

Berichte	Bd. 91, H. 1, 2017, S. 35–47	Leipzig
----------	------------------------------	---------

Stefanie WILOTH, Heidelberg
 Johannes EURICH, Heidelberg

Auf dem Weg zu Sorgestrukturen für ältere Menschen in der Bahnstadt Heidelberg – eine explorative Studie zur Erfassung zentraler Rahmenbedingungen

On the Way to Care Structures for Older Adults in Bahnstadt Heidelberg – an Exploratory Study to Establish Essential Conditions

Summary: To create an urban setting for social participation of older adults, specific conditions such as accessibility, local availability of shops, and networks of social support are needed. Sustainable urban development processes in Bahnstadt Heidelberg may contribute to the realization of these conditions.

An exploratory study, as part of the Heidelberg “Urban Office” Real-world lab sought to assess conditions in the Bahnstadt regarding social networks and solidarity within the neighbourhood. The study focused on two questions: 1) Are there notable signs of emerging social infrastructures in Bahnstadt and what kind of conditions seem to be beneficial for this? 2) Is the development of social infrastructure aided by social diversity and/or a similarity of social values in Bahnstadt? Semi-structured interviews and activity diaries were used to assess the subjective perceptions of residents and “experts” concerned with development of conditions in Bahnstadt. Qualitative content analysis was employed for data evaluation and interpretation.

Results show that despite a lack of traffic infrastructure and shops, Bahnstadt has a notable potential to develop social infrastructures for a caring community. Meeting places, cohesion, and common values are especially relevant and Bahnstadt-specific conditions favouring the emergence of an “urban village”. Additionally, from a resident’s perspective, a multigenerational house (“Heidelberg Village”) may significantly contribute to this.

Keywords: urban development, social participation, multigenerational house, networking, neighbourhood, care structure – Stadtentwicklung, soziale Teilhabe, Mehrgenerationenhaus, Vernetzung, Nachbarschaft, Sorgestruktur

1 Hintergrund: Sorgestrukturen zur Förderung sozialer Teilhabe älterer Menschen im urbanen Quartier

Für die Mehrheit älterer Menschen kommt ein Umzug in eine stationäre Pflegeeinrichtung nicht in Betracht. Sie möchten so lange wie möglich selbstbestimmt in der eigenen Wohnung bleiben, am gesellschaftlichen Leben in ihrem unmittelbaren

sozialen Umfeld teilnehmen und Mitverantwortung für andere übernehmen; ältere Menschen möchten das Gefühl haben, dazu zu gehören und in ihrer Sorge um andere wahrgenommen zu werden (GENERALI ZUKUNFTSFONDS 2012; KLIE 2013). Daher spielt das Wohnumfeld für soziale Teilhabe im hohen Alter – und damit für den Erhalt der Selbständigkeit, Selbstbestimmtheit und des subjektiven Wohlbefindens – eine zentrale Rolle (KRICHELDORFF et al. 2015; KRICHELDORFF & OSWALD 2015) und stellt einen wichtigen Aspekt der sozial nachhaltigen Stadtentwicklung im Kontext des demografischen Wandels dar. Das Wohnumfeld umfasst räumliche wie auch soziale Strukturen und Gegebenheiten, in die eine Wohnung oder ein Haus unmittelbar eingebettet ist, also beispielsweise den Hausflur, die Straße, die Nachbarn oder auch den Park oder das Café auf der gegenüberliegenden Straßenseite (BEETZ & WOLTER 2015). Das Wohnumfeld ist demnach durch nahräumliche Bezüge gekennzeichnet. Bezieht man den städtischen Kontext mit ein, kann von Quartieren gesprochen werden. Mit den dafür notwendigen Rahmenbedingungen befasst sich der vorliegende Beitrag, der im Kontext der Reallaborforschung in Heidelberg aus interdisziplinärer Perspektive (Gerontologie und Diakoniewissenschaft ergänzt um Aspekte der Stadtgeographie und Soziologie) mit einer Vielfalt an Methoden (Befragung, Gespräche mit Expert/-innen, Aktivitätstagebücher) sowie in enger Absprache und Koproduktion mit den Akteuren (Stadtplaner/-innen, Investoren, Anwohner/-innen) am Beispiel eines im Aufbau befindlichen Stadtentwicklungsprojektes („Heidelberg Village“) entstanden ist.

Die Beschaffenheit des Wohnumfelds bzw. Quartiers zum Erhalt der Lebensqualität älterer Menschen erfährt nicht nur in der Wissenschaft, sondern auch in der Sozialpolitik sowie in Stadtplanung und Städtebau zunehmende Aufmerksamkeit (BLECK et al. 2015). Eine wichtige Voraussetzung für soziale Teilhabe im Quartier sind Mobilität, d. h. die Fähigkeit zur Bewegung, aber auch Erreichbarkeit, also das Vorhandensein von Begegnungs- und Zielorten, ihre Distanz zueinander und ihre Verbindung durch eine gut ausgebaute Verkehrsinfrastruktur (SCHREINER 2013; PELIZÄUS-HOFFMEISTER 2014). Neben häufig bestehenden baulich-dinglichen Barrieren wie z. B. Treppen, langen Wegen oder einer mangelhaften Nahverkehrsstruktur stellen auch fehlende soziale Kontakte und Netzwerke Hindernisse für Mobilität und Erreichbarkeit und damit für soziale Teilhabe dar. Fehlen enge soziale Beziehungen zu anderen Menschen, ergeben sich für Ältere häufig keine Anlässe, die Wohnung oder das Haus zu verlassen. Auch fehlt es dann an Personen, die als Begleitpersonen bei außerhäuslicher Aktivität Hilfestellung geben könn(t)en (BUNDESREGIERUNG 2016; CLASSEN et al. 2014). Gerade tragfähige nachbarschaftliche Beziehungen und die häufig daraus resultierende Bindung zu und Identifikation mit einem Quartier erleichtern soziale Teilhabe, bilden eine zentrale Grundlage für den zwischenmenschlichen Austausch und eröffnen Zugänge zu informellen Unterstützungsnetzwerken (BEETZ & WOLTER 2015; SCHOLL & KONZET 2010). Nachbarschaftliche Beziehungen aufzubauen und Unterstützungsnetzwerke aufrechtzuerhalten, hängt aber wiederum von dem Vorhandensein von Begegnungs- und Zielorten ab. Öffentlich zugängliche Plätze, die v. a. Raum für beiläufige Begegnungen und Gespräche bieten, sind wichtige Voraussetzungen aktiver, lebendiger Nachbarschaften (WOLTER 2013), da sich hier automatisch soziale Vernetzungsprozesse in Gang setzen können:

