

Das Aktionsprogramm regionale Daseinsvorsorge

Methodische Bausteine und kleinräumig differenzierte Lösungsansätze

(Lebens)Räume werden maßgeblich von Infrastrukturen strukturiert. Diese bilden als Teil der Daseinsvorsorge wesentliche Voraussetzungen der Versorgung, Teilhabe und Lebensqualität. Der demografische und strukturelle Wandel führt allerdings zu infrastrukturellen Konzentrationsprozessen, sodass insbesondere in Teilbereichen ländlicher Räume die Versorgung gefährdet wird.

Das Modellvorhaben der Raumordnung „Aktionsprogramm regionale Daseinsvorsorge“ wurde daher im Sinne des raumordnerischen Leitbildes „Daseinsvorsorge sichern“ 2011 vom damaligen Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS, heute BMVI) initiiert, um 21 ländlichen Modellregionen Deutschland bis 2015 ein Neudenken und Umgestalten der eigenen Daseinsvorsorgeeinrichtungen zu ermöglichen. Ziele des Modellvorhabens waren die Erarbeitung integrierter Regionalstrategien Daseinsvorsorge auf Grundlage eines vorstrukturierten Arbeitsprozesses und die darauf aufbauende Umsetzung ausgewählter Pilotprojekte. Die diskursiven Prozesse mit thematischen Arbeitsgruppen wurden mittels Modellrechnungen wissenschaftlich begleitet: kleinräumige Bevölkerungsvorausschätzungen, Erreichbarkeitsanalysen und qualitative Bedarfsanalysen. (Vgl. BMVBV/ BBSR 2011)¹ Für viele der regionalen Akteure wurde

¹ Zur Methodik der Regionalstrategie siehe auch BMVBS & BBSR (2011): Regionalstrategie Daseinsvorsorge. Denkanstöße für die Praxis. Sonderveröffentlichung, Berlin

so erstmals das „gefühlte Wissen“ um den demografischen Wandel, seine Auswirkungen auf den Raum und die Daseinsvorsorge zu einem gesicherten Wissen, damit Basis für weitere Szenarien und die gemeinsamen Diskussionen über mögliche Anpassungsstrategien. Mithilfe der Modellrechnungen und Szenarien wurde den Arbeitsgruppenmitgliedern in gewisser Weise ein „Spielfeld“ bereitgestellt, das ihre Kreativität anregte und auf dem sie die „Spieler“ waren. Andererseits zwang ein Arbeiten mit Szenarien die Teilnehmenden dazu, einmal in die Diskussion eingebrachte Szenarien „weiterzudenken“ und räumlich-strukturell zu konkretisieren.

Idealtypisch wurden für alle bearbeiteten Infrastrukturbereiche immer die gleichen methodischen Grundbausteine herangezogen und jeweils infrastrukturenspezifisch ausgeformt und kombiniert. Das „Spielfeld“ wurde demnach jedes Mal neu aus den Grundbausteinen zusammengesetzt.

Neben dem diskursiven, fachübergreifenden Prozess stellen die methodischen Bausteine - als Verbindung von wissenschaftlich fundierten Datenanalysen und einer guten, verständlichen Visualisierung - somit ein konstitutives Element und Alleinstellungsmerkmal des Ansatzes Regionalstrategie Daseinsvorsorge dar.

Auf Grundlage der methodischen Grundbausteine und Arbeitsgruppenprozesse entstanden neue Strukturen, Konzepte und Ko-

