

Auszüge aus den Fragen zu den Lehrforschungsprojekten

Welche Forschungsergebnisse haben Sie erzielt? Welche Erkenntnisse gibt es hinsichtlich der Bedarfe und Mängel bei Infrastruktur und Nahversorgung?

Bottrop: In Bottrop Grafenwald ist eine sehr gute Grundversorgung vorhanden. Ein Bring- sowie ein Abholdienst sichern auch für immobile Menschen die Versorgung des täglichen Bedarfs, dieser wird jedoch wenn möglich nicht in Anspruch genommen. Das Einkaufen wird als wichtige Kommunikationsmöglichkeit empfunden. Daher wollen die BewohnerInnen das solange wie möglich nutzen.

Innerhalb Grafenwalds bewegen sich die älteren BewohnerInnen viel zu Fuß oder mit dem Fahrrad. Zur Verbindung außerhalb Grafenwalds spielt der MIV eine sehr starke Rolle. Der ÖPNV wird kaum genutzt, da die Haltestellendichte sehr gering ist und deshalb lange Wege entstehen, die für ältere Menschen schwer zu bewältigen sind. Das Auto wird solange wie es möglich ist benutzt.

Viele der ErstbewohnerInnen haben Grafenwald nicht verlassen. Dadurch besteht immer noch ein sehr gutes Nachbarschaftsverhältnis, sowie -hilfe. Das liegt auch daran, dass viele miteinander verwandt sind. So helfen sich die BewohnerInnen untereinander, falls es jemandem nicht mehr möglich ist sich selbst zu versorgen.

Die ExpertInneninterviews haben gezeigt, dass es eine Vielzahl von Freizeitmöglichkeiten in Grafenwald gibt.

Recklinghausen: In Recklinghausen gibt es innerhalb der Siedlung einen Mangel an Einrichtungen der Nahversorgung. Dieser Mangel kann jedoch, auch durch ältere Menschen, durch eine gute Anbindung an den ÖPNV wett gemacht werden. Die Siedlung ist auch weiterhin attraktiv, da man relativ stadtnah und direkt am Grünen wohnen kann. Fehlende Lebensmittelgeschäfte sind allerdings ein großer Mangel, der einige ältere Menschen auch zu einem Umzug in zentralere Bereiche bringt.

Die Siedlung wird in großen Teilen noch von den ErstbewohnerInnen bewohnt, einige Häuser sind auch bereits an Erben übergegangen. Der Verkauf der Häuser, um beispielsweise eine Altenwohnung zu finanzieren ist allerdings schwierig, da kein akzeptabler Preis zu erzielen ist. Die meisten älteren Menschen wollen so lange wie möglich im eigenen Heim bleiben, durch nachbarschaftliche oder familieninterne Hilfe wird in der Regel ein Aufenthalt im Eigenheim ermöglicht, auch wenn jemand dauerhaft gepflegt werden muss. Freizeitmöglichkeiten für SeniorInnen sind in der näheren Umgebung des Untersuchungsgebiets vorhanden, jedoch zeigte die Gruppendiskussion, dass die älteren Menschen darüber nicht informiert sind.

Köln: Hier kann festgehalten werden, dass es im Untersuchungsgebiet Mielenforster Heide keine Einrichtungen zur Nahversorgung gibt. Des Weiteren ist auch keine Anbindung an den ÖPNV vorhanden. Beide Tatsachen stören die BewohnerInnen des Gebietes jedoch nicht, da weder Nahversorgung noch ÖPNV jemals im Gebiet vorhanden waren. Die Menschen sind im dem Bewusstsein dorthin gezogen vom MIV abhängig zu sein. Sie wären auch gegen eine Einführung eines Busses oder die Ansiedelung von Versorgungseinrichtungen, da mehr Verkehr in ihrem Quartier erzeugt werden würde. Das ruhige Wohnen im Grünen war nicht nur der Grund für den Zuzug, sondern ist immer noch der wichtigste Grund für die Menschen dort zu wohnen.

