

**Zuwendungsempfänger: Landkreis Leipzig**

Stabsstelle Landrat Wirtschaftsförderung/Kreisentwicklung  
Stauffenbergstr. 4  
04552 Borna

**Projekt: Modellvorhaben "Langfristige Sicherung von Versorgung und Mobilität in ländlichen Räumen"**

**Laufzeit:** bis 30.08.2018

**Berichtszeitraum:** 01.05.2016- 30.08.2018

**Arbeitsstand:** 30.06.2018

**Zusammenarbeit  
mit anderen Stellen:** **Leibniz-Institut für Länderkunde (VKT sowie PB Landmann)**  
**MDV, ZVNL,**  
**Industrie- und Handelskammer Leipzig,**  
**Handwerkskammer Leipzig,**  
**Regionaler Planungsverband Westsachsen,**  
**Leader-Regionen des Landkreises,**  
**Teamred,**  
**Kcw,**  
**GeriNet**



## Inhalt

|   |   |
|---|---|
| 1. Ziele und Teilschritte des Projekts .....  | 3   |
| 1.1 Ausgangssituation und Vorgehensweise .....  | 3   |
| 1.2 Beteiligungsbausteine .....   | 5   |
| 1.3 Projektstruktur .....   | 6   |
| 1.4 Teilprojekte und Maßnahmen .....  | 6   |
| 2. Ergebnisse .....   | 10  |
| 2.1 Ausführliche Darstellung der Ergebnisse .....   | 10  |
| Bestandsanalyse .....   | 10  |
| Kooperationsraumansatz .....  | 10  |
| Arbeit in den Fokusgebieten .....   | 11  |
| Mobilitätskonzept .....   | 11  |
| Investives Vorhaben .....   | 13  |
| 2.2 Voraussichtlicher Nutzen und Verwertbarkeit/weitere Umsetzung .....   | 14  |
| Umsetzung von Kooperationsraum- und Mobilitätskonzept .....   | 14  |
| Umsetzung in politisches Handeln .....  | 18  |
| Bisherige und geplante Aktivitäten zur Verbreitung der Ergebnisse .....   | 19  |
| 2.3 Zusammenfassung .....   | 19  |
| 3. Fazit (Gegenüberstellung der ursprünglich geplanten zu den tatsächlich erreichten Zielen;<br>Hinweise auf weiterführende Fragestellungen) .....                      | 20  |
| Datenerfassung .....  | 20  |
| Kooperationsraumkonzept .....   | 20  |
| Daseinsvorsorge .....   | 20  |
| Schwerpunkt Mobilität .....   | 20  |
| Mobilitätszentrale .....  | 21  |
| 5. Literaturverzeichnis .....   | <b>Fehler! Textmarke nicht definiert.</b> |
| 6. Übersicht über alle im Berichtszeitraum vom Projektnehmer realisierten Veröffentlichungen zum<br>Projekt (Printmedien, Newsletter usw.) Belegexemplar bitte beifügen | <b>Fehler! Textmarke nicht definiert.</b> |
| 7. Darstellung der wichtigsten Positionen des zahlenmäßigen Nachweises. Erläuterung der<br>Notwendigkeit und Angemessenheit der geleisteten Arbeit...                   | <b>Fehler! Textmarke nicht definiert.</b> |



## 1. Ziele und Teilschritte des Projekts

### 1.1 Ausgangssituation und Vorgehensweise

**Projektstart** 1. April 2016

**Projektende** 30.06.2018 (Verlängerung bis 31.08.2018)

Mit der Beteiligung am bundesweiten Modellvorhaben „Langfristige Sicherung von Versorgung und Mobilität in ländlichen Räumen“ erarbeitet die vom demografischen Wandel betroffene Modellregion Landkreis Leipzig konzeptionelle Grundlagen für die Sicherung der Daseinsvorsorge und Nahversorgung sowie der Mobilität in ausgewählten Teilräumen. Hier wurden für den Landkreis u.a. Handlungsräume für die Verknüpfung von Daseinsvorsorge und Mobilität abgegrenzt. Gleichfalls konnte auf landkreiseigenen Vorhaben, deren Datenbasis und Handlungsempfehlungen (wie „Wohnen im Landkreis Leipzig 2025 unter besonderer Beachtung der Altersgruppe 65Plus“ 2014, „Entwicklungsstrategie Multiple Häuser“ 2014, den LEADER-Entwicklungsstrategien für die Teilräume „Leipziger Muldenland“, „Land des Roten Porphyrs“ und „Südraum Leipzig“) aufgebaut werden.

Mit der in 2016 durch den Regionalen Planungsverband realisierten Evaluierung des Zentrale-Orte-Systems („Expertise zur Evaluierung und zur Ausweisung von Grundzentren im Zuge der laufenden Gesamtfortschreibung des Regionalplans Westsachsen 2008“) sowie den aktuell im Landkreis laufenden Vorhaben zur Verbesserung von Daseinsvorsorge und Mobilität waren wichtige Rahmensetzungen für die Abgrenzung potentieller Kooperationsräume sowie die Prüfung der weiteren Ausgestaltung von integrierten Mobilitätslösungen zur Sicherung der Erreichbarkeit vorhandener Versorgungseinrichtungen in der Fläche gegeben.

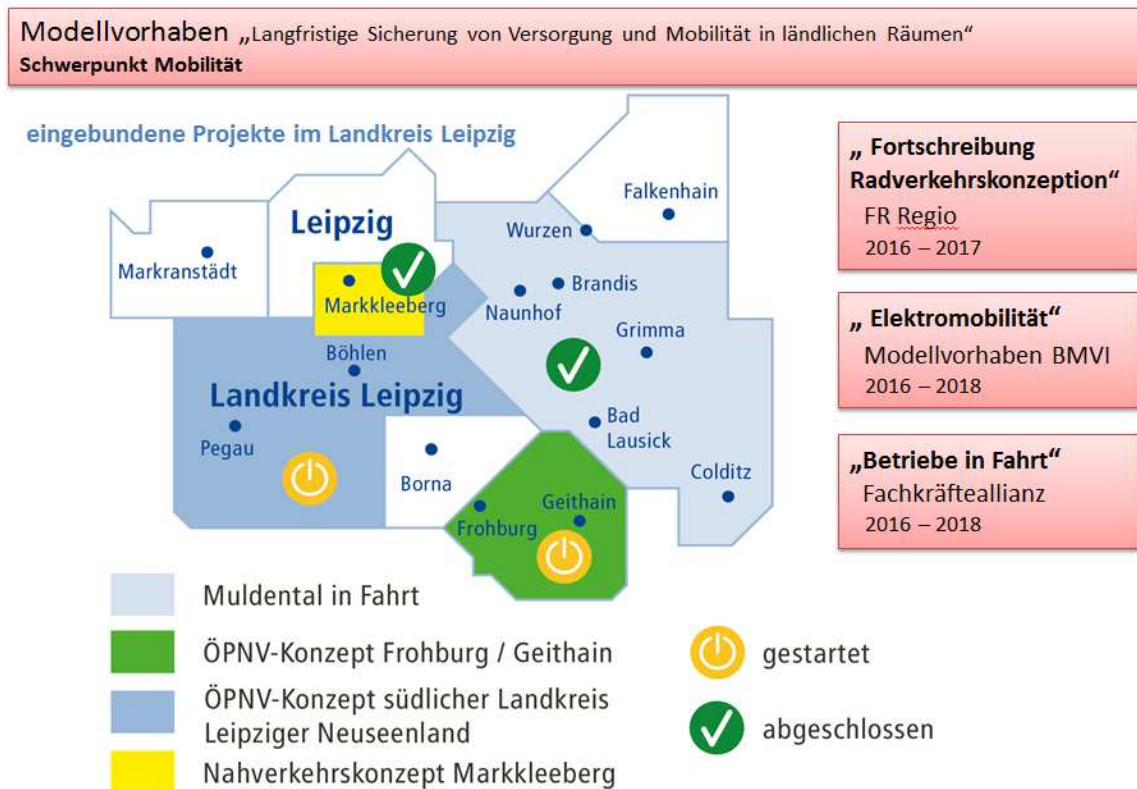
Das Modellvorhaben verfolgt dementsprechend drei wesentliche Ziele:

1. Erarbeitung Kooperationsraumkonzept in Abstimmung mit der Gesamtfortschreibung des Regionalplanes sowohl zur Sicherung der Daseinsvorsorge als auch als Basis zur weiteren Qualifizierung von Erreichbarkeitslösungen
2. Erarbeitung von Erreichbarkeitslösungen aufbauend auf dem Pilotvorhaben des Landkreises „Muldenland in Fahrt“ und in Abstimmung mit dem Modellvorhaben Elektromobilität
3. Umsetzung eines investiven Projektes: Schaffung von Voraussetzungen für eine Informations- und Kommunikationssystem (IuK)-gestützte Mobilitätszentrale des Landkreises - Information, Buchung und Koordinierung aller Mobilitätsangebote

Durch eine breite ortsteilkonkrete Datenanalyse und die Erarbeitung des Kooperationsraumkonzeptes sollen wichtige Grundlagen für die weitere Ausgestaltung des begonnenen Umbaus der Erreichbarkeitslösungen geschaffen werden. Darauf aufbauend sollten Bedarfe zur weiteren Ausgestaltung der Daseinsvorsorge in Kombination mit Erreichbarkeitslösungen vor allem in den drei räumlich differenzierten Fokusgebieten des Landkreises vertiefend untersucht werden. Im Ergebnis sind weitere Schritte zur Ausgestaltung der Daseinsvorsorge- und Erreichbarkeitslösungen vor allem im ländlichen Raum zu fixieren.