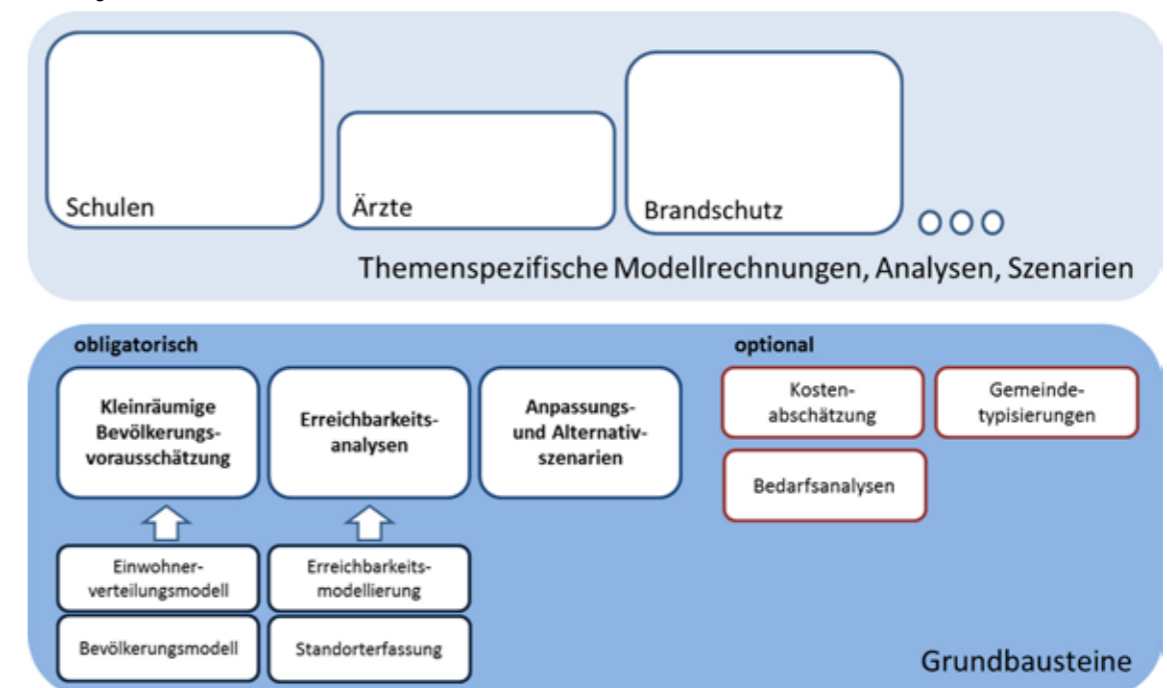


Abbildung 1: Methodische Grundbausteine und spezifische Analysen. Quelle: eigene Darstellung