Menschen treffen sich, tauschen Informationen und Erfahrungen aus, empfinden ggf. eine enge Verbundenheit und bieten sich vielleicht sogar gegenseitig Hilfe an. Die Schaffung von verschiedenen Begegnungsorten im Quartier fördert demnach soziales Verhalten und stärkt somit lebendige, solidarische Nachbarschaften.

Bei der Frage nach der Qualität eines Quartiers für soziale Teilhabe älterer Menschen müssen folglich sowohl Aspekte wie Barrierefreiheit, Fußläufigkeit, eine gut ausgebaute Verkehrsinfrastruktur, eine gesundheitsbezogene Versorgungsinfrastruktur mit Apotheke und Ärzten (OSWALD et al. 2011; OSWALD & KONOPIK 2015; MOLLENKOPF & FLASCHENTRÄGER 2001) als auch Strukturen der Begegnung und Kommunikation, z. B. die Integration der Menschen in soziale Netzwerke und die Stärkung lebendiger Nachbarschaften (BLECK et al. 2015; PAHL-WEBER 2013), in den Blick genommen werden. Mit der Stärkung nachbarschaftlicher Beziehungen und sozialer (Unterstützungs-)Netzwerke auch im Sinne eines Hilfe-Mix, aber auch der Förderung von außerhäuslicher Mobilität und Erreichbarkeit von Bedarfseinrichtungen sowie öffentlich zugänglichen Erholungs- und Begegnungsorten sind wesentliche Voraussetzungen für den Aufbau sogenannter Sorgestrukturen im Sinne quartiersbezogener Teilhabekonzepte angesprochen (vertiefend: KRICHELDORFF et al. 2015). Sorgestrukturen sollten Möglichkeiten für ein gegenseitiges, selbstorganisiertes Sorgetragen im Quartier eröffnen, wobei hier zwischen instrumenteller (z. B. in Form von Dienstleistungen), emotionaler (z. B. Trösten und Zuhören) und informeller Sorge (z. B. Beraten und Informieren) zu differenzieren ist (BUNDESREGIERUNG 2016).

Da der Anteil älterer Menschen an der städtischen Bevölkerung gegenwärtig deutlich größer ist als in vergangenen Jahren, gewinnt die Förderung des Ausbaus von Sorgestrukturen innerhalb von urbanen Quartieren derzeit an Bedeutung (OSWALD & KONOPIK 2015). Entsprechend müssen sich Stadtentwicklungsprozesse in Zukunft stärker an die demographische Entwicklung und an die Bedürfnisse älterer Menschen, nämlich die der sozialen Teilhabe und Mitverantwortung, anpassen (z. B. KAISER 2012). Dabei strebt man in Stadtquartieren eine Kombination aus Heterogenität der Bürgerschaft (unterschiedliche Alterskohorten und Haushaltstypen), bürgerschaftlichem Engagement und vielfältigem intergenerationellen Miteinander an, die in der Vorstellung sogenannter „urbaner Dörfer“ vereint werden (VOGELPOHL 2014): In der Stadt oder im Stadtteil bildet sich eine soziale Vielfalt mit ähnlichen Werten heraus. Darüber hinaus entstehen eine hohe Interaktionsdichte und aktive Nachbarschaften, die gegenseitige Unterstützungsstrukturen im urbanen Kontext gewährleisten. Dabei kann das Engagement gerade älterer Menschen einen zentralen Beitrag zur Gestaltung von „urbanen Dörfern“ einerseits und für ein selbstbestimmtes Altern andererseits leisten. Ein partizipativer Ansatz, der den älteren Bewohner/-innen die Möglichkeit zur Mitsprache und aktiven Weiterentwicklung ihres Stadtquartiers ermöglicht (SCHUBERT et al. 2015), stellt auch eine wesentliche Voraussetzung für den Aufbau von Sorgestrukturen dar (KRICHELDORFF et al. 2015). Allerdings werden Nachbarschafts- oder Stadtteilprojekte nur selten durch ältere Bewohner/-innen initiiert, sondern häufiger von externen Kooperationspartnern entwickelt, auch wenn partizipative Projekte und Bürgerbeteiligung zunehmend an Bedeutung gewinnen (BEETZ & WOLTER 2015).

