

Alternde Räume. Infrastruktur und Nahversorgung

Bericht der Fachtagung vom 22. Juni 2009

Kirsten Mensch, Schader-Stiftung

Die Fachtagung „Alternde Räume. Infrastruktur und Nahversorgung“ bildete den „Schlusspunkt und das Ausrufezeichen eines eineinhalbjährigen Projekts“, wie Frau Süß, geschäftsführender Vorstand der Schader-Stiftung zur Begrüßung auf der Tagung zusammenfasste. Der vorliegende Bericht bündelt die Ergebnisse der Fachtagung. Dabei geht er nicht chronologisch, sondern inhaltlich vor. Ergebnisse aus Vorträgen, Diskussionen und den Forschungsarbeiten der Gewinner unter den Lehrforschungsprojekten fließen jeweils dort in den Text ein, wohin sie inhaltlich passen.

Manche denken beim Begriff „alternde Räume“ sofort an alternde Gebäude, wie Frau Köhler-Offierski, Präsidentin der EFH, Darmstadt, bei ihrem Grußwort anmerkte. Obgleich alternde Gebäude nicht gemeint sind, liefert der Vergleich mit ihnen doch Aufschlussreiches. Bei alternden Gebäuden überlegt man sich, ob man abreißt oder saniert, welche Kosten entstehen und wie diese zu tragen sind, welche Veränderungen gewünscht sind, und wie man während einer Umbaumaßnahme den Betrieb weiterlaufen lassen kann. Auch die Themen Abschiednehmen und Neuanfang sind gesetzt. All diese Überlegungen, so Frau Köhler-Offierski, lassen sich übertragen auf Stadtteile oder Regionen mit **hohem Anteil älterer Bewohnerschaft**.

Die Alterung der Bevölkerung hängt, so Herr Engfer, TU Darmstadt, in seinem Vortrag, von den drei Faktoren Fertilität, Mortalität und Wanderung ab. Für eine großflächige Alterung der Bevölkerung sind vor allem die ersten beiden Faktoren erheblich, wobei die seit Jahrzehnten geringe Geburtsrate einen höheren Einfluss ausübt als die steigende Lebenserwartung. Für die in unserem Kontext untersuchten alternden Räume spielt aber auch die **Wanderung** eine große Rolle. Herr Engfer unterscheidet zwischen:

- Regionen, aus denen die Jüngeren wegziehen
- Regionen, in die Ältere überproportional zuziehen
- Regionen mit geringem Wanderungsniveau

Möglich ist zudem eine Kombination aus den ersten beiden Typen mit der Folge einer starken Alterung der Bevölkerung in dieser Region.

Beim Begriff „alternde Räume“ handelt es sich um einen „Kunstabstrich“ (S. Süß), der nicht Verwirrung stiften soll, sondern der Aufrüttelung dient: Um den demographischen Wandel, insbesondere um alternde Räume in unserem Sinne muss man sich kümmern!

Herr Hatzfeld, Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, warnt zurecht davor, ein Negativbild des Alterns zu zeichnen. Statt dessen sollten wir das Altern „ein bisschen mehr asiatisch“ angehen (U. Hatzfeld). Die positiven Aspekte des Älterwerdens sollten betrachtet werden, die Chancen und Potentiale, die in ihnen liegen.

Im weiteren Verlauf der Tagung unternimmt Frau Elsen, Hochschule München, genau diesen Versuch:

- „Insofern ist die Wahrnehmung der Erfordernisse ‚alternder Räume‘ eine Chance für Ansätze nachhaltiger Entwicklung.
- Es geht um den Abschied vom Glauben an die ökologisch und sozial zerstörerische ‚immerwährende Prosperität‘, der seinen Niederschlag auch in der Raumnutzung, den Eigentumsverhältnissen und den stadtplanerischen Prioritätensetzungen findet.
 - Es geht um die Herausbildung von Ansätzen einer anderen Moderne in Form lebensdienlicher, prozessualer und demokratischer Modelle der Planung, Entscheidung und Entwicklung.
 - Damit verbunden ist ein Verständnis von Politik als steuernder und ermöglichender Instanz (...) und von Wissenschaft als experimentell- reflexiv - lernender Suche nach neuen Gewissheiten.
 - Das raumplanerische Ziel des Ausgleichs von Lebensbedingungen muss angesichts der zunehmenden sozialen Spaltung und der Verarmung ganzer Regionen in Deutschland wieder stärkere Berücksichtigung finden.
 - Die Privatisierung der sozialen, wohnungswirtschaftlichen, kulturellen und gesundheitsbezogenen Daseinsvorsorge muss ein Ende haben.“