Im Landkreis Leipzig lag ein besonderer Fokus auf der weiteren **Ausgestaltung nachhaltiger Erreichbarkeitslösungen**. Hervorhebenswert ist das zur weiteren Verbesserung des ÖPNV-Angebotes der Nebenrelationen sowie zur Erschließung in der Fläche und neuer Nutzergruppen laufende Pilotprojekt „Muldenland in Fahrt“, das seit 2016 schrittweise umgesetzt wird. Im Landkreis Leipzig liegt der Fokus darauf, Angebote zur Mobilität für „Jedermann“ im Sinne eines integrierten Taktverkehrs durch neue Haltestellen, Etablierung neuer Linien, Sicherung einer weitest gehenden Vertaktung (1h-bzw. 2h-Takt), Erweiterung des Wochenendverkehrs, neue Knoten, höhere Fahrtenhäufigkeit, gesicherte Umstiege möglichst bei gleichem oder nur leicht steigendem Betriebsaufwand zu erreichen (Kombination

von PlusBus, vertakteten Linien und SPNV). Dabei sind Familienmobilität, Pendlerverkehre und die Erreichbarkeit für die Naherholung und den Tourismus gemeinsam zu denken. Der Schülerverkehr wird über den Taktverkehr und Ergänzungslinien gesichert, was auch eine Anpassung von Schulzeiten erforderte.



**Abbildung 1 Aktuell laufende Projekte zur Mobilität im Landkreis Leipzig tangierend zum Modellvorhaben**

Weiterer Baustein ist die Etablierung von tragfähigen Stadtbuslinien in den Kleinstädten, um die Attraktivität des ÖPNV wesentlich zu erhöhen und die Wahrnehmung der Zentrenfunktion zu unterstützen. Vorbereitende Untersuchungen für den Südraum Leipzig und die Region Geithain wurden parallel angeschoben. Dementsprechend steht im Modellvorhaben das Thema Erreichbarkeit im besonderen Fokus.

In drei Fokusgebieten Thallwitz/Lossatal, Colditz und Pegau sollten zudem die regionalspezifischen Bedarfe hinterfragt und Lösungsansätze herausgearbeitet werden, die dann zur Generierung von Vorhaben der Daseinsvorsorge/Mobilität zur Umsetzung über Leader dienen. Hier galt es bei der Erprobung alternativer Versorgungsansätze (z.B. multiple Häuser) deren Tragfähigkeit aber auch Bedarfe an Mobilitätslösungen zu eruieren.

Der geplante Aufbau und die Etablierung einer IuK-gestützten Mobilitätszentrale als investives Teilprojekt für den Landkreis sollte zudem in enger Zusammenarbeit mit dem Mitteldeutschen Verkehrsverbund (MDV) vorbereitet werden, um die Übertragbarkeit im Umgriff des MDV zu sichern.

Der Landkreis Leipzig präferiert insgesamt eine **vernetzte Herangehensweise** bei der Umsetzung des Modellvorhabens, d.h. dass gleichzeitig durch den Landkreis angeschobene Vorhaben, die das Modellvorhaben in seiner Ausgestaltung unterstützen wie „Kleinstdörfer“ und „Modellvorhaben Elektromobilität“, abgestimmt umgesetzt werden.

Wesentlich bei der Erarbeitung des Kooperationsraumkonzeptes und seiner Folgemaßnahmen ist, dass neben Politik, Verwaltung und den Anbietern von Dienstleistungen der Daseinsvorsorge auch die Nut-



zergruppen vor Ort aktiv in die Planungen eingebunden werden. Eine breite kommunale und überkommunale Akzeptanz ist die Grundvoraussetzung für die Sicherung der Daseinsvorsorge und die dafür notwendige Ausgestaltung und Weiterentwicklung der Kooperation im ländlichen Raum.

## 1.2 Beteiligungsbausteine

Nachfolgende wesentliche Beteiligungsbausteine wurden zur Umsetzung des Projektes vorgesehen:

### Landkreis Leipzig

**Steuerung:** Stabsstelle Landrat

Beteiligung: Kultusamt, Vermessungsamt, Sozialamt etc.

### Auftragnehmer

**Leibniz-Institut für Länderkunde**

unter Beteiligung VKT Dresden, Planungsbüro Landmann

#### STEUERUNG

##### Kernarbeitsgruppe

**Beteiligung:** Stabsstelle Landrat, Kultusamt, (MDV) - Auftragnehmer

**Themen:** Arbeitsplanung, Vorbereitung Beteiligungsprozesse, Ausschreibungen

##### Steuerungsgruppe

**Beteiligung:** Sächsisches Staatsministerium des Inneren, Regionaler Planungsverband, 3 Kreisträte/Vertreter Fachausschüsse des Kreistags, je 1 Vertreter von Sächsischem Städte- und Gemeindetag, Seniorenbeirat und Kreisschülerrat, LEADER-Managements, Fachleute Verkehr (MDV, ZVNL, Regionalbusunternehmen), Vertreter Daseinsvorsorge (IHK, HWK, Kreisseniorrat, Kommunen, Jugendamt)

**Eingebundene Themen:** Kleinstdörfer, Elektromobilität, Mobilitätsvorhaben

##### Arbeitsgruppe Mobilität

**Beteiligung:** Stabsstelle Landrat, Kultusamt, MDV, Regionalbusunternehmen, LEADER-Managements

**Eingebundene Themen:** Mobilitätslösungen regional, Digitaler Rufbus

#### BETEILIGUNG - LANDKREIS

Auftakt-/Abschlussveranstaltung

Überlandgespräch des Landrates

Veranstaltung „Spruchreif

Bürgermeisterrunde/-befragungen

#### BETEILIGUNG - FOKUSGEBIETE

Haushaltsbefragung in Fokusgebieten

Expertenbefragung in Fokusgebieten

Beteiligungsplattform Mobilität

Nutzung regionaler Beteiligungsformate in Fokusgebieten wie Sozialer Runder Tisch, Seniorenbeirat

Zukunftswerkstätten

#### ÖFFENTLICHKEITSARBEIT DES LANDKREISES

Landkreisjournal, Homepage des Landkreises, Presse, Informationen in den kommunalen Amtsblättern



### 1.3 Projektstruktur

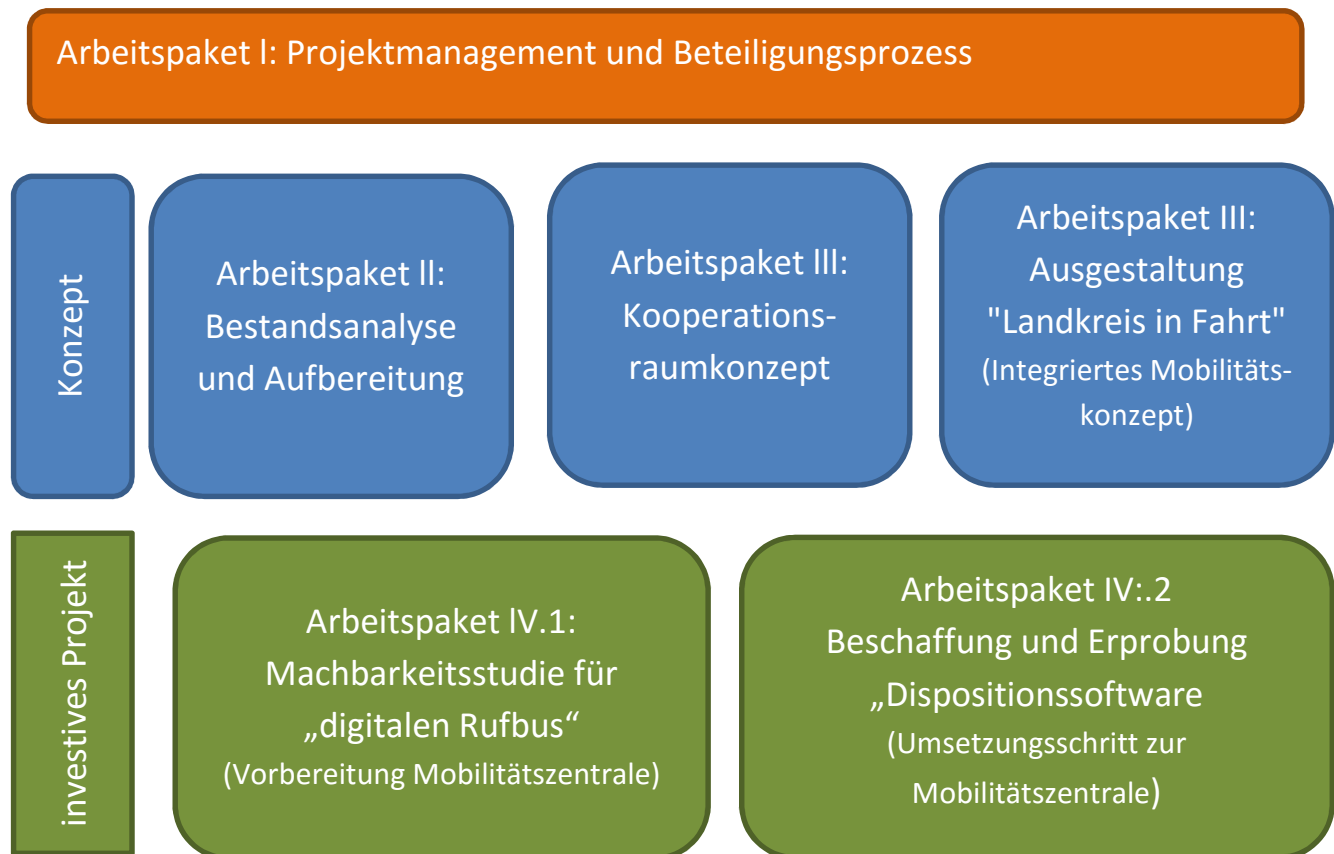


Abbildung 3 Übersicht der Projektbausteine

### 1.4 Teilprojekte und Maßnahmen

Die wesentlichen Ziele für den Projektzeitraum konnten erreicht werden.