2 Erhebung zentraler Rahmenbedingungen für eine altersfreundliche Quartiersentwicklung in der Bahnstadt Heidelberg

Auf einem ehemaligen Rangier- und Güterbahnhof in Heidelberg entsteht derzeit der neue Stadtteil Bahnstadt (siehe einführenden Beitrag von Gerhard et al. in diesem Heft). Die Bahnstadt Heidelberg bezeichnet ein Stadtquartier, für das mit einem besonderen Quartierskonzept teilhabefördernde Sorgestrukturen etabliert werden sollen. Ziel ist es dabei v.a. auch, Eigeninitiative und Selbsthilfe sowie Mitverantwortung und Engagement der Bürger/-innen für den Aufbau und den Erhalt einer lebendigen Nachbarschaft zu fördern. Der Entstehungsprozess der Bahnstadt Heidelberg wird seit 2015 im Rahmen des Reallabor-Projekts „Urban Office – Nachhaltige Stadtentwicklung in der Wissensgesellschaft“ der Universität Heidelberg wissenschaftlich begleitet.

2.1 Frage-Fokus der Untersuchung

Die im Rahmen des Reallabor-Projekts durchgeführte explorative Studie zur Erfassung von Rahmenbedingungen für eine altersfreundliche Quartiersentwicklung in der Bahnstadt Heidelberg verfolgte entsprechend der oben beschriebenen und in der Forschungsliteratur diskutierten Voraussetzungen für die Entwicklung von Sorgestrukturen bzw. der Entstehung „urbaner Dörfer“ zwei Fragestellungen:

- 1) Inwieweit sind in der noch sehr jungen Bahnstadt Heidelberg trotz einer unfertigen Verkehrs- und Versorgungsinfrastruktur schon Ansätze einer sozialen Infrastruktur bzw. von Sorgestrukturen wahrzunehmen? Welche förderlichen Bedingungen oder charakteristischen Elemente spielen dabei eine besondere Rolle?
- 2) Welche Bedeutung kommt dabei der sozialen Vielfalt zu? Ist soziale Vielfalt und/oder eine Wertehomogenität in der Bahnstadt förderlich für das Entstehen lebendiger Nachbarschaften und sozialer (Unterstützungs-)Netzwerke?

2.2 Studienteilnehmer/-innen und Methodik der Untersuchung

Das hier vorgestellte Projekt erfasste explorativ im Querschnittsdesign mittels leitfadengestützter Interviews subjektive Wahrnehmungen und Einstellungen zum Entstehungsprozess sozial-infrastruktureller Rahmenbedingungen. Insgesamt wurden zehn Bewohner/-innen kontaktiert, neun stimmten schließlich einer Teilnahme zu, wobei nur sechs Teilnehmer/-innen (davon fünf Frauen) älter als 60 Jahre waren. Die älteste Teilnehmerin war 89 Jahre alt. Die älteren Bahnstadtbewohner/-innen, die durchschnittlich seit ca. drei Jahren mit Ehepartner/-in 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/-innen führte das innovative, teilhabeorientierte Quartierskonzepts der Bahnstadt als Anlass für einen Umzug in die Bahnstadt an.

Ergänzend wurden Expert/-innen, die privat oder beruflich mit dem Stadtteil verbunden sind, jedoch nicht in der Bahnstadt wohnen, im Rahmen der Studie

interviewt. Acht Expert/-innen wurden angefragt, vier konnten für die Studie gewonnen werden: ein Mitarbeiter des Stadtplanungsamtes, der sich insbesondere mit den städtebaulichen Prozessen in der Bahnstadt beschäftigt, eine Mitarbeiterin des Stadtteiltreffs LA33 sowie zwei Mitarbeiter der evangelischen und katholischen Kirche, die gemeinsam für den Kirchenraum „Halt!“ in der Bahnstadt verantwortlich sind. Alle Expert/-innen waren zum Zeitpunkt der Befragung berufstätig und im mittleren Lebensalter. Die leitfadengestützten Interviews wurden zum Zwecke der regelgeleiteten Transkription mit anschließender qualitativer Inhaltsanalyse (nach MAYRING 2010¹) mit einem Diktiergerät aufgezeichnet. Zentrale Leitfragen betrafen die Bewertung der Qualität der Wohnumgebung und der Wohnungen, der Verkehrsinfrastruktur, der Versorgungsqualität sowie der Qualität der sozialen Umwelt bzw. der Nachbarschaft. Zudem wurde nach Unterschieden zu anderen Stadtteilen Heidelbergs und nach möglichen Weiterentwicklungsmaßnahmen der Bahnstadt gefragt.

Ergänzend zu den leitfadengestützten Interviews wurden mithilfe von Aktivitätstagebüchern (MOLLENKOPF & FLASCHENTRÄGER 2001) mögliche bestehende (bauliche) Hindernisse und Problemsituationen aus Sicht älterer Bewohner/-innen 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 Interviews und Aktivitätstagebüchern sollten einerseits Einblicke in den von den Bewohner/-innen wahrgenommenen Entstehungsprozess eines neuen Stadtteils geben. Andererseits sollten sie es den Bürger/-innen ermöglichen, sich mit dem Quartierskonzept der Bahnstadt intensiv auseinanderzusetzen, es zu reflektieren, zu bewerten und – dem Leitbild des Formats Reallabor entsprechend – die Teilnahme an der Befragung als Ausgangspunkt bzw. Anlass zu verstehen, aus Eigeninitiative weiterführende Bürgerprojekte zur Stärkung einer Sorgestruktur in der Bahnstadt zu diskutieren, zu planen und ggf. zu initiieren. Daher wurde im Rahmen der Studie ergänzend ein „Bürgerworkshop Bahnstadt“ organisiert (siehe Kasten). Ziel des Workshops war es primär, Ideen für umsetzbare Projekte und Aktionen zu generieren, die einen Beitrag zur Stärkung lebendiger Nachbarschaften leisten könnten.

