

ALTERNDE QUARTIERE IN CHEMNITZ

*Herausforderungen für Grundversorgung
und Mobilität von morgen*



ALTERNDE QUARTIERE IN CHEMNITZ

Herausforderungen für Grundversorgung und Mobilität von morgen

Anne Dietrich, Christel Eißner und Vera Denzer

Studie des Instituts für Geographie
der Universität Leipzig (IfG)
in Kooperation mit dem
Verband Sächsischer
Wohnungsgenossenschaften e. V. (VSWG)

INHALT

Vorwort	6
1 Einführung – Lebensqualität in alternden Städten erhalten	8
2 Herleitung der untersuchungsrelevanten Begriffe	10
2.1 Bestimmung des Begriffs „Nahversorgung“	11
2.2 Definition der Größen „(Nah-)Mobilität“ und „Kompensationsstrategien“	12
2.3 Überblick und Einordnung in den Stand der Forschung	14
3 Auswahl und Beschreibung der untersuchten Quartiere	18
4 Methodisches Vorgehen	24
4.1 Haushaltsbefragung im wohnungsgenossenschaftlichen Bestand	24
4.2 Interviews im Gehen („Go Along“) in Helbersdorf und dem Flemminggebiet	27
5 Auswertung zur Nahversorgungssituation in Chemnitzer Quartieren	29
5.1 Ausgangspunkt: Beschreibung der Befragten	30
5.1.1 Grundlegende Charakteristika: Alter, Geschlecht, Lebenssituation, finanzielle Lage und Führerscheinbesitz	30
5.1.2 Wohnzufriedenheit der Befragten in den Quartieren	34
5.2 Erkenntnisse zur wohnortnahen Grundversorgung	36
5.2.1 Einführung in die aktuelle (Nah-)Versorgungslage der untersuchten Quartiere	36
5.2.2 Relevanz unterschiedlicher Grundversorgungseinrichtungen	37
5.2.3 Was spricht gegen eine Nutzung von Grundversorgungseinrichtungen im eigenen Quartier?	43

6	Auswertung zum Mobilitätsverhalten der Befragten	46
6.1	Art und Häufigkeit der Fortbewegung für alltägliche Erledigungen	46
6.2	Aufgewendete Wegezeiten zu Grundversorgungseinrichtungen	48
6.3	Herausforderungen der Nahmobilität und Möglichkeiten der Bewältigung	50
7	Auswertung der Erkenntnisse zu den Kompensationsstrategien	52
7.1	Relevanz verschiedener Strategien zur Selektion, Optimierung und Kompensation	52
7.2	Essen auf Rädern und Co. – Bedeutung ambulanter Hilfen und Dienstleistungen	53
7.3	Unterschiede zwischen kompensierenden und nicht-kompensierenden Befragten	56
8	Lage der Grundversorgung in Chemnitz – zusammenfassende Schlussfolgerungen und Ausblick	58
9	Abkürzungsverzeichnis	60
10	Abbildungs- und Tabellenverzeichnis	61
11	Quellenverzeichnis	63
12	Anhang	72

VORWORT

In keinem Land Europas altert und schrumpft die Bevölkerung so schnell wie in Deutschland (vgl. BI/Körper-Stiftung 2014: 11). Prägend für diese demographische Transformation ist die Alterung der Gesellschaft in dreifacher Hinsicht: (a) die Lebenserwartung steigt und damit die Zahl der Hochbetagten, (b) die absolute Zahl älterer Menschen nimmt zu und damit (c) auch ihr relativer Anteil im Vergleich zu den Jüngeren (vgl. Rüßler et al. 2015: 10). Da sich mit der Zahl an Lebensjahren auch die Anforderungen an die Versorgung(-swege) verändern, gehen mit den beschriebenen Prozessen neue Herausforderungen an die Grundversorgung einher.

Zu diesem Themenbereich entstand im Frühjahr 2015 eine Kooperation zwischen der Gesundheits- und Dienstleistungsregion Chemnitz+ (GDR C+) unter Leitung des Verbandes Sächsischer Wohnungsgenossenschaften e. V. (VSWG) und der Professur für Anthropogeographie des Instituts für Geographie, Universität Leipzig (IfG). Beteiligt waren außerdem Partner des Projektes Chemnitz+ – Zukunftsregion lebenswert gestalten im Bereich der Projektsäule 2 „Teilhabe“.

Die ProjektpartnerInnen aus der Praxis arbeiteten im Rahmen des sogenannten „Anthropogeographischen Forschungsprojektes“ mit Dozentinnen und Bachelor-Studierenden zusammen. Im Zuge der praxisbezogenen studentischen Ausbildung wurden hier u. a. Methodenkompetenz und konzeptionelles Denken erprobt sowie die Fähigkeit zur eigenständigen und der Gruppenarbeit gestärkt.

Neben der Wissensvermittlung wurde angestrebt, fundierte wissenschaftliche Erkenntnisse zu gewinnen und die Studierenden auf diese Weise an die wissenschaftliche Praxis inner- und außerhalb des universitären Betriebes heranzuführen.

Ziel der Zusammenarbeit war es, ein möglichst vollständiges Bild der aktuellen Versorgungssituation vorab ausgewählter Chemnitzer Wohngebiete zu erhalten. Der Fokus lag dabei auf Flemming/Altendorf, Helbersdorf, Hutholz, Kappel, Markersdorf, Morgenleite und dem Yorckgebiet. Diese Quartiere zeichnen sich durch eine vergleichsweise stärker gealterte Bevölkerung aus und ermöglichen so einen Blick auf zukünftige Bedarfe und Herausforderungen der gesamten Stadt Chemnitz.

Zentrale Fragestellungen des studentischen Forschungsprojektes lauteten daher: Wo und wie erledigen Genossenschaftsmitglieder, -mieter und -mieterinnen ihre Einkäufe in Chemnitzer Quartieren? Auf welche Schwierigkeiten stoßen sie dabei, wenn sie beispielsweise auf eine Anbindung mit Bus und Bahn angewiesen sind? Wo sehen sie Mängel im Angebot? Und auf welche Hilfen greifen die Chemnitzerinnen und Chemnitzer zurück, sollten Wege für sie selbst zu beschwerlich werden?

In der vorliegenden Broschüre finden Sie einen Überblick über die zu diesen Fragen gewonnenen Erkenntnissen.

Da diese Zusammenstellung ohne die Mithilfe zahlreicher Beteiligter nicht möglich gewesen wäre, möchten wir an dieser Stelle gerne unseren Dank richten an die Bewohnerinnen und Bewohner der untersuchten Chemnitzer Gebiete, die sich die Zeit für die Beantwortung der Fragen genommen haben. Wir danken auch den Wohnungsgenossenschaften Chemnitz-Helbersdorf eG (WCH), Chemnitzer Siedlungsgemeinschaft eG (CSg), Chemnitzer Allgemeine Wohnungsgenossenschaft eG (CAWG) und Wohnungsgenossenschaft „EINHEIT“ eG (WG „Einheit“), dem Sozialamt und Tiefbauamt der Stadt Chemnitz, der Chemnitzer Verkehrs-AG (CVAG), der Arbeit, Technik und Bildung gGmbH (ATB) und dem Bildungs- und Förderunternehmen für Blinde und Sehbehinderte Chemnitz (SFZ) für ihre Unterstützung in logistischen Fragen ebenso wie für die Einführung in die Themengebiete in Leipzig und vor Ort in Chemnitz. Weiterhin gilt unser herzlicher Dank den Studieren-

den des Bachelors Geographie – ohne sie wäre die Erfassung und Bearbeitung der umfangreichen Datenmenge nicht möglich gewesen: Miriam Hiltraud Apel, Judith Mareike Bergman, Anna Borgwardt, Arvid Julius Brinksmeier, Michelle Bröcking, Martin Ensenbach, Sophia Erhard, Dominik Eßmann, Christoph Fraß, Susann Friedrich, Johanna Gaffrey, Fenja Gewitsch, Silvia Gietkowski, Martina Hanewinkel, Tobias Hänel, Matthias Kellner, Elisabeth Köhn, Anja Kühl, Adina Landsmann, Kimberly Lerch, Jens Naujokat, Friederike Neupert, Gregor Pistorius, Simone Reck, Ronja Schäfer, Steven Sieg, Johanna Marie Sterzing, Nathanael Stolte, Julia Streiffeler, Hans-Christoph Thiele, Maximilian Tietzel, Carolin Trieglaff, Laura Wille und Marie Windhorst.

Wir hoffen, dass die in dieser Broschüre zusammengefassten Erkenntnisse einen Baustein für die Bewältigung der Probleme und Herausforderungen der Zukunft alternder Stadtgebiete und Städte liefern können.



Prof. Dr. Vera Denzer
Institut für Geographie
Universität Leipzig



Dr. Axel Viehweger
Vorstand, Verband Sächsischer
Wohnungsgenossenschaften e. V.



Alexandra Brylok
Referentin Soziales und Projekte
Verband Sächsischer
Wohnungsgenossenschaften e. V.

1 EINFÜHRUNG – LEBENSQUALITÄT IN ALTERNDEN STÄDTEN ERHALTEN

Deutschland befindet sich – demographisch gesehen – in einer prekären Situation: seine Bevölkerung wird immer älter und sie schrumpft zahlenmäßig. Während die Lebenserwartung weiter steigt, sinken die Geburtenzahlen seit Jahrzehnten stark ab. Bis zum Jahr 2050 wird deshalb der Anteil der Bevölkerung von 64 Jahren und mehr auf ein Drittel der Bevölkerung steigen, jeder achte Einwohner wird sogar 80 oder älter sein (vgl. BI/Körper-Stiftung 2014: 6).

In Ostdeutschland findet diese Entwicklung in intensivierter Form statt: Wegen der hohen Abwanderungszahlen insbesondere jüngerer und weiblicher Bevölkerungsgruppen in den 1990ern und des auch gegenwärtig negativen Wanderungssaldos, verstärken sich die Auswirkungen von Geburtendefizit und Alterung (vgl. BBE 2007: 38; BI/Körper-Stiftung 2014: 16). Zwar sinkt die Einwohnerzahl in den neuen Bundesländern aktuell weniger schnell als noch in den 1990er Jahren (vgl. u. a. Glorius 2015; Klingholz 2010), die fortgeschrittene Alterung liegt jedoch auf der Hand: Vergleicht man den Anteil der Menschen in der Altersgruppe 61+, so liegt dieser in Deutschland bei 27,3 %, in Sachsen bei 32,5 % und in Chemnitz bei 34,6 % (vgl. Stadtverwaltung Chemnitz 2015; Statistisches Bundesamt 2015; Statistisches Landesamt 2015). Der Strukturwandel der Bevölkerung bringt verschiedene Herausforderungen mit sich, u. a. im eng verschränkten Bereich von Mobilität und Nahversorgung. Zum einen stagniert oder sinkt mit der Einwohnerzahl, ihrer Alterung und Haushaltsverkleinerung die Kaufkraft (vgl. Jürgens 2014: 1). Parallel dazu verändert sich seit Jahren auch die Struktur des Einzelhandels. Während die Verkaufsflächen größer werden, dünnt sich das Filialnetz zunehmend aus (vgl. u. a. BBE 2007: 40; Baaser/Zehner 2014a: 35; Freudenau/Reutter 2007: 2; Jürgens 2014: 1)

Da mit zunehmendem und ganz besonders im hohen Alter das Risiko einer sensorischen, motorischen oder kognitiven Einschränkung steigt, können sich auch die Möglichkeiten älterer Menschen verschlechtern, mobil zu sein und sich selbstständig zu versorgen (vgl. u. a. Pelizäus-Hoffmeister 2014: o.S.; Wilde 2014: 11, 17f.). Die Versorgung mit Lebensmitteln ist dabei nur ein gefährdeter Bereich. Begreift man Nahversorgung als Basis gesellschaftlicher Teilhabe (vgl. Beckmann 2007: 10), geht mit einer Verringerung von Nahversorgungsmöglichkeiten oder bzw. und sinkender Mobilität auch die Chance von Austausch und Partizipation am sozialen und kulturellen Leben verloren.

Es ist daher wichtig, die aktuelle Versorgungssituation in gealterten Quartieren zu erfassen und etwaige Lücken aufzudecken. Zudem muss betrachtet werden, welche Möglichkeiten Menschen schon heute nutzen, um – auch bei eingeschränkter Leistungsfähigkeit – ihre Versorgung im Quartier eigenständig zu gewährleisten.

Aus der übergreifenden Betrachtung der Zusammenhänge entstanden für die vorliegende Untersuchung folgende Fragen:

- (1) Wie versorgen sich die Mitglieder¹ der Genossenschaften in ihren Quartieren?
- (2) Wo werden tägliche Besorgungen erledigt?
- (3) Welche Schwierigkeiten ergeben sich gegebenenfalls dabei und welche Versorgungseinrichtungen werden nicht besucht?
- (4) Hängt das Nicht-Aufsuchen mit Fragen der Mobilität zusammen oder hat es andere Ursachen?
- (5) Auf welche Kompensationsstrategien greifen die Bewohner ggf. zurück, um Mobilitätseinschränkungen auszugleichen?

¹ Anmerkung: Personenbezeichnungen werden aus Gründen der besseren Lesbarkeit lediglich in der männlichen oder weiblichen Form verwendet, dies schließt das jeweils andere Geschlecht mit ein.

Untersuchungsschwerpunkt des Kooperationsprojektes bildeten die Chemnitzer Ortsteile Hutholz, Markersdorf, Morgenleite, Helbersdorf, Kappel, Altendorf/Flemming und das Yorckgebiet. Diese Gebiete zeichnen sich durch einen – auch im Vergleich zu Chemnitz – sehr hohen Anteil der Altersgruppe 61+ aus. 49 % der Einwohner

sind hier 61 Jahre und älter. Dieser Altersvorsprung bietet die Chance, einen Blick auf künftige Bedarfe und Herausforderungen von Chemnitz und alternden Städten überhaupt zu werfen, so rechtzeitige Weichenstellungen vorzunehmen und Handlungsoptionen auszuweisen.



2 HERLEITUNG DER UNTERSUCHUNGSRELEVANTEN BEGRIFFE

Im deutschen Grundgesetz ist die Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse verankert. Einen zentralen Baustein stellt die Daseinsvorsorge dar. Darunter wird „die Bereitstellung öffentlicher oder (teil-)privatisierter Infrastrukturen wie Straßen, Schulen, Elektrizität, Post oder Telekommunikation („Leistungen im allgemeinen Interesse)“ (Universität Rostock 2009: 15) verstanden. Obwohl beispielsweise Essen und Trinken zu den menschlichen Basisbedürfnissen zählten und die grundlegende Versorgung im Quartier gesellschaftliche Teilhabe auch in sozialer und kultureller Hinsicht sichert, wird die Grund- bzw. Nahversorgung nicht als Element der Daseinsvorsorge betrachtet (vgl. BBE 2007: 6; BBSR 2015: 8; Junker/Kühn 2006: 27; Universität Rostock 2009: 15). Stattdessen zählt sie zum Bereich der „marktlichen Bereitstellung von Gütern“ (BBE 2007: 16). Somit bestimmen Angebot und Nachfrage die Struktur der Nahversorgungsmöglichkeiten.

Aktuell erweist sich dieser Steuerungsmechanismus an vielen Stellen als problematisch: Der demographische Wandel führt, wegen der Alterung und zahlenmäßigen Schrumpfung der Bevölkerung, zu einer Verkleinerung und Verringerung von Haushalten und damit auf lange Sicht zu einer stagnierenden bzw. sinkenden Kaufkraft (vgl. Jürgens 2014: 1). Auch in Chemnitz sind die Einwohnerzahlen rückläufig, was das Kaufkraftvolumen prinzipiell begrenzt. Von 1997 bis 2014 gab es einen Bevölkerungsrückgang um 12 %, wobei von 2013 auf 2014 erstmals wieder ein leichtes Plus verzeichnet werden konnte (vgl. Böhm 2015: 11f.). Außerdem lag die einzelhandelsrelevante Kaufkraft 2014 in Chemnitz mit 2.156 € pro Kopf mehr als 6 % unterhalb des bundesdeutschen Durchschnitts (2.303 €) (vgl. Böhm 2015: 14f.).

Auf Anbieterseite ist gleichzeitig eine veränderte Standortpolitik zu beobachten, die mit einem ge-

nerellen Rückzug aus der Fläche bei gleichzeitiger Vergrößerung der verbleibenden Verkaufsflächen an hochfrequentierten Standorten einhergeht. Die Zahl der Lebensmittelmärkte sinkt, ihr Flächenbedarf steigt jedoch zumeist (vgl. Baaser/Zehner 2014a: 35f.; BBSR 2015: 8; Beckmann 2007: 10f.; Freudenau/Reutter 2007: 2; Junker/Kühn 2006: 10; Jürgens 2014: 1²; für Ausnahmen siehe Ehlert 2014: 167). Auch in Chemnitz sank die Verkaufsfläche zwischen 2010 und 2015 um 4 % (vgl. Böhm 2015: 29). Ergebnis ist eine allmähliche Polarisierung der Angebotsstrukturen und die entstehenden Lücken führen zu einer „Renaissance“ des Nahversorgungsbegriffes in Wissenschaft, Planung und Politik (vgl. BBE 2007: 6; Jürgens 2014: 1). Eine Analyse der Nahversorgungssituation ist nicht nur im ländlichen Raum notwendig, sondern auch in städtischen Gebieten:

„Die wohnortnahe Versorgung der Bevölkerung in Großstädten mit Lebensmitteln und anderen Gütern des täglichen Bedarfs hat in den vergangenen Jahren wahrnehmbar an Qualität eingebüßt. Nahezu jeder zehnte Großstadtbewohner ist heute bereits von einer unzureichenden Nahversorgungssituation betroffen. Dies bedeutet, dass in seinem fußläufigen Einzugsbereich keine Lebensmittelgeschäfte mehr vorhanden sind“ (Baaser/Zehner 2014a: 35; vgl. dazu auch BBSR 2015; BMVBS 2011; Junker/Kühn 2006).

Die zunehmende Verlängerung von Einkaufswegen hat besonders problematische Auswirkungen auf ältere Menschen, finanziell schlechter gestellte oder nicht motorisierte Haushalte (vgl. u. a. Burmeister 2007: 5; VRS 2001: 81). Diese Gruppen überschneiden sich oftmals, denn das zur Verfügung stehende Haushaltsbudget sinkt mit dem Renteneintritt und auch die PKW-

² Eine prägnante Zusammenfassung findet sich bei Kühn 2012.

Mobilität nimmt mit zunehmendem Alter ab. Baaser und Zehner fanden heraus, dass der Anteil der über 60-Jährigen, die täglich einen PKW nutzen, noch bei knapp unter 50 % liegt, betrachtet man die über 75-Jährigen beträgt der Anteil nur noch 22 % (vgl. 2014a: 36).

Da Menschen im höheren Alter tendenziell auch in ihrer physischen Leistungsfähigkeit eingeschränkt sind, sind sie „distanzempfindlicher“ als andere Bevölkerungsgruppen. Sie benötigen nahräumlich gebündelte Angebote und kurze Wege (vgl. Rüßler et al. 2015: 11). Es handelt sich hierbei um einen wichtigen und größer werdenden Teil der Bevölkerung, denn die Zahl der Menschen im Alter von 60 Jahren und mehr ist hoch und wird weiter steigen. Die Mehrheit dieser Menschen möchte selbstbestimmt älter werden, so lange wie möglich in der eigenen Wohnung und in vertrauter Umgebung leben (vgl. Burmeister 2007: 7; Rüßler et al. 2015: 9). Die Möglichkeit, sich selbst mit Lebensmitteln und anderen grundlegenden Gütern zu versorgen, mobil und im sozialen Austausch zu bleiben – kurz: eine funktionierende Nahversorgung – sind dafür essentiell (vgl. Baaser/Zehner 2014a: 36; Burmeister 2007: 5).

Aus diesem Grund interessieren sich auch die Wohnungsgenossenschaften zunehmend für das Thema Nahversorgung:

„Sie sind [...] an der nachhaltigen Vermietbarkeit ihrer Bestände interessiert. Und die ist von einer funktionierenden Nahversorgung abhängig“ (Burmeister 2007: 6).

Bevor jedoch mit der Präsentation der Chemnitzer Untersuchungsergebnisse begonnen werden kann, soll zunächst bestimmt werden, was sich hinter dem Begriff Nahversorgung genau verbirgt.

2.1 *Bestimmung des Begriffs „Nahversorgung“*

Die Nahversorgung ist eine Spezifizierung der Grundversorgung, das heißt der Versorgung mit Gütern des kurzfristigen bzw. täglichen Bedarfs. Der Begriff Nahversorgung erweitert diese Definition um die Dimension der Entfernung und bezieht sich auf jene Grundversorgung, die möglichst zentral gelegen und fußläufig zu erreichen ist (vgl. Beckmann 2007: 9; GMA 2011: 7).

Zwar kommt es bei dem Begriff „auf die Nähe [...] an“ (BBSR 2015: 3), allgemeingültige Festlegungen zu deren Definition gibt es jedoch nicht. Unterschiedliche Autoren fassen Distanzen zwischen 400 und 1.000 Metern sowie Wegezeiten zwischen 5 und 15 Gehminuten als „nah“ auf (vgl. u. a. Baaser/Zehner 2014a: 39; BBE 2007: 11; BBSR 2015: 3, 8; Junker/Kühn 2006: 27f.; Kühn 2012: 4). Freudenau und Reutter betonen allerdings, dass Distanzen von 1.000 Metern „gerade für Fußgänger mit schweren Taschen schon sehr hoch [sind]“ (2007: 1). Außerdem bemängelt Donato, dass ungeklärt sei, für wen die Bemessungsgrundlage gelten solle: „[F]ür den durchschnittlich gesunden Menschen [...], oder für ältere Menschen mit Gehhilfen?“ (2007: 8).

Vor diesem Hintergrund stützt sich die vorliegende Untersuchung auf die individuell aufgewendete Wegezeit und legt 15 Gehminuten als jeweils individuelle Obergrenze für die Nahversorgung fest. Auf diese Weise werden Unterschiede in der physischen Leistungsfähigkeit berücksichtigt.

Geht es um die Waren, die zur Nahversorgung gehören, hat sich in der Fachliteratur ein Konsens für die Aufgliederung in Nahversorgung im (a) „engeren“ und (b) „weiteren“ Sinne etabliert (vgl. BBE 2007: 11).

Unter Nahversorgung im engeren Sinne werden „Lebensmittel, Getränke, Genusswaren und Drogerieartikel“ (BMVBS 2013: 3f.) gefasst. Im weiteren Sinne bezieht sich der Begriff auf einzelhandelsnahe, öffentliche und private Dienstleistungen, wie Finanz- oder Postdienstleistungen, Friseur, Gastronomie-, Bildungs- und Kulturangebote und schließt auch die grundlegende medizinische Versorgung durch Ärzte und Apotheken mit ein (vgl. BBE 2007: 11; Beckmann 2007: 8).

Gerade in ihrer weiten Definition bildet Nahversorgung eine zentrale Konsum- und Mobilitätsgröße in Deutschland: Insgesamt entfallen ca. 52 Mio. Wege allein auf den Zweck Einkauf, drei Viertel von ihnen dienen der Versorgung mit Waren des täglichen Bedarfs und ein Großteil findet im unmittelbaren Wohnumfeld statt (vgl. Freudenau/Reutter 2007: 4).

Neben der Ausstattung mit Gütern und Dienstleistungen des täglichen Bedarfs haben Nahversorger auch andere, „entscheidende quartiersbildende Funktion[en]“ (Burmeister 2007: 5). Als Treffpunkt, Kommunikationsgelegenheit und Orientierungspunkt beleben sie den Raum und können Quartieren eine „urbane Mitte“ geben (vgl. BBE 2007: 16; Beckmann 2007: 10). Nahversorger sichern Arbeitsplätze und können die lokale Wirtschaft stützen, sie bilden einen Standortfaktor – und damit einen wichtigen Baustein von Lebensqualität (vgl. GMA 2011: 9 ff.; Gutjahr 2007: 21).

Allerdings ist zu beachten, dass sich gute – im Sinne einer qualifizierten, funktionierenden und nachhaltigen – Nahversorgung nicht allein aus der fußläufigen Erreichbarkeit eines Bäckers ergibt. Allein für die Nahversorgung im engeren Sinne sind ein Spezialgeschäft (wie Metzger etc.) und mindestens ein Lebensmittelvollsortimenter bzw. -discounter (bei dem auch Dro-

gerieartikel erworben werden können) in fußläufiger Entfernung notwendig (vgl. Klein 2014: 90). Vielfalt im Angebotsbereich ist somit für die Qualität der Nahversorgung ebenso entscheidend wie die Kürze der Wege (vgl. Freudenau/Reutter 2007: 2; Kühn 2012: 5).

Aus diesem Grund werden die Nahversorgungseinrichtungen in der vorliegenden Untersuchung in ihrer ganzen Breite erhoben. Zur engeren Nahversorgung werden Lebensmittelgeschäfte (wie Bäcker, Fleischer und Supermärkte) sowie Drogerien gezählt. Nahversorgung im weiteren Sinne besteht weiterhin aus dem Vorhandensein von Apotheken, Arztpraxen, Geldinstituten, Sportstätten, Gaststätten/Cafés, Haltestellen des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV), Parks und Grünanlagen, Postfilialen, Friseuren, Einrichtungen mit Bildungsangeboten, Kultureinrichtungen sowie Begegnungs- und Seniorenzentren.

2.2 *Definition der Größen „(Nah-)Mobilität“ und „Kompensationsstrategien“*

Wie aus der Definition zur Nahversorgung ersichtlich wird, spielt die Frage der (Nah-)Mobilität eine zentrale Rolle im Zusammenhang mit der wohnortnahen Grundversorgung (s. Abb. 1). Das individuelle Mobilität zu Fuß gilt als wesentliche Voraussetzung, um sich „nahzuversorgen“.

