

Die Entwicklung einer sozialen Infrastruktur für ältere Menschen am Beispiel der Bahnstadt Heidelberg

Eine explorative Untersuchung im Rahmen des Reallabors „Urban Office – Nachhaltige Stadtentwicklung in der Wissensgesellschaft“

Stefanie Wiloth/Johannes Eurich

1. Hintergrund, Fragestellungen und Ziel der Studie

In den nächsten Jahren wird im Zuge des demographischen Wandels der Anteil älterer Menschen an der Gesamtbevölkerung stark zunehmen; das ist schon lange bekannt. Aber auch die Zahl alleinlebender älterer Menschen, die so lange wie möglich in der eigenen Wohnung oder dem eigenen Haus leben und gepflegt werden möchten, steigt stetig an. Diese gesellschaftlichen Entwicklungstendenzen führen – bei gleichzeitiger Veränderung familiärer Lebensformen – langfristig zu einem zunehmenden Wegfall häuslicher pflegerischer sowie psycho-sozialer Betreuung und alltagspraktischer Unterstützung etwa durch die Familienangehörigen. Bereits heute werden in Wissenschaft, Politik und Gesellschaft daher innovative Lösungsansätze diskutiert, die eine angemessene Versorgung älterer Menschen im gewohnten häuslichen Umfeld ermöglichen und die Lebensqualität erhalten sollen. Der Blick richtet sich dabei vor allem auf Interventionsmaßnahmen, die das nahe Wohnumfeld der Betroffenen betreffen bzw. mit einbeziehen.

Die meisten Aktivitäten des täglichen Lebens finden im hohen Lebensalter im nahen Wohnumfeld statt. Gerade die sozialen Strukturen des Wohnumfelds nehmen mit zunehmendem Lebensalter und vor allem bei Pflegebedürftigkeit eine immer wichtigere Rolle für den Erhalt des subjektiven Wohlbefindens und der Lebensqualität ein. Zentrales Lebensziel älterer Menschen ist es, am gesellschaftlichen Leben in ihrem unmittelbaren sozialen Wohnumfeld Mitverantwortung für andere zu übernehmen; sie möchten das Gefühl haben, angenommen zu sein, dazu zu gehören, sie möchten mit Rat und/oder Tat zur Seite stehen, am Leben anderer teilzuhaben, anderen zuzuhören oder zu trösten.¹ Hier spiegeln sich die verschiedenen Facetten sozialer Teilhabe wider. In der Diskussion um Lösungsstrategien für einen langfristigen Verbleib in der eigenen Wohnung darf es also nicht nur um bezahlbaren,

¹ Vgl. z.B. Generali Zukunftsfonds, Jahresbericht 2012, abrufbar unter http://www.b-b-e.de/fileadmin/inhalte/Mitglieder/mitglieder/gzf_jahresbericht_2012.pdf (Zugriff am 05.12.2017) sowie Thomas Klie, Caring Community – leitbildfähiger Begriff für eine generationenübergreifende Sorgeskultur?, in: Institut für Sozialarbeit und Sozialpädagogik e.V. (Hg.), ISS im Dialog. Sorgende Gemeinschaften – Vom Leitbild zu Handlungsansätzen. Dokumentation zum Fachgespräch am 16. Dezember 2013 in Frankfurt am Main, ISS-Aktuell 03/2014, 10-23.

barrierefreien Wohnraum für alle Generationen und um eine ambulante, verrichtungsbezogene Pflege gehen, sondern auch um die Schaffung einer sozialen Infrastruktur, die einem erweiterten, teilhabeorientierten Pflegeverständnis folgt.²