Der Abschied von alten Überzeugungen ruft nach neuen Bildern, nach **Visionen**, nach **Zielen**. Diese fordert auch Herr Conrad von der Stadtverwaltung Eschwege in seinem Vortrag von der Politik. Die Politik muss Ziele setzen, muss bereit sein, bewusst und offensiv Seniorenpolitik zu betreiben: Ziele setzen, eine Umsetzungsmöglichkeit suchen und diese „dann auch tun!“

Ziele und Umsetzungsmöglichkeiten haben die Teilnehmer der Fachtagung zu den Themen Gesundheit, Wirtschaft/Einzelhandel und Mobilität diskutiert. Darüber hinaus beleuchteten Arbeitsgruppen verschiedene Raumkontexte – Stadt, Land, suburbane Räume – sowie die notwendigen Kooperationen vor Ort. Die folgenden Passagen stellen die Ergebnisse dieser Diskussionen vor.

Gesundheit

Im Versorgungsbereich Gesundheit sind massive Probleme absehbar. Das sinkende Interesse am therapeutischen Arztberuf insbesondere in peripheren Regionen steht einem auch demographisch bedingten steigenden Bedarf gegenüber. Prognosen für einzelne Regionen gehen von einer **Abnahme der Ärztedichte** in der Fläche von bis zu 50 Prozent aus.

Der Ansiedelung von Ärzten und auch Apothekern liegt immer eine individuelle Entscheidung zugrunde. Das unterscheidet die in diesem Bereich tätigen Versorger von anderen, die in großflächigem Maßstab agieren wie etwa der ÖPNV oder auch der in Ketten organisierte Einzelhandel. Jeder einzelne Arzt kann sich für oder gegen ein Wirkungsfeld auf dem Land, in der Stadt, in zentraleren oder abgelegeneren Regionen entscheiden. Zugleich lässt sich nicht wie in anderen Versorgungsbereichen das Verlustgeschäft in abgelegeneren Orten mit dem Gewinn aus besseren Regionen

ausgleichen, wie es bei ÖPNV-Netzen der Fall ist. Jede Arztpraxis muss und will für sich selbst rentabel sein. „Da man“, wie Herr Strubelt in seinem Vortrag sagte, „nicht immer davon ausgehen kann, dass die werthafte Orientierung des Individuums auch stets das bonum commune in der Perspektive hat“, sind für die Ärzteansiedlungen besondere Strategien erforderlich.

Zwei Strategien hat die Arbeitsgruppe Gesundheit für die von abnehmender Ärztedichte besonders betroffenen peripheren Regionen vorgeschlagen:

1. Wenn es nicht genug Ärzte gibt, muss man deren Aufgaben – jedenfalls teilweise – anderen übertragen.

Die Aufwertung nichtärztlicher Gesundheitsberufe kann die Folgen der abnehmenden Ärztedichte abfedern. So könnte man Heilpraktikern, Gemeindeschwestern und anderen Berufsgruppen erweiterte Tätigkeitsfelder eröffnen, in dem Sinne, dass diese sowohl mehr können, als auch mehr dürfen. Ebenso könnten bessere Organisation und technische Innovationen eine Übertragung von heute noch ärztlichen Aufgaben bewirken, wie im Falle der Teleschwester, die bei Hausbesuchen falls notwendig den Kontakt über Videotelefonie zu dem jeweiligen Arzt herstellt. Pilotversuche in vielen Teilen Deutschlands zeigen, dass man hierfür nicht warten muss, bis Berufsbilder und Ausbildungswege grundlegend geändert werden. Auch heute schon ist die Aufwertung nichtärztlicher Gesundheitsberufe zum Wohle der Versorgung von Patienten möglich und wird durch Inanspruchnahme durch Patienten gefördert.

2. Angebote und Anreize sollen Ärzte in die peripheren Regionen ziehen.

Schon eine geänderte Arbeitsteilung zwischen Ärzten und anderen Gesundheitsberufen könnten Ärzte als Angebot auffassen, weil sie Entlastung bringt. Auch Gemeinschaftspraxen in ländlichen Regionen, bei denen mehrere Ärzte in Rotation Hausbesuche vornehmen, könnten als Anreiz dienen. Gerade in ländlichen Regionen gelten Hausbesuche für Ärzte aufgrund der langen Anfahrten als nicht erstrebenswert. Die Arbeitsgruppe schloss sich zudem weiteren Vorschlägen der „Ostholstein-Gruppe“ der TU Dortmund an, die einen dritten Preis unter den Lehrforschungsprojekten gewann: Die Kopplung von Arztpraxen mit Dienstleistungszentren (oder MarktTreffs), die Einzelhandel, Versorgungsleistungen von Post, Banken und anderen anbieten, dient zwar in erster Linie der Entlastung von Patienten bzw. Kunden, ist aber auch für Ärzte lukrativ. Gleiches gilt für Angebote im Mobilitätsbereich wie z. B.

