



INEP Institut Oldenburg gGmbH

Internationales Institut für nachhaltiges Energiemanagement, Politik, Risiko und soziale Innovationen

Endbericht

Gute Dienstleistungen und gute Dienstleistungsarbeit im ländlichen Raum -

Alternative Organisationsformen im Handel, in der
Gesundheit und Pflege, in der Mobilität

Prof. Dr. Bernd Heins – Direktor INEP
Iris Tuttlies – Geschäftsleitung INEP

Ausgearbeitet von: Dr. Herbert Klemisch, Prof. Dr. Bernd Heins

Gefördert durch die Hans-Böckler-Stiftung
Forschungsschwerpunkt: Erwerbsarbeit im Wandel



Inhalt

Abbildungsverzeichnis	3
1. Einleitung	4
2. Zentrale Definitionen, Akteure und methodisches Vorgehen	5
2.1 Ländlicher Raum	5
2.2 Akteure des Wandels einer guten Dienstleistungsarbeit in ländlichen Regionen	8
2.2.1 Freelancer als Gestalter neuer Dienstleistungen im ländlichen Raum?	10
2.2.2 Zur Soziologie der Dorfentwicklung - wer folgt dem Landwirt als Gestalter dörflicher Lebensräume?	12
2.3 Konzepte zur Erfassung von sozialen Innovationen im Dienstleistungsbereich.....	13
2.4 Methodisches Vorgehen der Untersuchung	15
3. Handel	20
3.1 Problemstellung: Infrastrukturprobleme des Handels im ländlichen Raum als Folge des demographischen Wandels.....	20
3.2 Mögliche und diskutierte Lösungsstrategien für den ländlichen Raum zur Versorgung mit Gütern des alltäglichen Bedarfs	23
3.3 Geschäftsmodelle für die Versorgung mit Lebensmitteln Gütern des alltäglichen Bedarfs	24
3.3.1 Das Konzept Dorfladen.....	26
3.3.2 Solidarische Landwirtschaft und Hofläden.....	32
3.3.3 Digitale Dienstleistungsangebote im Bereich Handel.....	34
3.4 Zwischenfazit	36
4. Gesundheit und Pflege	39
4.1 Problemstellung: Infrastrukturprobleme im Bereich Gesundheit und Pflege im ländlichen Raum.....	39
4.2 Mögliche und diskutierte Lösungsstrategien im Bereich Gesundheit und Pflege für den ländlichen Raum.....	42
4.3 Geschäftsmodelle für die Versorgung im Bereich Gesundheit, Alterspflege und der Versorgung mit haushaltsnahen Dienstleistungen	45
4.3.1 Geschäftsmodelle Seniorengenossenschaft.....	45
4.3.2 Geschäftsmodell Mehrgenerationenhaus	48
4.3.3 Geschäftsmodell Ärztehaus.....	49
4.4 Zwischenfazit	50
5. Mobilität.....	55



5.1 Problemstellung: Infrastrukturprobleme der Mobilität im ländlichen Raum als Folge des demographischen Wandels.....	55
5.2 Mögliche und diskutierte Lösungsstrategien für den ländlichen Raum im Bereich Mobilität.....	56
5.3 Geschäftsmodelle im Bereich Mobilität.....	59
5.3.1 Geschäftsmodell CarSharing.....	59
5.3.2 Geschäftsmodell Bürgerbus	63
5.3.3 Elektromobilität.....	65
5.4 Zwischenfazit	66
6. Gesamtfazit	69
Literaturverzeichnis.....	76
Literaturverzeichnis Expertengespräche.....	84
Tabellenverzeichnis	
Tabelle 1: Quantifizierung siedlungsstruktureller Kreistypen	6
Tabelle 2: Interviewleitfaden für den Bereich Handel mit methodischer Erläuterung	15
Tabelle 3: Expertengespräche	18
Tabelle 4: Rechtformen von Dorfläden.....	27
Abbildungsverzeichnis	
Abbildung 1: Städtischer und Ländlicher Raum	8
Abbildung 2: Entwicklung CarSharing Nutzerinnen und Nutzer in Deutschland	60



1. Einleitung

„Nichts geschieht in der Stadt, alles geschieht auf dem Land. Die Stadt erzählt nur, was auf dem Land geschehen ist“, schrieb einst die amerikanische Schriftstellerin und „Mutter der Moderne“ der Pariser 1920er Jahre Gertrud Stein. Nicht nur in der Literatur, auch in den Sozialwissenschaften hat die Auseinandersetzung mit ländlichen Gebieten, dörflichen Strukturen und Unterschieden im „Geistesleben“ und der Lebensführung zwischen Bewohnern städtischer und ländlicher Gebiete ihren festen Platz (vgl. grundlegend Simmel 1998; Wirth 1938). In aktuellen wissenschaftlichen Debatten und politischen Diskussionen geht es in erster Linie um die Frage, welche Maßnahmen zu einer Revitalisierung des ländlichen Raums sinnvoll erscheinen, gestaltet sich die Aufrechterhaltung guter Lebensverhältnisse in ländlichen Gebieten doch zunehmend schwieriger. Insbesondere der Bevölkerungsrückgang stellt viele dörfliche Gemeinden vor große Herausforderungen und erfordert die Entwicklung innovativer Konzepte und Geschäftsmodelle in unterschiedlichen Bereichen. Die folgende Studie konzentriert sich auf die Bereiche Handel, Gesundheit und Pflege sowie Mobilität und versucht Antworten auf die wichtigen Fragen hinsichtlich der Entwicklung ländlicher Gebiete in den nächsten Jahren zu formulieren. Wo liegen die Probleme und Herausforderungen in der Entwicklung des ländlichen Raums? Welche neuen Möglichkeiten und Organisationsformen zur Gestaltung der Dienstleistungen im ländlichen Raum gibt es und wie können Dienstleistungen und Dienstleistungsarbeit im ländlichen Raum angeboten werden, sodass die Dienstleistungsarbeit im Sinne des DGB-Indexes „Gute Arbeit“ erfolgt und sichergestellt ist? Welche Geschäftsmodelle erweisen sich unter ökonomischen, ökologischen und sozialen Gesichtspunkten als zielführend für eine Revitalisierung des ländlichen Raums?

Bevor diese Fragen für die einzelnen Bereiche - Handel, Gesundheit und Pflege, Mobilität – eruiert werden, wird der zentrale Untersuchungsgegenstand „Ländlicher Raum“ zunächst näher beleuchtet und die Akteure, von denen Potenziale für eine Wiederbelebung ausgehen können, vorgestellt. Sodann sollen kurz die theoretischen Konzepte zur Erfassung von sozialen Innovationen im Dienstleistungssektor skizziert werden, bevor das weitere methodische Vorgehen zur Beantwortung der zentralen Forschungsfragen dargestellt wird.



In den weiteren Kapiteln skizzieren wir nach einem einheitlichen Schema zunächst die zentralen Problemfelder der einzelnen Bereiche, um auf dieser Basis anschließend mögliche Lösungsansätze herauszuarbeiten. In einem dritten Schritt werden existente und potentielle Geschäftsmodelle vorgestellt und unter den Gesichtspunkten von ökologischer Nachhaltigkeit, ökonomischer Rentabilität und sozialer Ausgestaltung diskutiert.

Die Ergebnisse basieren hierbei auf zwei Säulen: Zum einen wurde zum Zweck einer Vorstudie systematisch die vorhandene Literatur zum Forschungsgegenstand ausgewertet. Hierbei zeigte sich, dass die Problemwahrnehmung in der wissenschaftlichen Auseinandersetzung mit dem ländlichen Raum steigt (vgl. u.a Slupina et al 2015; Krüger et al 2013; Hahne 2009; Plieninger et al 2005). Zum anderen wurden Experteninterviews mit zentralen Akteuren aus unterschiedlichen Bereichen (zum genaueren methodischen Vorgehen vgl. 2.4) geführt und systematisch für die einzelnen Bereiche ausgewertet.

2. Zentrale Definitionen, Akteure und methodisches Vorgehen

2.1 Ländlicher Raum

Was versteht man unter der Kategorie „Ländlicher Raum“, dem zentralen Untersuchungsgegenstand der folgenden Ausführungen?

Um sich den Gegenstand zu nähern, erscheint es zunächst sinnvoll, unterschiedliche Kreistypen voneinander abzugrenzen. Das Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR o.J.) unterscheidet bei der Einteilung siedlungsstruktureller Kreistypen zunächst zwischen vier verschiedenen Gruppen:

Erstens *Kreisfreie Großstädte* mit mind. 100.000 Einwohnern, zweitens *Städtische Kreise* mit einem Bevölkerungsanteil in Groß- und Mittelstädten von mind. 50% und einer Einwohnerdichte von mind. 150 E./km² sowie Kreise mit einer Einwohnerdichte -ohne Groß- und Mittelstädte- von mind. 150 E./km², drittens *Ländliche Kreise mit Verdichtungsansätzen* mit einem Bevölkerungsanteil in Groß- und Mittelstädten von mind. 50%, aber einer Einwohnerdichte unter 150 E./km², sowie Kreise mit einem Bevölkerungsanteil in Groß- und Mittelstädten unter 50% mit einer Einwohnerdichte ohne Groß- und Mittelstädte von mind. 100 E./km² sowie viertens *dünn besiedelte ländliche Kreise* mit einem Bevölkerungsanteil in



Groß- und Mittelstädten unter 50% und Einwohnerdichte ohne Groß- und Mittelstädte unter 100 E./km (BBSR 2015. Zum Stand 31.12.2012 kommt das BBSR zur folgenden Quantifizierung siedlungsstruktureller Kreistypen:

Tabelle 1: Quantifizierung siedlungsstruktureller Kreistypen

	Kreisfreie Großstädte	Städtische Kreise	Ländliche Kreise mit Verdichtungsansätzen	Dünn besiedelte ländliche Kreise	Insgesamt
Anzahl Kreise	67	137	101	97	402
Bevölkerungszahl absolut	23.149.256	31.829.310	13.781.800	11.763.380	80.523.746
Bevölkerungszahl in Prozent	28,7	39,5	17,1	14,6	100,00
Fläche in km ²	12.158	103.825	101.807	139.370	357.161
In Prozent	3,4	29,1	28,5	39,0	100,00

Quelle: eigene Darstellung auf Basis der Zahlen des BBSR (o.J.), (<http://www.bbsr.bund.de>)

Als Abgrenzungskriterien der einzelnen Kategorien dienen der Bevölkerungsanteil und die Einwohnerdichte. Das BBSR folgt hier einem Bottom-Up-Ansatz, bei dem für die Bewertung des Erscheinungsbildes und der Entwicklung von Kreisen und Regionen die Siedlungsstrukturmerkmale der Gemeinden einbezogen werden. Nach der Definition des BBSR werden wir uns also mit dünn besiedelten ländlichen Kreisen und mit ländlichen Kreisen mit Verdichtungsansätzen befassen. Damit fallen etwa 30% der Bevölkerung der Bundesrepublik in unseren Gegenstandsbereich.

Der Begriff „ländlicher Raum“ bleibt jedoch ein vielschichtiger Begriff, zu dessen Bestimmung neben den vorgeschlagenen Kategorien des BBSR weitere Kriterien herangezogen werden können. In der interdisziplinären Literatur zu Raumforschung und



Raumordnung werden folgende demographische, soziologische und administrative Merkmale vorgeschlagen (Henkel 2004: 32-33):

1. Das Landschaftsbild wird geprägt von natürlichen und naturnahen Elementen (Wiesen, Weiden, Wälder etc.).
2. Der das Ortsbild prägende Wirtschaftsbereich ist die Land- und Forstwirtschaft.
3. Größe, Bevölkerungs- und Bebauungsdichte sind im Vergleich zur Stadt oder städtischen Agglomeration kleiner.
4. Die persönlichen Interaktionen zwischen den Bewohnern sind auf der Ebene der Zwischenmenschlichkeit intensiver.
5. Die Wirtschaftskraft ist i.d.R. geringer als in Verdichtungsgebieten.
6. Es herrscht eine starke Abhängigkeit hinsichtlich der Zentralität und Infrastruktur zum städtischen Raum.

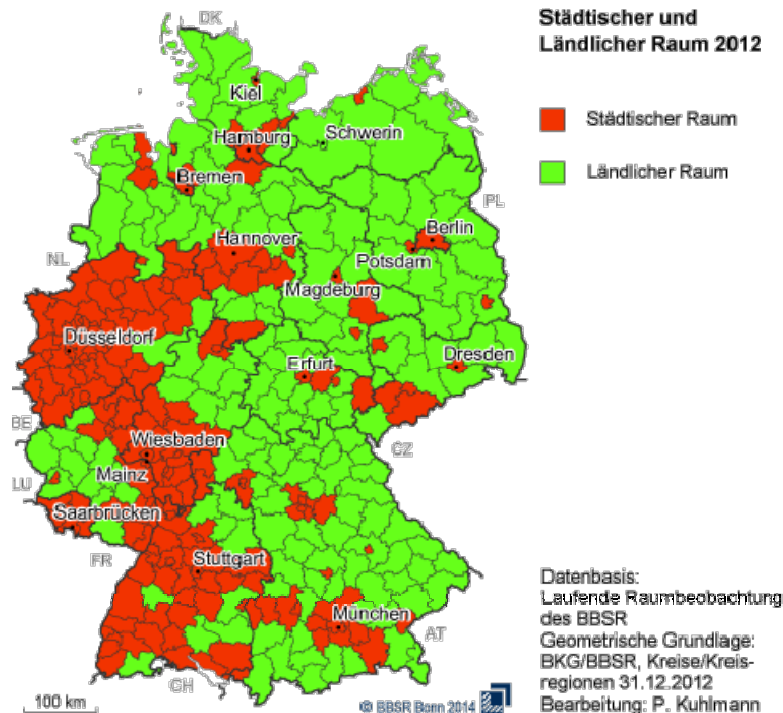
Entlang dieser Kriterien kann folgende Definition als Arbeitsgrundlage für das weitere Vorgehen gelten:

„Zusammengefasst ist der ländliche Raum damit ein naturnaher, von der Land- und Forstwirtschaft geprägter Siedlungs- und Landwirtschaftsraum mit geringer Bevölkerungs- und Bebauungsdichte sowie niedriger Wirtschaftskraft und Zentralität der Orte, aber hoher Dichte der zwischenmenschlichen Beziehungen“ (ebd.: 33).

Geographisch finden sich ländliche Regionen vorwiegend im Nordosten, Osten und Südosten der Bundesrepublik. Sie umfassen 67,5% der Fläche, aber nur knapp 32% der Bevölkerung, wie die folgende Abbildung deutlich macht.



Abbildung 1: Städtischer und Ländlicher Raum



Quelle:

http://www.bbsr.bund.de/nn_1067638/BBSR/DE/Raumbewachung/Raumabgrenzungen/Kreistypen2/kreistypen.html

2.2 Akteure des Wandels einer guten Dienstleistungsarbeit in ländlichen Regionen

Möchte man im ländlichen Raum Dienstleistungen und Dienstleistungsarbeit zukunftsfest gestalten, gilt es, die Akteure für solche neuen (unternehmerischen und gemeinwohlorientierten Ansätze) zu identifizieren. Für die Akteure und ihre Analyse können wir grob folgende Differenzierung vornehmen. Politische Akteure in Parteien und Kommunalpolitik, Behörden und Verwaltung, die marktlichen Akteure und ihre Lobby- und Interessenverbände u.a. die Sozialverbände, die öffentlichen Akteure, die in diesem Fall von Verbrauchern über Selbsthilfeinitiativen bis zu den Gewerkschaften reichen.

Bei dem Untersuchungsgegenstand handelt es sich um Entwicklungen, die vorwiegend in dörflichen Strukturen stattfinden. Um Akteure und Träger von beteiligungsorientierten



Lösungen im ländlichen Raum herauszuarbeiten, könnte also ein Blick auf die Ergebnisse der Forschung zum dörflichen Lebensraum nützlich sein.

Die skizzierten Probleme des ländlichen Raums in den Bereichen Handel, Mobilität, Gesundheit & Pflege stehen in einem interdependenten Verhältnis. So führt der Rückzug größerer Supermärkte aus den ländlichen Regionen zur Notwendigkeit neue innovative Mobilitätskonzepte zu entwickeln, damit Dorfbewohner die in weiter Distanz liegenden Angebote zur Versorgung mit Waren und Dienstleistungen des täglichen Bedarfs wahrnehmen können. Die Alterung der Gesellschaft macht Alternativangebote zum motorisierten Individualverkehr erforderlich, eine stärkere Orientierung auf Bürgerbusse sowie ökologischere und flexiblere, aber auch seniorenfreundliche Transportmittel. Synergien ergeben sich bei den gezeigten Beispielen innovativer Konzepte in den drei Sektoren Handel, Gesundheit & Pflege sowie Mobilität insbesondere dann, wenn sich die Bürger vor Ort für den Erhalt oder die Revitalisierung von Nahversorgungspunkten einsetzen und hierbei mit kommunalen Vertretern, Vereinen oder Genossenschaften zusammenarbeiten. Wer genau sind jedoch die Träger eines sozialen Wandels der Dienstleistungsarbeit im ländlichen Raum?

Neben den Innovatoren auf der Ebene von Organisationen und Institutionen sind in erster Linie soziale Akteure, also die Bürgerinnen und Bürger selbst die zentralen Träger neuer Ideen für die Wiederbelebung dörflicher Gemeinschaften. Das Beispiel des Dorfladenkonzeptes zeigt, dass die Bürger an vielen Stellen ihr Schicksal selbst in die Hand nehmen müssen, um sich gegen die negative Entwicklung in ihren Kommunen und Gemeinden zu stemmen (vgl. 3.3.1). Durch die gemeinsame Gestaltung neuer Geschäftsmodelle im Bereich Handel und ihre mögliche Kopplung mit innovativen Mobilitätskonzepten können sich Synergien ergeben, die positive Auswirkungen auf die eigene Lebensführung und die Dorfkultur haben können. So kann das gemeinsame Arbeiten für ein Ziel, die Gründung von Vereinen oder Genossenschaften nicht nur die ökonomische Revitalisierung ländlicher Gemeinden zur Folge haben, sondern auch das Gemeinschaftsgefühl der Dorfbewohner stärken.

Geschäftsmodelle wie Dorfläden sind jedoch oftmals auch auf die Kooperation mit kommunalen Vertretern angewiesen. So konstatiert der Berater für Dorfladengenossenschaften Walter Gröll im Interview:



„Die Zusammenarbeit von Dorfläden und Kommunen gestaltet sich meist positiv. Wenn die Kommune die Möglichkeit hat, Gemeinschaftsräume zu Marktpreisen zu vermieten, dann ist die Kommune in der Regel auch dabei und unterstützt das“ (Gröll 2015i: 7)

Auch im Bereich Mobilität kommen Staat und Kommune eine wichtige Rolle zu:

„Was die Daseinsvorsorge als öffentliche Infrastruktur angeht, sehe ich natürlich schon den Staat als zentralen Akteur in der Pflicht. Also die Kommunen unterstützt durch Bund und Länder, dort ein gewisses sozialverträgliches Mindestangebot vorzuhalten, in Räume, die strukturschwach sind und wo Menschen abwandern. [...]. Der Staat ist natürlich Akteur, indem er Regionalpläne oder Flächennutzungspläne macht, die für die privatwirtschaftlichen Akteure relevant sind. Die Kommunen sind auch wichtig für den ÖPNV, damit die Menschen zum nächsten Geschäft kommen. Die Kommunen können aber auch Fahrdienste organisieren und Bürgerbusse bereitstellen. Kommunen sind also schon die ersten Ansprechpartner evtl. mit Mittelzuweisungen des Landes“ (Küpper 2015i: 7-8).

Eine der potenziellen Akteursgruppen, die zunehmend als marktliche Akteure auftreten, stellen die sogenannten Freelancer dar, deren Rolle im strukturellen Wandel von Beschäftigung und Dienstleistung bisher wenig untersucht wurde. Dies gilt insbes. vor dem Hintergrund der hier bearbeiteten Fragestellung.

2.2.1 Freelancer als Gestalter neuer Dienstleistungen im ländlichen Raum?

Die Entwicklung innovativer Geschäftsfelder und die Etablierung neuer Handlungspraktiken werden begleitet von einem tiefgreifenden Wandel der Arbeitswelt. Dieser vollzieht sich auf unterschiedlichen Ebenen und wird in der Wissenschaft unter Stichworten wie „Subjektivierung von Arbeit“ (vgl. z.B. Voßwinkel 2012) oder „Flexibilisierung von Arbeitsverhältnissen“ (vgl. z.B. Boltanski/Chiapello 2006) diskutiert und kritisch beleuchtet. In der Praxis sind die Veränderungsprozesse im Übergang von der Industrie- zur postfordistischen Dienstleistungsgesellschaft z.B. im Rückgang von Normalarbeitsverhältnissen und dem Bedeutungsgewinn von Freelancern, also freien Mitarbeitern zu beobachten. Im Zusammenhang mit der Notwendigkeit innovativer Geschäftsmodelle für die Revitalisierung des ländlichen Raums, stellt sich daher die Frage, inwiefern der Arbeitstypus des Freelancers, Träger neuer Entwicklungen sein kann.

Aus einer betriebswirtschaftlichen Perspektive generieren Freelancer grundsätzlich ein hohes Maß an Innovationskraft, da sich die benötigten Fähigkeiten durch die projektorientierte



Arbeitsweise von Freelancern einzelfallbezogen einsetzen lassen. Freelancer verfügen zudem in der Regel aufgrund ihrer vielfältigen Einsätze in unterschiedlichen Unternehmen sowohl über einen breiten Erfahrungshorizont als auch über ein hohes Maß an Spezialwissen (Süß et al 2011: 12). Aus einer soziologischen Perspektive heraus muss jedoch ebenso eruiert werden, welche Auswirkungen der hohe Grad der Flexibilisierung des Arbeitsverhältnisses für die individuelle Lebensführung von Freelancern hat. Diese steht wiederum in einem direkten Verhältnis zur Innovationskraft. Hier zeigt sich, dass der fehlende Grad von Stabilität durch den Wegfall klarer Zielvereinbarungen und Arbeitszeiten die Arbeitszufriedenheit negativ beeinflussen kann (Süß et al 2013: 41). Dies ist insbesondere dann der Fall, wenn die einst festgesetzten Zielvereinbarungen in Arbeitsverträgen auf reine Ergebnisorientierung umgestellt werden, wodurch der Freelancer dem ständigen Gefühl ausgesetzt wird, zu wenig geleistet zu haben (Voßwinkel/Kocyba 2005: 76). Wie Süß et al (2013) in ihrer aktuellen Studie über den „Freelancer als Phänomen der moderne Arbeitswelt“ zeigen, führt die oftmals hohe Belastung mit Arbeitsstunden zu Konflikten in der Trennung von Arbeit und Freizeit. Diese „Entgrenzung von Arbeit“ (Voßwinkel/Kocyba 2005) führt zu zunehmenden Druck, sich in allen Lebensbereichen zu kontrollieren und zu optimieren (ebd.:). Beim Blick auf die Rolle von Freelancern für die Wiederbelebung des ländlichen Raums muss daher kritisch hinterfragt werden, inwiefern die neuen Beschäftigungsverhältnisse mit dem Index „Gute Arbeit“ vereinbar sind. Freelancer sind mit ihrer Arbeitssituation jedoch nicht generell und pauschal unzufrieden. So können auch Vorteile konstatiert werden. Diese liegen zum Beispiel in der qualifikationsadäquaten Beschäftigung, in der Möglichkeit sich Netzwerke aufzubauen sowie in der Möglichkeit seine Arbeitszeiten selbst zu gestalten (Süß et al 2013: 61). Eine wichtige Rolle für die Beurteilung der Arbeitszufriedenheit spielt der Grad der internen Konkurrenz. Hier muss die Frage gestellt werden, inwiefern sich Freelancer als Mitarbeiter „zweiter Klasse“ fühlen oder eine effiziente Kooperation zwischen der Stammbesellschaft und den Freelancern besteht. Für Unternehmen besteht zudem die Gefahr, dass das Fachwissen mit Beendigung des befristeten Beschäftigungsverhältnisses für das Unternehmen verloren geht. Eine Beurteilung der Innovationskraft von Freelancern muss daher stets beide Seiten der Medaille im Blick haben. Im flexiblen Kapitalismus ergeben sich für Freelancer zweifellos größere Chancen zur selbstbestimmten Gestaltung ihrer Arbeitstätigkeiten, doch sind diese auch verbunden mit neuen Anforderungen, Zwängen und möglichen Entfremdungstendenzen.



Inwieweit neue Geschäftsfelder und gute Dienstleistungsarbeit im ländlichen Raum durch und für Freelancer erschlossen werden können, muss an dieser Stelle noch offen bleiben. Zu vermuten ist jedoch, dass es in diesem Feld auch Verteilungskonflikte zwischen Freelancern und Bürgerschaftlichem Engagement in ehrenamtlicher Form und Formen Neuer Selbstständigkeit kommen kann. Dieser Fragestellung soll anhand der ausgewählten Geschäftsfelder in den beschriebenen Sektoren nachgegangen werden.

2.2.2 Zur Soziologie der Dorfentwicklung - wer folgt dem Landwirt als Gestalter dörflicher Lebensräume?

Seit der grundlegenden Untersuchung „Das Dorf – Über die Modernisierung einer Idylle“ von Brüggemann/Riehle (1986) sind nun schon fast 20 Jahre vergangen. Die Erkenntnisse dieser Studie sind daher zumindest auf den Prüfstand zu stellen. Dies gilt z.B. für den zentralen Befund der Studie „Die gegenwärtige Regulierung des sozialen Lebens im Dorf ist trotz der Marginalisierung und der städtischen Vereinnahmung der Dörfer immer noch weitgehend bäuerlich geprägt.“ (Brüggemann/Riehle 1986: 225) Hier ergibt sich seit der deutschen Einheit doch ein differenzierteres Bild, das u. a. von Heinrich Becker (o.J.) in seiner aktuell angekündigten Studie „Ländliche Lebensverhältnisse im Wandel“ aber auch von Detlef Baum (o.J.) in „Dorf und Stadt als idealtypische Konturen und Lebensräume in Ost und West“ beschrieben wird. Beetz (2004) führt z.B. in seiner Studie zum sozialen Wandel in einer ostdeutschen ländlichen Region aus:

„Charakteristisch für den Wandel der ländlichen Gesellschaft ist das – teilweise sehr konfliktreiche – Auseinanderfallen von Landwirtschaft, Ländlichkeit und Dorf, also von Lebensbereichen, die früher als identisch angesehen wurden“ (Beetz 2004: 48).

Ulf Hahne (2011) stellt fest:

„Die „Aufwertung ländlicher Lebensweisen kann als antimoderner Reflex im Jahrhundert der Städte abgetan werden, sie kann aber auch als neues Phänomen des Wandels in der Spätmoderne aufgefasst werden, in dem ländliche Räume eine eigenständige Rolle einnehmen“ (Hahne 2011:12).