Das Kooperationsraumkonzept liegt vor und wurde in der Region sowie in der Steuerungsgruppe diskutiert. Es bildet die Grundlage für weitergehende Konzeptionen in den Gebieten, wie z.B. das Stadt-Umland-Konzept (SUK) Wurzenener Land.

Das Mobilitätskonzept wurde im Sinne von „Landkreis in Fahrt“ weiter ausgestaltet, in dem weitere Bausteine konzeptionell vorbereitet wurden und nach Diskussion im Kreistag per Beschluss umgesetzt werden sollen. Es bildet eine wichtige Grundlage u.a. zur Erarbeitung des Nahverkehrsplans ab 10/2018 und für die Fortschreibung des Kreisentwicklungskonzeptes.



| Meilenstein                                     | Aufgabe  | geplanter Zeitpunkt | Umsetzungsstand   | realisierter Zeitpunkt   |
|---|--|---------------------|---|--|
| <b>Projektmanagement</b>                        | Steuerungsgruppentreffen   | nach Bedarf         | Beratung der Kerngruppe des Landkreises (Ämter)<br><br>Steuerungsgruppenberatung<br><br>Arbeitsgruppe Mobilität   | 06, 12/2016<br>06, 12/2017<br>01,10/2017<br>6/2018<br>2017: 04, 09, 11<br>2018: 01, 03 |
|   | Internetplattform des Landkreises,   | 05/2016 (lfd.)      | Information eingestellt<br>lfd. Aktualisierung gemäß Projektfortschritt   |  |
|   | Landkreisjournal   | 3/2017              | Ländliche Raum setzt auf Kooperation  | 04/2017  |
|   | regionale Presse   | lfd.                |   |  |
| <b>Öffentlichkeitsarbeit</b>                    | Veranstaltung „spruchreif“ des Landkreises (Diskussionsplattform)                                    | 05/2016<br>05/2018  |   | 10/2016<br>08/2018   |
|   |  |                     |   |  |
| <b>Analyse Ausgangssituation im Kreisgebiet</b> | Aufbereitung Ausgangsdaten<br>Grafische Aufbereitung<br>Aufbereitung vorhandener Entwicklungsansätze | 04 bis 08/2016      | Überprüfung der Aktualität der Karten<br>Aktualisierung Einwohnerdaten (Befragung Kommunen)<br>aufgrund Umsetzung „Muldental in Fahrt“ erneute Überprüfung der Erreichbarkeit erforderlich  | bis 03/2017  |
| <b>Kooperations-raum-konzept</b>                | Erarbeitung Kooperationsraumkonzept und Abstimmungsprozess   |                     | Analyse der Ausgangssituation<br>Entwurf Kooperationsraumansatz<br>Diskussion mit kommunalen Akteuren, RPV und Vorstellung Steuerungsgruppe<br>Zwischenbericht Kooperationsraum 04/2017<br>Überarbeitung  | bis 07/2017  |
| <b>Mobilitätskonzept</b>                        | Erarbeitung Mobilitätskonzept für weitere Teilräume insbesondere Fokusgebiete                        |                     | Analyse der Ausgangssituation<br>Begleitung Umsetzungsschritte Muldental in Fahrt<br>Diskussion Stand und Änderungserfordernisse<br>Entwurf Südliches Leipziger Neuseenland – Beteiligungsprozess zur Präzisierung ( <a href="http://www.nahverkehr-neuseenland.de">www.nahverkehr-neuseenland.de</a> )<br>Workshop-Prozess „Digitaler Rufbus“ und Vorbereitung Umsetzung | bis 08/2018  |



| Meilenstein   | Aufgabe  | geplanter Zeitpunkt | Umsetzungsstand   | Zeitpunkt          |
|---|--|---------------------|---|--------------------|
| <b>Arbeit in den Fokusgebieten</b>                    |  |                     |   |                    |
| <b>Fokusgebiet Colditz</b>                            | Aufbereitung der Ergebnisse „Machbarkeitsstudie alternative Mobilitätsansätze“<br>Erarbeitung erster Handlungsansätze (Mobilität, Daseinsvorsorge)<br>Arbeit in der Fokusgruppe<br>Zukunftswerkstatt | 04/2016-06/2017     | Regionale Akteure - Beteiligung am Kick-off   | 10/2016            |
|   |  |                     | 2 BM-Gespräche (Colditz)  |                    |
|   |  |                     | Befragung von einem Kleinstdorf (Zschetzsch) zu Daseinsvorsorge und Mobilität   | 04-06/2017         |
|   |  |                     | Expertenbefragung zu Dasein und Mobilität im Fokusgebiet (wie Ortsvorsteher, Pfarrer, Kindergärtnerin, Jugendarbeiterin, Feuerwehr, Landfrauen)   | 09-12/2017         |
|   |  |                     | Zukunftswerkstatt (Diskussion von Lösungsansätzen zu Dasein und Mobilität – Vorstellung Kooperationsraumansatz)   | 09/2017            |
| <b>Fokusgebiet Thallwitz-Lossatal</b>                 | Erarbeitung erster Handlungsansätze (Mobilität) angedockt an Etablierung multiple Häuser<br>Arbeit in der Fokusgruppe<br>Zukunftswerkstatt   | 04/2016-06/2017     | Beteiligung regionaler Akteure am Kick-off  | 10/2016            |
|   |  |                     | angedockt an vorhandene Arbeitsstruktur „Sozialer Runder Tisch Wurzen Land“ – Zukunftswerkstatt zu Dasein und Mobilität in diesem Rahmen (Evaluierung „Multiple Häuser“ und Diskussion Mobilitätsanforderungen)                         | 03/2017            |
|   |  |                     | Nutzung vorliegender Ergebnisse aus früheren Erhebungen und Befragungen (Zukunftsprozess 2015/2016 Wurzen Land, Sozialer Runder Tisch – Jugend, Senioren, Familien)   | bis 11/2017        |
|   |  |                     | Je 3 BM-Gespräche (Thallwitz, Lossatal - da parallel laufende Prozesse (SUK) – Feinabstimmung erforderlich, Nutzung vorliegender Ergebnisse, Befragung von 3 Kleinstdörfern (Canitz, Kollau, Wasewitz) zu Daseinsvorsorge und Mobilität | 02/2017<br>07/2017 |
|   |  |                     | Zukunftswerkstatt (Diskussion von Lösungsansätzen zu Dasein und Mobilität – Vorstellung Kooperationsraumansatz)   | 04-06/2017         |
|   |  |                     | Präzisierung Handlungsansätze   | 08/2017            |
| <b>Fokusgebiet Pegau-Elstertrebnitz (- Groitzsch)</b> | Erarbeitung erster Handlungsansätze (Mobilität, Daseinsvorsorge)<br>Arbeit in der Fokusgruppe<br>Zukunftswerkstatt<br>Fixierung von Handlungsansätzen  | 09/2016-12/2017     | Beteiligung regionaler Akteure am Kick-off im Fokusgebiet   | 11/2016            |
|   |  |                     | jeweils 3 Gespräche mit BM Pegau, Groitzsch   | 01/04 und 08/2017  |
|   |  |                     | Expertenbefragung im Fokusgebiet Pegau/Groitzsch (wie Ortsvorsteher, Pfarrer, Jugendarbeiterin, Feuerwehr, Landfrauen)  | 03-05/2017         |
|   |  |                     | Befragung von 4 Kleinstdörfern im Fokusgebiet (Peißen, Scheidens, Michelwitz, Nöthnitz)   | 04-06/2017         |
|   |  |                     | Zukunftswerkstatt zu Dasein und Mobilität - Vorstellung Kooperationsraumansatz  | 08/2017            |



