



Masterplan Daseinsvorsorge

Schwerpunkt Siedlungsentwicklung und Mobilität

„Mittendrin in jedem Alter“ – 3. Treffen der begleitenden Arbeitsgruppe
bei der Antidiskriminierungsstelle des Landes Schleswig-Holstein
Vortrag am 02.09.2014

Eine kurzes Vorwort

Einige Klarstellungen zum nachfolgenden Inhalt

- Die nachfolgenden Ausführungen zum „Wohnen im Alter im ländlichen Raum“ beziehen sich weniger auf bautechnische Fragen in der Wohnung (Barrierefreiheit und dergl.), sondern vielmehr auf die Frage, wie eine gesellschaftliche Teilhabe und Versorgungssicherheit im ländlichen Raum dauerhaft gewährleistet werden kann.
- Das „Kooperationsraummodell mit Versorgungszentren“ ist eine Strategie, keine unmittelbar wirksame Maßnahme. Effekte wären bei flächendeckender Umsetzung mittel- bis langfristig zu erwarten, kurzfristige Verbesserungen sind eher selten zu erwarten.

Eine kurze Einführung

**Der demographische Wandel im ländlichen Raum –
eine neue (oder doch alte) Herausforderung**

Der demographische Wandel im ländlichen Raum – eine neue (oder doch alte) Herausforderung (Teil I)

Kleinere Gemeinden im (peripheren) ländlichen Raum haben in der Regel schon viel **Erfahrung mit der Ausdünnung ihres öffentlichen und privaten Dienstleistungsangebotes**. Der Verlust von Einrichtungen wie Bank, Post, Arzt, Schule oder Einzelhandel ist hier kein neues Phänomen. Vielfältige Anpassungsstrategien wie der Ersatz landwirtschaftlicher Arbeitsplätze durch touristische Angebote, ländliche Dienstleistungszentren oder Telehäuser zur Konzentration von Mindestangeboten werden seit Jahrzehnten diskutiert und eingesetzt.

Der ländliche Raum hat zudem eine historische **Erfahrung mit demographischen Veränderungsprozessen und Wanderungsbewegungen**. „Landflucht“, die Abwanderung jüngerer Menschen in die wirtschaftlich attraktiveren Städte, begleitet die jüngere Siedlungsentwicklung. In den letzten Jahrzehnten wurden Verluste dadurch ausgeglichen oder abgebremst, dass viele Familien aus unterschiedlichen Gründen (Wohnkosten, Ruhe, Freizeitqualität) ihren Wohnstandort auf dem Land suchten.

Im Prinzip war **bislang** das **allgemeine wirtschaftliche und demographische Wachstum stark genug**, um auch in den kleineren ländlichen Gemeinden genügend **Substanz zu erhalten** – und dafür genügend Finanzmittel bereitzustellen.

(siehe: Fahrenkrug 2006 in wegweiser-kommune)

Der demographische Wandel im ländlichen Raum – eine neue (oder doch alte) Herausforderung (Teil II)

Hier entsteht durch den aktuellen demographischen Prozess, verbunden mit der öffentlichen Finanznot, ein Entwicklungsbruch, bei dem herkömmliche Reaktionsmuster und die Erwartung, dass für alle genügend vom gemeinsamen Kuchen bleibt, versagen müssen:

Die **Schrumpfungs- und Alterungsprozesse** des demographischen Wandels werden überwiegend ausschließen, dass Bevölkerungsverluste durch Zuwanderung in die kleinen Gemeinden im ländlichen Raum ausgeglichen werden. Die **öffentliche Finanznot** wird ausschließen, dass unausgelastete Infrastrukturen aufrechterhalten werden können.

Viele kleinere Gemeinden im peripheren ländlichen Raum werden deshalb – mit sehr unterschiedlicher Dynamik – damit konfrontiert werden, dass junge Menschen weiter und wieder zunehmend abwandern, ihre Bevölkerung schrumpft und überaltert sowie **Auslastung und Erhalt der Infrastrukturangebote (noch) schwieriger** werden.