So bestehen viele Verbindungslinien zwischen lokalen und globalen Akteuren: „Ländliche Räume können direkt eingebunden auf der globalen Ebene sein, sie können sich also ohne die Umwege entlang einer räumlichen Hierarchie von Metropolen, Regiopolen und Hinterland direkt in den Austausch etwa von Metropolen begeben, wie es viele versteckte



Weltmarktführer (Hidden Champions) mit Sitz in ländlichen Räumen vormachen“ (Hahne 2011:14). Um an beteiligungs- und arbeitsorientierten Lösungen im ländlichen Raum zu arbeiten, könnte also ein Blick auf die Ergebnisse der Forschung zum dörflichen Lebensraum nützlich sein. Neben der Identifizierung der zentralen Akteure und Träger neuer Konzepte und Ideen geht es hierbei auch darum, theoretische Konzepte zur Erfassung neuer Konzepte in Augenschein zu nehmen.

2.3 Konzepte zur Erfassung von sozialen Innovationen im Dienstleistungsbereich

Neben technischen Innovationen müssen im Dienstleistungssektor speziell soziale Innovationen und deren Umsetzbarkeit in Form neuer Geschäftsmodelle in den Blick genommen werden. Das gilt natürlich auch für Dienstleistungen im ländlichen Raum. Mit sozialen Innovationen sind intentionale und zielgerichtete Neukonfigurationen bestimmter sozialer Praktiken in unterschiedlichen Handlungsfeldern gemeint, denen das Potenzial zugeschrieben wird, Lösungsstrategien für gesellschaftliche Probleme zu entwickeln (Howaldt/Schwarz: 2010a: 89). Eine soziale Innovation zeichnet sich insbesondere durch ihre deviante Handlungspraxis und ihre Ausrichtung auf ein bestimmtes Kollektiv oder individuell erfahrenes Problem aus (Blättel-Mink 2008: 268).

An dieser Stelle wird ein kurzer Überblick darüber gegeben, welche Anknüpfungspunkte für die explorative Studie aus den wichtigsten Forschungsansätzen mit einem speziellen Blick auf soziale Innovationen herzustellen sind.

Als erstes ist dabei die management- und unternehmensbezogene Forschung zu nennen, in der soziale Innovationen vor allem in Form von neuen Management- und Führungstechniken (vgl. Howald/Schwarz 2010b: 98) oder neuen Dienstleistungen (vgl. Zapf 1989: 175) eine Rolle spielen. Die Erforschung ähnlicher Phänomene im non-profit-Sektor kann dabei als interessante Perspektiverweiterung dieser Forschungsrichtung betrachtet werden (vgl. Howald/Schwarz 2010b: 98). Hier bieten sich, betrachtet man das Feld der neuen Dienstleistungen im ländlichen Raum als neue soziale Praktik im Feld der Ökonomie, eine Reihe von Anknüpfungspunkten, wobei durch den engen betriebswirtschaftlichen Fokus dieser Disziplinen oft gesamtgesellschaftliche Grundlagen und Folgen aus dem Blick geraten.



Zweitens untersuchen auch Studien zu lokalen und regionalen Entwicklungsprojekten soziale Innovationen und ihre Rolle in diesem Kontext. Hier sei auf die Arbeiten Frank Moulaerts et al. verwiesen, sowie auf das kanadische interdisziplinär und interuniversitär ausgerichtete Forschungsnetzwerk CRISIS (Centre de recherche sur les innovations sociales) (vgl. Howald/Schwarz 2010b: 98).

Einen weiteren Forschungsstrang in diesem Feld stellen verschiedene Ansätze der Action Research dar, die vor allem die Beteiligung der Zielgruppen von Innovations- und Entwicklungsvorhaben in den Mittelpunkt stellen. Dabei spielt hauptsächlich der Gedanke eine Rolle, dass bestimmte Vorhaben besser angenommen werden, wenn sie nicht ‚von oben‘ verordnet werden, sondern von den Betroffenen unter Berücksichtigung regionaler Besonderheiten sozusagen ‚nacherfunden‘ werden.

Das vierte hier aufgeführte Forschungsfeld stellen die Studien dar, die sich mit sozialen Innovationen im Kontext der Entwicklung der neuen Informations- und Kommunikationstechniken, hier in neuerer Zeit vor allem der als ‚web 2.0‘ bezeichneten Öffnung des Internets für breitere und weniger technikaffine Bevölkerungsschichten, befasst. In diesem Bereich sind techniksoziologische Konzepte vorherrschend (Howald/Schwarz 2010b: 101).

Als letztes sind an dieser Stelle Konzepte aus der Lebensstil- und Konsumforschung zu nennen. So ist für Jonathan Gershuny „jede signifikant neue Verteilung des Anteils von Marktgütern, marktmäßigen Dienstleistungen und Eigenproduktion eine soziale Innovation“ (zit. nach Zapf 1989: 176). Veränderte Lebensstile können insofern eine soziale Innovation darstellen, als dass sie eine Möglichkeit bieten, Problemlösungen individualisiert zu institutionalisieren, wobei der Anstoß dabei häufig von Bezugsgruppen wie zum Beispiel sozialen Bewegungen ausgeht (vgl. ebd.). Hier bieten sich erneut Anknüpfungspunkte zur vorliegenden Studie, da ein verändertes Konsumverhalten für die Entstehung neuer Dienstleistungen im ländlichen Raum eine große Rolle spielt.

Einigkeit besteht in den dargestellten Ansätzen in der Auffassung, dass soziale Innovationen im Vergleich zu technischen Innovationen zukünftig an Bedeutung gewinnen werden (vgl. Howaldt/Schwarz 2010b: 99). Dies wird vor allem mit einem wachsenden Dienstleistungssektor in allen entwickelten Ländern begründet, der, verglichen mit dem lange Zeit dominierenden industriellen Sektor, eher empfänglich für soziale Innovationen sei.



Außerdem spielen der zunehmend im öffentlichen Bewusstsein verankerte Diskurs um Nachhaltigkeit und Klimawandel sowie die erwartete weitere rasante Entwicklung neuer Informations- und Kommunikationstechnologien eine wichtige Rolle (Schwarz et al 2010; Paech 2005). In diesem Sinne wird auch ein Bedeutungszuwachs für die Soziologie und die Sozialwissenschaften insgesamt als Gegenstück zu den Naturwissenschaften im Feld technischer Innovationen für wahrscheinlich erachtet (Howaldt/Schwarz 2010b: 104f.; Zapf 1989: 183).

2.4 Methodisches Vorgehen der Untersuchung

Nachdem im Einleitungskapitel die zentralen Kategorien der Untersuchung definiert und die Leitfragen der Untersuchung skizziert wurden, sollen im Folgenden für die ausgewählten Sektoren Handel, Gesundheit & Pflege sowie Mobilität Probleme, Lösungsansätze und vor allem die potentiellen Geschäftsfelder und Unternehmenskonzepte dargestellt werden. Die Stärken und Schwächen, Risiken sowie Chancen dieser Geschäftsfelder werden zum einen auf Basis von Literatur zum anderen auf Grundlage von Interviews mit Experten und Akteuren aus Politik, Praxis, Verbänden, Gewerkschaften und Wissenschaft anhand eines leitfadengestützten Interviews erörtert und ausgewertet. Die Studie folgt somit einem qualitativen Design. Die Interviews wurden leitfadengestützt durchgeführt und folgten einer teilnarrativen Ausgestaltung (Hopf 2012: 355-357). Das Sampling der Interviewpartner richtete sich nach der in einer Vorstudie durchgeführten Auswahl zentraler Akteure aus den unterschiedlichen Sektoren. Die Interviews wurden telefonisch durchgeführt und entlang einfacher Transkriptionsregeln transkribiert. Der hier abgebildete Interviewleitfaden wurde geringfügig für die ausgewählten Sektoren modifiziert.

Tabelle 2: Interviewleitfaden für den Bereich Handel mit methodischer Erläuterung

1. Skizzieren Sie kurz die zentralen Probleme im ländlichen Raum im Bereich Handel!	<i>Diese Frage dient u.a. zur Verifizierung der bisher in der Literaturrecherche erhobenen Darstellung der Problembereiche.</i>
2. Welche Dienstleistungen werden im ländlichen Raum im Bereich Handel (Versorgung der ländlichen Bevölkerung mit Lebensmitteln und	<i>Diese Frage dient der Abschätzung des gesamten Potentials von Dienstleistungen und deckt damit die erste Teilforschungsfrage ab, die erfassen</i>



Waren des alltäglichen Bedarfs) angeboten?	<i>soll welche Dienstleistungen in den Bereichen Handel, Gesundheit und Pflege und Mobilität im ländlichen Räumen angeboten werden. Die Ergebnisse werden in der Auswertung in ein Gesamtinventar von Dienstleistungen für die Untersuchungsbereich überführt.</i>
3. Welche Dienstleistungen sind geeignet um den skizzierten Problemen im ländlichen Raum in ökonomischer, sozialer und ökologischer Hinsicht entgegenzuwirken?	<i>Die Frage dient zur Eingrenzung des Gesamtinventars unter dem Aspekt der sozialen Innovation und der ökonomischen, sozialen und ökologischen Leistungsfähigkeit.</i>
4. Welche Geschäftsmodelle bieten sich als tragfähige sozial innovative Lösungen an?	<i>Diese Frage dient dem Abgleich von Dienstleistungen und Geschäftsmodellen und ist offen angelegt, damit zusätzlich zu den recherchiert Geschäftsmodellen noch andere ergänzende Geschäftsmodelle erfasst werden können.</i>
5. Wir haben drei Typen ermittelt a) Dorfladenkonzept b) Solawi und Hofläden c) online-Handel - Wie schätzen sie die Marktchancen ein?	<i>Hiermit wird die eher interne Tragfähigkeit und Zukunftsfestigkeit der ermittelten Geschäftsmodelle überprüft.</i>
6. Welche Chancen und Risiken bieten die neuen Geschäftsmodelle?	<i>In dieser Frage wird eher die externe Tragfähigkeit und Zukunftsfestigkeit im Sinne der Gestaltung von Rahmenbedingungen angesprochen. Die Fragen 1-6 komplettieren insgesamt das Set zur Erfassung der ersten Teilforschungsfrage nach den Potentialen und Organisationsformen von Dienstleistungen im ländlichen Raum.</i>
7. Unter welchen Bedingungen wird hier gearbeitet? Handelt es sich um gute Arbeit nach DGB Index?	<i>Die Fragen 7) und 8) dienen der Beantwortung der zweiten Teilforschungsfrage „Gute Arbeit und Dienstleistungsarbeit“.</i>
8. Arbeiten hier Gering-/Hochqualifizierte, mit Festanstellungen, als Freelancer, im Ehrenamt? Welche Qualifikationen sind erforderlich? Welche Beschäftigungspotentiale sehen Sie oder gehen Sie eher von einem Fachkräftemangel aus?	<i>Diese Frage dient der Präzisierung und Ergänzung von Frage 7) und leistet in der Auswertung einen Beitrag zur Charakterisierung der entstehenden neuen Dienstleistungsarbeit in den bearbeiteten Bereichen.</i>
9. Welche Potentiale bietet die Digitalisierung der Dienstleistungsarbeit in diesem Bereich?	<i>Diese Frage spricht die Rahmenbedingungen an, die durch die Einführung von IKT im ländlichen Raum als Chancen entstehen und deckt damit die aufgeworfenen dritte Teilforschungsfrage nach den Einsatzmöglichkeiten von IKT ab.</i>
10. Wo sehen Sie die Entwicklungschancen, die	



sich aus diesen neuen Angeboten und Organisationsformen von Dienstleistungen für den ländlichen Raum ergeben?	
11. Was bedeuten sie für das soziale Gefüge und die Dienstleistungsarbeit im ländlichen Raum?	<i>Frage 10) und 11) beziehen sich auf die vierte Teilforschungsfrage und sollen in der Auswertung eine erste Potenzialabschätzung der innovativen Dienstleistungsangebote und deren Auswirkung auf den ländlichen Raum ermöglichen.</i>
12. Wie können die vorhandenen Potentiale im ländlichen Raum für ein bürgerschaftliches Engagement genutzt werden?	
13. Hat z.B. das soziale Gefüge und der soziale Zusammenhalt im ländlichen Raum positive Auswirkungen auf die Gestaltung der Dienstleistung zu guter Dienstleistungsarbeit?	<i>Frage 12) und 13) zielen auf die Besonderheiten und Rahmenbedingungen im ländlichen Raum und in dörflichen Strukturen, die möglicherweise besondere Potentiale oder aber besondere Risiken für die ermittelten Geschäftskonzepte und Dienstleistungen bieten und decken damit die fünfte Teilforschungsfrage ab.</i>

Quelle: eigene Erarbeitung



Tabelle 3: Expertengespräche

Experte/in	Bereich	Status
Dr. Markus Brohm, Landkreistag	Mobilität	Durchgeführt 13.3.
Dr. Irene Vorholz, Landkreistag	Gesundheit & Pflege	Durchgeführt 16.3.
Nadine Möller, Branchen- initiative Gesundheitswirtschaft Südwestfalen	Gesundheit & Pflege	Durchgeführt 31.3
Dr. Patrick Küpper, Thünen-Institut	Handel	Durchgeführt 16.3.
Wolfgang Gröll, Berater Dorfladengenossenschaften	Handel	Durchgeführt 7.3.
Dr. Burghard Flieger, innova Sozialgenossenschaften	Gesundheit & Pflege	Durchgeführt 5.3
Regina Reehag; Katalyse Institut;	Mobilität	Durchgeführt 12.3.
Martin Beckmann, ver.di Vorstand	Generalist; Mobilität Gesundheit & Pflege;	Durchgeführt 24.3
Ursula Krickl, Deutscher Städte- und Gemeindebund	Generalistin; Gesundheit & Pflege	Gesprächstermin abgesagt
Ulrich Dalibor, ver.di, Vorstand FB Handel	Handel	Durchgeführt 1.4.
Stephanie Arens, Südwestfalen Agentur	Handel	Durchgeführt 17.3
Petra Bentkämper/Silvia Plohr Westfälischer Landfrauenverband	Handel; Generalistin	Gesprächstermin abgesagt
Andre Katzenberger Gemeinde Hürth	Mobilität	Durchgeführt 19.3.
Fr. Dr. Heydkamp IAO / Fraunhofer Institut	Mobilität; Generalistin	Durchgeführt 19.3.



Insgesamt wurden 12 Interviews durchgeführt, davon wurden 10 vom digitalen Aufnahmegeräte transkribiert. Bei zwei Interviews (Arens; Rehaag) handelt es sich um handschriftliche Mitschriften. Zwei geplante Interviews wurden kurzfristig (Krickl, Bentkämper/Plohr) abgesagt. Aufgrund der zeitlichen Begrenzung des Auswertungszeitraums konnte kein neuer Termin gefunden werden.



3. Handel

3.1 Problemstellung: Infrastrukturprobleme des Handels im ländlichen Raum als Folge des demographischen Wandels

Die demographische Entwicklung in Deutschland ist für den Dienstleistungssektor im ländlichen Raum zunehmend mit unterschiedlichen Problemen verbunden. Dies gilt insbesondere für den Einzelhandel, d.h. für die Versorgung der Bevölkerung mit Produkten und Dienstleistungen des alltäglichen Bedarfs. In den ländlichen Gebieten der neuen Bundesländer kommt es zu einer Kumulation zweier Entwicklungen, deren Konsequenzen neue Lösungsstrategien zur Stärkung sozialer Dienstleistungen im Bereich Handel erfordern: der Rückgang der Bevölkerungszahl und die damit einhergehende Alterung der Gesellschaft. Die Gründe für diese Entwicklung liegen auf der einen Seite im Rückgang der Geburtenrate (negative Fertilität) seit Mitte der 1960er Jahre und auf der anderen Seite im Anstieg der allgemeinen Lebenserwartung (positive Mortalität) (BLG 2012: 8). Dies hat zur Folge, dass die geburtenstarken Jahrgänge der 1950/60er Jahre zunehmend einen großen Teil der Bevölkerung stellen und sich die idealtypische Architektonik der Altersverteilung von der klassischen Pyramidenform zur Urnenform entwickelt.

Laut der aktuellsten Bevölkerungsvorausberechnung des Statistischen Bundesamtes (2009) kann auch für die kommenden Jahren ein Anstieg der über 80-Jährigen prognostiziert werden, während sich der Anteil der unter 20-Jährigen rückläufig entwickelt. Betroffen sind von dieser Entwicklung unterschiedliche Politikfelder und Akteure auf allen gesellschaftlichen Ebenen. Die Alterung und der Rückgang der Bevölkerungsrate betreffen jedoch insbesondere den ländlichen Raum, da hier die demographische Entwicklung in der Regel nicht durch Zuwanderung kompensiert werden kann (BLG 2012: 8; Slupina et al 2015: 8). Während das Wanderungssaldo im Bundesdurchschnitt positiv ausfällt und somit einer weiteren Schrumpfung der deutschen Bevölkerung entgegenwirkt, haben periphere Gebiete damit zu kämpfen, dass gerade junge Menschen dem ländlichen Raum den Rücken kehren (Wagner et al 2012: 22). Diese Abwanderungsdynamik ist ein europaweit zu beobachtendes Phänomen und in Deutschland durch die spezifische Problemkonstellation der Wiedervereinigung in den ländlichen Regionen der neuen Bundesländer stark ausgeprägt (Plieniger et al 2005: 13f.)



Welche Folgen ergeben sich aus dieser demographischen Entwicklung für den Bereich Handel im ländlichen Raum?

Geschäftsaufgaben in ländlichen Gebieten

Die Abwanderungsdynamik in ländlichen Gebieten bleibt nicht ohne Folge für die öffentliche Infrastruktur. So kommt es in strukturschwachen Gebieten vermehrt zu Geschäftsaufgaben und damit zu einem Engpass bei der Versorgung der Bürger mit Lebensmitteln und anderen Gütern des täglichen Bedarfs. Viele Orte müssen inzwischen ohne Lebensmittelläden auskommen, sodass das politische Ziel von 1000 Metern bis zum nächsten Lebensmittelladen vielerorts nicht erreicht wird: „Es gibt den klassischen LEH über Discounter, die klassischen Warenhäuser gibt es in kleineren Orten eher nicht (Küpper 2015i: 1). Hintergrund für diese Entwicklung ist der zu beobachtende Strukturwandel vom ortsansässigen Einzelhändler hin zur großen Supermarktkette, die ihre Filialen jedoch nur dort öffnen, wo das Einzugsgebiet eine entsprechende Gewinnerwartung verspricht (Kuhn/Klingholz 2013: 63). Während sich in den Ballungsgebieten somit Supermärkte mit immer längeren Öffnungszeiten ansiedeln, befindet sich der klassische „Tante-Emma-Laden“ auf dem Rückzug. Nach Ansicht des Bundesfachgruppenleiters Einzelhandel von ver.di, Ulrich Dalibor, wird dieser Trend durch drei zentrale Entwicklungen ausgelöst: Erstens führe der hohe Konkurrenzdruck unter den Discountern zu einem enormen Preisdruck, dem gerade kleiner Geschäfte nicht standhalten könnten. Zweitens übersteige die nutzbare Verkaufsfläche inzwischen bei weitem den eigentlichen Bedarf und drittens verlängerten die Discounter seit Jahren ihre Öffnungszeiten ohne, dass sich andererseits der Umsatz erhöhe. Diese Entwicklungen führten zu einem „Verdrängungswettbewerb“:

„Der Anlass ist, dass man die Konkurrenz aus dem Feld schlagen will. Das sind alles Instrumente um die Konkurrenz aus dem Feld zu schlagen. Es ist nebenbei schön für den Kunden: Dieser Verdrängungswettbewerb wirkt und die ausscheidenden Unternehmen der vergangenen Jahre legen Zeugnis darüber ab (Dalibor 2015i: 1).“

Die Versorgung mit Lebensmitteln im ländlichen Raum dünnt sich auch nach Ansicht des Beraters für Dorfladengenossenschaften Wolfgang Gröll immer mehr aus (Gröll 2015: 1). Bestätigt wird diese Entwicklung durch die Studie „Qualifizierte Nahversorgung im Lebensmitteleinzelhandel“ der HafenCity Universität Hamburg (Krüger et al 2013). Demnach



ist die Verkaufsfläche von Discountern zwischen 1990 und 2010 von 3,0 auf 11,7 Mio. m² gestiegen, während kleinere Lebensmittelgeschäfte in der selben Zeit einen Rückgang von 8,8 auf 2,9 Mio. m² Verkaufsfläche verzeichnen mussten (ebd.: 7). Die absolute Zahl kleinerer Lebensmittelgeschäfte (unter 400 m²) hat sich zwischen 1990 und 2010 von ca. 66.500 auf 11.200 verringert, während die Anzahl der Discounter von 7.700 auf 16.250 stieg (ebd.: 8). Dies hat auch Auswirkungen auf die im Einzelhandel beschäftigten Menschen:

„Man muss dazu wissen, dass von den Unternehmen im Einzelhandel gut verdient wird, nur nicht von den abhängig Beschäftigten. Vor dem Hintergrund bekommt der gesellschaftliche Aspekt einen langen Schatten. Manchmal wird ja auch gesagt, wir haben Discounter, weil wir arme Menschen haben. Mein Bild ist eher andersherum: wir haben arme Menschen, weil wir Discounter haben.“ (Dalibor 2015: 3).

Kleinere Läden in ländlichen Gebieten stehen zudem zunehmend vor Nachfolgeproblemen, weshalb auch viele bestehende Dorfläden laut einer Umfrage des Thünen Instituts damit rechnen in den nächsten Jahren schließen zu müssen (Gröll 2015: 1; Küpper 2015: 3).

Mobilität

Das fehlende Versorgungsangebot erhöht die Notwendigkeit der Mobilität der Bewohner dörflicher Gemeinden. Fällt die Möglichkeit der Bedarfsdeckung im fußläufig erreichbaren örtlichen Dorfladen weg, bedarf es der Nutzung von PKW oder Angeboten des öffentlichen Nahverkehrs. So erledigen fast 70 Prozent der Bewohner peripherer Gebiete ihre Einkäufe mit dem Auto (ebd.). Da die Mobilität bei vielen Menschen im dörflichen Raum hoch ist, wird das Problem der fehlenden Nahversorgung von ihnen oftmals nicht wahrgenommen. So sind sich nach Angaben des Thünen Instituts nur 7-15 Prozent dieses Problems bewusst. Problematisch ist auch die durch die Forderung nach Mobilität entstehende Exklusion von älteren Menschen ohne Führerschein, insbesondere dann, wenn die näheren Verwandten dem Dorf den Rücken gekehrt haben und diese nicht mit versorgen können (Küpper 2015: 1). Dies hat zudem Auswirkungen auf die Umwelt. Laut einer aktuellen Mobilitätsstudie des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung ist der „CO₂-Fußabdruck“ - bedingt durch den häufigeren motorisierten Individualverkehr – in ländlichen Gebieten um fast ein Viertel höher als bei Personen in Kernstädten (Folmer et al 2008: 5). Eine Alternative zur Nutzung des PKW stellt der öffentliche Nahverkehr dar, doch wird dieser aufgrund der



rückgängigen Bevölkerungszahlen in vielen dörflichen Gemeinden zunehmend ausgedünnt. Der Rückgang des Einzelhandels bedroht die Attraktivität ländlicher Kommunen und erfordert neue Handlungsstrategien für Verwaltung und Politik, um auf die neuen Rahmenbedingungen zu reagieren.

Zusammengefasst ergeben sich aus der Literatur und den Aussagen der interviewten Experten für den ländlichen Raum im Bereich Handel vier zentrale Problembereiche:

1. Der demographische Wandel trifft den ländlichen Raum besonders hart. Da sich der Kundenstamm für kleinere Läden stetig verringert, kommt es an vielen Orten zu Geschäftsaufgaben. Die Dichte kleinerer Lebensmittelgeschäfte nimmt immer mehr ab.
2. Der hohe Konkurrenzdruck führt bei den Discountern zu niedrigen Preisen und langen Öffnungszeiten, eine Entwicklung, die kleinere Läden vom Markt verdrängt und das Problem der fehlenden Nahversorgung in ländlichen Gebieten zunehmend verschärft.
3. Bestehende kleiner Lebensmittelgeschäften mit einer Verkaufsfläche von unter 400m² stehen vor dem Problem einer fehlenden Nachfolge. Insbesondere junge Frauen und Männer zieht es zunehmend in die Stadt, sodass auch die Versorgung älterer Menschen durch die eigenen Verwandten nicht mehr gewährleistet werden kann.
4. Bewohner dörflicher Gebiete sind aufgrund des Wegfalls örtlicher Lebensmittelgeschäften auf die Verfügbarkeit eines eigenen Autos angewiesen. Darunter zu leiden haben nicht nur ältere und kranke Menschen mit Mobilitätseinschränkungen, sondern auch die Umwelt.

3.2 Mögliche und diskutierte Lösungsstrategien für den ländlichen Raum zur Versorgung mit Gütern des alltäglichen Bedarfs

Vor dem Hintergrund der dargestellten Probleme müssen neue Möglichkeiten zur Verbesserung der Nahversorgung in ländlichen Gebieten entwickelt werden, die den veränderten Rahmenbedingungen der Industrie- und Dienstleistungsgesellschaft Rechnung tragen. Ländliche Gebiete sollten – so unser Ansatz - in diesem Zusammenhang nicht per se



als strukturschwach und benachteiligt gegenüber Agglomerationsräumen eingestuft werden, ohne die geschilderten Probleme insbesondere im Hinblick auf den demographischen Wandel zu leugnen (Plieninger et al 2005: 11f.) Vielmehr geht es darum, die Potenziale dörflicher Gemeinden insbesondere hinsichtlich des bürgerschaftlichen Engagements und des Wunschs nach der Verbesserung der eigenen Lebenssituation aufzuzeigen und hieran anschließend neue Lösungsstrategien zu entwickeln.

Um der dargestellten Defunktionalisierung dörflicher Gemeinden entgegen zu wirken, bedarf es der Entwicklung unterschiedlicher innovativer Dienstleistungen und neuer Geschäftsmodelle, die in ländlichen Gebieten ihre Umsetzung finden müssen. Für den Bereich Handel im ländlichen Raum besteht dieses Problem in erster Linie in der defizitären Versorgung mit Lebensmitteln und Gütern des alltäglichen Bedarfs. Hier werden neue Konzepte benötigt, die die Erreichbarkeit von Versorgungseinrichtungen sicherstellen, die soziale Teilhabe der Höherbetagten stärken und zur Verbesserung der Lebensqualität beitragen. Für den Bereich Handel müssen zukunftsfähige Möglichkeiten und Modelle erfasst und auf ihre Umsetzbarkeit und Rentabilität geprüft werden. Dabei gilt es festzustellen, ob die Modelle wirtschaftlich tragfähig sowie ökologisch und sozial vertretbar sind und den Kriterien guter Dienstleistung entsprechen. Als Indikatoren dienen hier a) der Nachhaltigkeitsanspruch, im Sinne der ökonomischen Umsetzbarkeit und Rentabilität, b) die soziale Ausrichtung entlang des DGB-Index „Gute Arbeit“ (vgl. Institut DGB-Index Gute Arbeit 2012), c) die explizite Ausrichtung auf die Zielgruppe „Bewohner im ländlichen Raum“ und d) die ökologische Verträglichkeit des Wirtschafts- und der Organisationsformen.