Unter Mobilität (genauer: räumlicher Mobilität) wird klassischerweise die „Ortsveränderung einer Person innerhalb einer bestimmten Zeit“ (Scherz 2007: 51) verstanden. Im vorliegenden Fall sind „Zeit“ und die „Ortsveränderung“ auf Distanzen, die max. 15 Minuten Gehzeit beanspruchen festgelegt. Ausgehend von

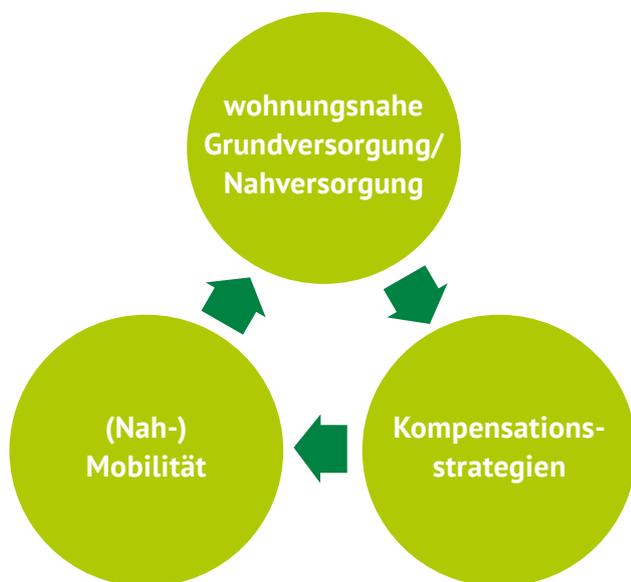


Abbildung 1: Zusammenhang der zentralen Begriffe
(eig. Abb.)

dieser Definition sprechen wir im vorliegenden Fall von „Nahmobilität“. Diese dient nicht allein der Entfernungsüberwindung, sondern ist, wie die Grundversorgung, eng mit der Teilhabe am gesellschaftlichen Leben, mit wirtschaftlichen, sozialen sowie kulturellen Vermittlungs- und Austauschprozessen verbunden (vgl. Beckmann/Wulfhorst 2003: 1, 3; Claßen et al. 2014, 59; Freudenu/Reutter 2007: 2; Wilde 2014: 12). Nahmobilität bildet die Voraussetzung selbstständiger Alltagsorganisation: Versorgung, Gesundheitsfürsorge, Freizeitgestaltung und gesellschaftlicher Partizipation (vgl. Scherz 2007: 49).

Die individuellen physischen Voraussetzungen der Mobilität können durch verschiedene Faktoren negativ beeinflusst werden, unter anderem das Älterwerden (vgl. Hoffmann 2008: 5). Typische körperliche Veränderungen sind eine verminderte körperliche Leistungsfähigkeit, was beispielsweise Muskelkraft und Ausdauer angeht, sowie Einschränkungen des Seh- und Hörvermögens und auch der Reaktionsgeschwindigkeit (vgl. Eisfeld 2005: 137ff.; Karthaus et al. 2009: 3; Mollenkopf/Flaschenträger 2011: 73; Wilde 2014: 17f.). Auch Krankheiten, die Häufigkeit und Länge von Außer-Haus-Aktivitäten reduzieren, können die Mobilität beeinträchtigen (vgl. Pelizäus-Hoffmeister 2014: o.S.).

Menschen, die nicht mehr oder nur schwer in der Lage sind, sich in ihrem Wohnumfeld zu bewegen, entwickeln oftmals sogenannte Kompensationsstrategien. Diese bilden einen dritten begrifflichen Baustein der vorliegenden Untersuchung (s. Abb. 1).

Kompensationsstrategien sind einzuordnen in das Modell der selektiven Optimierung und Kompensation (SOK-Modell) von Baltes und Baltes (1989). Es handelt sich dabei um einen der meistgenutzten Ansätze in der Psychologie des Alterns (vgl. Freund et al. 2014: 1407).

Die generelle Grundannahme von „Entwicklungstheorien“ ist, dass Menschen im Verlauf ihres Lebens verschiedene (kognitive und körperliche) Entwicklungsphasen durchlaufen, in denen sich das Verhältnis von Gewinnen und Verlusten verändert. Herrschen in jüngeren Altersphasen Gewinne vor, sind es im hohen Alter Verluste, wie gesundheitliche Probleme oder kognitive Einschränkungen (vgl. Baltes/Baltes 1989: n. pag.; Eisfeld 2005: 28f.; Freund et al. 2014: 1407; Hefter/Götz 2013: 20; Wozniak 2010: 24f.).

„Auch Mobilität ist Teil einer lebenslangen Entwicklung. Verkehrsverhalten, Mobilitätsbedürfnisse und -bedeutungen ändern sich im Lauf des Lebens. Mit zunehmendem Alter kommt es im Bereich Mobilität häufig zu negativen Veränderungen bzw. ‚Verlusten‘“ (Hefter/Götz 2013: 20).

Um eine Balance zwischen Gewinn und Verlust herzustellen und somit die Basis für „erfolgreiches Altern“ zu legen, wurde die Lösungsstrategie entwickelt:

- *„Altern zu optimieren*
- *durch Selektion von Verhaltensweisen und*
- *Kompensation von Defiziten“*

(Eisfeld 2005: 30).

„Optimierung“ bezieht sich auf eine möglichst effiziente Nutzung vorhandener Reserven. Den jeweiligen Zielen wird mehr Zeit und Aufmerksamkeit geschenkt, beispielsweise durch das Training bestimmter Fähigkeiten (vgl. Hefter/Götz 2013: 20). So kann die Frequenz von Einkäufen erhöht werden, um in Bewegung zu bleiben.

„Selektion“ bezeichnet die Auswahl oder Spezialisierung auf Ziele und Aktivitäten, entweder aufgrund individueller Präferenzen (sogenannte elektive Selektion) oder weil Handlungsziele aufgrund von Einschränkungen nicht mehr aufrechterhalten werden können (sogenannte verlustbasierte Selektion). Es geht also um eine Bündelung der eigenen Ressourcen auf die zentralen Zwecke (vgl. Freienstein 2013: 32; Freund et al. 2014: 1407; Wozniak 2010: 25). Da sich diese Kapazitätsreserven mit zunehmendem Alter verringern, steigt die Bedeutung der Selektion mit der Anzahl an Lebensjahren. Ein Beispiel für diese Handlungsstrategie ist die Verringerung der Zahl aufgesuchter Geschäfte im Rahmen der täglichen Versorgung (vgl. Hoffmann 2008: 6).

„Kompensation“ – also das Anpassen an Funktionsausfälle – kommt dann zum Tragen, wenn individuelle Verhaltensänderungen nicht mehr ausreichen, um den jeweils angestrebten Zweck zu erreichen. Um an altbekannten Mobilitätszielen festzuhalten, werden neu erworbene oder zuvor ungenutzte Ressourcen zum Einsatz gebracht. Dies kann der Gebrauch einer Gehhilfe oder die Unterstützung durch Familie, Freunde oder Nachbarn bei den alltäglichen Besorgungen sein (vgl. Baltes/Baltes 1989: n. pag.; Eisfeld 2005: 31; Schlag/Engeln 2001: 262).

Die unterschiedlichen Strategien sind in der Praxis schwer zu trennen, da sie in sequentieller Abfolge verlaufen und in Wechselwirkung miteinander stehen (vgl. Baltes/Baltes 1989: n. pag.; Hefter/Götz 2013: 20; Wozniak 2010: 26). Aus diesem Grund werden Selektion, Optimierung und Kompensation hier übergreifend betrachtet und verkürzt als Kompensationsstrategien benannt.

2.3 Überblick und Einordnung in den Stand der Forschung

Zur Nahversorgung in Städten gibt es bereits zahlreiche empirische Studien, die die Verhaltensweisen der Bevölkerung sowie deren Wünsche abbilden und versuchen, unterversorgte Gebiete zu identifizieren (vgl. Baaser/Zehner 2014a: 37; Junker/Kühn 2006: 44). Methodisch werden dazu häufig Befragungen oder Luftlinienmessungen von Einzelhandelsstandorten bzw. Wohngebieten genutzt (vgl. Baaser/Zehner 2014a: 37f.).

Bei vielen dieser Untersuchungen werden die Themen Nahversorgung und Mobilität bzw. Verkehrsmittelwahl

oder auch Nahversorgung und Einzelhandelsstruktur eng miteinander verknüpft (vgl. Junker/Kühn 2006: 44). Einige umfangreichere Beispielstudien werden hier kurz vorgestellt:

- Der Verband Region Stuttgart (VRS) erhob mittels Beobachtungen und Experteninterviews, Daten- und Dokumentenauswertung, Fotodokumentation sowie Telefonbefragung von 431 Haushalten
 - was für die Befragten zur Nahversorgung gehört,
 - wo, in welchem Zusammenhang (Stichwort: Koppelungswege) und wie (Stichwort: Verkehrsmittelwahl) die Versorgung (insbesondere mit Lebensmitteln) erfolgt,
 - welche Anforderungen an den Einkauf im Einzelhandel bestehen und
 - wie zufrieden die Probanden mit der gegenwärtigen Situation sind.

Außerdem sollte die Studie klären, wo Handlungsmöglichkeiten für die untersuchten Stuttgarter Stadtteile bzw. Gemeinden liegen könnten (vgl. VRS 2001).

- Im Rahmen des DFG-geförderten Projekts „Stadt der kurzen Wege“ (Antragstellerin: Marlies Schulz) entstand 2002 das Teilprojekt „Räumliche Einkaufsmobilität“. Hier wurden 1.709 Berliner zu ihrem Versorgungsverhalten befragt. Ergänzt wurde die quantitative Befragung durch 50 qualitative Interviews. Schwerpunkt bildete die Lebensmittelversorgung bei Nearest-Center-Standorten (max. Entfernung: 750 Meter Luftliniendistanz) in Abhängigkeit von soziodemographischen Merkmalen, Wohngebietstypen und Motivstrukturen. Weiterhin sollten Möglichkeiten von Stadtplanung und Politik, die räumliche Einkaufsmobilität zu beeinflussen, abgeleitet werden (vgl. Martin 2005; Kulke/Martin 2002).

- Im Auftrag der Städte Bonn, Bremen, Dortmund, Dresden, Erfurt, Karlsruhe, Münster, Nürnberg und Stuttgart beschäftigten sich das Dortmunder Büro „Junker und Kruse“ sowie das Deutsche Institut für Urbanistik (Difu) mit der „Nahversorgung in Großstädten“. Zwei Workshops mit 14 Fachleuten der untersuchten Großstädte sowie neun Experten aus Einzelhandel, Stadtverwaltung und Politikberatung fanden statt. Ergänzt wurden diese durch umfassende Recherchen zum aktuellen Forschungsstand und die Erfassung aktueller Nahversorgungsstrukturen der beteiligten Städte. Dabei standen die generelle Entwicklung der Nahversorgung in der Vergangenheit und die Erfassung der aktuellen Situation im Fokus. Weiterhin wurden Zukunftsszenarien und Handlungsempfehlungen entwickelt, wie die Städte mit Einzelhandels- und Nahversorgungskonzepten auf die derzeitigen und künftigen Veränderungen reagieren und die Sicherung der Nahversorgung dauerhaft gewährleisten können (vgl. Junker/Kühn 2006).

- Eine Strukturanalyse der „Nahversorgung im Freistaat Sachsen“ führte die BBE Unternehmensberatung GmbH 2006/2007 im Auftrag des SMWA durch. Dazu wurde der stationäre Einzelhandelsbestand von Nahrungs- und Genussmitteln sowie Marktstellung und regionale Verteilung alternativer Grundversorger, vorrangig im ländlichen Raum, erhoben. Weiterhin fanden Experteninterviews und Gruppendiskussionen statt. Deren Themen bildeten u. a. die Definition von Nahversorgung, deren aktuelle Situation und künftige Entwicklungsmöglichkeiten sowie die Rolle der Nahversorgung in der Kommunal- und Regionalentwicklung (vgl. BBE 2007).

- Die Untersuchung des Experimentellen Wohnungs- und Städtebaus (ExWoSt) „Nahmobilität und Nahversorgung – Gute Beispiele integrierter Erschließungskonzepte“ bildete eine quantitative Analyse des Einkaufsverhaltens auf Basis der „Mobilität in Deutschland (MID)“-Datensätze von 2002 und 2008. Außerdem wurden Best-Practice-Beispiele der Förderung von Nahmobilität und Nahversorgung recherchiert, die sich beispielsweise für bessere Erreichbarkeit und stärkere Profilierung des Nahversorgungsangebotes stark machen sowie durch besondere Kommunikations- und Kooperationsqualitäten auszeichnen.
Aus diesen Bausteinen wurden zu fördernde Faktoren für die Sicherung der Nahversorgung und Nahmobilität abgeleitet und in drei Modellkommunen (Leipzig, Lemgo und Wolfsburg) getestet (vgl. BMVBS 2011).
- Die Hafencity Universität Hamburg (HCU) und das Institut für Immobilienwirtschaft (IRE/BS) an der Universität Regensburg untersuchten im Auftrag des Handelsverbandes Deutschland (HDE) und des Bundesverbandes des Deutschen Lebensmittelhandels (BVLH) die gegenwärtige Struktur des Einzelhandels. Außerdem ermittelten sie, welche Faktoren das Nachfrageverhalten bestimmen. So wurde beispielsweise der Zusammenhang zwischen der Wahl eines Lebensmittelgeschäftes und seiner Größe sowie zwischen Einzugsbereich und Verkaufsfläche ermittelt (vgl. HCU/IREBS 2013).
- Die bundesweite Erreichbarkeit verschiedener Leistungserbringer (Supermärkte und Discounter, Hausärzte, Apotheken, Grundschulen sowie Haltestellen des ÖPNV) wurden vom Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) für die Jahre 2011 und 2013 geprüft. Dabei stützte sich das BBSR auf die Berechnung von Luftliniendistanzen ausgehend von zuvor ermittelten Adressdaten der jeweiligen „Nahversorger“ (vgl. BBSR 2015).

Auffällig ist zum einen, dass die Mehrzahl der Studien zur Nahversorgung sich vorrangig auf den Lebensmitteleinzelhandel konzentriert und damit nur auf einen Teil der Nahversorgung im engeren Sinne. Wie in Kap. 2.2 bereits ausgeführt, ist dieser Fokus unvollständig, geht es doch bei der Nahversorgung um eine Basis-säule gesellschaftlicher Teilhabe.

Zum anderen weisen die vorgestellten Studien sowie weitere, hier aus Platzgründen nicht angeführte Untersuchungen, eine große Spannweite zum Teil gegensätzlicher Befragungsergebnisse auf. So ermittelten Junker und Kühn, dass in Nürnberg ein Viertel der Einwohner seine Einkäufe zu Fuß erledigt und der Anteil mit dem Alter leicht steigt. In Karlsruhe dagegen ist der Einkauf zu Fuß unbedeutend – unabhängig vom Alter (vgl. Junker/Kühn 2006: 45f.). Bei Martin (2005) und Weiß (2004) ist zu lesen, dass sich räumliche Orientierungen beim Lebensmitteleinkauf und auch die Wahl des Verkehrsmittels stark nach Wohngebietstyp unterscheiden, die konkreten Ergeb-

nisse allerdings sind gegensätzlich: Bei Martin legen Bewohner in Großwohnsiedlungen die längsten Wege für den Lebensmitteleinkauf zurück, bei Weiß die kürzesten (vgl. Martin 2005: 42ff.; Weiß 2004: 11).

Während außerdem eine hohe Wohnstandortnähe von Nahversorgern im Alter als wichtig erachtet wird (siehe Kap. 2.1 und 2.2) und die Bedeutung nahegelegener Einkaufsmöglichkeiten vielfach empirisch belegt ist (vgl. u. a. BMVBS 2011: 2; Hoffmann 2008: 6f.), führt Martin an, Wohnstandortnähe sei insbesondere bei jungen und mittleren Altersgruppen, bei Ausländern, Selbstständigen und Personen in Ausbildung wichtig (vgl. 2005: 52). Ehlert stellt die Rückbesinnung des Lebensmitteleinzelhandels auf die Zentren heraus, die im Einklang mit den Präferenzen für Nahversorgung in fußläufiger Distanz steht (vgl. 2014: 167), Martin dagegen bezeichnet die tatsächliche Nutzung von Einkaufsgelegenheiten in unmittelbarer Wohnumgebung als fraglich und betont, Einkaufswege seien vor allem angebotsbezogen (vgl. 2005: 28f.).

Die exemplarisch angeführten Widersprüche sind vermutlich größtenteils auf Unterschiede in den Befragungszusammenhängen zurückzuführen, welche die Vergleichbarkeit der Ergebnisse einschränken (vgl. Baaser/Zehner 2014: 10). Außerdem hängt das Nahversorgungsverhalten von einem Faktoren-Mix ab: neben der Entfernung auch vom Bedarf des Konsumenten,

individuellen Präferenzen und dem Einkommen sowie Attraktivität und Angebot der Einkaufsstätte (vgl. Kulke 2005: 10). Auch durch abweichende strukturelle Voraussetzungen vor Ort wird ein Vergleich von Nahversorgungssituationen erschwert.

Ergebnisse von Untersuchungen zur Nahversorgung sollten daher nicht isoliert betrachtet werden, sondern stets im Kontext der aktuellen Bevölkerungsstruktur und -entwicklung, der Situation auf dem Arbeits- und Wohnungsmarkt und weiteren Faktoren (vgl. BBSR 2015: 14). Generalisierte Schlussfolgerungen, wie „Es wird hauptsächlich zu Fuß eingekauft“ oder aber „Der Großeinkauf erfolgt vorrangig mit dem PKW“ sind für Planungen auf Stadtteilebene nicht geeignet. Hier sind jeweils individuelle Untersuchungen notwendig, welche sowohl die Lage und Struktur von Wohngebieten und der jeweils dort lebenden Bevölkerung als auch die Ausstattung mit Ladengeschäften und die sich daraus ergebende Nachfrage- und Bedürfnissituation erfassen (vgl. Junker/Kühn 2006: 11, 43). Insbesondere kleinräumig aufgeschlüsselte Verhaltensanalysen helfen hier, die Unterschiede in der Nachfragestruktur der Bevölkerung in verschiedenen städtischen Teilgebieten zu berücksichtigen (vgl. Junker/Kühn 2006: 10f.). Um dies in der vorliegenden Untersuchung zu beachten, wurden die Daten auf Stadtteil-Ebene ausgewertet.

3 AUSWAHL UND BESCHREIBUNG DER UNTERSUCHTEN QUARTIERE

Um die Unterschiede zwischen den Quartieren zu verdeutlichen, werden sie nachfolgend mithilfe kurzer Steckbriefe vorgestellt.

Wie bereits dargestellt, wurde das Thema Grundversorgung vor dem Hintergrund einer alternden Gesellschaft betrachtet. Daher war ein hoher Altersdurchschnitt der Einwohner das zentrale Stratifizierungsmerkmal für die Gebietsauswahl. Ein weiteres Kriterium zur Bestimmung der Untersuchungsgebiete bildete ein hoher Bestand an genossenschaftlichen Wohneinheiten, der für die Kooperation mit den

Chemnitzer Wohnungsgenossenschaften WG „Einheit“, WCH, CSg und CAWG sowie dem VSWG von Vorteil war. In Chemnitz trafen diese beiden Eigenschaften auf folgende Gebiete zu: Hutholz, Markersdorf, Morgenleite, Helbersdorf, Kappel, Altendorf/Flemming und Yorck (s. Abb. 2).

Die wohnungsgenossenschaftlichen Anteile am Bestand der Wohneinheiten sind jeweils unterschiedlich und reichen von einem guten Fünftel des Gesamtbestandes, wie im Gebiet Kappel, bis zu etwas mehr als der Hälfte, beispielsweise im Yorckgebiet (s. Tab. 1).

Quartier		Wohneinheiten im Untersuchungsgebiet (ges.)	wohnungsgenossenschaftliche Wohneinheiten (ca.)	Verwaltung durch	
Hutholz	Hutholz-Nord	3.918	1.076	946	WG „Einheit“
	Hutholz-Süd			130	WG „Einheit“
Markersdorf	Markersdorf-Nord	7.598	3.375	1.449	WG „Einheit“
	Markersdorf-Süd			1.926	WG „Einheit“
Morgenleite		3.193	1.500	WCH	
Helbersdorf		4.893	1.500	WCH	
Kappel		6.774	1.500	WCH	
Flemming/Altendorf		7.406	2.900	CSg	
Yorck		5.411	3.000	CAWG	

Tabelle 1: Wohnungsgenossenschaftliche Anteile an den Wohneinheiten der Befragungsgebiete (eig. Tab., basierend auf Schätzwerten der Wohnungsgenossenschaften WG „Einheit“, WCH, CSg und CAWG)

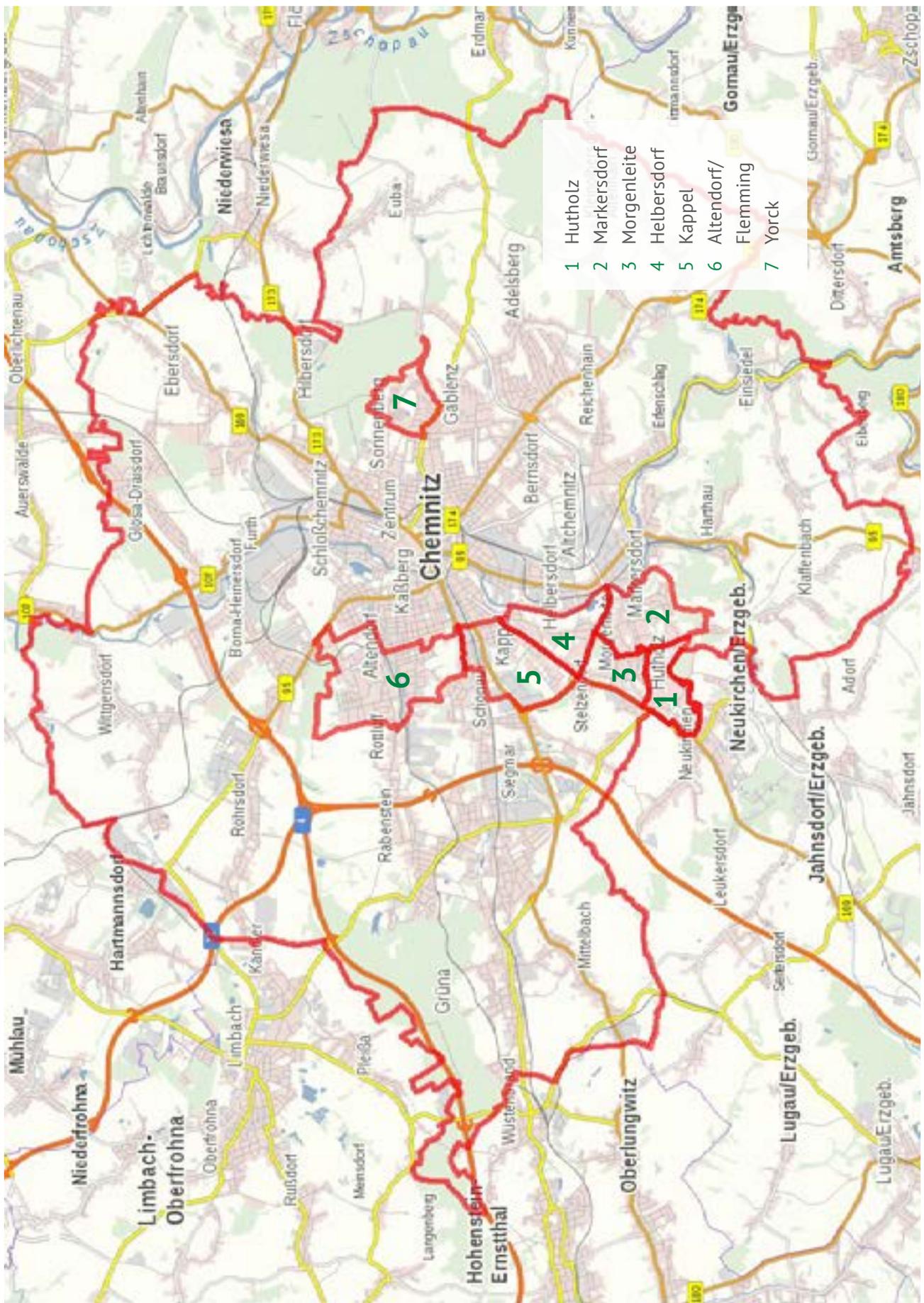


Abbildung 2: Überblick über die Lage der ausgewählten Quartiere im Stadtgebiet, von Süd nach Nord (1–7) im Maßstab 1:90.000 (Quelle: GeoSN 2015)

STECKBRIEF HUTHOLZ

Das 1,28 Quadratkilometer große Gebiet Hutholz (vgl. BHS 2008¹) liegt am südwestlichen Rand von Chemnitz und bildet die Grenze zu Neukirchen. Im Norden schließen sich die Gebiete Morgenleite sowie Stelzendorf und im Osten Markersdorf an. Der 53.333 Einwohner zählende Stadtteil (vgl. Stadt Chemnitz 2014) lässt sich in Hutholz-Nord und Hutholz-Süd gliedern.

Verkehrlich angebunden ist das Gebiet durch die Buslinien 26, 42, 36, 52 und 93, die Straßenbahnlinien 4 und 5 sowie die Bundesstraße 169. Außerdem ist das Umland von Chemnitz über verschiedene Buslinien des Verkehrsverbundes Mittelsachsen GmbH (VMS) erreichbar (vgl. CVAG 2016).

In seiner historischen Entwicklung teilt Hutholz eine wichtige Gemeinsamkeit mit den Gebieten Markersdorf, Morgenleite, Helbersdorf und Kappel: Zusammen bildeten sie das dicht besiedelte „Fritz-Heckert-Gebiet“, die von 1974 an entstandene zweitgrößte Plattenbausiedlung der DDR (vgl. Geilhausen 2009).

Da die Bevölkerung in Hutholz in den vergangenen 15 Jahren um mehr als die Hälfte abnahm (vgl. SSA 2016), wurden zahlreiche dieser Plattenbauten durch Sanierungen aufgewertet, rückgebaut oder durch andere Bebauungsformen ersetzt (vgl. SSA 2016). So entstand seit 2008 auf der Rückbaufläche „Hutholzring“ eine reihenhausähnliche Bebauung mit Mietergärten sowie dreigeschossige Wohngebäuden. Bis 2013 wurden weitere Doppelhäuser errichtet. Von den ca. 7.406 Wohneinheiten in Hutholz werden 1.076 von der WG „Einheit“ verwaltet, welche am 18. Mai 1954 als „Arbeiter-Wohnungsbau-Genossenschaft ‚Einheit‘ Karl-Marx-Stadt“ gegründet wurde (vgl. WG „Einheit“ 2016).

Autorin: Ronja Schäfer

STECKBRIEF MARKERSDORF

Neben den Wohnungen in Hutholz, verwaltet die WG „Einheit“ auch 3.375 der ca. 7.598 Wohneinheiten im Stadtteil Markersdorf. Dieses 2,23 Quadratkilometer große Gebiet (vgl. BHS 2008²) liegt ebenfalls im Südwesten der Stadt. Östlich schließen sich die Gebiete Hutholz und Morgenleite und nördlich Helbersdorf an. Außerdem grenzt Markersdorf an Altchemnitz, Klaffenbach und Harthau.

In dem in Markersdorf-Nord und -Süd gegliederten Gebiet leben 11.526 Einwohner (vgl. Stadt Chemnitz 2014). Markersdorf ist über die Buslinien 22, 36, 52, N15 sowie die Bahnlinien 4 und 5 erreichbar (vgl. CVAG 2016). Über den Südring besteht auch für den motorisierten Individualverkehr eine gute Anbindung (vgl. BHS 2008²).

