

Jutta Deffner & Melina Stein

DASEINSVORSORGE

TRIFFT ALLTAG

Wie Kommunen, Zivilgesellschaft und intermediäre Akteure durch Kooperation und Co-Produktion die Lebensqualität vor Ort verbessern können

Kurzfassung

Im Alltag der Bewohner*innen ist der Nahraum der Bereich, in dem verschiedene Angebote und Infrastrukturen der Daseinsvorsorge genutzt werden und somit die Lebensqualität stark beeinflusst wird.

Gleichzeitig ist alles, was das nähräumliche Lebensumfeld ausmacht, weder sektoral als Handlungsfeld in der kommunalen Daseinsvorsorge verankert, noch handelt es sich um Aufgaben, die die Kommunen allein gestalten und beeinflussen können, wie z.B. die Entwicklung der nähräumlichen Versorgung oder der Nahmobilität. Hier sind auch Unternehmen, Vereine und Zivilgesellschaft involviert. Zusammen mit diesen Akteuren müssen die Kommunen neue Kooperationsformen entwickeln, um Möglichkeiten zu schaffen, die Daseinsvorsorge im Nahraum angesichts demografischer Veränderungen aufrecht zu erhalten.

In diesem Beitrag werden die Kooperationsmöglichkeiten, die im Projekt Lebenswert zu Nahmobilität und nähräumlicher Versorgung untersucht wurden, vorgestellt und die Erfahrungen bewertet.

aus: Abt, Jan / Blecken, Lutke / Bock, Stephanie / Diringer, Julia / Fahrenkrug, Katrin (Hrsg.): Kommunen innovativ – Lösungen für Städte und Regionen im demografischen Wandel. Ergebnisse der BMBF-Fördermaßnahme. Berlin 2020.

Nahraum als Handlungsfeld

Zentrale Fragestellung im Projekt „lebensWert“ war es, wie angesichts der Auswirkungen des demografischen Wandels die Lebensqualität erhalten werden kann und wie Kommunen Infrastrukturen und Angebote in nachhaltiger Weise sichern können. Ein Handlungsfeld war das nahräumliche Umfeld. Unter Nahraum wird das lokale alltägliche Lebensumfeld verstanden. In diesem Gebiet werden viele Daseinsgrundfunktionen (basic needs) am Wohnort der Bürger*innen erfüllt (vgl. Allardt 1993). Hierzu zählen beispielsweise Wohn- und Umweltqualität im Bereich der objektiven Lebensbedingungen sowie soziale Kontakte in der Nachbarschaft oder Möglichkeiten zur sinnvollen Freizeitbeschäftigung für das subjektive Wohlbefinden.

Als Nahraum kann das Wohnumfeld oder die Nachbarschaft bezeichnet werden, die eine baulich-physische und eine soziale Ebene verbindet (vgl. Lingg/Stiehler 2010). Nahräume haben eine hohe Bedeutung für den Lebensalltag. Sie dienen als Ausgangspunkt für das (Wieder-)Herstellen von sozialen Zusammenhängen und erhalten ihre Vielfältigkeit durch die Heterogenität und Pluralisierung von Lebensstilen und Lebensweisen (vgl. Lingg/Stiehler 2010, 170). Attraktive Nahräume sind die Voraussetzung für gesellschaftliche Teilhabe aller Bevölkerungsgruppen. Insbesondere Kinder und Jugendliche profitieren von guten nahräumlichen Bedingungen, da sie dort eigenständig unterwegs sein können. Dies gilt auch für Senioren, deren Nahraumorientierung nachweislich hoch ist (belegbar z.B. über Verkehrsverhaltensstudien).

Herausforderungen auf zwei Ebenen

Mit der Feststellung, dass Nahräume eine wichtige Bedeutung für die soziale Interaktion und Versorgung der Bewohner*innen haben, sind gleichzeitig verschiedene Herausforderungen verbunden. Die erste Herausforderung liegt darin, dass die Betrachtung des Nahraums quer zu den eingeführten Sektoren bzw. üblichen Handlungsfeldern und Zuständigkeiten der kommunal oder regional organisierten Daseinsvorsorge erfolgt. So liegt es nahe, dass Kommunen in Bezug auf das Management

der oben genannten Funktionen bzw. Aufgaben von Nahräumen zu neuen Formen der Kooperation und Zusammenarbeit gelangen müssen, um sie in Zukunft aufrecht zu erhalten und bereitstellen zu können.

