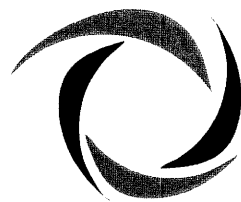




Kreis Offenbach

Der demographische Wandel

und die Stadtentwicklung



Demographischer Wandel

Dokumentation der Fachveranstaltung
am 28. Oktober 2008
im Rahmen des Demographie-Dialogs
im Kreis Offenbach

Impressum

Herausgeber

Kreis Offenbach
Leitstelle Älterwerden
Werner-Hilpert-Straße 1
63128 Dietzenbach
Telefon 06074/8180-5324
E-Mail g.wehner@kreis-offenbach.de

Projektmanagement

Gerlinde Wehner

Kreis Offenbach - Leitstelle Älterwerden

Autorin/Autor

Prof. Dr. Thorsten Bürklin
Prof. Dr. Erika Spiegel
Prof. Dr.-Ing. Michael Peterek
Dipl.-Ing. Peter Kreisl

Fachhochschule Frankfurt am Main
Heidelberg
Fachhochschule Frankfurt am Main
Hessen Agentur, Wiesbaden

Redaktion und Verarbeitung

Prof. Dr. Thorsten Bürklin
Birgit Pichon / Gerlinde Wehner

Fachhochschule Frankfurt am Main
Kreis Offenbach - Leitstelle Älterwerden

Das Bild der künftigen Stadt – Leitbilder, Perspektiven und Potentiale

Prof. Dr. Michael Peterek

Vor dem Hintergrund der vorangegangenen Beiträge, in denen die Tendenzen und die Herausforderungen des demografischen Wandels beschrieben wurden, stellt sich an dieser Stelle die Frage, wie wir mit diesen Entwicklungen im konkreten Handeln der Stadtplanung und der Stadtgestaltung umgehen werden. Denn der beschriebene demografische Wandel wird massive Auswirkungen auf die Lebensbedingungen in unseren Städten und Gemeinden haben: Wie wollen wir künftig in unseren Städten und Gemeinden leben? Wie soll deren Gestalt in Zukunft aussehen? Welche Leitbilder haben wir und welche Perspektiven und Potentiale gibt es?

Die Leitbilder der vergangenen Jahrzehnte – dessen, was wir im Allgemeinen als den so genannten „Städtebau der Moderne“ bezeichnen – waren vor allem geprägt durch

- eine möglichst saubere Trennung der verschiedenen städtischen Funktionen in jeweils unterschiedliche Bereiche des Wohnens, des Arbeitens, des Einkaufens und der Freizeitaktivitäten,
- eine vorrangige Auto-Mobilität als quasi notwendige Voraussetzung, um diese im Raum verteilten Angebote im Alltag überhaupt nutzen zu können,
- einen damit einhergehenden weitgehenden Verlust von auch aus der Fußgängersicht wirklich lebenswerten öffentlichen Freiräumen,
- ein fortlaufendes und scheinbar unbegrenztes Siedlungsflächenwachstum.

Diese Leitbilder haben sich heute in vielerlei Hinsicht als nicht mehr tragfähig und nicht nachhaltig erwiesen. Wie sollten deshalb – in Anbetracht des beschriebenen demografischen, aber auch sozialen, kulturellen, ökonomischen und ökologischen Wandels – in Zukunft unsere Leitbilder aussehen?

Dazu möchte ich im Folgenden in knapper Form fünf Leitbilder für die Stadt der Zukunft formulieren und mögliche Maßnahmen zu deren Umsetzung skizzieren. Der Schwerpunkt meiner Betrachtungen und Aussagen wird dabei – in Anbetracht des heutigen Themas – auf der Maßstabebene der gesamtstädtischen Entwicklung und der Stadtplanung liegen und nicht auf der Ebene der Architektur und der Gestaltung einzelner Gebäude, ihrer Grundrisse, Ausstattung usw. (wiewohl es dort, im Hinblick auf den demografischen Wandel, natürlich auch wichtige Maßnahmen anzugehen gilt). Es geht hier also nicht um die „altersgerechte Wohnung“, sondern um die Zukunft von Stadt und Quartier – und dieses insbesondere mit einem Fokus auf die Orte und die Gemeinden im Umland der größeren Städte.