¹ Die qualitative Inhaltsanalyse (nach MAYRING 2010) der aus den Interviews generierten Transkripte erfolgte durch eine offene Analyse mit Fokus auf die aus den Leitfragen hervorgegangenen relevanten Analyseseinheiten. Zunächst wurden die aus den Leitfragen hervorgegangenen relevanten Textabschnitte markiert, dann erfolgte eine Reduktion des Textmaterials durch Paraphrasierung und Festlegung von Codes und Kategorien zu den jeweiligen Analyseseinheiten. Schlussendlich wurden Häufigkeiten einzelner Nennungen zu den jeweiligen Kategorien berechnet, was Hinweise auf die besondere Relevanz einzelner Kategorien gibt. Für diese Inhaltsanalyse wurde die Analysesoftware RQDA verwendet.

„Bürgerworkshop Bahnstadt“, 22. Mai 2017 im Stadtteiltreff LA33

Die Teilnehmer/-innen des Workshops sollten sich überlegen, welche Aktionen oder Projekte zur Stärkung von Sorgestrukturen und generationenübergreifender sozialer Teilhabe in der Bahnstadt denkbar und realisierbar sein könnten. Im Bereich „Aktivität und Begegnung“ erhielt die Idee eines Geräte- bzw. Bewegungsparks die meisten Stimmen, im Bereich „Unterstützung und Nachbarschaft“ die Idee einer Generationenküche gefolgt von der Idee einer Leihwerkstatt. Abschließend wurde geklärt, welche Schritte als nächstes in Angriff genommen werden sollten, damit die Ideen nicht „im Sande verlaufen“. Ein zentraler Schritt stellt dabei die Bildung einer „Pressure Group“ aus engagierten Bürger/-innen dar, die die Ideen „in die Hand nehmen“ und auf den Weg bringen. Diese Gruppe an Engagierten sollte – sobald eine der Ideen ausgereift ist – Kontakt zum Stadtplanungsamt sowie zum Amt für Garten- und Landschaftsbau aufnehmen.

Der „Bürgerworkshop Bahnstadt“ diente in erster Linie dazu, die Bürger/-innen der Bahnstadt aktiv am Entstehungsprozess des neuen Stadtteils zu beteiligen und sie in die wissenschaftliche Begleitforschung nachhaltiger Stadtentwicklungsprozesse einzubeziehen. Zudem war es Ziel, aktuelle Entwicklungsprozesse in der Bahnstadt nach außen hin zu öffnen, um so ein bestehendes Netzwerk zu vergrößern und zu stärken. Aus Sicht des Veranstalters konnten diese beiden Zielvorhaben des Workshops sehr erfolgreich umgesetzt werden. Inwiefern die Projekte in Zukunft realisiert und die notwendigen Schritte (z. B. die Etablierung einer „Pressure Group“) durchgeführt werden, wird in nachfolgenden Projekten untersucht werden.

3 Zentrale Ergebnisse: Erfassung der subjektiven Wahrnehmung der Bahnstadt als altersfreundliches, teilhabeförderndes Quartier

Folgende übergeordnete Analyseeinheiten wurden im Rahmen der qualitativen Inhaltsanalyse für die jeweiligen Transkripte klassifiziert:

- 1) positive Charakteristika der Bahnstadt,
- 2) negative Charakteristika der Bahnstadt,
- 3) bestehende förderliche Rahmenbedingungen für eine altersfreundliche Bahnstadt,
- 4) bestehende hinderliche Rahmenbedingungen, Gefahren oder Risiken,
- 5) fehlende Rahmenbedingungen für eine altersfreundliche Bahnstadt.

Tabelle 1 veranschaulicht, welche Kategorien für die Bewohner/-innen (<60 vs. ≥ 60 Jahre) und Expert/-innen den jeweiligen Analyseeinheiten zugeordnet werden konnten.

Tab. 1: Kategorien einer altersfreundlichen Bahnstadt aus Sicht der Bahnstadtbewohner/-innen und Expert/-innen

Tab. 1: Categories of an Age-friendly Bahnstadt from the Perspective of Residents and Experts

Bewohner/-innen <60 Jahre (n=3)	Bewohner/-innen ≥ 60 Jahre (n=6)	Expert/-innen (n=4)
Positive Charakteristika		
Begegnungsorte	Begegnungsorte	Begegnungsorte
Bauliche Gestaltung	Barrierefreiheit	Bauliche Gestaltung
Nachhaltigkeitskonzept	Stadtteildynamik	Nachhaltigkeitskonzept
	Empowerment	
Negative Charakteristika		
Mangelhafte Pflege der Außenanlagen	Künstliche Bauweise	Künstliche Bauweise
Verkehrsinfrastruktur	Fehlende Räumlichkeiten	Passivbauweise
Nahversorgung	Nahversorgung	Nahversorgung
	Hohe Wohnkosten	
	Fehlende Schattenplätze	
Förderliche Bedingungen		
Begegnungsorte	Begegnungsorte	Begegnungsorte
Kohäsion	Köhäsion	Stadtteilveranstaltungen
	Pioniergeist	Pioniergeist
	Empowerment	Empowerment
	Nachbarschaftserleben	
Hinderliche Bedingungen		
Fluktuation in der Bewohnerschaft	Homogenität der Bewohnerschaft	Homogenität der Bewohnerschaft
	Personelle Ressourcen	Stadtteilwachstum
Fehlende Bedingungen		
Nahversorgung	Nahversorgung	Nahversorgung
	Verkehrsinfrastruktur	Räumlichkeiten
	Heterogenität der Bewohnerschaft	Heterogenität der Bewohnerschaft
		Verkehrsinfrastruktur
		Stadtteilwachstum