Wegen seiner guten Bodenqualität war das ursprüngliche Waldhufendorf Markersdorf lange Zeit von Landwirtschaft und Gartenbau geprägt. Mit der einsetzenden Industrialisierung siedelten sich Unternehmen an und zahlreiche Arbeiterwohnungen entstanden. 1818 wurden die Erweiterungen „Kolonie“ und „Neuer Anbau“ gegründet, deren Bebauung aus Ein- bis Zweifamilienhäusern mit großzügigen Grundstücken bestand. 1919 erfolgte die Eingemeindung nach Chemnitz (vgl. BHS 2008²).

Wegen seiner Zugehörigkeit zum „Fritz-Heckert-Gebiet“ erhielt auch Markersdorf ab ca. 1976 eine umfassende Bebauung mit industriellem Geschosswohnungsbau, womit eine Verdichtung der Besiedlung einherging. Auch hier folgten auf den starken Einwohnerschwund nach der Wiedervereinigung zahlreiche Gebäudeabriss und Rückbauten (vgl. BHS 2008², BHS 2008³, SSA 2016).

Autorin: Ronja Schäfer

STECKBRIEF MORGENLEITE

Morgenleite ist mit seiner Fläche von 1,18 Quadratkilometern (vgl. BHS 2008³) und einer Einwohnerzahl von 4.166 (vgl. Stadt Chemnitz 2014) der kleinste der untersuchten Stadtteile. Das Gebiet liegt im Südwesten der Stadt, südlich von Helbersdorf und Kappel und nördlich von Hutholz. Östlich schließen sich Markersdorf und westlich Stelzendorf an. Erreichbar ist der Ortsteil Morgenleite über die Buslinien 52 und 262, die Straßenbahnlinien 4 und 5 sowie die Hauptverkehrswege Stollberger Straße und Südring (vgl. CVAG 2016). Ursprünglich der Markersdorfer Flur zugeordnet, ist Morgenleite erst seit den 1990er Jahren ein eigenständiger Stadtteil. Dieser ist baulich von Plattenbauten geprägt. Nach der Wiedervereinigung um 1990 war die Abwanderung aus dem Ortsteil – wie im gesamten „Fritz-Heckert-Gebiet“ – sehr stark und die Bevölkerungszahl sank deutlich ab. Von den 3193 heute bestehenden Wohneinheiten der Morgenleite werden ca. 1.500 von der am 30.11.1954 als Arbeiterwohnungsbaugenossenschaft „Fortschritt“ gegründeten WCH verwaltet (vgl. BHS 2008², BHS 2008³, SSA 2016, WCH 2016).

Autorin: Ronja Schäfer

STECKBRIEF HELBERSDORF

Der 1,75 Quadratmeter (BHS 2008⁴) umfassende Ortsteil Helbersdorf liegt südwestlich des Stadtzentrums und wird westlich von Kappel, südlich von Morgenleite und Markersdorf sowie östlich von Altchemnitz eingerahmt. Verkehrlich angebunden ist Helbersdorf durch die Buslinien 22 und 43 sowie die Bahnlinie 4 (vgl. CVAG 2016) und den Südring. Heute leben 6.241 Einwohner in dem Stadtteil (vgl. Stadt Chemnitz 2014). Architektonisch wird Helbersdorf von industriellen Geschosswohnungsbauten geprägt, von Resten bäuerlicher Besiedlung des ursprünglichen einreihigen Waldhufendorfes sowie einigen Villen, u. a. des Jugendstils (vgl. ISGV 2006¹; Thierfelder/Seide 2012).

Helbersdorf, ehemals zur Herrschaft Rabenstein gehörend, wurde 1909 nach Chemnitz eingemeindet. Zuvor hatte die Stadt bereits große Flächen von Helbersdorf zum Bau des Stadtparks erworben (vgl. ISGV 2006¹). Das 1977 fertiggestellte Geschosswohnungsbau-Gebiet, das zum Areal „Fritz-Heckert“ gehörte, war nach 1990 massiv von Einwohnerrückgang betroffen, sodass ab 2005 mehrere Plattenbauten abgerissen wurden. Von heute ca. 4.893 Wohneinheiten werden 1.500 von der WCH verwaltet (vgl. Schreiber 2014, BHS 2008⁴, SSA 2016).

Autorin: Ronja Schäfer

STECKBRIEF KAPPEL

9881 Einwohner und 2,61 Quadratkilometer (vgl. BHS 2008⁵, Stadt Chemnitz 2014) umfasst der Stadtteil Kappel. Er liegt südwestlich der Chemnitzer Innenstadt, südlich von Altendorf und nordwestlich von Helbersdorf. Außerdem grenzt er an Schönau und Stelzendorf an. Erreichbar ist Kappel über die Buslinien 23, 43, 262, M1, die Bahnlinien 4 und 1 sowie über die Zug-Haltestelle Chemnitz-Mitte (vgl. CVAG 2016).

Kappel wurde erstmalig 1216 als zinspflichtiges Klosterdorf im Register des Chemnitzer Benediktinerklosters erwähnt. Wegen seiner Lage an der Eisenbahnlinie Chemnitz-Zwickau entwickelte sich Kappel bereits ab der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts zu einem Industriestandort mit internationalem Ruf, beispielsweise die Strickmaschinenfabrik Albert Voigt (1867) und die Maschinenfabrik Kappel (1888) wurden hier ansässig. Neben den Fabriken entstanden einfache Mietshäuser für die Arbeiter. Ab ca. 1900 begann die Allgemeine Baugenossenschaft, Wohngebäude zu errichten.

Auf dem Gebiet des 1909 nach Chemnitz eingemeindeten Stadtteils befand sich bis 1975 ein Flughafen, der jedoch nach seiner Schließung zum Wohnbau- und Kleingartengebiet umfunktioniert wurde (vgl. BHS 2008⁵, Schreiber 2016).

Auch Kappel gehörte zum ehemaligen „Fritz-Heckert-Gebiet“ und ist baulich vorrangig durch den Geschosswohnungsbau geprägt. Der Rückgang der Bevölkerung nach der Wiedervereinigung traf das Wohngebiet stark (vgl. SSA 2016). Von den heute ca. 6.774 verbliebenen Wohneinheiten werden 1.500 von der WCH verwaltet.

Autorin: Ronja Schäfer

STECKBRIEF ALTENDORF/FLEMMING

Das 4,41 Quadratkilometer große (vgl. BHS 2008⁶) und 12.216 Einwohner starke (vgl. Stadt Chemnitz 2014) Gebiet Altendorf/Flemming liegt westlich vom Stadtzentrum und dem Stadtteil Kaßberg. Im Süden schließt sich Kappel an. Außerdem grenzt Altendorf/Flemming an Schönau, Rottluff, Schloßchemnitz und Borna-Heinersdorf. Mit den öffentlichen Verkehrsmitteln ist der Stadtteil über die Buslinien 31, 32 und 62 erreichbar (vgl. CVAG 2016).

Von 1903 bis 1905, kurz nach der Eingemeindung von Altendorf nach Chemnitz, siedelte sich, einige Kilometer von Altendorf entfernt, die damalige Blindenanstalt (heute Landeszentrum zur Betreuung Blinder und Sehbehinderter) als überregionale Sozialeinrichtung an (vgl. ISGV 2006²; LZ Sehen 2012). Diese Anstalt sowie die zugehörigen Bauten und ihre Bewohner beeinflussten die historische Entwicklung des Gebietes maßgeblich. So erforderte der Bau der Blindenanstalt auch die Errichtung von Wohnhäusern für das Personal. Die Erweiterung des Wohngebietes erfolgte als Genossenschaftssiedlung nach Vorbild der Gartenstadtsiedlung Dresden-Hellerau. Die „Baugenossenschaft Beamten-siedlung eGmbH“ (1912 gegründet) schuf von 1913 an 33 Wohnungen in Einfamiliendoppelhäusern und einem Gruppenhaus. In der Zeit zwischen 1925–1933 wurde die Siedlung nochmals erweitert. Bis 1961 verwaltete die Gemeinnützige Wohnungsbaugenossenschaft Chemnitz-Altendorf das Wohngebiet, das 1996 den Namen „Fritz-Wagner-Siedlung“ erhielt (vgl. Richter 2012: 15ff.). Heute werden von den ca. 7.406 Wohneinheiten in Altendorf/Flemming 2.900 von der CSg verwaltet.

Autorin: Ronja Schäfer

STECKBRIEF YORCK

Östlich des Chemnitzer Stadtzentrums, angrenzend an Gablenz, Sonnenberg, Hilbersdorf, Euba und den Zeisigwald im Norden, liegt das 1,28 Quadratkilometer große Yorckgebiet (vgl. BHS 2008⁷). Im Stadtteil leben 7.152 Einwohner (vgl. Stadt Chemnitz 2014). Erreichbar ist Yorck über die Buslinien 31, 51 und 86 (vgl. CVAG 2016). Ehemals zur Gablenzer Flur zählend, war das Yorckgebiet bis 1800 wegen seiner durchfeuchteten Böden unbebaut. Einen Meilenstein der historisch-städtischen Entwicklung bildete ca. 1900 der Bau einer Kaserne. Die Bezeichnung „Yorck“ stammt von einer der Straßen, die zu dieser Kaserne führten (vgl. BHS 2008⁷).

Bis in die 1960er Jahre war der Stadtteil geprägt durch eine niedrige Bebauungsdichte, vorrangig bestehend aus Villen. Erst nach der Durchsetzung des Baus von Großwohnsiedlungen wurde ab 1970 im Yorckgebiet auch preiswerter Wohnraum geschaffen. Ein Großteil der damals entstandenen Gebäude sind heute im Eigentum der seit mehr als 100 Jahren bestehenden CAWG eG (vgl. CWE 2016). Sie verwaltet 3.000 der ca. 7.152 Wohneinheiten (vgl. BHS 2008⁷).

Autorin: Ronja Schäfer

4 METHODISCHES VORGEHEN

Für die Untersuchung wurde ein Forschungsdesign umgesetzt, das die Verbindung quantitativer und qualitativer Methoden vorsah. Es handelte sich in beiden Fällen um Formen von Interviews. Im Mai und Juni 2015 fanden zum einen schriftliche, strukturierte Befragungen und zum anderen sogenannte Go-Alongs, also narrative, im Gehen durchgeführte Interviews, statt.

4.1 Haushaltsbefragung im wohnungsgenossenschaftlichen Bestand

Das umfangreichste Instrument bildete die Haushaltsbefragung mithilfe eines schriftlichen Fragebogens – eine der beliebtesten Methoden der quantitativen Sozialforschung (vgl. Baur/Blasius 2014: 57).

Angewendet wurde ein weitgehend standardisiertes Instrument, bei dem sowohl Fragetext als auch Antworten vorgegeben waren. Dies sollte sicherstellen, *„dass unterschiedliche Antworten auf eine Frage auch tatsächlich auf unterschiedliche Angaben der befragten Personen zurückzuführen sind und nicht auf unterschiedliche Bedingungen während der Befragungssituation“* (Reinecke 2014: 601f.).

Drei der insgesamt 20 Fragen waren sogenannte hybride Fragen, bei denen sowohl feststehende als auch offene Antwortmöglichkeiten bestanden (Frage 4, Frage 10 und Frage 13).

Inhaltlich war das Instrument in vier Teile gegliedert, in Fragen zum Grundversorgungs- und Mobilitätsverhalten, zu Kompensationsstrategien sowie allgemeine Angaben der Sozialstatistik, zur Wohnzufriedenheit, Wohndauer etc.

Die inhaltliche und formale Ausgestaltung übernahmen die Studierenden der Universität Leipzig unter

Anleitung der Seminarleiterinnen (s. Abb. 3 und 4). Anregungen und Ergänzungen stammten außerdem von (a) den Wohnungsgenossenschaften WCH, CSg, CAWG und WG „Einheit“, (b) dem VSWG, (c) der Stadt Chemnitz, (d) der CVAG, (e) der ATB sowie (f) dem SFZ.

Ende Mai 2015 fand die einmalige Vollerhebung aller genossenschaftlichen Wohneinheiten statt. Die Verteilung der Fragebögen per Briefkasteneinwurf übernahmen freundlicherweise die Wohnungsgenossenschaften. Im beiliegenden Informationsschreiben wurde jeweils dasjenige Haushaltsmitglied, das mindestens 18 Jahre alt war und als erstes im Jahr Geburtstag hat, gebeten, den Fragebogen auszufüllen. In den Geschäftsstellen und Begegnungsstätten der Wohnungsgenossenschaften standen für die Rückgabe Einwurfkästen zur Verfügung, außerdem konnten die Briefkästen der Wohngebietsverwalter und auch die Hausmeisterbriefkästen von den Probanden genutzt werden. Von den 14.851 ausgegebenen Fragebögen wurden 2.250 ausgefüllt und abgegeben.

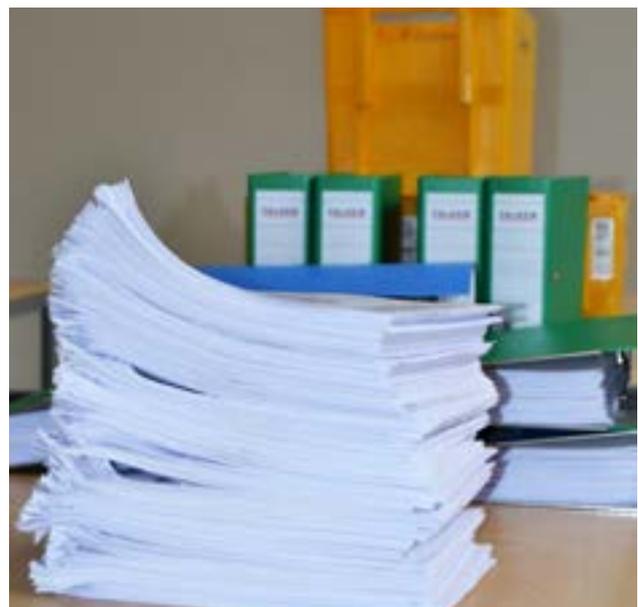


Abbildung 3: Um die Rücklaufquote zu bestimmen, wurden die ausgefüllten Fragebögen vor der Analyse gesichtet und gezählt (Foto: A. Dietrich)

Universität Leipzig
 Institut für Geographie
 Johannisallee 19a
 04103 Leipzig

Mitgliederbefragung zur wohnungsnahen Grundversorgung in ausgewählten Vierteln von Chemnitz

Signatur: A
 Nr.:

Das eigene Wohnviertel ist zentraler Ausgangspunkt für viele Wege, die alltäglich zu erledigen sind (Einkauf, Arbeit, Arztbesuch usw.).

1. Für uns ist es zunächst wichtig zu erfahren, wann Sie nach in das Flemminggebiet gezogen sind.
 (Jahr)

2. Ganz allgemein: Wie wohl fühlen Sie sich in Ihrem Wohnviertel?
 sehr wohl wohl weniger wohl unwohl

Als nächstes interessiert uns die Versorgung in Ihrem Wohnviertel. Mit „Versorgung“ sind im Folgenden Einrichtungen wie zum Beispiel Lebensmitteläden, Drogerien, Apotheken u.ä. gemeint.

3. Wie wichtig ist Ihnen, dass folgende Versorgungseinrichtungen in Ihrem Wohnviertel vorhanden sind?

Versorgungseinrichtung	sehr wichtig	wichtig	teils	weniger wichtig	unwichtig
Lebensmittelgeschäft	<input type="radio"/>				
Einkaufszentrum	<input type="radio"/>				
Drogerie/Apotheke	<input type="radio"/>				
Ärztliche Versorgung	<input type="radio"/>				
Geldinstitut (Bankfiliale)	<input type="radio"/>				
Sportstätte	<input type="radio"/>				
Gaststätte/Café	<input type="radio"/>				
Haltestelle (Bus, Bahn)	<input type="radio"/>				
Park/Grünanlage	<input type="radio"/>				
Post	<input type="radio"/>				
Friseur	<input type="radio"/>				
Einrichtung mit Bildungsangeboten	<input type="radio"/>				
Kultureinrichtung	<input type="radio"/>				
Begegnungs-/Seniorenzentrum	<input type="radio"/>				

4. Welche der folgenden Einrichtungen nutzen Sie in Ihrem Wohnviertel? Bitte kreuzen Sie an, welche der Einrichtungen Sie in Anspruch nehmen und wie zufrieden Sie in diesem Fall mit dem Angebot sind.

Einrichtung	Nutzung		Zufriedenheit bei Inanspruchnahme			
	ja	nein	sehr zufrieden	zufrieden	weniger zufrieden	unzufrieden
A Lebensmittelgeschäft	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
B Einkaufszentrum	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
C Drogerie/Apotheke	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
D ärztliche Versorgung	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
E Geldinstitut (Bankfiliale)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
F Sportstätte	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
G Gaststätte/Café	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
H Haltestelle (Bus, Bahn)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
I Park/Grünanlage	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
J Post	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
K Friseur	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
L Einrichtung mit Bildungsangebot	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
M Kultureinrichtung	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
N Begegnungs-/Seniorenzentrum	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Abbildung 4: Der Fragebogen (hier ein Ausschnitt) hatte allgemeine Fragen zur Wohnsituation und solche zu Versorgungslage, alltäglichen Wegen und gesundheitlichen Einschränkungen zum Thema (eig. Abb.)

Insgesamt lag die Rücklaufquote bei 15,2 %, einem durchschnittlichen Wert bei einer schriftlichen Befragung ohne individuelle Vorankündigung oder Nachfassaktionen (vgl. Porst 2001: o.S.)³. Allerdings variierte die Quote zwischen den Gebieten sehr stark: In Helbersdorf beteiligten sich 24,7 % (abs. 370) der angeschriebenen Haushalte an der Untersuchung, in

Hutholz-Süd dagegen waren es lediglich 9,2 % (abs. 12, s. Tab. 2).

Aufgrund der mangelnden Vergleichbarkeit und der Anfälligkeit für Verzerrungen der absoluten Rücklaufzahlen aus Hutholz-Nord wurden für die Auswertung die Antworten für Hutholz-Süd und -Nord gemeinsam ausgewertet.

Untersuchungsgebiet	Wohnungseinheiten (Wohnungsgenossenschaft)	Rücklauf (abs.)	Rücklauf (%)
Hutholz-Nord	946 (WG „Einheit“)	96	10,1
Hutholz-Süd	130 (WG „Einheit“)	12	9,2
Markersdorf-Nord	1.449 (WG „Einheit“)	232	16,0
Markersdorf-Süd	1.926 (WG „Einheit“)	406	21,1
Morgenleite	1.500 (WCH)	165	11,0
Helbersdorf	1.500 (WCH)	370	24,7
Kappel	1.500 (WCH)	184	12,3
Altendorf/Flemming	2.900 (CSg)	385	13,3
Yorck	3.000 (CAWG)	400	13,3
Gesamt:	1.4851	2.250	15,2

Tabelle 2: Übersicht der Fragebogen-Rückläufe aus den einzelnen Befragungsgebieten in % (Quelle: eig. Erhebung)

³ Wegen der Eintaktung der Untersuchung in den Semesterablauf waren Nachfassaktionen nicht möglich, eine Verlängerung des Erhebungszeitraums wäre zu Lasten von Dateneingabe und Auswertung gegangen.

Für die Bezeichnung der jeweils untersuchten Stadtgebietes wurde im Fragebogen einheitlich der Begriff „Quartier“ verwendet, da dieser sowohl auf städtebaulich-administrative Grenzen Bezug nimmt, als auch das räumliche Wohnumfeld bezeichnet, das Identifikationspotentiale für seine Bevölkerung aufweist (vgl. Leser 2014: 728; Rößler et al. 2015: 29; Willen o.J.: 1). Damit scheint dieser Terminus ein für Fragen der Nahversorgung adäquater und in der Alltagssprache geläufiger Begriff zu sein.

Quartiere im Sinne administrativ ausgewiesener Stadtteile werden im Folgenden auch als Ortsteile oder Stadtviertel bezeichnet.

4.2 Interviews im Gehen („Go Along“) in Helbersdorf und dem Flemminggebiet

Standardisierte Befragungen bieten nicht nur zahlreiche Möglichkeiten – vor allem wegen der Bearbeitung sehr hoher Fallzahlen – sie weisen auch Grenzen auf. So werden beispielsweise Antwortmöglichkeiten literaturgeleitet entwickelt oder basieren auf Erfahrungswerten der Forscher. Abweichende Angaben sind nur in sehr begrenzter Form möglich.

Um die Daten der Haushaltsbefragung zu ergänzen, wurde daher die Untersuchung um eine offene Interviewform ergänzt, die Go-Alongs. Dieses Verfahren wird in der aktuellen Nahversorgungsforschung empfohlen, um Personen nicht nur retrospektiv, sondern unmittelbar zu ihrem Nahversorgungsverhalten zu befragen und zu beobachten (vgl. Jürgens 2014: 4).

Go-Alongs sind mündliche, gering strukturierte und somit qualitative Interviews, die im Gehen stattfinden. Durchgeführt in einer Umgebung, die selbst (mittel-

oder unmittelbar) Thema der Untersuchung ist, verbindet der Go-Along Vorteile von Interview und Beobachtung. Denn anders als bei der Beobachtung ist der Forscher nicht auf seine eigene Wahrnehmung begrenzt, sondern der Befragte wird aufgefordert, über das zu sprechen, was er gerade tut, sieht und empfindet (vgl. Kusenbach 2008: 351).

Die Schere zwischen Interviewsituation und erfragtem Forschungsgegenstand, die sich häufig bei Interviews am sprichwörtlichen Küchentisch ergibt, wird dadurch aufgelöst, dass die Intervieworte und -themen bei Go-Alongs miteinander in Verbindung stehen (vgl. Kusenbach 2008: 352). Durch das Gehen werden alltägliche Raumerfahrungen, über die ansonsten nicht zwangsläufig gesprochen wird, reflektiert und verbalisiert. Auf diese Weise ergibt sich ein Zugriff auf zum Teil unbewusste ortsgebundene Erfahrungen (vgl. Kusenbach 2008: 349). Das Vor-Ort-Sein hilft den Interviewpartnern, ihre Gedanken zu artikulieren, es liefert Redeimpulse und ermöglicht eine Integration der Befragung in den Alltag (vgl. Bergeron et al. 2014: 110; Clark/Emmel 2010: 2; Evans/Jones 2011: 856).

Im vorliegenden Fall wurden die Go-Alongs von Zweier-Teams geleitet, die jeweils aus einem Interviewer und einem Protokollanten bestanden. Insgesamt fanden sechs Go-Alongs in zwei Quartieren statt. Befragt wurden je drei Bewohner des Flemminggebietes und drei aus Helbersdorf, vier Frauen und zwei Männer. Die Ansprache erfolgte über die Wohnungsgenossenschaften CSg und WCH, die sich um Kontakt zu Personen bemühten, die (a) mindestens 60 Jahre alt und (b) mobil genug sind, um sich für einen gemeinsamen Spaziergang im Wohngebiet zur Verfügung zu stellen (s. Abb. 5).



Abbildung 5: Der Go-Along wurde – u. a. – im Flemminggebiet durchgeführt (Foto: R. Schäfer)

Zu Beginn wurde den Befragten folgende „Aufgabe“ aufgetragen:

„Wir würden gerne mit Ihnen einen thematischen Spaziergang machen. Wir würden uns wünschen, dass Sie uns währenddessen die Umgebung beschreiben/zeigen und diese auch anhand unterschiedlicher Aspekte, die Ihnen auffallen, erläutern. Es geht dabei um Ihre Sicht auf die Dinge. Sie bestimmen die Route (und die Dauer). Dabei ist es ebenfalls Ihnen überlassen, wo wir entlang gehen.“

Im Anschluss wurde den Probanden kurz Gelegenheit gegeben, sich eine geeignete und alltagstypische Route zu überlegen.

Um – trotz der Offenheit der Interviews und der wechselnden Interviewer – einen roten Faden zu gewährleisten, wurde vorab eine Art Leitfaden mit „Impulsen“ entwickelt, die Erzählungen zu verschiedenen Themenbereichen anregen sollten und zum Einsatz kamen, wenn der Redefluss ins Stocken kam. Versorgungsstrukturen, individuelle körperliche und externe Barrieren, soziale Beziehungen im Quartier, Sicherheitsempfinden und Ästhetik standen dabei im Vordergrund.

Die Gespräche wurden aufgenommen und anschließend transkribiert. Zur Auswertung wurde das Vorgehen der qualitativen Inhaltsanalyse nach Mayring (vgl. u. a. 2008, 2010) genutzt.

5 AUSWERTUNG ZUR NAHVERSORGUNGSITUATION IN CHEMNITZER QUARTIEREN

Um die im Zuge der statistischen Auswertung gewonnenen Erkenntnisse einordnen zu können und etwaige Verallgemeinerungen abzusichern, ist eine Prüfung der Rückläufe auf Repräsentativität essentiell. Im vorliegenden Fall wird der Abgleich (a) für die Altersklassenverteilung und (b) die Geschlechterverhältnisse zwischen Stichprobe und Grundgesamtheit getroffen (s. Abb. 6).⁴

Bei den Jahrgängen ab 61 Jahren ist es umgekehrt: Hier sind die Befragten im Gegensatz zu den Ortsteilbewohnern in der Überzahl. Die Altersgruppe 61+ ist in den untersuchten Gebieten mit 49 % im Vergleich zum gesamtstädtischen Mittel von 34,5 % ohnehin deutlich stärker vertreten (vgl. Stadt Chemnitz 2015). Bei den Untersuchungsteilnehmern liegt der Anteil der über 60-Jährigen mit 80 % noch einmal wesentlich höher.