Den BewohnerInnen war durchaus bewusst, dass sie ein Problem haben werden, wenn sie das Auto nicht mehr benutzen können. Sie wollen das Problem dann mit einem Wegzug lösen.

Die größte Unzufriedenheit wurde durch den schlechten Zustand der Fuß- und Radwege ins nahe gelegene Dellbrück hervorgerufen. Vor allem bei schlechtem Wetter und in der Dunkelheit, ist die Benutzung dieser nicht ungefährlich.

Wie aus der BewohnerInnenbefragung weiterhin hervorgegangen ist, sind die BewohnerInnen mit den Freizeitangeboten in ihren Nachbarquartieren zufrieden. Es scheint in dem Gebiet einen BürgerInnenverein zu geben – allerdings werden die Angebote nicht ausreichend publik gemacht, sodass nur wenigen davon bekannt ist.

Ansätze für Handlungsempfehlungen

„In Alternden Räumen kommt es aufgrund des demographischen Wandels zu Problemen hinsichtlich Versorgung und Verkehr“. Dies war die Ausgangsthese für die Arbeit des Studienprojektes. Aus der Überprüfung und Differenzierung dieser These sollten im weiteren Verlauf Handlungsempfehlungen für solche Gebiete aufgestellt werden. Der Fokus lag dabei auf Einfamilienhausgebieten am Rande der Großstadt und in den Themenbereichen Verkehr und Versorgung. Zur Überprüfung der These erfolgte zunächst eine umfassende Literaturrecherche, bevor die konkrete Situation in den drei ausgewählten Fallgebieten durch Kartierungen, die Auswertung statistischer Daten, ExpertInneninterviews, BewohnerInnenbefragungen und eine Gruppendiskussion analysiert wurde.

Während sowohl die Ergebnisse der Literaturrecherche als auch die Kartierung und Auswertung statistischer Daten für die Gebiete die These zu bestätigen schienen, wurde dieses Bild durch die Kontakte vor Ort sehr stark differenziert. Die Durchführung von ExpertInneninterviews und insbesondere die Anwendung qualitativer Methoden, wie von BewohnerInneninterviews und einer Gruppendiskussion, hatten bei diesem Prozess eine besondere Bedeutung. Die folgende Ergebnisdarstellung und die Handlungsempfehlungen basieren auf einer ersten Vorauswertung der Gespräche vor Ort und sind erste Ansätze. Das Studienprojekt wird erst Ende Juni 2009 abgeschlossen.

Die Empfehlungen sollen PlanerInnen und Kommunen gleichermaßen dienen und allgemein für jedes als 'Alternder Raum' bezeichnete oder vermutete Gebiet anwendbar sein. Somit folgen also keine konkreten Maßnahmenvorschläge, sondern Anregungen, mit welcher Methode und welcher Vorgehensweise unterschiedliche Ansätze im Bereich Verkehr und Versorgung in 'Alternden Räumen' untersucht und wenn nötig verbessert werden können.

Die Vermutung im **Bereich Verkehr** war, dass durch die periphere Lage der Gebiete die Mobilität für ältere Menschen behindert und zu einem alltäglichen Problem werden könnte. Die Forschung hat ergeben, dass hier zwischen Gebieten mit gut und schlecht ausgebauter Infrastruktur zu unterscheiden ist. Das Quartier ‚Mielenforster Heide‘ in Köln beispielsweise war infrastrukturell stets auf den Autoverkehr ausgerichtet und hatte nie einen ÖPNV-Anschluss im Gegensatz zum Gebiet ‚Recklinghausen-Lohweg‘. Bei dem Zuzug der BewohnerInnen ins Quartier ‚Mielenforster Heide‘ wurde der fehlende ÖPNV-Anschluss aufgrund anderer Faktoren, wie das Grün und den für Köln günstigen Bodenpreisen bewusst in Kauf genommen. Deshalb wird eine fehlende