Wichtung der Standortfaktoren

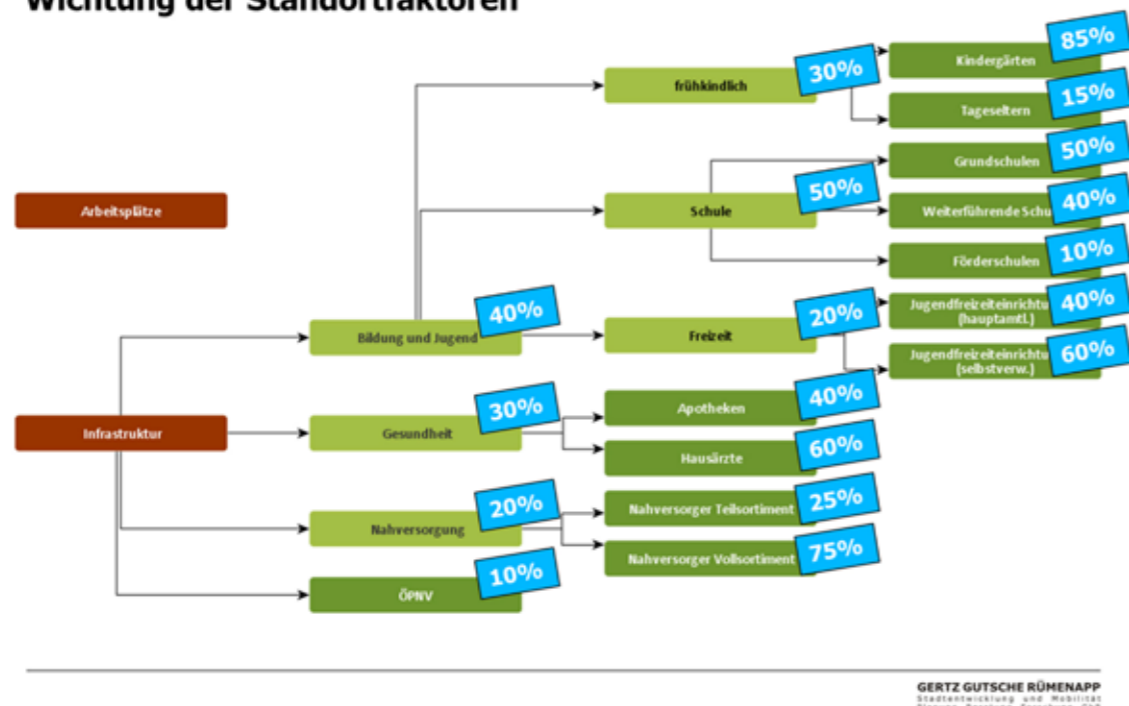


Abbildung 2: Wichtung der Standortfaktoren im Vogelsbergkreis. Quelle: Gertz Gutsche Rügenapp. In: Vogelsbergkreis 2014: 12

operationen. Ergebnis der Regionalstrategieprozesse sind Dokumente, in denen für die Modellregionen strategische Festlegungen zur Sicherung der Daseinsvorsorge in verschiedenen Handlungsfeldern zusammengefasst sind: Anpassungsoptionen, Standortpriorisierungen und Schlüsselprojekte.

Es wurde dabei deutlich, dass das Zentrale-Orte-Konzept und dessen Verteilungsansatz der Infrastrukturen auf Grund-, Mittel- und Oberzentrum nicht mehr ausreicht, um Disparitäten auszugleichen. Vielmehr müssen die kleinräumigen Unterschiede und sozialen Ressourcen stärker in den Fokus genommen, Gestaltungsspielräume geschaffen und Kooperationen unterstützt werden.

So wurde in einigen Modellregionen (Vogelsbergkreis, Saale-Holzland-Kreis, Kreis Schleswig-Flensburg, Region Westmecklenburg, Oderlandregion) durch Gemeinde- oder Ortsteiltypisierungen ein kleinräumig differenzierter Zugang gewählt (vgl. BMVI 2015: 186). Mit der Typisierung bot sich die Möglichkeit, die Attraktivität einzelner Gemeinden oder Ortsteile und deren teilspezifische Standortqualitäten für bestimmte Zwecke zu ermitteln. Methodisch basiert sie auf Ausstattungs- und Erreichbarkeitskriterien von Daseinsvorsorgeeinrichtungen und Arbeitsplätzen. Grundthese zur Gemeindetypisierung ist, dass die zukünftige Entwicklung einer Gemeinde stark vom Zugang zu Arbeitsplätzen und zu Infrastruktureinrichtungen abhängig ist. (Vgl. Vogelsbergkreis 2014: 12) Bei einer stagnierenden bzw. rückläufigen Bevölkerungsentwicklung werden besonders die Gemeinden attraktiv und lebenswert bleiben, die die genannten Faktoren besitzen, die folglich schon jetzt die wichtigsten Einrichtungen der Daseinsvorsorge bündeln, die gut erreichbar sind und in deren unmittelbaren Umfeld große Anteile der Einwohnerschaft und der Arbeitsplätze angesiedelt sind.

Dafür muss die Infrastrukturausstattung erfasst, Gewichtungsszenarien und Erreichbarkeitsanalysen durchgeführt und die Auswahl von Leitinfrastrukturen vorgenommen werden. Für die Typisierung kann z. B.

- die nahräumliche Verfügbarkeit sowie die Erreichbarkeit von Bildungs-, Dienstleistungs- und Versorgungsinfrastrukturen mit verschiedenen Verkehrsmitteln (Pkw, ÖPNV, Rad, zu Fuß), die verkehrsmittelspezifische Zugänglichkeit zu Arbeitsplätzen,
- die Ausgangsbevölkerung und zukünftige Bevölkerungsentwicklung sowie
- die siedlungsstrukturellen Bedingungen in den einzelnen Raumeinheiten

herangezogen werden. (Vgl. BMVI 2016: 38)

