

APA: Stadt und Dorf als gleichberechtigte Komponenten von Heimat

Dieses Arbeitspaket setzt dort an, wo aus kommunaler Perspektive ein Eingliederungsvertrag¹ endet. Mit den Verträgen wurde die Eingemeindung dörflicher Gemeindestrukturen in die Stadt Schmölln kodifiziert (zuletzt mit vier² Gemeinden am 01.01.2019). Aus ihnen ist – bis zu einem gewissen Grad – ablesbar, welche Angebote die Stadt an die „neue“ dörfliche Einwohnerschaft machen kann und welche Rolle das jeweilige Dorf in der gesamtgemeindlichen Struktur einnehmen kann. Die Komplexität dieser mehrfach bilateralen Verständigungen wird dadurch erhöht, dass der Wirkungskreis von Schmölln sich auch weiterhin über das Gemeindegebiet hinaus erstreckt, unterschiedliche Dörfer im Umland also unterschiedlichen Status besitzen. Hinzu kommt der Verbund mit Gößnitz.³

Es werden zudem Leitbilder städtischer und ländlicher Entwicklung ins Verhältnis zueinander und zum vorgefundenen Raum gesetzt. Ein Anspruch in diesem Arbeitspaket ist es, sowohl Elemente einer gemeinsamen Identität als auch einer sich gegenseitig wertschätzenden Rollenverteilung im Stadt-Land-Gefüge zu finden. Diese werden in Raumfigurationen übersetzt und als Teil städtebaulicher bzw. freiräumlicher Aufwertungen in den Gemeindegebieten sichtbar gemacht.

APB: „Stadt der kurzen Wege“ in der Fläche

Ansatzpunkt dieses Arbeitspakets ist das bestehende Projekt „Schmölln macht mobil“⁴, mit dem jüngst eine Buslinie für den Schmöllner Stadtkern⁵ sowie die Umgestaltung und Aufwertung des Bahnhofsvorplatzes von Schmölln im Sinne der Verbesserung der Umsteigebeziehung Bahn-Bus erreicht wurde. „Schmölln macht mobil“ kann diesbezüglich nur ein Anfang sein. Die Anbindung an das S-Bahn-Netz (in Gößnitz) sowie die Einbindung gewerblicher Arbeitsstätten und dörflicher Ortsteile – dann mutmaßlich mit flexibleren Lösungen als dem klassischen Linienbus – sind dabei der eine Teil einer Ausweitungsstrategie des Mobilitätsangebots, der andere Teil sind die Erweiterung der Mobilitätsangebote im Umweltverbund (Fahrrad- und Fußverkehr), die Einbeziehung von Sharing-Angeboten (elektrobetriebene Kleinfahrzeuge u.ä.) und etwaige zeitliche Ausweitungen (z.B. ein Angebot für die abendliche Rückkehr nach einer Abendvorstellung im Altenburger Theater). Dabei steht

¹ Nach ThürGNNG (Thüringer Gemeindegliederungsgesetz)

² Eine fünfte Gemeinde wurde ohne spezifischen Vertrag am gleichen Datum eingemeindet.

³ Eingemeindungen gab es zudem in den 1990er, 1970er, 1950er, 1920er Jahren; für Dobitschen ist die Schmölln erfüllende Gemeinde. Schmölln und Gößnitz bilden einen interkommunalen Verbund; Gößnitz besitzt ebenfalls 1920er-Jahren eingemeindete dörfliche Gemeinden und ist erfüllende Gemeinde für Ponitz und Heyersdorf.

⁴ <https://www.mdv.de/mdv/projekte/schmoelln-macht-mobil/>

⁵ Die Buslinie F verbindet vom Bahnhof ausgehend mehrere insbesondere für bereits jetzt ÖPNV-affine Bürger:innen relevante Orte, zu denen u.a. Siedlungsgebiete mit altenfreundlichem Geschosswohnungsbau, Marktplatz und Friedhof gehören; eine weitere Buslinie erschließt vom Bahnhof und aus die Schulstandorte via Marktplatz. Bus und Bahn sind miteinander vertaktet, so dass sich auch überregionale Angebotsverbesserungen dadurch erreichen ließen.

das Denken von planbaren Mobilitätsketten (z.B. vom Theater bis zur Haustür oder wenigstens zum Dorf- oder Stadtquartiersplatz) als Serviceangebot im Mittelpunkt.