(siehe: Fahrenkrug 2006 in wegweiser-kommune)

Masterplan Daseinsvorsorge für Nordfriesland

**– ein kurzer Abriss mit Schwerpunkt
Wohnungswirtschaft und Siedlungsentwicklung**

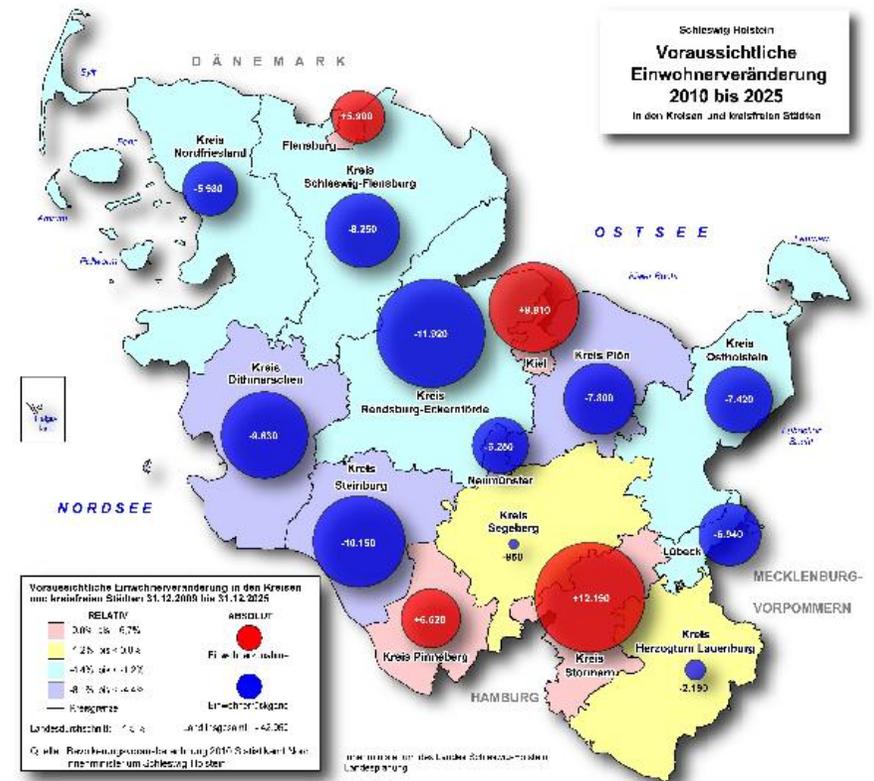
Bevölkerungsprognose für Schleswig-Holstein

Situation in Nordfriesland

Landesweit gibt es Wachstums-/Stagnationsregionen im Hamburger Umland und den kreisfreien Städten sowie Schrumpfungsregionen im ländlichen Raum

Die Bevölkerung in Nordfriesland wird nur moderat um 3,6 %, d.h. um 5.900 Personen, abnehmen.

Diese Feststellung ist aber unzureichend, da der demographische Wandel kleinräumlich stattfindet und vor allem den Altersumbau betrifft.



Start der Modellregion

Teilnahme am Modellvorhaben Demografischer Wandel - Region schafft Zukunft

Das Modellvorhaben verfolgte eine Doppelstrategie, die ein gezieltes Gegensteuern und eine vorausschauende Anpassung an die demografischen Veränderungen ermöglichen sollte.

Als Vorreiter hatten die Regionen Südharz-Kyffhäuser in Sachsen-Anhalt/Thüringen und Stettiner Haff in Mecklenburg-Vorpommern ab Mitte 2007 aufgezeigt, wie auch in dünnbesiedelten Räumen attraktive Angebote für öffentlichen Verkehr, Bildung und Qualifizierung, Gesundheitsversorgung, Einzelhandel und Kultur zu schaffen sind.

Mit der Ausweitung auf die **Modellregionen Nordfriesland** in Schleswig-Holstein und Werra-Meißner-Kreis in Hessen wurde **im April 2009 die zweite Phase des Modellvorhabens "Region schafft Zukunft"** gestartet, die bis Mitte 2011 lief.

Durch ein vom Innenministerium Schleswig-Holstein ab 2010 finanziertes **Zusatzmodul** konnte die **Daseinsgrundfunktion „Wohnen“** im Masterplan Daseinsvorsorge mitbearbeitet werden. Dieser Baustein konnte Ende 2011 abgeschlossen werden.



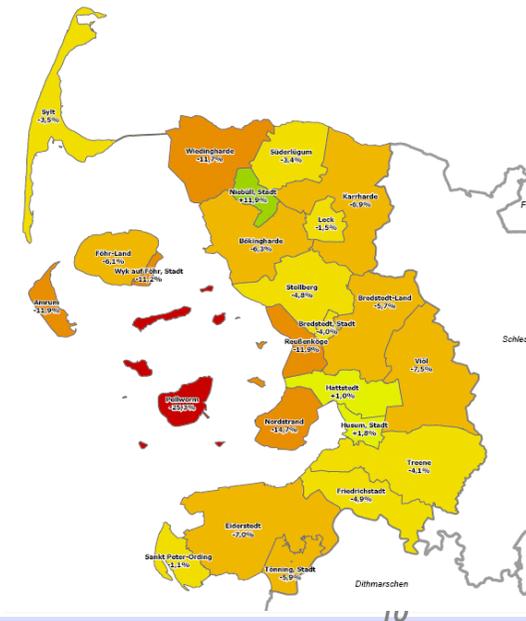
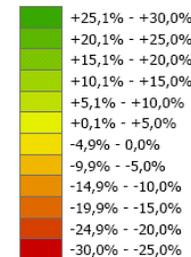
Masterplan Daseinsvorsorge – die Themen