Anbindung an den ÖPNV von den BewohnerInnen nicht als Mangel empfunden. Anders verhält sich die Situation in Recklinghausen. Dort gibt es einen Anschluss an den ÖPNV, sodass sich die BewohnerInnen schon an dieses Angebot gewöhnt haben. Würde dieses Angebot nun wegbrechen, würde man den Wegfall als Mangel empfinden. Ähnlich verhält es sich mit anderen Infrastrukturangeboten. Ob etwas als Mangel aufgefasst wird, ist demnach stark von der Wahrnehmung abhängig.

Interessant sind die Strategien der Bewohner, mit dieser Situation umzugehen. In den von der Innenstadt entfernten Gebieten besteht – in dem Wissen, dass die ÖPNV-Anbindung nur sehr schwach vorhanden ist – eine starke Fixierung auf den PKW. Die BewohnerInnen waren hier von Anfang an auf das Auto angewiesen und nehmen dies als Preis für die sonstigen Qualitäten der Wohnlage in Kauf. Der Wunsch nach einer Verbesserung der ÖPNV-Anbindung ist nicht sehr stark ausgeprägt, teilweise wird sie sogar abgelehnt wegen des zu erwartenden Busverkehrs. Wenn der PKW als Garantie für Mobilität aus altersbedingten und/oder gesundheitlichen Gründen nicht mehr genutzt werden kann, ist für diese BewohnerInnen der Wegzug die Lösung ihres Mobilitätsproblems. In den Gebieten, die näher an der Innenstadt liegen, ist eine bessere Anbindung an das ÖPNV-Netz gegeben, sodass die BewohnerInnen in der Lage sind, mobil zu sein, auch wenn sie das Auto nicht mehr nutzen können oder wollen.

Die BewohnerInnenbefragungen haben ergeben, dass die BewohnerInnen, gerade auch im hohen Alter, noch gerne mit dem Fahrrad fahren. Einerseits als Freizeitbeschäftigung, andererseits als eine Alternative zum PKW, um beispielsweise Einkäufe zu erledigen. Durch ihre Lage sind die Gebiete sehr stark auf den motorisierten Individualverkehr ausgerichtet, das Radwegenetz ist nicht stark ausgebaut. Diese Erkenntnis wird deutlicher mit zunehmender Entfernung zum Zentrum. Zudem konnte festgestellt werden, dass das bestehende Radwegenetz in einem schlechten Zustand ist.

Für den Bereich Verkehr insgesamt ergibt sich aus diesen Aussagen die Erkenntnis, dass es nicht zwangsläufig notwendig ist, in den Quartieren eine Alternative zum Auto zu schaffen, falls die BewohnerInnen dieses nicht mehr benutzen können. Hier ist das Bewusstsein sehr stark ausgeprägt und die BewohnerInnen lösen das auftretende Mobilitätsproblem durch einen Umzug. Vielmehr sollte versucht werden, das Radwegenetz ergänzend auszubauen. Gerade die vorhandenen Versorgungseinrichtungen vor Ort, die sich vereinzelt entlang der Hauptverkehrsstraßen befinden, sind vielfach nicht an die bestehenden Radwegenetze angeschlossen. Gerade dieser Anschluss bietet den BewohnerInnen die Möglichkeit sich mit dem Fahrrad zu versorgen. Ein wichtiger Aspekt ist hier auch die Verbesserung der Freizeitmöglichkeiten, die durch einen Ausbau des Radwegenetzes erreicht werden kann.