Leitbild 1

Die Stadt der Zukunft wird geprägt durch typologische Vielfalt und differenzierte Angebote des Wohnens in ihren Quartieren

Die Mehrzahl unserer Neubausiedlungen der vergangenen Jahrzehnte ist für den anstehenden demografischen Wandel nicht gerüstet. Diese Siedlungen werden ohne wesentliche Veränderungs- und Anpassungsmaßnahmen dem demografischen Wandel nicht gewachsen sein.

In der Regel sind diese Siedlungen und Quartiere sehr eindimensional strukturiert. Dieses betrifft sowohl die überwiegend reine Wohnungsnutzung als auch den gleichen Entstehungszeitraum, fast identische Gebäudetypologien und Wohnformen sowie – daraus resultierend – auch eine weitgehende Uniformität in der Zusammensetzung der Bewohnerschaft. Die Folgeprobleme sind bekannt – wie die mangelnde Anpassungsfähigkeit an sich verändernde Bedürfnisse und Nachfragegruppen, schlechte Erschließungsmöglichkeiten durch den öffentlichen Verkehr aufgrund der in der Regel geringen Dichte, wenig attraktive öffentliche Räume und Aufenthaltsbereiche.

Angesichts einer durch Alterung künftig besonders betroffenen Bewohnerschaft (denn die Generation 50+ ist in den Umlandgemeinden überproportional vertreten) wird sich die derzeit schon bestehende Problematik noch weiter verschärfen. Ursprünglich für Familien konzipiert, sind beispielsweise die hier typischen Einfamilienhäuser für die zahlenmäßig zunehmenden, älteren 1- oder 2-Personen-Haushalte nicht geeignet, in der Regel zu groß (schon allein in Hinblick auf die steigenden Energiekosten), nicht barrierefrei usw.

Das heißt, diese Siedlungen müssen für den anstehenden demografischen Wandel erst einmal fit gemacht werden – nicht zuletzt auch deshalb, weil der überwiegende Teil der älteren Bevölkerung, wie zahlreiche Forschungsprojekte bestätigt haben, so lange wie möglich in seiner derzeitigen Wohnsituation und seinem vorhandenen sozialen Netzwerk verbleiben möchte.

Eine bauliche und städtebauliche Anpassung ist erforderlich. Diese hat verstärkt auf eine Integration von möglichst unterschiedlichen Typen, Wohnformen und Nutzungsweisen im Quartier zu setzen. Dazu gehört einerseits der Umbau vorhandener Wohnungen und Häuser hin zur Barrierefreiheit, zu kleineren Einheiten, zu unterschiedlichen Möglichkeiten der temporären oder dauerhaften Betreuung, auch zu neuen Modellen eines gemeinschaftlichen oder generationsübergreifenden Wohnens im Haus, auf dem Grundstück oder in der Nachbarschaft.

Planen für den demografischen Wandel wird dabei keineswegs bedeuten, vornehmlich Sonderprojekte für das Altenwohnen (Stichwort „Seniorenresidenzen“ o.ä.) zu entwickeln – so wichtig derartige Modelle, unter dem Gesichtspunkt der Vielfalt, auch sein mögen. Schon allein aus ökonomischen Gründen werden sie für die überwiegende Mehrheit die Ausnahme bleiben. Ein möglichst differenziertes Angebot im Quartier dient hingegen allen sozialen Gruppen und Altersklassen. Denn die Lebensstile und Haushaltsformen sind heute weitaus vielfältiger geworden als zur Entstehungszeit dieser Quartiere und werden sich auch weiter ausdifferenzieren: Neben den Familien haben wir immer mehr Ein- und Zweipersonenhaushalte, die aber längst nicht nur klassische Singles oder Paare beinhalten, sondern eine Vielzahl weiterer sog. neuer Haushaltstypen und Lebensformen, wie Wohngemeinschaften, Alleinerziehende, nicht eheliche Lebensgemeinschaften u.a.m.