- Wirtschaft, Bevölkerungs- und Haushaltsprognose
- Feuerwehrwesen, Rettungswesen
- Wasserversorgung und Abwasserentsorgung
- Langzeitarbeitslosigkeit und Armut
- Kinderbetreuung
- Senioren und Pflege, Menschen mit Behinderungen
- Kulturelle Einrichtungen: Volkshoch-, Musikschulen und Büchereiwesen
- Integrierende medizinische Versorgung
- Schule
- **Erreichbarkeit und Mobilität**
- **Wohnen**
- Bürgerschaftliches Engagement
- Nahversorgung
- **(Funktions-) Kooperationsräume**



Kleinräumige
Bevölkerungsprognose
Kreis Nordfriesland

Relative Bevölkerungsentwicklung
2009-2025



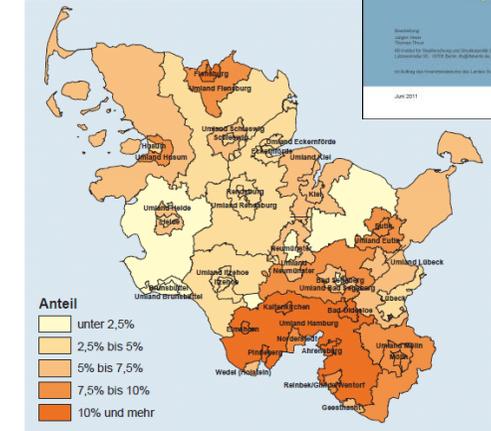
Kreisdurchschnitt: -3,6%

Masterplan Daseinsvorsorge - Baustein Wohnen

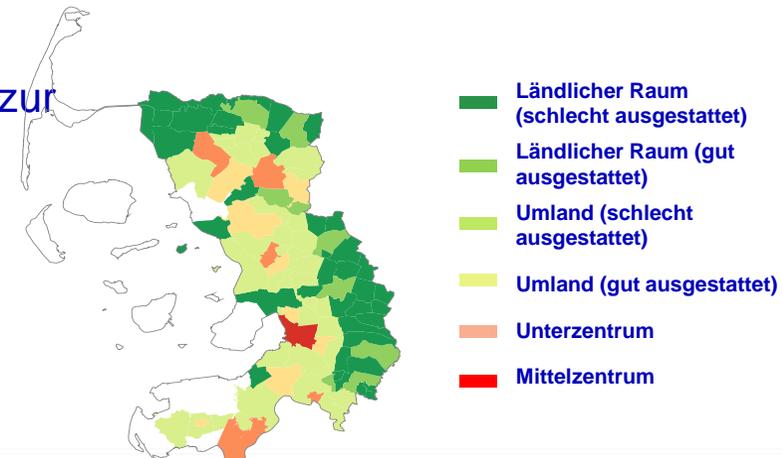
Indikatoren für den Immobilienmarkt in Nordfriesland und Methodik im Baustein Wohnen

- **Demographische Entwicklung;** hierzu kleinräumliche Bevölkerungsvorausberechnung
- **Grundindikatoren der Gemeinden;** hierzu Gemeindetypisierung anhand vorhandener öffentlicher und privater Infrastruktur unterteilt in zentrale Orte, Umland und stark ländlich geprägt
- **Gebäudebestand;** hierzu Gebäudetypisierung anhand Wohnungsbausegmenten und Baualterklassen unter Berücksichtigung üblicher Sanierungsbedarfe
- **Baugebietsentwicklung;** hierzu Bürgermeisterbefragung zur zukünftigen gemeindlichen Wohnbaupolitik
- **Verhalten der (Wohn-) Bevölkerung;** hierzu Haushaltsbefragung

Abbildung 28:
Wohnungsneubaubedarf 2010 bis 2025
(Wohnungen in % des Bestandes)



Datengrundlage: Landesplanung, Berechnungen des IFS



Masterplan Daseinsvorsorge – Baustein Wohnen

Wesentliche Ergebnisse (Schlaglichter):