Wie muss aber die soziale Infrastruktur einer Gemeinde oder einer Stadt beschaffen sein, um Facetten sozialer Teilhabe im Wohnumfeld zu fördern? Eine wichtige Voraussetzung für soziale Teilhabe im Wohnumfeld sind soziale Kontakte und soziale Netzwerke, die wiederum von dem Vorhandensein von Begegnungs- und Zielorten, ihrer Distanz zueinander und ihrer Verbindung durch eine gut ausgebaute, barrierefreie Verkehrsinfrastruktur abhängen. Gegenwärtig nimmt die Förderung des Ausbaus sozialer Infrastrukturen in urbanen Regionen eine bedeutende Stellung ein, da der Anteil älterer Menschen an der städtischen Bevölkerung deutlich größer ist als in vergangenen Jahren.³ Das Teilprojekt „Innovative Partizipationsstrukturen und nachhaltige Wohnkonzepte angesichts des demografischen Wandels“, welches im Rahmen des Reallabors „Urban Office – Nachhaltige Stadtentwicklung in der Wissensgesellschaft“ an der Universität Heidelberg vom Diakoniewissenschaftlichen Institut in Zusammenarbeit mit dem Institut für Gerontologie durchgeführt wurde, beschäftigte sich mit Möglichkeitsräumen für Facetten sozialer Teilhabe älterer Menschen im urbanen Kontext. Übergeordnetes Ziel war es, anhand eines explorativen Forschungsprojekts sozio-infrastrukturelle Rahmenbedingungen und deren Entwicklung in einem neuen Stadtteil zu untersuchen.

Auf einem ehemaligen Rangier- und Güterbahnhof in Heidelberg entsteht derzeit der neue Stadtteil Bahnstadt in Heidelberg. Die Bahnstadt verfolgt mit besonderer Quartiersarbeit das Ziel der Schaffung einer solchen „sozialen Alltagskultur“ etwa durch den Ausbau eines sozialen Stadtteilnetzwerks und eine besondere architektonische Gestaltung des Quartiers. Eingebettet in die Bahnstadt entsteht auch ein Mehrgenerationenkomplex, das so genannte „Heidelberg Village“, welches als Teil des Quartiers soziale Teilhabe durch die Bildung solidarischer Nachbarschaften unter Bewohnern unterschiedlicher Lebenslagen, institutionellen Anbietern und Dienstleistern vorantreiben möchte.

Inwieweit in der Bahnstadt bereits konkrete Ansätze einer sozialen Infrastruktur wahrzunehmen sind und welche dafür förderlichen Bedingungen bzw. charakteristischen Elemente in diesem Stadtteil eine Rolle spielen, war die primäre Fragestellung des Teilprojekts.

² Vgl. Bundesregierung, Siebter Bericht zur Lage der älteren Generation in der Bundesrepublik Deutschland, Sorge und Mitverantwortung in der Kommune – Aufbau und Sicherung zukunftsfähiger Gemeinschaften, 2016 abrufbar unter https://www.siebter-altenbericht.de/index.php?eID=tx_secure_downloads&p=1&u=0&g=0&t=1512551123&hash=ffbe2435891a7d1166d4d51016adbe6ba938a770&file=/fileadmin/altenbericht/pdf/Der_Siebte_Altenbericht.pdf (Zugriff 05.12.2017).

³ Vgl. Frank Oswald/Nadine Konopik, Bedeutung von außerhäuslichen Aktivitäten, Nachbarschaft und Stadtteilidentifikation für das Wohlbefinden im Alter, in: Zeitschrift für Gerontologie und Geriatrie 48/5 (2015), 401–407.

2. Studiendesign, Studienteilnehmende und Methodik

Das hier vorgestellte Projekt erfasste explorativ im Querschnittsdesign mittels leitfadengestützter Interviews subjektive Wahrnehmungen und Einstellungen zum Entstehungsprozess in Hinblick auf die Realisierung sozio-infrastruktureller Rahmenbedingungen. Die leitfadengestützten Befragungen wurden zum Zwecke der regelgeleiteten Transkription mit anschließender qualitativer Inhaltsanalyse⁴ elektronisch mit einem Diktiergerät aufgezeichnet.