3.3 Geschäftsmodelle für die Versorgung mit Lebensmitteln Gütern des alltäglichen Bedarfs

Zur Verbesserung der Nahversorgung in ländlichen Gebieten gibt es unterschiedliche Handlungsoptionen, die in der Praxis auch miteinander kombiniert werden können. Entlang der spärlich vorhandenen Empirie und dem Datenmaterial aus den geführten Experteninterviews geht es hierbei darum, mögliche Probleme aber auch Erfolgsfaktoren für eine erfolgreiche Umsetzung der jeweiligen Geschäftsmodelle zu skizzieren. Die Studie „Nahversorgung im ländlichen Raum“ des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und



Stadtentwicklung (2013: 22f.) nennt in diesem Zusammenhang vier Handlungsoptionen, die den Problemen der fehlenden Versorgung mit Lebensmitteln und Gütern des alltäglichen Bedarfs entgegen gestellt werden können: a) Filialkonzepte, b) Multifunktionsläden, c) Integrationsmärkte und d) Bürger/Dorfläden.

a) Bei Filialkonzepten handelt es sich um Ableger großer Lebensmittelketten, die ihre Produkte in Kleinflächenläden (300-500 Quadratmeter Verkaufsfläche) anbieten. Die Geschäfte sind einheitlich gestaltet und werden von den Großhandelspartnern ab einer Einwohnerzahl von 1.000 in einem Einzugsgebiet von 150-400 Quadratmetern angeboten. Für die Umsetzung kann hierbei die Expertise des wirtschaftlichen Großhandelspartners genutzt werden, wodurch sich das Gründungsrisiko verringert. Auf Basis erster empirischer Daten kann jedoch gezeigt werden, dass mindestens 2.000-2500 Einwohner notwendig sind, um rentabel zu wirtschaften, weshalb einwohnerschwächere Orte für die großen Lebensmittelketten wie EDEKA und REWE nicht attraktiv erscheinen (ebd.).

b) Multifunktionsläden sind Geschäfte, die Einkaufsmöglichkeiten und das Angebot einzelhandelsrelevanter Dienstleistungen wie Postannahmestellen und Angebote der örtlichen Verwaltung unter einem Dach zu kombinieren versuchen. Kombiniert werden kann das Angebot von Lebensmitteln zum Beispiel mit Dienstleistungsangeboten wie Reisebüros, Krankenkasse, Wasch- und Bügelservice oder Sozialberatung. Neben dem Angebot einzelhandelsrelevanter Dienstleistungen dienen die Läden auch als sozialer Treffpunkt. Multifunktionsläden sind somit stark kooperativ ausgerichtet.

c) Bei Integrationsmärkten handelt es sich um Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen für sozial benachteiligte Gruppen (z.B. Menschen mit Behinderung, Erwerbslose), die keine Chance auf dem ersten Arbeitsmarkt erhalten. Sie bieten in der Regel ein Vollsortiment an Lebensmitteln bei einer Verkaufsfläche von 300-400 Quadratmetern und einem Einzugsbereich von 2000 Einwohnern. Küpper (2015: 3) attestiert Integrationsläden das Potenzial auch in kleineren Orten Gewinn erzielen zu können, da die Läden in der Regel von sozialen Trägern wie AWO oder Lebenshilfe e.V. unterstützt oder von der Dachorganisation CAP organisiert werden. Diese Integrationsmärkte werden dann von EDEKA beliefert und können dementsprechend



die günstigen Eigenmarken der Supermarktkette anbieten, wodurch sich die Wettbewerbsfähigkeit erhöht.

d) Ein stark auf das Engagement der Dorfbewohner ausgerichtetes Konzept stellt das Geschäftsmodell von Bürgerläden dar. Hier geht es darum, dass die Bürger ihr Geschäft in Eigenregie betreiben und finanzieren. Ohne eine explizite Ausrichtung auf finanziellen Gewinn werden schwerpunktmäßig Frischwaren auf einer Verkaufsfläche von 100-200 Quadratmetern den Dorfbewohnern zum Verkauf angeboten (ebd.).

Das Konzept des Dorfladens stellt eine Mischform der drei letztgenannten Typen dar. Mit dem Ziel, der wirtschaftlichen und sozialen Abkopplung von Bevölkerungsgruppen entgegenzuwirken, wurde das Konzept „Nachbarschaftsladen 2000“ bereits 1990 vom damaligen Bundesministerium für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau ins Leben gerufen (BMBau 1995). In der Auswertung der Expertengespräche wurde deutlich, dass Dorfläden das größte Potenzial für die Lösung der Probleme des Einzelhandels im ländlichen Raum zugeschrieben wird. Im Folgenden soll dieses Konzept daher näher beleuchtet werden.

3.3.1 Das Konzept Dorfladen

Unter Dorf-, Nachbarschafts- oder Nahversorgungsläden versteht man örtliche Geschäfte, die Lebensmittel und Waren des alltäglichen Bedarfs anbieten und hierbei weniger als 400 Quadratmeter Ladenfläche aufweisen (BMVBS 2013: 22). Das Konzept versucht die durch die Schließung vieler Supermärkte in ländlichen Regionen entstandenen Lücken in der Versorgung mit Lebensmitteln und Gütern des alltäglichen Bedarfs aufzufangen und eine Alternative zur Fahrt in die meist außerhalb dörflicher Kommunen gelegenen Supermärkte zu ermöglichen. Der Berater für Dorfladengenossenschaften Wolfgang Gröll differenziert zwischen drei Generationen von Dorfläden:

„Die Dorfläden der ersten Generation waren Mini-Supermärkte. Die wurden teilweise ehrenamtlich geführt oder mit niedrigen Löhnen. Der Dorfladen der zweiten Generation ist derjenige, der sehr stark auf Regionalität gegangen ist, d.h. man hat sehr viel stärker regionale Metzger, Bäcker und sonstige Vermarkter eingebunden, hauptsächlich Klein- und Kleinstbetriebe. Die Dorfläden der dritten Generation müssen einen wesentlich höheren Umsatz machen, wobei Dienstleistungen das Konzept immer schon begleitet haben“ (Gröll 2015i: 2).



Das Konzept umfasst in der grundsätzlichen Idee die Integration eines Lebensmittelbetriebs, verbunden mit einem Angebot verschiedener Dienstleistungen, wie einem als Kommunikationstreffpunkt dienenden Café, Annahmendienste für Pakete, Lotto etc. und einem kommunalen Dienstleistungsangebot. Als Umsetzungsstrategie sind Bürgerinitiativen, z.B. organisiert als Gesellschaften bürgerlichen Rechts, vorgesehen, wobei die Bürger die Geschäfte vorwiegend im Ehrenamt betreiben (BMVBS 2013: 22). Seit den 1990er Jahren werden in der Wissenschaft vermehrt neue Lösungswege alternativer Nahversorgungspunkte diskutiert. Verlässliche Zahlen über die Anzahl existierender Dorfläden liegen bisher nicht vor. Nach Angaben des Dorfläden Netzwerks, einem Verbund, der sich darum bemüht die vorhandenen Dorfläden miteinander in Austausch zu bringen, Erfahrungen weiterzugeben und Lösungen für aufkommende Probleme zu finden, existieren jedoch bundesweit mittlerweile über 200 Dorfläden. 40 dieser Dorfläden sind Mitglieder im Netzwerk. Über die Hälfte dieser Dorfläden befinden sich im Bundesland Bayern, weitere findet man u.a. in Niedersachsen, Baden-Württemberg und Nordrhein-Westfalen.

Getragen werden Dorfläden durch die Bürger, die sich in unterschiedlichen Rechtsformen wie Genossenschaften oder wirtschaftlichen Vereinen organisieren (Grumbach 2010; Bösche 2010). Die potentiellen Rechtsformen bringen unterschiedliche Vor- und Nachteile mit sich, sodass die einzelnen Dorfläden individuell entscheiden müssen, welche Rechtsform für sie am sinnvollsten erscheint.

Tabelle 4: Rechtsformen von Dorfläden

	Mindestkapital	Haftung	Gründungs-kosten	Eintrag in Register
Einzelunternehmer	Keins	Persönlich	Sehr gering	Nein
Eingetragener Kaufmann	Keins	Persönlich	ca. 250-400€	Ja
GbR	Keins	Persönlich	Sehr gering	Nein
OHG	Keins	Gesellschaftsvermögen, Gesellschafter mit Privatvermögen	ca. 500€	Ja
KG	Keins	Gesellschaftsvermögen, Gesellschafter	ca. 500€	Ja



		mit Privatvermögen		
UG	1€(Rücklagenbildung i.H. von 25% vom Gewinn, bis 25.000€ erreicht	Grundsätzlich nur mit Gesellschaftsvermögen	ca. 350€	Ja
GmbH	25.000 €	Grundsätzlich nur mit Gesellschaftsvermögen	ca. 800€ (abhängig vom Stammkapital	Ja
eG	Keins	Haftung der Mitglieder durch ihre Einlage	ca. 2000€	Ja
w.V.	Keins	Nur mit Vereinsvermögen	100 – 1000€	Ja
AG	50.000	Grundsätzlich nur mit Gesellschaftsvermögen	ca. 1500€ (abhängig vom Stammkapital	Ja

Quelle: eigene Darstellung nach Slupina et al (2015: 47);

Bei genossenschaftlichen Modellen zeichnen die Mitglieder Anteile und erzeugen hierdurch eine besondere Bindung an die von ihnen betriebenen Geschäfte. Lokal agierende Genossenschaften bieten zudem die Möglichkeit, dass diese als lokale Gemeinschaftsprojekte angesehen und solidarisch getragen werden (Klemisch/Boddenberg 2013: 927). Neben Genossenschaften können auch andere Rechtsformen für die Umsetzung von Dorfläden gewählt werden. So entscheiden sich einige Dorfläden insbesondere aufgrund der hohen Kosten bei der Gründung von Genossenschaften für die Rechtsform des wirtschaftlichen Vereins (w.V.). Diese Rechtsform wird in Deutschland in erster Linie von Erzeugergemeinschaften in der Land- und Forstwirtschaft genutzt (Grumbach 2010: 27). Der Vorteil bei der Rechtsform des w.V. liegt in der freien Gestaltungsmöglichkeit der Satzung. Da wirtschaftliche Vereine nicht in das Vereinsregister eingetragen werden müssen, entfallen zudem die Gerichts- und Notarkosten bei der Gründung oder der Änderung der Satzung. Anders als Genossenschaften müssen wirtschaftliche Vereine zudem nicht von einem Verband geprüft werden (Bösche 2010: 41). Ob nun die Genossenschaft oder der wirtschaftliche Verein als Rechtsform gewählt wird, für Wolfgang Gröll ist die Umsetzung genossenschaftlicher Werte entscheidend:

„Die Genossenschaft als Rechtsform ist nur ein Mantel. Ich spreche eher von genossenschaftlichen Werten. [...]. Genossenschaftliche Werte umzusetzen, wäre mit den Bürgern einen Dorfladen zu bauen,



um die Einwohner mit günstiger Ware zu versorgen und nicht die Einwohner [einer größeren Stadt] (Gröll 2015i: 4).

Gröll rekurriert hierbei in erster Linie auf das genossenschaftliche Förderprinzip, das nicht Erwirtschaften von Gewinnen, sondern die Orientierung an den Mitgliedern in den Mittelpunkt rückt (Klemisch/Vogt 2012: 22f.), die auch für die Initiierung von Dorfläden eine wichtige Rolle spielen. Hier sind in der Regel *bottom-up*-Aktivierungsprozesse zu beobachten. Die Gründung des Dorfladens basiert auf dem Engagement der Bürger, die sich nicht mit der fehlenden Nahversorgung im eigenen Dorf abfinden wollen. Der Vorteil dieses Ansatzes liegt darin, dass die Sortiments- und Preisgestaltung in den Händen der Betreibenden liegt und somit auf die Bedürfnisse der Dorfbewohner abgestimmt werden kann. Nach dem DGB-Index „Gute Arbeit“ spielen die hier vorhandenen Gestaltungsspielräume der Arbeitnehmer für die Bewertung der Tätigkeiten eine wichtige Rolle für die Zufriedenheit der eigenen Tätigkeiten (vgl. Institut DGB-Index Gute Arbeit 2012: 5). Begleitet werden kann dies durch eine *top-down*-Strategie, die darin besteht, dass die Dorfläden durch professionelle Expertise und finanzielle Unterstützung begleitet und gefördert werden (Krüge/Walther 2005: 15). In der Praxis gehen 50 Prozent der Dorfladen-Initiativen von der Gemeinde aus (oftmals auf Druck der Bürger), während die anderen 50 Prozent von den Bürgern selbst initiiert werden.

Als *best practice* Beispiel kann hier das Konzept *MarktTreff* angeführt werden. Hierbei handelt es sich um eine Maßnahme zur Stärkung des ländlichen Raumes im Bundesland Schleswig-Holstein, das vom Ministerium für Energiewende, Umwelt und ländliche Räume des Landes Schleswig-Holstein angeboten wird. Das Konzept basiert auf drei Säulen: dem Kerngeschäft in Form eines Lebensmittelladens, dem Dienstleistungsangebot z.B. Paketservice oder Lottoannahmestelle und dem kommunikativen Treffpunkt zur Stärkung der öffentlichen Gemeinschaft (ewsgroup 2014: 9). Zuwendungsberechtigt sind allerdings ausschließlich die Gemeinden. Um die Unterstützung von *MarktTreff* zu erlangen, bedarf es daher einer engen Zusammenarbeit zwischen kommunalen und privaten Akteuren, z.B. in Form von Public-Citizen-Partnerships (PCP). Diese entstehen, wenn bürgerschaftliches Engagement, Know-How und Sozialkapital mit der Bereitschaft der partnerschaftlichen Zusammenarbeit von Akteuren der Kommunalpolitik zusammenfallen (Münkner 2010: 128; Reiner et al 2010: 58f.). Beim *MarktTreff* Konzept kann demnach entweder die Gemeinde



Zuwendungsförderung beantragen und *top-down* nach engagierten Bürgern suchen, die als Verein, GbR oder Genossenschaft den Dorfläden betreiben oder die Bürger wenden sich *bottom-up* an die Gemeinde, um die Zuwendungen zu erhalten. Derzeit sind rund 30 *MarktTreffs* in Betrieb und 10 weitere in der Vorbereitung (vgl. <http://www.markttreffsh.de/>).

Welche Potenziale können Dorfläden nun für die Revitalisierung ländlicher Räume im Bereich Handel attestiert werden?

Dorfläden bieten grundsätzlich die Möglichkeit, sich dem Trend des fortschreitenden Konzentrationsprozesses im Bereich Handel zu widersetzen. Im Falle einer positiven Entwicklung bieten Dorfläden zudem Potenziale zur Schaffung neuer Arbeitsplätze. Das Arbeitsmarktpotenzial muss in diesem Bereich jedoch realistisch eingeschätzt werden:

„Attraktive Arbeitsplätze entstehen eher im produzierenden Gewerbe und weniger im Handel. Dies gilt auch für den ländlichen Raum, wobei das produzierende Gewerbe stärker vertreten ist, als in urbanen Räumen [...]. Der Handel bietet jedenfalls wenig attraktive Arbeitsplätze für höher Qualifizierte“ (Küpper 2015: 6).

Häufig werden Dorfläden zunächst im Ehrenamt oder als geringfügige Beschäftigung ausgeführt werden, was mit unterschiedlichen Erwartungen und Hoffnungen verbunden ist:

„Die Hoffnung ist, dass man durch das Ehrenamt Geld spart, durch Renovierung, Einrichtung bis hin zur Mitarbeit im Laden, sodass teilweise hauptamtliches Personal durch ehrenamtliches Personal ersetzt werden kann. Damit hofft man das geringe Marktpotenzial vor Ort aufzufangen“ (Küpper 2015: 2).

Die wahrgenommenen Dienstleistungen bedürfen – nicht nur aus einer gewerkschaftlichen Perspektive - jedoch einer entsprechenden Entlohnung, sodass Ideen entwickelt werden müssen, die eine adäquate Bezahlung der Dorfladenbetreiber gewährleisten. Nach Angaben von Küpper (2015: 2-3) treten zudem oftmals zwei weitere Probleme auf. Zum einen verblasse die im Gründungsprozess oftmals entfachte Euphorie bei den Bürgern im Alltag des Betriebes wieder, sodass die Gefahr bestehe, „dass das Ganze nach einer gewissen Zeit einschläft“ (ebd.). Zum anderen trete teilweise das Problem der fehlenden Professionalität der Dorfläden zu Tage, wenn der Laden von den Akteuren im Ehrenamt „nebenbei“ betrieben werde (ebd.: 3).



Dorfläden müssen sich ökonomisch selbst tragen. Die bisherige Empirie versucht sich dieser Thematik über *best-practice* Beispiele zu nähern; betriebswirtschaftlich verlässliche Zahlen zur ökonomischen Nachhaltigkeit von Dorfläden sind bisher kaum vorhanden, da sich viele Dorfläden erst in den letzten Jahren gegründet haben. Die BMVBS-Studie schätzt die ökonomische Nachhaltigkeit von Dorfläden, basierend auf einer 2012 durchgeführten quantitativen Befragung von 100 kleinflächigen Nahversorgungspunkten, eher negativ ein: „Insgesamt weisen die Befragungsergebnisse eher auf eine prekäre wirtschaftliche Lage hin. [...] Die niedrigen Umsatz- und Gewinnzahlen lassen kaum auf einen wirtschaftlichen Betrieb schließen“ (ebd.: 74). Eine derzeit laufende empirische Studie der Hochschule Niederrhein versucht durch eine quantitative Befragung von 500 Bürgermeistern Faktoren für den Erfolg oder Misserfolg von Dorfläden herauszuarbeiten und verspricht somit neue Kennziffern für valide Aussagen hinsichtlich der Potenziale von Dorfläden für eine zukunftsfähige Nahversorgung im ländlichen Raum zu liefern. Offensichtlich erscheint, dass insbesondere Dorfläden in bevölkerungsschwachen Gebieten finanzieller Unterstützung bedürfen, um kostendeckend agieren zu können. Die Erfahrungen aus der Praxis zeigen jedoch, dass das Konzept auch funktionieren kann:

„Der Markt wächst, weil das Problembewusstsein steigt und die wachsende Zahl der Dorfläden zeigt, dass es funktionieren kann. Damit wächst das Vertrauen der Bürger in solche Modelle. Deshalb sehe ich ganz klar einen positiven Trend, aber wir müssen aufpassen mit dem Mindestlohn. Wir werden erleben, dass trotz Begleitung auch Läden pleitegehen“ (Gröll 2015i: 5).

In der Literatur ist die Frage nach den Bedingungen für die finanzielle Rentabilität umstritten. Häufig werden die Ortsgröße, das Einzugsgebiet und die Verfügbarkeit von Parkplätzen vor dem Geschäft als ausschlaggebende Faktoren genannt. Demnach bedarf es mindestens 1000 Einwohner im Ort, die als potenzielle Kunden im Dorfladen einkaufen würden, der mindestens 200 Quadratmeter Verkaufsfläche aufweisen sollte (ebd.: IX). Als weitere Erfolgsfaktoren werden die passende Organisationsform, das auf die Bedürfnisse der Kunden angepasste Warensortiment sowie das Angebot von Zusatzleistungen genannt (Küpfer 2014: 12). So trägt die Bündelung von Dienstleistungsangeboten, wie sie auch bei den *MarktTreffs* praktiziert wird, zur Verbesserung der Geschäftslage von Dorfläden bei (Kuhlicke et al 2005: 9). Weitere Beispiele für Initiativen zur Stärkung von Dorfläden bietet die Nahversorgungsinitiative *Um's Eck*, eine Kooperation von drei Großhändlern in



Süddeutschland, die ca. 200 selbständige kleine Lebensmittelmärkte beliefert und von denen auch Dorfläden profitieren können (Hahne 2009: 8).

Nur wenn sich der Dorfladen wirtschaftlich selbst trägt, kann der ökologische Beitrag der Vermarktungspraxis zum Tragen kommen. Dieser besteht in erster Linie darin, dass Dorfläden kurze Wege zum Einkauf und somit einen Verzicht auf die Nutzung des eigenen PKW ermöglichen. Die Zusammenarbeit mit regionalen Erzeugern landwirtschaftlicher Produkte spart zudem größere Anfahrtswege der Lieferanten. Interessant wäre der Frage nachzugehen, inwieweit Dorfläden darüber hinaus eine ökologische Strategie verfolgen. Denkbar wäre hier zum Beispiel eine ökologische Sortimentspolitik, die Zusammenarbeit mit regionalen Landwirten oder Unternehmen der solidarischen Landwirtschaft oder die Kooperation eines Dorfladens mit einer Energiegenossenschaft, die für das Geschäft Strom aus Erneuerbaren Energien erzeugt.

Während Dorfläden in erster Linie auf die Versorgung mit Lebensmittel des alltäglichen Bedarfs abzielen, beinhaltet der Einzelhandel im ländlichen Raum auch die Versorgung mit qualitativ hochwertigen Produkten im Rahmen von Initiativen der Solidarischen Landwirtschaft, die beispielsweise in Hofläden an die Bürger weitergegeben werden können.

3.3.2 Solidarische Landwirtschaft und Hofläden

Die Solidarische Landwirtschaft (SoLawi) ist ein ursprünglich aus den USA stammendes Konzept, das in Deutschland in den letzten Jahren eine verstärkte Verbreitung erfährt. SoLawi ist ein Bestandteil der solidarischen Ökonomie und bezeichnet eine Gruppe von Menschen, die landwirtschaftliche Tätigkeiten finanziert, sich die Ernte teilt und die Risiken, wie mögliche Ernteausfälle, gemeinsam trägt (Kraiß/van Elsen 2008). Im Gegenzug bekommen die Teilnehmenden dafür einen entsprechenden Anteil der qualitativ hochwertigen Lebensmittel. Ein Kernaspekt der Solidarischen Landwirtschaft ist die ökologische Ausrichtung. Durch einen möglichst ressourcenschonenden Anbau und Vertrieb wird die Produktion qualitativ hochwertiger und gesunder Produkte gewährleistet. Von besonderer



Wichtigkeit ist zudem die solidarische Komponente des Konzeptes. Diese besteht darin, dass der Lebensunterhalt der Produzenten langfristig gesichert wird und der jeweilige finanzielle Beitrag der Teilnehmenden - bei rund 40 Prozent der Höfe - je nach individuellen Möglichkeiten unterschiedlich ausfällt (Forschungsgruppe Solidarische Landwirtschaft 2013). So haben Menschen, die z.B. weniger Einkommen zur Verfügung haben, die Möglichkeit trotzdem an einer SoLawi teilzunehmen, da ihre Beiträge durch andere Mitglieder ausgeglichen werden.

Derzeit gibt es ca. 50 Höfe, die rund 6.000 Einzelpersonen mit Lebensmitteln versorgen.¹ Die Lebensmittel können von den Mitgliedern entweder direkt am Hof oder bei eingerichteten Verteilstellen abgeholt werden. Durch diese Verteilstellen werden kurze Wege für die Abholung der Mitglieder gesichert und der entstehenden Versorgungsunsicherheit entgegen gewirkt. Auf einigen Höfen impliziert Solidarische Landwirtschaft auch die Mithilfe der Mitglieder bei Anbau, Ernte und Verteilung der Lebensmittel. Ziel hierbei ist es, dass die Mitglieder beim Anbau und der Organisation partizipieren, um ein besseres Verständnis für die landwirtschaftliche Produktion von hochwertigen Lebensmitteln zu erlangen. So werden Gestaltungsmöglichkeiten bei der organisationalen Ausrichtung für die Mitglieder gewährleistet und der kommunikative Austausch gefördert. Für die Entwicklung des ländlichen Raumes bietet das Konzept Solidarische Landwirtschaft positive Effekte in den Bereichen der Ökologie und des sozialen Austausches von Menschen mit unterschiedlichen Lebensstilen (Krais/van Elsen 2011). Zwar sind Bewohner ländlicher Regionen nicht ausschließlich die Zielgruppe von SoLawi-Projekten, doch können diese möglicherweise einen Beitrag zu einer Revitalisierung peripherer Gebiete leisten, wenn die Höfe und/oder Verteilstellen der oft in peripheren Gebieten liegenden Höfe auch für Bewohner dörflicher Gemeinden erreichbar sind. Kombiniert werden müsste das SoLawi-Konzept dann durch entsprechende ökologisch verträgliche Angebote des Transportes zu den Höfen, z.B. in Form von Gemeinschaftsbussen. Umweltfreundliche Transportmöglichkeiten würden auch die Attraktivität von Hofläden für die Bewohner dörflicher Gebiete steigern. Gewährleistet werden muss in diesem Fall entweder der Transport der potenziellen Kunden zu den Hofläden oder die Möglichkeiten die landwirtschaftlichen Produkte der Höfe in den Gemeinden über



Dorfläden o.Ä. anzubieten. Denn aufgrund ihrer geographischen Lage werden Hofläden bisher in der Regel eher von der urbanen Bevölkerung genutzt, statt eine echte Einkaufsalternative für die Menschen aus ländlichen Regionen zu bieten (BMVBS 2013: 15). In der Verbindung mit der Entwicklung neuer Mobilitätskonzepte können Hofläden in dörflichen Gebieten jedoch eine Aufwertung erfahren. Laut Gröll (2015: 3) gibt es bei den von ihm betreuten Dorfläden bereits Kooperationen mit Hofläden und Projekten der Solidarischen Landwirtschaft sowie Kleinmetzgern und Kleinbäckern. In den restlichen Expertengesprächen spielten diese Geschäftsmodelle eher eine ungeordnete Rolle.

3.3.3 Digitale Dienstleistungsangebote im Bereich Handel

Die gesellschaftliche Entwicklung ist verbunden mit einer zunehmenden Digitalisierung, die das gesellschaftliche Zusammenleben vor massive Veränderungen stellt. Neue Kommunikationstechnologien eröffnen neue Wege der Informationsverarbeitung, die auch im Bereich Handel eingesetzt werden können. Für den ländlichen Raum stellt der Breitbandausbau einen wichtigen Faktor für die Verbesserung von Wohlstand und Lebensqualität dar (BLE 2014: 11f.). Im ländlichen Raum ist die Verfügbarkeit jedoch häufig noch unzureichend. So verfügt in den ländlichen Regionen, z.B. in den Bundesländern Thüringen und Sachsen, weniger als jeder zehnte Haushalt über einen Internetanschluss mit mindestens 50 Megabit pro Sekunde (Slupina et al 2015: 70f). Welche Möglichkeiten bietet das Internet für den Bereich Handel im ländlichen Raum?