Die einzelnen Kriterien wurden durch die Arbeitsgruppenmitglieder hinsichtlich der bearbeiteten inhaltlichen Fragestellung unterschiedlich gewichtet. Im Vogelsbergkreis wurde die Zugänglichkeit zu Arbeitsplätzen mit 30% und die Erreichbarkeit und Verfügbarkeit von Bildungs-, Dienstleistungs- und Versorgungsinfrastrukturen mit 70% gewichtet (vgl. Vogelsbergkreis 2014: 12). Im Saale-Holzland-Kreis einigte man sich auf eine Gewichtung von 10% zu 90% (vgl. Saale-Holzland-Kreis 2014: 50). Dabei erfolgte bei der Ableitung des zusammenfassenden Indikators „Erreichbarkeit von Infrastruktureinrichtungen der Daseinsvorsorge“ eine weitere Gewichtung verschiedener Infrastrukturen, wie Bildung und Jugend, Gesundheit, Nahversorgung sowie ÖPNV.

Durch Modellierungen der jeweiligen Begleitforschungen und die Bildung zusammenfassender Indikatoren werden dann Kennwerte hergeleitet, die die Ausstattungs- und Versorgungsqualität jeder Stadt und jeder Gemeinde bzw. ihrer Ortsteile repräsentieren.

Zu beachten ist, dass diese Kennwerte jedoch nur einen Teil dessen repräsentieren, was ländliche Räume attraktiv machen kann. Weitere gewichtige Gründe liegen aufgrund der Vielschichtigkeit und individuellen Gewichtung außerhalb der Modellierbarkeit und müssen auf andere Art einbezogen werden.

Anhand der Kennwerte lässt sich dann eine raumbezogene Typisierung entwickeln. In den Modellregionen waren dies meist fünf Typen (A-E). (Vgl. Saale-Holzland-Kreis 2014: 50f.; Vogelsbergkreis 2014: 12) Diese Typisierung ermöglicht eine Fokussierung von Handlungsansätzen und strategischen Empfehlungen auf einzelne Raumtypen und stellt damit eine praktikable „Zwischenebene“ zwischen der – aufgrund der unterschiedlichen Bedingungen häufig zu grob auflösenden – Kreisebene und der für regional orientierte Projekte häufig zu kleinteiligen Gemeinde- oder Ortsteilebene. Im Vogelsbergkreis sind die Ortsteile des Typs A am besten ausgestattet und erreichbar, die Ortsteile des Typs E ungünstig gelegen und ausgestattet. Dieser Einteilung wurden unterschiedliche Strategien zugeordnet:

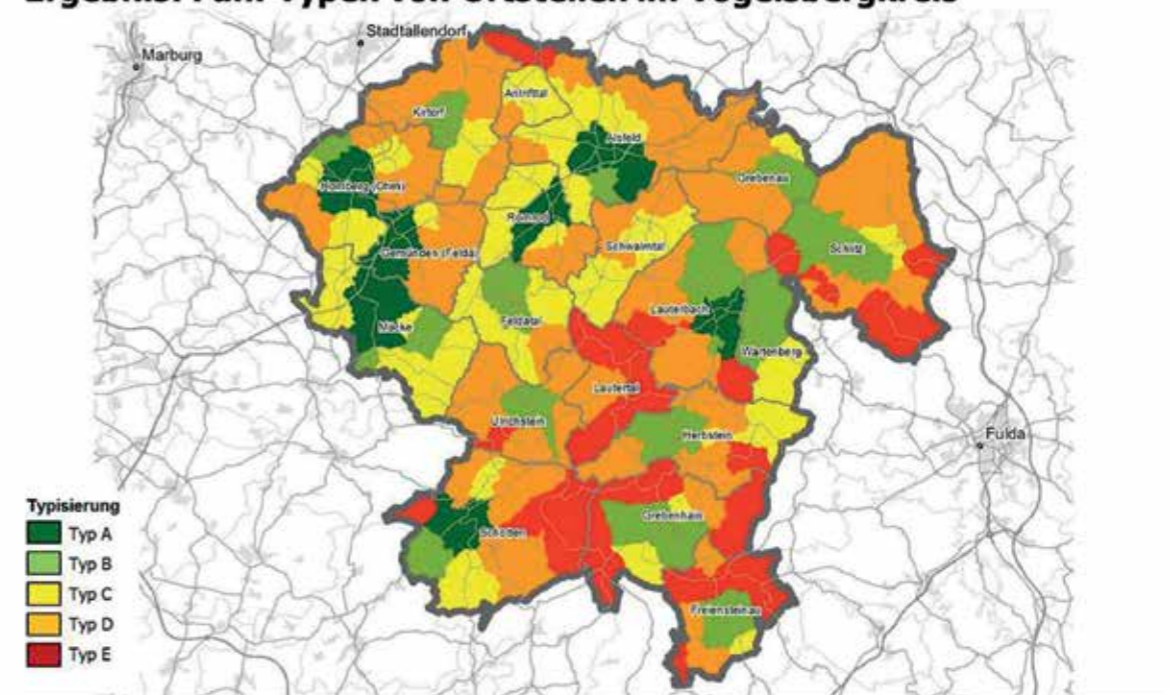
Die starken Orte des Typs A und B sollen weiterhin gestärkt werden. Entwicklungsmöglichkeiten im Sinne der Innenentwicklung sollen planerisch abgesichert und überdies die Erreichbarkeit verbessert werden. Die vorhandenen Infrastrukturen des Ortsteiltyps C sind möglichst zu erhalten. Sollte dies nicht möglich sein, sind Alternativen zu entwickeln und umzusetzen. Es gilt gleichzeitig, die Erreichbarkeit zu nächstgelegenen Infrastrukturen zu verbessern. In den Ortsteilen des Typs D und E sollen unterdessen Stan-