Zur Bestandsanpassung auf der einen Seite kommt auf der anderen Seite das Potential einer intelligenten Nachverdichtung dieser Siedlungen hinzu. In den meisten Siedlungen ist nämlich noch Luft – vielfach sogar auf den Grundstücken selbst. Eine maßvolle Verdichtung kann dabei gleich mehreren Zwecken dienen:

Im Quartier selber schafft sie die Voraussetzungen für eine vergleichsweise preisgünstige Art und Weise, das angesprochene heterogene Gemenge unterschiedlicher Formen des Wohnens und Zusammenlebens zu erreichen – denn Grundstück, Erschließung, Infrastruktur sind ja bereits vorhanden und verursachen keine neuen Kosten. Im Gegenteil: Durch Grundstücksteilungen und Neubaurechte kann sogar zusätzliches Einkommen erwirtschaftet werden. Außerdem führt eine größere Einwohnerzahl auch zu einer besseren Auslastung eben dieser Infrastruktur und einer potentiellen Erhöhung der sozialen Kontaktdichte.

Auf der Ebene der Gesamtgemeinde reduziert ein solches Vorgehen den Bedarf an einer weiteren Ausweisung von Neubauland auf der „grünen Wiese“. Binnenentwicklung genießt dann Vorrang vor Außenentwicklung – was angesichts der sich abzeichnenden Bevölkerungsstagnation, wenn nicht sogar Schrumpfung, eigentlich eine Selbstverständlichkeit sein sollte. Die Gemeinden sind hier gefordert, qualifizierte und auf den jeweils spezifischen Fall ausgerichtete Programme zu entwickeln. Das betrifft insbesondere auch die Bauleitplanung: Bebauungspläne müssen in Hinblick auf die angesprochenen Ziele angepasst, ggf. sogar Flächennutzungspläne fortgeschrieben werden.

Welche Qualitäten heute typologisch, architektonisch und nutzungsmäßig gemischte Wohnquartiere in sich bergen können, lässt sich an zahlreichen Neubauprojekten der letzten Jahre – insbesondere in Süddeutschland – nachvollziehen.



Leitbild 2

Die Stadt der Zukunft bietet ihren Bewohnern ein attraktives Wohnumfeld und lebenswerte öffentliche Räume

Ein attraktiver öffentlicher Raum für alle Generationen ist das Grundgerüst einer lebenswerten Stadt. Öffentliche Freiräume im Wohnumfeld und in den Ortszentren sind Orte, an denen sich die Bürger im Alltag aufhalten, ihre Besorgungen erledigen und einen Teil ihrer Freizeit verbringen. Ihre Gestaltung und Weiterentwicklung macht eine der Kernaufgaben einer öffentlichen Stadtplanung aus. Denn hier kann Stadtplanung unmittelbar und originär Einfluss ausüben. Attraktive öffentliche Räume leisten auch einen wesentlichen Beitrag zur spezifischen Identität einer Stadt. Städte, die uns in Erinnerung haften oder die wir gerne im Urlaub besuchen, sind zumeist Städte mit ausgeprägten öffentlichen Räumen. Werden diese Räume hingegen vernachlässigt, so trägt dieses dazu bei, dass sich die Menschen in der Stadt nicht mehr wohl fühlen.

Lange Zeit waren die öffentlichen Räume in unseren Orten und Gemeinden überwiegend Resträume und eher ein Zufallsprodukt der Planung. Darüber hinaus werden sie oft einseitig durch die Dominanz der Automobile und deren Ansprüche bestimmt – eine Tatsache, die wir als derart selbstverständlich empfinden, dass wir sie kaum noch hinterfragen. Aber, wie ein Kollege es einmal formuliert hat: „Urbanität entsteht nicht im Vorbeifahren.“²

Ein lebenswertes Wohnumfeld und attraktive öffentliche Räume in den Ortszentren übernehmen für ältere Menschen, die im Alltag in der Regel weniger mobil sind und stärker ihrem jeweiligen Wohnort verhaftet, eine nochmals größere Bedeutung als für jüngere. Deshalb wird die Stadt im demografischen Wandel einen Schwerpunkt auf die Frage der Gestaltungsqualität und der Gebrauchstüchtigkeit der öffentlichen Aufenthaltsbereiche – wie Straßen, Wege, Plätze und Grünflächen – zu setzen haben.