- Der Bevölkerungsrückgang und Altersumbau betrifft vor allem die ländlicher geprägten Teilräume
- Im ländlichen Raum wohnen ältere Menschen in älteren Häusern mit höherem Sanierungsbedarf
- Innerhalb von 15 Jahren werden viele Gebäude (freistehende EFHer) höherer Baualtersklassen – nicht fachgerecht saniert - auf den Markt drängen
- Jüngere und mittlere Altersgruppen als Wohneigentumsbildner nehmen dramatisch ab mit entsprechenden Auswirkungen auf die Nachfrage
- Absehbares Auseinanderdriften von Angebot und Nachfrage mit Auswirkungen auf Preisbildung bis hin zur Unverkäuflichkeit bei Gebrauchtimmobilien im stärker ländlich geprägten Raum
- Vollumfängliche Sanierung (energetisch/ barrierefrei) von Gebäuden älterer Baualtersklassen wirtschaftlich oftmals nicht vertretbar, da Kosten unverhältnismäßig zum Marktwert
- Wachsender Wunsch nach kleineren barrierefreien Wohneinheiten (Miete oder Eigentum) in infrastrukturell gut erschlossenen Lagen – begrenzte Auswirkung auf Nachfrage wegen fehlender finanzieller Mittel
- Zunehmende Sorge der Wohnbevölkerung um Versorgung und Mobilität im Alter - Angebote abseits des motorisierten Individualverkehrs gewinnen an Bedeutung

Situation führte zu ersten Überlegungen für eine Neuausrichtung der Raumordnungspolitik – Rückkehr zur Einheit von Siedlungsentwicklung und Verkehr in Anlehnung an das Zentrale-Orte-Konzept, aber deutlich flexibler ausgestaltet

Raumstrukturen

Herausforderungen an Mobilität
im ländlichen Raum

Raumstrukturen - Herausforderungen an Mobilität im ländlichen Raum

Prämisse: Öffentliche und private Infrastruktur, die dauerhaft von allen Bürger/innen, **in angemessener Zeit als notwendige Daseinsvorsorge-Angebote** zu erreichen sein muss.

- Lebensmittel, Bäcker, Fleischer
- Bankdienstleistungen
- Apotheke
- Hausarzt
- Kinderbetreuung
- Grundschule
- Stationäre und mobile Altenpflege
- Kommunale Verwaltungen/Bürgerbüro
- Mobilitätsangebote
- Soziale Treffpunkte



Raumstrukturen - Herausforderungen an Mobilität im ländlichen Raum

Veränderungen in der Erreichbarkeit von Infrastruktur

Kleinteilige und disperse Siedlungsstrukturen in Nordfriesland

75% der Gemeinden mit weniger als 1.000 EW

67% der Bevölkerung in kleinen Gemeinden (< 5.000 EW)

Anbieterstrukturen verändern sich weiter

Privatisierungen (Post)

Konzentration (Lebensmittel, Banken, Schulen)

Ausdünnungen (Ärzte)

Nachfrageverhalten verändert sich

Internet

Mobilitätsverhalten ändert sich

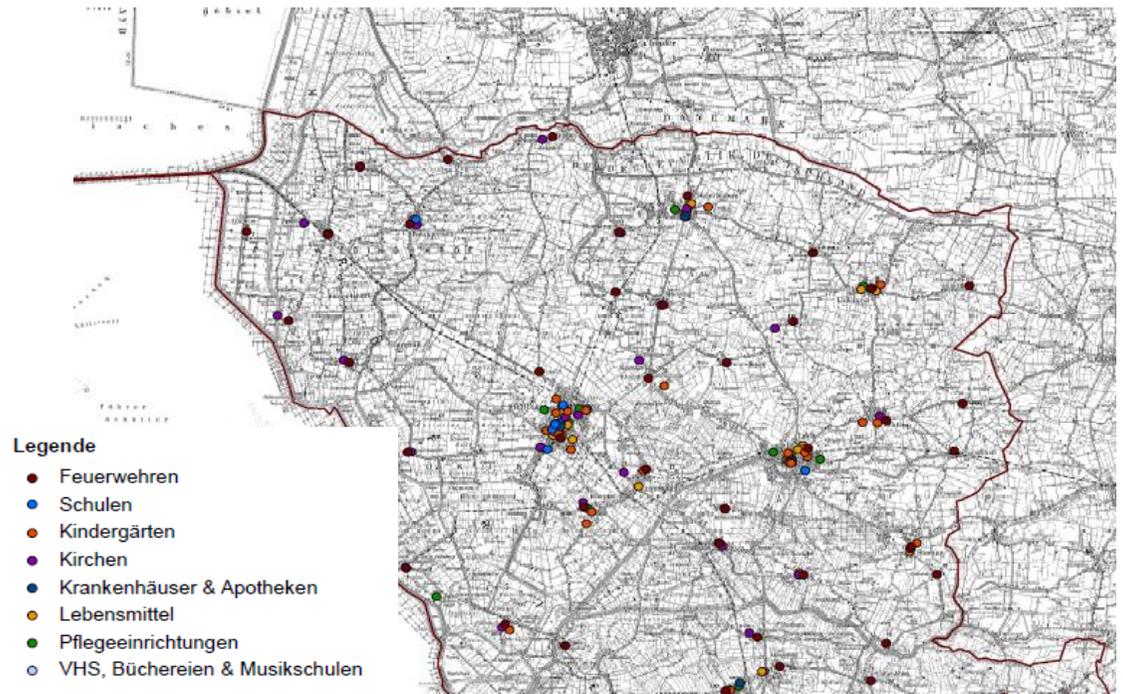
Motorisierter Individualverkehr wird teurer