| Meilenstein   | Aufgabe   | geplanter Zeitpunkt | Umsetzungsstand  | Zeitpunkt  |
|---|---|---------------------|--|--|
| <b>IuK<br/>Mobilitätszentrale</b>                             | Machbarkeitsstudie  | 06/2017-<br>12/2017 | 2 Workshops mit dem MDV zu alternativen Mobilitätslösungen zur Vorbereitung der Ausschreibung Machbarkeitsstudie                         | 11/2016<br>04/2017                                       |
|   | Vorbereitung der Investition                                  | 01 bis<br>04/2018   | Ausschreibung Machbarkeitsstudie<br>Aufktaktworkshop, interne Diskussionsrunden<br><br>Bericht   | 06/2017<br>07/2017-<br>09/2017<br>09/2017                |
|   | Investition Mobilitätszentrale – Installation und Anlaufphase | 01 bis<br>08/2018   | Vorbereitung Kooperationsvertrag und Lastenheft<br>Umsetzung   | 01 bis<br>08/2018  |
| <b>Ergebnisdarstellung</b>                                    | Erarbeitung und Abgabe Sachstandsbericht BMVI                 | 09/2016             | Erarbeitung Sachstandsbericht BMVI   | 06/2016  |
|   | Erarbeitung und Abgabe 1. Zwischenbericht BMVI                | 09/2017             | Erarbeitung Zwischenbericht für BMVI   | 09/2017  |
|   | Erarbeitung Regionsdossier für BMVI                           | 06/2018             | Erarbeitung Abgabe 1. Zwischenbericht LK   | 01/2017  |
|   | Erarbeitung Entwurf Endbericht für BMVI                       | 06/2018             | Erarbeitung und Abgabe 2. Zwischenbericht- Kooperationsraumkonzept, Arbeit in den Fokusgebieten  | 09/2017  |
|   |   |                     | Erarbeitung Entwurf Endbericht<br>Erarbeitung Regionsdossier   | 06/2018<br>04/2018                                       |
| <b>Aktivitäten im<br/>Kontext zur<br/>Forschungsassistenz</b> | Workshops mit allen Modellregionen                            | 2016-2018           | Fachveranstaltung Bad Kissingen  | 02/2017  |
|   | Regions-Befahrung   |                     | Workshop in Greifswald<br>Regionsbereisung<br>Workshop Bad Saulgau<br>Workshop Zittau<br>Workshop Lüdinghausen<br>Abschlussveranstaltung | 06/2017<br>09/2017<br>11/2017<br>-<br>05/2018<br>09/2018 |



## 2. Ergebnisse

### 2.1 Ausführliche Darstellung der Ergebnisse

#### Bestandsanalyse

Aus der Bestandsanalyse resultieren die folgenden Haupterkenntnisse:

- In den Räumen, für die eine ausreichende Erreichbarkeit der voll ausgestatteten Versorgungszentren aus der Fläche nicht gewährleistet ist, werden potenzielle ländliche Ergänzungsorte definiert. Dazu zählen vor allem (nichtzentrale) Orte, die nachweislich über ausreichende Nahversorgungseinrichtungen verfügen und damit eine Bündelungs- und Konzentrationsfunktion wahrnehmen können. Dabei geht es vor allem um die Sicherstellung einer gut erreichbaren Nahversorgung.
- Handlungsbedarf besteht im Ergebnis der Erreichbarkeitsanalyse hinsichtlich der Verbesserung der Angebotsqualität im öffentlichen Personennahverkehr (leistungsfähiger Linienbetrieb in Kombination mit flexiblen Bedienformen für potenzielschwache Räume), der Weiterentwicklung des Radverkehrsnetzes für den Alltagsverkehr (durchgehende, sichere, direkte Verbindungen) sowie der verkehrsmittelübergreifenden Vernetzung und verbesserten Zugänglichkeit von Mobilitätsangeboten im MDV-Gebiet über einheitliche Informations- und Buchungskanäle.

(vgl. auch **Anlage 1** – Bestandsanalyse)

#### Kooperationsraumansatz

Das Kooperationsraumkonzept ist eine Ergänzung zu den bereits etablierten, raumplanerischen Festlegungen im Landesentwicklungsplan und Regionalplan – insbesondere der Festlegung zentraler Orte und ihrer Verflechtungsbereiche. Diese Zuordnungen erfolgen i.d.R. auf Gemeindeebene und können damit die tatsächlichen, kleinräumigen Versorgungsbeziehungen insbesondere bei größeren Gemeindegebieten nur ungenau abbilden. Mit dem Kooperationsraumkonzept erfolgt eine differenziertere Analyse von Versorgungsbeziehungen und Erreichbarkeitsmustern auf Ortsteilebene. Die ortsteilkonkrete Betrachtung zielt auf die Berücksichtigung kleinteiliger Verflechtungsbeziehungen. D.h. neben Verflechtungsbeziehungen (z.B. Schul- und Pendlerverflechtungen) und Erreichbarkeitsmustern sollen – soweit verfügbar – auch Informationen zu bestehenden, oft traditionellen Orientierungen in der Nahversorgung einbezogen werden. Das Kooperationsraumkonzept soll die Basis dafür bilden, Erreichbarkeitslösungen zielgenauer zu entwickeln und Ansatzpunkte für die freiwillige Zusammenarbeit von Gemeinden zur Daseinsvorsorge aufzuzeigen.

In der Planungsregion Westsachsen wurde aktuell eine Expertise zur Potentialanalyse der vorhandenen Grundzentren<sup>1</sup> realisiert, an diese wurde angedockt, das entsprechende Bewertungsschema für die bisherigen Grundzentren übernommen und für die potenziellen ländlichen Ergänzungsorte entsprechend modifiziert (vgl. auch **Anlage 2** - Kooperationsraumkonzept)

---

<sup>1</sup> Planungsbüro Landmann, IWR (2016): „Expertise zur Evaluierung und zur Ausweisung von Grundzentren im Zuge der laufenden Gesamtfortschreibung des Regionalplans Westsachsen 2008“



## Arbeit in den Fokusgebieten

Bei der Arbeit in den Fokusgebieten konnte insbesondere auf vorgeschaltete oder parallel laufende Forschungsvorhaben aufgebaut werden. Dabei sind die Untersuchungen zu den multiplen Häusern<sup>2</sup>, die Arbeit mit Zeit- und Seniorengenossenschaften<sup>3</sup> aber auch das Vorhaben „Kleinstdörfer mit starkem Handlungsdruck“<sup>4</sup> zu nennen. Zudem wurde hier das Thema Mobilität vertiefend betrachtet und Entwicklungsvorschläge auch im Ergebnis der Beteiligungsprozesse herausgearbeitet.

(vgl. **Anlage 3** - Arbeit in den Fokusgebieten einschließlich der Beschreibung des investiven Projektes sowie der Darstellung von Mobilitätslösungen)

## Mobilitätskonzept

Ausgehend davon, dass der Landkreis neue Mobilitätslösungen präferiert, wurden in den vergangenen Jahren verschiedene Vorhaben auf den Weg gebracht, die zum Teil parallel zum Modellvorhaben realisiert wurden und an denen die Akteure des MV aktiv beteiligt waren. Dazu zählen u.a.:

- KCW GmbH, GGR, pro loco (2015): Regionalstrategie Daseinsvorsorge: Mobilität – Infrastrukturen. Empfehlungen für den Landkreis Leipzig aus dem Forschungsprojekt FoPS 70.882-2013
- Raumkom, Interlink GmbH (2015): Bedarfsverkehre, Multimodalität, kombiBus
- VKT (2017): ÖPNV-Konzept Südliches Leipziger Neuseenland
- Kcw (2017): Abschlussbericht der ÖPNV-Strategiekommission Sachsen
- Kcw (2017): Machbarkeitsstudie „Digitaler Rufbus im Landkreis Leipzig“
- Teamred (2017): Elektromobilitätskonzept Landkreis Leipzig

Nach intensiver Planungsarbeit von Landkreis Leipzig, MDV, Regionalbus Leipzig in Kooperation mit dem Zweckverband für den Nahverkehrsraum Leipzig (ZVNL) und den beteiligten Kommunen (Bad Lausick, Brandis, Colditz und Grimma sowie Belgershain, Kitzscher, Naunhof, Otterwisch, Parthenstein, Trebsen) startete im August 2017 das neue Regionalbusnetz im Muldental als Pilotprojekt für Sachsen. Es stellt den Beginn eines Paradigmenwechsels hinsichtlich des Öffentlichen Nahverkehrs in ländlichen Regionen im Landkreis dar. Neben umfangreichen zusätzlichen Fahrtmöglichkeiten runden zahlreiche neu eingerichtete Haltestellen das Mobilitätsangebot ab. Die Buslinien verkehren nach integralem Taktfahrplan und bieten viele neue Verbindungen zwischen den Städten und Gemeinden im Projektgebiet. Dabei wurde besonderer Wert auf die Erreichbarkeit der zentralen Orte, die Schaffung von Umsteigeknotenpunkten sowie die Vernetzung mit der S-Bahn und verschiedenen Regionalzügen gelegt. Für rund 100.000 Einwohner bringt ‚Muldental in Fahrt‘ eine entscheidende Qualitätsverbesserung durch attraktive Angebote für alle Bevölkerungsgruppen - auch am Abend, am Wochenende und in den Schulferien. Ein Fahrgastzuwachs von über 10 Prozent seit August 2017 bestätigt dies. Dass das Modellprojekt für junge Menschen auf dem Land eine flexiblere Mobilität ermöglicht, beweisen erste Auswertungen: Mit den neuen Abo-Produkten

<sup>2</sup> rb architekten (2015): "Alte Dorfschule m.H." Vom Leerstand zum Multiplen Haus. Installieren Multipler Häuser als Netzwerk Daseinsvorsorge im Landkreis Leipzig / Wurzen Land (Bedarfsermittlung und Gebäudeauswahl, Organisation und rechtliche Grundlagen, Finanzierung und Ausbau, Finanzierung und Bewirtschaftung).

<sup>3</sup> u.a. [www.seniorengenossenschaften.bayern.de](http://www.seniorengenossenschaften.bayern.de);

D. Rosenkranz, E. Görtler, S. Fraaß (2016): „Auf gute Nachbarschaft. Zeit für Seniorengenossenschaften“. Herausgegeben vom Generali Zukunftsfonds.