Patientenbusse. Diese Brückenschläge zu anderen Versorgungsbereichen sichern dem Arzt eine höhere Anzahl von Patienten und helfen, den einen oder anderen Hausbesuch zu vermeiden.

Kontrovers wurde in der Arbeitsgruppe diskutiert, ob individuelle Anreize, etwa weiche Standortfaktoren (Theater, Freibad u.ä.) oder auch finanzielle Angebote erfolgreich bei der Neuansiedlung von Ärzten sein können.

Als am ehesten handlungsfähig und -willig sehen die Teilnehmer der Arbeitsgruppe innovative Dienstleister und Gründer an. Verantwortlich sind aber auch Gesellschaft, Kommune, Ärzte, Kassen, Patienten.

Wirtschaft / Einzelhandel

Der Diskussion in dieser Arbeitsgruppe lagen zwei Beispielfälle (Darmstadt-Wixhausen und Märkisches Viertel, Berlin) zugrunde. An ihnen lässt sich ablesen, dass es keine automatische Übertragbarkeit von Problemlagen bzw. -interpretationen und Lösungsmöglichkeiten gibt. So war man in Wixhausen mit dem Ort und seinen Gegebenheiten auch hinsichtlich des Einkaufens recht zufrieden, obgleich der Supermarkt für manche schwer zu erreichen war. Im Märkischen Viertel hingegen war gerade bei der Nahversorgung mit Gütern eine höhere Unzufriedenheit auszumachen, obwohl deutlich mehr Einkaufsmöglichkeiten vorhanden sind als in Wixhausen. Es geht folglich nicht nur um die messbare Zeitdauer, die ein Kunde braucht, um zu Fuß, mit dem Fahrrad bzw. dem Auto zum Supermarkt zu gelangen. Mehr ist in die Betrachtung einzubeziehen: die Art des Gemeinwesens, dessen Dichte und räumliche Einbindung, die Geschichte etc. Es liegt eine **Pfadabhängigkeit** vor, die auch die im Vergleich zu Wixhausen höhere Unzufriedenheit im Märkischen Viertel zu erklären weiß. Die Bewohner des Märkischen Viertels sind sich der Veränderungen in ihrer Einkaufslandschaft bewusst. Sie bemerken die wachsende Filialisierung und schätzen sie negativ ein. Im Vergleich zu früher, so das Fazit, hat sich einiges zum Nachteil entwickelt. Das führt zu Unzufriedenheit.

Ähnlich argumentierten auch die Träger des 1. Preises unter den Lehrforschungsprojekten, ein Projekt der TU Dortmund. Sie untersuchten die Mobilitätsbedingungen in mehreren suburbanen Gebieten und erkannten schnell den Bezug zur Geschichte des Gebiets. Wenn man an den Rand der Großstadt zog, das Wohnen im Grünen und die günstigen Bodenpreise trotz der Abhängigkeit vom eigenen PKW bewusst wählte, dann klagt man später nicht über die fehlende ÖPNV-Anbindung. Was man noch nie hatte, vermisst man auch nicht. Oder in den Worten der Studierenden der TU Dortmund: „Ob etwas als Mangel aufgefasst wird, ist demnach stark von der Wahrnehmung abhängig.“

Zurück zum Einzelhandel: **Wichtige Akteure** für den Erhalt von Nahversorgungsangeboten sind neben dem Handel selbst Hauseigentümer, öffentliche Hand, Konsumenten. Die Arbeitsgruppe entwickelte als Grundthese: Die wirtschaftlichen Interessen der Akteure sind gleichgerichtet. Die Eigentümer von Ladenlokalen haben ein Interesse an der Vermietung, die öffentliche Hand möchte Steuern erhalten und Transferzahlungen sparen, die Konsumenten wollen wohnortnahe Einkaufsmöglichkeiten. Eigentlich herrscht Interessenharmonie, doch fehlt ein Netzwerk, damit in dem Moment, in dem ein Laden brach fällt, alle an einem Strang ziehen. Es braucht Netzwerke und Kümmerer, aber auch professionelle Unterstützung und – so die Meinung in der Arbeitsgruppe – „einen gewissen missionarischen Eifer“.

Dem **Konsumenten** kommt eine große Bedeutung zu. Er nutzt die nahen Einkaufsmöglichkeiten für all das, was er vergessen hat, im großen Supermarkt zu besorgen. Denn diesen ziehen die meisten autofahrenden Konsumenten vor. Dort gibt es die große Auswahl und die besseren Preise. Doch gerade die Preissensibilität steht gegen die Erhaltung der Nahversorgung. Dieser Gegensatz muss den Konsumenten nahegebracht werden. Man muss daher die Bevölkerung für die Wichtigkeit der Nahversorgung sensibilisieren, die es zu unterstützen gilt, und zwar nicht erst, wenn man alt ist.