Unterschiedliche Waren über das Internet zu beziehen, ist für viele Menschen zur Normalität geworden. Der US-amerikanische Online-Versandhändler Amazon beherrscht weitestgehend den Versandhandel im Internet, hat sich jedoch nicht zuletzt wegen des andauernden Tarifstreites mit der Gewerkschaft ver.di viele Feinde gemacht. Eine Alternative zu Amazon stellt die genossenschaftlich organisierte Internetplattform *fairmondo* dar (www.fairmondo.de). Das Geschäftsmodell des Online-Markplatzes wird unter dem Stichwort „Genossenschaft 2.0“ subsumiert. Die in der Satzung verankerten Grundprinzipien wie die Mitwirkung der Mitglieder, die Transparenz und die Förderung von verantwortlichem Konsum schließen an die genossenschaftlichen Grundwerte wie Solidarität, Demokratie und Mitbestimmung an (vgl. Klemisch/Boddenberg 2012: 571) und gehen zum Teil darüber



hinaus. So verpflichtet sich *fairmondo* dazu, bei allen Geschäftsaktivitäten umweltschonend zu agieren und auf die Beteiligung großer Gesellschafter zu verzichten. In ihrer partizipativen Grundausrichtung geht das Konzept über das genossenschaftliche Demokratieprinzip hinaus und setzt auf einen *open-innovation*-Ansatz, der die Benutzer dazu ermutigen soll, sich an der konzeptionellen Gestaltung des Geschäftsmodelles zu beteiligen und eigene Ideen einzubringen. Mit einem Genossenschaftsanteil von 50 Euro ist die Eintrittsschwelle relativ gering und bietet somit auch Geringverdienern die Möglichkeit, Mitglied in der Genossenschaft zu werden. Derzeit beläuft sich die Anzahl der Mitglieder auf 1.800 (Stand 19.08.2014).

Zweifellos kann der Bezug von Artikeln und Waren über das Internet nicht den Kauf von Lebensmitteln und Waren des alltäglichen Bedarfs ersetzen. Doch bietet der Online-Versandhandel für Menschen in ländlichen Regionen insbesondere bei eingeschränkter Mobilität die Chance hochwertige Artikel über das Internet zu bestellen. Als Ergänzung zum Einkauf im Dorfladen können so Artikel wie Bücher, Bekleidung und Pflegeprodukte über das Internet bestellt werden. Während der Besuch im Dorfladen kommunikativen Austausch und solidarische Identität mit der örtlichen Gemeinschaft impliziert, bietet die Möglichkeit des Online-Kaufes den Zugriff auf eine breite Produktpalette.

Auch für den regionalen Einzelhandel bietet die Digitalisierung Möglichkeiten, neue Vermarktungsstrategien zu erproben. Im Rahmen des Modellprojektes „Neue Wege zur Grundversorgung in ländlichen Räumen“ (RVSO 2011) des Regionalverbandes Südlicher Oberrhein wurden in zwei Gemeinden Online-Shops der örtlichen Einzelhändler eingerichtet. Durch den Zusammenschluss sieben lokaler Einzelhändler können die Bewohner dort Waren des alltäglichen Bedarfs online bestellen und zu sich nach Hause liefern lassen. So wird die Stärkung des regionalen Einzelhandels mit den neuen Möglichkeiten der Digitalisierung kombiniert und ein neues Dienstleistungskonzept umgesetzt (ebd.: 82f.). Für Personen, die aufgrund ihres Alters in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, wäre die Kombination von Dorfläden mit einem integrierten Lieferdienst, der entweder online oder per Telefon anzufordern wäre, ein gangbarer Weg, um weiterhin die eigene Versorgung mit regionalen Produkten zu gewährleisten.

In diesem Kontext kann auch das Konzept der Bio-Kisten verortet werden. Bio-Kisten sind eine Form der Direktvermarktung, bei der die Abnehmer ökologisch angebaute Lebensmittel



ihrer Wahl direkt zu sich nach Hause liefern lassen können. Das Bio-Kisten-Abo wird von verschiedenen Höfen zu unterschiedlichen Konditionen angeboten und bietet für Menschen in ländlichen Gebieten die Möglichkeit, hochwertige und regional angebaute Produkte zu beziehen. Nach Schätzungen des Verbandes „Ökokiste“ (vgl. <http://www.oekokiste.de/>) gibt es bundesweit zwischen 300 und 400 Anbieter von Biokisten, die ihre Nutzer mit hochwertigen Lebensmitteln versorgen.

Welche Rolle das Internet bei der Versorgung mit Waren des alltäglichen Bedarfs jedoch spielen wird, ist umstritten. Gröll (2015: 8) ist diesbezüglich eher skeptisch:

„Internet ist kalte Kommunikation, face-to-face ist warme Kommunikation. Dorfläden arbeiten meist auf kleiner Fläche, obwohl das gegen den Trend geht. Das ist auch eine Frage der Alternativen. Beide Möglichkeiten sind auch kombinierbar, aber Dorfläden hätten auch die Möglichkeit z.B. regionale Besonderheiten überregional über das Internet zu vermarkten. Dies sollte man nicht ausschließen.“

Auch die Projektentwicklerin Stephanie Arens konstatiert:

„Der Online-Handel spielt in den ländlichen Regionen bisher eher eine geringe Rolle. Wenn, geht es um ergänzende Dienstleistungen rund um den Dorfladen z.B. als Paketshop, mit Geldautomaten oder das Angebot von Bringdiensten, dort wo Bedarf besteht. Wichtig ist die bestehende Infrastruktur soweit wie möglich zu nutzen“ (Arens 2015: 2).

Um diese Angebote nutzen zu können, bedarf es in jedem Fall des verstärkten Breitbandausbaus im ländlichen Raum, der von der Politik vorangetrieben werden muss. Die Bundesregierung hat das Konzept für eine entsprechende Digitalisierungsstrategie aktuell vorgelegt (<http://www.bundesregierung.de/Content/DE/Artikel/2014/08/2014-08-20-kabinett-digitale-agenda.html>). Darin hat der Anschluss ländlicher Räume an die Digitalisierung eine hohe Priorität.

3.4 Zwischenfazit

In den Experteninterviews zeigte sich, dass dem Dorfladenkonzept für eine Verbesserung der Situation bei der Versorgung mit Lebensmitteln und Waren des alltäglichen Bedarfs insgesamt das größte Potenzial zugeschrieben werden kann. Hinsichtlich der wirtschaftlichen Rentabilität und bezogen auf die Arbeitsbedingungen ist jedoch auch Skepsis geboten, wie Patrick Küpper erläutert:



„Dorfläden werden in den Medien als boomender Bereich verkauft. Wobei ich dort ein Fragezeichen dahinter mache würde. Dies sind genossenschaftliche, teilweise ehrenamtlich betriebene Dorfladenkonzepte, die nicht im Sinne des klassischen Kaufmanns zur Gewinnerzielung betrieben werden, sondern wo sich Bürger zusammenschließen und sagen, wir machen jetzt einen eigenen Dorfladen auf. [...]. Die Einkaufsroutinen sind eher so, dass Einkäufe preiswerter erledigt werden. Das zu verändern, ist sehr schwer. Und wenn nur diejenigen ihren Einkauf machen, die keine anderen Möglichkeiten haben, dann ist der Umsatz relativ gering. Dann stellt sich relativ die Frage, ob sich das ganze lohnt“ (Küpper 2015i: 2).

Küpper nennt hier das Schlagwort der Veränderung von Routinen. Eben diese zu verändern ist die Grundidee sozialer Innovationen, stellen diese durch die Neukonfiguration sozialer Praktiken etablierte Verhaltensmuster in Frage. Für den Erfolg von Dorfläden können aus den Experteninterviews in diesem Zusammenhang folgende Faktoren benannt werden:

- In der Gründungsphase bedarf es bürgerlichen Engagements und den Willen das Schicksal des Dorfes in die eigene Hand zu nehmen. Bei der Wahl der Rechtsform sollte darauf geachtet werden, dass die Gründung kostengünstig und ohne große Auflagen vollzogen werden kann. Die Betreiber sollten zudem nur begrenzt haftbar sein.
- Dorfläden sollten - trotz Ehrenamt - professionell betrieben werden. D.h. es bedarf gewisser betriebswirtschaftlicher Grundkenntnisse, die zum wirtschaftlichen Gelingen des Projektes erforderlich sind.
- Das anfängliche Engagement der Betreiber sollte im Alltag nicht verfliegen. Dazu ist es notwendig, dass die Dorfläden im regulären Geschäftsbetrieb nicht nur im Ehrenamt betrieben werden, sondern anständige Löhne gezahlt werden.
- Dorfläden unterscheiden sich von Discountern in der Nähe ihrer Mitarbeiter zum Kunden. Sie sollten daher auch als sozialer Treffpunkt genutzt werden.
- Dorfläden sollten insbesondere auf regionale Produkte setzen und mit anderen Betrieben aus der Region kooperieren

Zentral für die Einhaltung des DGB Index Gute Arbeit erscheint hierbei die schrittweise Umstellung von Ehren- auf Hauptamt, die in der Praxis scheinbar schon vielfach zu beobachten ist:



„Aus der eigenen Beratungspraxis kann man unterscheiden zwischen der Anlaufphase und dem regulären Geschäftsbetrieb. In der Anfangsphase ist das Verhältnis 90 zu 10 – Ehrenamt – bezahlte Arbeit. Im Geschäftsbetrieb ist es dann genau umgekehrt. Hinzu kommen in beiden Phasen Beiräte und Aufsichtsräte im Ehrenamt, d.h. mit einer Aufwandsentschädigung“ (Gröll 2015i: 4).

Bürger, die bereit sind das Schicksal ihres Dorfes in die eigene Hand zu nehmen, sollten dies nicht nur im Ehrenamt tun, sondern für ihre Tätigkeiten auch entlohnt werden. Ulrich Dalibor, ver.di Bundesfachgruppenleiter für den Bereich Einzelhandel, fasst zusammen:

„Gute Arbeit heißt für die Leute, dass sie Arbeitsplätze haben, auf denen man das Rentenalter erreichen kann und nicht vorher wegen Krankheit ausscheidet. Viele Beschäftigte im EH haben große Sorgen vor der Zukunft. Sie haben Angst vor Teilzeit und vor befristeter Beschäftigung, obwohl sie unbefristet in Vollzeit arbeiten, aber die Angst vor dieser schlechten Altersperspektive liegt vor. Das ist ein zentrales Ergebnis der Studie Gute Arbeit im EH. Dass man einen verlässlichen Lohn braucht, mit dem man sein Leben auch unabhängig von Dritten bestreiten kann, das ist auch eine Forderung, die Leute aufstellen, die durchaus ein Einkommen haben. Es ist aber nicht mehr das Normalarbeitsverhältnis“ (Dalibor 2015i: 4).

Neben dem Dorfladenkonzept wurden weitere Geschäftsmodelle wie Integrationsläden, Hofläden und Solidarische Landwirtschaft vorgestellt, denen in den Expertengesprächen jedoch weniger Potenzial zugeschrieben wurde, als zunächst erwartet. Synergien können sich jedoch ergeben, wenn Kooperationen zwischen unterschiedlichen Geschäftsmodellen entstehen.

Digitalen Angeboten wird für die Versorgung der Bürger in ländlichen Räumen ebenfalls eher eine geringe Rolle zu gesprochen. So muss eine Revitalisierung dörflicher Strukturen in erster Linie auf einem sozialen und weniger auf einem digitalen Fundament aufbauen, um den dargestellten Problemen adäquat zu begegnen.



4. Gesundheit und Pflege

4.1 Problemstellung: Infrastrukturprobleme im Bereich Gesundheit und Pflege im ländlichen Raum

Die Sicherung der Versorgung im Bereich Gesundheit und Pflege zählt neben der Erreichbarkeit und der Sicherung der Versorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs zu den größten Herausforderungen der ländlichen Räume. Im Zusammenhang mit diesen Dienstleistungen und der Dienstleistungsarbeit in diesem Bereich werden der Trend des demographischen Wandels und der dadurch veränderte Altersaufbau der ländlichen Bevölkerung den Rahmen vorgeben. Hier stellt sich die Frage, wie diese Dienstleistungen aktuell im ländlichen Raum organisiert sind und welche Modelle dabei zur Anwendung kommen. Dass sich soziale Dienstleistungen und Dienstleistungsarbeit an diesen sozialen Wandel anpassen müssen, ist unbestritten. In Folge dessen bedarf es allerdings auch der Anpassung der Organisationsformen und Systeme, mit welchen diese Leistungen angeboten werden. Der Ausbau dieser Dienstleistungen bietet neben der Sicherstellung der Daseinsvorsorge in ländlichen Räumen weitere Chancen, da durch die Dienstleistungsarbeit auch Randgruppen des Arbeitsmarktes, z.B. Personen mit Migrationshintergrund, aufgefangen werden können und der Sektor kaum konjunkturabhängig ist (Beckmann / Kahrs 2013: 14).

Fachkräftemangel und schlechte Arbeitsbedingungen

Schon jetzt wird für den Sektor von einem Fachkräftemangel ausgegangen. Trotz des angekündigten Fachkräftemangels gibt es andererseits keinen vernünftigen Anreiz in diesem Bereich zu arbeiten, weil die Arbeit nicht nur schlecht bezahlt, sondern auch körperlich und seelisch belastend ist. Andererseits spricht die Geschäftsführerin der Brancheninitiative Gesundheitswirtschaft Südwestfalen gar von „einem Zukunftsmarkt in jederlei Hinsicht“ (Möller 2015i: 4), um festzustellen:

„Es gibt einen Fachkräftemangel, der sich in den ländlichen Regionen zuspitzt. Es ist auch ein Kampf um die wenigen Fachkräfte, die noch verblieben sind. Es taucht die Tendenz zur Akademisierung der Pflege auf, die ein weiteres Problem darstellt. (Möller 2015i: 4)



Hinzukommt, dass im gesamten Bereich Gesundheit & Pflege die Teilzeitarbeit ausgesprochen weit verbreitet ist. 70,4% der Beschäftigten sind teilzeitbeschäftigt, 21,2% sogar geringfügig (Kesselheim et al 2013: 8). Es gibt relativ viele befristete Stellen. Nicht verwunderlich, dass der Anteil der Frauen in den Pflegeberufen allgemein bei 87,6% liegt (ebd.: 9). Martin Beckmann vom ver.di Bundesvorstand stellt fest:

„Insgesamt 27% der Beschäftigten im Pflegebereich arbeiten in prekären Verhältnissen [...]. Bei den Arbeitsbedingungen und dem Index Gute Arbeit fällt im Branchenvergleich auf, dass von vielen Beschäftigten der Arbeits- und Zeitdruck und der Leistungsdruck als besonders hoch empfunden werden. Also auch im Vergleich der Dienstleistungsbranchen untereinander. Da hat das Gesundheits- und Sozialwesen die höchsten Werte.“ (Beckmann 2015i:1)

Gleichwohl bleibt der Anspruch auf gute Arbeit generell ein Ankerpunkt für das berufliche Selbstverständnis der Beschäftigten im Bereich Gesundheit und Pflege und ein Ansatzpunkt für ihre Mobilisierung (Hielscher et al 2013: 242ff).

Senioren bleiben zurück

Die höhere Lebenserwartung führt zu einem Anstieg der Zahl älterer Menschen insgesamt. Heute liegt der Anteil der Generation 65+ bei gut 17%. Das Statistische Bundesamt rechnet bis zum Jahr 2030 mit einem steigenden Anteil der über 65-jährigen an der Gesamtbevölkerung auf mindestens 22%. Gut jeder fünfte Einwohner in Deutschland wird also 2030 über 65 Jahre alt sein. Gleichzeitig steigt die Zahl der Pflegebedürftigen. 2009 gab es ca. 2,3 Mio. Pflegebedürftige, 2011 waren es bereits 2,5 Mio. „Von den über 80-jährigen in Deutschland ist heute mehr als ein Fünftel pflegebedürftig“ (Slupina et al. 2015: 37). Bis zum Jahr 2030 rechnen die Statistiker mit einem massiven Anstieg auf etwa 3,4 Mio. Menschen, die ambulanter und stationärer Hilfe bedürfen. Zwei Drittel davon werden zu Hause versorgt. Diese Situation erfährt eine besondere Zuspitzung, weil die jüngere Generation den ländlichen Raum verlässt und die unterstützungsbedürftigen Senioren zurückgelassen werden. Daher kann ein besonderer Handlungsbedarf für die medizinische und pflegerische Versorgung alter Menschen konstatiert werden.

„Es leben dort weniger Menschen, allein von der Bevölkerungsdichte. Wer da lebt, das sind dann je älter man wird, die Hilfebedürftigen, denn die Jüngeren sind ja mobil.“ (Vorholz 2015i: 1)



Wohnortnahe hausärztliche Versorgung nicht mehr gewährleistet

Eine weitere große Herausforderung im Bereich Pflege und Gesundheit stellt die hausärztliche Versorgung dar. Die Problemlage basiert u.a. auf dem Ärztemangel in ländlichen Räumen. Viele dünn besiedelte ländliche Gebiete haben Probleme eine flächendeckende Versorgung mit ärztlichen Diensten aufrecht zu halten (Kuhn/Klingholz 2013:60). Forciert wird dieses Problem dadurch, dass die Allgemeinärzte zügig ins Rentenalter kommen. In den nächsten fünf Jahren wird ein Viertel der Hausärzte ihre Praxis aufgeben und viele haben Schwierigkeiten geeignete Nachfolger zu finden (Slupina et al 2015: 28). Hinzukommt, dass sich junge Mediziner nicht für das Berufsbild des ländlichen Hausarztes interessieren. Die Aufgabe, die medizinische Versorgung der Bevölkerung sicherzustellen, liegt bei den Kassenärztlichen Vereinigungen (KV). Seit Anfang 2013 gilt eine neue Richtlinie, die erstmals den drohenden Hausärztemangel und die besondere Situation in den ländlichen Regionen berücksichtigt und der KV ermöglicht bei regionalen Besonderheiten oder Sonderbedarfen von der Richtlinie abzuweichen (Slupina et al 2015: 28). Bemerkenswert ist insofern die Position des Landkreistages, formuliert von der Sprecherin für den Bereich Gesundheit & Pflege:

„Wohnortnähe ist natürlich im ländlichen Raum ein großes Problem. Das stellen wir sowohl im Bereich Gesundheit, als auch im Bereich Pflege fest. Das ist davon abhängig, was die kassenärztliche Vereinigung oder die Pflegekasse für eine Definition von Wohnortnähe hat. Das ist ein viel größerer Radius, als das was die Kommune oder der Betroffene selbst unter Wohnortnähe versteht. Nur so kommt es ja überhaupt dazu, dass die kassenärztliche Vereinigung sagt: wir haben gar keine Unterversorgung. Wir sagen, wir haben in beiden Teilen - Pflege und ärztliche Versorgung - eine Unterversorgung“ (Vorholz 2015i: 2).

Zusammenfassend lassen sich die Probleme in der gesundheitlichen und pflegerischen Versorgung für ländliche Regionen wie folgt skizzieren (Gerling 2013: 15):

- Erreichbarkeit von Gesundheitseinrichtungen durch den Rückzug von Gesundheitsdienstleistungen aus der Fläche, der Ausdünnung des ÖPNV und durch die abnehmende Mobilität älterer Menschen.
- Engpässe bei der Versorgung mit ambulant tätigen Haus- und Fachärzten.



- Mangelnde Gewährleistung einer flächendeckenden Grund- und Regelversorgung im Krankhausbereich.
- Auslastungsprobleme von Krankenhäusern durch rückläufige Bevölkerungszahlen. Fortschreitende Privatisierung im Krankhausbereich und zunehmender Wettbewerb unter den Krankenhausstandorten
- Probleme bei der Sicherstellung der Pflege älterer Menschen durch Abwanderung der familiären Pflegepotentiale.

4.2 Mögliche und diskutierte Lösungsstrategien im Bereich Gesundheit und Pflege für den ländlichen Raum

Gemeinden und andere Akteure werden aber auch selbst aktiv und entwickeln innovative Ideen, um dem Problem zu begegnen. Auch der Bundesgesundheitsminister Hermann Gröhe hat z.B. angekündigt, sich um eine höhere Arztdichte in ländlichen Räumen zu kümmern. Die Bundesregierung steckt über das Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend Mittel in den Ausbau von Mehrgenerationenhäusern, um das Konzept der sorgenden Gemeinschaft in Kommunen anzustoßen. Durch Modellvorhaben, wie das von ver.di mit initiierte Projekt „Agnes“, einer Qualifizierung von Pflegekräften zu Fallmanagerinnen in Gemeinden, wird die Schnittstelle zwischen ärztlicher Versorgung und Pflege im ländlichen Raum verbessert. Gesundheitsexperten fordern in einem Positionspapier der Friedrich Ebert Stiftung: „Populationsbezogene Versorgungsformen sind vor allem, aber keineswegs ausschließlich zur Sicherstellung der Versorgung in dünn besiedelten Regionen zielführend. Sie lässt sich durch den Aufbau von regionalen Versorgungszentren erreichen“ (Friedrich Ebert Stiftung 2013: 10). Dahinter steckt die Idee, dass die übliche Trennung in ambulante und stationäre Versorgung ein Stückweit aufgehoben wird und man hinterher Krankenhäuser hat, die eine integrierte Versorgung anbieten (Kuhn/Klingholz 2013: 62). In der Region Südwestfalen ist man schon bei der praktischen Umsetzung dieser Forderung und hat eine Brancheninitiative Gesundheitswirtschaft als Zusammenschluss von Akteuren der Gesundheitswirtschaft gegründet, die die aufgezeigten Probleme durch regionale Konsens- und Netzwerkprozesse anstößt und systematisch bearbeitet (www.gesundheitswirtschaft.net). Weitere Modelle zur Überwindung des Engpasses der hausärztlichen Versorgung im



ländlichen Raum sind im Wesentlichen mobile Krankenstationen, wie das Projekt „Doc-Mobil“ in Schleswig Holstein. Ein weiterer Lösungsansatz liegt darin, die Potenziale der Telemedizin auszuloten.

Aus der Sichtung der Lösungsansätze haben wir im Rahmen unserer Recherche zunächst drei Typen ermittelt, die wir in den Expertengesprächen einer ersten Bewertung unterzogen haben:

a) Seniorengenossenschaft b) Mehrgenerationenhaus c) Ärztehaus. In den Expertengesprächen wurden die Potentiale und Hemmnisse dieser Typen abgefragt.

a) Seniorengenossenschaften

„Eine Seniorengenossenschaft bietet alle erforderlichen Hilfen an, damit ihre Mitglieder bis zum Lebensende in ihrem Wohnumfeld verbleiben können. Die Übersiedlung in ein Heim soll so auf Schwerstpflegefälle reduziert werden. Zusätzlich eröffnet sich den Mitarbeitern so die Möglichkeit, die eigene Altersvorsorge aufzubessern.“ (<http://de.wikipedia.org/wiki/Seniorengenossenschaft>). Diese Definition schließt alle Genossenschaften von dieser Bezeichnung aus, in der nicht überwiegend die Senioren die Mitglieder sind. In der Realität gibt es aber viele Genossenschaften, die Senioren als Zielgruppe haben, mit der Aufgabe, Senioren möglichst lang ein eigenständiges Leben zu ermöglichen. Häufig sind Senioren aber nicht die Träger (Eigentümer).

Aufgabe von Seniorengenossenschaften ist die Versorgung von Senioren in allen Bereichen des Alltagslebens. Das Spektrum reicht dabei von einfachen Dienstleistungen im Haushalt über komplexere Formen der Alltagsassistenz bis hin zur Pflege. Auch die unterschiedlichsten Rechts- und Nutzungsformen bei der Versorgung mit Wohnraum, die Verbesserung ihrer Wohnverhältnisse durch wohnungswirtschaftliche Leistungen und die Wohnversorgung ergänzende Maßnahmen können unter diesen Begriff gefasst werden. Der Begriff Seniorengenossenschaften wird also teilweise auch für Genossenschaften genutzt, die Senioren als Träger oder Zielgruppe im weiteren Sinne betreffen. 39 Unternehmen dieses Typs wurden im Rahmen einer Studie für den Zukunftsfonds Generali in Deutschland ausgemacht (Flieger 2014).



b) Mehrgenerationenhaus

Die Bundesregierung geht die Problemlage der pflegerischen und gesundheitlichen Unterversorgung vorwiegend älterer Menschen mit dem Konzept der „Sorgenden Gemeinschaft in der Kommune“ an, deren Kernelement in der Etablierung von Mehrgenerationenhäusern besteht (<http://www.mehrgenerationenhaeuser.de>). Mittlerweile existieren hiervon bundesweit 450.

Mit Beginn des Jahres 2012 startete das Aktionsprogramm Mehrgenerationenhäuser II des Bundesministeriums für Familie, Senioren, Frauen und Jugend, in dem die 450 teilnehmenden Mehrgenerationenhäuser gemeinsam mit ihren Standortkommunen passgenaue Antworten und individuelle Lösungen für die kleinen und großen Alltagsherausforderungen der Menschen vor Ort entwickeln. Bundesweit verfügen heute nahezu alle Landkreise und kreisfreien Städte über ein eigenes Mehrgenerationenhaus.

c) Ärztehaus

Ärzten im ambulanten Bereich bieten sich seit einigen Jahren flexiblere Arbeitsmodelle als die traditionelle Einzelpraxis. In Praxisgemeinschaften nutzen mehrere Vertragsärzte die Räume und das Personal gemeinsam, ansonsten behandelt jeder seine Patienten und arbeitet auf eigene Rechnung. Gemeinschaftspraxen hingegen, auch Berufsausübungsgemeinschaften genannt, gelten organisatorisch als eine Praxis, in der mehrere Ärzte der gleichen oder unterschiedlicher, sich ergänzender Fachgebiete gemeinsam Patienten behandeln. In einem Medizinischen Versorgungszentrum (MVZ) können die Ärzte angestellt oder freiberuflich arbeiten, sie müssen aber unterschiedlichen Fachrichtungen angehören. 48% der ambulant tätigen Ärzte sind noch in der traditionellen Einzelpraxis, 36% in einer Gemeinschaftspraxis, aber immerhin schon 8% in einem medizinischen Versorgungszentrum tätig (Slupina et al 2015: 33).



4.3 Geschäftsmodelle für die Versorgung im Bereich Gesundheit, Alterspflege und der Versorgung mit haushaltsnahen Dienstleistungen

Das Modell des altersgerechten Wohnens im Mehrgenerationenhaus sollte in seiner Anwendung für den ländlichen Raum ebenso überprüft werden wie die Modelle der Seniorengenossenschaft und des Ärztehaus.

4.3.1 Geschäftsmodelle Seniorengenossenschaft

Ein Modell, das bereits als genossenschaftliches Franchisesystem entwickelt wurde, bezieht sich auf den Bereich der haushaltsnahen Dienstleistungen (Flieger 2009). Geschäftsmodelle zur Lösung des beschriebenen Problemzusammenhangs bieten sogenannte Seniorengenossenschaften.