Wie bereits obenstehend erläutert wurde, erledigen die BewohnerInnen im **Bereich Versorgung** auch bis ins hohe Alter ihre Einkäufe gerade bei größeren Entfernungen vielfach mit dem Auto. In Gebieten, die näher am Zentrum gelegen sind und dadurch einen besseren ÖPNV-Anschluss besitzen, wird vereinzelt auch auf den ÖPNV zurückgegriffen. Ergänzende Angebote wie beispielsweise Bringdienste sind zum Teil vorhanden. Diese werden nach Aussage der Nahverkehrsbetriebe aber nur in geringem Umfang genutzt. Gerade ältere BewohnerInnen wollen sich so lange wie möglich selbst versorgen, um sich ihre Selbständigkeit zu erhalten und beim Einkauf soziale Kontakte zu pflegen.

In den Befragungen kristallisierte sich heraus, dass die Einstellung der BewohnerInnen stark von der Ausgangssituation abhängt. Wenn den BewohnerInnen schon beim Zuzug bewusst war, dass die Nahversorgung nicht so stark ausgeprägt oder sogar überhaupt nicht vorhanden ist, besteht eine größere Akzeptanz längere Entfernungen zur Versorgung zurückzulegen.

Ergänzend zu den vorangegangenen Erkenntnissen hat gerade die BewohnerInnenbefragung ergeben, dass die älteren BewohnerInnen in den Fallgebieten im Moment durchaus in der Lage sind sich selbst zu versorgen. Ein Ausbau von Nahversorgungseinrichtungen wäre vor dem Hintergrund der Kommunikationsmöglichkeit unbestritten von Vorteil und würde eine Steigerung der Lebensqualität darstellen. Aus Sicht der BewohnerInnen wird hier aber kein konkreter Handlungsbedarf gesehen, solange sie in der Lage sind sich selber zu versorgen. Alternativen hierzu bilden Fahrgemeinschaften, die die BewohnerInnen dann aber auch selbst organisieren. Erst wenn diese Möglichkeiten nicht mehr gegeben sind, ist der Umzug für viele ältere Menschen eine echte Alternative.

Um die Situation im Bereich Versorgung analysieren und im Hinblick auf etwaige Handlungsempfehlungen bewerten zu können, hat sich ein Methodenmix aus BewohnerInnenbefragung und ExpertInnengesprächen bewährt. Die ExpertInnengespräche konnten klären inwieweit vorhandene Angebote, wie beispielsweise Lieferdienste oder Bustransfers zu den Geschäften von den älteren BewohnerInnen als Alternative angenommen werden. Eine BewohnerInnenbefragung bzw. eine Gruppendiskussion ist abgrenzend dazu sinnvoll, um mögliche Handlungsempfehlungen auf die Bedürfnisse der Menschen vor Ort abzustimmen.

Ergänzend zu den Bereichen Versorgung und Verkehr muss an dieser Stelle speziell auf die Nachbarschaftshilfe eingegangen werden. Sowohl die BewohnerInnenbefragung als auch die ExpertInnengespräche haben ergeben, dass vielfach Versorgungslücken und Einschränkungen in der Mobilität durch die nachbarschaftliche Hilfe ausgeglichen werden. Dies kann sich darin äußern, dass ältere Menschen Fahrgemeinschaften bilden, um zusammen ihre Einkäufe zu erledigen oder mit NachbarInnen ihre Freizeit gestalten. Da die nachbarschaftliche Hilfe in der Lage ist, Angebotslücken in vielen Bereichen des öffentlichen und privaten Lebens zu schließen, ist sie ein wichtiger Bestandteil für das Leben in ‚Alternden Räumen‘. Ein intaktes nachbarschaftliches Gefüge ist gleichsam aber nur sehr schwer durch planerische Maßnahmen künstlich zu erzeugen. Deshalb kann die Handlungsempfehlung für diesen Bereich des sozialen Miteinanders nur so aussehen, dass zunächst die Situation vor Ort durch BewohnerInnenbefragungen analysiert werden muss, um daraus Rückschlüsse auf das Nachbarschaftsgefüge ziehen zu können. Wenn es intakt ist, ergibt sich hieraus keine weitere Handlungsnotwendigkeit. Sollte das Nachbarschaftsgefüge jedoch nur mäßig ausgeprägt sein, ergibt sich daraus der planerische Auftrag professionelle Angebote wie etwa Fahr- oder Pflegedienste verstärkt anzusiedeln. Eine weitere Lösungsstrategie bildet das sogenannte Quartiersmanagement, welches den Bedürfnissen der BewohnerInnen direkt vor Ort begegnet.

