligen Umsetzung.

Ein wichtiges Element der Verbindlichkeit ist der angestrebte politische Beschluss des IKMK und der hierin formulierten Zielsetzungen und Maßnahmen durch den Kreistag des Landkreises Merzig-Wadern.

Ein entscheidender Erfolgsfaktor für die Umsetzung ist die angemessene Ausstattung mit Ressourcen und eine entsprechende personelle Besetzung.

Dies ist umso wichtiger, da es sich bei den im Bereich Versorgung und Mobilität liegenden Herausforderungen in vielen Fällen um Querschnittsaufgaben handelt, die die Aufgabengebiete verschiedener Stellen und Institutionen berühren, aber oft nicht in der gewünschten Weise angegangen werden können.

Es ist sinnvoll und wichtig, Chancen der finanziellen Unterstützung seitens Land, Bund oder Europäischer Union für das Aufgaben-Portfolio zu erkennen und einzusetzen – letztlich liegt die Verantwortung für eine zielgerichtete Ressourcenausstattung aber v. a. bei den lokalen öffentlichen Stellen, dem Kreis und den Kommunen.

Vielfach sind Potenziale oder Synergieeffekte deutlich erkennbar und erscheinen auch schon auf der Agenda des Kreises bzw. der Kommunen. Oft fehlt es aber an den notwendigen Ressourcen und an der nötigen Koordination, um die Arbeitsschritte tatsächlich umzusetzen.

Es ist notwendig, die Umsetzung des Integrierten Kooperationsraum- und Mobilitätskonzeptes in einem konsequenten Prozess zu begleiten und in regelmäßigen Abständen Erfolgskontrollen durchzuführen

Der Leitlinie des prozessualen Ansatzes entspricht das zentrale Projekt MOVE, das bei entsprechender Ausstattung diese wichtige koordinierende und begleitende Funktion übernehmen kann.

Ansprechpartner/innen in der Modellregion

Landkreis Merzig-Wadern

Stabsstelle Regionale Daseinsvorsorge
Peter Wilhelm, Christina Gehlen, Sarah Baltes
Bahnhofstraße 44
66663 Merzig
Email: daseinsvorsorge@merzig-wadern.de

www.svm.merzig-wadern.de
www.merzig-wadern.de

Impressum

Herausgeber

Bundesministerium für Verkehr
und digitale Infrastruktur (BMVI)
Invalidenstraße 44, 10115 Berlin
Kontakt: Dr. Bernd Rittmeier
E-Mail: Bernd.Rittmeier@bmvi.bund.de

Wissenschaftliche Begleitung

Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raum-
forschung (BBSR) im Bundesamt für Bauwesen
und Raumordnung (BBR)
Deichmanns Aue 31–37, 53179 Bonn
Referat I 5 Digitale Stadt,
Risikoversorge und Verkehr
Kontakt: Dr. Bernd Buthe
E-Mail: Bernd.Buthe@bbr.bund.de

Forschungsassistenz

Hochschule Neubrandenburg
Brodaer Str. 2, 17033 Neubrandenburg
Kontakt: Johann Kaether
E-Mail: modellvorhaben_modavo@hs-nb.de

Innovationszentrum für Mobilität und
gesellschaftlichen Wandel (InnoZ) GmbH
EUREF-Campus 16, 10829 Berlin
Kontakt: Dr. Melanie Herget
E-Mail: melanie.herget@innoz.de

Redaktion

Modellregion Landkreis Merzig-Wadern
Peter Wilhelm, Christina Gehlen, Sarah Baltes

IfR Institut für Regionalmanagement
Sven Lachmann, Mathias Rettermayer

Forschungsassistenz Hochschule
Neubrandenburg/InnoZ GmbH

Satz und Grafik

InnoZ GmbH, Berlin

Druck

Bundesamt für Bauwesen und
Raumordnung (BBR), Bonn

Stand

September 2018

Nachdruck und Vervielfältigung

Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck nur mit
genauer Quellenangabe gestattet. Die von
der Redaktion vertretene Auffassung ist nicht
unbedingt mit der des Herausgebers oder der
wissenschaftlichen Begleitung identisch. Das
Forschungsvorhaben wurde aus Mitteln des
BMVI finanziert.

Fotonachweis

Landkreis Merzig-Wadern