



**MOBIL.DASEIN.MITREDEN!
Aufstartwerkstatt für den FreiRaum Ruppiner Land
zum Modellvorhaben MOBIL.DASEIN.OPR!**

Fontanestadt Neuruppin, 18. Mai 2016

Ablauf

- 17:00-17:30 Uhr Begrüßung
Einführung in das Modellvorhaben, Herr Gipp (IGES Institut)
- 17:30-18:30 Uhr Werkstatt
Erläuterung des Ablaufs, Frau Krettek (REG mbH)
Gemeinsame Werkstatt-Arbeit
- 18:30 Uhr Ausblick



**MOBIL.DASEIN.OPR!
Vorstellung des Modellvorhabens:
„Wo die Reise hingehet...“**

Christoph Gipp, Geschäftsführer IGES Institut GmbH

Auftaktwerkstatt für den FreiRaum Ruppiner Land, Neuruppin, 18. Mai 2016

Inhalt

1. Begrüßung & Vorstellung
2. Hintergrund und Ziele des Modellvorhabens
3. Methodisches Vorgehen
4. Erwartungen an die Ergebnisse des Modellvorhabens
5. Beispiele

1. Begrüßung & Vorstellung

Ausgewählte Kunden und Referenzen

Vom Fernbus bis zum Deutschlandtakt!



Kurzprofil IGES

- Gegründet 1980 als unabhängiges Institut, inhabergeführt
- Größtes privates Forschungs- und Beratungsinstitut im deutschen Gesundheitswesen
- 2007 Gründung des Geschäftsbereiches Mobilität
- Rund 120 Experten

Kunden

- Aufgabenträger
- Landkreise, Bundes- und Landesministerien
- Private und kommunale Verkehrsunternehmen
- Regulierungsorganisationen
- Verbände der Verkehrswirtschaft

Referenzen

- **ÖPNV in Stadt und Land**
- Gutachten **Revision Regionalisierungsmittel**
- Machbarkeitsstudie **Deutschlandtakt**
- Gutachten zu Regulierung im Bahnsektor
- **Fernbusberatung**
- SPNV-Beratung



2. Hintergrund und Ziele des Modellvorhabens

Die Modellregion gehört zu den überdurchschnittlich vom demografischen Wandel betroffenen Regionen



Ausgangssituation im Landkreis OPR

- Stark ländlich geprägt und eher peripher gelegen
- Überwiegend dünn besiedeltes Kreisgebiet
- Prognostizierte starke Bevölkerungsabnahme bis 2030

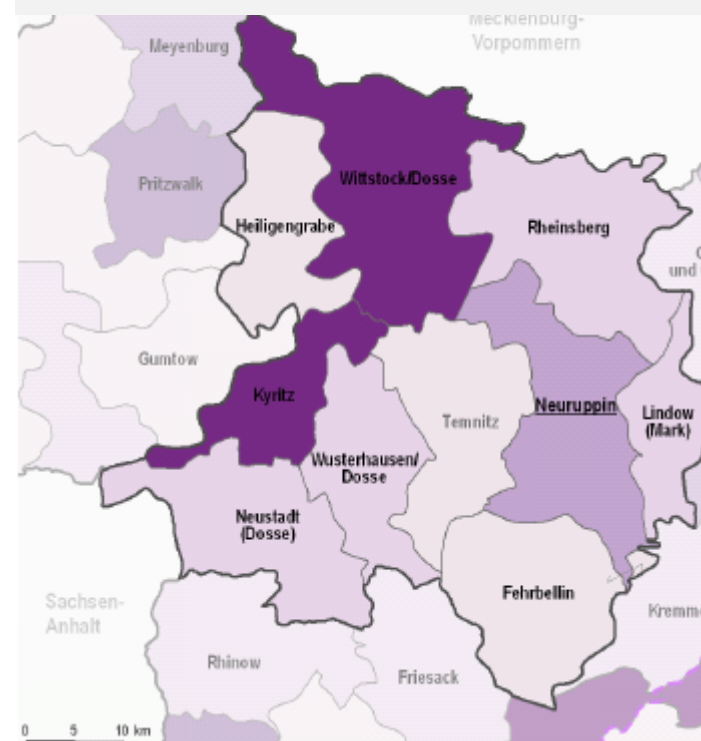
Versorgungssituation zeigt Handlungsbedarf

- Abnahme von Einzelhandelseinrichtungen
- Konzentration von Einrichtungen der Daseinsvorsorge und Nahversorgung in den Mittelzentren