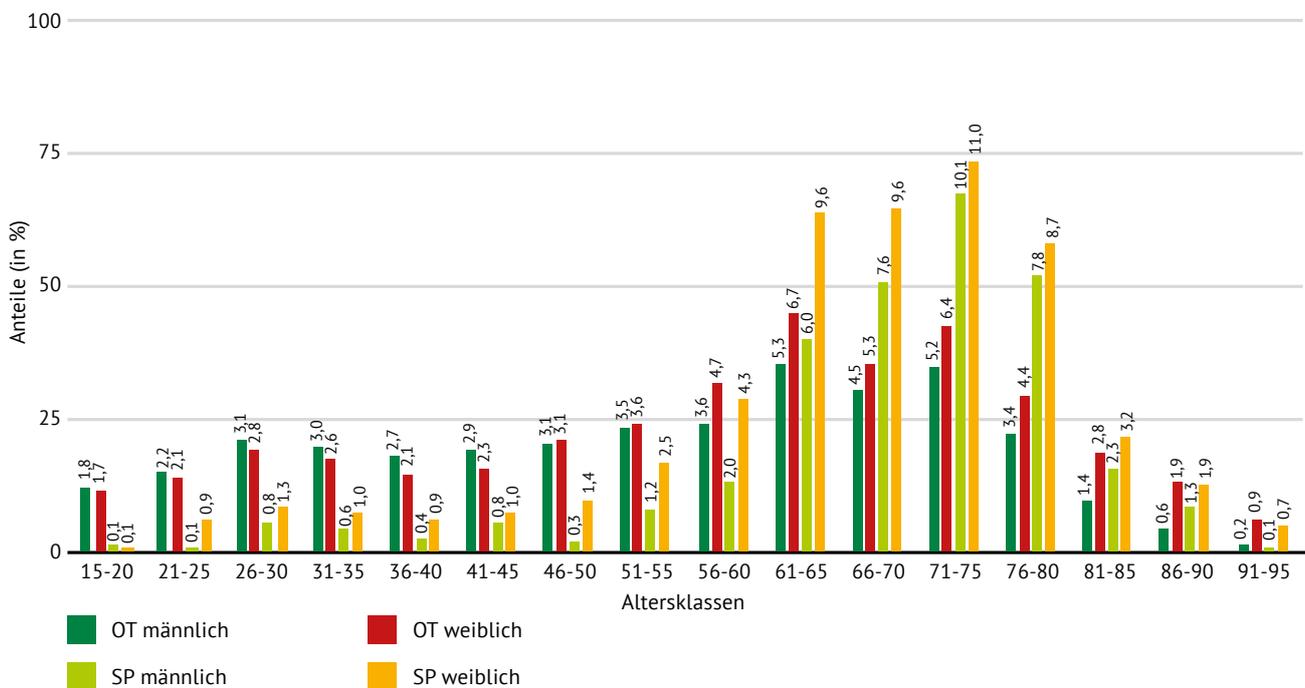


Abbildung 6: Verteilung der Altersklassen auf Basis der Erhebung (SP) im Vergleich zum gesamten Untersuchungsgebiet (OT) (Quelle: eig. Erhebung, Stadt Chemnitz 2015)

Zunächst zeigt der Vergleich der Altersklassen, dass die Jahrgänge bis einschließlich 60 Jahre unter den Probanden deutlich unterrepräsentiert sind. Es leben also mehr junge Menschen in den Quartieren, als aus den erhobenen Daten hervorgeht.

Die Unterschiede zwischen den Altersgruppenanteilen können auf zwei Ursachen zurückzuführen sein: (a) einen zufälligen Stichprobenfehler oder (b) einer der Erhebungssituation geschuldeten Verschiebung der Altersanteile in der Befragtengruppe. So ist es zum einen möglich, dass (a) aufgrund des engen Zeitrahmens beim Ausfüllen des Fragebogens besonders junge, zeitlich stark eingespannte Bewohner im Vergleich

⁴ Da keine Daten zur Grundgesamtheit selbst vorliegen – d. h. zur Bewohnerschaft aller wohnungsgenossenschaftlichen Wohneinheiten der untersuchten Gebiete – erfolgte der Datenabgleich mit den Merkmalen aller Quartiersbewohner, die uns freundlicherweise von der Stadt Chemnitz zur Verfügung gestellt wurden.

zu anderen Personengruppen (beispielsweise Ruheständlern) weniger häufig zu einer Teilnahme motiviert werden konnten. Eine andere Erklärung könnte sein, dass (b) im genossenschaftlichen Wohnungsbestand deutlich ältere Menschen leben als in den Quartieren insgesamt (vgl. VSWG 2016). Diese Vermutung liegt nahe, da die Zuzugswellen in neu errichtete Großwohnsiedlungen in den 1970er und -80er Jahren jeweils in einem engen Zeitfenster stattgefunden haben (vgl. u. a. CSg 2012: 56). Es ist wahrscheinlich, dass viele, die damals in die Neubauten einzogen sind, dort bis heute wohnen. Auch außerhalb von Chemnitz gelten Großwohnsiedlungen als klassische Beispiele für kleinräumig abweichende Alterungen innerhalb von Stadtteilen (vgl. Vater/Zachraj 2014: 360, s. auch Kap. 5.1.1).

Parallel zur vergleichsweise stärkeren Alterung sind die Befragten durch einen hohen Anteil von Frauen gekennzeichnet. In Chemnitz sind 51 % der Einwohner weiblich (vgl. Stadt Chemnitz 2015: o.S.). Bei den untersuchten Vierteln sind es 53,5 % und unter den Probanden 57,6 %. Wie gerade bei den Jahrgängen von 71 Jahren und mehr deutlich wird, steigt der Anteil von Frauen an den dargestellten Altersgruppen mit zunehmendem Alter (s. Abb. 6).

Wegen der unterschiedlichen Verteilung der Basismerkmale von Befragten und Quartiersbewohnern ist bei Verallgemeinerungen der Untersuchungsergebnisse Vorsicht geboten. Daher werden im Folgenden die jeweiligen Gebietsnamen für Auswertung und Gegenüberstellung der Befragungsergebnisse lediglich verwendet, um eine bessere Lesbarkeit zu gewährleisten und nicht, um eine Eins-zu-Eins-

Übertragung der Erkenntnisse auf die Stadtteile zu implizieren.

5.1 Ausgangspunkt: Beschreibung der Befragten

5.1.1 Grundlegende Charakteristika: Alter, Geschlecht, Lebenssituation, finanzielle Lage und Führerscheinbesitz

Im Durchschnitt sind sie älter und weiblicher als die Einwohner der untersuchten Ortsteile – aber wie lassen sich die Untersuchungsteilnehmer im Detail beschreiben?

Ihr Altersdurchschnitt liegt bei 67,3 Jahren (s. Tab. 3). Im Flemminggebiet sind die Befragten mit im Mittel 71,3 Jahren am ältesten, die durchschnittlich jüngsten Befragten sind in Hutholz zu finden (64,6 Jahre).

Im Flemminggebiet ist der Anteil der Altersgruppe 80+ besonders hoch. Dies trifft auch auf das Yorckgebiet und Helbersdorf zu, hier bilden jedoch gleichzeitig die bis 50-Jährigen eine große Gruppe. Daher schlägt sich die Zahl der Hochbetagten nicht so sehr auf das Durchschnittsalter nieder (s. Tab. 3). In Hutholz ist wiederum der Anteil der 51- bis 60-Jährigen sehr hoch, was das Durchschnittsalter senkt.

Der Frauenanteil unter den Befragten ist im Gebiet Morgenleite am höchsten (63 %) und in Markersdorf-Nord am niedrigsten (50 %). Einen statistisch eindeutigen Zusammenhang zwischen Frauenanteil und Altersschnitt ließ sich nicht ermitteln ($r_s=0,446$).

Untersuchungs- gebiet	Alter X-Quer ¹	Alter Min. ²	Alter Max. ³	WD X-Quer ⁴	Anteil Frauen ⁵
Flemming	71,3	21	95	38	57,7
Yorck	69,7	20	93	34	60,2
Kappel	65,1	20	94	30	53,5
Morgenleite	66,1	21	94	23	63,0
Helbersdorf	66,1	22	93	29	57,3
Markersdorf (N)	65,1	19	87	26	50,0
Markersdorf (S)	65,0	19	91	24	59,5
Hutholz	64,6	27	91	21	56,5

Tabelle 3: Übersicht über Durchschnittsalter und Wohndauer der Befragten in % (Quelle: eig. Erhebung) (¹ Durchschnittsalter [Jahre], ² jüngste befragte Person, ³ älteste befragte Person, ⁴ Wohndauer in Jahren [Arithmetisches Mittel], ⁵ Anteil von Frauen an den Befragten [in %])

Ältere Menschen weisen im Vergleich zur Gesamtbevölkerung eine geringere Wohnmobilität auf, was sich in einer längeren Wohndauer äußert (vgl. u. a. Heinze 2013: 136; Mollenkopf/Flaschenträger 2001: 125). Dies wird durch die vorliegenden Daten bestätigt: Die mittlere Wohndauer in den untersuchten Gebieten liegt zwischen 21 und 38 Jahren. Sie spiegelt die beschriebene Altersstruktur weitestgehend wieder (s. Tab. 3). Im Flemminggebiet, dem Spitzenreiter beim Durchschnittsalter und mittlerer Verweildauer im Stadtteil, wurde auch die höchste maximale Wohndauer von 88 Jahren erhoben. Insgesamt scheinen die Befragten stark in ihren Quartieren verwurzelt zu sein.

Die Lebenssituation der Untersuchungsteilnehmer ist bedeutend durch Haushaltsform und -größe geprägt. Die überwiegende Mehrheit der Befragten aller Quartiere (83,4 %) ist dabei der Gruppe der „Alleinstehenden“ zuzuordnen. 52,1 % der Untersuchungsteilnehmer gaben als Haushaltsform die Nennung „Alleinstehend mit Kind“ an. Markersdorf-Süd und das Hutholzgebiet weisen hier die höchsten Anteile von 57,9 % und 56,6 % auf. Die meisten Angaben „Alleinstehend ohne Kind“ wurden in Helbersdorf (37,8 %) und dem Flemminggebiet (35,7 %) verzeichnet. Vor dem Hintergrund, dass 80 % der Befragten 60 Jahre und älter sind, scheint es allerdings höchst

unwahrscheinlich, dass bei durchschnittlich mehr als der Hälfte der Befragten noch Kinder im Haushalt leben. Es ist möglich, dass die Frage nicht auf die aktuelle Haushaltsform bezogen, sondern zur Beschreibung der generellen Lebenssituation genutzt wurde. Wie hoch der Anteil der Alleinstehenden ist, bei denen tatsächlich gegenwärtig Kinder im Haushalt leben, lässt sich aus den vorhandenen Daten nicht ableiten. Aus diesem Grund soll nachfolgend auch vom weiter gefassten Begriff der „Lebenssituation“ statt von der „Haushaltsform“ die Rede sein.

Dritthäufigste Nennung war die Kategorie „Ehepaar/Lebensgemeinschaft mit Kind“: Sie wurde von 11 % aller Befragten angegeben. Die Maxima von Paaren mit Kindern wiesen Kappel mit 15,5 % und Markersdorf-Nord mit 13,9 % auf. Weitere 3,5 % der Untersuchungsteilnehmer gaben an, alleinstehend und mit Kind in einer Wohngemeinschaft (WG) zu leben. Spitzenreiter in dieser Hinsicht ist der Ortsteil Morgenleite mit 7 %. Nur 0,9 %

aller Befragten gehören der Gruppe „Ehepaar/Lebensgemeinschaft ohne Kind“ an. Weitere 0,6 % leben als „Ehepaar/Lebensgemeinschaft ohne Kind“ in einer WG. Schließlich leben 0,2 % aller Untersuchungsteilnehmer als „Ehepaar/Lebensgemeinschaft mit Kind in einem Mehrgenerationenhaushalt“ und 0,1 % der Befragten „Alleinstehend in einer WG“.

Obwohl der überwiegende Teil der Befragten alleinstehend ist, befinden sich die Untersuchungsteilnehmer mehrheitlich in einer komfortablen finanziellen Lage: Zwischen 69,2 % und 78,5 % beschreiben ihre Situation als „sehr gut“, „eher gut“ oder „entspannt“. Das Flemminggebiet verzeichnet dabei mit 78,5 % die meisten Nennungen zu diesen Angaben. Der Abstand zur zweithäufigsten Nennung im Yorkgebiet ist mit fünf Prozentpunkten deutlich. In Hutholz beschreiben 69,2 % der Untersuchungsteilnehmer ihre wirtschaftliche Lage als positiv (s. Tab. 4).

Untersuchungsgebiet	Vollzeit ¹	Teilzeit ²	Ruhestand ³	sonstige Besch. ⁴	finanzielle Lage ⁵	Führerschein ⁶	ÖPNV-Abo ⁷
Flemming	10,3	3,6	79,6	6,5	78,5	72,0	22,4
Yorck	7,6	2,3	79,7	10,4	73,5	77,6	18,6
Kappel	14,7	6,5	68,8	10,0	71,0	75,0	30,4
Morgenleite	12,0	6,7	73,3	8,0	70,2	79,9	21,6
Helbersdorf	12,9	2,6	13,1	11,4	71,8	71,1	26,0
Markersdorf (N)	19,0	2,7	66,8	11,5	72,2	80,0	18,6
Markersdorf (S)	18,4	6,5	62,1	13,0	70,0	77,8	17,1
Hutholz	24,3	10,3	55,1	10,3	69,2	78,3	26,7

Tabelle 4: Aufschlüsselung von Beschäftigungsstatus, finanzieller Lage und anteiligem Führerschein- und ÖPNV-Abokartenbesitz auf Quartiersebene in % (Quelle: eig. Erhebung) (¹ voll beschäftigt; ² in Teilzeit erwerbstätig; ³ im Ruhestand; ⁴ sonstige [in Ausbildung, in Mutterschutz, in Beurlaubung, in freiberuflicher Tätigkeit]; ⁵ finanzielle Lage: Anteil [%] der Nennungen „sehr gut“ bis „entspannt“; ⁶ Angabe „ja“ bei Führerscheinbesitz; ⁷ Angabe „ja“ bei Abo-Karten-Besitz [ÖPNV])

Zusätzlich zu Alter, Wohndauer, Lebenssituation und finanzieller Lage ist auch die Führerscheinbesitzquote ein prägender Faktor für das Nahversorgungs- und Mobilitätsverhalten. 75,9 % aller Untersuchungsteilnehmer besitzen einen Führerschein. Am niedrigsten ist der Anteil von Fahrerlaubnisbesitzern in Helbersdorf (71,1 %), am höchsten in Markersdorf-Nord (80 %) und der Morgenleite (79,9 %).

Die Ermittlung der Führerscheinbesitzquoten in Abhängigkeit von der Altersgruppe zeigt, dass der Besitz einer Fahrerlaubnis in deutlich engerem Zusammenhang mit dem Alter der Befragten steht, als mit ihrem jeweiligen Wohnviertel. So sinkt der Anteil der Führerscheinbesitzer bei den Befragten im nullten bis zweiten Lebensalter (0–59 Jahre) (n=366) von 83,9 % leicht auf 77,8 % im dritten Lebensalter ab (60–79 Jahre). Bei den Hochbetagten (viertes Lebensalter, 80 Jahre und älter) geben nur noch 51,5 % der Untersuchungsteilnehmer an, einen Führerschein zu besitzen (vgl. Baltés 2003: 15, s. Abb. 7). Es handelt

sich um einen Rückgang von mehr als einem Viertel. Eine Erklärung dafür könnte in der unterschiedlichen PKW-Sozialisation der Altersgruppen und einem veränderten Mobilitätsverständnis liegen (vgl. GMA 2011: 17; Hefter/Götz 2013: 49). Während früher nur wenige Haushalte über ein Auto verfügten – insbesondere zu DDR-Zeiten waren Anschaffungskosten und -wartzeiten sehr hoch – gehören heute sowohl der Besitz als auch das Fahren eines PKW für die meisten Menschen zum Alltag. Im Durchschnitt verfügen rund 79,5 % der Deutschen⁵ über einen Führerschein – Tendenz steigend (vgl. VuMA 2016). Im Alter zwischen 60 und 65 waren 2008 sogar „jeweils mehr als 90 Prozent der Männer und mehr als 80 Prozent der Frauen im Besitz einer Fahrerlaubnis“ (Hefter/Götz 2012: 33). Im höheren Alter (65 Jahre und mehr) besitzen deutlich mehr Männer als Frauen einen Führerschein. Dieser geschlechtsbezogene Unterschied gleicht sich nach und nach durch eine Steigerung der gesamten Führerschein-Besitzquote aus (vgl. Hefter/Götz 2013: 33). Dass der Anteil weiblicher Befragter in der

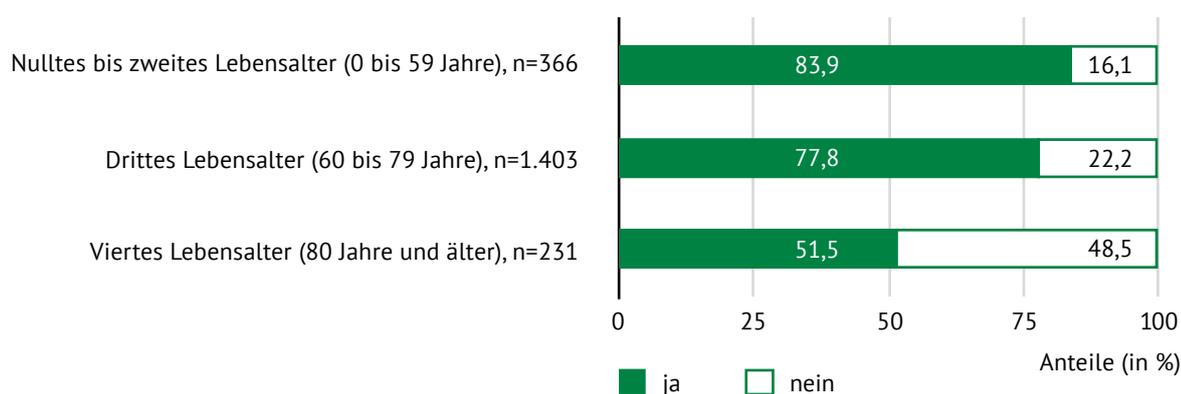


Abbildung 7: Führerscheinbesitz in Abhängigkeit von der Altersklasse (Quelle: eig. Erhebung)

⁵ Bezogen auf Personen im Alter von mindestens 14 Jahren und mehr.

vorliegenden Untersuchung den der Männer insbesondere in den Jahrgängen 60+ übersteigt, wirkt sich deshalb möglicherweise besonders deutlich auf die Erkenntnisse zum Führerscheinbesitz aus.

Auf eine Abo-Karte für den ÖPNV greifen durchschnittlich etwas mehr als ein Fünftel der Befragten (21,7 %) zurück. Den Spitzenreiter bildet Kappel mit einem Anteil von 30,4 %. In Markersdorf-Süd gaben lediglich 17,1 % der Befragten an, eine solche Dauerkarte zu besitzen. Auch der Anteil von Abo-Kartenbesitzern unterliegt deutlichen Einflüssen des Alters. Allerdings scheinen

neben dem PKW-Verzicht auch der Status als Schwerbehinderter die Zahl der Abo-Karten-Besitzer erhöhen, da ein entsprechender Ausweis zur ÖPNV-Nutzung berechtigt (vgl. Hefter/Götz 2013: 36, s. auch Kap. 7).

5.1.2 Wohnzufriedenheit der Befragten in den Quartieren

Neben dem Alter bildet die Wohnzufriedenheit einen entscheidenden Einflussfaktor für die Wohndauer. In der vorliegenden Befragung konnte ein sehr hohes

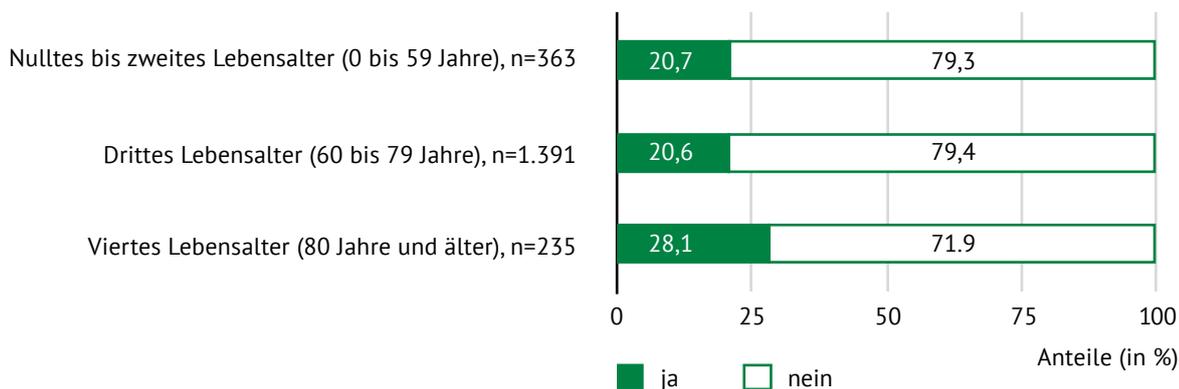


Abbildung 8: Besitz einer Abo-Karte für Bus/Bahn in Abhängigkeit von der Altersklasse (Quelle: eig. Erhebung)

nicht alle Befragten einen fehlenden Führerschein mithilfe der Öffentlichen auszugleichen, denn die Veränderungen stellen sich nicht ganz so deutlich dar, wie im Falle der Fahrerlaubnisse. Bis zum Alter von 79 Jahren besitzen knapp 21 % der Befragten eine Abo-Karte (n=363 und n=1.391). In der Altersgruppe der Hochbetagten steigt dieser Anteil auf 28,1 % an (s. Abb. 8). Hier kann

Wohlbefinden der Bewohner ermittelt werden: Die weit überwiegende Mehrheit der Befragten (96–99 %) fühlen sich „wohl“ bzw. „sehr wohl“ in ihrem Wohnquartier. Lediglich drei bis sieben Personen (1–4 % der Befragten) kreuzten in ihren Quartieren die Angabe „weniger wohl“ an. 0,4 % der Untersuchungsteilnehmer, d. h. eine Person, gaben an, sich unwohl zu fühlen (s. Abb. 9).

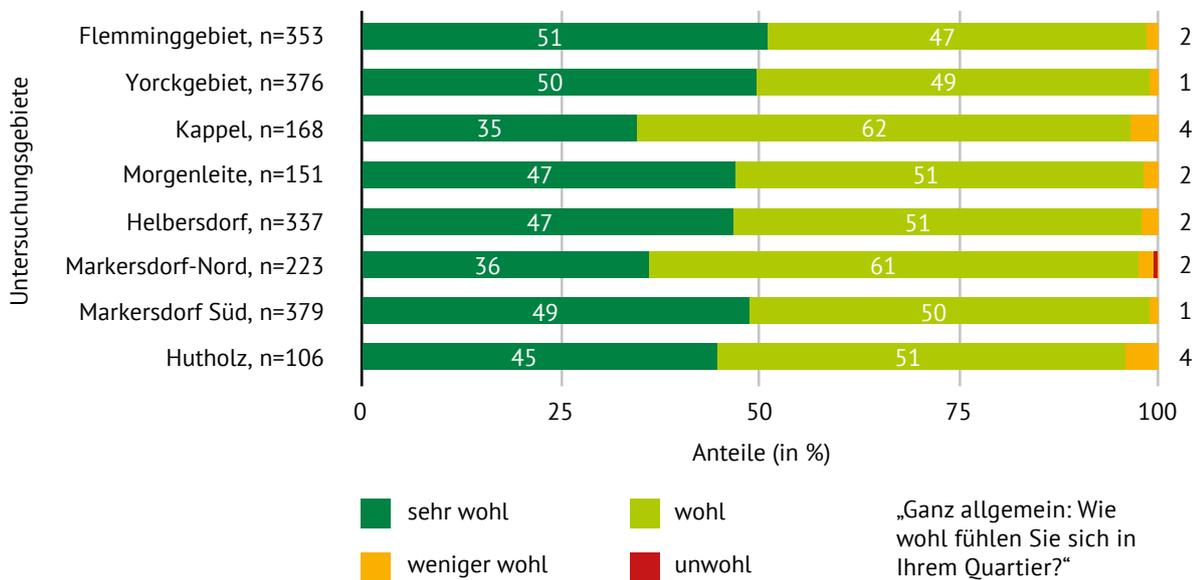


Abbildung 9: Wohlbefinden der Befragten in ihren Wohnquartieren (Quelle: eig. Erhebung)

Wie die Erhebung zeigt, gibt es neben einem Zusammenhang von Alter und Wohndauer auch einen zwischen Alter und Wohlbefinden im Stadtteil. So steigt mit dem Alter der Anteil der Befragten, die angeben,

sich „sehr wohl“ im eigenen Quartier zu fühlen: Sind es im nullten bis zweiten Lebensalter 43,8 %, erhöht sich der Anteil auf 46,3 % im dritten und 55,7 % im vierten Lebensalter (vgl. Baltes 2003: 15; s. Abb. 10).

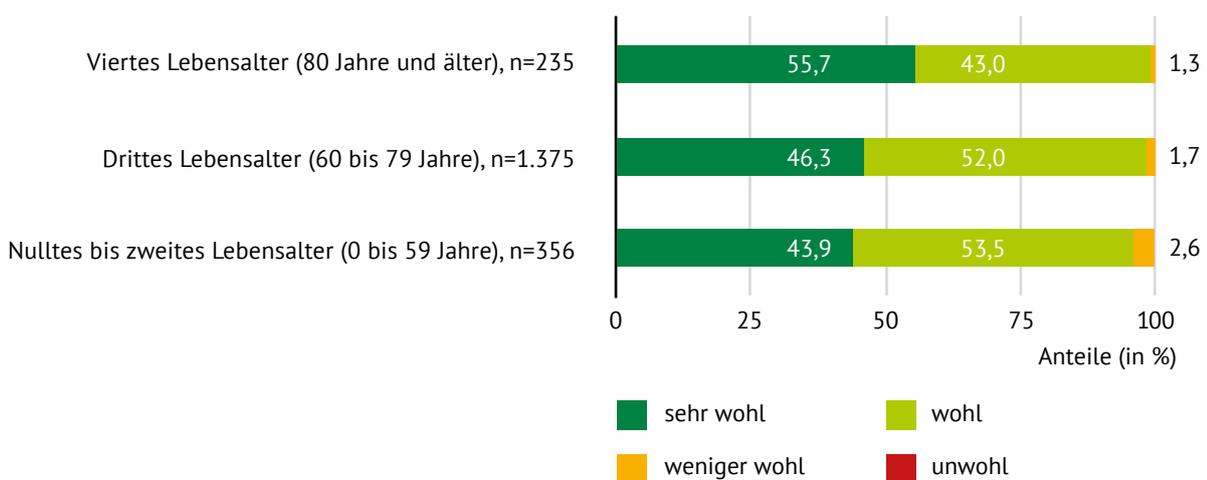


Abbildung 10: Staffelung der Wohnzufriedenheit nach Altersklasse (Quelle: eig. Erhebung)

Dies kann Folge sogenannter „altersabhängiger Adaptionsprozesse“ sein: Obwohl sich durchschnittlich die objektiven Lebensbedingungen im Alter oftmals verschlechtern, geben älteren Menschen häufiger an, zufrieden mit ihrem Leben zu sein „Zufriedenheitsparadoxon“ (vgl. Hieber et al. 2006: 14f.).

5.2 Erkenntnisse zur wohnortnahen Grundversorgung

5.2.1 Einführung in die aktuelle (Nah-)Versorgungslage der untersuchten Quartiere

Neben den bereits beschriebenen Faktoren leistet auch die Nahversorgung einen wesentlichen Beitrag zum Wohlbefinden der Menschen in ihren Quartieren und damit zu deren Standorttreue (vgl. Heinze 2013: 136f.).