Die zweite Herausforderung betrifft die Grundfrage, wie das nahräumliche Lebens- bzw. Wohnumfeld für die Bewohner*innen attraktiv und funktional bleiben kann. Dies umfasst die Ausstattung mit lokalen Einkaufsmöglichkeiten, mit innerörtlichen Grünflächen, Spielplätzen und Treffpunkten für gemeinsame Aktivitäten und Gespräche in öffentlichen Räumen sowie die Sicherstellung einer attraktiven Erschließung der Ortsteile durch Fuß- und Radwege sowie öffentliche Verkehrsmittel.

Dabei geht es um ein generationengerechtes und familienfreundliches Versorgungs- und Mobilitätsangebot für möglichst viele Altersgruppen. Durch die Erfordernisse des Klimaschutzes und auch aus einer sozialen Perspektive sind kurze Wege, Aufenthaltsqualität im Ort und alternative Mobilitätsmöglichkeiten jenseits des eigenen Autos wesentliche Voraussetzungen für Lebensqualität. Beobachtbare Herausforderungen dabei sind beispielsweise:

- In den Randlagen der Kleinstädte sowie in Landgemeinden und deren Ortsteilen bestehen häufig nur noch wenige Nahversorgungsmöglichkeiten.
- Fuß- und Radwege sind innerorts wenig barrierefrei und generationengerecht. Außerorts sind Strecken oft kaum geeignet, um kurze und mittlere Distanzen im Alltag mit dem Fahrrad zurückzulegen.

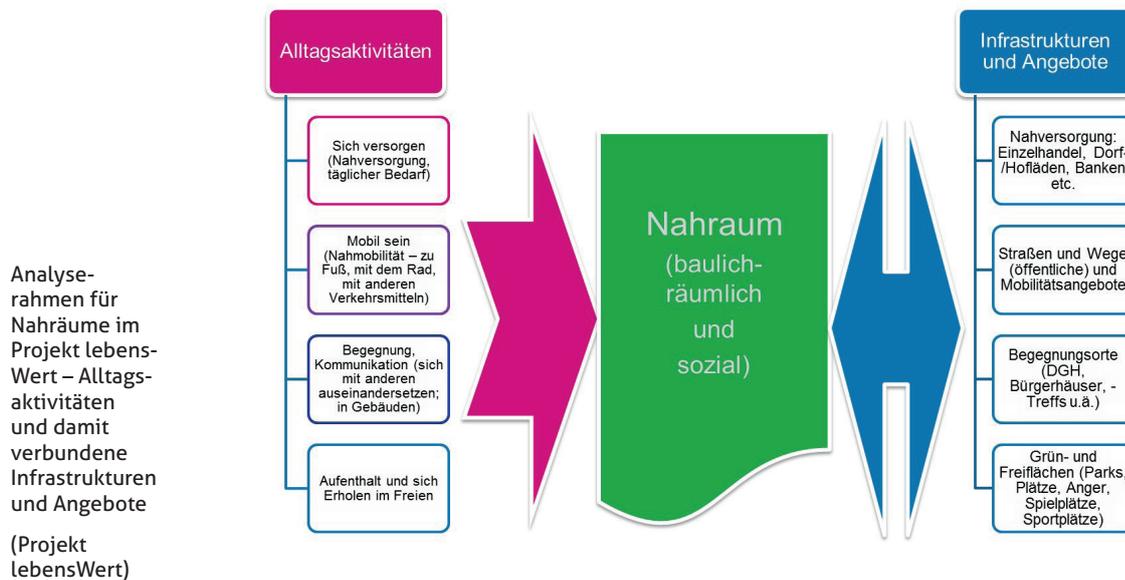
Das Projekt

„lebensWert – Hessische Kommunen erproben ganzheitliches Entwicklungsmanagement“ ist ein Vorhaben der BMBF-Fördermaßnahme „Kommunen innovativ“.