Insgesamt werden die in der Bahnstadt Heidelberg bereits zum Zeitpunkt der Erhebung vorhandenen Begegnungsorte (z. B. der Stadtteiltreff LA33, die Promenade mit zahlreichen Sitzgelegenheiten, die Innenhöfe der Mehrfamilienhäuser, die Spielplätze, die Terrassen- und Parkanlagen) sowohl aus Sicht der jüngeren und älteren Bewohner/-innen als auch aus Sicht der Expert/-innen als ein sich abzeichnendes besonders positives Charakteristikum wahrgenommen. Diese sozialräumlichen Strukturen werden auch als grundlegende Voraussetzung für den Ausbau lebendiger Nachbarschaften bzw. Sorgestrukturen gesehen. Die Vielfalt an öffentlich zugänglichen Plätzen und Grünflächen ist nach Aussage der Befragten mit anderen Stadtteilen Heidelbergs nicht zu vergleichen. Die Begegnungsorte werden damit als ein zentraler Baustein einer sozialen Infrastruktur im Stadtteil verstanden, da durch sie eine ungezwungene Interaktion mit anderen Bewohner/-innen (erst) möglich ist. Die Inhaltsanalyse gibt jedoch einen Hinweis darauf, dass die älteren Bewohner/-innen der baulichen Gestaltung des Stadtteils (Modernität der Häuser und Wohnungen) und dem Nachhaltigkeitskonzept als positive Merkmale des Stadtteils nicht so große Bedeutung beimessen wie es die jüngeren Bewohner/-innen und die Expert/-innen tun. Unter den Expert/-innen sieht v. a. der Architekt aus dem Stadtplanungsamt das Nachhaltigkeitskonzept (Bau von Passivhäusern) als besonders hervorstechend. Die älteren Bewohner/-innen heben dagegen die Barrierefreiheit hervor. Für jüngere und ältere Bahnstadtbewohner/-innen spielen neben den Begegnungsorten auch ein von Anfang an bestehender starker Zusammenhalt bzw. ein „Wir-Gefühl“ (Kohäsion) für den Aufbau von Sorgestrukturen in der Bahnstadt eine wichtige Rolle, was auch folgendes Zitat aus einem Interview verdeutlicht:

„Wenn ALLE Leute in einem Haus zu einer begrenzten Zeit einziehen | dann findet man automatisch Kontakt | das ist eine OPTIMALE Voraussetzung | wenn ich in ein gewachsenes Wohngebiet ziehe hat NIE jemand so VIEL Interesse an mir [...] | und nicht nur wir Älteren | ich denke auch, dass die jungen Leute das schon sehr wohl verstanden haben (...) JA | also diese Ungezwungenheit | aber alles mit dem Sinn WIR ZUSAMMEN sind die Bahnstädter | DIESEER Gedanke!“²

Als einen Grund für ein in der Bahnstadt besonders ausgeprägtes Kohäsionsgefühl nennen die Bewohner/-innen die Entstehung eines vollkommen neuen Stadtteils und den nahezu zeitgleichen Zuzug von Menschen mit ähnlichen Umzugsmotiven und Erwartungen an den Stadtteil. Eng verbunden damit stellt das Nachbarschaftserleben für die älteren Bewohner/-innen eine zentrale Voraussetzung für Sorgestrukturen dar. Sowohl von den Expert/-innen – insbesondere der Netzwerkkoordinatorin und den Vertretern der Kirchen – als auch von den älteren Bahnstadtbewohner/-innen werden zudem ein die Bewohnerschaft charakterisierender Pioniergeist, gekennzeichnet durch eine besondere Offenheit und Neugier für innovative Wohn- und Versorgungskonzepte, sowie die Möglichkeit, bei der Gestaltung der Bahnstadt mitzuwirken (Empowerment), genannt.

² Großbuchstaben symbolisieren hier gemäß den Transkriptionsregeln eine besondere Betonung.

„Wir fanden das ist alles NEU und da wollten wir doch gerne ein bisschen mitmischen und mitmachen und dann würde ich auch sagen | eh | das hat sich bewährt | das hat sich WIRKLICH bewährt | in MEINEM Alter noch so viele neue Leute kennenzulernen | Freundschaften zu schließen | eh | das ist ein echtes Geschenk | damit kann man nicht rechnen.“

Die Expert/-innen nennen im Gegensatz zu den Bewohner/-innen auch von der Stadt organisierte kulturelle Veranstaltungen als eine wichtige Voraussetzung für das Entstehen eines altersfreundlichen Quartiers. Für die Bewohner/-innen scheinen aber eher ungezwungene Begegnungen und weniger geplante Aktivitäten von größerer Bedeutung zu sein.

Ausschließlich die älteren Bewohner/-innen wiesen in den Interviews darauf hin, dass gerade für ältere Menschen die sehr hohen Wohnkosten in der Bahnstadt ein negatives Kennzeichen des Stadtteils darstellen, was für die Befragten auch ein Grund für einen noch sehr geringen Zuzug älterer Menschen sein könnte. Als hervorstehendes negatives Charakteristikum nennen alle Befragten die künstlich anmutenden, kalten und abweisenden Häuserfassaden, Beton-Bauklötze und Straßenschluchten, die ein besonders „unfreundliches“ Bild des Stadtteils entsehen lassen. Alle Befragten waren sich einig, dass die (noch) fehlenden bzw. unzureichenden Nachversorgungsstrukturen, insbesondere Apotheke, Fachärzte, Einkaufszentrum und Restaurant oder Bistro, ein zum Zeitpunkt der Erhebung negatives Kennzeichen der Bahnstadt darstellen. Eine hinreichende Nahversorgung stellt neben einer angemessen ausgebauten Verkehrsinfrastruktur und einer deutlichen Heterogenität der Bewohnerschaft (derzeit viele junge Familien mit Kindern) für alle Befragten auch eine zentrale, aber noch nicht vollkommen umgesetzte Voraussetzung für den Aufbau eines altersfreundlichen Quartiers dar.