Ist es dafür schon zu spät, weil etwa bei dünner Besiedelung schon längst alle fußläufigen Einkaufsmöglichkeiten weggebrochen sind, hilft oftmals **Selbstorganisation** eher als ein Setzen auf eine staatliche Lösung. Solange von zum Beispiel fünf älteren Personen einer noch Auto fahren kann, kann man sich gegenseitig helfen.

Mobilität

Das, was im Bereich Mobilität den Erhalt von Infrastruktur problematisch macht, wirkt auf den ersten Blick nicht wie ein Problem, nämlich die **hohe Motorisierung der Bevölkerung** gerade im ländlichen Bereich. Fast alle erwachsenen Landbewohner verfügen über ein Auto und können somit ihre Besorgungen auch an weiter entfernten Orten selbständig machen. Der Umkehrschluss verdeutlicht das Problematische daran. Nur sehr Wenige verfügen über kein motorisiertes Fahrzeug. Für diese Wenigen ein ÖPNV-Angebot im herkömmlichen Stil zu bereiten, ist nicht finanzierbar. In einem Landstrich wie etwa Anhalt-Bitterfeld fährt außer den Schülern so gut wie niemand Bus. Aber auch der Schülerverkehr nimmt dort jährlich um etwa 4% ab. Das Problem vergrößert sich.

Die Autofahrer unter der Landbevölkerung verkehren weitgehend „monomodal“, nutzen also nur ihr Auto, nicht auch hin und wieder den Bus oder ein anderes Verkehrsmittel. Das liegt zum einen an mangelnden Informationen über die noch bestehenden ÖPNV-Angebote, zum anderen am negativen Image des ÖPNV. Eine **Imageänderung**, bewirkt durch Öffentlichkeitsarbeit auf allen Ebenen, ist vonnöten. Die größten Veränderungen im ÖPNV-Angebot wären über die Köpfe der möglichen Nutzer erreichbar. Verhaltensänderungen zugunsten des ÖPNV könnten Buslinien auch in entlegenen Regionen rentabel machen.

Eine weitere Möglichkeit, Mobilität jenseits der individuellen Autonutzung zu erhalten, verlangt **Eigeninitiative der Bewohner** und anderer Akteure vor Ort. Denkbar und oft geübt sind Bürgerbussysteme, deren Einrichtung ausgehen kann von Bewohnern, aber auch von Dienstleistern, Einzelhändlern und anderen, die sich einen Nutzen durch Anrufbussysteme oder ähnliches versprechen. Gleiches gilt für Vereine und private Initiativen, die ihren Mitgliedern die Anfahrt zu ihren Ereignissen ermöglichen möchten.

Zudem sollten weitere Mobilitätsmöglichkeiten wie kommunale Fahrräder und Carsharing nicht außer acht gelassen werden. Auch das Setzen auf Synergien ist zukunftsweisend. Warum sollte man nicht den Transport von Waren koppeln mit dem Transport von Personen? Um diese Ideen zu Möglichkeiten werden zu lassen, wäre indes eine **Gesetzesänderung** notwendig. Das Personenbeförderungsgesetz macht zu enge Vorgaben. Auch die Definition dessen, was als ÖPNV gilt, muss überprüft werden. Kommunale Fahrräder und Carsharing gehören bislang nicht dazu, was wiederum die Fixierung auf das eigene Auto stärkt.

In peripheren, kaum besiedelten Gebieten, wo man von solcherlei Möglichkeiten nur träumen kann, ist zu überlegen, ob man von Objektförderung (öffentliche

Mitfinanzierung der kaum genutzten Buslinie) zur Subjektförderung übergeht und schlichtweg Taxigutscheine ausgibt.

Entscheidende Akteure sind neben den Nutzern, die durch Verhaltensänderungen den ÖPNV stärken könnten, der Gesetzgeber, der den rechtlichen Rahmen des ÖPNVs weiter stecken müsste. Die Aufgabenträger im ÖPNV als zentrale Anbieter haben sicherlich ein ambivalentes Interesse, das zwischen möglichst großem Angebot und den diesem entgegen stehenden Kosten schwankt.

Nicht nur eine periphere Lage, sondern auch die **Topographie** kann zur Herausforderung der Mobilität im Alter werden. Das Lehrforschungsprojekt der Universität Siegen zeigt, wie negativ sich die Topographie auswirken kann. Enge Täler, steile Hanglagen, schmale Straßen lassen nicht nur selbst kurze Gehzeiten zur Anstrengung werden, sondern machen Lösungen durch die üblichen Busse unmöglich. Die Siegener empfehlen gezielte „stadtchirurgische Eingriffe“ zum Aufwerten, Verbinden, Öffnen und Verknüpfen von Orten und Wegen.