Zunehmende Anzahl Haushalte ohne Auto oder Zweitauto

weniger Berufsverkehre

Mobilitätsangebote nicht zeitgemäß

Klassischer ÖPNV integriert in Schülerbeförderung und ausgerichtet auf die Siedlungsachsen



Infrastrukturen im Amt Südtondern

Projektansatz

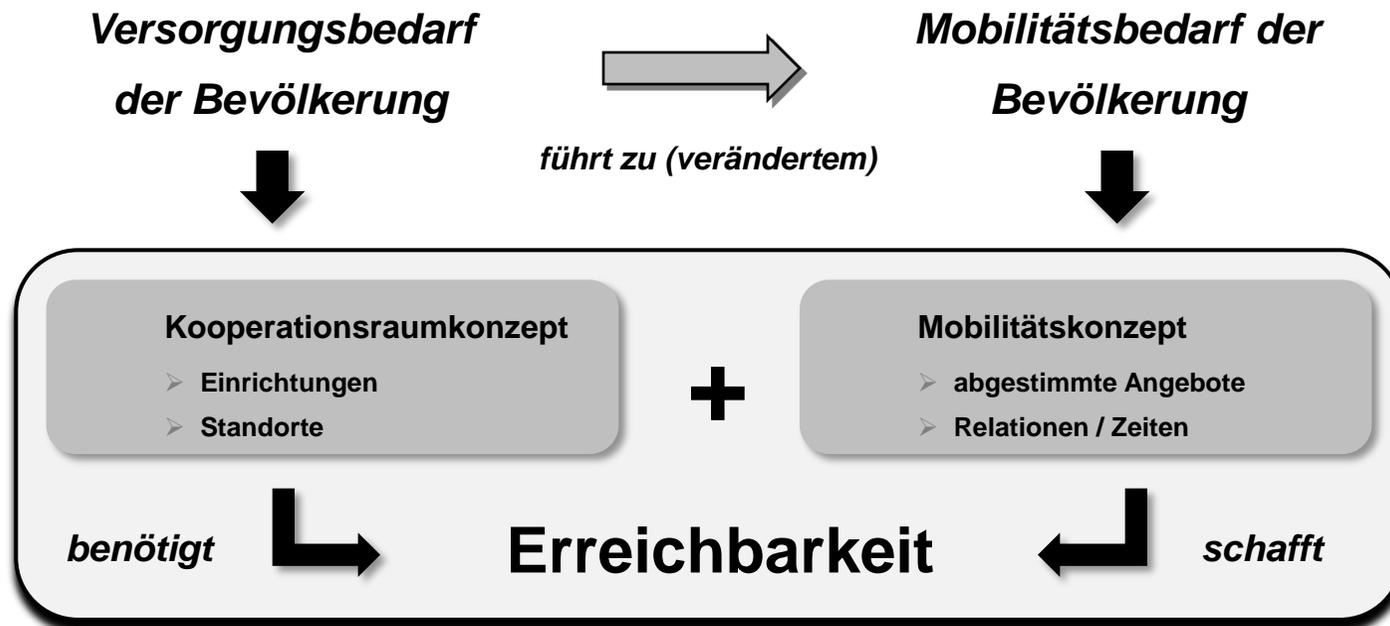
Kooperationsräume mit Versorgungszentren
und Mobilitätsangeboten

Projektansatz – Kooperationsräume und integriertes Mobilitätskonzept

Grundlagen

Kooperationsraumkonzept: Umfang und Qualität der vorzuhaltenden Versorgungsangebote, geeignete Infrastrukturstandorte, wohnbauliche Entwicklung, räumlicher Zuschnitt