Grundsätzlich ist Chemnitz durch eine gute Einzelhandelsversorgung gekennzeichnet. Die allgemeine Einzelhandelsverkaufsfläche lag 2014 bei 2,34 m² pro Kopf.⁶ Im Vergleich zur Verkaufsflächenausstattung in Deutschland insgesamt (1,5 m²/Einwohner) weist Chemnitz demzufolge ein deutlich überdurchschnittliches Verkaufsflächenüberangebot auf (vgl. IHK Chemnitz 2014: 6ff.). Auch die Ausstattung mit Lebensmittelverkaufsflächen liegt mit ca. 550 m² je 1.000 Einwohner stark über dem Bundesdurchschnitt von ca. 350 m² je 1.000 Einwohner (vgl. Stadt Chemnitz 2009: 86). Diese übergreifend berechneten Daten bilden jedoch nicht die Lage in allen städtischen Teilräumen ab (Junker/Kühn 2006: 10). So hieß es 2009 im Stadtentwicklungskonzept (SEKO) von Chemnitz, in einigen Gebieten müssten die Einwohner „z. T. deutlich

mehr als 10 min. Fußweg in Kauf nehmen [...], um einen Lebensmittelmarkt zu erreichen. Da in Deutschland (Stand 2005) nur ca. 77 % der Haushalte über einen PKW verfügen, bei Ein-Personen-Haushalten sind es sogar nur 54 %, ist die in den letzten Jahren zu beobachtende Tendenz zu autoorientierten Standorten zu Lasten von in das Wohngebiet integrierten Standorten nicht nur problematisch für ältere und weniger mobile Bevölkerungsgruppen, sondern ein vielschichtigeres Problem der Nahversorgung“ (Stadt Chemnitz 2009: 86).

Es ist daher notwendig, die Nahversorgungssituation auf Ortsteilebene zu erfassen. Einen ersten Einblick in die Versorgungslage der Untersuchungsgebiete liefern einleitend einige Auszüge aus den Go-Alongs.⁷

„Zaharzt, Arztpraxis, Apotheke. Alles da [...]. Wir müssen eigentlich nicht in die Stadt, [wir] haben hier alle Geschäfte, hier draußen“ (P5S1Z: 46f., S4Z: 197f.)⁸.

Dieses Zitat aus Helbersdorf steht stellvertretend für die grundsätzlich positive Einschätzung der wohnungsnahen Grundversorgung aller Befragten. Die kurze Schilderung macht deutlich, wie eng die Frage der Grundversorgung aus Befragtersicht mit der räumlichen Nähe verbunden ist.

Genau in dieser Hinsicht üben die Interviewpartner⁹ jedoch auch übereinstimmende Kritik: Das gastronomische Angebot in den Quartieren bewerten sie als nicht zufriedenstellend. Interessanterweise kommt hierbei ein Widerspruch zum Ausdruck: So wird von den Befragten betont, dass das „Gaststättensterben“ mit der Altersstruktur vor Ort zu tun habe:

„[...] [J]a also Gaststätten in der Stadt gibt es genug, aber hier im Umfeld gibt es sehr wenig. [...] [D]ie Leute sind alt und die gehen wenig in die Gaststätten, die Alten“ (P4S16Z: 979f.).

⁶ Flächenangabe beschränkt sich nicht auf Nahversorgung, sondern fasst zusammen: Einzelhandel mit Nahrungs- und Genussmitteln, Apothekenartikeln, Getränken und Tabakwaren, Geräten der Informations- und Kommunikationstechnik, Textilien, Metallwaren, Anstrichmitteln, Bau- und Heimwerkerbedarf, elektrischen Haushaltgeräten, Möbeln und Einrichtungsgegenständen, Verlagsprodukten, Sportausrüstungen und Spielwaren, Blumen, Pflanzen, Sämereien, Düngemitteln, zoologischem Bedarf und Tieren (vgl. IHK Chemnitz 2016: 10).

⁷ Go-Alongs wurden ausschließlich in den Stadtteilen Helbersdorf und dem Flemminggebiet durchgeführt (s. Kap. 4.2).

⁸ P1, P5 und P6 wurden in Helbersdorf, P2, P3 und P4 im Flemminggebiet befragt.

⁹ Zu Zwecken der Anonymisierung wird bei allen Befragten die männliche Form der Bezeichnung gewählt.

Gleichzeitig führt ein anderer Interviewpartner an, er würde sich über eine verbesserte gastronomische Infrastruktur freuen, und dass obwohl er ebenfalls in die Kategorie der „Älteren“ gehört:

„Es ist schade! Also so ein Café oder [...], so was würde sicherlich angenommen. [...] Darüber würden wir uns schon freuen, wenn wir mal sagen könnten, wir treffen uns im Café“ (P5S2Z: 100ff.; s. auch P6S4Z: 214ff.).

Wie in Kapitel 5.2.2 und 5.2.3 noch gezeigt wird, deckt sich diese eher negative Beurteilung der gastronomischen Infrastruktur mit den Ergebnissen aus dem quantitativen Untersuchungsteil.

Zusätzlich konnten in den Go-Along-Interviews Hinweise auf gebietsspezifische Differenzierungen bezüglich der Auswahl von Nahversorgungseinrichtungen ermittelt werden.¹⁰ Ein Teil der Interviewten gab an, dass für sie hauptsächlich Distanzen den Ausschlag für die Wahl ihrer Versorgungseinrichtungen gäben:

- a) *„Für mich spielt jetzt hauptsächlich der Nettomarkt eine Rolle, weil der bei mir in der Nähe ist. Man hat ja auch viel zu tragen [...]“* (P1S3Z: 155f.).
- b) *„Vorher hatten wir gar nichts. Da mussten wir [...] mit dem Bus ins Kaufland fahren. [...] Und als dann dieser Markt aufgemacht hat, war das für uns sehr günstig und das Angebot ist eigentlich auch ausreichend für unsere Belange“* (P6S2Z: 105ff.).

Andere Befragte wählten die Lebensmittelgeschäfte dagegen vorrangig nach dem Preisniveau aus:

- a) *„Zu Edeka gehe ich manchmal, wenn Angebote sind und es sehr nötig ist. Ansonsten gehe ich runter zu Netto“* (P3S2Z: 59f.).
- b) *„[I]ch hole z. B. jeden Freitag meine Brötchen in der Stadt auf dem Markt.“*

Interviewer: „Warum fahren Sie da in die Stadt und nutzen nicht andere Nahversorgungsmöglichkeiten hier in der Umgebung?“

„Na weil die sind teuer, teuer. [...] [E]in Brötchen bei Reimann das kostet über 40 Cent, 45 oder vielleicht noch mehr und [...] die Monatskarte bezahl ich jeden Monat und dann fahre ich eben los“ (P4S.5Z: 275ff.).

Die Schwerpunkte „Entfernung“ und „Kosten“ unterscheiden sich je nach Untersuchungsgebiet. In Helbersdorf gibt offenbar eher die Weglänge den Ausschlag, im Flemminggebiet das Preisniveau. Möglicherweise stellt die deutlich stärkere Topographie von Helbersdorf im Vergleich zum Flemminggebiet eine Ursache für diesen Unterschied dar.¹¹ Verschiedene physische Leistungsniveaus, finanzielle Ausgangslagen oder die Zuordnung zu unterschiedlichen Einkaufstypen sind allerdings ebenfalls plausible Erklärungen. Bei sogenannten Smart Shoppern oder Schnäppchen-Jägern ist die Bindung an räumlich nah gelegene Standorte geringer als bei anderen Einkaufstypen (vgl. Kulke 2005: 17).

5.2.2 Relevanz unterschiedlicher Grundversorgungseinrichtungen

Detailliertere Auskünfte zum Versorgungsverhalten in gealterten Chemnitzer Quartieren liefert die Auswertung des Fragebogens. Hier wurde erhoben, welche Einrichtungen genutzt werden, wie zufrieden die Probanden mit diesen sind und welche Gründe ggf. gegen eine Inanspruchnahme sprechen.

Bei den Nutzungshäufigkeiten stehen – wenig verwunderlich – Lebensmittelgeschäfte an erster Stelle. 96,2 % der Befragten versorgen sich mit Nahrungsmitteln und Getränken im eigenen Quartier. An zweiter

¹⁰ Da es sich lediglich um sechs geführte Interviews handelte, sind die hier vorgestellten Ergebnisse ausschließlich als beispielhafte Hinweisgeber für näher zu untersuchende Sachlagen zu verstehen.

¹¹ Bei der Exkursion in die Gebiete Helbersdorf und Flemming wurden in Helbersdorf auf knapp 1,5 Kilometern Steigungen von durchschnittlich 5 % und max. 12 % ermittelt (vgl. Apel et al. 2015).

und dritter Stelle folgen Apotheken sowie Ärzte, die ca. 89 % und 87 % der Befragten in der Wohnung in Anspruch nehmen (s. Abb. 11). Haltestellen des ÖPNV, Post- und Bankfilialen werden von 80–87 % vor Ort genutzt.

Erstaunlicherweise wird die Drogerie, die zur Grundversorgung im engeren Sinne gehört (s. Kap. 2.1), lediglich von gut der Hälfte der Befragten (54,5 %) im eigenen Quartier frequentiert. In allen Gebieten wur-

wird nun die Frequentierung von und die Zufriedenheit mit verschiedenen Einrichtungen betrachtet. Wegen der hohen Anzahl erfragter Nahversorger beschränken sich die Ausführungen lediglich auf eine Auswahl.

Eine deutliche Mehrheit der Befragten (minimal 92,7 % im Flemminggebiet und max. 100 % im Yorkgebiet) bewerten Einrichtungen des Lebensmitteleinzelhandels im Wohnumfeld positiv.¹² Lediglich das Flemminggebiet und Hutholz erhalten in dieser Hinsicht einige

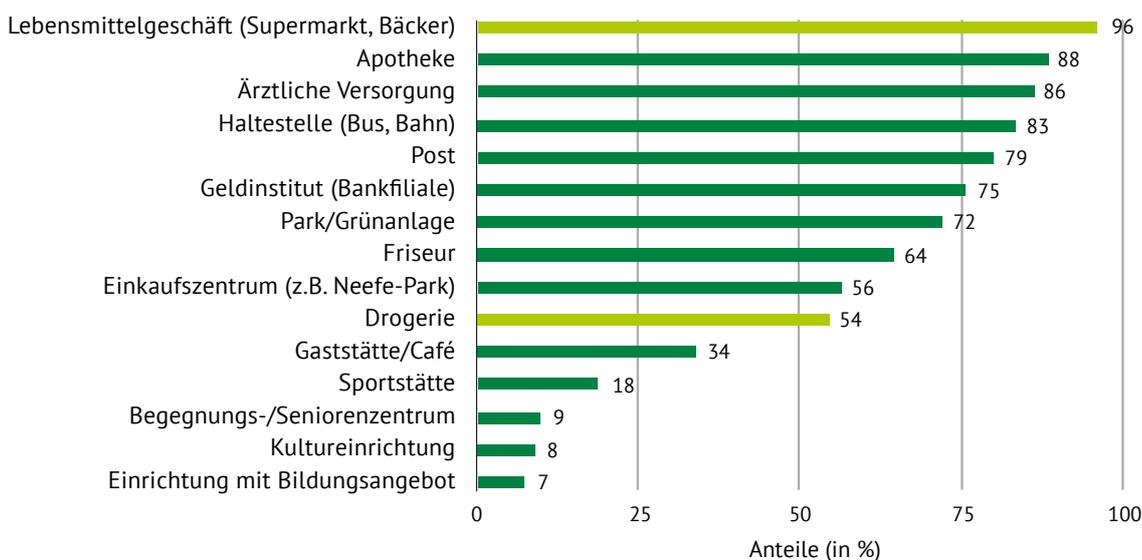


Abbildung 11: Prozentuale Nutzung der im eigenen Quartier vorhandenen Einrichtungen (Quelle: eig. Erhebung)

de bei der Nicht-Nutzung von Drogerien häufig die Begründungskategorie „gibt es nicht“ angekreuzt. Dies ist wahrscheinlich auch der Grund für die geringe Zufriedenheit mit dieser Nahversorgungseinrichtung. Um ausbleibende Nutzungen näher zu beleuchten,

Nennungen im Bereich „weniger zufrieden“ und „unzufrieden“. Auf das Nutzungsverhalten scheinen diese Angaben jedoch keine Auswirkungen zu haben – wie u. a. die 100%ige Nutzungsquote im Flemminggebiet zeigt (s. Abb. 12).

¹² Zur besseren Übersicht wurden bei den einzelnen Nahversorgern jeweils die Zufriedenheitskategorien „sehr zufrieden“ und „zufrieden“ sowie „weniger zufrieden“ und „unzufrieden“ zusammengefasst.

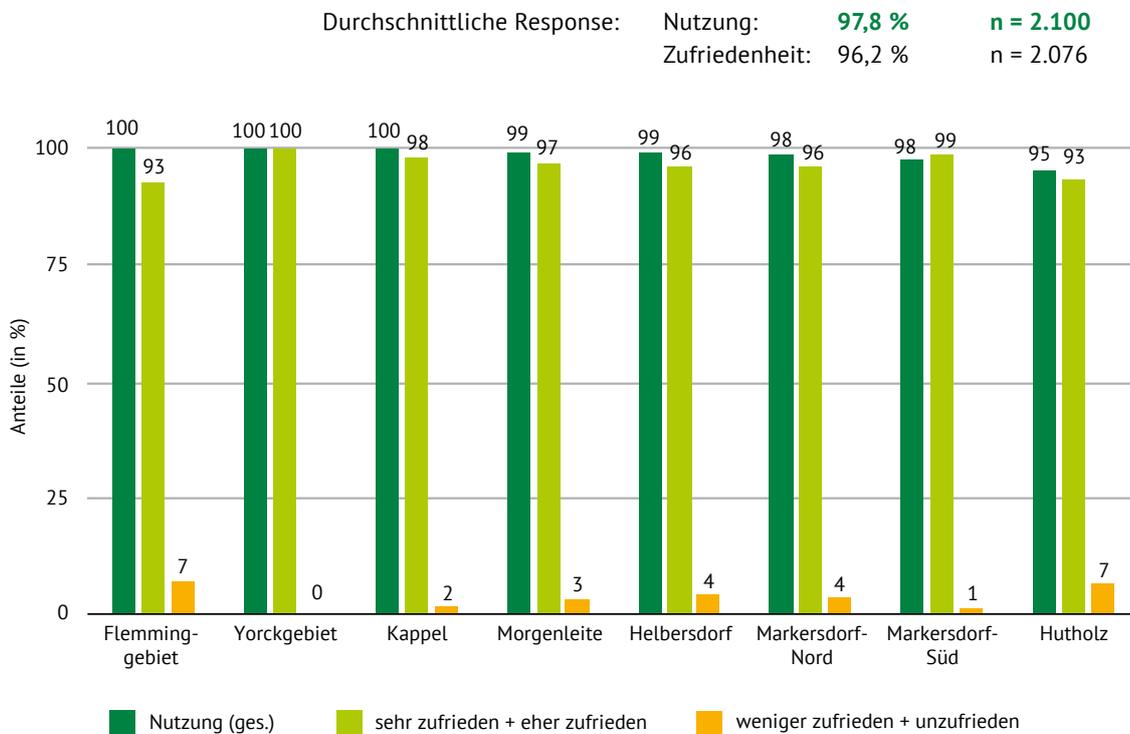


Abbildung 12: Zusammenhang zwischen Zufriedenheit und Nutzung von Lebensmittelgeschäften in den einzelnen Stadtteilen (Quelle: eig. Erhebung)

Für ältere und mobilitätseingeschränkte Menschen ist es neben einer wohnortnahen Versorgung mit Lebensmitteln und Drogerieartikeln ebenfalls wichtig, auch Arztbesuche ohne eigenen PKW oder eine Mitfahrgelegenheit bewältigen zu können (vgl. BBSR 2015: 10; Hoffmann 2008: 6). Dementsprechend nutzt eine Mehrheit der Untersuchungsteilnehmer Ärzte und Apotheken¹³ vor Ort: Zwischen 79 % der Befragten in Markersdorf-Süd und knapp 94 % in Kappel greifen auf diese Einrichtungen im eigenen Stadtteil zurück.

Nutzungen und Zufriedenheiten scheinen zusammenzuhängen: So sind beispielsweise in Markersdorf-Süd sowohl Zufriedenheit mit Ärzten und Apotheken, als auch deren Nutzungsquote geringer als bei den anderen Befragungsgebieten. Diese Tendenz lässt sich auch für Markersdorf-Nord und Hutholz feststellen (s. Abb. 13). Eine Kausalität – höhere Unzufriedenheit führt zu geringerer Nutzung oder fehlende ärztliche Versorgung führt zu weniger Zufriedenheit – lässt sich allerdings mithilfe der gegebenen Daten nicht nachweisen.

¹³ Die Angaben zu Ärzten und Apotheken werden hier gemeinsam als „medizinische Versorgung“ betrachtet.

Durchschnittliche Response: Nutzung: **93,1 %** n = 1.996
 Zufriedenheit: **81,6 %** n = 1.748

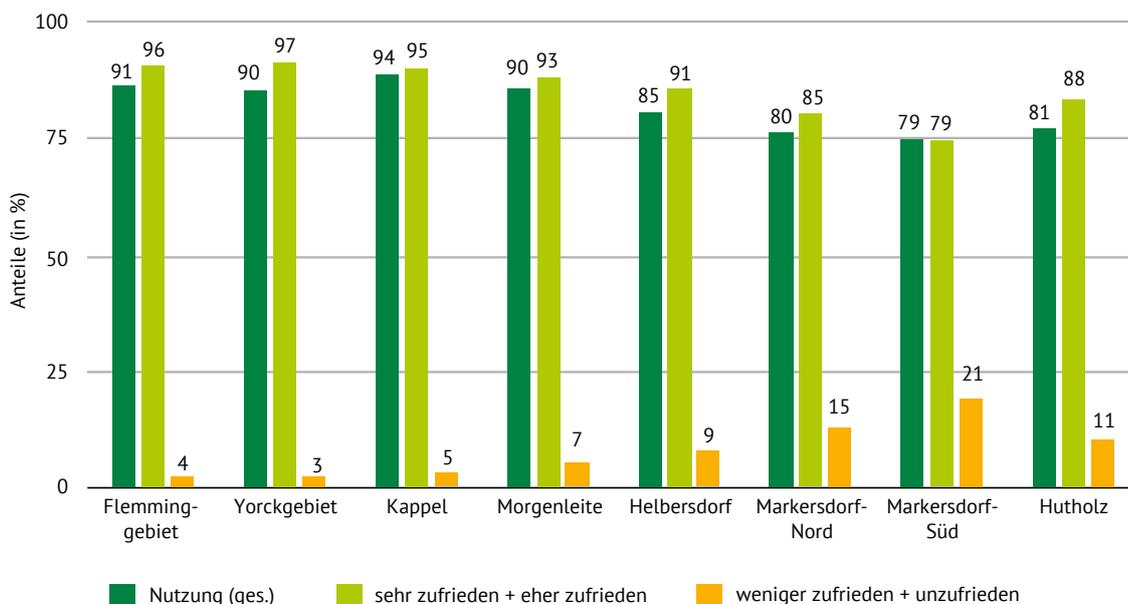


Abbildung 13: Nutzung und Zufriedenheit mit der medizinischen Versorgung auf Stadtteilebene (Quelle: eig. Erhebung)

Im Vergleich zu den zuvor beschriebenen Einrichtungen unterscheiden sich die Nutzung von und die Zufriedenheit mit Drogerien quartiersspezifisch z. T. stark. In Kappel greift nur etwas mehr als ein Drittel der Befragten (35,5 %) auf Drogerien im eigenen Wohnumfeld zurück. Im Flemminggebiet ist es sogar nur ein Viertel (25,3 %).

Auffällig ist, dass in beiden Gebieten auch die Unzufriedenheit mit den Einrichtungen sehr hoch ist: 35,5 % bzw. 18,5 % der Untersuchungsteilnehmer gaben an, weniger zufrieden bzw. unzufrieden zu sein. Markersdorf-Nord, die Morgenleite und das Yorckgebiet weisen dagegen sowohl hohe Nutzungen als auch Zufriedenheiten auf (s. Abb. 14).

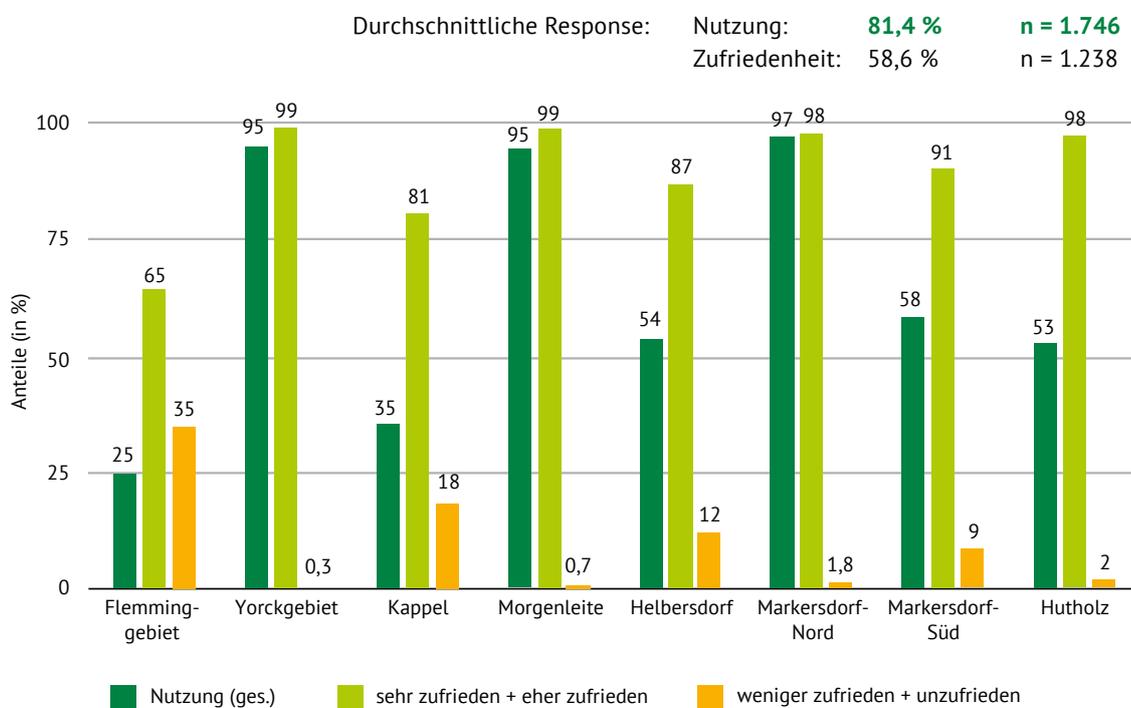


Abbildung 14: Nutzung und Zufriedenheit mit den Drogerien auf Stadtteilebene (Quelle: eig. Erhebung)

Bei den Angaben zu den Drogerien ist der durchschnittliche Antwortrücklauf (response) zu beachten: Während 81,4 % der Untersuchungsteilnehmer angeben, ob sie Drogerien vor Ort nutzen, äußerten sich lediglich 59 % zur ihrer Zufriedenheit mit den Einrichtungen.

Das Antwortverhalten beim Thema „Haltestellen von Bus und Bahn“ gestaltet sich demgegenüber etwas homogener: Die Rückläufe für Nutzung und Zufriedenheit lagen zwischen 83 % und 95 %. Da der ÖPNV

ein wichtiges Element der Grundversorgung im Nahbereich darstellt (vgl. BBSR 2015: 13), ist auch hier ein Blick auf die jeweiligen Stadtteile interessant.

Die ÖPNV-Nutzung ist mit jeweils mindestens 80 % sehr hoch. Im Schnitt sind ca. 90 % bis zu knapp 100 % der Untersuchungsteilnehmer zufrieden mit dem Angebot. In Markersdorf-Nord und -Süd sowie dem Hutholzgebiet sinkt die Zufriedenheit leicht auf rund 84 % ab. Insgesamt fällt die Bewertung der Haltestellensituation dennoch sehr positiv aus (s. Abb. 15).

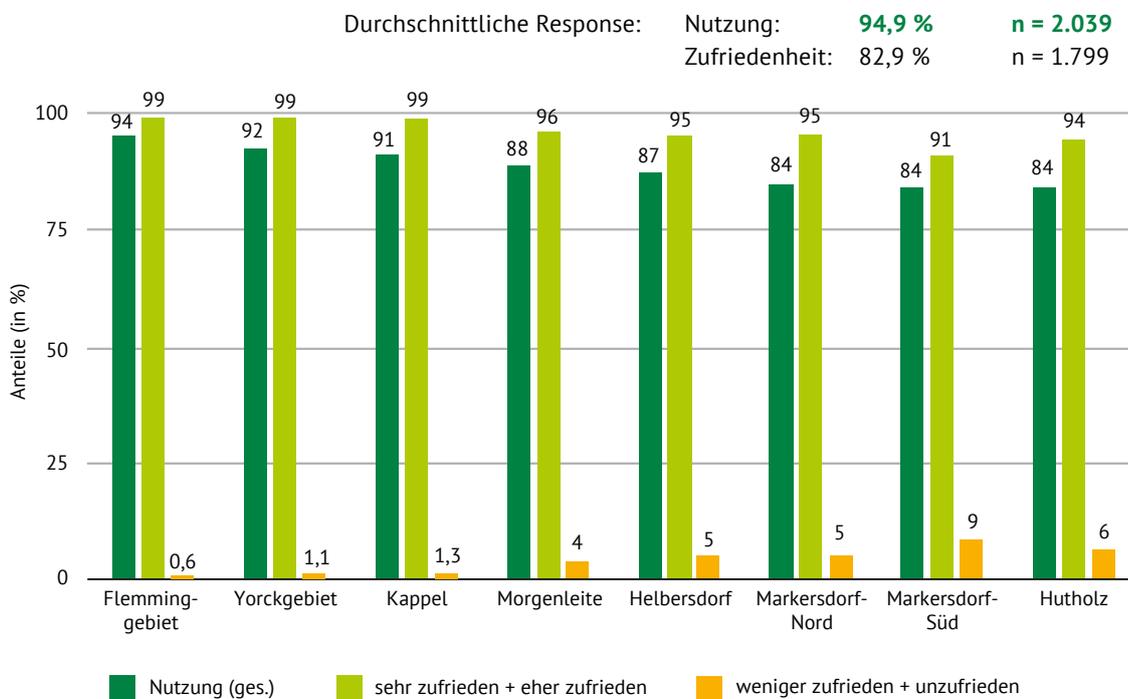


Abbildung 15: Nutzung und Zufriedenheit mit ÖPNV-Haltestellen auf Stadtteilebene (Quelle: eig. Erhebung)

Zur gastronomischen Infrastruktur wurden bereits einige kritische Einschätzungen im Zuge der Go-Alongs erhoben. Diese bestätigen sich für einen Großteil der Gebiete bei der schriftlichen Befragung. Beispielsweise im Flemminggebiet sind 57,3 % der Befragten weniger oder unzufrieden mit den Einrichtungen vor Ort, in Hutholz 47,6 %. Das übersteigt die bisher dargestellten Unzufriedenheitsquoten deutlich. Allerdings ist das Antwortverhalten auch sehr uneinheitlich, denn gleichzeitig wurden beispielsweise in der Morgenleite

und im Yorkgebiet Zufriedenheiten von 96,3 % bzw. 92,6 % erzielt.