Auch beim zweiten Preisträger, der TU Kaiserslautern, stellte sich die Topographie als großes Hindernis heraus. Hier wurde jedoch die Siedlungslage am Berg noch damit erschwert, dass eine kleine Siedlergemeinschaft aufgrund der alle fast gleichzeitig treffenden Alterung immer weniger zu den zuvor üblichen Selbst- und Nachbarschaftshilfemaßnahmen fähig ist. Auf diese Gemeinschaft trifft jedoch im vollem Maße das zu, was auch die Arbeitsgruppe Mobilität herausgearbeitet hat. Für solch wenige Menschen rentiert sich die Einrichtung eines öffentlichen Busses nicht. Dennoch muss eine grundlegende Mobilität gewährleistet sein.

Stadt, Land, suburban

Sowohl Quantität als auch Qualität von Nahversorgung ist aus der Bevölkerungsdichte einer Region ableitbar. Daher liegt es nahe, zentrale Unterschiede bei Nahversorgung und Infrastruktur je nach **Raumkontext** zu erwarten. Beim ersten Blick erscheinen die Situationen in der Stadt, auf dem Land und in suburbanen Gebieten spezifisch unterschiedlich. Die Nahversorgungsmöglichkeiten wirken in der Stadt vielfältiger als auf dem Land. Die große Stärke des ländlichen Raums liegt in der gelebten Nachbarschaft, die mangelnde Nahversorgungsmöglichkeiten durch gegenseitige Hilfen ausgleicht. Allerdings sehen manche diese Hilfen auch als Nachteil. Die Menschen wollen nicht abhängig sein von den Hilfeleistungen ihrer Bekannten oder Nachbarn. Wie eine Erwidern auf diese Unzufriedenheit ist die Sorge vor Vereinzelung und Einsamkeit im städtischen Bereich stärker spürbar als auf dem Land.

Es gibt viele Möglichkeiten, um Mobilität, Nahversorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs, medizinische Versorgung oder auch kulturelle Angebote zu erhalten bzw. zu erzeugen. Doch im ländlichen Bereich erweist sich die Umsetzung oft als schwierig. Die entscheidende Frage lautet: Wer setzt um, was eigentlich möglich wäre? Die richtigen Akteure mit entsprechender Professionalität finden sich hin und wieder an einem Ort, doch eben nicht an jedem. Gibt es engagierte Kommunalpolitiker, Verbandsvertreter, andere relevante Akteure? Ziehen sie an einem Strang und arbeiten zugunsten der ländlichen Region? Dann können Infrastruktur und Nahversorgung mit einem Mix der erarbeiteten Handlungsempfehlungen gesichert und ausgebaut werden. Dies zeigt, dass

der relevante Unterschied zwischen „alternden Räumen“ nicht nur im Raumkontext liegt, sondern in den Bedingungen und dem Akteursengagement vor Ort. Deshalb kann es **keine Pauschallösungen** geben, die für drei oder auch mehr Raumarten entwickelt werden. Auch überregionale Organisationen, die sich Infrastrukturfragen widmen, müssen sich kleinräumige Gebietskenntnisse verschaffen. Nur vor Ort kann man die passende Lösung finden.

Das Suchen einer Lösung sollte zudem unter Einbeziehung der Bewohner geschehen. Insbesondere die Älteren unter ihnen können als eine Art Seismograph dienen. Bestehende soziale Strukturen durch Vereine, engagierte Einzelpersonen etc. müssen dabei berücksichtigt werden. Gewinnbringend ist es, die lokalen Akteure mit externen Beratern zusammenzubringen, schon allein damit nicht alle wieder von vorne anfangen müssen. Denn selbst wenn keine Pauschallösungen möglich sind, kann man doch von anderen Projekten lernen, deren Erfolge und Misserfolge studieren und Anregungen für den eigenen Ort übernehmen.

Das erstplazierte Lehrforschungsprojekt der TU Dortmund verdeutlicht die **Notwendigkeit von Gesprächen vor Ort**. Während die Analysen von Literatur, Karten und Statistiken über die untersuchten suburbanen Gebiete fraglos auf Mobilitätsprobleme schließen ließen, erbrachten die Interviews vor Ort ganz andere Ergebnisse. Die Menschen wollten kein zusätzliches ÖPNV-Angebot, das Busverkehr mit Abgasen und Lärm in ihr ruhiges Wohngebiet tragen könnte. Sie wollten weiterhin auf das Auto setzen und im Zweifelsfall, falls es mit dem Autofahren partout nicht mehr klappte, eben umziehen.