Bei der Inhaltsanalyse fiel zudem auf, dass sowohl bei den Expert/-innen als auch bei den Bewohner/-innen konkret das Mehrgenerationenhaus „Heidelberg Village“ als Element zur Förderung von Heterogenität der Bewohnerschaft genannt wurde. Auf einer Gesamtfläche von 15.000 Quadratmetern entsteht dieses „Dorf in der Stadt“; es soll nach seiner Fertigstellung zahlreiche Gewerbeeinheiten aufweisen und über barrierefreien Wohnraum mit unterschiedlichen Ausstattungen für die individuellen Bedürfnisse einer vielfältigen Bewohnerschaft verfügen, was über ein spezielles, nachhaltiges Mietmanagement erreicht werden soll. „Heidelberg Village“ fokussiert auf besondere Weise die Entwicklung von Sorgestrukturen, indem v. a. spezielle Service-, Pflege- und Betreuungsleistungen für Menschen mit Handicap und Pflegebedürftigkeit geplant werden (vgl. Abb. 1).

Die Erwartungen an „Heidelberg Village“ sind sowohl von Seiten der Expert/-innen als auch der jüngeren und älteren Bewohner/-innen hoch. 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“ öffnet sich dem Stadtteil und vernetzt sich frühzeitig mit den bereits in der Bahnstadt bestehenden starken Teilnetzwerken. Die älteren Bewohner/-innen weisen zudem darauf hin, dass „Heidelberg Village“ auch zu

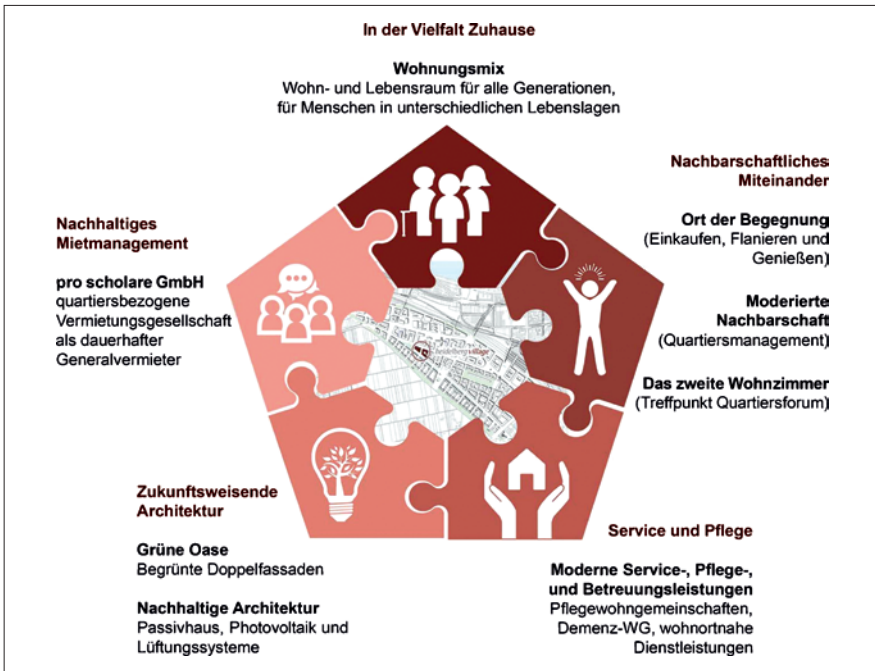


Abb. 1: Die Bausteine des Projekts „Heidelberg Village“ in der Bahnstadt (eigene Darstellung basierend auf www.heidelberg-village.de/in-der-vielfalt-zuhause/)

Fig. 1: Elements of the „Heidelberg Village“ project in Bahnstadt (authors' illustration based on www.heidelberg-village.de/in-der-vielfalt-zuhause/)

einer größeren Toleranz 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. für ältere Menschen beitragen wird.

4 Fazit und Einordnung in den Kontext des Reallabors

Die Ergebnisse des explorativen Reallabor-Teilprojekts liefern einen ersten interessanten Einblick in den Entstehungsprozess eines neuen urbanen Wohnquartiers in Heidelberg, das sich den Herausforderungen des demografischen Wandels stellt. Die Untersuchung zielte einerseits auf die Frage, inwieweit trotz unfertiger Verkehrs- und Versorgungsinfrastrukturen schon Ansätze einer sozialen Infrastruktur bzw. von Sorgestrukturen in der Bahnstadt zu erkennen sind und welche dafür förderlichen Bedingungen bzw. charakteristischen Elemente eine besondere Rolle spielen. Die Auswertung der Interviews und der Aktivitätstagebücher bekräftigen, dass zum Zeitpunkt der Datenerfassung v. a. die Verkehrs- und Versorgungsinfrastrukturen noch nicht ausreichend ausgebaut waren. Bewohner/-innen sind noch gezwungen, v. a. zum Einkaufen, für Arzt- und Apotheken- sowie Friseurbesuche