Integriertes Mobilitätskonzept: Mobilitätsangebote, Relationen, Zeiten und Fahrtenangebot im Hinblick auf die jeweils relevanten Nachfragegruppen

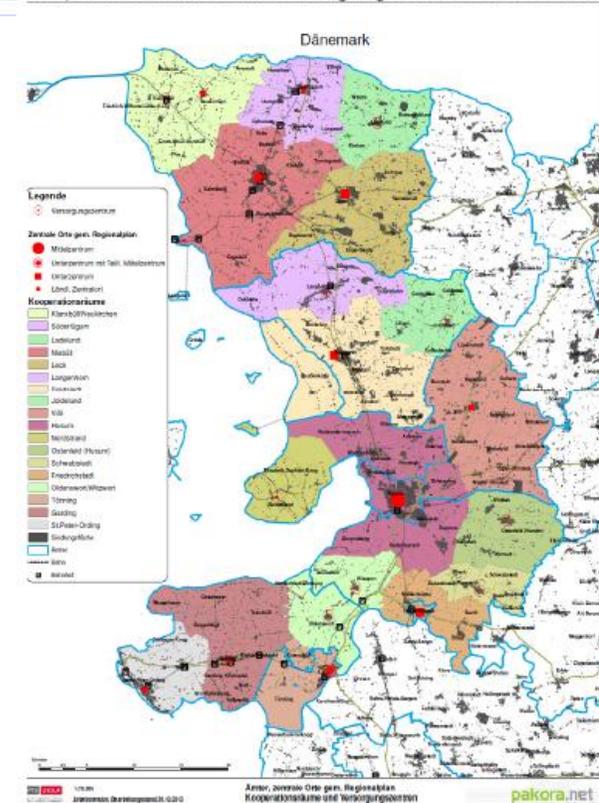


Projektansatz – Kooperationsräume mit Versorgungszentren

Kooperationsräume mit Versorgungszentren und angepassten Mobilitätsangeboten

- **Kooperationsräume** bestehen aus mehreren, aneinander angrenzenden Gemeinden, die sich freiwillig und verbindlich zur Zusammenarbeit erklären
- Innerhalb **einer** dieser Gemeinden befindet sich ein **zentrales Versorgungszentrum**, welches die anderen Gemeinden mitversorgt
- In jedem Versorgungszentrum ist eine **Mindestausstattung an öffentlicher und privater Infrastruktur** in ortsfester und flexibler Form vorhanden
- Das Versorgungszentrum ist **mindestens im 2-Stunden-Takt** an den überregionalen ÖPNV und dem Mittelzentrum angebunden
- **Alle** Gemeinden sind über vor Ort zu entwickelnde flexible Mobilitätsangebote **an das Versorgungszentrum angebunden**
- Um **Bündelungsvorteile** zu nutzen und die **Auslastung des Angebots** zu stärken, **konzentriert** sich die **weitere wohnbauliche Entwicklung** – insbesondere für barrierearme/-freie kleinere Wohneinheiten – auf das fußläufig erreichbare Umfeld des Versorgungszentrums