Ähnlich argumentiert Frau Elsen, wenn sie in ihrem Vortrag sagt: „Raumplanung, Stadtentwicklung und auch universitäre Lehre verfügen nicht aus sich heraus über die Parameter für eine Steuerung sozialen Wandels. Erforderlich ist vielmehr ihre Einbindung, besser ihr Einlassen in diverse Lebenswelten von Menschen in verschiedenen Lebenslagen und in spezifischen lokalen und regionalen Räumen und die Reflexion, Adaption und Verbreitung von Ansätzen sozialer Innovationen, die sich in Lebenswelten herausbilden. Es ist die **Perspektive des Regenwurms**, die das Neue sichtbar macht.“

Über die Unterschiede zwischen Stadt, Land und suburbanen Gebieten hinaus gibt es in Deutschland erhebliche großräumige Differenzen, die ebenfalls jeweils eigene Entwicklungspfade nötig machen. Das alte Nord-Süd-Gefälle Deutschlands wird überlagert von den Ost-West-Unterschieden in Folge der Wiedervereinigung. „Es gibt keine gemeinsamen Entwicklungspfade, wohl jedoch typische räumliche Konfigurationen, die auch über Regionen hinweg gewisse Gemeinsamkeiten aufweisen. Aber es ist festzuhalten, dass es in Deutschland weder *die* städtische, noch *die* ländliche Entwicklung gibt, sondern sehr verschiedene.“ (W. Strubelt)

Wäre ein „**Zurück in die Stadt**“ der älteren Generation nicht nur die Lösung für deren individuelle Versorgungsprobleme, sondern auch ein erster Schritt im Aufgeben der Fläche, was kostenintensive Infrastrukturleistungen erübrigte? Zurück – oder überhaupt – in die Stadt wollen die meisten älteren Landbewohner zum einen nicht, zum anderen können sie es oft nicht. Das Eigenheim auf dem Land lässt sich nicht zu einem Betrag verkaufen, der das Leben in der Stadt zur Miete oder in neuem Eigentum ermöglicht. Zu fragen ist in diesem Zusammenhang, ob die Gesellschaft die Entscheidung der Älteren

hinsichtlich ihrer Versorgungssituation als individuelles Problem versteht. Oder sehen wir Aufrechterhaltung und Zugänglichkeit von Versorgungsangeboten als Aufgabe der Kommunen und Kreise? Die Arbeitsgruppe empfahl jedenfalls, keine Entprofessionalisierung in der Fläche zuzulassen, sondern professionelle Organisation bei ihrer Arbeit zur Versorgung und Unterstützung insbesondere Älterer in dezentralen Siedlungsbereichen zu unterstützen. Dabei sollten regionale Kooperationen mitbedacht werden.

Radikaler hört sich die Prognose von Herrn Wermker an. Zum Thema „**Siedlungsräume aufgeben**“ sagt er: „Wir werden das tun müssen, bzw. wir werden eine gesellschaftliche Diskussion darüber führen müssen, zum einen welche Versorgungsstandards garantiert werden sollen und können, und zum anderen mit wie viel öffentlichem Geld – Steuergeld! – private Wohnstandortentscheidungen subventioniert werden müssen.“ Herr Wermkers spitzer Finger zeigt dabei auf die „mehr oder minder komfortable Lebensweise im Grünen“, die schon zweimal subventioniert wurde, nämlich „mit der Eigenheimzulage und der Pendlerpauschale über viele Jahre. Und jetzt subventionieren wir entweder eine zusätzliche Versorgung in diesen Räumen durch zusätzliches öffentliches Geld oder die andere Variante wäre: Wir erwerben mit öffentlichem Geld das Eigentum.“ Mit welchem Recht, fragt Herr Wermker, sollen so Steuergelder ausgegeben werden?

Kooperation in der Kommune

Voraussetzung, um Kooperation zu erzeugen, so diese Arbeitsgruppe, ist die Erkenntnis eines Problems. Alle Akteure, die man einbeziehen möchte, müssen um die Alterung und deren Folgen in dem betroffenen Raum wissen. Besteht bereits ein großer Problemdruck, ist diese Grundvoraussetzung ohnehin gegeben. Wichtig beim Aufbau von Kooperationsbeziehungen ist darüber hinaus die Erkenntnis, welchen Stellenwert **divergierende Interessen der Akteure** haben. So wird das Interesse eines Investors, der ein großes Pflegeheim errichten möchte, ein anderes sein als das von ambulanten Pflegediensten, unter Umständen auch ein anderes als das der Bewohnerschaft, die Pflegewohngemeinschaften im Stadtteil selbst organisieren möchte.

Die Konkurrenz um die „Altenthematik“ nimmt zu. Die älteren und alten Menschen sind als **Zielgruppe im Markt** erkannt worden. Mit ihnen lässt sich viel Geld verdienen. Daher lassen sich, wie oben angedeutet, nur schwer gemeinsame Ziele oder Interessen entwickeln. Übereinstimmungen sind am ehesten bei kleinräumiger Betrachtung gegeben.