„lebensWert“ plant die vorausschauende Gestaltung von Wohnraum, Umfeld und technischer Infrastruktur. Die Stadt Eschwege und umliegende Gemeinden erproben dafür ein ganzheitliches Managementkonzept. Ihr sozial-ökologischer Ansatz bezieht den gesamten Prozess von städtischer Entwicklung mit ein.

weitere Informationen zum Projekt:

» www.kommunen-innovativ.de/lebenswert



Erfahrungen mit Kooperationen für eine gemeinsame Herstellung von Leistungen der Daseinsvorsorge

Im Rahmen des Projektes lebensWert wurden in Stakeholder-Dialogen nicht nur die spezifischen Herausforderungen für das nahräumliche Lebensumfeld identifiziert, sondern auf der Grundlage eines gemeinsam erarbeiteten Zielrahmens Entwicklungsmöglichkeiten zur Bewältigung dieser Probleme erkundet, insbesondere über neue Formen von Kooperationen. Hierzu zählten vier Handlungsoptionen im Bereich Nahraum (Optimierung Bürgerbusangebote, regionales Online-Kaufhaus, interkommunales Alltagsradnetz, interkommunal optimierte Organisation Baubetriebshöfe).

Der Stakeholderkreis des Verbundprojektes setzte sich zusammen aus Bürgermeister*innen, leitenden Verwaltungsmitarbeiter*innen und Vertreter*innen kommunaler Betriebe der ca. zehn teilnehmenden Gemeinden und Kleinstädte im Werra-Meißner-Kreis in Nordhessen. Im Projektverlauf wurde in gestaffelten Dialogformaten mit den Gemeinden, aber auch mit weiteren Akteuren erörtert, wie, ob und unter welchen Bedingungen diese Handlungsoptionen aussichtsreich und umsetzbar sind.

Kooperationen für eine umweltfreundliche und generationengerechte Mobilität: Radverkehr

Die Analyse im Projekt zeigt, dass ein interkommunaler Blick auf den Fuß- und Radverkehr kaum verbreitet ist. Der Radverkehr hat jedoch ein hohes Potenzial, einen Beitrag zur Erfüllung von Mobilitätsbedürfnissen zu leisten. In ländlichen Gebieten fehlt oft ein Alltagsradnetz – teilweise innerorts, vor allem aber zwischen den Ortsteilen und Gemeinden. Bestehende Radverkehrsinfrastruktur ist vor allem an touristischen Zwecken ausgerichtet (Werratal-Radweg, MTB-Routen).

Im Werra-Meißner-Kreis ist der Anteil der Radnutzung am Gesamtverkehr mit 6,7 Prozent sehr niedrig und liegt unter dem Mittel für Gesamthessen (8 Prozent, infas u.a. 2019). Ein Ausbau eines Alltagsradverkehrsnetzes würde dazu beitragen, dass sich die Bürger*innen altersunabhängig flexibel, eigenständig und nachhaltig fortbewegen können – insbesondere durch die Potenziale, die Pedelecs und E-Bikes für mittlere Streckenlängen (5-15 km) bieten. Mit attraktiven Rad- und Fußwegen wird ein Beitrag zur Gesundheitsförderung und Stärkung der Nahversorgung in der Region geleistet.

Daher haben die Forschungspartner im Stakeholderkreis einen interkommunal angelegten Planungsprozess vorgeschlagen, in dem in Zusammenarbeit mit zivilge-

sellschaftlichen Organisationen wie dem ADFC ein überörtliches Radverkehrsnetz entwickelt und umgesetzt wird. Themen und Inhalte eines solchen interkommunalen Radverkehrskonzeptes können die Entwicklung eines Radroutennetzes, eine Priorisierung von Lückenschlüssen, die Gestaltung von Verknüpfungspunkten zum ÖPNV sowie Kommunikationsmaßnahmen sein. Ziele sind die Qualifizierung bestehender Verbindungen, der Neubau von Radwegen, aber ebenso die Beschilderung von Radrouten z.B. auf landwirtschaftlichen Wegen. Ein weiterer wichtiger Aspekt ist die Frage, wie lokales Wissen aus einer Nutzer*innenperspektive besser einbezogen werden kann. Hierfür bieten sich interkommunal angelegte Beteiligungsmöglichkeiten für Bürger*innen an.