Insgesamt stimmten neun Stadtteilbewohner einer Teilnahme an den Interviews zu, wobei nur sechs Teilnehmende (davon fünf Frauen) älter als 60 Jahre waren. Die älteste Teilnehmerin war 89 Jahre alt. Die älteren Bahnstadtbewohner, die durchschnittlich seit ca. drei Jahren mit Ehepartner oder alleine in Mietwohnungen in der Bahnstadt leben, gaben mehrheitlich den berufsbedingten Ortwechsel der Kinder oder des Ehemanns gefolgt von dem Wunsch, in eine kleinere, überschaubare und modernere Wohnung zu ziehen, als Umzugsmotiv an. Keiner der älteren Bewohner führte das innovative, teilhabeorientierte Quartierskonzepts der Bahnstadt als Anlass für einen Umzug in die Bahnstadt an.

Ergänzend wurden Experten, die privat oder beruflich mit dem Stadtteil verbunden sind, jedoch nicht in der Bahnstadt wohnen, für die Studie rekrutiert. Vier Experten konnten in die Studie eingeschlossen werden. Dabei handelte es sich um einen Mitarbeiter des Stadtplanungsamtes, der sich insbesondere mit den städtebaulichen Prozessen in der Bahnstadt beschäftigt, um eine Mitarbeiterin des Stadtteiltreffs LA33 sowie um zwei Mitarbeiter der evangelischen und katholischen Kirche, die gemeinsam für den Kirchenraum „Halt!“ in der Bahnstadt verantwortlich sind. Alle Experten waren zum Zeitpunkt der Befragung berufstätig und im mittleren Lebensalter.

Ergänzend zu den leitfadengestützten Interviews wurden mithilfe von Aktivitätstagebüchern⁵ mögliche bestehende (bauliche) Hindernisse und Problemsituationen aus Sicht älterer Bewohner erfasst, die ergänzende Hinweise auf bestehende Mängel der Verkehrs- und Versorgungsinfrastruktur geben können. Vier ältere Studienteilnehmerinnen erklärten sich dazu bereit, mithilfe des Tagebuches an fünf aufeinanderfolgenden Tagen einen Weg pro Tag einschließlich Motiven, gewählten Zielorten, Verkehrsmitteln, Begleitpersonen, Aktivitäten am Zielort sowie beschwerlichen und angenehmen Begleitumständen zu dokumentieren.

Die Ergebnisse aus den Interviews sowie aus den Aktivitätstagebüchern sollten einerseits erste Einblicke in den von den BewohnerInnen wahrgenommenen Entstehungsprozess eines

⁴ Nach Philipp Mayring, *Qualitative Inhaltsanalyse. Grundlagen und Techniken*, Weinheim 2010.

⁵ Vgl. Heidrun Mollenkopf/Pia Flaschenträger, *Erhaltung von Mobilität im Alter*. Schriftenreihe des Bundesministeriums für Familie, Senioren, Frauen und Jugend, Bd. 197, Stuttgart/Berlin/Köln 2001.

neuen Stadtteils geben und es andererseits den Bürgerinnen und Bürgern ermöglichen, sich mit dem Quartierskonzept der Bahnstadt intensiv auseinanderzusetzen, es zu reflektieren, zu bewerten und die Befragung als Ausgangspunkt bzw. Anlass zu nehmen, aus Eigeninitiative weiterführende Bürgerprojekte zur Stärkung einer sozialen Infrastruktur in der Bahnstadt zu diskutieren, zu planen und ggf. zu initiieren. Daher wurde im Rahmen der Studie ergänzend ein Bürgerworkshop organisiert.