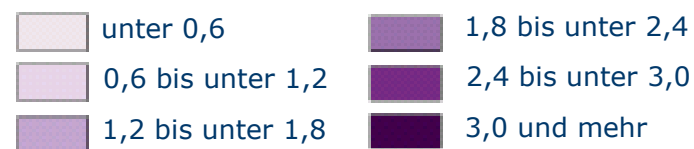
Zukünftige Herausforderungen

- Aufrechterhaltung von Infrastrukturen der Daseinsvorsorge
- Sicherstellung der Erreichbarkeit
- Ohne strukturelle Anpassungen werden gemeinwirtschaftliche Kosten weiter deutlich steigen

Einzelhandelsversorgungsdichte OPR 2010



Verkaufsfläche in m² je Einwohner



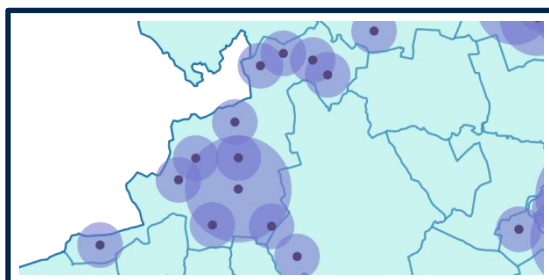
Quelle: Kreisprofil Ostprignitz-Ruppin 2013

Ziel ist es, auch zukünftig erreichbare Daseinsvorsorge in allen Teilen der Region zu gewährleisten



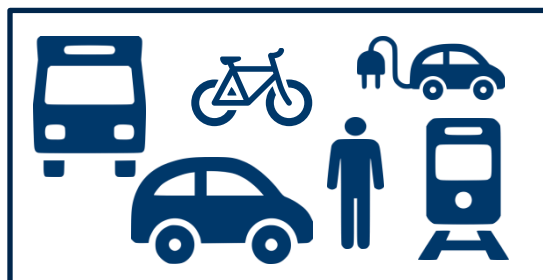
Kooperationsraumstrategie

- Bündelung von Funktionen der Daseinsvorsorge in Versorgungszentren
- Kooperationsstrukturen mit kommunalen, wirtschaftlichen, sozialen und privaten Akteuren



Mobilitätsstrategie

- Mobilitätsangebote schaffen
- Erreichbarkeit der Versorgungszentren sicherstellen
- Mobilitätsketten integriert gestalten



Teilhabestrategie

- Alle relevanten Ziel- und Nutzergruppen berücksichtigen und einbinden



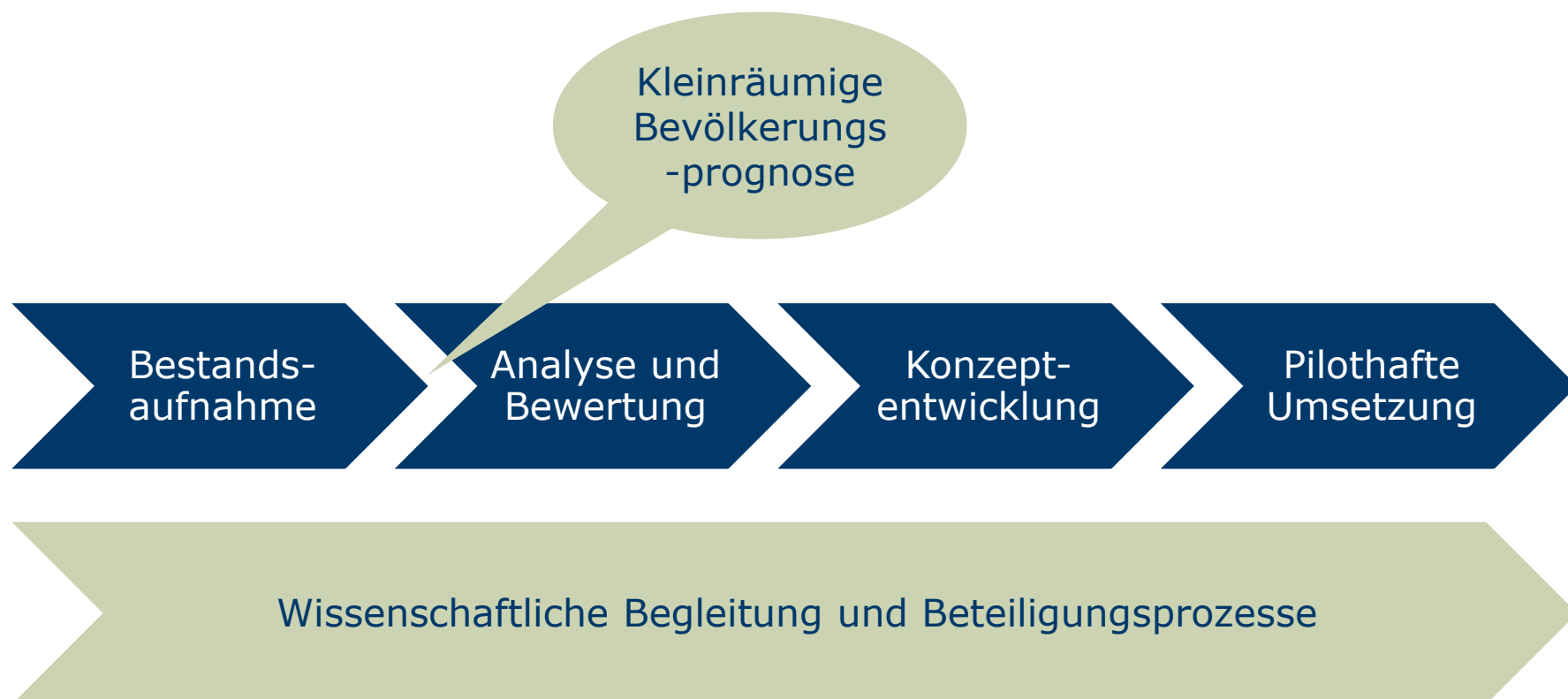
Konsequenter „Bottom-up“-Prozess unter Nutzung und Förderung der vorhandenen freiwilligen Kooperationsstrukturen