Die Nutzungsquoten variieren ähnlich stark wie bei den Drogerien, allerdings erreichen sie mit max. 61,2 % (Morgenleite) bei weitem nicht dieselben Spitzenwerte (s. Abb. 16 und Abb. 14).

Um mögliche Ursachen für diese sehr heterogenen Einschätzungen zu ergründen, wird im nachfolgenden Kapitel näher auf die Ursachen für Nicht-Nutzungen eingegangen.

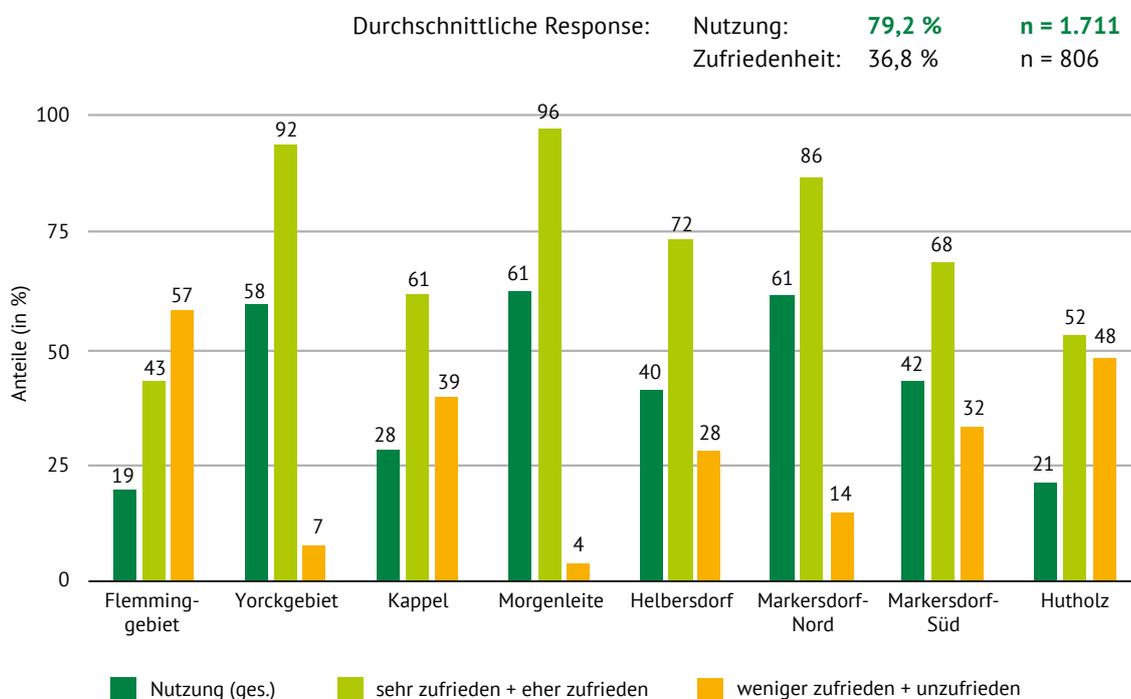


Abbildung 16: Nutzung von und Zufriedenheit mit Restaurants und Cafés auf Stadtteilebene (Quelle: eig. Erhebung)

5.2.3 Was spricht gegen eine Nutzung von Grundversorgungseinrichtungen im eigenen Quartier?

Es gibt verschiedene Gründe, Einzelhandelsangebote und Dienstleistungen nicht im Quartier zu nutzen. Wo und wie Menschen sich versorgen, hängt nicht allein von der Nähe von Anbietern zum Wohnort ab, sondern auch von Sortiment, Preis des Angebots bzw. dem Konsumenten zur Verfügung stehenden Einkommen oder der Qualität von Waren und Dienstleistungen (vgl. HCU/IREBS 2013: 27; Kulke 2005: 16).

Mithilfe des Fragebogens wurden folgende Gründe für ausbleibende Nutzungen erfasst:

„Das Angebot gibt es nicht.“

„Das Angebot reicht mir nicht aus.“

„Das Angebot ist schwer erreichbar.“

„Das Angebot brauche ich nicht.“

„Das Angebot nutze ich außerhalb des Quartiers.“

„Das Angebot nutze ich aus anderen Gründen nicht ...“

Die meisten Angaben (abs.) verzeichneten Kultureinrichtungen sowie Bildungseinrichtungen mit jeweils mehr als 1.100 bzw. 1.000 Nennungen (s. Abb. 17).¹⁴ Zudem gaben jeweils mehr als 900 Befragte Gründe an, die aus ihrer Sicht gegen die Nutzung von Sportstätten sowie Begegnungs- und Seniorenzentren sprechen. Am seltensten wurden Gründe gegen die Nutzung von Lebensmittelgeschäften, Apotheken und Haltestellen genannt (zwischen 23 und 123 Nennungen).

Die Drogerie als wichtiger Bestandteil der Grundversorgung vereint knapp 700 Angaben zur Nicht-Nutzung

¹⁴ Pro Einrichtung konnten mehrere Gründe für die Nicht-Nutzung benannt werden.

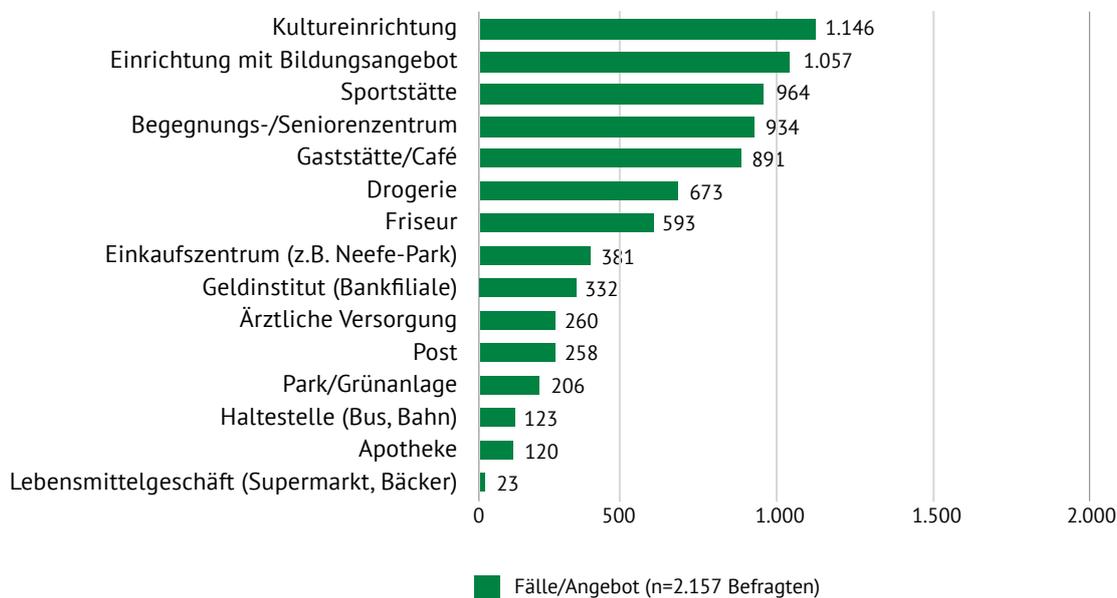


Abbildung 17: Gründe für die Nicht-Nutzung von Angeboten im eigenen Quartier (abs. Nennungen; Quelle: eig. Erhebung).

auf sich. Hier besteht – auch vor dem Hintergrund der z. T. hohen Unzufriedenheit – offenbar Veränderungsbedarf. Eine ähnliche Schlussfolgerung kann auch für die Kategorie „Gaststätten und Cafés“ sowie die „Begegnungs- und Seniorenzentren“ getroffen werden (s. Abb. 18).

Welche Begründungen im Einzelfall gegen die Inanspruchnahme der Nahversorgungseinrichtungen vorgebracht werden, schlüsselt die nachfolgende Abbildung 18 auf.¹⁵ Obwohl sich die Schwerpunkte von Einrichtung zu Einrichtung unterscheiden, stechen drei Antwortschwerpunkte hervor: Erstens die Angabe „gibt es nicht“, zweitens die Nennung „nutze ich außerhalb des Quartiers“ und drittens „brauche ich nicht“. Drogerien und Kultureinrichtungen erhalten die häufigsten Angaben zur Kategorie „gibt es nicht“, jeweils mehr als 400 Nennungen. Darauf folgen mit 272 Nen-

nungen die Einrichtungen mit Bildungsangebot sowie mit 246 Nennungen Gaststätten/Cafés. Bei Lebensmittelgeschäften gaben demgegenüber lediglich drei Personen an, es gebe sie nicht, bei Apotheken waren es 12, bei Friseuren 13 und bei Ärzten 16 Befragte.

Bei Gaststätten (426 Nennungen) und Einrichtungen mit Kulturangeboten (437 Nennungen) greifen die Befragten häufig auf Angebote außerhalb des eigenen Stadtteils zurück. Auch Sportstätten (298 Nennungen), Bildungseinrichtungen (223 Nennungen), Ärzte (222 Nennungen), Banken (213 Nennungen) und Drogerien (206 Nennungen) werden von zahlreichen Befragten außerhalb des Wohnquartiers aufgesucht. Neben dem Nichtvorhandensein bestimmter Einrichtungen (beispielsweise Drogerien) ist auch eine Kopplung von Wegezwecken eine mögliche Erklärung für die Nutzung von Angeboten außerhalb des Nahversorgungsbereiches.

¹⁵ Bei diesen Angaben gilt es zu beachten, dass die Wahrnehmungen der Befragten erhoben wurden und beispielsweise zur Angabe „gibt es nicht“ kein Abgleich mit den zum Zeitpunkt der Untersuchung vor Ort vorhandenen Einrichtungen durchgeführt wurde.

Beim Antwortschwerpunkt „brauche ich nicht“, liegt das Hauptgewicht der Angaben auf Begegnungs- und Seniorenzentren. 755 Befragte geben an, diese nicht zu benötigen. Damit verzeichnet diese Antwortmöglichkeit die meisten absoluten Nennungen auf sich. Einrichtungen mit Bildungsangebot (536 Nennungen) und Sportstätten (433 Nennungen) erhalten ebenfalls zahlreiche „brauche ich nicht“-Angaben. Interessant ist weiter die Betrachtung der Kategorie „reicht mir nicht aus“: Sie wurde schwerpunktmäßig

für Gaststätten und Cafés angegeben (139 Nennungen). Dies stützt die bereits dargestellten Erkenntnisse zur verbesserungswürdigen gastronomischen Infrastruktur der Untersuchungsgebiete.

Es fällt zudem auf, dass die Aussage „ist schwer erreichbar“ keine hohen Zustimmungen erhält. 96 Befragte geben an, Einkaufszentren schwer zu erreichen und daher nicht zu nutzen. Für Drogerien gilt dies in 48 und für die Post in 41 Fällen.

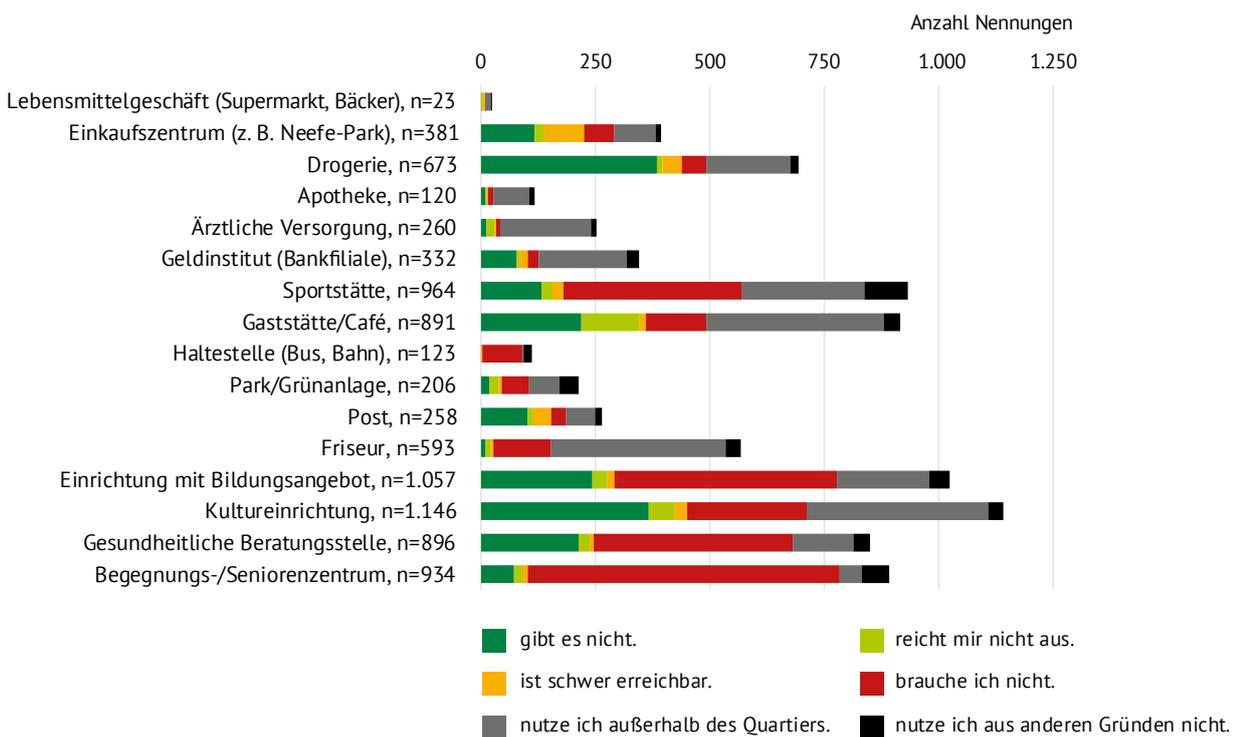


Abbildung 18: Verteilung von Gründen, die gegen eine Inanspruchnahme von Einrichtungen bzw. Angeboten im Quartier sprechen (abs. Nennungen; Quelle: eig. Erhebung)

6 AUSWERTUNG ZUM MOBILITÄTSVERHALTEN DER BEFRAGTEN

Wie bereits in vorangegangenen Kapiteln herausgestellt, sind die Auswahl von Nahversorgungseinrichtungen eng mit dem Thema „Mobilität“ verschränkt (s. Kap. 2.2 und 5.2.3).

Im Nachfolgenden wird daher die Frage der (Nah-)Mobilität, also wo – im eigenen oder benachbarten Quartieren – Nahversorgungseinrichtungen besucht werden und wie die Erreichbarkeit von Versorgungszielen eingeschätzt wird, vertieft. Dazu werden ausführlichere Angaben zu Wegezeiten, Fortbewegungsarten¹⁶ und Zusammenhängen zwischen den jeweiligen Mobilitätsgrößen dargestellt.

6.1 Art und Häufigkeit der Fortbewegung für alltägliche Erledigungen

Startpunkt der Nahmobilitätsanalyse bildet eine Übersicht zur Relevanz verschiedener Fortbewegungsmög-

lichkeiten. Betrachtet man die angegebenen Häufigkeiten, spielen die eigenen Beine die wichtigste Rolle für die Bewältigung alltäglicher Wege: 56,7 % der Befragten (n=2.012) gaben an, tägliche Besorgungen zu Fuß zu erledigen. 24,5 % (n=1.145) der Untersuchungsteilnehmer nutzen weiterhin jeden Tag das Auto.¹⁷ Der ÖPNV wird dagegen von lediglich 6,7 % der Befragten (n=1.744) täglich für Nahversorgungszwecke in Anspruch genommen (s. Abb. 18).

Für alltägliche Wege sind mindestens zwei Drittel der Befragten mehrmals pro Woche zu Fuß (90,8 %, n=2.012) oder mit dem PKW (62,2 %, n=1.145) unterwegs. Betrachtet man auch die Angabe „einmal pro Woche“, ist auch der ÖPNV (48,2 %, n=1.744) in die Gruppe der wichtigsten Fortbewegungsmittel der (Nah-)Mobilität einzuordnen. Taxen und Fahrdienste spielen offenbar für die überwiegende Mehrheit der Untersuchungsteilnehmer keine Rolle (s. Abb. 19).

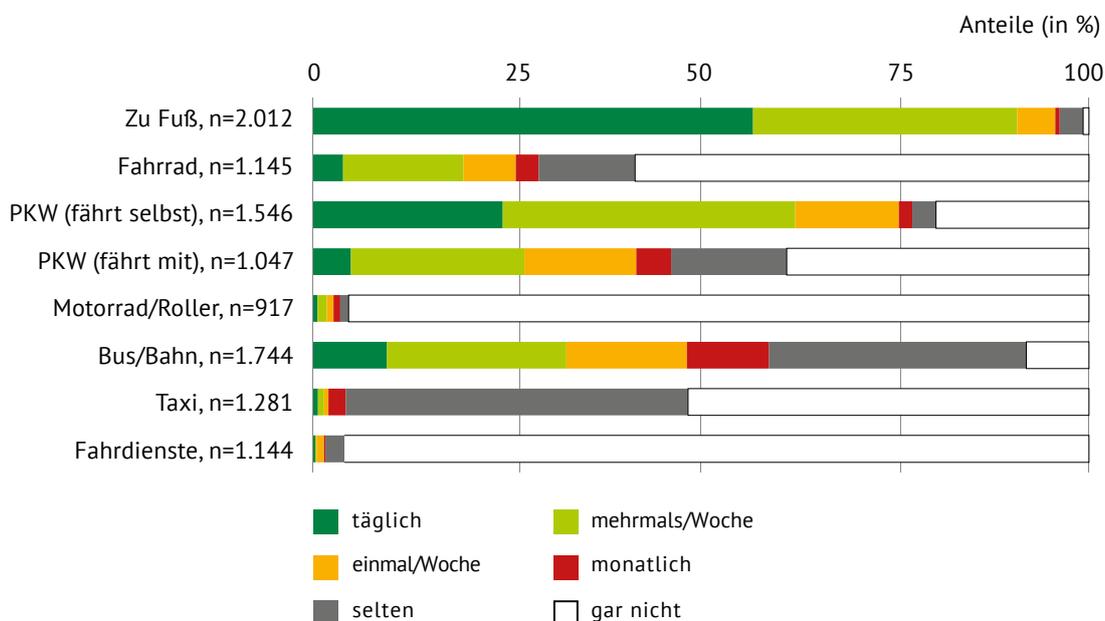


Abbildung 19: Aufschlüsselung der Fortbewegungsarten für Erledigungen im Rahmen der alltäglichen Grundversorgung (Quelle: eig. Erhebung)¹⁸

¹⁶ Relevant für die Auswertung waren das Gehen zu Fuß, das Radfahren, die Nutzung von PKW, Roller/Moped, ÖPNV und Taxen sowie Fahrdiensten.

¹⁷ als Selbstfahrer

¹⁸ Für quartiersbezogene Aufschlüsselungen der Fortbewegungsarten s. Anhang ab S. 76.

Wie die erhobenen Daten weiterhin zeigen, nimmt die Gehmobilität mit dem Alter nochmals zu. Der Anteil der täglichen Fußgänger steigt ab 60 Jahren stark an und erhöht sich im sogenannten vierten Lebensalter, d. h. ab 80 Jahren, weiter. Auch die Zahl der Bus- und Bahn- sowie Fahrradnutzer steigt parallel zum Alter (s. Abb. 20).

mehrheitlich zu Fuß (s. Abb. 20). Großeinkäufe werden hingegen vorrangig mit dem PKW realisiert (70,1 %, n=1.941). Hier stimmen die Ergebnisse also mit denen anderer Erhebungen zum Einkaufsverhalten überein. Bus und Bahn, Fahrrad, Motorrad, Taxi sowie Fahrdienste spielen demgegenüber eine weitaus geringere Rolle.

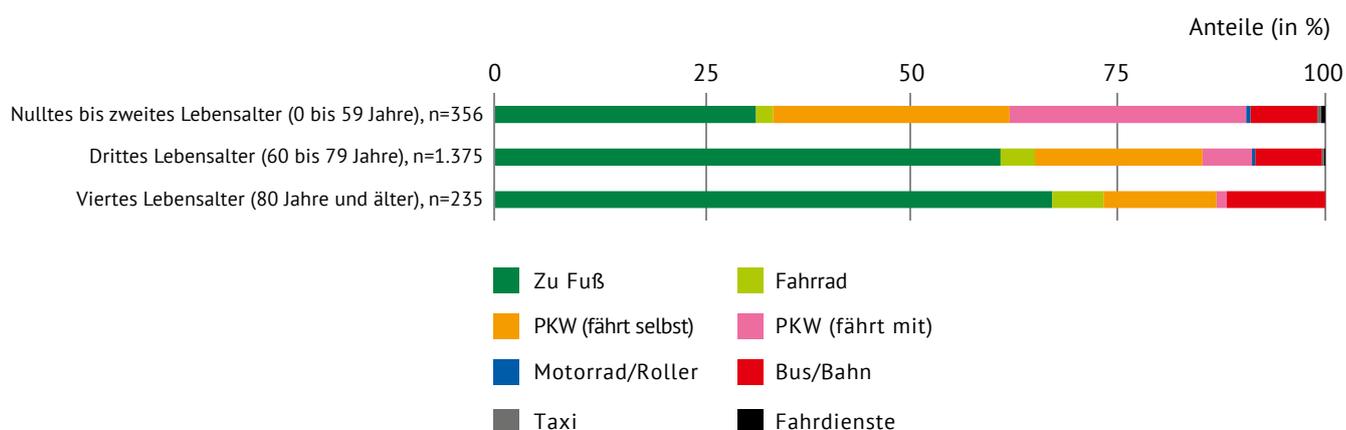


Abbildung 20: Zusammenhang zwischen Fortbewegungsart und Lebensalter (Quelle: eig. Erhebung)

Dazu ist insbesondere bei den über 80-Jährigen eine verringerte Bedeutung des PKW festzustellen. Diese altersgruppenabhängige Entwicklung des Verkehrsaufkommens stimmt mit den Erkenntnissen anderer Untersuchungen überein und kann daher als verallgemeinerbar betrachtet werden (vgl. Hefter/Götz 2013: 38). Neben individuellen Einflussfaktoren, wie dem Alter, ist die Wahl der Fortbewegungsart auch von den jeweiligen Mobilitätszwecken oder -zielen abhängig – ein klassisches Beispiel dafür ist der Groß- und Getränkeeinkauf, der typischerweise mit dem Auto erfolgt (vgl. u. a. BMVBS 2011: 49f.). Welche Zusammenhänge zwischen Wegezielen und Verkehrsmittelwahl können für die befragten Chemnitzer ermittelt werden? Die Untersuchungsteilnehmer erledigen insbesondere Einkäufe (66,6 %, n=2.482), Arztbesuche (62,2 %, n=2.468) und Bank- bzw. Postgeschäfte (65,4 %, n=2.223)

In Bezug auf den Wegezweck lässt sich, wie bei nahezu allen Mobilitätskenngrößen, ein charakteristischer Zusammenhang zum Alter der Befragten herstellen (vgl. Hefter/Götz 2013: 33). Denn nicht nur das Gehen gewinnt mit zunehmendem Alter an Bedeutung (s. Abb. 20), sondern auch der Fortbewegungszweck „Einkaufen“ (s. Abb. 21). Grund dafür ist zum einen, dass der Wegezweck „Arbeit“ an Bedeutung verliert: Wie die Untersuchungsergebnisse zeigen, vereint die Kategorie „Arbeit“ in der vorliegenden Untersuchung den geringsten Antwortenrücklauf aller erfragter Items (n=1.303), gleichzeitig erhielt die Angabe „trifft nicht zu“ die meisten Kreuze (56,9 %). Das Sich-Versorgen, das auch zahlreiche soziale und kommunikative Komponenten enthält (s. Kap. 2.1), wird angesichts des Wegfalls alternativer Mobilitätsziele immer wichtiger (vgl. GMA 2011: 17).

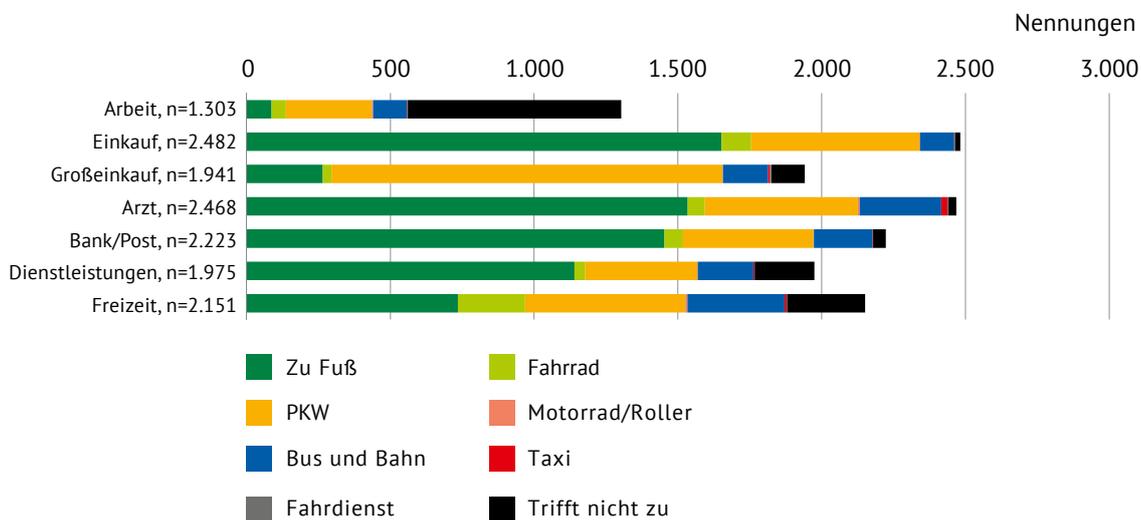


Abbildung 21: Zusammenhang zwischen Fortbewegungsart und Mobilitätszweck (Quelle: eig. Erhebung)¹⁹

6.2 Aufgewendete Wegezeiten zu Grundversorgungseinrichtungen

Um Fortbewegungsarten und -ziele der „Nahmobilität“ zuordnen zu können, spielen die durchschnittlich aufgewendeten Wege zu den erfragten Einrichtungen eine zentrale Rolle. Wie bereits in Kapitel 2.2 ausgeführt, wurden nicht die Meterdistanzen erhoben, sondern die Gehminuten. Da diese sowohl individuelle Voraussetzungen als auch die physisch-materiellen Gegebenheiten vor Ort automatisch einbeziehen, stellen sie eine den jeweiligen Bedingungen entsprechende Vergleichszahl dar.