Dazu gehören

- Möglichkeiten zum Draußensitzen und zur Kommunikation in Verbindung mit der eigenen Wohnung und dem Wohnumfeld,
- gut nutzbare, sichere und barrierefreie Wegeverbindungen zu den wichtigsten Erledigungen, zum Spaziergehen oder Radfahren,
- Angebote zum Sitzen und Verweilen in den Ortszentren, um unter Leuten zu sein und am kollektiven Leben teilzuhaben.

In den hier angesprochenen Gemeinden jenseits der größeren Städte sind die Wege in der Regel noch vergleichsweise kurz und können gut zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt werden. Umso wichtiger ist es deshalb, dass sie für diese Nutzergruppen besonders attraktiv gestaltet sind, z.B. durch eine Ausweitung von verkehrsberuhigten Bereichen.

Selbstverständlich ist dabei auch die Barrierefreiheit ein Thema. Sie ist nicht nur den Älteren, sondern allen Bevölkerungsgruppen dienlich. Dazu gehören Maßnahmen wie z.B.

- Absenkung der Gehsteige, wobei an Farbkontraste und Bodenreliefs zu denken ist, um Übergänge auch für sehingeschränkte Personen sicher zu machen,
- sichere Kreuzungen,
- einfache und verständliche Informations- und Orientierungssysteme – das betrifft beispielsweise Signalanlagen, Leitsysteme im öffentlichen Raum, Fahrkartenautomaten u.a.,
- komfortable Haltestellen des öffentlichen Nahverkehrs (ÖPNV).

²StefanHochstadt,BMBF-Forschungsprojekt „Demografischen Wandel gestalten“

Vierorts sind erste Ansatzpunkte dazu bereits vorhanden. Diese müssen allerdings noch zielorientierter ausgebaut werden. So kann beispielsweise das zurzeit diskutierte Konzept des „Shared Space“ (wörtlich übersetzt: des geteilten Raumes), d.h. eines städtischen Raumes, der als Mischverkehrsfläche allen Nutzern in gleichwertiger Art und Weise zur Verfügung steht, die Grundlage für eine attraktive Weiterentwicklung der öffentlichen Freiräume und eine deutliche Steigerung der Lebensqualität insbesondere in kleinen und mittleren Zentren bieten.



Leitbild 3

Die Stadt der Zukunft gewährleistet eine für jedermann erreichbare Versorgung sowie vielfältige soziale und kulturelle Angebote in lebendigen Ortszentren

Da der Aktionsradius im Alter kleiner wird und viele nicht mehr unbedingt über ein Auto verfügen können oder wollen, gewinnen alltagsnahe Versorgung, Dienstleistungen und Infrastruktur an Bedeutung. Nur wenn diese gewährleistet sind, werden die Ortszentren attraktiv sein. Ansonsten droht eine verstärkte Abwanderung derjenigen, die es sich finanziell leisten können, in die nahe gelegenen größeren Städte.

Lebendige Ortszentren erfordern Mischnutzungen für Wohnen, Dienstleistungen, Gastronomie und Versorgung – und diese lassen sich ihrerseits umso eher bewerkstelligen, umso attraktiver und lebendiger die öffentlichen Räume insgesamt sind (siehe Leitbild 2). Kulturelle und soziale Einrichtungen können hier als wichtige Katalysatoren betrachtet werden. Die öffentlichen Investitionen in den städtischen Raum können als Vorleistungen für private Investitionen in die lokale Ökonomie dienen.