3. Zentrale Ergebnisse

Die qualitative Auswertung konnte zeigen, dass die zum Zeitpunkt der Erhebungen noch sehr junge Bahnstadt vor allem aus Sicht der älteren Bewohnerinnen und Bewohner trotz der noch lückenhaften Verkehrs- und Versorgungsstruktur – dies machten vor allem die Aktivitätstagebücher deutlich – bereits über grundlegende Elemente einer sozialen Infrastruktur verfügte und ein großes Potenzial aufweist, sich zukünftig zu einem beispielhaften alters- bzw. generationenfreundlichen und damit sozial nachhaltigen Stadtteil zu entwickeln.

Die Ergebnisse weisen darauf hin, dass vor allem für ältere Menschen öffentlich zugängliche Begegnungsorte als Bühne sozialer Teilhabe im urbanen Kontext und als grundlegende Elemente einer städtischen sozialen Infrastruktur zum Erhalt der Lebensqualität verstanden werden können. In der Bahnstadt Heidelberg existierte bereits in den frühen Bauphasen des neuen Stadtteils eine Vielzahl an Begegnungsorten als ein – aus Sicht der Bewohnerinnen und Bewohner – sehr herausragendes und positiv zu beurteilendes Charakteristikum der Bahnstadt. Die Vielfalt an öffentlich zugänglichen Plätzen und Grünflächen ist laut Studienteilnehmenden mit anderen Stadtteilen Heidelbergs nicht zu vergleichen. Zentraler Begegnungsknotenpunkt in der Bahnstadt, der dabei auch eine wichtige Rolle spielte, ist der Stadtteiltreff LA33. Wie die Spinne im Netz konnte der Stadtteiltreff mit seiner Koordinatorin und durch Mitwirkung engagierter Bürgerinnen und Bürger, die kritische Spezialisten ihres Wohnumfelds sind und Veränderungen im Stadtteil reflektieren, bewerten und auch beeinflussen können, ein großes soziales Netzwerk und eine lebendige Nachbarschaft aufbauen. Die daraus resultierenden zahlreichen Möglichkeiten, sich zu begegnen, in sozialen Kontakt zu treten und sogar neue Freundschaften zu schließen, führte laut den Bewohnern in kurzer Zeit zur Ausbildung eines starken Kohärenzgefühls und moralischen Wertehomogenität vor allem mit Blick auf Toleranz, Nächstenliebe, Hilfsbereitschaft und Mitgefühl untereinander, was zu einer langfristigen Stärkung der sozialen Infrastruktur im Stadtteil beitragen kann. Als einen Grund für ein in der Bahnstadt besonders ausgeprägtes Kohäsionsgefühl nennen die Bewohner die Entstehung eines vollkommen neuen Stadtteils und somit auch der beinahe zeitgleiche Zuzug von Menschen mit ähnlichen Umzugsmotiven und Erwartungen an den Stadtteil. Insbesondere ein

gemeinsamer „Pioniergeist“ bzw. die Offenheit für Neues charakterisiere in besonderem Maße die gesamte Bewohnerschaft der Bahnstadt.

Im Sinne der Etablierung sozialer Infrastrukturen ist trotz dieser notwendigen Wertehomogenität eine gewisse soziale Vielfalt erforderlich, die zum Zeitpunkt der Erhebungen allerdings noch nicht vorherrschte. Die Befragten wiesen darauf hin, dass zur Förderung einer Bewohnerheterogenität das sich im Bau befindende Mehrgenerationenhaus „Heidelberg Village“ eine zentrale Rolle spielen könne, welches von Menschen in unterschiedlichsten Lebenslagen bewohnt werden soll. Der Mehrwert dieses Projekts wird in erster Linie in der Förderung der Vielfältigkeit und der Durchmischung der Bewohnerschaft in der Bahnstadt gesehen, aber auch im Potenzial, den Stadtteil alters- bzw. generationenfreundlicher zu gestalten – vorausgesetzt „Heidelberg Village“ öffne sich dem Stadtteil und vernetze sich frühzeitig mit den bereits in der Bahnstadt bestehenden starken Teilnetzwerken. Die älteren Bewohner weisen zudem darauf hin, dass „Heidelberg Village“ auch zu einer Toleranzförderung gegenüber Menschen in außergewöhnlichen Lebenslagen (z.B. bei vorliegender Behinderung), zur Stärkung des Alleinstellungsmerkmals der Bahnstadt sowie zur Steigerung der Attraktivität des Stadtteils v.a. mit Blick auf ältere Menschen beitragen wird. Die bislang überwiegende Bewohnerhomogenität (junge Familien und Studierende) wird von den Studienteilnehmenden jedoch auch als Gefahr für den weiteren Ausbau der sozialen Infrastruktur gesehen, denn die Befragten äußerten ebenso die Befürchtung, dass sich die gemeinsamen Wertvorstellungen und das Kohärenzgefühl aufgrund zunehmender Bewohnerheterogenität (durch weiteren Zuzug und Wachstum der Bahnstadt) auflösen könnten.