Die Minutenangaben wurden übergreifend für die am häufigsten angegebenen Fortbewegungsarten zusammengefasst (s. Tab. 5). Im Vergleich zeigt sich, dass die fußläufige Nahversorgung in den Quartieren zum Großteil gewährleistet ist. Die weit überwiegende Mehrheit der Nahversorgungseinrichtungen ist fußläufig in max. 13 Minuten zu erreichen. Eine Aus-

nahme bilden lediglich Einrichtungen mit Kulturangeboten, für die durchschnittlich 16 Minuten benötigt werden. Für viele Nahversorgungswege benötigen die Befragten im Schnitt sogar weniger als zehn Minuten, beispielsweise um Lebensmittelgeschäfte, Apotheken und Haltestellen des ÖPNV zu erreichen.

Weiterhin verdeutlicht die Tabelle, dass bestimmte Angebote eine geringere Verbreitungsdichte als andere aufweisen. Hier sind die Kultureinrichtungen zu nennen, die – unabhängig von der Art der Fortbewegung – nur mit hohem Zeitaufwand zu erreichen sind. Auch für Sportstätten, Gaststätten und Cafés sowie Einrichtungen mit Bildungsangeboten sind längere Wege notwendig, sie fallen so vielfach aus dem Definitionsraster der Nahversorgung heraus.

Weiter wird deutlich, dass offenbar mit bestimmten Fortbewegungsmitteln ein höherer Zeitaufwand einhergeht als mit anderen. So liegt bei der Fahrt mit Bus und Bahn keine der Wegezeiten unterhalb von zehn

¹⁹ Für quartiersbezogene Angaben zum Zusammenhang von Fortbewegungsart und Mobilitätszweck s. Anhang ab S. 80.

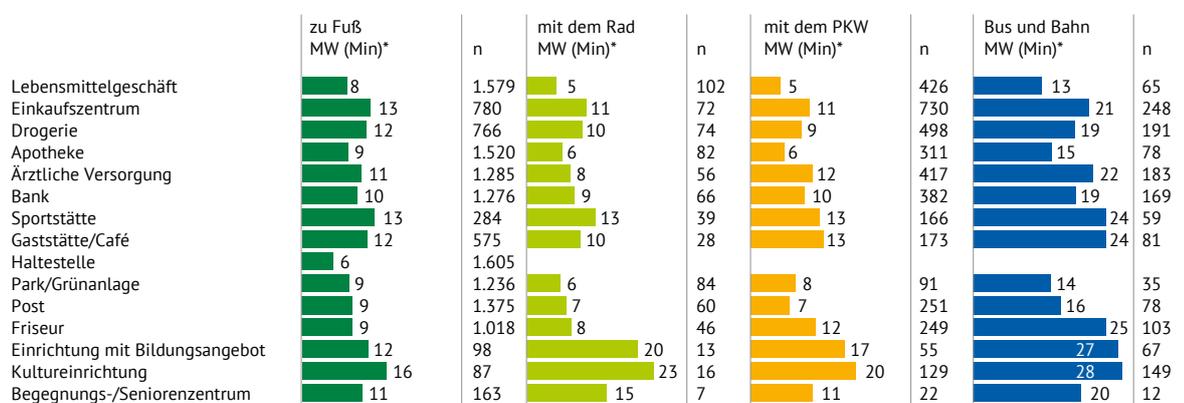


Tabelle 5: Zusammengefasster Vergleich der mittleren Wegezeiten zu den Einrichtungen der Grundversorgung (* Mittelwert der angegebenen Wegezeiten in Minuten, Quelle: eig. Erhebung)²⁰

Minuten. Nur zu zwei Nahversorgungszielen, Lebensmittelgeschäften und Parks bzw. Grünanlagen werden weniger als 15 Minuten Wegezeit benötigt. Dies lässt sich mit dem Blick auf die Größe „Haltestelle“ und „zu Fuß“ erklären: Die Befragten wenden im Schnitt bereits sechs Minuten für den Weg zur nächsten Haltestelle von Bus bzw. Bahn auf. Dies erhöht den zeitlichen Gesamtaufwand für den Weg deutlich.

Neben den gemittelten Minutenwerten sind in den „n-Spalten“ der Tabelle jeweils die absoluten Häufigkeiten der aufgeführten Angaben verzeichnet. Diese bilden eine wichtige Größe, um die Basis der Berechnung transparent zu machen: Während beispielsweise 1.579 Personen ihre Gehminuten für den Weg zum Lebensmittelgeschäft ihrer Wahl angaben, wurde die durchschnittliche Fahrzeit mit dem ÖPNV lediglich von 65 Befragten notiert. Bei einem Vergleich ist zu beachten, dass Werte, die auf einer kleineren Anzahl von Angaben beruhen, stärker anfällig sind für Verzerrungen. Mit der Wegezeitberechnung geht auch die Frage einher, ob die Weglänge Auswirkungen auf die Nutzung hat. Insbesondere da Bewegungsräume mit zunehmendem Alter immer kleiner und eine schnelle Erreichbar-

keit bedeutender werden, ist es wichtig, diesen Zusammenhang zu beleuchten (vgl. Hoffmann 2008: 7; Kulke 2005 16; Martin 2005: 57).²¹

Aus diesem Grund wurden bei allen erfragten Einrichtungen die aufgewendeten Wegeminuten mit den drei wichtigsten Verkehrsmitteln berechnet und diese Daten in Beziehung gestellt zur Angabe, ob eine Einrichtung genutzt wird oder nicht (s. Tab. 6).²²

Ein Vergleich der Tabellenspalten „Nutzung ja“ und „Nutzung nein“ zeigt, dass die gemittelten Minutenangaben bei den Nutzern von Nahversorgungseinrichtungen in fast allen Fällen niedriger ausfielen als bei Nicht-Nutzern.

Während bei der Inanspruchnahme und dem Zuzußgehen alle Einrichtungen der Nahversorgung zugeordnet werden können, ist dies bei der Nicht-Nutzung in fünf von 15 Fällen nicht (mehr) möglich. Bei Gebrauch des PKW ist der Zusammenhang zwischen Nutzung und aufgewendeter Wegezeit noch deutlicher: Während Nutzer die Einrichtungen allesamt innerhalb von 15 Minuten erreichen können, liegen acht der nicht-frequentierten Nahversoger außerhalb des 15-Minuten-Bereiches (s. Tab. 6).

²⁰ Für quartiersbezogene Angaben von Wegezeiten zu Einrichtungen der Nahversorgung s. Anhang ab S. 72.

²¹ Eine Korrelation beider Variablen ist nicht plausibel, da die Variable Nutzung/Nicht-Nutzung nominalskaliert ist.

²² Auch hier wurden die Angaben um die jeweiligen Antwortenrückläufe (n) ergänzt, diese müssen beim Vergleich und daraus abgeleiteten Annahmen beachtet werden.

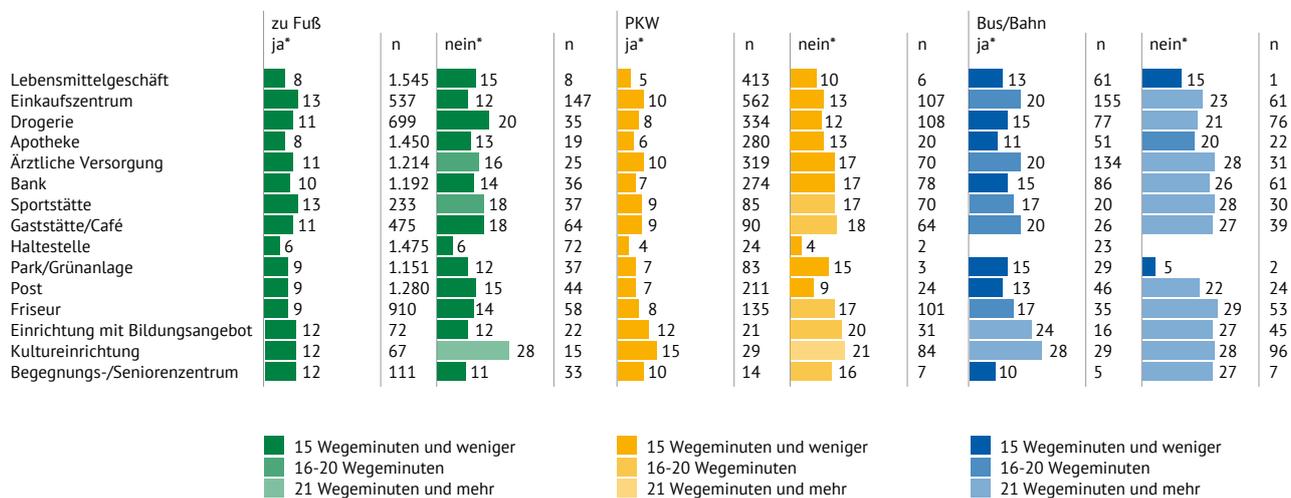


Tabelle 6: Darstellung des Zusammenhangs zwischen durchschnittlich aufzuwendender Wegezeit und Nutzung einer Nahversorgungseinrichtung (* Mittelwert der angegebenen Wegezeiten in Minuten, Quelle: eig. Erhebung)

Zwar kann aus der Darstellung von Wegezeit und Nutzung von Versorgungseinrichtungen keine Kausalität abgeleitet werden, die Zusammenschau der erhobenen Daten deutet jedoch an, dass die Nutzungswahrscheinlichkeit von Einrichtungen mit steigender Wegezeit sinkt. Folglich scheint eine gute und schnelle Erreichbarkeit gerade für solche Bewohnergruppen elementar, die auf kurze und leicht zu bewältigende Wege angewiesen sind. Ein dichtmaschiges Nahversorgungsnetz bildet die Grundvoraussetzung für eine erfolgreiche Nahversorgung – nicht nur, aber doch vor allem – im Alter.

6.3 Herausforderungen der Nahmobilität und Möglichkeiten der Bewältigung

Neben Umweltfaktoren, wie der Lage von Nahversorgungseinrichtungen in den jeweiligen Quartieren, deren Anschluss an Haltestellen des ÖPNV etc.,

sind die Fortbewegungsmöglichkeiten auch stark von personenbezogenen Faktoren abhängig. Dazu gehören beispielsweise die Wahrnehmung der eigenen Gesundheit bzw. körperlichen Leistungsfähigkeit sowie die Bewertung von „Umgebungsaspekten“: stark befahrenen Straßen, unübersichtlichen Verkehrssituationen, Treppen, Steigungen etc. (vgl. Hieber et al. 2006: 12f.).

Bei der Realisierung der Go-Alongs stellten die Studierenden fest, dass die Probanden vorrangig das Alter als Ursache für Mobilitätseinschränkungen thematisierten. Ein Beispiel dafür liefert das folgende Zitat: *„Wenn man älter wird, ist es immer ein Stich hier hoch. [...] Aber so ist das nun mal im Vorgebirge ((lacht))“* (P1S2Z: 84f.).

Auch werden die physisch-materiellen Gegebenheiten mit Blick auf möglicherweise kommende Entwicklungen betrachtet. Das Thema Gehhilfen spielt dabei eine wichtige Rolle: *„Ja, wer jetzt hier mit dem Stock gehen*

muss, da fallen ihm die Wege dann doch ein bisschen beschwerlicher“ (P5S10Z: 530f.).

„Ich bin froh, dass ich so den Berg raufgekommen bin. [...] [M]eine Schwester, die hat nun auch noch so einen Rollator und die kommt hier nach hinten nur ganz selten“ (P2S5Z: 212ff.).

Wiederkehrende Themen bildeten außerdem die Angst vor Stürzen und das Unsicherheitsgefühl im Dunkeln, die im Zusammenhang mit dem Alter angesprochen wurden:

„[E]s ist ja immer [...] die Gefahr, alles, was man dann runter zu geht ... Das ist dann so im Alter, die Angst hinzufallen“ (P1S3Z: 116f.).

„[W]ir sind ja in einem Alter, wo man an und für sich abends [gemeint ist „im Dunkeln“, Anm. AD] nicht mehr so viel geht, aber ich habe ja auch ein Auto“ (P4S6Z: 318f.).

Wie an den Beispielzitaten leicht ersichtlich wird, ist die Thematisierung des Alters eher nüchtern und akzeptierend. Auch der Umgang mit den beschriebenen Herausforderungen ist eher pragmatisch. So wird vorrangig mit der Kürze für die Wahl eines Weges argumentiert, wie bei den zwei folgenden Beispielen:

1. *„Warum gehen Sie diesen Weg und nicht geradeaus weiter?“ „Ja, weil wir hier vielleicht abkürzen ((lacht))“ (P1S6Z: 313f.).*
2. *„Bei uns in unserem Hochhaus ist ein Bäcker, da holen wir unsere Brötchen und unser Brot. Das holen wir hier uns bei Edeka überhaupt nicht. Dahin haben wir es nämlich nicht weit. [...] Der [Bäcker] ist viel näher, viel näher und da habe ich eine glatte Strecke“ (P2S5Z: 287ff.).*

Zusätzlich wird auch das Thema der Übersichtlichkeit und Sicherheit thematisiert:

„Warum gehen wir hier entlang?“

„Weil das der kürzeste ist. Als Fußgänger sucht man sich ja meist den kürzesten und da er auch so nicht ganz unangenehm ist, gehen wir halt den.“

„Was finden Sie hier ‚nicht unangenehm‘?“

„Also wenn man nicht zu viele Straßen überqueren muss, wo keine Fußgängerüberwege sind.“ (P6S4Z: 199ff.).

Herausforderungen der Wegbeschaffenheit werden positiv gedeutet:

„So, jetzt kommt das Schlimmste. Das geht hier noch bis ganz hinauf. Sie quälen sich dann schon. [...] Heimwegs geht es. [...] Aber der Hinweg! Aber wenn Sie zurückgehen, haben Sie was in der Tasche. Da ist das schon schöner, als dass Sie auf dem Rückweg die Tasche hinauf schleppen müssten“ (P2S3Z: 143ff.).

Die Beispiele zeigen, dass der Umgang mit herausfordernden Aspekten von Alter und Nahmobilität als Selbstverständlichkeit betrachtet wird. Es ist auffällig, dass sich die Befragten ihrer Strategien zur Bewältigung von Hürden vielfach nicht bewusst waren und diese oftmals erst auf Nachfrage thematisierten.

Dieses Verhalten kann als Ergebnis der langen Wohndauer gedeutet werden, die zum Bewusstsein führt, dass es sich nicht etwa um eine feindliche Umgebung handelt, die das Fortbewegen erschwert, sondern dass man es selbst ist, dem Wege schwerer fallen als früher. Bei den in den Zitaten aufgeführten Praktiken handelt es sich um typische Formen der in Kapitel 2.2 besprochenen Selektions-, Optimierungs- und Kompensationsstrategien, mit deren Hilfe die Befragten auf Entwicklungsverluste reagieren können.

Dass solche Kompensationsstrategien gewählt werden, ist sehr wichtig für die Selbstständigkeit der Quartiersbewohner. Sie gewährleisten Mobilität und sichern die eigenständige Versorgung.

7 AUSWERTUNG DER ERKENNTNISSE ZU DEN KOMPENSATIONSSTRATEGIEN

Die Kompensationsstrategien bildeten einen zentralen Gegenstand sowohl der narrativ ausgerichteten Go-Alongs als auch der quantitativen Befragung. Um die Zahl der Anwender von Kompensationsstrategien in der Erhebung zu bestimmen, wurden die Untersuchungsteilnehmer gefragt, ob und welche Strategien sie verfolgen, um Einschränkungen bei der „Erledigung alltäglicher Wege“ auszugleichen. Zudem wurde erfasst, wie viele der Befragten Angaben zur konkreten Nutzung von Hilfediensten machten. Auf diese Weise konnten 495 Probanden bestimmt werden, die in der einen oder anderen Form Kompensationsstrategien anwenden. Sie bilden im Folgenden die Gruppe der Kompensierenden, die nun noch näher betrachtet werden soll.

7.1 Relevanz verschiedener Strategien zur Selektion, Optimierung und Kompensation

Um den Themenbereich näher aufzuschlüsseln, werden zunächst die unterschiedlichen Bedeutungen erfragter Handlungsstrategien dargestellt (s. Abb. 22). Klar wurde aus den Befragungsdaten grundsätzlich, dass viele Untersuchungsteilnehmer versuchen, Herausforderungen im Mobilitätsbereich auf personenbezogener Ebene auszugleichen. Das Verbinden von Wegen, um Zeit zu sparen, spielt dabei für knapp zwei Drittel der Befragten die wichtigste Rolle (65,1 %, n hier und im Folgenden=456). Weiterhin sind auch das Einplanen von mehr Zeit (49,9 %) und das Reduzieren der Wegezahl (46,7 %) wichtige Handlungsstrategien

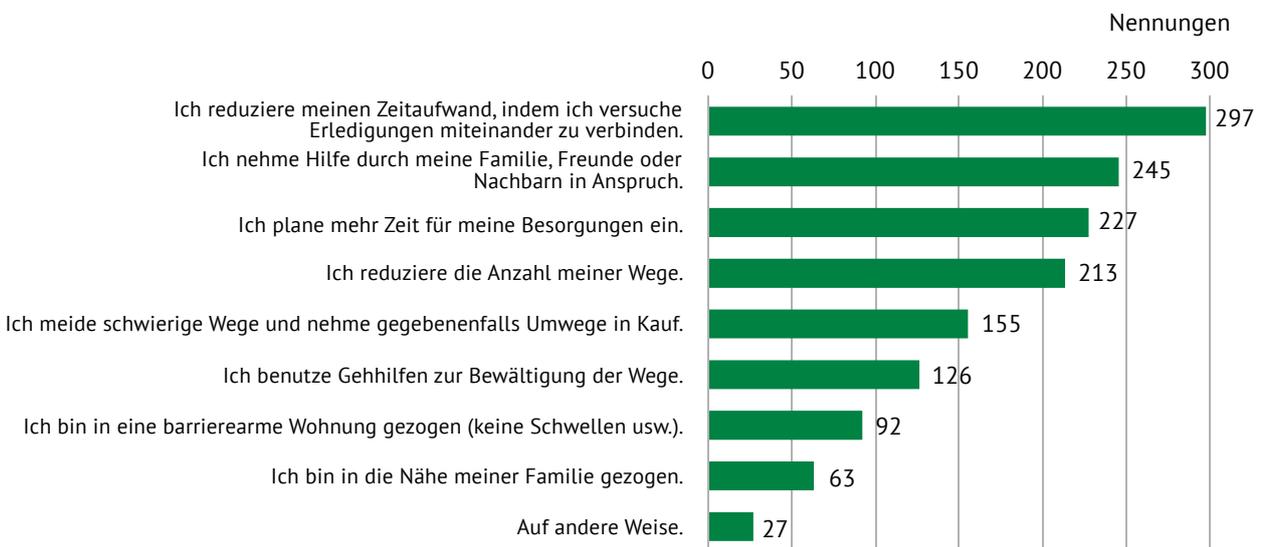


Abbildung 22: Anwendung von Handlungsstrategien im Fall gesundheitlicher Einschränkungen (abs. Nennungen, n=456 von 495 Kompensierenden, gesamt: 2.157 Befragte; Quelle: eig. Erhebung)

34 % der Befragten gaben zudem an, schwierige Wege zu meiden. Dieser Punkt steht sicherlich in Verbindung mit der im höheren Alter steigenden Angst vor Stürzen, steilem Terrain und unübersichtlichen Verkehrssituationen (s. Kap. 6.3). Laut Hefter und Götz handelt es sich bei den genannten Bewältigungsstrategien um typische Verhaltensanpassungen mobilitätseingeschränkter Personen (vgl. 2013: 50).

Die zweithäufigste der kompensationsbezogenen Angaben bezieht sich zudem auf das soziale Umfeld. 53,7 % der Untersuchungsteilnehmer greifen für ihre alltäglichen Erledigungen auf Hilfe von Familie, Freunden und Bekannten zurück. 13,8 % der Befragten sind dafür in der Vergangenheit sogar in die Nähe der Familie gezogen. Beide Punkte verdeutlichen die Bedeutung eines funktionierenden sozialen Netzes bei nachlassenden mobilitätsbezogenen Fähigkeiten.

Unter den Ausgleichsmaßnahmen zur Erledigung alltäglicher Wege rangiert der Einsatz von Hilfsmitteln eher am unteren Ende der Beliebtheitsskala. So nutzen 27,6 % der Untersuchungsteilnehmer aufgrund ihrer Einschränkungen Gehhilfen. Außerdem sind 20,2 % in eine barrierearme Wohnung umgezogen, um sich die Wege in der unmittelbaren Lebenssituation zu erleichtern.

7.2 Essen auf Rädern und Co. – Bedeutung ambulanter Hilfen und Dienstleistungen

Neben dem Ausgleich durch individuelle Verhaltensanpassung oder die Inanspruchnahme von Hilfe Bekannter und Verwandter, bildet auch eine bezahlte Dienstleistung eine Möglichkeit, Einschränkungen bei der Bewältigung alltäglicher Wege auszugleichen. Beispiele für solche Dienstleistungen sind „Essen auf

Rädern“ oder auch Bringe-Services von Supermärkten. Für die Untersuchungsteilnehmer spielen solche „Bezahldienste“ gegenüber den anderen Bewältigungsstrategien offenbar eine deutlich untergeordnete Rolle. Dies wird aus dem Antwortverhalten schon insofern deutlich, als dass lediglich 42 % der Kompensierenden die Frage nach den konkret genutzten Diensten beantworteten (n=209). Weiterhin standen individuelle Gefälligkeiten und persönliche Unterstützungen bei den angegebenen Optionen für die Untersuchungsteilnehmer an erster Stelle: 42,6 % der Befragten greifen auf Gefälligkeitsunterstützungen zurück, 15,8 % sogar täglich bis wöchentlich. Auch hier wird noch einmal die Bedeutung funktionierender sozialer Strukturen innerhalb von Wohnquartieren deutlich (s. Abb. 23).

Alle anderen Hilfsdienste oder Dienstleistungen sind bei weitem nicht mehrheitsfähig. Die am häufigsten genutzte vergütete Dienstleistung sind Essenslieferungen, die von einem Drittel der Befragten (33 %) in Anspruch genommen werden und übergreifend die höchste Nutzungsintensität aufweisen. Immerhin 27 % der Befragten versorgen sich mindestens einmal in der Woche mit „Essen auf Rädern“.

Ebenfalls von einem Drittel der Befragten werden ärztliche Hausbesuche in Anspruch genommen. Allerdings in durchschnittlich deutlich niedrigerer Frequenz. Lediglich 2,9 % der Befragten greifen mindestens wöchentlich auf Hausbesuche zurück. Wahrscheinlich handelt es sich hier um chronisch Kranke.

Weiterhin ist für knapp ein Drittel (29,2 %) der Befragten die Unterstützung durch Haushaltshilfen relevant. 17,7 % der Untersuchungsteilnehmer nutzen sie mindestens einmal pro Woche. Auf Einkaufs- und Lieferdienste greifen 26,8 % der Untersuchungsteilnehmer zurück. Die Frequenz der Lieferungen ist jedoch gering. Nur 9,1 % der Befragten lassen sich mindestens einmal pro Woche Lebensmittel in die Wohnung liefern. Dies

erstaunt vor dem Hintergrund, dass die Befragten angaben, bei der Bewältigung alltäglicher Wege Schwierigkeiten zu haben. Eine mögliche Erklärung könnte sein, dass sich die Befragten das Einkaufen als soziale und kommunikative Tätigkeit (s. Kap. 2.1 und 6.1) nicht (ab-)nehmen lassen wollen und ihre Versorgung trotz der damit verbundenen Beschwerlichkeiten organisieren. Eine zweite Deutungsmöglichkeit liefert die Wirtschaftskammer Wien:

„Das Zustellen von Lebensmitteln wird – ähnlich wie Taxifahren – von manchen, insb. älteren Konsumenten als unangemessene Bequemlichkeit bzw. ‚Abgehobenheit‘ angesehen. Ebenso werden Zustelldienste von Bewohnern unversorgter Gebiete – trotz Werbung in diesen Gebieten – kaum in Anspruch genommen. Wer auf Hilfe beim Einkaufen angewiesen ist, zeigt dies i.d.R. [...] nicht gern. Auf fremde Hilfe angewiesen zu sein, bedeutet schließlich auch Abhängigkeit“

(Wirtschaftskammer Wien 2010: 7).

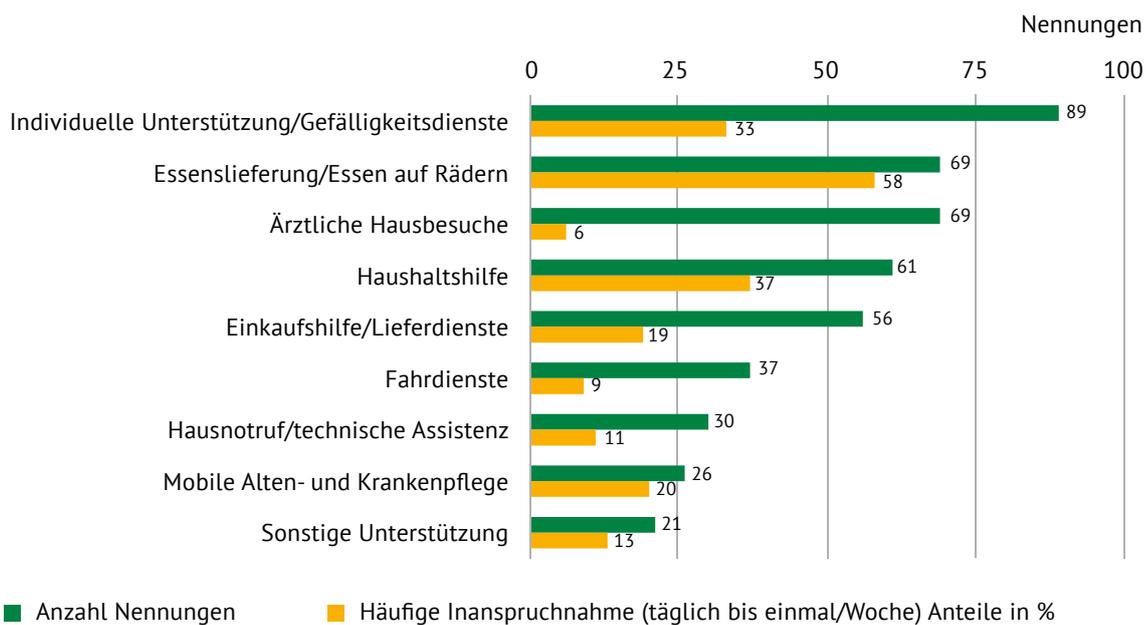


Abbildung 23: Nutzung ambulanter Dienste zum Ausgleich von Schwierigkeiten bei der Bewältigung alltäglicher Wege (Quelle: eig. Erhebung)

Immerhin 11 % der Anwender von Bewältigungsstrategien (n=31) äußerten sich zum Verzicht auf die Nutzung kompensatorischer Dienstleistungen (s. Abb. 24). Aufgrund der hohen Antwortausfälle sind diese Angaben stark verzerrungsanfällig und nicht verallgemeinerbar. So fiel beispielsweise die Nennung, ambulante Dienste seien „zu teuer“ zwar am häufigsten (45,2 %), da es sich hier jedoch lediglich um 14 Angaben handelte, kann daraus nicht die Ableitung getroffen werden, die Befragten könnten sich die Hilfsdienste nicht leisten. Dies ist vor allem angesichts der durchschnittlich ermittelten komfortablen finanziellen Lage (s. Kap. 5.1.1) zu betonen.