Dafür muss der Sozialraum mit all seinen Strukturen und vorhandenen Netzen analysiert werden. Insbesondere die vorhandenen Netze sollten zum weiteren Ausbau von Kooperationen genutzt werden. Auch informelle Strukturen und Vorgehensweisen sind miteinzubeziehen. Aufgrund der Notwendigkeit des kleinräumigen Vorgehens lässt sich daher nicht allgemein formulieren, welche Akteure für welche Art von Kooperationen nötig sind.

Die einzig verallgemeinerbare Aussage betrifft die **Einbeziehung von Ehrenamtlichen**. Das bürgerschaftliche Engagement ist unbestritten von hoher Bedeutung, doch stößt es schnell an seine Grenzen sowohl hinsichtlich Qualität und Quantität, als auch der Verlässlichkeit. Soll Ehrenamt eingesetzt werden, muss man für eine **professionelle**

Absicherung dieser Tätigkeiten sorgen. Wichtig sind hierbei Schulung und dauerhafte Begleitung der Ehrenamtlichen durch kompetente Partner.

Doch wie sieht es aus, wenn der Akteur, den man in die Kooperation einbeziehen möchte, etwa einen Einzelhandelsvertreter, nicht mehr vor Ort zu finden ist? Der Verlust von Läden oder das Fehlen von Dienstleistungseinrichtungen kann zur Verpflichtung für die Kommune werden. Müsste sie im Rahmen ihrer Daseinsvorsorgepflicht nicht einspringen und im Zweifelsfall Bringdienste einrichten, fragte die Arbeitsgruppe „Kooperation in der Kommune“. Nichtsdestotrotz wird es zunehmend Räume geben, die von Infrastruktur und Nahversorgung abgehängt werden. In diesem Sinne „verwaiste“ Räumen werden sich aufgrund mancher regionaler demographischer Strukturen nicht verhindern lassen. Von außen betrachtet mag dies erschreckend wirken, doch spiegelt die Außensicht nicht immer die Innensicht. Viele Menschen, die in peripheren, kaum versorgten Gebieten leben, sehen darin nichts Problematisches, sondern etwas Gewünschtes.

Herr Wermker verdanken wir eine ganze Liste **wichtiger Akteure**, die in entsprechenden Netze vor Ort eine Rolle spielen sollten: Wohlfahrtsverbände, Kommunen und Kreise, darin jeweils Politik und Verwaltung, Ärzte, Ärzteverbände, Krankenkassen, Krankenhäuser, Wohnungseigentümer, sowohl kleine als auch große, Einzelhandelsunternehmen, abermals sowohl kleine als auch große, Verkehrsträger bis hin zu den Taxen, natürlich Landesministerien, die zunehmend mit EU-Mitteln arbeiten, zivilgesellschaftliche Organisationen und die Medien, um die nötige öffentliche Aufmerksamkeit zu schaffen. Dabei, so betont Herr Wermker, „reden wir nicht nur über irgendwelche Akteure, sondern über Systeme mit je eigenen Kulturen, eigenen Fachsprachen, eigenen Zeitmustern, was hochspannend ist, wenn es um Haushalte geht“. Der ironische Nachsatz beweist: Leicht wird die Kooperation nicht sein. Selbst dann nicht, wenn gleichgerichtete Interessen vorliegen:

„Krankenkassen müssen ein Interesse haben, dass ihre Mitglieder möglichst lange selbständig zu Hause bleiben. Wohnungseigentümer müssen ein Interesse daran haben, dass ihre Mieter möglichst lange in ihren Wohnungen bleiben und Mieten zahlen. Und Kommunen haben ebenso ein Interesse daran. Denn spätestens, wenn die Menschen in eine Pflegeeinrichtung kommen, nicht über eine ausreichend hohe Rente verfügen und – was immer häufiger wird – keine Angehörigen ersten Grades haben, die für sie bezahlen, ist die Kommune der Ausfallbürge. Drei identische, knallharte monetäre Interessen, aber Sie glauben doch nicht, dass die automatisch zusammenkommen? Die müssen zusammengeführt werden. Von wem?“ (K. Wermker, Vortrag)

Fazit

Das „Von wem?“ klingt nach, wenn die Ergebnisse zusammengefasst werden sollen. Vier Punkte hebt dieser Bericht als Fazit hervor, wenngleich die Diskussion auf der Tagung weitaus inhaltsreicher war.

1. Erst einmal richtig analysieren und die Bevölkerung befragen.

Dieser Punkt spricht unserem ersten Preisträger aus der TU Dortmund aus dem Herzen. Der richtige Methodenmix ist nötig, bestehend aus neben den üblichen Analysen sowohl

Bewohner- als auch Expertenbefragungen, so sagen die Vertreter dieses Lehrforschungsprojekts.