den Stadtteil zu verlassen. Sie sind daher auf das Auto oder öffentliche Verkehrsmittel wie Bus und Bahn angewiesen – für ältere Menschen, die keinen Führerschein haben oder gehbehindert sind, stellen die weiten Wege aufgrund eines noch unzureichenden Nahverkehrs ein großes Hindernis dar. Zu der Frage nach subjektiv wahrgenommenen Ansätzen einer sozialen Infrastruktur ist festzuhalten, dass die zum Zeitpunkt der Erhebungen noch sehr junge Bahnstadt v. a. aus Sicht der älteren Bewohner/-innen trotz der lückenhaften Verkehrs- und Versorgungsinfrastrukturen bereits über grundlegende Elemente einer sozialen Infrastruktur verfügt und ein großes Potenzial aufweist, sich zu einem besonderen, alters- bzw. generationenfreundlichen Stadtteil zu entwickeln, der auch die Teilhabe und das Engagement älterer und pflegebedürftiger Menschen fördern und damit zur Festigung von Sorgestrukturen beitragen kann. Insbesondere existiert bereits eine Vielzahl an Begegnungsorten, die eine wichtige Voraussetzung für die Stärkung lebendiger Nachbarschaften darstellen (WOLTER 2013). Auch die Aktivitätstagebücher stützen dieses Ergebnis: Soziale Aktivitäten älterer Bewohnerinnen finden an bestimmten Orten in der Bahnstadt statt.

Ergänzend zielte die Untersuchung auf die Frage, inwieweit sich in der Bahnstadt bereits eine soziale Vielfalt mit ähnlichen Werten ausgebildet hat, was ebenfalls zum Entstehen lebendiger Nachbarschaften und damit auch zu Sorgestrukturen in der Stadt beitragen kann. Die Ergebnisse der Befragungen weisen darauf hin, dass die befragten Bahnstadtbewohner/-innen altersunabhängig über einen gewissen Pioniergeist bzw. eine Offenheit und Neugier für innovative Wohn- oder Quartierskonzepte verfügen und dass sich in kurzer Zeit ein starkes Kohärenzgefühl gebildet hat, das auf das Vorhandensein einer spezifischen moralischen Wertehomogenität in Hinblick auf Toleranz, Nächstenliebe, Hilfsbereitschaft und Mitgefühl hindeutet. Allerdings betonen sowohl Experten/-innen als auch Bewohner/-innen, dass in der Bahnstadt zwar von geteilten Werten, aber noch nicht von sozialer Vielfalt die Rede sein kann. Die bislang vorherrschende Homogenität der Bewohnerschaft (junge Familien mit Kindern) wird von den Befragten als Gefahr bzw. Risiko für den weiteren Ausbau eines „urbanen Dorfes“ gesehen. Damit wird in der Erhebung aber auch ein Zielkonflikt angedeutet, der für die weitere Entwicklung des Stadtteils im Sinne des Ausbaus und des Erhalts von Sorgestrukturen weiter erforscht bzw. wissenschaftlich begleitet werden sollte. So scheint einerseits die Wertehomogenität in den Augen der befragten Personen (besonders der Expert/-innen und älteren Bewohner/-innen) für den Aufbau von Sorgestrukturen eine zentrale Voraussetzung darzustellen. Dies spiegelt sich in den Befürchtungen der Expert/-innen und jüngeren Bewohner/-innen, dass die Bahnstadt durch weiteren Zuzug zu heterogen würde und sich damit Wertehomogenität und Kohärenzgefühl auflösen könnten, was eine Gefahr für den Erhalt der Sorgestrukturen darstellt. Andererseits ist im Sinne der Etablierung von Sorgestrukturen, insbesondere mit Blick auf Hilfe-Mix-Strukturen, der Zuzug weiterer Alterskohorten (z. B. von sogenannten jungen Alten, die sich engagieren können) und von Menschen aus unterschiedlichen sozialen Milieus erforderlich. Hier ist eine gewisse Heterogenität unabdingbar; auch ein intergenerationelles Miteinander kann nur dann funktionieren, wenn alle Alterskohorten vertreten sind.

Angesichts gesellschaftspolitischer Veränderungsprozesse wie dem demographischen Wandel steht die Stadtentwicklung vor neuen Herausforderungen. Die hier vorgestellte Studie war ein erster, explorativer Schritt, einen genaueren Blick auf die Entstehung nachhaltiger Stadtteile zu richten; sie eröffnete die Möglichkeit, die Bedeutung sozialer Netzwerke und lebendiger Nachbarschaften für ein angemessenes Wohnen und Leben im Alter zu beleuchten und gemeinsam mit Bewohner/-innen und Fachexpert/-innen zu diskutieren. Mit Hilfe des Reallaboransatzes konnte im Rahmen des hier vorgestellten Teilprojekts ein zentraler Aspekt der urbanen Transformation aufgegriffen werden, nämlich die Bedeutung des Wohnumfeldes bzw. Stadtquartiers für die sozial nachhaltige Stadt im Zeichen des demographischen Wandels. Dabei konnte gemeinsam mit Bürger/-innen und Expert/-innen, z. B. der Stadt Heidelberg, eine Fragestellung entwickelt und die notwendige (sozialräumliche) Ausstattung, aber auch Bedeutung des Wohnumfeldes eingeschätzt werden. Die Bahnstadt und das beschriebene „Heidelberg Village“ sind noch nicht vollständig entwickelt – Wahrnehmungen, Erfahrungen und Anforderungen, die das Wohnumfeld betreffen, werden sich daher sicherlich noch (ver-)ändern. Somit können hier keine finalen Ergebnisse konstatiert werden, sondern im Sinne der Reallaborforschung Entwicklungen aufgezeigt werden, die bei der zukünftigen Gestaltung von nachhaltigen Stadtteilen mitbedacht werden sollten.