Auf einer Dialogveranstaltung im ersten Projektdrittel wurden dem Stakeholderkreis die Handlungsoptionen vorgestellt und von den Akteuren bewertet. Die Bewertungskriterien orientierten sich an dem Nutzen für die kommunalen Akteure, dem Vorhandensein einer Unterstützungsperson bei den Kommunen, der Umsetzbarkeit innerhalb der Laufzeit des Verbundprojektes sowie der Eignung als interkommunale Aktivität. Die Bewertung der Handlungsoption eines regionalen Radroutennetzes zeigte, dass die Idee einer interkommunalen Kooperation zwar als wichtig erachtet, im Vergleich zu den anderen vorgeschlagenen Aktivitäten aber als weniger dringlich gesehen wurde. Zudem vermuteten die kommunalen Vertreter*innen, dass sich andere Fördermöglichkeiten erschließen ließen. Somit wurde diese Maßnahme nicht für eine Initiierung ausgewählt. Gleichzeitig konnten die Forschungspartner beobachten, dass die Möglichkeiten zur Förderung von Nahmobilität durch planerische und investive Maßnahmen bei den politischen sowie Verwaltungsakteuren wenig bekannt waren. Auch wurde die Bedeutung der Nahmobilität unterschätzt. Die existierenden Beispiele (vgl. Trapp u.a. 2019), bei denen im Bereich der Radverkehrsförderung interkommunale Kooperationen aufgebaut wurden, zeigen, dass es dort einen starken Initiator gab, der das Thema auf die politische Agenda gesetzt hat.

Neue Möglichkeiten für die Nahversorgung

Der Rückgang des stationären Einzelhandels, vor allem durch veränderte Nachfrage- und Konsummuster und Übergabe- bzw. Modernisierungsprobleme der Einzelhändler*innen, trifft alle Kleinstädte und Gemeinden. Daher ist es naheliegend, sich aus überkommunaler Perspektive mit neuen Konzepten zur Nahversorgung auseinanderzusetzen.

In vielen Regionen Deutschlands sind neue Nahversorgungsmöglichkeiten entstanden, so genannte Multifunktionsläden (vgl. IHK Kassel-Marburg 2014; Thünen o.J.). In diesen Ladengeschäften werden nicht nur Lebensmittel und Waren des täglichen Bedarfs verkauft, sondern sie dienen zugleich als Treffpunkt, bieten medizinische Versorgung (Therapieräume) und fungieren als Post- und Bankfiliale. Solche Dorfläden können oft in leerstehenden Gebäuden untergebracht werden und so die Innerortslagen aufwerten. Die Betreiber sind meist Bürgervereine, Genossenschaften oder Unternehmen des zweiten Arbeitsmarktes. Sie erfüllen somit wichtige soziale Funktionen.

Allerdings besteht bislang kaum ein übergreifender Austausch der Akteure, die auf das Angebot Einfluss nehmen könnten. Einzelhandelsverbände verfolgen andere Ziele als Akteure der Dorferneuerung. Die regionale Wirtschaftsförderung hat zwar den Einzelhandel im Blick, aber gegebenenfalls kein dezidiertes Interesse an Themen wie Nahversorgung, regionalen Produkten oder nachhaltigem Konsum. Deswegen sind oft Ziele und Verbesserungspotenziale wenig bewusst und bekannt. Aufgabe war

Der rollende
Bioladen
im Werra-
Meißner-Kreis
(Rollender
Bioladen)



es, aus den festgestellten Herausforderungen im Werra-Meißner-Kreis neue Ideen zu entwickeln bzw. Ideen der Stakeholder aufzugreifen und weiterzuverfolgen. Auf der oben beschriebenen Dialogveranstaltung wurde die Idee der Verknüpfung von stationärem und Online-Handel als wichtig bewertet und für eine weitere Sondierung ausgewählt. Die Sondierung erfolgte über drei Formate und Aktivitäten: (1) Vorgespräche mit einzelnen Akteuren (Wirtschaftsförderung, Dorfladenbetreiber), (2) einer Serie von Werkstattgesprächen und (3) der Idee einer Nahversorgungskarte.