Herr Strubelt unterstreicht dieses Vorgehen in seinem Vortrag: Gut ist Verwaltungshandeln, das „sich nicht nur auf eine normative Ableitung von gesetzlichen Vorschriften oder auf die Anwendung einschlägigen Fachwissens verlässt, beziehungsweise beschränkt, sondern bei politischen Gestaltungen und Eingriffen auch nach den Bedürfnissen der jeweiligen Bevölkerungsgruppen fragt – etwa mit sozialwissenschaftlichen Methoden.“

2. Kleinräumiges Vorgehen ist notwendig. Nichtsdestotrotz müssen großräumige Bezüge beachtet werden.

Insbesondere das Lehrforschungsprojekt „Sicherung der medizinischen Versorgung in Ostholstein“ (TU Dortmund) hat die Relevanz des kleinräumigen Vorgehens betont. Statt auf das Zentrale-Orte-Konzept setzen die Studierenden auf eine kleinräumliche Konzentration von medizinischen und anderen Leistungen in Form von „Mirkoballungszentren“. Auch wenn man auf kleinräumiges Vorgehen setzt, muss die Betrachtungsebene ebenfalls den Großraum umfassen. Deutlich macht dies das Lehrforschungsprojekt aus Siegen: Dort spricht man von unterschiedlichen „Betrachtungsschärfen“. Es „müssen sowohl groß- als auch kleinräumige Netzzusammenhänge auf innerstädtischer und überörtlicher Ebene berücksichtigt werden“.

3. Selbstorganisation ist wichtig. Man sollte nicht auf Staat oder Kommune warten.

Herr Hatzfeld verdeutlichte in seinem Vortrag den entsprechenden Grundansatz der Nationalen Stadtentwicklungspolitik: Das Thema „Stadt“ solle mehr zum öffentlichen Thema werden. Das Bewusstsein, dass es eine bürgerschaftliche Aufgabe sei, sich um seine Stadt zu kümmern, müsse in den Köpfen der Menschen verankert werden.

Dabei bietet es sich an – bzw. zwingt der demographische Wandel uns geradezu, auch auf Ältere zu setzen. Frau Elsen betont:

„Arbeit und Tätigsein jenseits von marktbezogenen Verwertungszwängen ist ein Privileg des Alters.“ Und: „Warum sollten ältere Menschen nicht in der Lage sein, im ländlichen Raum Dienstleistungen – vom Gemischtwarenladen bis zu sozialen Betreuungsangeboten – anzubieten?“

4. Räumliche Bezüge sind relevant: Peripherie, Topographie, Städtebau

Periphere Lage, topographische Herausforderungen, städtebauliche Missgeschicke tragen einen großen Anteil an den Infrastruktur- und Nahversorgungsproblemen. Sie sind von hoher Relevanz. „Kurz und gut,“, sagt Herr Wermker in seinem Vortrag, „das

Problem, mit dem wir uns hier auseinandersetzen, ist auch ein Problem von wenigstens 50 Jahren schlechtem Städtebau.“

Nur darf man nicht den Fehler begehen, von einer peripheren Region auf die andere zu schließen, von einer Siedlung an Hanglage auf eine andere, von einem 50er Jahre Wohngebiet auf das andere.

Die schon erwähnte Pfadabhängigkeit schlägt hier zu Buche. Ein einfaches Übernehmen von Lösungen, die woanders funktionieren, ist kein Erfolgsrezept. Wobei wir wieder am Anfang des Fazits wären: Erst einmal richtig analysieren und die Bevölkerung fragen!

*

Die Aufforderung zur richtigen Analyse und zur Befragung der jeweiligen Bewohnerschaft vor Ort ist allerdings nicht gleichbedeutend damit, dass jedes Gemeinwesen „bei null“ anfangen muss. Die Erfahrungen anderer Kommunen oder Regionen, anderer Projekte, öffentlich oder zivilgesellschaftlich getragen, auch die Anregungen nicht zuletzt unserer Lehrforschungsprojekte bieten einen reichen Fundus zur Verbesserung von Infrastruktur und Nahversorgung. Auch wenn ein Überstülpen erfolgreicher Ansätze auf einen neuen Ort nicht richtig sein kann, stellen doch die verfügbaren Ansätze und Ideen eine Schatzkammer dar für jeden, der sich um den Erhalt von Infrastruktur und Nahversorgung im kleinen oder großen Maßstab sorgt.

Projekte wie „Alternde Räume. Infrastruktur und Nahversorgung“ öffnen die Tür der Schatzkammer sperrangelweit, damit möglichst viele hineinschauen können.