Wesentliches Merkmal von Seniorengenossenschaften ist die Selbsthilfe. Sie sind bei ihrer Entstehung immer eine Reaktion auf ein unzureichendes Marktangebot, sei es vom Preis oder von der Qualität der Versorgung von Senioren. Als Zielgruppe müssen diese aber nicht zwangsläufig auch die Mitglieder sein. Denkbar sind als Träger sowohl die Angehörigen, professionell Tätige in diesem Bereich bis hin zu Organisationen. Um die Breite der Möglichkeiten, die in der Realität vorkommen, in der Begrifflichkeit widerzuspiegeln, ist die Bezeichnung seniorenstützende Genossenschaften zutreffender. Für eine emotional-politische Initiierung genossenschaftlicher Selbst- und Fremdhilfe im Rahmen des demographischen Wandels eignet sich diese Bezeichnung allerdings weniger.

Eine erste Untersuchung für den Zukunftsfonds Generali, durchgeführt von Burghard Flieger (Flieger 2014), unterscheidet vier Typen von Genossenschaften im Arbeitsfeld „haushaltsnahe Dienstleistungen für Senioren“:

1. Das Austausch- und Helfermodell, dessen Mitglieder sind junge und alte Senioren, die sich wechselseitig unterstützen und dabei mit einem Zeitbankansatz arbeiten.
2. Das Arbeitsplatz- und Dienstleistungsmodell, dessen Mitglieder sind die Dienstleister, oft ehemals Arbeitslose, für die die Zielgruppe der Senioren die Kundengruppe ist, die langfristig sozialversicherungspflichtige Arbeit ermöglicht.



3. Das Agentur- und Kooperationsmodell, dessen Mitglieder sind selbständige Dienstleisterinnen und Unternehmen, deren personennahe Dienstleistungen über die Genossenschaft vermittelt werden.

4. Das Anbieter- und Cross-Sellingmodell, dessen Mitglieder sind Organisationen, die für die Zielgruppe der Senioren unterschiedliche Leistungen professionell anbieten.

Viele von ihnen erweisen sich aber als prekäre Unternehmensgründungen, da ihnen eine stabile Etablierung am Markt nicht oder nur sehr langsam gelingt. Hintergrund hierfür sind zum einen ein laienhaftes unternehmerisches Wissen und zum anderen fehlende Ressourcen, um notwendige Investitionen in Ausstattung und Kundengewinnung vorzunehmen. D.h. den Mitgliedern, auch denjenigen in den Leitungsgremien, fehlt das notwendige Know-how, um die richtigen Entscheidungen für die wirtschaftliche Fundierung der Geschäftsidee zu fällen. Dies wird häufig versucht durch bürgerschaftliches Engagement zu ersetzen.

Die Folge ist ein Try-and-Error-System, in dem sich über unterschiedliche kleine Schritte nur langsam über Erfahrungen im Alltag herauskristallisiert, welche Aktivitäten erfolgversprechend sind. Auf diese Weise lässt sich meist eine eher zu langsame Entwicklung beobachten. Für Unternehmen, die wirtschaftlich handeln sollen, ist dies aufgrund der wenigen finanziellen Mittel eine zu teure Form der Marktetablierung. Mit ähnlichen Konsequenzen ist die unzureichende Kapitalausstattung verbunden. Es können weder kompetente Berater noch Werbemaßnahmen für einen schnellen Markteintritt finanziert werden. Entsprechend müssen gerade die seniorenstützenden Genossenschaften, die es sich nicht leisten können, mehr „Lehrgeld“ zahlen, als für sie tragbar ist und erforderlich wäre. Die relativ hohe Liquidationsrate, zumindest für Genossenschaften, die Geschäftsfelddifferenzierung und auch die Auslagerung der Haushaltsnahen Dienstleistungen auf Einzelunternehmen unterstreichen diese Einschätzung.

Die Studie gibt einen Überblick über die Einbindung von Haushaltsnahen Dienstleistungen für Senioren in die Funktionsweise der verschiedenen Genossenschaften und verdeutlicht, dass ein Bedarf in diesem Tätigkeitsfeld vorhanden ist. Der wahrgenommene Bedarf spiegelt sich aber nur in geringerem Maße in Form kaufkräftiger Nachfrage wider. Die Folge sind



Liquidation, Differenzierung der Geschäftstätigkeiten, Auslagerung der Risiken, Kombinationen mit ehrenamtlichen Aktivitäten oder sehr langsame Entwicklungsprozesse. Die verschiedenen Versuche, doch in diesem Bereich etwas erfolgreich aufzubauen, verdeutlichen, dass bisher noch ein hoher Unterstützungsbedarf aus Sicht und zugunsten der Genossenschaften notwendig ist.

Hinzu kommt, dass der Bereich der Dienstleistungsangebote für Senioren unzureichend erschlossen ist. Die Zielgruppe ist aus mehreren Gründen für entsprechende Angebote schwer zu gewinnen. Misstrauen gegenüber Außenstehenden, Abneigung gegen regelmäßige Ausgaben, Mischstruktur der Angebote zwischen ehrenamtlicher Tätigkeit, geförderten Leistungen nach der Pflegeversicherung und professionellen Leistungen nach Marktpreisen, verunsichern die Senioren selbst und erschweren ihnen, Entscheidungen für die Inanspruchnahme von selbst bezahlten unterstützenden Dienstleistungen zu fällen. Solche Hemmnisse sollten grundsätzlich seitens der Politik aufgedeckt und potentielle Lösungswege für Anbieter und Nutzer eruiert werden.

Neben dieser allgemeinen Form der Unterstützung kann und sollte in mindestens drei weiteren Formen den Genossenschaften, die in diesem Bereich agieren, geholfen werden, so ein Resümee der Studie für den Zukunftsfonds Generali (Flieger 2015i: 5):

- Begleitung beim besseren und differenzierteren Ausfeilen bzw. Ausarbeiten der Geschäftsidee;
- Unterstützung bei Gründung und Aufbau der Genossenschaften durch Qualifizierung, Marketing und Verbesserung der Eigenkapitalsituation;
- Nachjustierungen bei Steuern und Abrechnungsmöglichkeiten (Pflegekasse), um eine Wettbewerbsfähigkeit mit Schwarzarbeit und den gemeinnützigen Anbietern aus den Wohlfahrtsorganisationen zu ermöglichen.

Letztlich können aus den in der Studie herauskristallisierten Problemen folgende erforderlichen Maßnahmen abgeleitet werden:

1. Die Sicherung der Verantwortungsübernahme in der Genossenschaft;



2. der Abbau von Marktzutrittsbarrieren aufgrund von Lohnnebenkosten;
3. die Nutzung kostengünstiger Finanzierungsformen;
4. die bessere Integration von Arbeitslosen;
5. die Berücksichtigung divergierender Mitgliederinteressen;
6. die Professionalisierung des Kundenmarketings unter Low-Budget-Bedingungen.

Fazit zu Seniorengenossenschaften

Im Mittelpunkt der Studie von Flieger stand die Bestandsaufnahme aller Genossenschaftsgründungen, die haushaltsnahe Dienstleistungen besonders auch für Senioren anbieten. Die Bestandsaufnahme umfasst 39 Genossenschaften. Dies ist auf den ersten Blick ein überraschend positives Ergebnis. Flieger stellt dann allerdings in einem ersten Resümee selbst fest: „Viele Seniorengenossenschaften erweisen sich als prekäre Unternehmensgründungen, da ihnen eine stabile Etablierung am Markt nicht oder nur sehr langsam gelingt.“ (Flieger 2015i:4) Denn bei genauerem Hinsehen zeigt sich, dass einige von diesen nicht eingetragen wurden und vermutlich auch nicht mehr werden und einige sich bereits in Liquidation befinden. Genauer formuliert: sieben befinden sich bei Fertigstellung der Studie in Liquidation, drei befinden sich noch in Gründung und bei vier Genossenschaften bleibt unklar, ob und wie sie ihre Geschäftstätigkeit durchführen, da eine Kontaktaufnahme letztlich erfolglos blieb.

4.3.2 Geschäftsmodell Mehrgenerationenhaus

Das Aktionsprogramm Mehrgenerationenhäuser II fördert gezielt das generationenübergreifende Miteinander. Dieser Ansatz gibt dem Programm seinen Namen und ist sozusagen Alleinstellungsmerkmal jedes einzelnen Mehrgenerationenhauses: Jung und Alt können und sollen sich hier begegnen, voneinander lernen, miteinander aktiv sein und sich für die Gemeinschaft vor Ort stark machen.

Alle Mehrgenerationenhäuser richten ihre Angebote nach den regionalen Bedürfnissen in ihrer Stadt oder Gemeinde aus. Sie bearbeiten vier Schwerpunkthemen: 1. Alter und Pflege 2.



Integration und Bildung 3. Angebot und Vermittlung von Haushaltsnahen Dienstleistungen 4. Freiwilliges Engagement.

Mit diesen Angeboten sowie Beratungs- und Unterstützungsleistungen fördern die 450 Mehrgenerationenhäuser gezielt die bessere Vereinbarkeit von Familie bzw. Pflege und Beruf. Orientiert am lokalen Bedarf werden betreuende und pflegende Angehörige entlastet und z.B. Hilfsangebote für demenziell erkrankte Menschen gezielt weiter ausgebaut.

In den Mehrgenerationenhäusern haben Menschen aller Generationen und jeder Herkunft zudem die Möglichkeit, sich freiwillig zu engagieren. Die Mitarbeit in den Häusern eröffnet vielen Freiwilligen neue Chancen und Möglichkeiten, stärkt sie in ihrer sozialen Kompetenz und vermittelt fachliche Fertigkeiten. Auf diese Weise unterstützen die Häuser die berufliche (Wieder-) Eingliederung in den Arbeitsmarkt und fördern die Integration von Menschen mit Migrationshintergrund.

In ihren Städten und Gemeinden gehen die Mehrgenerationenhäuser verbindliche und langfristige Partnerschaften mit anderen Akteuren ein. Dazu gehören Verbände, Kultur- und Bildungseinrichtungen, Stiftungen, Freiwilligenagenturen, Medien und lokale Wirtschaftsunternehmen. So sind die Häuser mittlerweile ein fester Bestandteil des gesellschaftlichen Lebens und stellen Knotenpunkte des freiwilligen Engagements dar. In jedem Haus des Aktionsprogramms kann zudem auch der Bundesfreiwilligendienst geleistet werden. Jedes der rund 450 Häuser im Aktionsprogramm Mehrgenerationenhäuser II des Bundesministeriums für Familie, Senioren, Frauen und Jugend erhielt über einen Zeitraum von drei Jahren (2012-2014) einen jährlichen Zuschuss in Höhe von 40.000 Euro. Davon wurden 30.000 Euro aus Mitteln des Bundes und des Europäischen Sozialfonds (ESF) finanziert. Bei unveränderter Gesamtfördersumme übernimmt der Bund im Jahr 2015 30.000 Euro pro Mehrgenerationenhaus. 10.000 Euro wurden bisher und werden auch in 2015 von der jeweiligen Standortkommune bzw. vom Land oder Landkreis übernommen.

4.3.3 Geschäftsmodell Ärztehaus

Auf die Alternative des Ärztehauses setzt die Gemeinde Büsum an der Westküste Schleswig-Holsteins. Um junge Ärzte in den Ort zu holen und ihnen das Risiko einer Verschuldung



durch die Einrichtung einer eigenen neuen Praxis abzunehmen, hat dort der Bürgermeister ein Ärztehaus als „neue Heimat für Hausärzte“ errichtet. Darüber hinaus sollen die Ärzte nicht mehr auf eigene Rechnung arbeiten, sondern werden von der Gemeinde als Angestellte unter Vertrag genommen (<http://www.mehrarztleben.de/gemeindepraxis-buesum-der-umbau-beginnt/>) Das Projekt, genannt „Gemeinde-Praxis“, hat in Büsum zum 1.4.2015 seinen Geschäftsbetrieb aufgenommen, wird aber bereits in einigen anderen Kommunen wie Rümlang, Fällanden, Reigoldswil oder Brüggen nachgeahmt.

4.4 Zwischenfazit

Bei den befragten Generalisten für Bereich Gesundheit & Pflege bestätigt sich eine gewisse Randständigkeit der Lösungsansätze. Die Modelle sind nur rudimentär bekannt und es gibt noch keine Meinungsbildung hierzu, was in der Tat aber aufgrund der geringen Verbreitung wenig erstaunlich ist. Der Vertreter des Ver.di Vorstands Martin Beckmann gibt zu Protokoll:

„Ich muss gestehen, da haben wir uns in der Form noch gar nicht richtig mit beschäftigt. Die Konzepte sagen mir bestenfalls was vom Hörensagen, aber dass wir sagen könnten, als ver.di haben wir uns damit beschäftigt oder könnten uns positionieren, soweit sind wir noch nicht.“ (Beckmann 2015i:3)

Aber auch die Geschäftsführerin der Brancheninitiative Gesundheitswirtschaft Südwestfalen, wagt sich nicht an eine Beurteilung der Konzepte:

„Wir sehen alle drei Typen als zukunftsfähige Modelle, haben das aber noch nicht im Detail analysiert oder geprüft. Von daher ist ihr Anruf zwei, drei Jahre zu früh.“ (Möller 2015i: 3)

Die Expertein des Landkreistags, Irene Vorholz, bewertet die Verbreitung und Lösungskapazitäten von Seniorengenossenschaften und Mehrgenerationenhäusern für den ländlichen Raum eher kritisch:

„Seniorengenossenschaften weiß ich nicht, gibt es eher wenige und das scheint mir doch eher städtisch geprägt zu sein. Seniorengenossenschaften verstanden als genossenschaftliches Wohnen kombiniert mit pflegerischen oder pflegebegleitenden Angeboten. Mit Seniorengenossenschaften erreichen sie auch nicht die Menschen in der Breite. Das kommt nur für wenige in Betracht. Für den ländlichen Raum sehe ich im genossenschaftlichen Wohnen nicht die Lösung, mehr im sich genossenschaftlich Helfen. Das was der eine kann und der andere nicht, das erbringt man sich dann eben gegenseitig. Das ist so wie früher halt ein Dorf funktioniert hat. Ob man dafür eine Genossenschaft gründen muss, weiß ich nicht. Das Mehrgenerationenhaus ist ja auch an einen Ort gebunden. Im ländlichen Raum braucht man weniger Lösungen, die an einen Ort gebunden sind, sondern eher Angebote, die leicht mobil zu organisieren sind. Beim Mehrgenerationenhaus gibt es eins oder zwei pro Landkreis. Das ist viel zu wenig, um im ländlichen Raum eine Versorgung zu gewährleisten“ (Vorholz 2015i: 3).



Dagegen äußert sie sich positiv zum Konzept des Ärztehauses:

„Was anderes ist ein Ärztehaus. Mal unterstellt, man ist nicht jeden Tag krank, sondern einmal im Quartal, dann ist das in Ordnung, weil sie dorthin fahren können. Das Ärztehaus ist so ähnlich, wie das medizinische Versorgungszentrum, das wäre ein Ort, an dem es mehrere medizinische Angebote gibt und das kommt sicherlich in Betracht.“ (Vorholz 2015i:3)

Löst man sich von den engen diskutierten Geschäftsmodellen, so liegen Perspektiven für den Bereich Gesundheit & Pflege sicherlich in einer Vernetzung der Aktivitäten für ländliche Regionen, wie sie von der Brancheninitiative Gesundheitswirtschaft in Südwestfalen angegangen wird. Die Brancheninitiative hat 60 Mitglieder aus einem heterogenen Spektrum. Darunter sind Industrieunternehmen, die Produkte für die Medizin und Gesundheitswirtschaft herstellen, Krankenhäuser, der Zweckverband der Krankenhäuser, REHA- Einrichtungen, Gesundheitsdienstleister, Beratungseinrichtungen etc. Die Brancheninitiative verfolgt sowohl das Konzept des medizinischen Versorgungszentrums in der Immobilie eines alten Krankenhauses umgesetzt als auch die Initiierung und Begleitung einer Reihe von lokalen Vernetzungsaktivitäten, die offensichtlich auch Nachahmer finden.

„Ein positives Beispiel hier aus der Region ist ein sogenanntes interkommunales Ärzte- und Pflege-Netzwerk in den Kommunen Herscheid und Plettenberg mit den beiden Bürgermeistern an der Spitze und etwas 45-50 Akteuren aus den Kommunen. Das Ziel ist die mittelfristige Sicherstellung der gesundheitlichen und pflegerischen Versorgung, vor dem Hintergrund der Verbesserung von Lebensqualität und Teilhabe. Da treffen sich lokale Akteure in verschiedenen Runden. Es gibt sowohl einen Steuerkreis, als auch runde Tische zu einzelnen Themen. Z.B. gegen Einsamkeit und Isolation im Alter, zur Demenzversorgung, zu den Schnittstellen zwischen ambulanter und stationärer Versorgung. Die runden Tische machen in der Regel eine Ist-Analyse, man lernt sich gegenseitig kennen, macht vielleicht noch mal eine Bedarfsanalyse und versucht dann gemeinsam an dem Problem und Lösungsmöglichkeiten zu arbeiten, die vor Ort entsprechend wirken. Das ist gut angelaufen und wird von Selbsthilfegruppen etc. unterstützt. Weitere Kommunen im Märkischen Kreis bzw. in Südwestfalen haben die Initiative aufgegriffen und überlegen dieses Vorgehen als Prinzip in einem ersten Schritt mit zu übernehmen. Damit wird ein Nachahmungseffekt erreicht.“ (Möller 2015i, 2)

Als individuelle Beschäftigungsmöglichkeit wird der Bereich der haushaltnahen Dienstleistungen als pflegebegleitende Dienstleistungen eingeschätzt. Dies wird auch als zukunftsfähiges Geschäftsfeld für gering Qualifizierte beschrieben:

„Die Niedrigniveau-Dienstleistungen bieten ein weites Feld der Betätigung. Man braucht halt als Unternehmen mitunter einen langen Atem. Das trägt sich sehr wahrscheinlich nicht nach einem Monat und dafür braucht es ein bisschen Kapital, damit ich auch bekannt werde. Das sind normale Anlaufprobleme für Gründer, die aber auch durch das Jobcenter mit einem Existenzgründungszuschuss



abgedeckt werden können. Das wäre eine Fördermöglichkeit durch eine Anschubfinanzierung des Jobcenters.“ (Vorholz 2015i, 7)

Ebenfalls diskutiert werden mobile Lösungen für ärztliche Versorgung und Pflege, wie mobile Arzt- oder Zahnarztpraxen, die im ländlichen Raum wie eine Art mobiles Gesundheitsamt funktionieren können oder Apothekenbusse zur mobilen Versorgung mit Medikamenten (Slupina et al 2015: 31ff; Fraunhofer IAO 2014:11) .

„Es gibt ganz unterschiedliche Herangehensweisen. Es gibt sicherlich keinen Königsweg, aber es gibt z.B. in Mecklenburg-Vorpommern das Gesundheitsmobil. Da sind im Landkreis Ärzte mobil unterwegs und es wird der ganze Kreis abgefahren. Dann werden dort auch ärztliche Leistungen angeboten. Das hat die Funktion eines mobilen Gesundheitsamtes. Dort wird beraten und geimpft etc. Das wird sich auch noch verstärken, so wie es den Einkaufsbus oder den Büchereibus gibt, so gibt es dort den mobilen Arzt im Gesundheitsmobil.“ (Vorholz 2015i: 5).

Die Relevanz des Themas Mobilität ist jedenfalls bei allen Experten erkannt und hierzu Lösungsmöglichkeiten anzubieten, wäre auch eine Anforderung an die Entwicklung adäquater, innovativer Geschäftsmodelle.

„Das Thema Mobilität im Kontext von Gesundheit und Pflege ist ja im ländlichen Raum sehr wichtig. Da müssen wir uns auch noch mal Alternativen überlegen, denn zu den Dörfern fahren die Busse ja nur noch morgens und abends. Die Mobilität sollte auch zum Geschäftsmodell für solche Themen werden. Uns ist bewusst, dass die Umsetzung im ländlichen Raum schwierig ist. Wir versuchen die Themen Gesundheit & Pflege sowie Mobilität mit dem Thema Dorfentwicklung zu verknüpfen.“ (Möller 2015i: 3)

Gleiches gilt im Übrigen für die Auswirkungen der Digitalisierung, deren Lösungspotentiale für den Bereich der gesundheitlichen und pflegerischen Versorgung ebenfalls diskutiert wurden. Dabei gibt es allerdings sehr differenzierte Einschätzungen.

Martin Beckmann vom ver.di Bundesvorstand bezieht sich in diesem Zusammenhang auf ein Positionspapier der Friedrich Ebert Stiftung von 2013. Dort heißt es: „Telemedizin hat wachsende Bedeutung. Sie erleichtert die zeitnahe Betreuung der Patienten und vereinfacht den Austausch zwischen Ärzten und anderen Gesundheitsberufen. Hier liegt noch ein weitgehend ungenutztes Potential“ (Friedrich Ebert Stiftung 2013:10).

Grundsätzlich erachten alle Experten den Ausbau der Breitbandverkabelung als notwendig, damit der ländliche Raum nicht grundsätzlich von der Entwicklung der Digitalisierung abgehängt wird. Aber für die Zielgruppe der ärztlichen und pflegerischen Versorgung der



Senioren wird der Digitalisierung in Form der Telemedizin etc. nur eine begrenzte Problemlösungskapazität zugewiesen.

„Der Landkreistag setzt sich stark für den Breitbandausbau ein. Der ländliche Raum wird irgendwann abgehängt, wenn diese Versorgung nicht gewährleistet ist. Ich kann damit auch im ländlichen Raum Unternehmen ansiedeln, die auf dasselbe Niveau angewiesen sind. Das gilt dann auch für neue Dienstleistungen. Für die betroffenen, älteren Menschen bietet das keine Lösungsmöglichkeiten. Gerade ältere Menschen sind nicht besonders technikaffin. Die können noch nicht alle mit dem Internet umgehen. Vor allem wenn sie krank, pflegebedürftig oder demenzzkrank sind, dann wird es immer schwieriger. Da erreichen sie über digitale Dienstleistungen überhaupt nicht diejenigen, die die Hilfe brauchen.“ (Vorholz 2015i, :6)

Aufgegriffen werden sollte auf jeden Fall die Idee der Erprobung eines Modellvorhabens für die Entwicklung von Seniorengenossenschaften im ländlichen Raum, um die Geschäftsmodelle zu überprüfen und nicht von Beginn an in ein prekäres Umfeld zu entlassen. Dazu kann auf zwei positive Erfahrungen aus Modellvorhaben zurückgegriffen werden. Das von ver.di angeschobene und begleitete Modellprojekt Agnes, das für „arztentlastende medizinische Fachangestellte zur Gewährleistung einer nachhaltigen effizienten Patientenbetreuung mit Spezialausbildung im Fallmanagement“ steht (<http://www.masgf.brandenburg.de/cms/detail.php/bb1.c.348257.de>). Das Projekt implementiert eine neue Schnittstelle zwischen Arzt und Patient in Form einer medizinischen Fachkraft zur individuellen Patientenbetreuung (Beckmann/ Kahrs 2013: 18f). Die Fachkräfte sollen die Ärzte unterstützen, die medizinische Versorgung und Betreuung verbessern und mögliche Einsparpotentiale identifizieren und realisieren.

„Hierfür wird eine spezielle Weiterbildung im Fallmanagement angeboten, wobei die Fachkräfte schon über eine medizinische Ausbildung verfügen müssen und Berufserfahrung vorweisen sollten. Das Projekt wurde in mehreren ländlichen Regionen in Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern umgesetzt. Angesichts des Ärztemangels ist der zentrale Gegenstand eine Weiterbildung für Krankenschwestern zu sogenannten Gemeindeschwestern.“ (Beckmann 2015i : 2)

Anknüpfend an die positiven Erfahrungen mit Agnes wäre ein Vorschlag ein Modellprojekt und eine Anschubförderung für Seniorengenossenschaften analog zur Förderung von Mehrgenerationenwohnen aufzulegen, denn die Weiterbildung zur Gemeindeschwester als Modellprojekt ist ein intelligentes System um Bedarfe, die man ermittelt hat, zu kombinieren mit Weiterbildungs- und Qualifizierungskonzepten. Das wäre z.B. geeignet, um im Bereich von Sozial- und Seniorengenossenschaften diesen Sektor durch gezielte Qualifizierung zu



erschließen. Für die Berufe, die dafür erforderlich sind, aber auch für Gesamtkonzepte wie die Unternehmensform und Geschäftskonzepte von Seniorengenossenschaften zu schulen, wäre ein sinnvoller Lösungsansatz, der als eine Multiplikator-Maßnahme umgesetzt werden kann. Damit könnte ein Lösungsansatz aufgegriffen werden, den der Genossenschaftsexperte Flieger benennt:

„Die eine Lösung besteht darin im ländlichen Raum kleine Zentren zu bilden, in denen diese Dienstleistungen zusammengefasst werden können, die sich wechselseitig ergänzen können und damit attraktiver werden. Zwischen Wohnen, Pflege und medizinische Versorgung sollte möglichst in einem Haus oder in einer Immobilienstruktur zusammengezogen werden. Das zweite ist die Ergänzung dieser Angebote durch bürgerschaftliches Engagement. Der ländliche Raum ist vielmehr als der städtische Raum auf Hybridstrukturen angewiesen, d.h. es wird nicht allein bezahlte Tätigkeiten und nicht allein ehrenamtliche Lösungen geben können. Die Lösungen müssen zwischen Ehrenamt und Professionalität liegen. Für beides (Bündelung der Dienstleistung; Bürgerschaftliches Engagement) müssen Anstöße oder Anreize gegeben werden, denn die werden sich nicht selbsttätig entwickeln. Bürgermeister, Gemeindevertreter müssen diese Entwicklung mit anstoßen und mittragen.“ (Flieger 2015i: 2).

Ein solches Modell war erfolgreich im Sektor der Energiegenossenschaften als sogenannte Promotorenausbildung. Das Konzept beinhaltete eine Basisqualifizierung von Akteuren unterschiedlicher Professionen für Geschäftsmodelle, für Genossenschaftstypik, für bestehende Jobs, für Verhandlungsführung, für die marktlichen Rahmenbedingungen. Diese Weiterbildung ist ein Kernstück für das Funktionieren von Energiegenossenschaften als Netzwerk von 200 Promotoren. In einem noch schwierigeren wirtschaftlichen Umfeld wie bei den Sozial- und Seniorengenossenschaften wäre solch ein Konzept eine zwingende Voraussetzung, um die Konzepte und Initiativen zu erproben und langfristig tragfähig zu machen, aber auch um die Akteure, die so etwas im ländlichen Raum wagen wollen, zu einem Netzwerk zusammenzuziehen. Denn damit sind ja auch geschäftliche Risiken verbunden, die man gemeinsam absichern muss. Auch Weiterbildung zur Sicherung einer bestimmten Qualität von Arbeit im pflegerischen Bereich, die dort stattfindet, ist notwendig.