Nach Abschluss der Vorgespräche konnten auf den Werkstattgesprächen folgende Themen erörtert werden:

- Zielsetzung/Ausrichtung des Angebotes klären: Stärkung lokaler Nahversorgung oder Stärkung der Vermarktung lokaler Produkte?
- Kompetenzaufbau: Hier kann insbesondere die Wirtschaftsförderung Angebote entwickeln, wie interessierte Produzent*innen und Lieferdienste Kompetenzen für eine niedrigschwellige Onlinevermarktung aufbauen können, welche Software-Tools sich eignen und welche Erfahrungen andernorts bestehen.
- Hinzugezogene Expert*innen, die andernorts niedrigschwellige Konzepte und Geschäftsmodelle umgesetzt haben (z.B. Kiezkaufhaus, Marktschwärmerie) konnten Erfahrungen einbringen, die dazu beitragen, dass die Akteure Realisierungsmöglichkeiten und die Händler*innen Potenziale und Möglichkeiten des Engagements kennenlernen.

Zu den Werkstattgesprächen wurden neben den Akteuren aus dem bestehenden Stakeholderkreis auch die kommunale und regionale Wirtschaftsförderung sowie lokale Lebensmittelhändler und -produzenten (z.B. Biohandel, Multifunktionsläden, Erzeuger regionaler Produkte) eingeladen, die bisher wenig im gegenseitigen Austausch waren: Ergebnis der Werkstattgespräche war, dass das Thema Nahversorgung als dringliches Handlungsfeld eingeschätzt wurde und Ideen für neue Konzepte und deren Pilotierung gesammelt werden konnten. Als nach-

folgender Schritt wurde die Einbettung in aktuelle Prozesse wie dem Regionalen Entwicklungskonzept (REK) oder dem Masterplan Digitalisierung verabredet.

Die Vernetzung wurde als sehr fruchtbar bewertet, da sowohl neue Chancen gesehen wurden, sich in diesem Bereich zu engagieren, als auch Anregungen für neue Formate und Geschäftsideen entstanden.

Die Idee der Erstellung einer Nahversorgungskarte verfolgte ein anderes Ziel. Häufig sind kleinteilig, verstreut liegende Läden und Direktvermarkter nicht bei den Bewohner*innen in der Region bekannt. Um hier Transparenz herzustellen, wurden die Informationen von den Forschungspartnern in einer GIS-Datenbank aufbereitet und auf Basis der Datenbank des Web-Portals „Regionale Entdeckungen“ des Landkreises in einer Online-Karte aufbereitet. Sie ermöglicht es, Nahversorgungsmöglichkeiten zu finden. Die Datenbank mit den Einkaufsgelegenheiten wurde in die Routing-App des regionalen Nahverkehrsverbundes als Points of Interest (POI) eingebunden, um darstellen zu können, wie sie zu Fuß, mit dem Fahrrad und mit dem ÖPNV erreichbar sind, oder ob (Bürger-)Busse die Ziele ansteuern.

Was bringt das „Ko“ – die Zusammenarbeit?

Am Beispiel des interkommunalen Radverkehrskonzeptes wurde deutlich, dass neue Kooperationsformen nur dann entstehen können, wenn eine geteilte Problemwahrnehmung besteht. Der Radverkehr spielt in den meisten ländlichen Bereichen eine geringe Rolle, der Autoverkehr dominiert. Fuß- und Radverkehrsplanung wird als Nischenproblem wahrgenommen. Nur Akteure, die den Radverkehr als wichtigen Baustein einer zukunftsfähigen Mobilität sehen, können als Initiator auftreten und Bündnispartner suchen.

Aufgabe der kommunalen Akteure kann es daher sein, im politischen Diskurs das Thema erst einmal zu setzen und dann die Verwaltung zu beauftragen, solche interkommunalen Prozesse zur Stärkung des Radverkehrs zu initiieren. Dabei ist die Zusammenarbeit und die Erarbeitung eines

Leitbildes durch die politischen Akteure auf der Landkreisebene wichtig. Ein Beispiel hierfür ist das Mobilitätsforum des Landkreises Offenbach (www.leitbildmobilitaet.de). Gelingt dies nicht, kann als Startpunkt interkommunaler Radverkehrskonzepte ggf. schon die Kooperation von zwei bis drei Nachbargemeinden ausreichen, die stärkere Verflechtungsbeziehungen haben (Schule, Ladengeschäfte, Unternehmen). Zudem kann es für die Bewohner*innen in ländlichen, eher strukturschwachen Gemeinden ein positives Signal sein, wenn die kommunalen Akteure Nahmobilität als wichtigen Bestandteil des Alltags aufgreifen.