3. Methodisches Vorgehen



Das Modellvorhaben gliedert sich in vier Schritte

- **Beteiligung** ist ein **grundlegender Baustein** für das erfolgreiche Gelingen des Vorhabens



Anforderungen an einen integrativen Ansatz zur Sicherung von Versorgung und Mobilität



Kooperationsräume und Mobilität Prinzip eines „lernenden Projekts“

Versorgungs- und
Mobilitätsoptionen
benötigen langfristige
Etablierungsperioden

Beteiligung ist zentrale
Erfolgsbedingung

Wirksame
Kombinationen
stationärer und mobiler
Daseinsvorsorge
erforderlich

Interkommunale
Zusammenarbeit
verbindlich aufbauen

Abstimmung mit
anderen Kooperationen,
z.B. Lokale
Aktionsgruppe
„Regionalentwicklung
Ostprignitz-Ruppin e.V.“

4. Erwartungen an die Ergebnisse des Modellvorhabens

Fokus liegt auf realistischen Lösungen und einer langfristigen Umsetzungsperspektive



Vorteile des Kooperationsraum-Ansatzes

Gemeinsame Lösungsfindung, denn Probleme enden nicht an Kreisgrenzen

Nutzung und Förderung der vorhandenen freiwilligen Kooperationsstrukturen kommunaler, wirtschaftlicher, sozialer und privater Akteure

Bestehende Verflechtungen nutzen und ausbauen

Neue Versorgungsstrukturen anhand funktional orientierter Kooperationsräume definieren



MOBIL.DASEIN.OPR!

„Abgucken erlaubt...“

Welche guten Beispiele gibt es? – Eine Auswahl.

Christoph Gipp, Geschäftsführer IGES Institut GmbH

Auftaktwerkstatt für den FreiRaum Ruppiner Land, Neuruppin, 18. Mai 2016

Es gibt bereits viele Lösungsansätze zur Sicherung von Versorgung und Mobilität im ländlichen Raum



Eine Auswahl:

**Multifunktions-
häuser**

Mitfahrlösungen

**Mobile
Versorgung**

Vernetzung

Multifunktionshäuser



DORV-Zentrum, deutschlandweit

Ziel: Sicherung der Nahversorgung im ländlichen Raum durch Bündelung des Angebotes.

Das DORV-Zentrum baut auf ein Fünf-Säulen Modell auf:

- Verkauf von Lebensmitteln des tägl. Bedarfs
- Dienstleistungen
- Sozial-medizinische Versorgung
- Raum für Kommunikation
- Kulturangebot

Kosten für Miete, Personal und sonstige Kosten können geteilt werden und Rentabilität steigt.

Weitere Vorteile sind die Identifikation der Bürger mit dem eigenen Dorf und die Sicherung von Arbeitsplätzen in der Region.

Quellen: www.dorv.de

Netzwerk Multipler Häuser am Stettiner Haff, Meck.-Vorpommern



Ziel: Wohnortnahe Grundversorgung mit Einkaufsmöglichkeiten, Arztpraxen, Sparkassen, Postdiensten usw. anbieten und sichern.