5. Mobilität

5.1 Problemstellung: Infrastrukturprobleme der Mobilität im ländlichen Raum als Folge des demographischen Wandels

Der demografische Wandel betrifft auch unter dem Aspekt der Mobilität den ländlichen Raum in besonderer Weise. Die sinkende Bevölkerungszahl, die Zunahme von Hochbetagten und eine Abnahme von schulpflichtigen Kindern verschärft die Problemlage des ÖPNV, dem aufgrund dieser Entwicklung die letzten Fahrgäste ausgehen. Es kristallisieren sich im ländlichen Raum besonders betroffene Gruppen heraus, deren Teilhabe und Teilnahmemöglichkeiten an Systemen der Mobilität es abzusichern gilt (Wagner et al 2013: 59f). Dies sind die nicht automobilen Senioren, die Schüler und die mehrfach belasteten Familien (als Berufspendler, Schülertransporte etc.). Für diese Zielgruppen gilt es u.a. flexible Angebote zu machen und somit die Betroffenen für das Selbermachen von Mobilität zu stärken (Hawel 2012: 79). Es geht um die Förderung von Multi- und Intermodalität, um die Schaffung von innovativen Diensten um Barrierefreiheit und Mobilitätsmanagement. Daneben gewinnt die Sicherheit der Systeme Vorrang vor der Geschwindigkeit. Hinzu kommt, dass der Erhalt von (insbesondere schienengebundenen) ÖPNV-Infrastrukturen zu steigenden Kosten für die Nutzer führen wird. So stellt eine Studie des Deutschen Instituts für Urbanistik (DIFU) für das Umweltbundesamt (UBA) fest:

„Absehbar ist, dass Mobilität sich verteuern wird (Energiepreise, Anforderungen an CO₂-Reduktion) und dies für die Haushalte im unteren Bereich der Einkommensverteilung zu erheblichen Kostenbelastungen führt. Damit mag einerseits zwar weniger Verkehr verursacht werden. Notwendig sind jedoch alternative Mobilitätsangebote, denn es wird – insbesondere bei einer angenommenen Spreizung der Alterseinkünfte – immer mehr Menschen geben, die auf den ÖPNV angewiesen sind“ (Wagner et al. 2013: 59).

Allerdings spielt der ÖPNV bei der Bevölkerung in ländlichen Regionen schon heute eine geringe Rolle. Nur jeder vierte Bundesbürger ab 18 benutzt regelmäßig Bus und Bahn. Der Anteil der Bevölkerung die fast ausschließlich das Auto nutzen, liegt im ländlichen Raum mit 52% fast doppelt so hoch wie in Großstädten (Slupina et al. 2015: 13). Constanze Heydkamp vom Fraunhofer IAO fasst diese Entwicklung zusammen:

„Die große grundlegende Herausforderung ist die Raumüberwindung. Es müssen im ländliche Raum größere Distanzen zurückgelegt werden, um von A nach B zukommen, zum Einkaufen, zur Arbeit oder auch zum Arztbesuch. Dann ist ein Unterpunkt dazu, dass durch geringere Einnahmen und steigende Ausgaben viel öffentlicher Verkehr stillgelegt wird. Dass Linien nicht mehr bedient werden. Ein Grund



hierfür ist die mangelnde Auslastung. Sie haben den demografischen Wandel als Ursache angesprochen. Aber es ist nicht nur der demografische Wandel, sondern auch die Abwanderung vor allem der jungen Bevölkerung aus dem ländlichen Raum in urbane Gebiete. Dadurch entsteht ein Auslastungsproblem vor allem für öffentliche Verkehrs- und Mobilitätsangebote. Das bedeutet weniger Einnahmen und höhere Ausgaben für die Anbieter dieser Leistungen. Damit ist die Wirtschaftlichkeit nicht mehr gegeben und es wird viel geschlossen und stillgelegt. Letzteendlich bleibt oft nur der Individualverkehr übrig, d.h. einfach dass dort viel PKW gefahren wird“ (Heydkamp 2015i:2).

Vor allem für den ländlichen Raum müssen neue mobile Bereitstellungs- und Finanzierungskonzepte entwickelt werden. Dies sind der Aufbau eines Mobilitätsmanagements, nachhaltige Mobilitätskonzepte, die darauf zielen Mobilität von ihren schädlichen Auswirkungen zu entkoppeln. Diskutiert werden hierzu eine Vielzahl von Ansätzen, die alle für sich genommen, keine Lösung darstellen, deren Synergien aber genutzt werden können. Dazu gehören Carsharing, öffentliche Fahrräder und eine bessere Nutzung des ÖPNV als Umweltverbund. Elektromobilität kann diese Konzepte genauso ergänzen, wie Beiträge zu einer Veränderung des Nutzerverhaltens. Letztlich ist die Qualität der Dienstleistungen in ländlichen Regionen im Bereich der Versorgung mit Produkten und Dienstleistungen des täglichen Bedarfs genauso wie die Versorgung im Bereich Pflege und Gesundheit von solchen adäquaten Mobilitätskonzepten abhängig. Markus Brohm, als Referent im Landkreistag für Mobilität zuständig, schlussfolgert:

„Die Bedeutung von Mobilität ist im ländlichen Raum eher eine wachsende als eine abnehmende, weil wir in vielen Bereichen Konzentrationsprozesse haben, mit einer Ausrichtung auf zentrale Orte. Z.B. werden durch Schulstandortzusammenlegungen etc. die Wege eher weiter“ (Brohm 2015i:1).

5.2 Mögliche und diskutierte Lösungsstrategien für den ländlichen Raum im Bereich Mobilität

Nachhaltige Mobilität im ländlichen Raum bedeutet eine gute Koordination des gesamten Verkehrs- und Transportsystems. Nachhaltigkeit bedeutet in diesem Zusammenhang aber auch die Entwicklung neuer Mobilitätskonzepte, die auf Flexibilität setzen, wie z.B. Bürgerbusse oder Carsharing. Ebenso gehört der Aspekt der Sicherstellung von Angeboten für mobilitätseingeschränkte ältere Menschen zur Nachhaltigkeit im Mobilitätsbereich.

Zur Gewährleistung der Mobilität im ländlichen Raum gehört aber auch die nachhaltige Sicherstellung der Wegeunterhaltung. Es stellt sich somit die Frage, wie man auf Straßen, Wegen und Schienen im ländlichen Raum mobil bleiben kann und welche neuen



Mobilitätssysteme entwickelt werden müssen. Folgerichtig ist die Schlussfolgerung von Martin Beckmann vom Ver.di-Bundesvorstand nach Aufrechterhaltung des ÖPNV:

„Ver.di Position ist in diesem Bereich natürlich einen funktionierenden ÖPNV aufrecht zu erhalten. Das hat bei uns Priorität. Da wird dann halt Wert darauf gelegt, dass man die verschiedenen Verkehrsträger Straße, Schiene, Bus besser miteinander verknüpft. Damit es tatsächlich auch möglich ist vom Individual- auf den Massenverkehr, d.h. auf den ÖPNV umzusteigen.“ (Beckmann 2015i: 4)

Damit zu kombinieren wären aber auch bürgerbestimmte Systeme wie beispielsweise die mobile Versorgung mobilitätseingeschränkter Menschen mit Lebensmitteln. Neben dörflichen Nahversorgungspunkten und Möglichkeiten des Einkaufs im Internet spielen auch Geschäftsmodelle, die auf Mobilitätssteigerung setzen, eine wichtige Rolle bei der Frage, wie den Problemen ländlicher Räume begegnet werden soll. Mobilität ist in diesem Zusammenhang als ein hohes soziales Gut zu bezeichnen (Segert 2009: 5).

Um auf die veränderten Bedürfnisse im ländlichen Raum adäquat reagieren zu können, nennt das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (2012:10ff.) vier Bausteine für ein integriertes Mobilitätskonzept: stationäre Versorgungsangebote (z.B. Dorfläden), mobile Versorgungsangebote wie Liefer- und Kundendienste, nachhaltige Mobilitätsangebote wie Bürgerbusse oder Taxi- und Mitnahmeverkehre sowie eine zielgerichtete Vermarktung der Mobilitätskonzepte. Für den Bereich Handel scheinen insbesondere nachhaltige Mobilitätskonzepte eine interessante Alternative zu bieten, um beispielsweise Hofläden für die Bewohner dörflicher Kommunen erreichbar zu machen. Praxisbeispiele für eine erfolgreiche Umsetzung nachhaltiger Mobilitätsangebote bieten die in vielen dörflichen Kommunen eingesetzten Bürgerbusse. Hierbei handelt es sich um regionale Angebote des öffentlichen Personennahverkehrs, die auf die Individualisierung öffentlicher Verkehrssysteme setzen. Der oft nicht ausgelastete Linienbus fährt hierbei nicht planmäßig, sondern muss vor der Fahrt bestellt werden. Dies spart zum einen Kosten und bietet zum anderen die Möglichkeit von vorgeschriebenen Fahrrouten abzuweichen und bei Strecke und Fahrziel zu variieren (Segert 2009: 15). Auf Basis unserer Recherchen und der durchgeführten Expertengespräche zum Bereich Mobilität lassen sich folgende unterschiedlichen Typen von Mobilitätsangeboten für den ländlichen Raum kurz skizzieren. Die meisten Modelle befinden



sich derzeit in der Erprobung, teilweise über geförderte Modellvorhaben (Heydkamp 2015i: 2-4; Brohm 2015i: 4-6; Deutscher Landkreistag 2015; Fraunhofer IAO 2014: 11)

1. Rufbusse, Anrufsammeltaxis und andere bedarfsorientierte Bedienformen können den Linienverkehr außerhalb der Hauptverkehrszeit ergänzen oder die Distanz zwischen Haustür und Haltestelle überbrücken.
2. Bedarfsorientierter Schulbusverkehr, d.h. Schüler werden nach der Schule nach Hause gefahren und natürlich ist nicht jeden Tag jedes Kind im Bus, weil diese länger Schule haben oder von den Eltern abgeholt werden oder sind krank. D.h. der Bus würde eine Route abfahren, aber nicht an jeder Station halten. Die Kinder bekommen alle eine Chipkarte, auf der gespeichert ist, wo sie aussteigen müssen. Beim Einsteigen in den Bus führen sie die Chipkarte in das Lesegerät ein und das Lesegerät ist mit dem Navigationssystem von dem Bus verbunden und das System errechnet automatisch die optimale Route um die Kinder nach Hause zu bringen, die im Bus sitzen. Das spart Zeit und Sprit, wenn man nicht noch zusätzlich andere Punkte anfahren muss.
3. Bürgerbusse können das vorhandene Linienangebot um Strecken erweitern, die sich für das örtliche Verkehrsunternehmen nicht oder nicht mehr lohnen.
4. Kombinierte Systeme setzen neben Linienbussen weitere unterschiedliche Verkehrsträger, angepasst an das Verkehrsaufkommen ein.
5. Anschlussmobilität wird auch im Projekt Netz E2R für die Region Stuttgart hergestellt. Dort stehen an den Enden der S-Bahn Linien Pedelecs, mit denen man bis nach Hause fahren kann.
6. Multifunktionale Systeme verbinden Personenbeförderung und Gütertransport. Aus rechtlichen Gründen geht das bisher nur mit einer Ausnahmegenehmigung für Pilotprojekte. Ein spannendes Pilotprojekt ist in der Uckermark angesiedelt. Rein von der Gesetzeslage ist es in Deutschland so, dass man Personen und bestimmte Güter nicht in einem Fahrzeug transportieren darf. Dieses Projekt nutzt eine rechtliche Grauzone, um eine Lösung zu erproben, wie in einem normalen Linienbus andere Güter transportiert werden können. D.h., dass der Tante Emma Laden oder Fahrradverleih etc. beliefert werden kann, wenn der Linienbus kommt. In diesem Bus ist unten eine Kiste verstaut, die schnell heraus genommen werden kann, oder es sind Räder angehängt, die zu ihrer Verleihstation zurückgebracht werden. Die rechtliche



Situation ist noch nicht ganz eindeutig, doch bringt die Kombination Potenziale mit sich, um die Mobilität zu verbessern.

7. Mitnahmesysteme setzen darauf, dass viel private PKW unterwegs sind, in denen nur eine oder höchstens zwei Personen sitzen, also Platz für weitere Passagiere bleibt. Diese stille Reserve lässt sich nutzen, um andere Bürger mitzunehmen.
8. Das Elektrobürgerauto ist ein Auto, das von ehrenamtlichen Bürgern gefahren wird. Es handelt sich quasi um ein Elektrotaxi, das einen zum gewünschten Ziel bringt.
9. Beim Carsharing teilen sich mehrere Bürger ein privates Auto nach Absprache. Manche Unternehmen oder Gemeinden bieten allgemein zugängliche Fahrzeuge an, die Bewohner gegen Entgelt und nach Anmeldung und Registrierung nutzen können. Bei dem Projekt Eifel Mobil handelt es sich um E-Carsharing auf dem Land.
10. Mobile Dienste kommen zum Bürger, anstatt dass dieser sich zum Rathaus, zum Arzt, zur Apotheke oder zur Bücherei bewegen muss. Beispiele hierfür sind die rollende Arztpraxis, die mit einer Art Wohnmobil von Ort zu Ort fährt. Es handelt sich also um eine Art mobiles Praxiszimmer. Dann gibt es das mobile Rathaus (Gersheim), d.h. wenn man was im Rathaus zu erledigen hat, aber selber nicht mehr mobil ist, dann kommt das Rathaus zu einem nach Hause. Es gibt einen Termin, alle Formulare sind dabei und können gemeinsam vorbereitet werden. Das gilt für alle Amtsgeschäfte. Ein weiteres Beispiel ist der zahnärztliche Hausbesuchsdienst in der Uckermark: Ähnlich wie die rollende Arztpraxis werden dort Hausbesuche durchgeführt.

5.3 Geschäftsmodelle im Bereich Mobilität

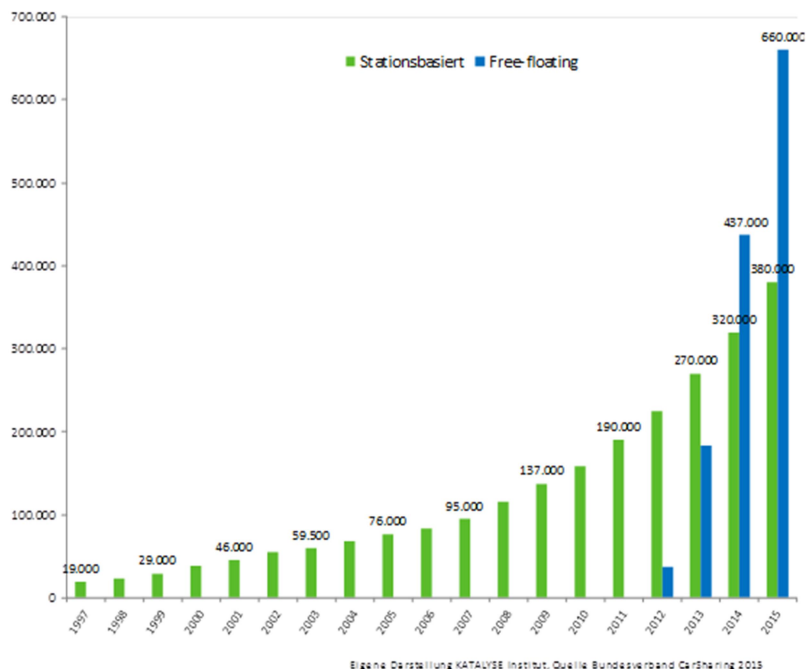
5.3.1 Geschäftsmodell CarSharing

Eine Strategie zur Steigerung der Flexibilität stellt das in vielen Großstädten bereits häufig genutzte CarSharing dar. CarSharing ist ein innovatives Mobilitätskonzept, welches seit mittlerweile 25 Jahren in Deutschland angeboten wird und zunehmend Verbreitung findet. Beim CarSharing werden PKW von einem der ca. 140 in Deutschland existierenden Anbieter zur Verfügung gestellt, die von den Kunden per Telefon, Internet oder Smartphone App kurzfristig reserviert und anschließend genutzt werden können. Auto-Teilen wird immer beliebter: Nach Angaben des Bundesverbandes CarSharing (www.carsharing.de) wird



CarSharing inzwischen in 380 Städten und Gemeinden angeboten und von über 1. Mio. Kunden genutzt. Nach Zahlung einer Aufnahmegebühr bekommt der CarSharing-Nutzer eine Chipkarte mit der er das Auto öffnen kann und über die die monatlichen Fahrkosten abgerechnet werden.

Abbildung 2: Entwicklung CarSharing Nutzerinnen und Nutzer in Deutschland 1997 - 2015



Quelle: Eigene nach Bundesverband Carsharing 2015

Sieht man von der car2go-Erprobungsphase ab, gibt es seit 2011 erstmals sog. Car-Sharing-ähnliche Angebote der Autohersteller in Berlin, München, Hamburg, Hannover und Ulm/Neu-Ulm. Anders als die klein anfangenden klassischen Teilauto-Organisationen stiegen die Hersteller groß ein: Insgesamt 1.515 Fahrzeuge und Sonderaktionen zur Kundengewinnung brachten stolze 42.000 eingeschriebene Fahrtberechtigte. Ein Vergleich beider Kategorien sei allerdings erst möglich, wenn sich die Angebote der Autohersteller etabliert hätten, so der Bundesverband Carsharing (bcs). Es gibt seit 2011 auch noch eine dritte Anbietergruppe, nämlich internetbasierte Vermittlungsplattformen für das private Autoteilen. Deren Anbieter sind jedoch der Meinung, dass es noch zu früh sei, ihre Zahlen in die BCS-Jahresbilanz aufzunehmen.



CarSharing ist bisher jedoch ein Konzept, das hauptsächlich in den Ballungsgebieten verbreitet ist. Doch auch in kleineren dörflichen Orten und Gemeinden gibt es mittlerweile erste CarSharing-Anbieter (Lambrecht 2013: 3). Die Schweizer Genossenschaft Mobility ist weltweit die erste CarSharing Firma die gar landesweit tätig ist (Welzer/Rammner 2012: 173ff). Es gilt also die unterschiedlichen Geschäftsmodelle genauer zu betrachten. Andre Katzenberger, in der Gemeinde Hürth als Klimaschutzmanager zuständig für den Bereich der Mobilität, differenziert wie folgt:

„Wir müssen verschiedene Modelle von Carsharing unterscheiden. Es gibt dieses kommerzialisierte Standard Carsharing von Anbietern wie Flinkster, Cambio oder Ähnlichen, die haben natürlich aufgrund der Nachfrage ein Interesse im Ballungsgebiet zu sein. Obwohl dort der ÖPNV auch gut ist. Da gibt es aber z.B. diese Leader-Projekte u.a. in der Eifel, wo Dorfautos angeschafft wurden für kleine Orte mit etwa 2.000 Einwohnern. Die werden sehr gut angenommen. Natürlich ist die Anlaufphase immer schwierig und es kann auch gut sein, dass sowas mal floppt, aber ich glaube, dass es bei vielen Leuten und ich hab auch viele Stimmen hierzu aus dem ländlichen Raum gehört, denen es helfen würde, über solch ein Modell ihren Zweitwagen loszuwerden. Das ist ein Dorfauto, das dann weniger kommerziell ist, was von der Gemeinschaft bzw. der Gemeinde und dem Ortsvorsteher umgesetzt wird. Das wäre dann ein Ersatz für das eigene Auto“ (Katzenberger 2015i: 3).

Gründe für die bisherige Konzentration des Modells auf größere Städte ist die geringe Wohndichte in ländlichen Gebieten, die ein geringeres Angebot an Fahrzeugen erfordert und damit eine niedrige Buchungswahrscheinlichkeit erwarten lassen (ebd.). Markus Brohm vom Landkreistag beschreibt diese Situation im Expertengespräch anschaulich:

Natürlich kann ich sagen, ich fahr mit dem Auto bis zum nächsten Park and Ride-Parkplatz. Man könnte sich auch dort Schnittstellen zwischen ÖPNV und Carsharing Modellen vorstellen, aber das Problem ist die Verteilung. Bei solchen Free floating Systemen ist das Problem, dass sie viele Fahrzeuge brauchen. In einer Stadt wie Berlin kann so etwas vielleicht funktionieren, weil sich die Nachfrage räumlich nicht so zersplittert, wie das im ländlichen Raum der Fall ist. Wenn man mit dem Auto in den einen entlegenen Ort fährt, dann ist der nächste Nutzer möglicherweise weit entfernt und weiß nicht, wie er zu seinem Auto kommt“ (Brohm 2015i: 4f)

Für kommerzielle Anbieter wird durch die fehlende Wirtschaftlichkeit der Fahrzeuge die Verbreitung im ländlichen Raum daher unattraktiv. Dennoch bietet das Konzept auch Potenziale für ländliche Gebiete. Diese liegen in erster Linie in einer partizipativ ausgerichteten Organisationsform des Mobilitätskonzeptes, d.h. in privat organisierten Tauschmöglichkeiten von PKW. Bürger ländlicher Kommunen können sich zusammenschließen und beispielsweise zur Erledigung von Einkäufen ihre Autos untereinander tauschen und optional ein eigenständiges CarSharing System für die Kommune



aufbauen (Frehn 2014: 9). In der in der Eifel gelegenen, rund 750 Einwohner starken dörflichen Kommune Freilingen wird dieses Konzept derzeit im Rahmen eines Modellprojektes als „Dorfauto“ getestet. Das Elektroauto kann von allen Anwohnern gebucht und zur freien Verfügung genutzt werden. Für das Gelingen und die weitere Verbreitung von CarSharing in ländlichen Regionen ist hierbei die Zusammenarbeit von Kommunen und Bürgern entscheidend.

So können die Fahrzeuge auch durch kommunale Einrichtungen oder ortsansässige Unternehmen genutzt und dadurch die Wirtschaftlichkeit der PKW gesteigert werden (Lambrecht 2013: 9). Für den Bereich Handel müsste daher eruiert werden, ob und in welcher Form das Konzept Carsharing für den ländlichen Raum ein zukunftsfähiges Konzept darstellt.

„Die Frage ist immer, wie man sowas betreibt. Bisher basieren die Konzepte ja immer noch stark auf dem ehrenamtlichen Engagement der Menschen, die dort wohnen. Insofern funktioniert das bis jetzt relativ gut und selbsttragend, aber sie haben natürlich Menschen, die dort ehrenamtlich arbeiten (gemeint ist das Eifel mobil Projekt). Und wenn diese Personen wegfallen, dann steht das ganze Projekt auf der Kippe. Ich denke, dass das ein Schritt ist zu mehr Gemeinschaft und dass das in kleinen Kommunen funktioniert, weil sich die Menschen dort noch mehr damit identifizieren und das quasi nachbarschaftlich organisieren“ (Katzenberger 2015i:2f).

Aus einer ökologischen Perspektive wäre die Verknüpfung des Ausbaus der Elektromobilität mit der weiteren Verbreitung von CarSharing-Angeboten eine nachhaltige Alternative zur Nutzung des eigenen Autos. Für die weitere Forschung bedarf es der Entwicklung empiriegestützter Organisationsmodelle, die die Potenziale innovativer Mobilitätskonzepte sichtbar machen und die Zusammenarbeit von kommunalen Vertretern und Bürgern dörflicher Gemeinden fördern. Auch Constanze Heydkamp vom Fraunhofer IAO zieht eine positive Bilanz:

„Ich sehe Chancen das Geschäftsmodell Car-Sharing im ländlichen Raum zu implementieren. Es gibt ja z.B. das genannte Modellprojekt Eifel mobil, als Umsetzung des E-Car-Sharing im ländlichen Raum. Das Modell muss wahrscheinlich angepasst werden. Damit das Modell in den Städten wirtschaftlich tragfähig ist, hat es dort andere Voraussetzungen z.B. mehrere Fahrzeuge und eine hohe Zahl von Nachfragern. Man könnte das aber auch ganz anders aufziehen, sodass z.B. ein Fahrzeug in einer Flotte von einer Kommune angeschafft wird, oder von mehreren Kommunen gemeinschaftlich angeschafft wird“ (Heydkamp 2015i 5f).

Von Seiten der Gewerkschaft ver.di wird die Bedeutung von Carsharing, was die Möglichkeiten in ländlichen Räumen angeht, dagegen nicht besonders groß eingeschätzt, Es wird vor allem unter dem Aspekt bewertet, ob es etwas bringt, um die Leute zum Umsteigen



vom individuellen Autoverkehr auf Sharing zu bewegen (Beckmann 2015i; 4). Beobachtungen bei der Umsetzung in einem ländlichen Modellprojekt lassen aber vermuten, dass gerade dies gelingen kann.

Im ländlichen Raum ist aber auch ein anderer Ansatz zu beobachten, um Carsharing zu verbreiten. Dieser wird von Autohändlern und den dahinter stehenden Autofirmen getragen. Andre Katzenberger, der Klimaschutzmanager der Gemeinde Hürth berichtet darüber und kommt zumindest unter ökologischen Gesichtspunkten zu einer kritischen Bewertung:

“Wir hatten z.B. auch Anfragen von Autohändlern, die Carsharing organisieren wollen... Die haben ein Autohaus und in einem Verbund mit anderen Anbietern haben die so ein Carsharing System gegründet. Die Idee ist gar nicht schlecht. Klar ist, dass die Autohäuser und auch die Hersteller sich andere Wege suchen müssen, um ihre Produkte zu vermarkten, weil die junge Generation kein Interesse mehr am eigenen Auto hat... Insofern wird die Autoindustrie in Deutschland ein Problem bekommen. Wenn die Autoindustrie und ihre Händler sich neu orientieren, ist das gar nicht schlecht, weil sie im Prinzip an der Quelle sitzen und die Möglichkeit haben, falls was passiert, die Autos auszutauschen, zu reparieren oder zu warten. Die Frage ist nur, welches Ziel dahinter steckt. Die beiden großen Free Floating Systeme Drive now (Mercedes) und Car2go (BMW), wo ja auch große Autokonzerne dahinterstecken, die verfolgen das Ziel ihre Autos zu verkaufen. Da ist die Frage, ob das dem Ganzen förderlich ist. Für die Firma möglicherweise schon, aber ob es dem System der geteilten Mobilität hilft, ist die Frage“(Katzenberger 2015i: 3).

Der Bundesverband Car-Sharing (bcs) als Sprachrohr der Branche hat in einem „Nationalen Entwicklungsplan Carsharing“ 2012 Forderungen an die Politik formuliert, in dem eine Verbreitungsstrategie für den ländlichen Raum angedacht wird. Da in kleinen Städten und Gemeinden das Carsharing-Angebot meist von ehrenamtlich tätigen Vereinen getragen wird, sollten diese als gemeinnützig anerkannt werden und Spenden abzugsfähig sein. „Das erleichtert die Ausbreitung und stützt das Angebot in der Fläche“, heißt es hierzu in dem Papier. Der Bund soll zudem ein Starthilfeprogramm für noch nicht versorgte Kleinstädte und Gemeinden auflegen.