W. Esswein (2013): Seniorengenossenschaften in Sachsen – Chancen und Perspektiven Gutachten zur Etablierung von Seniorengenossenschaften in Sachsen

<sup>4</sup> PB Landmann, IWR (2017): „Kleinstdörfer mit starkem Handlungsdruck“

Inhaltliche Schwerpunkte

-Evaluierung der Ist-Situation aller Kleinstdörfer (< 100 Einwohner) im Landkreis Leipzig

-Vertiefende Betrachtung für 10 Dörfer

- Expertenbefragungen zu Schwerpunktsetzung – Entwicklungspotentialen
- Bürgerbefragungen in 10 Kleinstdörfern in den Fokusgebieten zur sozialen Situation, zu Lebensplanungen, spezifischen Bedarfen sowie **für Modavo zur Versorgungssituation und zu Erreichbarkeitslösungen**
- Ergebnisse - Entwicklungsszenarien je Dorf

„ABO-Azubi“ und „SchülerRegioFlat“ wurde im Vergleich zum Vorjahr ein Plus von fast 30 Prozent erzielt. Gleichzeitig zeigt sich, dass Pendler und Senioren die neuen Möglichkeiten zunehmend nutzen.

Schwerpunkte waren dementsprechend im Modellvorhaben in den Fokusgebieten zum einen die „neue Herangehensweise“ weiter voranzubringen, d.h. bestehende Lücken und soweit notwendig neue Lösungen für die Haupt- und Nebenrelationen herauszuarbeiten (PlusBus und TaktBus). Zum anderen sollte der Bedarf an ergänzenden Lösungen in der Fläche, wie z.B. alternative Mobilitätsangebote diskutiert werden.

**Abbildung 4** Verlauf der neuen Buslinien „Muldental in Fahrt“



(Quelle: MDV)

Dazu startete in 2017 mit Unterstützung des ZVNL das zweite Projekt „Südliches Leipziger Neuseenland“, das aufbauend auf den Erfahrungen von „Muldental in Fahrt“ auf eine breite Bürgerbeteiligung parallel zur und auch nach der Fertigstellung des Konzeptes aufbaut und durch das Modellvorhaben unterstützt wurde.

Ergänzend stand auch im Kontext zur Kleinteiligkeit der Siedlungsstruktur die Prüfung von Lösungen zur Erschließung in der Fläche im Fokus. Dabei wurden u.a. folgende Ergebnisse erzielt:

1. Die Einbindung von Bedarfsverkehren (digitaler Rufbus) soll selektiv eingesetzt werden in Räumen und Zeiten geringer und wenig gebündelter, diffuser Verkehrs- und ÖPNV-Nachfrage, weil dann das Kapazitätsangebot eines Linienverkehrs mit Bussen überdimensioniert und damit unwirtschaftlich wird. Dementsprechend wurde im Modellvorhaben ein weiterer Baustein – der Aufbau einer App-basierten Fahrtwunschaufnahme und -bündelung in Fahrtrouten („Digitaler Rufbus“) für Teile von zwei Fokusgebieten mit einer Machbarkeitsstudie untersucht. Die App-Lösung wurde als wichtige Ergänzung herausgearbeitet und soll in 2019 in einem Fokusgebiet testweise erprobt werden.

Für den Bürger im ländlichen Raum ist entscheidend, dass Angebote miteinander vernetzt und Informationen einfach handhabbar angeboten werden. Über eine App sollen Angebote leichter verknüpft buchbar sein. Ziel ist es, den „Digitalen Rufbus“ in den im MDV etablierten Ansatz „easy.GO“ einzubinden. Eine Voraussetzung dafür ist der Erwerb einer Dispositionssoftware und deren Erprobung, was im Rahmen des Modellvorhabens als investives Teilprojekt gestartet wurde.

2. Der Ausbau von Bedarfsverkehren mit spezifischen Funktionen wie Einkaufs-, Arztbus oder Nightliner wurde in den Befragungen und auch in den Zukunftswerkstätten thematisiert.
3. Als wesentliches Mobilitätselement hat sich zudem die bessere Ausgestaltung des Alltagsradverkehrs heraus kristallisiert. In vielen Dörfern nimmt der Radverkehr eine wichtige Stelle im ModalSplit ein.



Sichere Radwege zur Schule, gute Anbindung an die S-Bahn, den PlusBus und damit zusammen hängend Bike & Ride-Lösungen werden von vielen Bürgern neben guten ÖPNV-Angeboten als wichtige Ansätze gesehen. Dies wurde in der aktuellen Radverkehrskonzeption des Landkreises als Handlungsleitfaden für die Kommunen beachtet.

4. Bei den Diskussionen in den Zukunftswerkstätten und den Arbeitsebenen in den drei Fokusgebieten fanden zudem alternative Lösungen Berücksichtigung, z.B. wurde die Implementierung eines Bürgerbus-Angebotes unter der Voraussetzung der Organisation durch das Regionalbusunternehmen (Nutzung der Dispositions-Software) diskutiert.
5. Akzeptanz und Tragfähigkeit neuer Lösungen entsteht durch Wissen. Dementsprechend sind auch Überlegungen zur Vermarktung neuer Ansätze als wesentliche Komponente zu beachten.

### *Investives Vorhaben*

Für das investive Vorhaben wurde eine Machbarkeitsstudie zu Potentialen digitaler Bedarfsverkehre im ÖPNV (App-basierte Ansätze) vorgeschaltet. Zur Vorbereitung für die Machbarkeitsstudie dienten zwei Workshops gemeinsam mit dem Landkreis und dem MDV zu den Potentialen von alternativen Anbietern wie „CleverShuttle“ für den ländlichen Raum.

Darauf aufbauend wurde die Machbarkeitsstudie ausgeschrieben und an kcw GmbH vergeben. Die Grundidee einer digitalen Abwicklung von Bedarfsverkehren sollte an zwei konkreten Beispielen untersucht werden.

Im Rahmen des Teilprojektes wurden aufbauend auf der Vorarbeit von kcw und drei weiteren Workshops eine Einschätzung der Vorgehensweise für die Umsetzung, sowie die Vor- und Nachteile möglicher Lösungen diskutiert und entsprechende Strategien für den Landkreis auch hinsichtlich der Folgekosten und Umsetzungspotentiale bewertet. Nach weiteren Abstimmungen zwischen dem Landkreis Leipzig, Regionalbus Leipzig (RL) und MDV wurde eine Kooperationsvereinbarung zur weiteren Umsetzung abgeschlossen, das Lastenheft erarbeitet und die Schwerpunkte für die Implementierung und Erprobung der Dispositionssoftware herausgearbeitet. Erprobt werden soll Im Modellbetrieb, ob und wie unter Anwendung der zu beschaffenden Dispositionssoftware flexible Bedienformen bei RL organisierbar sind. Der Test soll im Rahmen ausgewählter Vertragsverkehre erfolgen (Bedarfsverkehr im Rahmen des Schülerverkehrs im Raum Grimma, Behindertentransport zu den AWO-Werkstätten). Es ist zu prüfen, ob die Datenschnittstellen im Unternehmen zur neuen Dispositionssoftware passen. Notwendige Anpassungsschritte sind mit Unterstützung der Vertragsparteien vorzunehmen. Ebenso müssen die betrieblichen Abläufe für die Disposition und die Kommunikation mit dem Fahrgast geprüft und geregelt werden.

Parallel zur Machbarkeitsstudie wurden durch den MDV gemeinsam mit den Landkreisen (im Umgriff des MDV-Gebietes, über einen schrittweisen Workshop-Prozess) unterschiedliche Anbieter hinsichtlich ihres Potentials zur Anwendung von Dispositions-Software im ländlichen Raum geprüft. Zusätzlich wurden aufbauend auf der Machbarkeitsstudie im Zeitraum Dezember-April 2018 sowohl Workshops als auch Abstimmungsrunden mit dem Ziel der Umsetzung bzw. Präzisierung von Lösungswegen geführt.

Die Ergebnisse dieser Diskussionsprozesse lassen sich wie folgt zusammenfassen:

1. Auf Grundlage der bereits vorliegenden Machbarkeitsstudie zum Modellvorhaben „Langfristige Sicherung von Versorgung und Mobilität in ländlichen Räumen“ soll im Landkreis Leipzig modellhaft untersucht werden, wie ein App-basierter und flexibler Verkehr betrieblich, tariflich und organisatorisch durchgeführt werden kann. Dazu soll eine Dispositionssoftware zum Einsatz kommen, die mit den IT-Hintergrundsystemen des Verbundes vernetzbar ist und eine Beauskunftung, Buchung und Bezahlung von flexiblen Bedienformen über die bestehenden Apps erlaubt.
2. Die Untersuchung erfolgt in zwei Stufen:



Stufe 1: Im Modellbetrieb soll getestet werden, ob und wie unter Anwendung der zu beschaffenden Dispositionssoftware flexible Bedienformen bei RL organisierbar sind. Der Test soll im Rahmen ausgewählter Vertragsverkehre erfolgen. Es ist zu prüfen, ob die Datenschnittstellen im Unternehmen zur neuen Dispositionssoftware passen; notwendige Anpassungsschritte sind mit Unterstützung der Vertragspartner vorzunehmen. Ebenso müssen die betrieblichen Abläufe für die Disposition und die Kommunikation mit dem Fahrgast geprüft und geregelt werden.

Bearbeitungszeitraum für die Stufe 1: 01.06.2018 bis 31.08.2018

Stufe 2: Der Test gemäß Stufe 1 wird nach Abschluss des Modellvorhabens fortgeführt. Kann über verschiedene Nutzungen ein positives Ergebnis abgeleitet werden, wird der Test im Bereich des Linienverkehrs bei RL weitergeführt.