Kooperationsräume und Versorgungszentren im Kreis NF



Mobilität – Herangehensweise und Inhalte

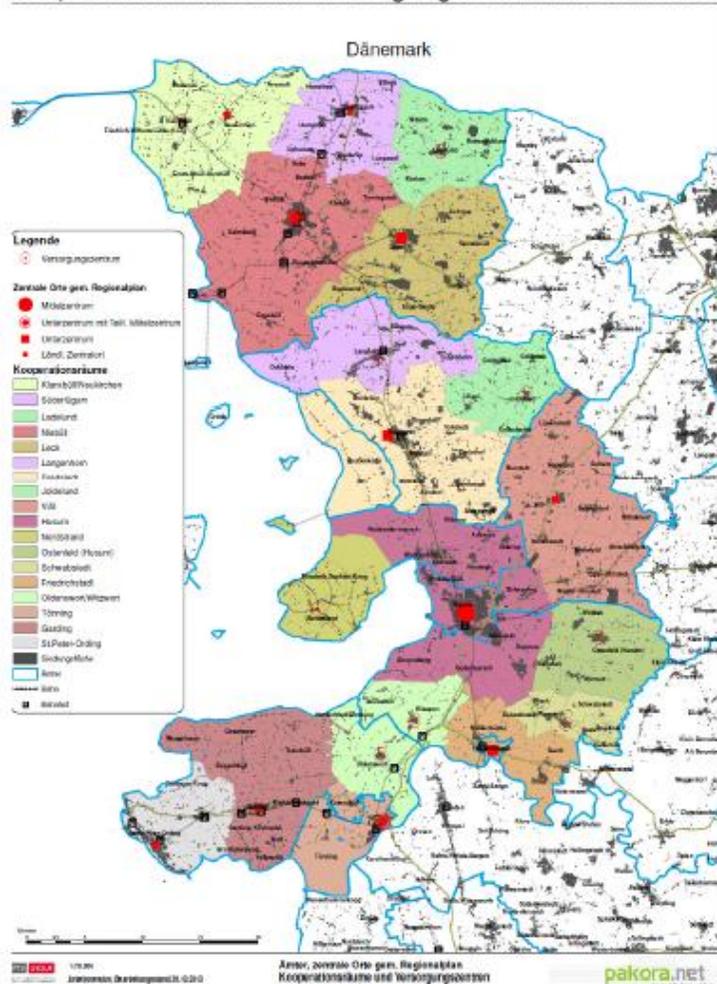
- Ziel: Erreichbarkeit der jeweils nächstgelegenen Standorte mit Einrichtungen der Daseinsvorsorgeeinrichtungen (Versorgungszentren, Zentrale Orte) sichern
- **auf Kooperationsraumkonzept abgestimmtes Mobilitätskonzept** mit konventionellen ÖPNV-Angeboten, flexiblen Bedienungsformen im ÖPNV, neuen Formen der Elektromobilität und Mobilitätsangeboten des bürgerschaftlichen Engagements



- **3-Ebenen-Netz mit verschiedenen Mobilitätsangeboten**
- **Abgrenzung der Funktionen „Verbinden“ und „Erschließen“**
- **Verknüpfung der Netzebenen zur Sicherstellung reibungsloser Mobilitätsketten**

Netzebene 1 und 2 im Kreis Nordfriesland

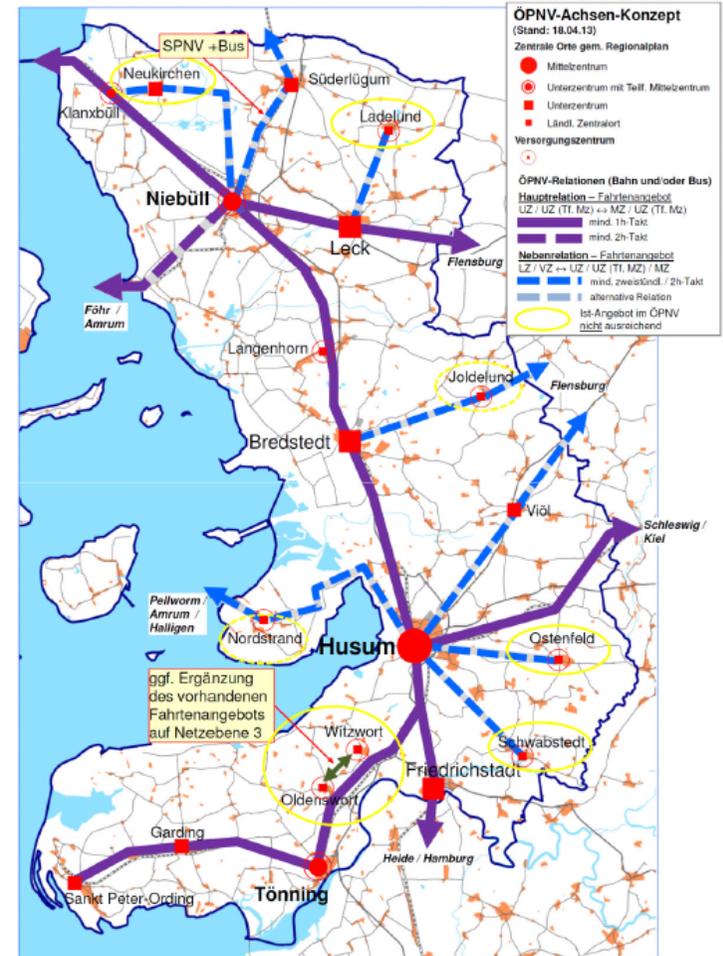
Kooperationsräume und Versorgungszentren im Kreis NF



ÖPNV-Kernnetz

Merkmale:

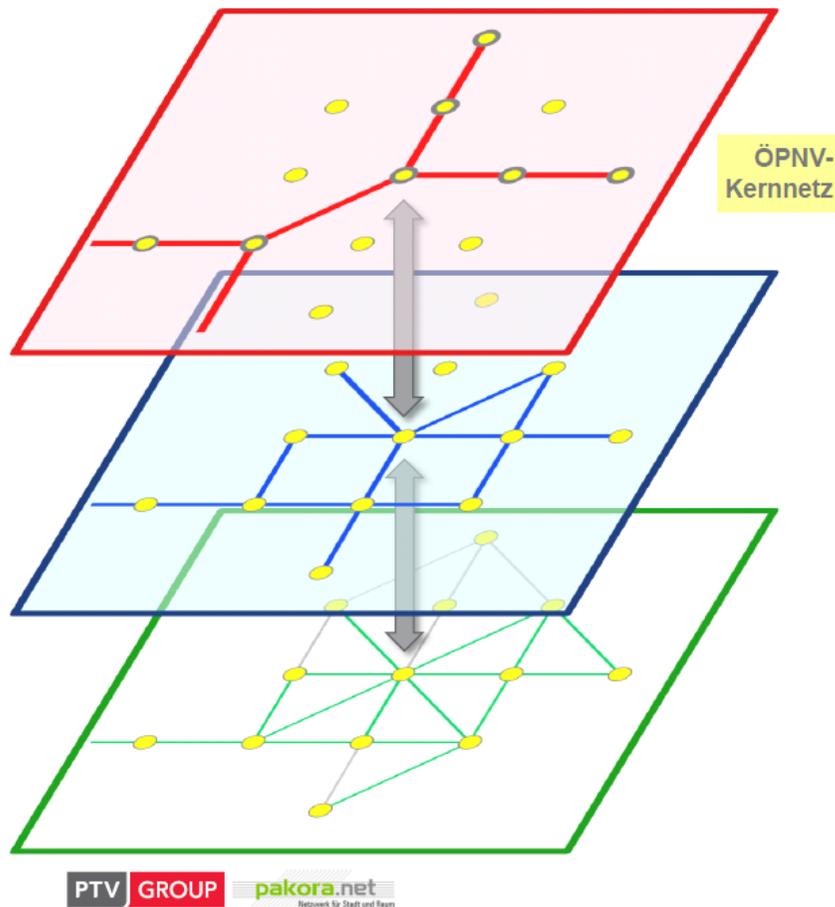
- Umsteigefreie Direktfahrt zum nächsten ZO bzw. VZ
- max. 2 Umsteigen bis zum nächsten Ort mit mittelzentraler Funktion
- Abgestimmte Fahrpläne sicher Anschlüsse mit kurzen Übergangszeiten



Projektansatz – Netzebenen im Kooperationsraummodell

Integriertes Mobilitätskonzept Nordfriesland

3-EBENEN-NETZ MIT ÖPNV-KERNNETZ



Netzebene 1: Hauptrelationen

- Funktion „Schnelles Verbinden“
- Bahn & Bus im 1h-Takt
- auch überregionale Verbindungen

Netzebene 2: Nebenrelationen

- Funktion „Verbinden“ + „Erschließen“
- v.a. Anbindung der ZO und VZ an Hauptrelationen
- Bus / Rufbus im 2h-Takt / 2-stündlich

Netzebene 3: Flächenerschließung

- Funktion „Erschließung“
- umsteigefreie Anbindung an die nächstgelegenen ZO bzw. VZ
- **Empfehlung: mind. 3 Fahrtenpaare/d**
- Angebotsmix aus Bus, Rufbus und alternativen Mobilitätsangeboten (u.a. ehrenamtl. Verkehre)

World Café | 0511.2013 | Seite 13

Projektansatz – Mobilitätsangebote auf der 3. Netzebene

Integriertes Mobilitätskonzept

ANGEBOTSMIX BEI DER FLÄCHENERSCHLIEßUNG

ÖPNV-Angebote:

- Linienbus
- Rufbus

Übergangsformen:

- Bus für spez. Nutzergruppen
- Bürgerbus

Zusatzangebote:

- Vereinsbus
- Private Mitnahme
- Gemeinschaftsauto
- Fahrrad / Pedelec
- Mobilitätsgutschein



Bildquellen: Stadt Bucholz/Nordheide, Norhessischer Verkehrsverbund, dpa/Dirk Jochmann, Nordfriesland Tourismus, Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg, Niebüller Verkehrsbetriebe mbH, Stadtverkehrsgesellschaft Frankfurt (Oder) mbH, KV Brandenburg

**Vielen Dank
für Ihre Aufmerksamkeit!**

Quelle/ Graphiken:

Innenministerium Schleswig-Holstein

Gertz Gutsche Rümenapp

Arge zeitgemäßes Bauen e.V.

GEWOS

Ptv group

Pakora .net