Literatur

- BEETZ, S. & B. WOLTER 2015: Alter(n) im Wohnumfeld zwischen Individualisierung und kollektivem Handeln. In: VAN RIESSEN, A., C. BLECK, C. & R. KNOPP (Hrsg.): Sozialer Raum und Alter(n). Zugänge, Verläufe und Übergänge sozialräumlicher Handlungsforschung. Wiesbaden, S. 207–224.
- BLECK, C., R. KNOPP & A. VAN RIESSEN 2015: Sozialer Raum und Alter(n) – eine Hinführung. In: VAN RIESSEN, A., C. BLECK, C. & R. KNOPP (Hrsg.): Sozialer Raum und Alter(n). Zugänge, Verläufe und Übergänge sozialräumlicher Handlungsforschung. Wiesbaden, S. 1–12.
- BUNDESREGIERUNG 2016: Siebter Bericht zur Lage der älteren Generation in der Bundesrepublik Deutschland. Sorge und Mitverantwortung in der Kommune – Aufbau und Sicherung zukunftsfähiger Gemeinschaften. BT-Drucksache 18/10210 vom 02.11.2016. URL: http://www.demografie-portal.de/SharedDocs/Downloads/DE/BerichteKonzepte/Bund/Siebter-Altenbericht.pdf?__blob=publicationFile&v=2 (letzter Zugriff 23.01.2018).
- CLASSEN, K., F. OSWALD, M. DOH, U. KLEINEMAS & H.-W. WAHL 2014: Umwelten des Alterns. Stuttgart.
- GENERALI ZUKUNFTSFONDS (Hrsg.) 2012: Generali Altersstudie. Wie ältere Menschen leben, denken und sich engagieren. Frankfurt am Main.
- KAISER, G. 2012: Vom Pflegeheim zur Hausgemeinschaft. Empfehlungen zur Planung von Pflegeeinrichtungen. Köln.
- KLIE, T. 2014: Caring Community – leitbildfähiger Begriff für eine generationenübergreifende Sorgeskultur? In: Institut für Sozialarbeit und Sozialpädagogik e. V. (Hrsg.): ISS im Dialog. Sorgeskulturen – Vom Leitbild zu Handlungsansätzen. Frankfurt am Main, S. 10–23 (= ISS Aktuell 03/2014).
- KRICHELDORFF, C. & F. OSWALD 2015: Gelingendes Altern in Sozialraum und Quartier. In: Zeitschrift für Gerontologie und Geriatrie, 48, 5, S. 399–400.

- KRICHELDORFF, C., S. KLOTT & L. TONELLO 2015: Sorgende Kommunen und Lokale Verantwortungsgemeinschaften. Modellhafte Ansätze zur Sicherung von gelingendem Altern und Pflege im Quartier. In: Zeitschrift für Gerontologie und Geriatrie, 48, 5, S. 408–414.
- MAYRING, P. 2010: Qualitative Inhaltsanalyse. Grundlagen und Techniken. Weinheim.
- MOLLENKOPF, H. & P. FLASCHENTRÄGER 2001: Erhaltung von Mobilität im Alter. Stuttgart/Berlin/Köln.
- OSWALD, F. & N. KONOPIK 2015: Bedeutung von außerhäuslichen Aktivitäten, Nachbarschaft und Stadtteilidentifikation für das Wohlbefinden im Alter. In: Zeitschrift für Gerontologie und Geriatrie, 48, 5, S. 401–407.
- OSWALD, F., D. JOPP, C. ROTT & H.-W. WAHL 2011: Is aging in place a resource for or risk to life satisfaction? In: Gerontologist 51, 2, S. 238–250.
- PAHL-WEBER, E. 2013: Wohnen bleiben. Ein Plädoyer für Wohnen und Quartiersleben im Alter. In: Informationsdienst Altersfragen 40, 5, S. 6–11.
- PELIZÄUS-HOFFMEISTER, H. 2014: Gesellschaftliche Teilhabe Älterer durch Alltagsmobilität. In: Forum Qualitative Sozialforschung 15, 1, 1–23.
- SCHEINER, J. 2013: Soziale Teilhabe älterer Menschen: ein Fokus auf Mobilität und Erreichbarkeit. In: SCHLAG, B. & K. BECKMANN (Hrsg.): Mobilität und demografische Entwicklung. Köln, S. 101–118 (= Schriftenreihe Mobilität und Alter, 7).
- SCHOLL, A. & S. KONZET 2010: Lebendige Nachbarschaft mitgestalten. Viel mehr als nur Hilfe. In: ProAlter, 42, 3, S. 9–13.
- SCHUBERT, H., S. ABELS, K. PAPANFUSS, H. SPIECKERMANN & K. VEIL 2015: Neuer Infrastrukturansatz für die sozialräumliche Altenhilfe. In: VAN RIESSEN, A., C. BLECK & R. KNOPP (Hrsg.): Sozialer Raum und Alter(n). Zugänge, Verläufe und Übergänge sozialräumlicher Handlungsforschung. Wiesbaden, S. 131–156.
- VOGELPOHL, A. 2014: Stadt der Quartiere? Das Place-Konzept und die Idee von urbanen Dörfern. In: SCHNUR, O. (Hrsg.): Quartiersforschung – zwischen Theorie und Praxis. Wiesbaden, S. 59–76.
- WOLTER, B. 2013: Mobilität und Immobilität in der alternden Gesellschaft. In: SCHEINER, J., H. H. BLOTEVOGEL, S. FRANK, C. HOLZ-RAU & N. SCHUSTER (Hrsg.): Mobilitäten und Immobilitäten. Menschen – Ideen – Dinge – Kulturen – Kapital. Essen, S. 195–206.