3. Die Stufen 1 und 2 bilden damit die Grundlage für die Einführung einheitlicher technischer und organisatorischer Standards für flexible Bedienformen im gesamten Verbundgebiet des MDV.

In **Anlage 3** werden die Ergebnisse „Machbarkeitsstudie - Digitaler Rufbus“ einschließlich realisierter und geplanter Umsetzungsschritte dargestellt.

## 2.2 Voraussichtlicher Nutzen und Verwertbarkeit/weitere Umsetzung

### *Umsetzung von Kooperationsraum- und Mobilitätskonzept*

#### **Aktualisierung Regionalplan Westsachsen**

Die Erarbeitung des Kooperationsraumansatzes erfolgte in enger Abstimmung mit dem sich zurzeit vollziehenden Prozess der Fortschreibung des Regionalplanes. Die dort eingebrachten Veränderungsvorschläge in der Ausweisung einzelner grundzentraler Verbünde wurde entsprechend berücksichtigt. Aufgrund fehlender landesplanerischer Grundlagen ist eine Verankerung der ländlichen Ergänzungsorte im Regionalplanentwurf nicht möglich. Dies bleibt der weiteren Abstimmung zwischen Landkreis, Regionalem Planungsverband und Ministerium in Vorbereitung der Fortschreibung des Landesentwicklungsplanes vorbehalten.

#### **Fortschreibung Kreisentwicklungskonzept**

Die im Modellvorhaben herausgearbeiteten Handlungsempfehlungen zur Entwicklung der Daseinsvorsorge und der Mobilität im Landkreis stellen neben der erarbeiteten Datengrundlage einen wesentlichen Ausgangspunkt für die in 2018 startende Fortschreibung des Kreisentwicklungskonzeptes dar. Das Kreisentwicklungskonzept als Handlungsrahmen für die nächsten 10 Jahre wird per Kreistagsbeschluss bestätigt.

#### **Erarbeitung Nahverkehrsplan**

Die im Modellvorhaben realisierten Untersuchungen fließen in die ab Herbst 2018 beginnende Fortschreibung des Nahverkehrsplanes für den Landkreis Leipzig ein, der per Kreistagsbeschluss den Handlungsrahmen für weitere Mobilitätslösungen bildet.

Die bislang realisierten Teilkonzepte im Landkreis wie „Muldental in Fahrt“ (Beschluss 2016- 1. Phase; Beschluss 2017 2. Phase) und „Südliches Leipziger Neuseenland“ (1. Beschluss 2017- Neuseenlandroute, Umsetzung Alltagsverkehr Beschluss 09/2018 geplant) setzen für ihre Umsetzung Kreistagsbeschlüsse voraus.

#### **Interkommunale Entwicklungsstrategien**

Die Arbeit mit den „ländlichen Ergänzungsorten“ zur Sicherung der grundzentralen Versorgung war Gegenstand von kommunalen Abstimmungsprozessen und findet ihren Niederschlag bei der Erarbeitung regionaler Entwicklungskonzepte bzw. Stadt-Umland-Konzepte. Beispielsweise wurden bei der Erarbeitung des Stadt-Umland-Konzeptes Wurzener Land (Fokusgebiet Thallwitz/Lossatal und Mittelzentrum Wurzen

sowie Gemeinde Bennewitz) die herausgearbeiteten Ergänzungsorte aufgenommen und entsprechend verankert (Stand 03/2018). Die diskutierten Ansätze zu grundzentralen Verbünden (Brandis-Borsdorf, Naunhof-Großpösna) führten in interkommunalen Abstimmungen zur Vorbereitung der Bildung eines größeren Kooperationsraumes „Partheland“.

### Umsetzung „Landkreis in Fahrt“

Die Umsetzungsmaßnahmen in den Fokusgebieten sind schwerpunktmäßig auf die weitere Ausgestaltung der Erreichbarkeitslösungen ausgerichtet.

#### *Landkreis in Fahrt – Beispiel „Südliches Leipziger Neuseenland“*

Mit dem ersten Baustein der Umsetzung des Konzeptes „Südliches Leipziger Neuseenland“ wurde die Wochenenderreichbarkeit der Naherholungsziele im Leipziger Neuseenland grundlegend verbessert. Damit



wird ein wichtiger Beitrag auch zur Erhöhung der Standortattraktivität geleistet. Kern ist die PlusBusLi-



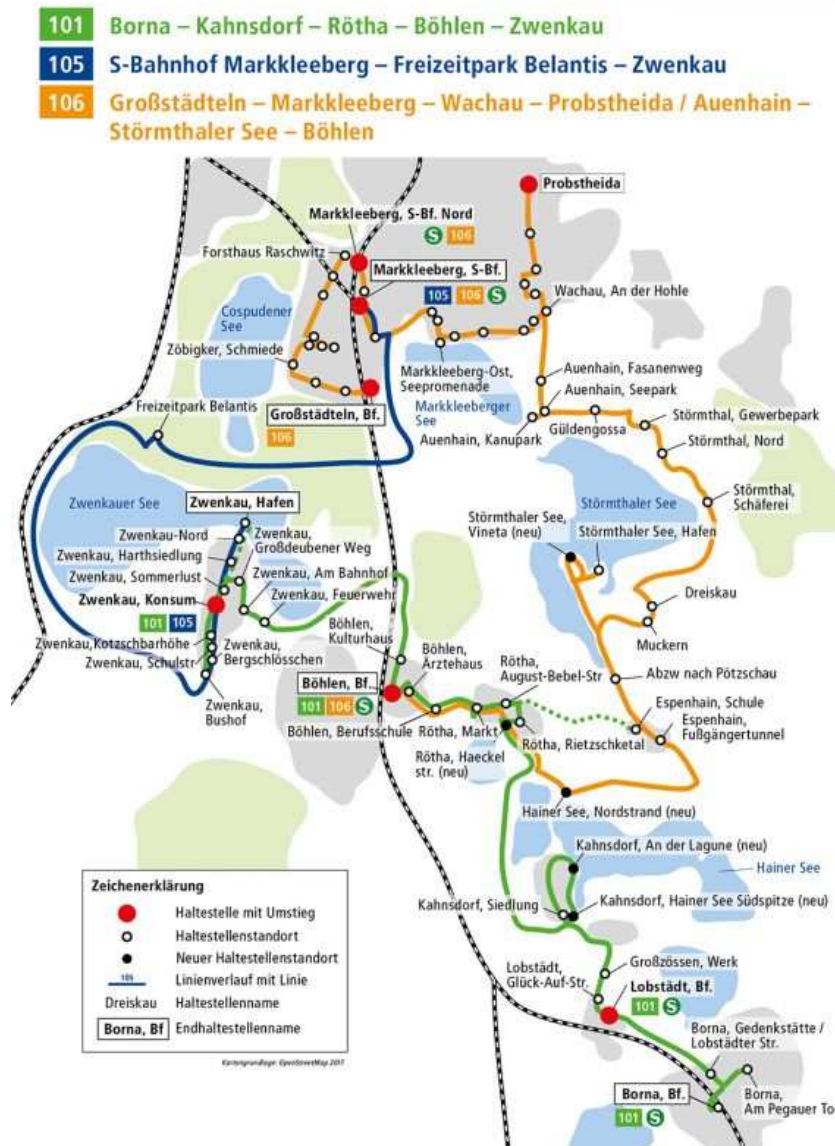
nie 101, die ganzjährig das Mittelzentrum Borna und die grundzentralen Verbundstädte Böhlen und Zwenkau und deren umgebende Orte im 1- bzw. am Wochenende im 2-Stundentakt verbindet.

Landkreis Leipzig)

Bei der Erarbeitung des Konzeptes wurde aufgrund der gesammelten Erfahrungen bei „Muldental in Fahrt“ bereits ab Start ein erster Beteiligungsprozess über eine Projekt-Homepage realisiert. Nach Vorlage des Konzeptes wurde diese nochmals aktiviert, um eine Nachjustierung durch Generierung von kommunalen und Bevölkerungshinweisen zu realisieren. Dieser Prozess soll bis 08/2018 mit Unterstützung des Modellvorhabens abgeschlossen werden. Eine Umsetzung ist nach Kreistagbeschluss ab 2019 vorgesehen.

Im Umsetzungsprozess wurde auch deutlich, dass grundlegende Änderungen von der bisherigen Konzentration auf den Schülerverkehr hin zu einem attraktiven „ÖPNV für Jedermann“ eine Herausforderung für alle Beteiligten darstellen. Nicht nur ein Mehr an Personal sondern auch ein Umdenken bei Aufgabenträgern und Transportunternehmen sind wichtige Aspekte für eine erfolgreiche Umsetzung. Dementsprechend zeigt sich, dass hierfür ein eher längerer Prozess erforderlich ist.

Abbildung 6 Neuseenlandlinien (Quelle: MDV)



### Ausbau von Bedarfsverkehren

Der Ausbau von Bedarfsverkehren mit spezifischen Funktionen wie Einkaufs-, Arztbus oder Nightliner sind weitere wichtige Bausteine, die sowohl von den Kommunen aufgegriffen werden, aber auch bei der weiteren Ausgestaltung des ÖPNV-Netzes Beachtung finden. Im Fokusgebiet Colditz wird bei der nächsten Fahrplanumstellung die Einbindung eines Einkaufsbusses geprüft.