Umbau leer stehender öffentlicher Gebäude (Schulen, Bahnhöfe, etc.) zu Multifunktionshäusern.

Baulich flexible Gestaltung des Gebäudes, so dass die Räume vielfältig genutzt werden können.

Durch täglich wechselnde Nutzung ersetzen mobile "Dienstleister" mit einem zentralen Anlaufpunkt die fehlende Mobilität der Bewohner.

Für Anbieter entsteht durch das Netzwerk von ausgewählten Gebäuden in verschiedenen Dörfern ein attraktives und wirtschaftliches Arbeitsfeld.

Quellen: www.demografie-mv.de, www.multiples-haus.de

Ein Beispiel aus dem Bereich Mobilität

Drei grundlegende Lösungsansätze für privates Engagement zur Mobilitätssicherung, Eignung für ORP zu prüfen



Selbsthilfe / „Bürger fahren für Bürger“

„Teilen bzw. Nutzen statt Besitzen“

Privates Engagement

Mobilität auf Basis bürgerschaftlichen Engagements

- Bürgerbus, betrieben durch in einem Verein organisierte ehrenamtliche Fahrer
- Senioren- und Bürgerfahrdienste

Sharing-Modelle

- Gemeinsame Nutzung von Autos oder Fahrrädern
- Wirtschaftliche Tragfähigkeit in ländlichen Räumen problematisch

Mitnahmeverkehre im privaten Pkw

- Klassische private Mitnahme im engen sozialen Umfeld
- Fahrgemeinschaften, z.B. Pendler
- Private Mitnahme mit unbekanntenen Personen (organisiert und spontan)
- Überregionale Mitfahrplattformen, regionale Mitfahrerportale

Mobilfalt in Nordhessen

Mitnahmelösung zeigt Chancen und Probleme auf



Mobilfalt ergänzt Nahverkehrsangebote wie Bus und Bahn um Fahrten mit dem Auto oder Taxi.

Jeder in den Pilotregionen kann seine regelmäßigen oder unregelmäßigen privaten oder geschäftlichen Autofahrten im Rahmen der Mobilfalt anbieten.

Fahrer erhalten festgelegte Kostenerstattung, Fahrgäste entrichten einheitlichen Ticketpreis.

Freigeschaltete Kunden (Stand: 12.12.2015): 699 Kunden, davon 607 Mitfahrer und 92 Fahrer.

Quellen: www.nvv.de, Universität Kassel

Mobile Versorgung = Nicht nur der Einkaufsbus!

Rollende Arztpraxis Landkreis Wolfenbüttel, Niedersachsen



Ziel: Sicherstellung einer bedarfsgerechten medizinischen Versorgung im ländlichen Raum und Verbesserung der Behandlung chronisch kranker, älterer und wenig mobiler Patienten.

Modellprojekt von 2013 bis 2013.

Drei qualifizierte Ärzte boten in einem speziell ausgerüsteten Fahrzeug typische hausärztliche Leistungen an.

Hausärzte im Landkreis konnten die rollende Arztpraxis mit Hausbesuchen beauftragen, um sich so zeitlich zu entlasten und Zeitkapazitäten für die mobilen Patienten zu schaffen.

Die mobile Praxis fuhr zudem an festen Wochentagen sechs Dörfer ohne niedergelassenen Hausarzt im Kreisgebiet an.

Quellen: IGES, www.gesundheitsregion-wolfenbuettel.de

Vernetzung

STmobil

Mettingen, Nordrhein-Westfalen



Modellprojekt zur Verknüpfung von Pedelec und Schnellbus.

Verkehrsunternehmen (Regionalverkehr Münsterland (RVM)) stellt Fahrräder und Pedelecs an der Rad+BUS mobilSTation bereit.

Betrieb der Station durch RMV + Einzel-/Fahrradfachhandel.

Eine an der mobilSTation angeschlossene Mobilitätsberatung unterstützt die Nutzer mit individuellen Lösungen bei Mobilitätsfragen.

Verbesserungen beim Schnellbus: Ausdünnung des Schnellbus-Haltestellennetzes und Beschleunigung von Linien.

Quelle: www.nationaler-radverkehrsplan.de

Ansprechpartner

Dipl.-Ing. Christoph Gipp, Geschäftsführer

IGES Institut GmbH
Friedrichstraße 180
10117 Berlin
Tel. 030-230 809 589
Email: christoph.gipp@iges.com

www.iges.com