Die Werkstattgespräche zur Nahversorgung zeigen, dass Akteure, die so noch nie im Austausch miteinander waren, ein Bewusstsein für den Handlungsbedarf und einen Wissensaustausch und -abgleich erreichen konnten. Eine gemeinsame Wissensbasis dient dazu, die Zielrichtung zu klären. Der Mehrwert der Akteursvernetzung liegt vor allem in der Identifikation von Bedarfen: Wer hat Interesse (z.B. Geschäftsidee, Aktion)? Wer hat Erfahrung, wen kann man fragen? Wo gibt es Möglichkeiten (z.B. Räumlichkeiten)?

Die Rolle der Kommunen in diesem Bereich kann aus den gesammelten Erfahrungen vor allem als Moderator und als vertrauensbildende Instanz gesehen werden: Anstoß geben, Zukunftsthemen setzen, Akteure zusammenbringen, motivieren, Gelegenheiten schaffen. Dann kann ein anderer Akteur, wie z.B. die Wirtschaftsförderung, konkrete operative oder auch strategische Aufgaben übernehmen oder eine zivilgesellschaftliche Organisation ihr Wissen einbringen. Auch die Einbindung in regionale Prozesse – wie die Bearbeitung der Themen in Regionalen Entwicklungskonzepten durch LEADER – kann so durch die kommunalen Akteure strategisch weiterentwickelt werden. Darüber hinaus kann durch die Einbeziehung der Zivilgesellschaft in die Dialogformate ein deutliches Signal für die Bürger*innen entstehen: dass die Kommunen an den Alltagsthemen interessiert sind und die qualitativen Aspekte von Lebensqualität nicht an der Ortsgrenze enden, sondern interkommunal im Blick sind.

Zum Weiterlesen

Trapp, Jan Hendrik / Hanke, Stefanie / Riechel, Robert / Deffner, Jutta / Zimmermann, Martin / Stein, Melina / Felmeden Jörg / Franz, Annegret (2019): Lebensqualität und Daseinsvorsorge durch interkommunale Kooperation – Ein Leitfaden für Kommunen in ländlich geprägten Regionen. Online verfügbar unter: <https://difu.de/publikationen/2019/lebensqualitaet-und-daseinsvorsorge-durch-interkommunale> (zuletzt geprüft 09.06.2020).

Die Autorinnen

Dr. Jutta Deffner; ISOE – Institut für sozial-ökologische Forschung; deffner@isoe.de

Melina Stein; ISOE – Institut für sozial-ökologische Forschung; stein@isoe.de

Literatur

- » Allard, Erik (1993): Having, Loving, Being: An Alternative to the Swedish Model of Welfare Research, in: Nussbaum, Martha / Sen, Amartya (Hrsg.): The Quality of Life. Oxford. Seite 88–94.
- » IHK Kassel-Marburg (Hrsg.) (2014): Dorfläden in Nordhessen: Eine Untersuchung zur kleinflächigen Nahversorgung im ländlichen Raum mit Informationen und Adressen für Kommunen, Betreiber und interessierte Gründer. Online verfügbar unter: <https://www.ihk-kassel.de/blueprint/servlet/resource/blob/4118010/oadd6cb-1c65fcc748a0cd3a0b59e81ff/dorflaeden-in-nordhessen-data.pdf> (zuletzt geprüft 21.04.2020).
- » infas, DLR, IVT und infas 360 (2019): Mobilität in Deutschland – Ergebnisse der regionalstatistischen Schätzung (im Auftrag des BMVI). Online verfügbar unter: http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/infas_Mobilitaet_in_Deutschland_2017_Kurzreport.pdf (zuletzt geprüft 21.04.2020).
- » Lingg, Eva / Stiehler, Steve (2010): Nahraum, in: Reutlinger, Christian / Fritsche, Caroline / Lingg, Eva (Hrsg.): Raumwissenschaftliche Basics. Eine Einführung für die soziale Arbeit. Wiesbaden, Seite 169–179.
- » Thünen-Institut (o.J.): Nahversorgung sichern – Probleme und Lösungsansätze. Online verfügbar unter: <https://www.thuenen.de/de/thema/laendliche-lebensshyverhaeltnisse/daseinsvorsorge-zwischen-abbau-umbau-und-aufbau/nahversorgung-sichern-probleme-und-loesungsansaeetze/> (zuletzt geprüft 21.04.2020).