Einen städtebaulichen Aspekt erhält dieses Arbeitspaket durch die Thematisierung der Umsteigepunkte solcher Mobilitätsketten als gestaltungsrelevante öffentliche Räume, in denen sowohl Transit wie Aufenthalt attraktive Optionen des Aufenthalts darstellen. Hierzu gehört ebenfalls die Ansiedlung möglicher, mobilitätsaffiner innovativer Nutzungen, gerade mit Hinblick auf das Arbeiten, wie es im nachfolgenden Arbeitspaket thematisiert wird.

APC: Gewerbeentwicklung im Einklang mit Flächensparzielen

Die gewerbliche Entwicklung wird in diesem Projekt aus der Perspektive der Arbeit betrachtet: Wo arbeiten die Menschen im Gemeindeverbund Schmölln/Gößnitz, wie sehen die städtebaulichen Qualitäten dieser Orte aus und wie sind sie durch Mobilität eingebunden? Dass Gewerbeflächen eher in der Nähe übergeordneter Straßen, weniger integriert in städtische Lagen liegen, dass der Autoverkehr seinen Platz dementsprechend einnimmt (Lieferverkehr, Kfz-Parkplätze), dass der Onlinehandel dem lokalen Einzelhandel zusetzt und dass die Digitalisierung eine Mobilisierung des Arbeitens – sei es im Homeoffice oder im Co-Working-Space – ermöglicht, sind Erkenntnisse, die im Rahmen dieses Arbeitspakets nicht reproduziert, sondern auf konkrete Herausforderungen lokalisiert werden.

Der Ansatz ist daher, sich aus städtebaulicher Sicht mit den Orten des Arbeitens zu beschäftigen und hier auch mögliche neue Online-Offline-Zusammenhänge zu erarbeiten. Welche Potenziale bietet „click&collect“ für den örtlichen Einzelhandel? Können dadurch Belegungseffekte auf Dorf- und städtischen Quartiersplätzen erzielt werden? Können diese Orte auch Teil eines Mobilitätsangebots zur Erreichung dieser Arbeitsstätten sein? Diese Fragestellungen werden eine eher netzwerkliche Aufgabe der Arbeit in diesem Arbeitspaket sein.

Die andere, eher bauliche Aufgabe wird es sein, ökologische Fragestellungen mit der Wirtschaftsentwicklung zu verbinden: Wie lassen sich Klimaanpassungsmaßnahmen in gewerblichen Siedlungsteilräumen implementieren? Gibt es Möglichkeiten eines Flächenrecyclings, z.B. durch die digitale Verknüpfung von flächenintensiven backoffice-Funktionen im Gewerbegebiet und publikumsaffinen frontoffice-Funktionen in den zentralen Bereichen der Gemeinde – z.B. am Markt in Schmölln oder am S-Bahnhof in Gößnitz? Wie lassen sich urbane Kreativität und handwerkliche Solidität so miteinander verbinden, dass Schmölln/Gößnitz eine entsprechend interessante Rolle in der Leipziger Peripherie einnehmen können?

APD: Interkommunale und innovative Bildungslandschaft zur Fachkräftesicherung

An die Ausführungen zum vorherigen Arbeitspaket anknüpfend, werden hier Fragen zu Arbeit und Bildung miteinander verbunden, da Schmölln bereits progressive Ideen zur basalen Daseinsvorsorge umsetzt: nämlich eine Sprengelversorgung im Grundschulbereich (mit entsprechenden Vorbildern aus Südtirol). Wenn das Sprengelmodell – in der inzwischen gefundenen Kompromissvariante mit Filialschulen – in Kürze umgesetzt wird, so kann sich das Akteursnetzwerk in dem Arbeitspaket mit der Frage befassen, wie man eine auf Sprengel verteilte Schule in eine lokale Bildungslandschaft einbindet (also z.B. mit sozial- und jugendressortiertem Tun verbindet), wie man die berufliche Bildung an eine solche Raumstruktur anbindet und wie man die räumlichen Bedingungen einer auf Sprengel verteilten Schule in den Ressorts Erwachsenenbildung und kulturelle Bildung nutzbar machen kann. Dabei ist aus baulicher Perspektive zu berücksichtigen, dass nicht nur schultypische Raumgrößen (Klassenräume), sondern auch größere Veranstaltungsräume (Säle, Aulen etc.) benötigt werden.