Durch den Vergleich der Informationen aus ExpertInneninterviews und BewohnerInnenbefragungen beziehungsweise Gruppendiskussionen konnten Defizite in der Verbreitung von Informationen festgestellt werden. Die ExpertInnen berichteten von einer Vielzahl von Möglichkeiten zur Freizeitgestaltung und zur Hilfe bei der täglichen

Versorgung, jedoch waren den BewohnerInnen meist nur wenige dieser Angebote bekannt. Es ist festzuhalten, dass die Information über Freizeit- und Hilfeangebote in diesen Gebieten offenbar nur unzureichend und nicht altengerecht verbreitet werden. Als erste Schritte könnten also sowohl die Informationen als auch deren Weitergabe zu einer Verbesserung der Situation vor Ort führen. Man kann in jedem beliebigen Untersuchungsraum die oben genannten Methoden anwenden, die Ergebnisse auswerten und dann die notwendigen Schritte einleiten, um das Informationsangebot auszuweiten und gleichzeitig altengerechter zu machen.

Abschließend ist zu sagen, dass man aus den 'Alternden Räumen' im suburbanen Raum keine urbanen Wohngebiete machen kann. Allerdings haben diese Gebiete trotz ihrer Probleme, beispielsweise bei der Nahversorgung, viele positive Aspekte. Beispiele hierfür wären das Wohnen im Grünen oder der günstige Erwerb von Eigentum. Die vor allem durch die intergenerative Zusammenarbeit mit den BewohnerInnen begünstigte Forschung hat gezeigt, dass die Leute dort so lange wie möglich wohnen möchten. Ebenso machen sie sich auch Gedanken um ihre Zukunft im Gebiet. Sie reflektieren ihre jetzige Situation und haben Pläne für die Zukunft, falls sich ihre momentane Lebenssituation ändern sollte. Die BewohnerInnen wussten schon, bevor sie ins hohe Alter kamen, was in ihrem Wohngebiet auf sie zukommen wird und wie sie damit umgehen müssen und empfinden daher ihre heutige Situation in den meisten Fällen nicht als problematisch. Da man nicht grundsätzlich davon ausgehen kann, dass dies ein verallgemeinerbarer Zustand in allen ähnlichen Gebieten ist, sollte man das Bewusstsein für mögliche Schwierigkeiten im Alter der Bevölkerung frühzeitig schärfen.

Alle genannten Empfehlungen und Herangehensweisen können für PlanerInnen und Kommunen eine Grundlage für die detaillierte Untersuchung von 'Alternden Räumen' und die Bewältigung derer Probleme sein. Jedoch muss erwähnt werden, dass dies nur Ausschnitte aus den Bereichen Verkehr und Versorgung sind und selbstredend noch andere Aspekte Probleme aufwerfen können. Daher sollte einer jeden Untersuchung und Planung mit einer gewissen Offenheit entgegen getreten werden, damit nicht andere wichtige Gesichtspunkte außer Acht gelassen werden. Außerdem besteht die Gefahr einer Stigmatisierung, wenn ein potentieller 'Alternder Raum' schon von Beginn einer Untersuchung als problematisch angesehen wird.

Ansprechpartner

Dipl.-Geogr. Florian Krummheuer
Technische Universität Dortmund, Fakultät Raumplanung
August-Schmidt-Str. 10
44227 Dortmund
Tel.: 0231/ 755 4150
E-mail: florian.krummheuer@tu-dortmund.de