In der Stadt der Zukunft wird – da bin ich mir sicher – das Bewusstsein für den Qualitätsgewinn einer wohnortnahen, fußläufig erreichbaren Grundversorgung an Bedeutung gewinnen. Denn schon jetzt verspüren wir vielerorts deutlich die Defizite, wenn eine solche Versorgung, ohne Verfügung über ein Auto, nicht mehr gewährleistet ist. Erste Klein-Supermärkte eines neuen Typs (beispielsweise der Handelskette tegut im osthessischen Raum) weisen in diese Richtung.

Aber auch die Standorte des großflächigen Einzelhandels und ihre Gestaltung werden zu überprüfen sein. Warum können diese künftig nicht ebenso gut wie mit dem Auto auch zu Fuß, mit dem Fahrrad oder dem ÖPNV erreichbar sein? Hier ist wiederum die Bauleitplanung schon bei der Standortfestlegung, aber auch der Definition von städtebaulich-gestalterischen Qualitätsstandards gefragt. Eine attraktivere Gestaltung dieser Gebiete für den Einzelhandel – mit Aufenthaltscharakter und nicht nur als Parkierungsflächen – und eine bessere Vernetzung mit den Ortskernen und zumindest dem ÖPNV kann zu einer Differenzierung und damit auch einer Stärkung gut erreichbarer, lokaler Versorgungsoptionen beitragen.



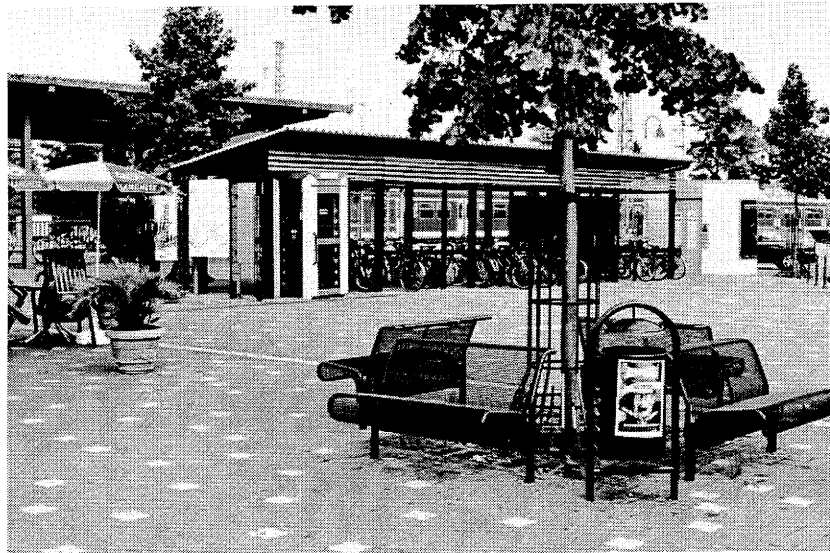
Leitbild 4

Die Stadt der Zukunft bietet ihren Bewohnern möglichst „kurze Wege“ und vielfältige Optionen der Mobilität

Differenzierte Optionen der individuellen Mobilität sind Kernelemente einer nachhaltigen Stadtentwicklung im demografischen Wandel. Vielfältig strukturierte und mischgenutzte Quartiere und Ortszentren sowie lebenswerte Freiflächen und öffentliche Räume reduzieren von sich aus die Zwangsmobilität und bilden die Voraussetzung für eine künftige „Stadt der kurzen Wege“. Sie machen eine effektive Nahmobilität im Alltag – zu Fuß oder mit dem Fahrrad – erst möglich.

Gleichzeitig ist aber auch die überörtliche Vernetzung mit den größeren Städten und dem Kern der Metropolregion zu gewährleisten. Diese regionale Mobilität gewinnt zunehmend an Bedeutung, um den Bewohnern der kleinen und mittleren Zentren die vielfältigen Angebotsoptionen der weiteren Region in Bezug auf Kultur, Konsum und Freizeit, aber auch Arbeitsstätten zugänglich zu machen (denn ansonsten besteht auch hier wieder die Gefahr des Fortzugs). Sie muss aber in Zukunft verstärkt auf einen effizienten und angebotsintensiven – und dabei soweit als möglich schienengebundenen – öffentlichen Nahverkehr verlagert werden.