Diese Fragestellungen zu bearbeiten, erfordert Querbezüge zu den anderen Arbeitspaketen. Das Thema der beruflichen Bildung ist mit einer möglichen anderen Selbst-Positionierung in der Wirtschaftsförderung verbunden. Eine Mobilisierung von Bildungsangeboten bleibt nicht konsequenzenfrei für die Mobilität. Entsprechende geschaffene bzw. gesicherte Orte und Räume benötigen ein Stadt und Land gemeinschaftlich erfassendes Identitätsbild, das auch durch städtebauliche bzw. freiräumliche Zeichen in der Alltäglichkeit des Stadt-Land-Raumgefüges sichtbar wird. Nicht zuletzt ist Bildung ein zentraler Schlüssel zur Implementation einer nachhaltigen und klimaangepassten Entwicklung; progressive Veränderungen und die Schaffung einer für flächengroße Stadt-Land-Gemeinden passfähigen Bildungslandschaft sind ein Schritt für die Akzeptanzschaffung entsprechend ökologisch ausgerichteter Maßnahmen.

APE: Gesundheitsinfrastruktur als gemeindliche Aufgabe

Nicht zuletzt die aktuelle pandemische Situation zeigt deutlich, dass der Gesundheitssektor zentral für die Daseinsvorsorge ist. Das Klinikum Altenburger Land des Landkreises besitzt einen Klinikbereich in Schmölln, die hausärztliche Versorgung steht wie überall vor der Herausforderung, Nachfolgesitze in der Fläche zu halten – gerade in Regionen, wo Krankenkassen andere Regionsbezüge besitzen als lokale territoriale Entitäten. Auch hier geht Schmölln mit einem Einzelprojekt mit dem Bau des Gesundheitsbahnhofs Nöbdenitz und der Gesundheitsprävention im Freizeitbad Tatami (Stadtwerke Schmölln)⁶ progressive Wege.

⁶ Der Gesundheitsbahnhof Nöbdenitz verbindet die Sicherung einer landärztlichen Versorgung mit dem – heute eher großstädtisch konnotierten – Konzept des Ärztehauses (bzw. dem Konzept der Poliklinik, was in der Region

In diesem Arbeitspaket gilt es daher, diese Potenziale mit der zentralen Herausforderung zu verknüpfen: einer (nicht nur) durch Alterung steigenden Nachfrage nach gesundheitsnahen Dienstleistungen – einschließlich Pflege – steht ein möglicherweise geringer werdendes Angebot gegenüber. Die eigentlich „fachfremden“ Akteure Stadtwerke und Wohnungsverwaltung werden hier intensiv einbezogen, da möglicherweise sie es sind, welche die räumlichen Bedingungen sowohl für ein dezentrales Anbieten von Dienstleistungen als auch für eine Attraktivierung als Arbeitsort für Anbieter von Dienstleistungen (Ärzt:innen, Pflegedienstleistende etc.) schaffen können. Dies geschieht auch mit Blick auf die Metropolregion Leipzig-Halle, denn gesundheitsaffine Angebote können sowohl ein Potenzial für Tagestourismus von dort als auch eine Quelle für die Rekrutierung von Facharbeitskräften in geeigneter Tagespendeldistanz sein.

bis in die 1980er-Jahre der Regelfall war) sowie von Präventionsangeboten (Bewegung, Fitness). Am Rande der Kernstadt Schmölln ist das Freizeitbad Tatami (Stadtwerke Schmölln) nicht nur ein Schwimmstandort der Daseinsvorsorge, sondern bietet auch unter dem Label Wellness Angebote, die gesundheitspräventiven Charakter besitzen.