5.3.2 Geschäftsmodell Bürgerbus

Beispielhaft kann hier der in der Gemeinde Oberbiberg eingeführte Biberger Bürger Bus e.V. genannt werden. Oberbibergerinnen und Oberbiberger haben im Rahmen einer ehrenamtlichen Aktion 2003 diesen Bus ins Leben gerufen. Seit 10 Jahren fahren die Bürger der Gemeinde ihre Mitbürger, wobei die Beförderung der Kinder und Senioren Priorität hat. Die Initiative wurde 2012 vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung im



Rahmen des Wettbewerbs „Menschen und Erfolge – in ländlichen Räumen mobil“ in der Kategorie „Mobilitätsangebote bürgernah und flexibel gestalten“ ausgezeichnet (<http://www.bibergerbuergerbus.de>). Dieses Modell hat inzwischen etliche Nachahmer gefunden. Aufgrund gesetzlicher Regelungen stellt Markus Brohm von Landkreistag aber grundsätzlich fest, dass es sich um kein wirtschaftliches Lösungsmodell handelt:

„Bürgerbusse sind eine ehrenamtliche Geschichte und zunächst mal nicht Bestandteil des ÖPNV. Bürgerbusse werden aber zum Teil – und das ist auch richtig- natürlich eingebunden in das ÖPNV Angebot. Das ist sinnvoll. Man muss schauen, dass solche Bürgerbusse das bestehende ÖPNV-Angebot sinnvoll ergänzen. Dass man z.B. weiß, da gibt es dann einen Bürgerbus, der mich die erste oder letzte Meile transportiert. Dass das wirklich einen Lückenschluss, aber keine Konkurrenz zum bestehenden ÖPNV-Angebot darstellt. Bürgerbusse sind, selbst wenn man sie so einbindet, nicht in dem Sinne ein ÖPNV-Angebot, sondern es ist ein ehrenamtliches Engagement. Deshalb gibt es da auch keine Beschäftigungsverhältnisse“ (Brohm 2015i: 3).

Die Gewerkschaft ver.di schließt sich dieser kritischen Einschätzung an und rekurriert dabei vor allem auf Anforderungen an Vergabestandards und Qualifizierungsstandard, die einer ehrenamtlichen Lösung entgegen stehen:

„Dass es z.B. nicht möglich ist, dass man Qualitätsvorgaben macht, wie das eben bei Ausschreibungen im ÖPNV-Bereich üblich ist. Dass man bei diesen Modellen bestimmte Standards und Vorgaben nicht einfach einfordern kann. Das betrifft auch die Standards bei Kompetenz und Ausbildung von Fahrern, wie kann das eigentlich sichergestellt werden. Das sind aus gewerkschaftlicher Sicht die Probleme von Bürgerbuskonzepten“ (Beckmann 2015i: 4).

Bürgerbusse zu organisieren ist sicherlich eine komplexere Aufgabe als ein Dorfauto nach dem Car-Sharing Modell zu betreiben. Dazu ist eine Kooperation mit den Verkehrsbetrieben erforderlich und man muss die Frage stellen, warum bestimmte Linien eingestellt wurden. Grundsätzlich sind das Projekte, bei denen man viele Partner an einen Tisch bekommen muss. Häufig liegt das Problem darin, dass einige Akteure nicht die Verbesserung des Systems für die Menschen im Auge haben, sondern unternehmensbedingte Interessen. Es werden unterschiedliche Interessen verfolgt. Die Bürger wollen einerseits ihre Lebensqualität dadurch verbessern, dass bestimmte Mobilitätsangebote geschaffen werden und die Anbieter von herkömmlichen Mobilitätsangeboten haben andererseits ihre Interessen an wirtschaftlichen Lösungen.



Trotzdem kommt Constanze Heydkamp, die für das Fraunhofer IAO die einhundert ausgezeichneten Ideen im Wettbewerb „Deutschland - Land der Ideen“ für den ländlichen Raum evaluiert hat (Fraunhofer IAO 2014), zu der Erkenntnis:

„Bürgerbusse und Rufbusse bieten auf jeden Fall ein mehr an Lebensqualität. Bürgerbus heißt, dass durch öffentliche oder auch private Anbieter die ÖPNV Versorgung nicht wirtschaftlich angeboten werden kann und dass die Konzepte durch ehrenamtliche Tätigkeit ergänzt werden müssen. Das sind alles Lösungen, die im ländlichen Raum Zukunft haben und mitgedacht werden müssen, um den ländlichen Raum zukunftsfähig und mobil zu machen. Man kann natürlich nicht die Lösungen aus dem städtischen Raum eins zu eins übertragen. Die müssen überdacht werden, weil die Wirtschaftlichkeit dahinter ist ja immer notwendig.“ (Heydkamp 2015i: 6)

5.3.3 Elektromobilität

Die Elektromobilität wird von allen Experten als Innovationsoption für den ländlichen Raum gesehen. Dies gilt sowohl in Kombination mit Bürgerbussen und auch beim Carsharing. Constanze Heydkamp vom Fraunhofer IAO sieht hier Potentiale vor allem in der Kombination mit raumplanerischen Lösungen:

„Das muss man austesten, aber Möglichkeiten gibt es auf jeden Fall und die Ängste bei der Reichweite sind Studien zufolge auch nicht gegeben. Man hat herausgefunden, dass die Strecken, die man am Tag durchschnittlich im urbanen Raum zurücklegt, 36 km sind und im ländlichen Raum 42 km. Das sind beides Strecken, die man gut mit einem Elektroantrieb bewältigen kann. Elektroantrieb ist keine Frage, wenn die entsprechende Ladestruktur vorhanden ist. Das wäre eine Frage der Raumplanung, um an bestimmten zentralen Orten nicht nur Post, Bank und Einzelhandel, sondern auch Ladestationen zur Verfügung zu stellen.“ (Heydkamp 2015i: 6).

Auch der Klimaschutzmanager der Gemeinde Hürth setzt auf Elektromobilität und die Anreizfunktion als Effekt der Bereitstellung einer entsprechenden Infrastruktur:

„Die Anschaffungskosten sind zwar momentan höher, was auch ein Hinderungsgrund für viel Anbieter ist. Aber wenn sie dann ein solches Auto haben, sind die laufenden Kosten deutlich niedriger, wenn das z.B. über Solaranlagen eingespeist wird, um Benzinkosten zu sparen. Die Frage ist natürlich auch, welche Art von Infrastruktur es gibt. Wir haben eine niedrige Quote an Elektroautos, auch weil es keine Ladestationen gibt. Jetzt werden wir in diesem Jahr sehr wahrscheinlich 5-6 Ladestationen eröffnen. Das machen wir mit der Rheinenergie aus Köln. Damit schaffen wir eine Infrastruktur, die es den Leuten erst ermöglicht, sich Elektroautos zu kaufen. Wir führen damit verbunden auch Carsharing-Inseln ein. Mittelfristig bietet es sich auf jeden Fall an Carsharing und Elektromobilität miteinander zu verbinden“ (Katzemberger: 2015i: 4).



Ebenso bewertet die Gewerkschaft ver.di die Ansätze der Elektromobilität als grundlegend positiv. Ob die bisherigen Entwicklungen und Förderungen allerdings die Problematik des ländlichen Raums genügend berücksichtigen, wird von Martin Beckmann vom ver.di Bundesvorstand zumindest bezweifelt:

„Es bedarf dort der Unterstützung und des Anschubs. Es gibt ja viele Modellprojekte, die sind allerdings - soweit ich weiß - entlang der Förderung der nationalen Plattform Elektromobilität. Da gibt es Modellprojekte von Stadtwerken von ÖPNV-Unternehmen, da geht es u.a. um die Einführung von O-Bussen etc. Das sind aber im Wesentlichen auch städtische Projekte, z.B. der Stadtwerke Aachen. Aber spontan kenn ich jetzt kein Projekt, das im ländlichen Raum angesiedelt wäre. Das müsste man mal recherchieren. Grundsätzliches Problem ist aber, dass vielfach solche Modelle in geförderten Vorhaben erprobt werden und da muss man schauen, ob sich das Projekt auch trägt, wenn die Förderung ausläuft. Und ob es in den Mainstream gebracht werden kann“ (Beckmann 2015i; 4).

Unterstützt werden diese Innovationen im Bereich der Elektromobilität durch die Möglichkeiten der Digitalisierung. Dies gilt nicht nur für die besprochenen Systeme Carsharing oder Rufbusse, sondern für etliche Angebote zur Verbesserung der Mobilität im Bereich des ÖPNV.

5.4 Zwischenfazit

In Zeiten der Sharing-Economy wird das Carsharing als eine der bekanntesten Formen immer noch als innovativer Ansatz eingeschätzt, der auch Handlungspotentiale für den ländlichen Raum aufweist. Durch die Verknüpfung mit den Möglichkeiten der Elektromobilität und dem Ausbau von Web 2.0 gewinnt der Ansatz eher noch an Bedeutung, wobei nach Expertenmeinung im ländlichen Raum immer noch andere Erfolgsfaktoren wie Nachbarschaft und direkte Kommunikation eine große Rolle bei der Umsetzung bestimmter Geschäftsmodelle spielen.

„Das Carsharing-System, das wir einführen, beschränkt sich erst mal auf die städtisch geprägten Stadtteile. Dort haben sie zwar die richtige Zielgruppe, aber die Kommunikation für dieses System läuft nicht über die Nachbarschaft, sondern über das Internet und die entsprechenden Apps etc. In einer ländlichen Region würde ein solches System durch Gespräche mit den Leuten und durch die persönlichen Kontakte und Vernetzungen entstehen“ (Katzenberger 2015i: 7).

Grundsätzlich geht es hier auch wieder um die Frage nach Ehrenamt oder Professionalität und um die Frage inwieweit es sich um einen Bereich der allgemeinen Daseinsvorsorge oder der reinen marktwirtschaftlichen Regulierung handelt.



Man muss, glaube ich, erst die grundlegende Frage stellen, ob Mobilität im ländlichen Raum ein Grundbedürfnis ist, und zur grundsätzlichen Infrastrukturversorgung gehört oder ob man das als Zusatzleistung sieht, die sich irgendwie rentieren muss. Das sehe ich gerade für den ländlichen Raum nicht“ (Katzenberger 2015i: 3).

Diese Frage der Daseinsvorsorge mit bestimmten Leistungen der Mobilität stellt sich sowohl für den öffentlichen als auch für den privaten Bereich. Durch den hohen Grad der Reglementierung im Bereich des ÖPNV, scheint es eher schwierig, Modellvorhaben mit hybridem Charakter zwischen Ehrenamt und Professionalität umzusetzen. Auch die Gewerkschaft ver.di setzt darauf, einen funktionierenden ÖPNV aufrecht zu erhalten. Dabei wird Wert darauf gelegt, dass die verschiedenen Verkehrsträger Straße, Schiene, Bus besser miteinander verknüpft werden, damit es gelingen kann, vom Individualverkehr auf den ÖPNV umzusteigen. Es existieren momentan eine Reihe von Ansätzen über den Bürgerbus hinaus, die solche Verknüpfungen herstellen und private oder gewerbliche Mitfahrgelegenheiten im ländlichen Raum in den ÖPNV integrieren.

„Das klassische Beispiel in dem Bereich ist das Vorhaben „Mobilfalt“ im nordhessischen Raum. Da kann ich mich als Fahrer registrieren lassen und sagen: Ich pendel regelmäßig von A nach B und auf der Strecke kann ich jemanden mitnehmen. Wenn ich dann umgekehrt als ÖPNV- Nutzer mit meiner App eingebe, ich will von da nach da, dann gibt mir die App die Information, okay du kannst die Teilstrecke xy mit dem Bus fahren und dann kommt um soundso viel Uhr der private Fahrer vorbei und der kann dich da aufnehmen. Auf diese Weise wird die Privatfahrt praktisch integriert in eine ÖPNV-Beförderung.“ (Brohm 2015i : 4).

An diesem praktischen Projektbeispiel zeigt sich schon, welche Möglichkeiten in der Digitalisierung stecken. Die Digitalisierung bietet aber auch Potentiale, wenn sich die Arbeit ändert und die Beschäftigten nicht mehr so sehr an einen Arbeitsplatz gebunden sind. So entsteht grundsätzlich die Möglichkeit auch eher im ländlichen Raum zu arbeiten und wenn man es auf den Bereich der Mobilität fokussiert, heißt Digitalisierung auch dass bestimmte Leistungen wie Buchung, Planung etc. besser gezielter schneller ohne großen Personenaufwand erledigt werden können. Um diese Möglichkeiten auszuschöpfen, ist allerdings ein Ausbau der Breitbandverkabelung im ländlichen Raum notwendig.

Weitere erfolgversprechende Ansätze für den ländlichen Raum sind die Projekte Kombibus, also die Verknüpfung von Personen und Gütertransport sowie Mobil4you, in dem über ehrenamtliche, sogenannte Mobilitäts-Paten die Kombination von ÖPNV mit privatem



Verkehr über entsprechende Internetangebote verfügbar gemacht wird (Deutscher Landkreistag 2015).

Ob Beschäftigung entsteht, ist aufgrund der Modellhaftigkeit der Ansätze, die sich zum größten Teil noch in einer Erprobungsphase befinden, schwer abzuschätzen. Die Experten bewegen sich hier im Bereich der Vermutung. Aber Potentiale, wenn auch in bescheidener Größenordnung, werden in Verbindung mit der Digitalisierung gesehen:

„Es gibt ja mittlerweile Apps, die Verkehrsmittel und Wege, aber auch die Kosten vergleichen. Das erschließt wiederum die Möglichkeit, herauszufinden, welcher Weg der Beste ist. Das wäre ohne Digitalisierung nicht möglich. Es gibt da verschiedene unabhängige Anbieter Quick Step etc., das sind im Prinzip Entwickler, Start ups, die kooperieren mit Verkehrsunternehmen, Sharing-Anbietern, der DB etc. und dadurch an die Daten rankommen. Da entstehen zwar Arbeitsplätze vielleicht auch für Freelancer, aber nicht so viele.“ (Katzenberger 2015:6).

Das Thema Freelancing spielt keine Rolle, wird aber mit dem Angebot der amerikanischen Firma UBER in Verbindung gebracht:

„Es sind ja Angebote, die entstehen wie bei UBER die unabhängig von der Taxiinnung Taxisdienste anbieten mit dem Privatauto. Das wird sich über kurz oder lang auch durch Regulierung und Gesetze nicht verhindern lassen. Das wäre dann eine Möglichkeit für Freelancer, ansonsten sehe ich da noch nicht so viele Möglichkeiten. Ansonsten geht es eher durch Erweiterung von Angeboten z.B. rund um den Autohandel über Serviceleistung Wartung, Reparatur etc., aber auch für die Organisation des Ganzen, wenn der Autohändler jemand einstellt, der sich nur um diesen neuen Geschäftszweig kümmert“ (Katzenberger 2015:6).

Die zentralen Akteure im Bereich der Mobilitätslösungen für den ländlichen Raum sind Kommunen, öffentliche oder private Verkehrsunternehmen im Bereich ÖPNV und im Bereich CarSharing darüber hinaus überregionale Carsharing-Anbieter, Autohändler und Autofirmen. Allerdings ist die Funktionsfähigkeit, die Akzeptanz und letztlich der Erfolg der Umsetzung stark von engagierten Bürgern und ihrer ehrenamtlichen Tätigkeit abhängig.

„Ansonsten ist es, glaube ich, sehr wichtig die lokale Bevölkerung mitzunehmen. Das geht um Ortsvereine etc. weil man natürlich die Bedarfe dieser Gruppe auch einbeziehen muss. Wenn man ein Bürgerauto dahin stellt und sich das keiner ausleiht, ist das auch nicht der richtige Weg. Da kommt man zum Teil auch in Veränderungsprozesse rein, die nicht unbedingt positiv angenommen werden. Nach dem Motto die wollen uns jetzt die Freiheit unser eigenes Auto zu fahren, wegnehmen“ (Katzenberger 2015:5).



6. Gesamtfazit

Der Ländliche Raum steht angesichts der demographischen Entwicklung vor großen Herausforderungen. Der Bevölkerungsrückgang führt in vielen Gebieten zu Engpässen in der Nahversorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs, der ärztlichen und pflegerischen Versorgung und erfordert von den Menschen eine immer größere Mobilität. Um Lösungsmöglichkeiten zu entwickeln, müssen diese Probleme von den zentralen Akteuren aus Politik, Wirtschaft und Wissenschaft klar benannt werden, um so Wege für das Erproben innovativer Geschäftsmodelle zu ebnet.

Akteure des Wandels

Die maßgeblichen Akteure sind hierbei in erster Linie die Bürgerinnen und Bürger selbst, die als Innovatoren etablierte Routinen und Strukturen offen in Frage stellen und neue Impulse für die Verbesserung der Lebensqualität im ländlichen Raum schaffen. Hierbei sind sie auf die Kooperation mit den Kommunen und Gemeinden angewiesen, die für die entsprechenden Initiativen die politischen Rahmenbedingungen bereiten müssen. Zu beobachten ist aber auch ein zarter Trend zur Rekommunalisierung von Maßnahmen, um selber wieder stärker zum Player bei der Gestaltung der Rahmenbedingungen zu werden (Beckmann/Kahrs 2013: 22; Klemisch/Boddenberg 2013: 934f). Organisiert in Vereinen und Genossenschaften können die Bürgerinnen und Bürger, unterstützt durch die Politik, vielfältige Kooperationen untereinander eingehen und so Synergieeffekte nutzen. Entgegen landläufiger Meinung sind Unternehmen in ländlich strukturierten Gebieten überdurchschnittlich vertreten. Sie gehören ebenfalls zu den Trägern von Innovationen für den ländlichen Raum (Fraunhofer IAO 2014). So durchleben auch ländliche Regionen in diesem Zusammenhang einen Wandel der Arbeits- und Lebenswelt, Bereiche die immer weniger stark zu trennen sind. Es entstehen möglicherweise auch neue Formen von Beschäftigungsverhältnissen, die in den nächsten Jahren für die Wiederbelebung des ländlichen Raums eine Rolle spielen werden. Abhängig ist dies auch davon, wie die Potenziale der zunehmenden Digitalisierung strategisch genutzt werden können, um den Ausbau einer intelligenten Ökonomie unter Beteiligung der Prosumenten voranzutreiben, wie es Rifkin (2014) skizziert.



Digitalisierung

Bisher steckt die Digitalisierung ländlicher Gebiete noch in den Kinderschuhen. Perspektivisch kann das Web 2.0 jedoch in verschiedenen Bereichen Möglichkeiten bieten, die Versorgungssituation in den ländlichen Gebieten zu verbessern. Gilt dies für die Versorgung mit Lebensmitteln und Waren des alltäglichen Bedarfs nur bedingt, so könnten digitale Dienstleistungsangebote zukünftig doch an Bedeutung gewinnen. Ähnliches gilt bezogen auf die Auswirkungen der Digitalisierung für Lösungspotentiale im Bereich der gesundheitlichen und pflegerischen Versorgung. Unter dem Begriff „Telemedizin“ werden derzeit Möglichkeiten eruiert, wie die zeitnahe Betreuung und der Austausch unter den in Heilberufen Tätigen verbessert werden kann. Im Bereich der Mobilität spielen die Möglichkeiten, die durch die Digitalisierung entstehen, eine entscheidende Rolle. So können über Apps nicht nur kürzeste und günstigste Verbindungen ermittelt werden, sondern auch flexible Anschlussmöglichkeiten zwischen ÖPNV und privaten Angeboten erschlossen werden. Auch das Geschäftsmodell des Carsharing wird im ländlichen Raum über Web 2.0 marktfähiger werden.

Zukunftsfähige Geschäftsmodelle

Für die Bereiche Handel, Gesundheit und Pflege sowie Mobilität werden in dieser Studie einige Lösungsmöglichkeiten diskutiert, die zumindest modellhaft in der Praxis erprobt und unter gewissen Anpassungen in ländlichen Regionen umgesetzt werden können.

Im Bereich Handel sind es in erster Linie Dorfläden, in der Rechtsform der Genossenschaft und des wirtschaftlichen Vereins, die das Engagement der Bürgerinnen und Bürger synergetisch nutzen können, um somit eine Alternative zur Fahrt in den außerhalb der Dörfer angesiedelten Discounter zu ermöglichen. Die Stärken von Dorf- oder auch von Integrationsläden liegen in ihrer partizipativen und kooperativen Ausrichtung. Die Betreiber von Dorfläden ergeben sich nicht dem Schicksal der strukturellen Schwäche ländlicher Gebiete, sondern nehmen dieses als Hilfe zur Selbsthilfe selbst in die Hand. Durch die Kooperation mit regionalen Betrieben - z.B. ansässigen Metzgern, Bauern oder Bäckern – können sie einen Beitrag zur Stärkung des regionalen Wirtschaftskreislaufes und der



ökologischen Nachhaltigkeit leisten. Dorfläden stärken durch ihre Funktion den sozialen Austausch im Dorf und unterstützen zudem Möglichkeiten dörfliche Stadtkerne zu revitalisieren.

Auch wenn viele Dorfläden nicht in erster Linie darauf abzielen, hohe Gewinne zu erwirtschaften, so müssen sie sich doch langfristig auch ohne Subventionen finanziell tragen. Perspektivisch sollten Dorfläden nicht hauptsächlich ehrenamtlich betrieben werden. Es bedarf vielmehr der Zahlung anständiger Löhne, um das Engagement der Bürger entsprechend zu honorieren. Dabei ist ein Charakteristikum, dass es in diesen hybriden gemeinwirtschaftlichen Formen immer um ein Ausbalancieren von hauptamtlicher und ehrenamtlicher Tätigkeit geht. Dies gilt auch für die Lösungsmöglichkeiten in den Feldern Gesundheit und Pflege sowie Mobilität.

Für den Bereich Gesundheit und Pflege lässt sich für den ländlichen Raum, neben dem grundsätzlichen Problem der langen Wege zur nächsten ärztlichen oder pflegerischen Dienstleistung, vor allem eine Zuspitzung auf die Problemlage der älteren Menschen feststellen. Durch die Abwanderung der jungen erwerbstätigen Bevölkerung bleiben vielfach ältere Menschen ohne familiäre Mehrgenerationenversorgung zurück. Diese Zielgruppe ist aber tendenziell immer stärker von der Inanspruchnahme ärztlicher und pflegerischer Angebote abhängig und andererseits immer weniger mobil.

Senioren-genossenschaften stellen hier eine, wenn auch prekäre, d.h. nicht schnell profitable Lösungsmöglichkeit dar. Kombinierbar wären sie mit dem von der Bundesregierung geförderten Konzept der Mehrgenerationenhäuser. Beide Modelle sind stationär und benötigen ergänzende Mobilitätsdienstleistungen. Nichtsdestotrotz sollten im Rahmen von Modellvorhaben die Unternehmenskonzepte für Senioren-genossenschaften angestoßen, erprobt und abgesichert werden. Zumal es sich um einen Aspekt der allgemeinen Daseinsvorsorge handelt.

Ein grundsätzliches Problem für die Angebote von Gesundheits- und Pflegedienstleistungen im ländlichen Raum ist die begrenzte Nachfrage und damit eine mangelnde Wirtschaftlichkeit. Landärzte finden keine Nachfolger, Krankenhäuser und



Pflegeeinrichtungen ziehen sich aus der Fläche zurück. Hier gilt es gegenzusteuern und ärztliche und pflegerische Angebote zu bündeln oder diese Angebote mobil anzubieten. Die Gemeindekrankenschwester (Modellprojekt Agnes), Ärztehäuser oder gesundheitliche Versorgungszentren, aber auch mobile Ärzte, Zahnärzte, Apotheken und Pflegedienstangebote stellen hier alternative Lösungen dar, für die aber Anreize geschaffen werden müssen und die durch eine regionale Vernetzungsstruktur (Brancheninitiative Gesundheitswirtschaft Südwestfalen) unterstützt werden müssen.

Der Bereich der Mobilität ist für ländliche Regionen ein besonders defizitärer. Durch den weitgehenden Rückzug des ÖPNV aus der Fläche, sind die Bewohner ländlicher Räume stark auf das Auto als Individualverkehrsmittel angewiesen, mit den bekannten negativen Folgen für Mensch und Umwelt. Auch hier gibt es wiederum Zielgruppen, die besonders betroffen sind, weil sie nicht (auto)mobil sind, Senioren und junge Menschen ohne Führerschein.

Es gibt vielfältige Ansätze, Lösungen jenseits des Individualverkehrs zu finden. Carsharing, Bürgerbusse, Elektromobilität u.a. verfügen sicherlich über Potentiale, sind bisher im ländlichen Raum aber kaum erprobt oder wie im Bereich der Elektromobilität kaum an Modellentwicklungen beteiligt. Eine grundsätzliche Schwierigkeit besteht, wie in den anderen Sektoren, in der geringen Wirtschaftlichkeit, die ja den Rückzug des ÖPNV aus der Fläche mit bewirkt hat. Andererseits handelt es sich im Arbeitsfeld der Mobilität um einen stark reglementierten Bereich, der professionelle Lösungen erfordert und ehrenamtlichen Lösungsangeboten enge Grenzen aufzeigt.

So lassen sich z.B. Bürgerbuskonzepte sinnvoll nur in Kooperation mit den örtlichen Verkehrsbetrieben umsetzen und es geht auch letztlich um Anforderungen an Fachkenntnisse und Befähigungen. Den Bereich des Carsharing für ländliche Regionen zu erschließen, widmen sich aktuell Autohändler, die hiervon eine Erweiterung ihres Geschäftsfeldes und einen Zusatznutzen erwarten. Da hinter einigen Carsharing-Konzepten ja auch Unternehmen der Automobilindustrie stehen, scheint sich dieser Weg relativ marktnah zu entwickeln, zumal Autohändler Wartung, Reparatur und andere Serviceleistungen aufgrund ihrer Kompetenz übernehmen können.



Ausblick

Gegenüber städtischen Räumen haben ländliche Gebiete in den Bereichen Handel, Gesundheit und Mobilität sicherlich einige Nachteile. Doch müssen sich Strategien zur Wiederbelebung des ländlichen Raums in erster Linie darauf konzentrieren die eigenen Stärken zu betonen. Der höhere Grad an Gemeinschaftlichkeit, der sich in einem viel stärkeren sozialen Miteinander und in einem intakten Vereinsleben ausdrückt, kann dazu genutzt werden bürgerliches Engagement zu bündeln. So ist beispielsweise die Initiierung und die Gründung einer Genossenschaft oder eines Vereines mit weniger Problemen behaftet, wenn sich die Dorfbewohner untereinander kennen und schätzen (Willersinn et. al. 2015: 49). Das Leben in den ländlichen Gebieten ist weniger anonym als in der Stadt und eben da liegen Potenziale die genutzt werden können, um den eingangs zitierten Satz „Nichts geschieht in der Stadt, alles geschieht auf dem Dorf“ wieder neu mit Leben zu füllen.