dards reduziert und in der Folge vor allem Modelle und Ansätze mit bürgerschaftlich getragendem Engagement entwickelt werden. Zur Erhöhung der Erreichbarkeit müssen zudem neue Modelle mit intelligenter Verknüpfung verschiedener Mobilitätsformen (multimodale Mobilität) erarbeitet und erprobt werden, wie regionale Mitfahrgelegenheiten, Bürgerbusse, Elektromobilität als CarSharing sowie Hol- und Bringdienst. (Vgl. Vogelsbergkreis 2014: 12f.)

Neben diesen grundlegenden Anwendungsbereichen kann der methodische Ansatz auch dazu genutzt werden, zielgruppenspezifische Fragestellungen zu bearbeiten, bspw. zum Leben im Alter. So entstanden in den Modellregionen Westmecklenburg und Schleswig-Flensburg Karten, die teilspezifische Unterschiede der Alltagsbedingungen älterer Menschen in den Regionen aufzeigen und für die weitere Gestaltung der spezifischen Angebotsstrukturen genutzt werden. Dazu zählen Vorzugsstandorte für betreutes bzw. Seniorenwohnen und die Identifikation von Teilräumen mit besonderem Bedarf eines Ausbaus von niedrigschwelligen Unterstützungsleistungen. (Vgl. Regionaler Planungsverband Westmecklenburg 2013; Kreis Schleswig-Flensburg 2013)

In Westmecklenburg wurden anhand eines von der Arbeitsgruppe erarbeiteten Katalogs von Kriterien, die die Lebensqualität älterer Menschen maßgeblich bestimmen, fünf Gemeindetypen gebildet. Sie geben die teilspezifischen Standortqualitäten für das selbstständige Leben im Alter unter dem Gesichtspunkt der lokalen Verfügbarkeit bzw. der Erreichbarkeit wichtiger Angebote wieder.

Ergebnis: Fünf Typen von Ortsteilen im Vogelsbergkreis



Quelle: Eigene Berechnungen auf Basis der vorgenannten Quellen

Abbildung 3: Ortsteiltypisierung im Vogelsbergkreis, Quelle: Gertz Gutsche Rügenapp. In: Vogelsbergkreis 2014: 12

Ausgehend von der Gemeindetypisierung empfiehlt der Regionale Planungsverband Westmecklenburg den Kommunen und dem Land, dass verfügbare Ressourcen konzentriert für Standorte eingesetzt werden müssen, die bereits über eine verhältnismäßig gute Ausstattung verfügen. Wie im Vogelsbergkreis so werden auch hier der Aufbau und die Stärkung interkommunaler Kooperationen angeregt. Es werden zudem Ausschlussstandorte für die Entwicklung von Wohnangeboten und flankierender Infrastruktur für ältere Menschen empfohlen, im Gegensatz zu Präferenzstandorten. (Vgl. Regionaler Planungsverband Westmecklenburg 2013: 35ff.)