Eine polyzentrische Siedlungsstruktur, wie wir sie in der Region Rhein-Main vorfinden, bietet dafür gute Grundbedingungen, die allerdings noch weiter in Wert gesetzt werden müssen. Die Halte- und Knotenpunkte des ÖPNV werden mehr und mehr das Rückgrat der Stadtregion der Zukunft ausmachen. Eine sinnvolle Siedlungsentwicklung wird sich an diesen Trassen und Knoten orientieren. Die S-Bahn-Haltestellen z.B. können dann zu attraktiven und privilegierten Entwicklungskernen werden – mit unterschiedlichen, auch kommerziellen und infrastrukturellen Nutzungsangeboten im Alltag. Voraussetzung ist dabei, dass sie ihrerseits sehr gut in das lokale Netz der Nahmobilität – also Fuß- und Fahrradwegesysteme – eingebunden sind. Eine „Bandstadt“, wie sie etwa Rodgau in Grundzügen darstellt, liefert hierzu durchaus gute Grundvoraussetzungen.



Leitbild 5

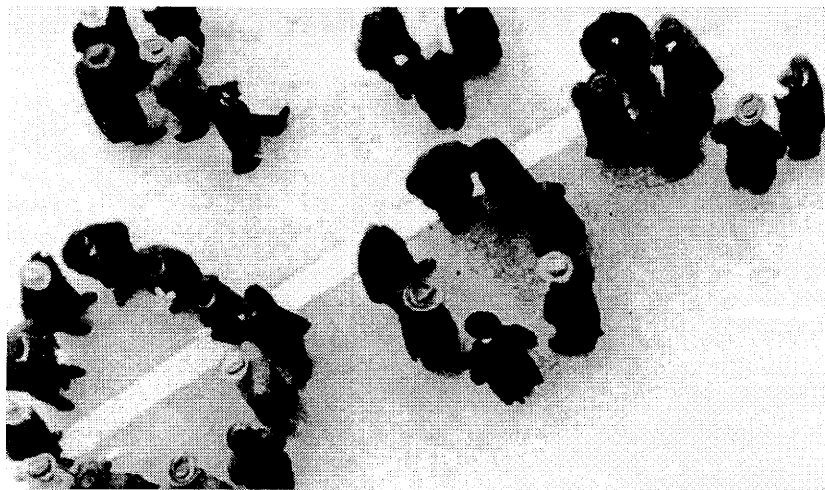
In der Stadt der Zukunft engagieren sich aktive Bürger für und in ihrer Gemeinde

Die künftig Älteren werden keine „Greisengeneration“ mehr nach alter Vorstellung sein. Die Freistellung einer größeren Anzahl von Menschen von der Erwerbsarbeit und deren zunehmende Verfügung über freie Zeit bieten vielfältige Potentiale und Chancen eines bürgerschaftlichen Engagements für soziale und kulturelle Projekte. Die älteren Bürger werden damit zu einer Ressource und einem Gewinn für die Gemeinden, die sie in Zukunft sogar umwerben werden, um sie vor Ort zu halten.

Angesichts einer in vielerlei Hinsicht immer mehr durch globale Zusammenhänge bestimmten Welt wächst gleichzeitig der Wunsch vieler Bürgerinnen und Bürger nach einer, zumindest partiellen Re-Lokalisierung, Wieder-Verortung, im alltäglichen Lebensraum von Wohnort und Quartier. Auch dies ist sicherlich ein Grund für ein zunehmendes Engagement vor Ort.

Vor diesem Hintergrund muss die Stadt im demografischen Wandel, weitaus stärker als heute, ein „ermöglichendes Gemeinwesen“ werden. Sie muss individuelle und kollektive Engagements ihrer Bürger, die Bereitschaft, sich aktiv und selbstbewusst, gemeinschaftlich und individuell an der Zukunftsgestaltung der Gemeinde zu beteiligen, ermöglichen, dazu auffordern und die Menschen ins Gespräch miteinander bringen.