Festzuhalten bleibt, dass es sich eigentlich bei allen diskutierten Lösungsmöglichkeiten um Geschäftsmodelle handelt, die lange Zeit oder dauerhaft im wirtschaftlich defizitären Bereich angesiedelt sind. Immerhin 33% der ausgezeichneten Projekte im Wettbewerb „Deutschland - Land der Ideen“ für den ländlichen Raum waren von dauerhafter Förderung abhängig (Fraunhofer IAO 2014: 22). Die damit verbundenen Beschäftigungsverhältnisse und die damit verbundene Dienstleistungsarbeit sind daher überwiegend im prekären Bereich angesiedelt. Die Beschäftigung lässt sich nur selten in gute Arbeit und Dauerarbeitsverhältnisse überführen. So hat das Normalarbeitsverhältnis im Dritten Sektor insgesamt stark an Umfang eingebüßt (Schmeißer 2013: 52). Auf der anderen Seite sind die Initiatoren solcher Projekte – meist engagierte Bürger im Ehrenamt - neben hoher zeitlicher Belastung auch finanziellen Risiken ausgesetzt, bei dem Versuch Geschäftsmodelle zu entwickeln, die der Allgemeinheit zugute kommen. Insofern scheint es zumindest legitim, auf eine politische und finanzielle Förderung dieser Strukturen zu dringen, um den Verfassungsanspruch nach einer Gleichheit der Lebensverhältnisse und der Daseinsvorsorge für den benachteiligten ländlichen Raum zu erreichen.

Will man den Strukturwandel im ländlichen Raum vorantreiben, scheint es aber auch sinnvoll den Bereich der Energieversorgung des ländlichen Raum einzubeziehen, der zwar nicht



Gegenstand dieser Untersuchung war, für den aber etliche Studien zu dem Ergebnis kommen, dass er für die Umsetzung der Energiewende und zur regionalen Daseinsvorsorge von entscheidender Bedeutung ist. So sind Energiegenossenschaften nicht umsonst eine Domäne des ländlichen Raumes (Klemisch 2014: 153ff). Insgesamt scheint die Rechtsform der Genossenschaft für die hybriden Strukturen, die wir im ländlichen Raum antreffen, eine adäquate Lösung zu sein, denn Genossenschaften bündeln die Kräfte und die Bereitschaft zur Eigeninitiative und zum ehrenamtlichen Engagement ist höher (Willersinn et.al. 2015: 58). Dies wird durch eine Fülle von Beispielen in unterschiedlichen Sektoren der kommunalen Daseinsvorsorge in ländlichen Räumen belegt (DGRV 2014). Wir schlagen deshalb zwei Modelle vor, von denen eines die Form der Genossenschaft aufgreift.

Das erste Projekt wäre die Wiederbelebung der Institution eines Dorfkümmers. Hier könnten Personen, die bisher im Ehrenamt dörfliche Initiativen betrieben haben, qualifiziert und gefördert und damit zeitlich und finanziell entlastet oder zumindest für ihren Aufwand entschädigt werden. Gleichzeitig sollte für die Institution des Dorfkümmers eine Vernetzungs- und Qualifizierungsstruktur geschaffen werden. Qualifizierung heißt in diesem Zusammenhang nicht, dass die Personen zu Branchenexperten für Einzelhandel, Gesundheit und Pflege oder Mobilität ausgebildet werden, sondern dass sie als Generalisten den Blick für den Gesamtprozess behalten und sich andererseits sachkundig machen, was z.B. die potenziellen Förderstrukturen angeht. Denn hier bleiben kleine ehrenamtliche Projekt oft außen vor (Heydkamp 2015i: 8). Andererseits bieten gerade für die neue Förderperiode die EU-Struktur- und Investitionsfonds (sogenannte ESI-Fonds) Möglichkeiten eine nachhaltige Entwicklung auch im ländlichen Raum zu befördern. Dies kann über die Förderprogramme ESF, EFRE und für den ländlichen Raum insbesondere über ELER und Leader erfolgen (Taurus Eco Consulting 2014). Durch eine Förderung von Netzwerkaktivitäten können die Dorfkümmers von ihren Kolleginnen und Kollegen in anderen Dörfern lernen und sich gegenseitig beraten und unterstützen. „Kommunen brauchen Kümmers“ heißt auch die Überschrift eines Berichts zum Thema kommunale Klimaschutzmanager (Umwelt Briefe 03/2015: 7). Warum sollte die Bundesregierung nicht analog zum kommunalen Klimaschutzmanager einen Dorfkümmers fördern, der die Belange des ländlichen Raums



vorantreibt und damit verhindert, dass ländliche Regionen von der Gesamtentwicklung der Infrastruktur abgehängt werden?

Das zweite Modell ist eher fachlich auf den Bereich von Gesundheit und Pflege sowie die besondere Problemlage der älteren Menschen im ländlichen Raum zugespielt. Hier wäre eine Anschubförderung für Seniorengenossenschaften sinnvoll, die als hilfreiches, aber prekäres Beschäftigungsmodell charakterisiert wurde. Dabei lässt sich sowohl an die positiven Erfahrungen anknüpfen, die im Rahmen des Modellvorhabens AGNES gemacht wurden und die zu einer Verbreitung des modernisierten Konzepts der Gemeindegewerkschaft beigetragen haben. Gleichzeitig lassen sich Erfahrungen nutzen, die im Bereich der Projektentwicklung für Energiegenossenschaften gemacht wurden. Dort hat sich um den Kern einer Weiterbildung zum Projektentwickler für Energiegenossenschaften ein Netzwerk etabliert (www.energiegenossenschaften-gruenden.de), das von den Akteuren in diesem Bereich zur gegenseitigen Unterstützung genutzt wird. Die Fortbildung haben mittlerweile mehr als 200 Personen durchlaufen, die als Projektentwickler etwa 100 Energiegenossenschaften angeschoben und mitgegründet haben und damit zum Gelingen der Energiewende beigetragen haben. Für dieses Vorhaben gab es eine Anschubfinanzierung der Evangelischen Kirche und des Landes Rheinland-Pfalz. Eine Übertragung auf das Geschäftsfeld der Seniorengenossenschaften liegt nahe und könnte die Kompetenzen von Projektentwicklern im Feld der ärztlichen, pflegerischen und pflegebegleitenden Unterstützung älterer Menschen erhöhen. Damit könnten der gegenseitige Austausch gefördert und die Risiken für dieses prekäre Arbeitsfeld eingegrenzt werden.

Konsens aus wissenschaftlichen Studien und Expertengesprächen ist: Es bedarf der Kreativität und positiver Visionen, so das Fazit einer Autorengruppe des Thünen Instituts zum Thema „Regionale Schrumpfung gestalten“ (Küpper u.a. 2013: 51). Eine dieser Ideen ist z.B. das Konzept „Große Emma“, das mobile Dienstleistungsangebote mit einem flexibel gestalteten Kleinstzentrum für Dienste und Produkte verbindet und vom ostdeutschen Sparkassenverband angeboten wird (<https://www.sparkassenzeitung.de/grosse-emma-eroeffnet/150/147/44219/>).



Literaturverzeichnis

Baum, Detlef (o.J.): Dorf und Stadt als idealtypische Konturen und Lebensräume in Ost und West. Online: projekty.osu.cz/vedtym/dok/publikace/baum_dorf_und_stadt.pdf. (letzter Zugriff am 09.04.2015).

Becker, Heinrich (o.J.): Ländliche Lebensverhältnisse im Wandel 1952, 1972, 1993/94 und 2012, Presseankündigung. Online: http://www.ti.bund.de/no_cache/de/startseite/presse/pressemitteilungen-informationsseite/Pressemitteilung/laendliche-lebensverhaeltnisse-im-wandel.html (letzter Zugriff am 08.04.2015).

Beckmann, Martin/Kahrs, Horst (2013): Dienstleistungspolitik in Ostdeutschland, , Berlin 2013.

Blättel-Mink, Birgit (2008): Soziologie und Innovation. In: Ebner, Alexander/Schnellenbach, Jan (Hg.): Innovation zwischen Markt und Staat. Die institutionelle Dynamik des wirtschaftlichen Wandels, Baden-Baden, S. 286-308.

Boltanski, Luc/Chiapello, Eve (2006): Der neue Geist des Kapitalismus, Konstanz.

Brüggemann, Beate/Riehle, Reiner (1986): Das Dorf – Über die Modernisierung einer Idylle, Frankfurt am Main.

Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung (BLE) (2014): Nutzungschancen des Breitbandinternets für ländliche Räume. Innovative Anwendungen, neue Ideen, gute Beispiele. Online: http://t3cms.odenwaldkreis.de/fileadmin/existenzgruender/PDF_Dateien/Studienetz.pdf (letzter Zugriff am 09.04.2015).

Bundesinstitut für Bau- Stadt- und Raumforschung (BBSR) (o.J.): Siedlungsstrukturelle Kreistypen. Online: http://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/Raumbeobachtung/Raumabgrenzungen/Kreistypen4/Download_Karte_PDF.pdf?__blob=publicationFile&v=4 (zuletzt geprüft am 09.04.2015).

Bundesministerium für Raumordnung, Bauwesen und Stadtentwicklung (BmBau) (1995): Nachbarschaftsladen 200 als Dienstleistungszentrum für den ländlichen Raum. Begleitforschung, Weimar.

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVI) (2013a): Mobilitätssicherung in Zeiten des demographischen Wandels. Innovative Handlungsansätze



und Praxisbeispiele aus ländlichen Räumen in Deutschland. Online: https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/VerkehrUndMobilitaet/mobilitaetssicherung.pdf?__blob=publicationFile (letzter Zugriff am 08.04.2015).

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) (2013b): Nahversorgung in ländlichen Räumen. BMVBS-Online-Publikation, Nr. 02/2013. Online: http://www.cottbus.ihk.de/linkableblob/cbihk24/produktmarken/standortpolitik/1699832/2765316/4./data/BMVBS_Studie_02_2013_Nahversorgung_im_laendlichen_Raum-data.pdf (letzter Zugriff am 09.04.2015).

Bundesverband der gemeinnützigen Landgesellschaften (BLG) (2012): Chance! Demographischer Wandel vor Ort: Ideen, Konzepte, Beispiele. Online: http://www.kreise.de/_cms1/images/stories/themen/LaendlicherRaum/broschuere%20chance%20dw%202012.pdf (letzter Zugriff am 09.04.2015).

Deutscher Landkreistag (Hg.) (2015): Öffentliche Mobilität und demografischer Wandel in der Fläche, In: Der Landkreis 85. Jg. März 2015, Stuttgart.

DGRV (Deutscher Genossenschafts- und Raiffeisenverband) (2014): Regionale Entwicklung mit Genossenschaften – Bürger Wirtschaft und Kommune Hand in Hand, Berlin

EWS Group GmbH (2013): MarktTreff – Lebendige Marktplätze im ländlichen Raum. Online: <http://www.markttreff-sh.de/index.php?getfile=handbuch.pdf> (letzter Zugriff am 09.04.2015).

Flieger, Burghard (2009): KoopFranchise: ein genossenschaftliches Franchisesystem für haushaltsnahe Dienstleistungen in : Rösner, Hans-Jürgen /Schulz-Nieswandt, Frank (Hg.): Beiträge der genossenschaftlichen Selbsthilfe zur wirtschaftlichen und sozialen Entwicklung, S. 459-475.

Flieger, Burghard (2014): Seniorengenossenschaften oder seniorenstützende Genossenschaften? (bisher unveröffentlichtes Papier).

Folmer, Robert/Gruschwiz, Dana/Jesske, Birgit/Quant, Sylvia (2008): Mobilität in Deutschland 2008 (MiD). Ergebnisbericht: Struktur-Aufkommen-Emissionen-Trends. Online: http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/MiD2008_Abschlussbericht_I.pdf (letzter Zugriff am 09.04.2015).

Forschungsgruppe Solidarische Landwirtschaft (2013): Solidarische Landwirtschaft - eine soziale Innovation? Eine empirische Studie aus soziologischer Perspektive. Online: <http://www.fb03.uni-frankfurt.de/43404321/Soziale-Innovation> (letzter Zugriff 09.04.2015).



Fraunhofer IAO (Hg.) (2014): Trendreport Land – Innovationslabor Land schafft Zukunft
Online: http://trendreport.innovationen-querfeldein.de/wp-content/uploads/2014/11/141106-Trendstudie_querfeldein_Final.pdf (Letzter Zugriff 7.4.2015)

Frehn, Michael (2014): Mein Auto = Dein Auto? CarSharing im ländlichen Raum – Herausforderungen und Potenziale. Präsentation im Rahmen des „Dialogforum Zukunft der Mobilität im ländlichen Raum“ der Regionale 2016, Havixbeck. Online: http://www.regionale2016.de/fileadmin/daten/mandanten/reg/News/Mobilitaetsprozess/Veranstaltung_Carsharing/3_Frehn_Pr%C3%A4sentation.pdf (letzter Zugriff am 09.04.2015).

Friedrich Ebert Stiftung (2013): Wettbewerb, Sicherstellung, Honorierung - Neuordnung der Versorgung im deutschen Gesundheitswesen, Bonn

Gering, Vera (2013): Demografiesensible Gesundheitsversorgung im ländlichen Raum, Reader 4, Dortmund.

Hahne, Ulf (2009): Zukunftskonzepte für schrumpfende ländliche Räume. Von dezentralen und eigenständigen Lösungen zur Aufrechterhaltung der Lebensqualität und zur Stabilisierung der Erwerbsgesellschaft. In: Neues Archiv für Niedersachsen. Zeitschrift für Stadt-, Regional- und Landesentwicklung. Heft 1/2009. Hannover, S. 2-25.

Hahne, Ulf (2011): Neue Ländlichkeit? Landleben im Wandel. In: der Bürger im Staat 1/2, S.12-18.

Heins, Bernd (1998): Soziale Nachhaltigkeit. Berlin: Analytica.

Heins, Bernd (2015): Arbeitnehmer in der Energiewende – Praxisstand, Potentiale, Anreizsysteme für Beteiligung/Partizipation. Münster: LIT-Verlag (im Erscheinen).

Nell, Werner/Weiland Marc (Hg.) (2014): Imaginationsraum Dorf, Bielefeld.

Hawel, Bernd Wolfgang (2013): Mobilität und ÖPNV im ländlichen Raum – Stiefkind der Daseinsvorsorge. In: BBSR (2013): Der demografische Wandel – Eine Gefahr für die Sicherung gleichwertiger Lebensbedingungen, Bonn S. 73-84.

Henkel, Gerhard (2004): Der ländliche Raum. Gegenwart und Wandlungsprozesse seit dem 19. Jahrhundert in Deutschland. Berlin und Stuttgart: Gebrüder Borntraeger Verlagsbuchhandlung.



Hielscher, Volker/Nock, Lukas/Kirchen-Peters, Sabine/Blass, Kerstin (2013): Zwischen Kosten, Zeit und Anspruch. Das alltägliche Dilemma sozialer Dienstleistungsarbeit, Wiesbaden.

Hopf, Christel (2012): Qualitative Interviews – ein Überblick. In: Flick, Uwe/von Kardorff, Ernst/Steinke, Ines (Hg.): Qualitative Forschung. Ein Handbuch, Reinbek bei Hamburg.

Howaldt, Jürgen/Schwarz, Michael (2010a): Soziale Innovation – Konzepte, Forschungsfelder und –perspektiven. In: Howaldt, Jürgen/Jacobsen, Heike (Hg.): Soziale Innovation. Auf dem Weg zu einem postindustriellen Innovationsparadigma, Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften, S. 87-108.

Howaldt, Jürgen/Schwarz, Michael (2010b): Soziale Innovation« im Fokus - Skizze eines gesellschaftstheoretisch inspirierten Forschungskonzepts, Transkript Verlag, Bielfeld.

Institut DGB-Index Gute Arbeit (2013): Der Report 2012, Berlin.

Kesselheim, Harald/Schildmann, Christina/Schmidt, Severin/Steffen, Magret/Stiegler, Barbara/Wallrafen-Dreisow, Helmut (2013): Pflege zwischen Familie, Markt und Staat – Wie Pflegearbeit in Zukunft organisiert werden kann, WISO Diskurs 12 (2013).

Kuhn, Eva/Klingholz, Reiner (2013): Vielfalt statt Gleichwertigkeit. Was Bevölkerungsrückgang für ländliche Regionen bedeutet. Herausgegeben vom Berlin Institut für Bevölkerung und Entwicklung. Online: http://www.berlin-institut.org/fileadmin/user_upload/Vielfalt_statt_Gleichwertigkeit/Vielfalt_statt_Gleichwertigkeit_online.pdf (zuletzt geprüft am 09.04.2015).

Klemisch, Herbert (2014): Energiegenossenschaften als regionale Antwort auf den Klimawandel, In: Schröder, Carolin/Walk, Heike (Hg.): Genossenschaften und Klimaschutz, Wiesbaden, Springer Verlag, S. 149-166.

Klemisch, Herbert/Boddenberg, Moritz (2012): Zur Lage der Genossenschaften – tatsächliche Renaissance oder Wunschdenken? In: WSI Mitteilungen 8/2012, S. 570-580.

Klemisch, Herbert/Boddenberg, Moritz (2013): Energiegenossenschaften und die Rekommunalisierung als Elemente Energiewirtschaftlicher Umbaumodelle. In: Bradza, Johann/Dellinger, Markus/Rößl, Dietmar (Hg.): Genossenschaften im Fokus einer neuen Wirtschaftspolitik. Bericht des XVII. Internationalen Genossenschaftswissenschaftlichen Tagung (IGT) 2012 in Wien. Teilband III Zukunftsperspektiven, Wien: Lit, S. 925-944.



Klemisch, Herbert/Maron, Helene (2009): Infrastrukturgenossenschaften und ihre Potenziale. In: Rösner, Hans-Jürgen/Schulz-Nieswandt, Frank (Hg.): Beiträge der genossenschaftlichen Selbsthilfe zur wirtschaftlichen und sozialen Entwicklung, S. 429-442.

Kraiß, Katharina/von Elsen, Thomas (2011): Landwirtschaftliche Wirtschaftsgemeinschaft (Community Supported Agriculture, CSA) – ein Weg zur Revitalisierung des ländlichen Raums? In: Friedel, Rainer/Spingler, Edmund A. (Hg): Nachhaltige Entwicklung ländlicher Räume. Wiesbaden, S. 183-194.

Kraiß, Katharina (2012): Erfolgsfaktoren für den Aufbau einer Solidarischen Landwirtschaft/ Community Supported Agriculture (CSA) sowie deren Konkretisierung am Beispiel der Gärtnerei Wurzelwerk. Masterarbeit. Universität Kassel, Kassel. Fachbereich Ökologische Agrarwissenschaften.

Krüger, Thomas/Walther Thomas (2005): Innovative Ansätze zur Entwicklung der ländlichen Räume. Ländliche Struktur- und Entwicklungsanalyse und *MarktTreff* Konzept in Schleswig-Holstein. In: Raumplanung 118, S.11-16.

Kuhlicke, Christian/Petschow, Ulrich/Henning, Zorn (2005): Versorgung mit Waren des alltäglichen Bedarfs. Studie für den Verbraucherzentrale Bundesverband e.V. Vorgelegt vom Institut für ökologische Wirtschaftsforschung, Berlin.

Küpper, Patrick/ Steinführer, Annett/ Ortwein, Steffen / Kirchesch, Moritz (2013): Regionale Schrumpfung gestalten, Braunschweig und Bonn.

Küpper, Patrick (2014): Nahversorgung im ländlichen Räumen: Ein Überblick zu Dorfläden. Präsentation des Thünen-Institut für Ländliche Räume, Braunschweig.

Lambrecht, Gabi (2013): CarSharing – gemeinsam besser fahren. CarSharing und Elektromobilität im ländlichen Raum. Präsentation im Rahmen einer Fachveranstaltung des nordrheinwestfälischen Umweltministeriums. Online: http://www.leader-eifel.de/data/media/downloads/3-Gabi-Lambrecht-CarSharing-gemeinsam-besser-fahren-2-1_1374737297.pdf (letzter Zugriff am 09.04.2015).

Langthaler, Ernst/Siebeck, Reinhard (2000): Die Dorfgrenzen sind nicht die Grenzen des Dorfes, in: Langthaler, Ernst/Siedler, Reinhard (Hg.) Über die Dörfer – Ländliche Lebenswelten in der Moderne, Wien, S. 7-30.

Münkner, Hans.-H. (2010): Kommunale Kooperation – Genossenschaft als Modell für öffentliche Aufgaben, in: George, Wolfgang./Bonow, Martin.(Hg.): Zukunftsmanagement, Band 4: Kommunale Kooperation, Groß Umstadt.



Paech, Niko (2005): Nachhaltiges Wirtschaften jenseits von Innovationsorientierung und Wachstum, Marburg.

Plieninger, Tobias/Bens, Oliver/Hüttl, Reinhard F. (2005): Zukunftsorientierte Gestaltung ländlicher Räume. Landinnovation. Naturräumlicher und sozioökonomischer Wandel, Innovationspotenziale und politische Steuerung am Beispiel des Landes Brandenburg. Online: <http://www.bbaw.de/bbaw/Forschung/Forschungsprojekte/Land/bilder/arbeitspapier2.pdf>. (letzter Zugriff am 09.04.2015).

Regionalverband Südlicher Oberrhein (RVSO) (2011): Neue Wege zur Grundversorgung in Ländlichen Räumen. INTERREG Projekt „ACCES“ (Improving Accessibility of Services of General Interest – Organizational Innovations of Services of General Interest – Organizational Innovations in Rural Mountain Areas, Freiburg.

Reiner, Elisabeth/Rößl, Dietmar./Weismeier-Sammer, Daniela (2010): Public CitizenPartnership. In: cooperativ 3/10, S. 58-61.

Rifkin, Jeremy (2014): Die Null Grenzkosten Gesellschaft – Das Internet der Dinge, kollaboratives Gemeingut und der Rückzug des Kapitalismus, Frankfurt am Main.

Schmeißer, Claudia (2013): Die Arbeitswelt des Dritten Sektors – Atypische Beschäftigung und Arbeitsbedingungen in gemeinnützigen Organisationen, Berlin.

Schwarz, Jürgen/ Birke, Martin/ Beerheide, Emanuel (2010): Die Bedeutung sozialer Innovation für eine nachhaltigen Entwicklung, in: Howaldt, Jürgen/ Jacobsen, Heike (Hg.); Soziale Innovation, Wiesbaden, S.165-180.

Segert, Astrid (2009): Mobilitätsorientierungen – eigenständiger Faktor für die Entwicklung nachhaltiger Mobilität in ländlichen Räumen. In: Online Fachzeitschrift des Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft, Jahrgang 2009.

Simmel, Georg, (1998) [1903]: Die Großstädte und das Geistesleben. In: Simmel, Georg: Soziologische Ästhetik. S. 119–133, Herausgegeben von Klaus Lichtblau. Bodenheim: Philo.

Slupina, Manuel / Klingholz, Reiner / Sütterlin, Sabine (2015): Von Helden und Hürden: http://www.berlin-institut.org/fileadmin/user_upload/Von_Huerden_und_Helden/BI_HuerdenUndHelden_Online-1.pdf (letzter Zugriff 7.4.2015)

Statistisches Bundesamt (2009): Bevölkerung Deutschlands bis 2060. 12. koordinierte Bevölkerungsvorausberechnung. Online: <https://www.destatis.de/DE/Publikationen/Thematisch/Bevoelkerung/VorausberechnungBevo>



elkerung/BevoelkerungDeutschland2060Presse5124204099004.pdf?__blob=publicationFile (letzter Zugriff am 09.04.2015).

Süß, Stefan/Becker, Johannes/Sayah, Shiva (2011): Einsame Spezialisten? Freelancer zwischen Innovation und Isolation. In: praeviu. Zeitschrift für innovative Arbeitsgestaltung und Prävention, Nr. 2/2011, S. 12-14.

Süß, Stefan/Becker, Johannes/Sayah, Shiva (2013): Freelancer als Phänomen der modernen Arbeitswelt. In: Kaiser, Stephan/Bamberg, Eva/ Schmicker, Sonja (Hg.): Arbeits- und Beschäftigungsformen im Wandel, Wiesbaden, S. 41-64.

Taurus Eco Consulting (2014): EU-Kommunal-Kompass Ihr Startschuss in die Neue Förderperiode der EU-Struktur- und Investitionsfond für mehr Nachhaltigkeit vor Ort, Gera.

Voswinkel, Stephan/ Kocyba, Hermann (2005): Entgrenzung der Arbeit. Von der Entpersönlichung zum permanenten Selbstmanagement. In: Westend Neue Zeitschrift für Sozialforschung, Jg.2./2005, Heft 2, S. 73-83.

Wagner, Andrea/Hollbach-Gröming, Beate/Langel, Nicole/Gundurath, Cathrin/Schörmöller, Anne-Kathrin/Beckmann, Klaus J. (2013): Demographischer Wandel – Herausforderungen und Handlungsempfehlungen für Umwelt und Naturschutz. Teil I: Literaturstudie zur Aktualisierung und Verifizierung des vorliegenden Erkenntnisstandes und Aufbereitung für die Ressortaufgaben. Online:

http://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/378/publikationen/texte_78_2013_demographiser_wandel_teil_1_iyimen-schwarz.pdf (letzter Zugriff am 09.04.2015).

Welzer, Harald/ Rammler, Stephan (Hg.) (2012): Der FUTURZWEI Zukunftsalmanach 2013, Frankfurt.

Welzer, Harald / Giesecke, Dana / Tremmel, Luise (Hg.) (2015): Der FUTURZWEI Zukunftsalmanach 2015/16, Frankfurt.

Wild, Stephanie (2012): Sich die Ernte teilen. Einführung in die Solidarische Landwirtschaft, Heimsheim.

Willersinn, Christian / Laven Pamela / Doluschitz, Reiner (2015): Möglichkeiten und Grenzen von Genossenschaften zur Erhaltung der Lebensqualität im ländlichen Raum, In: Zeitschrift für das gesamte Genossenschaftswesen (ZfgG), 65 Bd. 1/2015, S. 41-58.

Wirth, L., (1938): Urbanism as a Way of Life. American Journal of Sociology 44: p. 1–24.



Zapf, Wolfgang (1989): Über soziale Innovation. Soziale Welt, 40 (1/2), 170-183.



Literaturverzeichnis Expertengespräche

Arens, Stephanie (2015)i: Interview 1, durchgeführt am 17.03.2015.

Beckmann, Martin (2015)i: Interview 2, durchgeführt am 24.03.2015.

Brohm, Markus (2015)i: Interview 3, durchgeführt am 13.03.2015.

Gröll, Wolfgang (2015)i: Interview 4, durchgeführt am 07.03.2015.

Dalibor, Ulrich (2015)i: Interview 5, durchgeführt am 01.04.2015.

Flieger, Burghard (2015)i: Interview 6, durchgeführt am 05.03.2015.

Heydkamp, Constanze (2015)i: Interview 7, durchgeführt am 19.03.2015

Katzenberger, Andre (2015)i: Interview 8, durchgeführt am 19.03.2015.

Küpper, Partrick (2015)i: Interview 9, durchgeführt am 16.03.2015.

Möller, Nadine (2015)i: Interview 10, durchgeführt am 31.03.2015.

Rehaag, Regina (2015)i: Interview 11, durchgeführt am 12.03.2015

Vorholz, Irene (2015)i: Interview 12, durchgeführt am 16.03.2015.