In allen Regionen, die die Gemeinde- oder Ortsteiltypisierung vorgenommen haben, konnten die zentralen Siedlungsbereiche in ihrer Funktion als bedeutende Versorgungszentren der Kommunen bestätigt werden. Darüber hinaus werden aber Grundlagen für eine kleinräumig differenzierte Strategieentwicklung geschaffen und damit Ergänzungen zum Zentrale-Orte-Konzept vorgenommen.

Um entsprechende räumlich differenzierte Strategien zu entwickeln und dann auch umzusetzen, ist insbesondere eine funktionierende interkommunale Kooperation notwendig. In der Oderlandregion, in der im Rahmen der Regionalstrategie Daseinsvorsorge Ortslagen der 1. und 2. Ordnung definiert wurden (vgl. MORO-Geschäftsstelle Oderlandregion: 9), wurden im Bereich Brandschutz eine interkommunale Gefahrenabwehrbedarfsplanung erarbeitet und erste Maßnahmen umgesetzt. Dazu zählen ein dynamisches Standort-/Fahrzeugsystem, eine optimierte interkommunale Alarm- und Ausrückordnung, ein optimiertes Rendezvous-Prinzip und ein gemeinsamer Ausbildungspool. Erfolgsfaktoren waren dabei der Wille zu einer interkommunalen Kooperation bei den Beteiligten auf Feuerwehr- und Verwaltungsebene sowie die beständige Arbeit mit den Akteuren bereits im Regionalstrategieprozess, denn interkommunale Arbeit ist langwierig und bedarf Verständnis für den Anderen. Der kleinste gemeinsame Nenner ist häufig bereits ein großer Schritt. Bei Analysen und der Erarbeitung von Konzepten ist die Einbindung neutraler Dritter als fachliche Unterstützung zur Akzeptanzsteigerung ungemein wichtig. Selbst kleine Erfolge sollten herausgestellt und beständig angesprochen werden. (Vgl. Drewing 2016: 33)

WEITERDENKEN: DER KOOPERATIONSRAUMANSATZ

Das Konzept einer kleinräumigen, innerregionalen Differenzierung und Typisierung wurde erstmals vom Landkreis Nordfriesland erarbeitet. Er hat als eine von vier Modellregionen des MORO „Region schafft Zukunft“ bereits von 2009–2011 einen Masterplan Daseinsvorsorge inklusive der kleinräumigen Bevölkerungsvorausschätzung entwickelt. Darauf aufbauend wurde das Projekt „Integriertes Mobilitätskonzept Nordfriesland. Weiterentwicklung des Infrastrukturbereichs Mobilität zu einem integrierten Mobilitätskonzept als Teil der Umsetzung der Regionalstrategie Daseinsvorsorge am Beispiel des Landkreises Nordfriesland“ vom damaligen BMVBS beauftragt und von 2012–2013 durchgeführt.

Unterhalb der Ebene der Zentralen Orte und Nahbereiche wur-

den hier in einem iterativen Prozess und auf Grundlage der kleinräumigen Bevölkerungsprognosen Kooperationsräume mit zukunftsfähigen Versorgungszentren bestimmt. Das Kooperationsraumkonzept fußt dabei auf der freiwilligen Zusammenarbeit von Gemeinden, denn Angebote der Nahversorgung und der öffentlichen Daseinsvorsorge „entziehen sich großenteils den eher grobmaschigen Steuerungsmechanismen des Zentrale-Orte-Konzepts.“ (BMVI 2013: 21) So ist die Verteilung der Angebote in den dünn besiedelten Regionen meist dispers, da sie vielfach von Entscheidungen einzelner Personen, Unternehmen oder Institutionen abhängig ist. Die Versorgungszentren, vergleichbar dem oben beschriebenen Gemeindetyp A, sollen stattdessen Angebote der Daseinsvorsorge bündeln und gleichzeitig gut erreichbar sein. Dafür wurde ein innovatives Mobilitätskonzept mit einer Mischung aus konventionellen, flexiblen und alternativen Bedienformen erarbeitet und auf die Kooperationsräume abgestimmt. So wurden folgerichtig raum- und verkehrsplanerische Ansätze in einem integrierten Kooperationsraum- und Mobilitätskonzept und damit in eine Doppelstrategie zusammengeführt. (Vgl. BMVI 2013)