### Berücksichtigung Modellvorhaben Elektromobilität (BMVI)

Zwischen beiden Modellvorhaben wurde ein enger Abstimmungsprozess realisiert. Nachfolgende Aspekte wurden im Rahmen des Modellvorhabens Elektromobilität schwerpunktmäßig betrachtet:

- Ermittlung des Bedarfs an Infrastruktur und der Entwicklungserfordernisse insbesondere aus Sicht der Kommunen und der touristischen Entwicklung im Landkreis (wie Kfz, E-Bikes, E-Boote)
- Voraussetzungen für den Auf- und Ausbau einer flächendeckenden Ladeinfrastruktur mit einem abgestimmten Bezahl- und Abrechnungssystem
- Voraussetzungen für den Ausbau der Elektromobilität im ÖPNV
- Elektro-Carsharing – aktuelle Möglichkeiten und Grenzen im ländlichen Raum
- Konzept für den Ausbau der Elektromobilität der Kreisverwaltung

Die herausgearbeiteten Empfehlungen sind Grundlage für weiterführende Konzepte in den Fokusgebieten (u.a. Elektromobilitätskonzept Wurzener Land, Ladesäulenkonzept Leipziger Neuseenland)

### Umsetzungsschritte „Mobilitätszentrale und Digitaler Rufbus“

Aufbauend auf der realisierten Machbarkeitsstudie ist ein erster Schritt zur Etablierung „Digitaler Rufbusse“ die Beschaffung und Implementierung einer Dispositions-Software. Dies soll in enger Zusammenarbeit mit dem Unternehmen Regionalbus Leipzig GmbH und dem MDV erfolgen, um eine zukünftige flächendeckende Nutzung im MDV-Gebiet zu sichern. Im Zuge der Implementierung der Dispositionssoftware sind u.a. die regionalen Rahmenbedingungen einzupflegen. Die Erprobung erfolgt anhand von zwei Fallbeispielen

- Optimierung der Bedarfsverkehre im Rahmen des Schülerverkehrs „Muldental in Fahrt“
- Behindertenfahrdienst der AWO im Landkreis Leipzig

Im nächsten Schritt ist u.a. die Verknüpfung zu „easy.Go“ sowie zu den verfügbaren Software-Lösungen der Regionalbusunternehmen erforderlich. Insgesamt wird angestrebt, den Zugang für Nutzer von flexiblen Angeboten über Telefon, Internet und App-Lösung zu sichern. Die zukünftige Lösung soll die Etablierung von Bedarfsverkehren und die nutzerfreundliche Kopplung von ÖPNV-Angeboten und Bedarfsverkehren ermöglichen.

### Daseinsvorsorge

Bei der Arbeit im Modellvorhaben wurde die Entwicklung von „Multiplen Häusern“ sowie der Senioren-genossenschaft begleitet. Insbesondere in den Fokusgebieten konnte auch im Ergebnis der Beteiligungsprozesse konkretere Aussagen zu Bedarfen und Entwicklungserfordernissen abgeleitet werden.

### Multiple Haus

Die Idee des Multiplen Hauses (mH) wurde von Büro rb architekten entwickelt. Im multiplen Haus können die Nutzungen täglich wechseln : Am Montag kommt der Arzt, am Dienstag berät die Sparkasse, am Mittwoch hilft der Physiotherapeut, am Donnerstag kommt die Friseurin, am Freitag werden Lebensmittel verkauft und abends und am Wochenende gibt es Kaffeeklatsch, Skat-Abend, Tanz, Chor und Internetkurse... Die fehlende Mobilität der Anwohner wird ersetzt durch die Mobilität und den zentralen Anlaufpunkt der „Dienstleister“. Nach dem Prinzip des Carsharing teilen sich die Dienstleister und sonstige Nutzer über Grundmiete und Nutzungsgebühren das Haus. Das erste multiple Haus wurde in Böhlitz im Fokusgebiet



Thallwitz/Lossatal (Quelle: rb architekten)

Thallwitz 11/2016 eröffnet. Weitere sind in Vorbereitung. Wichtige Voraussetzung ist die breite Akzeptanz der Bevölkerung und das Finden von entsprechenden Nutzern und Dienstleistern. Vor allem letzteres gestaltet sich zunehmend schwierig. D.h. dass ein Teil geplanter multipler Häuser sich zeitlich verzögert aufgrund fehlender Akteure für eine Nutzung. Wichtig ist zudem die Erkenntnis, dass für eine höhere Auslastung vor allem in kleinen Orten auch Mobilitätsangebote mitgedacht werden müssen. Die Umsetzung wurde und wird über LEADER-Mittel ermöglicht.

Abbildung 7 Standortplanungen im Fokusgebiet Thall-



## Datenaktualisierung/Monitoring

Die im Modellvorhaben gewonnenen Daten und Informationen zur Bevölkerungsentwicklung zur Daseinsvorsorge wurden in die Homepage des Landkreises übernommen. Damit stehen allen Bürgern und regionalen Akteuren transparent Informationen zur Verfügung, z.B. für kommunale Planungen bis hin zu Wohnortentscheidungen von Familien.

## Umsetzung in politisches Handeln

### Umsetzung im Landkreis und Kommunen

Grundlage für die Umsetzung der Handlungsempfehlungen ist eine themenbezogene Bestätigung durch den Kreistag. Ausgehend von der Information der Kreisräte werden projektbezogene Beschlüsse z.B. zur weiteren Ausgestaltung von „Landkreis in Fahrt“ realisiert. Ein Teil der vorgelegten Handlungsansätze liegt in kommunaler Hoheit. Über die regelmäßige Information in der Bürgermeisterrunde und den jährlichen Präsentationen und Diskussionen von Teilergebnissen im Überlandgespräch sowie der Veranstaltung „spruchreif“ sind die Grundlagen gelegt, damit Handlungsansätze Eingang in kommunale Planungen (wie das Stadt-Umland-Konzept Wurzenener Land) finden, die dann über Beschluss in den kommunalen Gremien umgesetzt werden.

### Fortführung Steuerungsgruppe

Als wichtiges Arbeitsgremium hat sich die Steuerungsgruppe, die aus Vertretern unterschiedlicher Interessengruppen besteht, etabliert. Diese soll weitergeführt werden, um unterstützend notwendige Entwicklungsprozesse zur Sicherung von Daseinsvorsorge und Mobilität zu begleiten. Dafür ist eine Mindestausstattung mit Mitteln zum Anschieben von Vorhaben (Eigenanteil für Förderprojekte) notwendig.

### Interkommunale Kooperationen

Bestehende Kooperationen, auch landkreisübergreifend sind eine wichtige Voraussetzung, um die Herausforderungen der Zukunft zu meistern. Vor allem auch Mobilitäts- und Daseinsvorsorgelösungen erfordern ein Denken über Landkreisgrenzen hinaus. Der Landkreis muss dabei weiterhin als Moderator für neue Lösungsansätze bei der Gestaltung der Mobilität im Zusammenwirken mit ZVNL und MDV wirksam werden. Interkommunale Kooperationen helfen beim Abbau von Barrieren und bei der Umsetzung neuer Ideen. Schließlich zeigt sich, dass viele Einzelanstrengungen oft ins Leere laufen, wenn man nicht die nötigen Unterstützer und Partner vor Ort findet. Das gemeinsame Gestalten funktioniert dort, wo alle etwas für sich und ihre Interessen herausziehen können.

### Erschließung von Förderansätzen

Die vielfältigen Förderangebote von EU, Bund und Land sind zielführend für einzelne Maßnahmen auszuwählen, z.B. Umsetzung von multiplen Häusern (mH) über die Leader-Förderung in Sachsen. Hierbei übernimmt der Landkreis Beratungsfunktion. Die Beteiligung an weiteren konzeptionellen Förderungen wie „WIR“ wird zudem von einzelnen Teilräumen in diesem Kontext vorbereitet und vom Landkreis unterstützt.

### Marketingmaßnahmen verstetigen

Nicht zuletzt ist es wichtig die Bevölkerung bei neuen Umsetzungsmaßnahmen mitzunehmen. Dafür ist ein breites Informieren, sind vielfältige Marketingmaßnahmen notwendig. Insbesondere das Landkreisjournal bildet dafür eine wichtige Grundlage

### Herausforderungen der Zukunft stellen

Die Arbeit im Modellvorhaben hat zudem gezeigt, dass innovative Lösungen noch häufig an rechtliche Grenzen stoßen, die nur über politisches Handeln auf Bundes- und Landesebene beeinflusst werden können (z.B. die Flexibilisierung rechtlicher Grundlagen für die Personenbeförderung, bestehende Vorgaben für die Niederlassung Ärztinnen und Ärzten).



Bei der Finanzierung des ÖPNV sind neue Wege zu denken. Die Diskussion in der Leipziger Region, z.B. zum Bürgerticket oder zur Finanzierung des ÖPNV über öffentliche Haushalte (welche in anderen Ländern bereits Anwendung finden), zeigt, dass hier ein gesellschaftlicher Diskussionsprozess zu Herangehensweisen unabdingbar ist.

Digitalisierung im ländlichen Raum, autonomes Fahren aber auch Telemedizin, um nur ein paar Beispiele zu nennen, sind weitere Herausforderungen denen sich alle Beteiligten stellen müssen.