Dafür müssen – seitens der Politik wie auch der Bürgerschaft – die Voraussetzungen geschaffen werden: Möglichkeiten einer aktiven Mitwirkung auf unterschiedlichen Ebenen (Nachbarschaft, Quartier, Gesamtgemeinde), professionelle Begleitung, wo nötig, aber auch die Bereitstellung notwendiger Infrastruktur (Treffpunkte, Räume, Plattformen...) und sonstiger Ressourcen.



Fazit

Die Stadt der Zukunft ist eine Stadt für Alle!

Die hier in fünf Leitbildern skizzierte Stadt der Zukunft ist keineswegs eine Stadt nur für die Alten oder die Alteingesessenen oder die neu Zugezogenen. Denn das Leitbild einer fein säuberlichen Trennung unterschiedlicher Bedürfnisse, Ansprüche, Funktionen, Gestaltungsweisen gehört – wie eingangs gesagt – der Vergangenheit an. Heute ist Mehrdimensionalität und Integration gefragt anstelle von Eindimensionalität und allzu simplem Schubladendenken.

Deshalb wird die Stadt der Zukunft, welche auf die Herausforderungen des demografischen Wandels reagiert, eine Stadt für alle Generationen und Gruppierungen sein. Es geht hier nicht um die Gestaltung von Sonder- oder „Parallelstädten“, beispielsweise für die Alten oder für die Jungen, die Wohlhabenden oder die Minderbemittelten. Die Mehrzahl der Anforderungen, welche ältere Menschen an die Stadt, ihr Wohnumfeld und ihr Zuhause stellen, ist deckungsgleich mit den Anforderungen an eine familien- und eine kinderfreundliche Stadt. Eine altersgerechte Stadt ist von daher immer auch eine Stadt für alle Jahrgänge und für alle Generationen.

Im Englischen wird hierfür heute der Begriff des „Universal Design“ verwendet – universelles Design, ein Planen und Entwerfen für alle, so könnte man es ins Deutsche übertragen. Auch in der Frankfurter Tagespresse wurde darüber kürzlich in einem ausführlichen Beitrag berichtet. Universelles Design formuliert dabei grundsätzliche Anforderungen und Ansprüche, die für das Produktdesign ebenso gelten wie für die Architektur oder den Städtebau. Vieles davon mag vielleicht selbstverständlich klingen – auch von dem, was heute hier von mir beschrieben wurde. Wir sehen, dass es allerdings keineswegs selbstverständlich ist, wenn wir einmal selbstkritisch die alltägliche Lebens- und Planungspraxis betrachten.

Von daher müssen wir in Zukunft umso konsequenter an der Umsetzung der dargelegten Leitbilder arbeiten. Denn unter der Voraussetzung, dass diese zielstrebig angegangen werden, werden auch die Gemeinden und Orte im Umland der großen Städte in ihrer städtebaulichen und räumlichen Entwicklung gut für die Herausforderungen des anstehenden demografischen Wandels gerüstet sein.

Prof. Dr. Michael Peterek

Architekt und Stadtplaner, Professor für Städtebau und Entwerfen
Prodekan des Fachbereichs 1. Architektur – Bauingenieurwesen – Geomatik
Mitglied des Forschungszentrums Demografischer Wandel (FZDW)
Leiter des Internationalen Masterstudiengangs „Urban Agglomerations“

Fachhochschule Frankfurt am Main – University of Applied Sciences
Nibelungenplatz 1
60318 Frankfurt am Main
mpeterek@fb1.fh-frankfurt.de

Zuletzt erschienene Publikationen:

Bürklin, Th. und Peterek, M. (2006) Lokale Identitäten in der globalen Stadtregion. „Alltagsrelevante Orte“ im Ballungsraum Rhein-Main, Frankfurt: IKO-Verlag
Bürklin, Th. und Peterek, M. (2008) Stadtbausteine, Basel: Birkhäuser Verlag