Zum Gelingen erwiesen sich dann sowohl der großräumliche politische Willen als auch die Einsicht und der Einsatz auf kleinräumlicher, persönlicher Ebene als entscheidend. In Nordfriesland stehen der Kreis und die Landesplanung hinter dem Konzept. Ein kreisweites Rufbussystem auf der dritten Ebene wird derzeit ausgeschrieben. Allerdings wird die Diskussion zu Kooperationsräumen in weiten Teilen des Kreisgebiets gar nicht geführt oder beschränkt sich auf ein „Wer macht was?“ Dies liegt u. a. an der Fülle anderer kommunalpolitischer Themen, an fehlenden treibenden Kräften und an der mangelnden Einsicht zur Zusammenarbeit, wenn einzelne Kommunen weiterhin auf Wachstum ausgerichtet sind. (Vgl. Jansen 2016)

Sofern die nötige Überzeugungsarbeit mit vielen Zwischenschritten und Etappenzielen glückt, den einzelnen Kommunen deutlich wird, welches ihr Gewinn daran ist, und das Kirchturmdenken aufgegeben wird, kann wie im Kooperationsraum Mittleres Eiderstedt bspw. eine MobilStation im Versorgungszentrum Garding entstehen. Dafür wurden bisher nicht nur neue kooperative Arbeitsstrukturen geschaffen, sondern müssen Parallelstrukturen vermieden und gerade vorhandene Kooperationen intensiviert und ausgebaut werden. (Vgl. Lorenzen 2016)

Vergleichbare Kooperationsraum- und Mobilitätskonzepte werden nun, ähnlich wie im Aktionsprogramm, im Modellvorhaben „Langfristige Sicherung von Versorgung und Mobilität in ländlichen Räumen“ des BMVI von 2016–2018 in 18 Regionen erarbeitet, damit verbreitet und in jeweils auszuwählenden Piloträumen umgesetzt.²

FAZIT

In den vorgestellten Modellvorhaben zur integrativen Gestaltung der Daseinsvorsorge wird deutlich, dass insbesondere die starken Orte häufig deckungsgleich mit den zentralen Orten der Landes- und Regionalplanung sind. Hier ist der Zugang zu Arbeitsplätzen und zu Infrastruktureinrichtungen in der Regel auch zukünftig gewährleistet. Ein Großteil der Bevölkerung lebt in diesen Orten

² Informationen zum Modellvorhaben unter: www.modellvorhaben-versorgung-mobilitaet.de

und anhand der Wanderungssalden der letzten Jahre konnte der Zusammenhang zwischen Infrastrukturausstattung und Bevölkerungsentwicklung bestätigt werden.

Unterhalb dieser Ebene gibt es bisher jedoch nur wenige Steuerungsmöglichkeiten, wenngleich selbst innerhalb einer Gemeinde oder Verwaltungsgemeinschaft große Unterschiede der Versorgung der Ortsteile deutlich werden. Für diese Zwischenräume braucht es kleinräumige Analysen und diskursive Prozesse, wie sie im Aktionsprogramm regionale Daseinsvorsorge erprobt und verbreitet wurden. Orts- und Gemeindetypisierungen als Zentrale-Orte-Ansatz „von unten“ können dabei eine gute Grundlage spezifischer und passgenauer Strategien und Instrumente sein. Es kann als das „Gegenstromprinzip in der Daseinsvorsorge“ bezeichnet werden. So werden Handlungsempfehlungen auf regionaler Ebene durch lokales Wissen und Tun konkretisiert. Auch für den Anschluss über Projekte, die meist vor Ort an einer konkreten Problematik ansetzen, sind die kleinräumigen Analysen hilfreich.