### *Bisherige und geplante Aktivitäten zur Verbreitung der Ergebnisse*

Zur Verbreitung der Ergebnisse wurde die Landkreis-Homepage (Berichte, Darstellung der Daten im Geoportal), die regionale Presse sowie das Landkreisjournal genutzt. Durch öffentlichkeitswirksame Veranstaltungen wie das Überlandgespräch des Landrates, das Landkreisformat „spruchreif“, der „Kick-off- und die Abschlussveranstaltung, der Wirtschaftstag des Landkreises oder auch die Bürgermeisterrunden wurde eine breite Diskussion angeschoben und sowohl eine große Zahl regionaler Akteure als auch Vertreter von Politik und Verwaltung erreicht.

Für die Arbeit in den Fokusgebieten wurden ausgehend von den Bürgermeistergesprächen, ergänzend Experten-/Bürgerbefragungen im Raum Colditz und Pegau-Elstertrebnitz realisiert. Im Fokusgebiet Thallwitz/Lossatal konnte auf vorhandenen Befragungen und Beteiligungsansätzen (Sozialer Stammtisch) aufgebaut werden. Insbesondere zur Ausgestaltung der Mobilitätslösung wurde im „Südlichen Neuseenland“ – erweitertes Fokusgebiet Pegau-Elstertrebnitz – über einen Internetbeteiligungsprozess nach einer Präzisierung des erarbeiteten Mobilitätskonzeptes gesucht.

Die Zukunftswerkstätten in den drei Fokusgebieten sicherten eine breite Akteursbeteiligung zur Erarbeitung und Präzisierung von Handlungsempfehlungen.

Das erarbeitete Regionsdossier soll gedruckt und entsprechend breit gestreut werden.

### **2.3 Zusammenfassung**

Die Bearbeitung verlief trotz leichter zeitlicher Verzögerungen planmäßig. Aus der Feinabstimmung mit den unterschiedlichen Akteuren ergab sich eine Reihe von Präzisierungen des Projektablaufs, die zur weiteren Ausgestaltung der Projektergebnisse beitrugen und die Erarbeitung umsetzungsrelevanter Beiträge ermöglichten (vgl. auch Anlagen). Dabei wurde im Landkreis Leipzig vor allem Wert darauf gelegt, die parallel laufenden Vorhaben in einen sich ergänzenden und abgestimmten Gesamtprozess einfließen zu lassen.



### 3. Fazit (Gegenüberstellung der ursprünglich geplanten zu den tatsächlich erreichten Zielen; Hinweise auf weiterführende Fragestellungen)

#### *Datenerfassung*

Die vorhandenen Daten wurden durch ergänzende Erhebungen aktualisiert, kartografisch aufbereitet und sind öffentlich zugänglich über das Geoportal des Landkreises. Hier soll auch eine weitere Aktualisierung erfolgen.

Für die Sicherung der Kontinuität des Monitorings sind die erhobenen Daten nur ein erster Schritt. Wichtig ist es nach Lösungswegen zu suchen, um eine kontinuierliche, aktuelle Datenverfügbarkeit zu sichern. Der Landkreis Leipzig beteiligt sich deshalb als Praxispartner am Forschungsvorhaben: „Interko<sup>2</sup> - Stadt-Land-Managementtool für ein qualitatives Landmanagement und zum Interessenausgleich zwischen Kernstadt, städtischem Umland und ländlichen Räumen“. Wesentlicher Baustein in diesem Forschungsvorhaben ist der Aufbau eines ortsteilkonkreten Monitoringsystems.

Die zu etablierende laufende Raumbewachung zielt darauf ab kleinräumige Daten zur Bevölkerungsentwicklung, zur Ausstattung, zum Flächenverbrauch und Flächennutzung, zur Entwicklung des Wohnungsmarkts sowie zur Mobilität regelmäßig mit einem vertretbaren Aufwand zu aktualisieren und allen Fachplanern sowie den Kommunen zur Verfügung zu stellen. Damit soll an die gewonnenen Erfahrungen aus dem Modellvorhaben angeknüpft und diese für weitere Aspekte nutzbar gemacht werden.

Für das zu erarbeitende integrierte Wohnflächenkonzept bilden zudem die gewonnenen Erkenntnisse zur Ausgestaltung von Mobilitätslösungen eine weitere wesentliche Rolle.

#### *Kooperationsraumkonzept*

Das geplante Kooperationsraumkonzept wurde erarbeitet und findet seinen Niederschlag in der Fortschreibung des Regionalplanes Leipzig Westsachsen. Aufgrund fehlender landesplanerischer Grundlagen ist eine Verankerung der ländlichen Ergänzungsorte im Regionalplanentwurf nicht möglich. Dies bleibt der weiteren Abstimmung zwischen Landkreis, Regionalem Planungsverband und Ministerium in Vorbereitung der Fortschreibung des Landesentwicklungsplanes vorbehalten.

#### *Daseinsvorsorge*

Die Bündelungspotentiale der Versorgung im abgegrenzten Kernort (Bereiche Bildung, Freizeit, Gesundheit, Versorgung) wurden mit dem Kooperationsraumansatz durch Ausweisung von ländlichen Ergänzungsorten ergänzend zum Zentrale Orte-Ansatz berücksichtigt.

Die Prüfung der Etablierung Multipler Häuser wurde realisiert. Dabei zeigte sich, dass sich die Etablierung z.T. als komplizierter Prozess darstellt, der eine genaue Abwägung zwischen lokalen Bedarfen und Wünschen auf der einen Seite und den Wirtschaftlichkeitsanforderungen von Dienstleistern auf der anderen Seite erfordert. Aber auch bei der medizinischen Versorgung sind Fragen des Nutzerverhaltens wichtig, um tragfähige Lösungen zu entwickeln. Hier zeigte sich, dass die Ausweitung niedrigschwelliger Angebote in ländlichen Räumen zur Entlastung der Hausärzte wichtig ist. Für den Arztbesuch sind dagegen alternative Erreichbarkeitsangebote wichtiger als stundenweise lokale Sprechstunden.

#### *Schwerpunkt Mobilität*

Im Mittelpunkt des Modellvorhabens stand die weitere Ausgestaltung des neuen ÖPNV-Ansatzes. Wichtiger Schwerpunkt für die Zukunft ist die Umsetzung des Ansatzes „digitaler Rufbus“ in den räumlichen Umgriffen, in denen ein nachhaltiges Linienangebot nicht realisierbar ist bzw. der digitale Rufbus als Ergänzung im Abend- und Wochenendverkehr genutzt werden soll.



Wichtig erscheint nach der Diskussion in den Fokusgebieten, dass das Thema Bedarfsverkehre auch unter ehrenamtlicher Beteiligung mit Unterstützung des Busunternehmens (insbesondere durch Nutzung der Möglichkeiten der Dispositionssoftware) weiter Beachtung findet. Dazu gibt es Überlegungen im Fokusgebiet Thallwitz-Lossatal, aber auch im Pegauer Raum. Hier spielen zudem Überlegungen zur Elektromobilität eine wesentliche Rolle. Diese Ansätze sollen weiter verfolgt werden.

Dagegen wurden alternative Ansätze wie „Mitfahrbank“ von den Bürgern als wenig praktikabel abgelehnt. Ehrenamtlich betriebene Bürgerbusse werden dann als tragfähig eingeschätzt, wenn die Organisation/Abrechnung und die Bereitstellung der Fahrzeuge über den Landkreis bzw. über das regionale Busunternehmen abgesichert werden.

### **Mobilitätszentrale**

Bei der Vorbereitung und Umsetzung des investiven Projektes wurde eng mit den Busunternehmen und dem MDV sowie seinen Partnern auch kreisübergreifend zusammengearbeitet, um Synergieeffekte zu erschließen.

Langfristiges Ziel war es, die Voraussetzungen für eine tragfähige IuK-gestützte Mobilitätszentrale des Landkreises bzw. im MDV zu installieren, die sowohl die Information, Buchung und Koordinierung aller Mobilitätsangebote (Handy-Ticket; Buchung alternativer Angebote; Auskunft, Information) ermöglicht als auch eine wichtige Voraussetzung für die nutzerfreundliche Verknüpfung flexibler und multimodaler Angebote darstellt.

In der Bearbeitung zeigte sich, dass dies ein eher iterativer Prozess ist, in dem schrittweise entsprechende Lösungen erarbeitet und erprobt werden müssen, um die bereits vorhandenen Bausteine der Beteiligten, z.B. der Busunternehmen (Kompatibilität zur vorhandenen Software) aber auch die Weiterentwicklung der App des MDV „easy.Go“ entsprechend zu implementieren. Dabei sind zum Teil auch Weiterentwicklungen zur Einbindung notwendig. Deshalb werden im ersten Schritt, in Abstimmung zwischen Landkreis, MDV und Regionalbusunternehmen Leipzig die Soft- und Hardware beschafft und die Implementierung realisiert. Mit den gesammelten Erkenntnissen bei der Erprobung werden die Voraussetzungen geschaffen, weitere Erfahrungen zum schrittweisen Übergang zu einer leistungsfähigen Mobilitätszentrale im MDV-Gebiet zu sammeln. In Abstimmung wurde gleichzeitig im Landkreis Nordsachsen die gleiche Software angeschafft, implementiert und soll für die Disposition der vorhandenen Rufbus- sowie der Bürgerbuslösungen im ersten Schritt genutzt werden. Die vorhandenen Erfahrungen können dann zur weiteren Umsetzung im MDV-Gebiet genutzt werden.

Der MDV sieht sich als Motor und Moderator für die Organisation der Umsetzungsprozesse im MDV-Gebiet.