In dem Bürgerworkshop in der Bahnstadt, der im Rahmen des Projekts organisiert wurde, generierten die Bewohnerinnen und Bewohnern viele Ideen zu potenziellen Bürgerprojekten bzw. Aktivitäten zur Förderung sozialer Teilhabe im Stadtquartier Bahnstadt. Die Ideen eines Geräte- bzw. Bewegungsparks, einer Generationenküche gefolgt von der Idee einer Leihwerkstatt erhielten die meisten Stimmen. In Zukunft soll eine „Pressure-Group“ aus engagierten Bewohnern gebildet werden, welche für die Ideen Verantwortung übernehmen wollen. Diese Gruppe an Engagierten sollte dann, sobald eine der Ideen ausgereift ist, Kontakt zum Stadtplanungsamt sowie zum Amt für Garten- und Landschaftsbau aufnehmen.

4. Zusammenfassung und Ausblick

Angesichts gesellschaftspolitischer Veränderungsprozesse wie des demographischen Wandels steht die Stadtentwicklung vor neuen Herausforderungen. Das hier vorgestellte Projekt leistete einen Beitrag dazu, einen genaueren Blick auf die Entstehung sozial nachhaltiger Stadtteile im Zeichen des demographischen Wandels zu richten und eröffnete die Möglichkeit, die soziale

Bedeutung des Wohnumfelds für altengerechtes Wohnen an einem aktuellen Stadtentwicklungsprozess in Heidelberg zu beleuchten. Mit Hilfe des Reallaboransatzes konnte somit ein zentraler Aspekt der urbanen Transformation aufgegriffen werden. Dabei konnte gemeinsam mit Bewohnern und Experten eine Fragestellung entwickelt und die notwendige Beschaffenheit, aber auch Bedeutung des Wohnumfeldes eingeschätzt werden. Nicht zuletzt weil dieser Stadtteil und auch das beschriebene „Heidelberg Village“ noch im Entstehen sind, ändern sich Wahrnehmungen, Erfahrungen und Anforderungen. Es können also keine finalen Endergebnisse konstatiert werden, sondern im Sinne der Reallaborforschung Entwicklungen aufgezeigt werden, die bei der zukünftigen Gestaltung von nachhaltigen Stadtteilen mitbedacht werden sollten. Eine weiterführende Begleitforschung sollte die Stadtentwicklungsprozesse in der Bahnstadt Heidelberg vor allem mit besonderem Fokus auf den Einfluss der Veränderung der sozialen Vielfalt und Wertehomogenität auf die vorhandenen und geplanten sozialräumlichen Teilhabebelegenheiten weiter untersuchen. Auch inwiefern die Ideen zu den Bürgerprojekten in Zukunft realisiert und die notwendigen Schritte (z. B. die Etablierung einer „pressure group“) durchgeführt werden konnten oder woran diese ggf. gescheitert sind, sollte in nachfolgenden Projekten untersucht werden.