Unterschiedliche Raumtypen bedürfen also unterschiedlicher Lösungen und Kooperationen. Die starken Orte sollen als Anker im Raum gestärkt werden. Gleichzeitig sollen die Räume mit einem geringeren Maß an Versorgungsstrukturen und schlechter Anbindung bei der Suche nach neuen Lösungen unterstützt werden. Interkommunale Kooperationen zur Sicherung der Grundversorgung sind hier auszubauen. Die Verbesserung der Erreichbarkeit der Versorgungszentren ist zu fördern. Je disperser dabei die Siedlungsstruktur ist, desto mehr sind alternative Mobilitätsangebote gefragt. Gerade in den Zwischenräumen sollten Standards flexibilisiert, rechtliche Regelungen innovationsfreundlicher ausgelegt, Experimente zugelassen und individuelle Lösungen entwickelt werden. In diesen Räumen ist auch das bürgerschaftliche Engagement besonders gefragt. Ehrenamtliche und selbstorganisierte Tätigkeiten ergänzen häufig professionelle Angebote der Daseins-

LITERATUR

Das Autorenteam der Hochschule Neubrandenburg hat das Aktionsprogramm regionale Daseinsvorsorge von 2011–2016 wissenschaftlich und koordinierend begleitet. Der vorliegende Text beruht daher auf einer Vielzahl eigener Auswertungsberichte. Neben der zitierten und im Folgenden aufgelisteten Literatur gibt es weitere Publikationen und Hinweise unter: <http://www.regionale-daseinsvorsorge.de>

BMVBS & BBSR – Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung & Bundesinstitut für Bau, Stadt- und Raumforschung (Hrsg.) (2011): Regionalstrategie Daseinsvorsorge. Denkanstöße für die Praxis. Sonderveröffentlichung, Berlin

BMVI – Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (Hrsg.) (2013): Langfristige Sicherung von Versorgung und Mobilität in ländlichen Räumen. Demografische Herausforderungen, interkommunale Kooperationen und Mobilitätsstrategien am Beispiel Nordfriesland. Berlin

BMVI – Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (Hrsg.) (2015): Aktionsprogramm regionale Daseinsvorsorge. Projektassistenz Umsetzungsphase. BMVI-Online-Publikation 04/2015, Berlin

BMVI – Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (Hrsg.) (2016): Regionalstrategie Daseinsvorsorge. Leitfaden für die Praxis. Berlin

Drewing, Thomas (2015): Regionalstrategie Daseinsvorsorge Oderlandregion. Aufbau interkommunaler Managementstrukturen im Brand- und Katastrophenschutz/2. Umsetzungsphase. Unveröffentlichter Endbericht

Jansen, Burkhard (2016): Erfahrungen aus Nordfriesland. Das integrierte Mobilitätskonzept für den Kreis Nordfriesland. Vortrag auf dem 1. Regionalen Workshop des Modellvorhabens „Langfristige Sicherung von Versorgung und Mobilität in ländlichen Räumen“ am 16.06.2016 in Schleswig. Unveröffentlicht

Kreis Schleswig Flensburg (Hrsg.) (2013): Kreis Schleswig Flensburg. Reizvoller Lebensraum im Norden. Regionalstrategie Daseinsvorsorge. Chancen für Innovation. Schleswig

Lorenzen, Herbert (2016): Erfahrungsbericht Kooperationsraum Mittleres Eiderstedt. Vortrag auf dem 1. Regionalen Workshop des Modellvorhabens „Langfristige Sicherung von Versorgung und Mobilität in ländlichen Räumen“ am 16.06.2016 in Schleswig. Unveröffentlicht
MORO-Geschäftsstelle Oderlandregion (Hrsg.) (2013): Regionalstrategie zur Sicherung der Daseinsvorsorge in der Oderlandregion. Seelow
Saale-Holzland-Kreis (Hrsg.) (2014): Regionalstrategie Daseinsvorsorge für den Saale-Holzland-Kreis. Eisenberg

Regionaler Planungsverband Westmecklenburg (Hrsg.) (2013): Dem Wandel begegnen, die Zukunft gestalten. Regionalstrategie Daseinsvorsorge. Regionalplanung in Westmecklenburg. Schwerin

Vogelsbergkreis (Hrsg.) (2014): Zukunft Vulkan Vogelsberg. Ergebnisse und Empfehlungen aus dem Modellvorhaben Regionalstrategie Daseinsvorsorge (MORO). Lauterbach