Ansonsten liefern die Antworten der Untersuchungsteilnehmer ein diffuses Bild: Bereits an zweiter Stelle folgen mit zehn Nennungen (32,3 %) „andere

Gründe“, darunter Übernahme der Versorgung des Haushaltes, Nutzung von Diensten nur bei Bedarf (d. h. im Krankheits- bzw. Notfall) und der Rückgriff auf die Unterstützung durch Freunde, Familie oder Nachbarn. Drei Befragte (9,7 %) geben weiterhin an, schlechte Erfahrungen mit ambulanten Dienstleistern gemacht zu haben, zwei andere Untersuchungsteilnehmer (6,5 %) kennen keine der erfragten Dienstleister. Die Rücklaufquote zur Frage, weshalb bei körperlichen Einschränkungen auf Dienstleistungen verzichtet wird, war gering und die Ergebnisse sehr divers. Beides spricht dafür, dass das Interesse der Befragten an solchen Bezahl-Hilfeleistungen gering ist. Die von der Wirtschaftskammer Wien aufgestellte Vermutung, die Angebote würden als abgehobener Komfort betrachtet (2010: 7), erscheint daher plausibel.

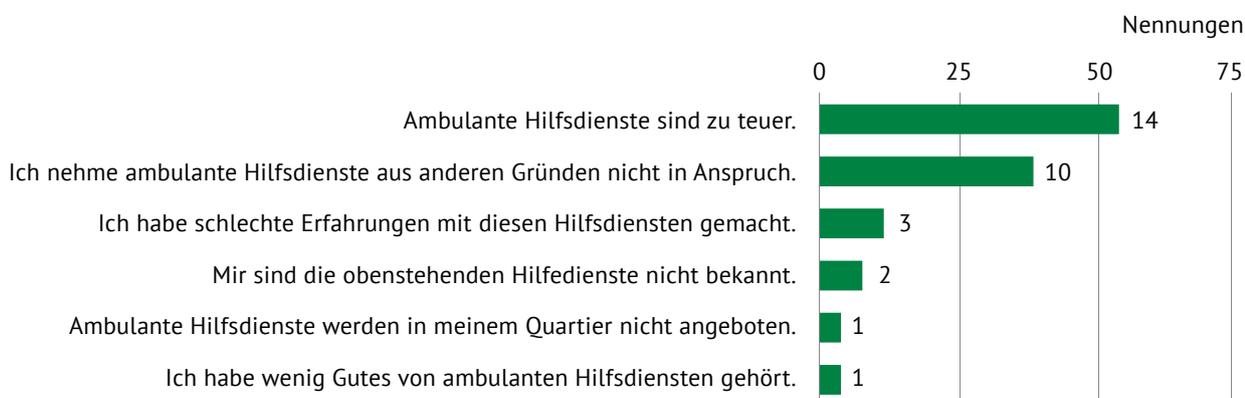


Abbildung 24: Gründe für den Verzicht auf kompensatorische Dienstleistungen (n=31 von 495 Kompensierenden, gesamt: 2.157 Befragte; Quelle: eig. Erhebung)

7.3 Unterschiede zwischen kompensierenden und nicht-kompensierenden Befragten

Nachdem nun die Bewältigungsstrategien der Kompensierenden überblicksartig beschrieben wurden, geht es nachfolgend um die Abgrenzung dieser Befragtengruppe von den übrigen Untersuchungsteilnehmern. Der Vergleich beschränkt sich auf einen Ausschnitt des Versorgungsverhaltens und nimmt vier Einrichtungen der Grundversorgung in den Blick, außerdem richtet sich die Aufmerksamkeit auf Altersunterschiede zwischen beiden Gruppen.

Bei den Einrichtungen der Grundversorgung wurden vergleichend die Nutzungen von Lebensmittelgeschäften, Drogerien, Ärzten und Apotheken sowie Haltestellen des ÖPNV gegenüber gestellt (s. Abb. 25). Es handelt sich hier um die wohl zentralsten Kategorien der Nahversorgung (vgl. BBSR 2015). Aus

der Gegenüberstellung wird deutlich, dass körperliche Beeinträchtigungen die Nutzung von Nahversorgungseinrichtungen sehr negativ beeinflussen. Die Nutzungsquoten der Anwender von Bewältigungsstrategien liegen jeweils nur bei rund einem Viertel der nicht-kompensierenden Untersuchungsteilnehmer (zwischen 20,6 %–23,4 % versus 76,6–79,4 %, s. Abb. 25). Hier ist offensichtlich ein hoher Bedarf an externer Hilfe vonnöten, um die Versorgung der mobilitätseingeschränkten Befragten zu sichern und die Nutzungsquoten aneinander anzugleichen. Insbesondere die ermittelte Nutzungsdiskrepanz bei den Lebensmittelgeschäften gibt Anlass zur Sorge und der Frage, wie Personen mit eingeschränkter Mobilität besser unterstützt werden können.

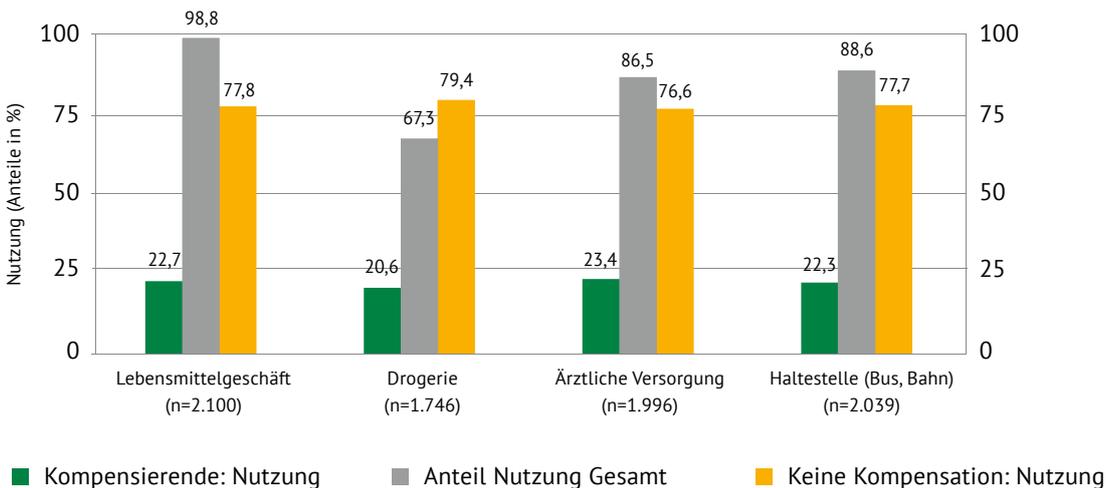


Abbildung 25: Nutzung ausgewählter Grundversorgungseinrichtungen in Abhängigkeit von der Kompensation (Quelle: eig. Erhebung)

Betrachtet man die Altersstruktur der Befragten, die Bewältigungsstrategien anwenden, wird dieser Bedarf nach unterstützenden Maßnahmen sich in Zukunft noch wesentlich erhöhen: Denn bei den Hochbetagten (4. Lebensalter mit 80 Jahren und mehr) ist der Anteil derjenigen, die Kompensationsmaßnahmen anwenden, um ein Vielfaches höher als bei den Untersuchungsteilnehmern bis 59 Jahre: Bei den bis 59-Jährigen liegt das Verhältnis jener, die keine

1,5 Personen, die kompensatorisch handeln (1:1,5) (s. Abb. 26).

Aufgrund der fortgeschrittenen Alterung der betrachteten Quartiere könnte sich der derzeitige Erkenntnisstand, dass die Nahversorgung gesichert ist, schon bald als überholt erweisen. Denn die Zahl der Menschen, die Mobilitätseinschränkungen auf die eine oder andere Weise kompensieren müssen, wird in naher Zukunft sehr wahrscheinlich steigen.

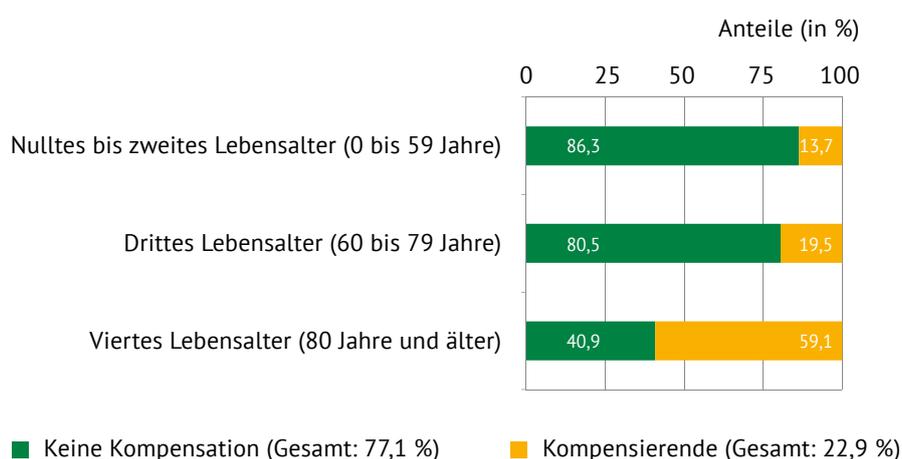


Abbildung 26: Anteile kompensierender Personen in Abhängigkeit vom Alter (n=2.157, Quelle: eig. Erhebung)

Kompensationsstrategien anwenden zu den Befragten, die körperliche Einschränkungen ausgleichen, bei knapp 6:1. In der Altersgruppe der 60 bis 79-Jährigen verändert sich das Verhältnis zwischen Nicht-Kompensierenden und Kompensierenden auf 4:1. Bei den Hochbetagten kehrt sich die Situation um: Hier kommen auf jeden Befragten, der keine Handlungsstrategien zum Ausgleich von Mobilitätsdefiziten anwendet,

Sollen sich die Quartiere auch weiterhin durch eine funktionierende Nahversorgung auszeichnen und eine hohe Lebensqualität gewährleisten, müssen im Vorausblick auf die kleiner werdenden Bewegungsräume (a) das Netz an Nahversorgern verdichtet oder (b) eine stärkere Nutzung ambulanter Dienstleistungen gefördert werden. In beiden Fällen ist ein rasches Handeln aller beteiligten Akteure notwendig.

8 LAGE DER GRUNDVERSORGUNG IN CHEMNITZ – ZUSAMMENFASSENDE SCHLUSSFOLGERUNGEN UND AUSBLICK

Vor dem Hintergrund der zunehmenden Alterung Chemnitzer Stadtteile legte die Untersuchung ihren Schwerpunkt auf das Thema Nahversorgung in Wohnquartieren, die Frage, wie sich die derzeitige Situation für die Bewohner gestaltet und wo heute wie auch in Zukunft Herausforderungen liegen (können).

Die Wahl fiel auf sieben Stadtteile, die sich durch eine überdurchschnittlich starke Alterung auszeichnen und damit etwaige Probleme zugespitzter erleben als jüngere Quartiere. Zudem war ein hoher Anteil wohnungsgenossenschaftlicher Wohneinheiten zentral für die Auswahl der beforschten Gebiete, denn so konnten die Chemnitzer Wohnungsgenossenschaften den Ablauf der Studie unterstützen. Das Interesse der Wohnungsgenossenschaften am Thema „Nahversorgung“ liegt auf der Hand: Vielfach ist gerade bei ihnen zu beobachten, dass die Mieter immer älter werden. Um für betagte Mieter einen möglichst langfristigen und selbstständigen Alltag in der eigenen Wohnung zu sichern, ist eine funktionierende Nahversorgung essentiell.

Insgesamt zeigt sich ein positives Bild der Versorgungssituation: So erreichen alle Untersuchungsteilnehmer den überwiegenden Teil der erfragten Einrichtungen zu Fuß in durchschnittlich 13 Minuten. Lediglich für Kultureinrichtungen müssen ca. 16 Gehminuten eingeplant werden – und damit eine Minute mehr als in der Definition von „Nahversorgung“ festgelegt (s. Kap. 6.2).

Dieses Ergebnis ist besonders erfreulich, da für die Befragten aufgrund ihres im Schnitt fortgeschrittenen Alters Entfernungen in der Tendenz problematischer werden. Das nahe Wohnumfeld gewinnt an Bedeutung und Versorgungslücken oder -mängel haben besonders gravierende Auswirkungen.

Das positive Bild der Nahversorgungssituation wird weiter durch die hohe Wohnzufriedenheit der Untersuchungsteilnehmer gestützt. Zwischen 96 und 99 % von ihnen fühlen sich wohl bzw. sehr wohl in ihren Quartieren (s. Kap. 5.1.2), ein Umstand, der auch in der

langen durchschnittlichen Wohndauer abzulesen ist (s. Kap. 5.1.1).

Die genauere Betrachtung der Nahversorgung zeigt, dass insbesondere die Lebensmittelversorgung aus Sicht der Befragten gut funktioniert. Rund 96,2 % der Befragten verpflegen sich in ihrem eigenen Quartier mit Lebensmitteln und Getränken. Ärzte und Apotheken nutzen 86,5 % bzw. 88,6 % der Befragten in ihrer Wohnumgebung. Die Zufriedenheit mit diesen Einrichtungen ist sehr hoch.

Etwas differenzierter gestaltet sich das Bild bei der Betrachtung von Einrichtungen wie Drogerien oder Gaststätten/Cafés. Diese werden auf Quartiersebene seltener in Anspruch genommen und die Unzufriedenheit ist z. T. hoch (s. Kap. 5.2.2). Bei der Frage nach den Gründen erhalten Drogerien die meisten Angaben in der Antwortkategorie „gibt es nicht“, an zweiter Stelle folgen Kultureinrichtungen. Restaurants und Cafés werden außerdem vielfach außerhalb des jeweiligen Stadtviertels aufgesucht. Hier wird die höchste Zahl von „reicht mir nicht aus“-Nennungen vergeben. Erstaunlich ist weiterhin die geringe Bedeutung von Begegnungs- und Seniorenzentren. Trotz eines Altersdurchschnitts von 67,5 Jahren geben sehr viele Befragte an, solche Einrichtungen nicht zu benötigen (s. Kap. 5.2.3).

Im Hinblick auf die Fortbewegung vor Ort konnte das Gehen als beliebteste Form der Nahmobilität identifiziert werden. 56,7 % der Befragten sind täglich zu Fuß unterwegs. Insbesondere kleinere und mittlere Einkäufe, Arztbesuche sowie Post- und Bankgeschäfte werden auf diese Weise erledigt. Mit steigendem Alter nimmt dieser Anteil sogar noch zu. Gleichzeitig verliert der PKW als Fortbewegungsmittel immer stärker an Bedeutung (s. Kap. 6.1).

Fallen die alltäglichen Versorgungswege, beispielsweise wegen gesundheitlicher Einschränkungen, schwerer, gleichen die Befragten dies u. a. mithilfe verschiedener Kompensationsstrategien aus. Sie verbind-

den Wege miteinander, reduzieren deren Zahl oder planen mehr Zeit für ihre Erledigungen ein. Zudem spielt bei Einkäufen etc. die Unterstützung durch das soziale Umfeld eine sehr wichtige Rolle (s. Kap. 7.1). Die Wahrscheinlichkeit, dass Einschränkungen kompensiert werden müssen, steigt parallel zum Lebensalter stark an. Bei den Hochbetagten (80 Jahre und älter) ist die Zahl der Anwender von Kompensationsstrategien um 50 % höher als die der Nicht-Kompensierenden. Das bedeutet: In dieser Altersgruppe kommen auf jeden Befragten, der keine Kompensationsstrategien anwendet, 1,5 Untersuchungsteilnehmer, die in irgendeiner Weise Mobilitätseinschränkungen ausgleichen. Die Nutzungsquoten von Nahversorgungseinrichtungen unterscheiden sich dabei zwischen den Kompensierenden und Nicht-Kompensierenden erheblich. Denn erstere nutzen die erfragten Einrichtungen vielfach zu einem sehr viel geringeren Teil (s. Kap. 7.3). Sie sind auf diese Weise nicht nur bezüglich der selbstständigen Lebensführung, sondern auch in Bezug auf Teilhabe und Austausch innerhalb der Quartiere eingeschränkt. Dies ist zu beachten, da die Zahl der Hochbetagten, und damit auch die der Kompensierenden, der vorliegenden Untersuchung zufolge in Zukunft deutlich ansteigen wird: In der Erhebung wurden 193 Chemnitzer im Alter von 81 und mehr Jahren befragt, die rund vierfache Zahl – 755 Probanden – gehören der Altersgruppe zwischen 71 und 80 Jahren an. **Der derzeitige Erkenntnisstand, dass die Nahversorgung in den Chemnitzer Quartieren gesichert ist, könnte sich somit bereits in wenigen Jahren als überholt erweisen. Sollen sich die Quartiere auch weiterhin durch eine funktionierende Nahversorgung auszeichnen und eine zufriedenstellende Wohnqualität gewährleisten wollen, müssen vorausblickend (a) das Netz der Nahversorger verdichtet und (b) eine stärkere Nutzung ambulanter Dienstleistungen gefördert werden.** Weiterhin scheint es notwendig, die Versorgungsmängel in Bezug auf Drogerien, die gastronomische und auch

die kulturelle Infrastruktur anzugehen. Hier besteht nach Auffassung der Befragten deutlicher Verbesserungsbedarf. Seitens der Stadt sowie anderer zentraler Akteure innerhalb der Viertel sollten hier Maßnahmen ergriffen werden, um entsprechende Einrichtungen anzusiedeln.

Mit Blick auf die geringe Akzeptanz von Senioren- und Begegnungsstätten könnte sich die Idee eines kombinierten Angebotes von Kultur, Gastronomie und Begegnung als fruchtbar erweisen. Es scheint dringend geboten, Seniorenzentren und -Treffpunkte gerade in gealterten Quartieren aus ihrer offenbar stigmatisierten Position zu holen. Seniorenzentren können wichtige Informationsplattformen für Hilfedienstleistungen sein, die Vernetzung der älteren Quartiersbewohner stärken und so die Kompensationsmöglichkeiten von Mobilitätseinschränkungen verbessern.

Ein wichtiger Punkt in diesem Zusammenhang scheint weiterhin das verstärkte Ansprechen von Mobilitätseinschränkungen und Problemen bei alltäglichen Versorgungswegen zu sein. Die verhaltene Beantwortung der Frage nach gesundheitlichen Einschränkungen deutet darauf hin, dass es sich hier um einen wenig thematisierten und möglicherweise auch tabuisierten Bereich handelt. Dabei müssen die Bedarfe deutlich und auch abseits wissenschaftlicher Untersuchungen offengelegt werden, um negativen Entwicklungen rechtzeitig entgegensteuern zu können.

Hier gilt es, ältere Bewohner dazu anzuregen, sich zu Schwierigkeiten und Herausforderungen zu äußern. Möglicherweise kann für diese Zwecke auch ein eigener Ansprechpartner auf Quartiersebene wie der „soziale Kümmerer“ fungieren – oder eben die bereits angesprochenen Senioren-Treffpunkte.

In jedem Fall gilt es, schnell zu handeln, um die gute Ausgangslage der Nahversorgung in Chemnitz auch für die Zukunft zu erhalten und nachhaltig gestalten zu können.

9 ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

abs.	absolut	IHK	Industrie- und Handelskammer
ATB	Arbeit, Technik und Bildung gGmbH	LZ Sehen	Landeszentrum zur Betreuung Blinder und Sehbehinderter Chemnitz
BBSR	Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung	max.	maximal
BI/Körper-Stiftung	Berlin-Institut für Bevölkerung und Entwicklung/Körper-Stiftung Forum für Impulse	ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
BMVBS	Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung	OT	Ortsteil
ca.	circa	rs	Spearman'scher Rangkorrelationskoeffizient
CAWG	Chemnitzer Allgemeine Wohnungsgenossenschaft eG	SEKO	Stadtentwicklungskonzept
GMA	Gesellschaft für Markt und Absatzforschung mbH	SFZ	SFZ Förderzentrum gGmbH
CSg	Chemnitzer Siedlungsgemeinschaft eG	SMWA	Staatsministerium für Wirtschaft und Arbeit Sachsen
CVAG	Chemnitzer Verkehrs-AG	SP	Stichprobe
DFG	Deutsche Forschungsgemeinschaft	WG „Einheit“	Wohnungsgenossenschaft „EINHEIT“ eG
GDR C+	Gesundheits- und Dienstleistungsregion Chemnitz+	u. a.	unter anderem
ggf.	gegebenenfalls	WCH	Wohnungsbaugenossenschaft Chemnitz-Helbersdorf eG
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung	VMS	Verkehrsverbund Mittelsachsen GmbH
HCU/IREBS	Hafencity Universität Hamburg/Institut für Immobilienwirtschaft an der Universität Regensburg	VRS	Verband Region Stuttgart
		VSWG	Verband Sächsischer Wohnungsgenossenschaften e. V.
		z. T.	zum Teil

10 ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1:	Zusammenhang der zentralen Begriffe.	13
Abbildung 2:	Überblick über die Lage der ausgewählten Quartiere im Stadtgebiet	19
Abbildung 3:	Um die Rücklaufquote zu bestimmen, wurden die ausgefüllten Fragebögen vor der Analyse gesichtet und gezählt	24
Abbildung 4:	Der Fragebogen hatte allgemeine Fragen zur Wohnsituation und solche zu Versorgungslage, alltäglichen Wegen und gesundheitlichen Einschränkungen zum Thema	25
Abbildung 5:	Der Go-Along wurde – u. a. – im Flemminggebiet durchgeführt	28
Abbildung 6:	Verteilung der Altersklassen auf Basis der Erhebung im Vergleich zum gesamten Untersuchungsgebiet	29
Abbildung 7:	Führerscheinbesitz in Abhängigkeit von der Altersklasse	33
Abbildung 8:	Besitz einer Abo-Karte für Bus/Bahn in Abhängigkeit von der Altersklasse	34
Abbildung 9:	Wohlbefinden der Befragten in ihren Wohnquartieren	35
Abbildung 10:	Staffelung der Wohnzufriedenheit nach Altersklasse	35
Abbildung 11:	Prozentuale Nutzung der im eigenen Quartier vorhandenen Einrichtungen.	38
Abbildung 12:	Zusammenhang zwischen Zufriedenheit und Nutzung von Lebensmittelgeschäften in den einzelnen Stadtteilen	39
Abbildung 13:	Nutzung und Zufriedenheit mit der medizinischen Versorgung auf Stadtteilebene	40
Abbildung 14:	Nutzung und Zufriedenheit mit den Drogerien auf Stadtteilebene	41
Abbildung 15:	Nutzung und Zufriedenheit mit ÖPNV-Haltestellen auf Stadtteilebene.	42
Abbildung 16:	Nutzung und Zufriedenheiten mit Restaurants und Cafés auf Stadtteilebene	43
Abbildung 17:	Gründe für die Nicht-Nutzung von Angeboten im eigenen Quartier	44
Abbildung 18:	Verteilung von Gründen, die gegen eine Inanspruchnahme von Einrichtungen bzw. Angeboten im Quartier sprechen.	45
Abbildung 19:	Aufschlüsselung der Fortbewegungsarten für Erledigungen im Rahmen der alltäglichen Grundversorgung	46
Abbildung 20:	Zusammenhang zwischen Fortbewegungsart und Lebensalter	47
Abbildung 21:	Zusammenhang zwischen Fortbewegungsart und Mobilitätswitzweck	48
Abbildung 22:	Anwendung von Handlungsstrategien im Fall gesundheitlicher Einschränkungen	52
Abbildung 23:	Nutzung ambulanter Dienste zum Ausgleich von Schwierigkeiten bei der Bewältigung alltäglicher Wege	54
Abbildung 24:	Gründe für den Verzicht auf kompensatorische Dienstleistungen	55
Abbildung 25:	Nutzung ausgewählter Grundversorgungseinrichtungen in Abhängigkeit von der Kompensation	56
Abbildung 26:	Anteile kompensierender Personen in Abhängigkeit vom Alter.	57

TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 1: Wohnungsgenossenschaftliche Anteile an den Wohneinheiten der Befragungsgebiete.	18
Tabelle 2: Übersicht der Fragebogen-Rückläufe aus den einzelnen Befragungsgebieten	26
Tabelle 3: Übersicht über Durchschnittsalter und Wohndauer der Befragten	31
Tabelle 4: Aufschlüsselung von Beschäftigungsstatus, finanzieller Lage und Führerschein- sowie ÖPNV-Abokartenbesitzquote auf Quartiersebene	32
Tabelle 5: Zusammengefasster Vergleich der mittleren Wegezeiten zu den Einrichtungen der Grundversorgung	49
Tabelle 6: Darstellung des Zusammenhangs zwischen durchschnittlich aufzuwendender Wegezeit und Nutzung einer Nahversorgungseinrichtung	50

11 QUELLENVERZEICHNIS

Apel, M.; Bröcking, M.; Friedrich, S.; Kellner, M.; Neupert, F.; Reck, S.; Trieglaff, C.; Wille, L. (2015): Wohnungsnahe Grundversorgung in ausgewählten Quartieren von Chemnitz. Mobilität. Unveröffentlichter Projektbericht im Rahmen des anthropogeographischen Forschungsprojektes (BAG05) vom 19.8.2015.

Baaser, U.; Zehner, K. (2014a): Nahversorgung im Wandel – die Auswirkungen des Strukturwandels im Lebensmitteleinzelhandel auf die Versorgungsqualität benachteiligter Stadtbewohner. Das Beispiel Köln. In: Jürgens, U. (Hrsg.): Entwicklungen und Perspektiven von Nahversorgung im Lebensmitteleinzelhandel (=Kieler Arbeitspapiere zur Landeskunde und Raumordnung, Bd. 54): 35–45.

Baaser, U.; Zehner, K. (2014b): Nahversorgung im Wandel – die Auswirkungen des Strukturwandels im Lebensmitteleinzelhandel auf die Versorgungsqualität benachteiligter Stadtbewohner. Das Beispiel Köln. In: Berichte des Arbeitskreises Geographische Handelsforschung 35 – Neue Trends in der Nahversorgung: 8–16.
Zugriff: <https://www.geographie.hu-berlin.de/de/abteilungen/wirtschaftsgeographie/AK-Einzelhandelsforschung/publikationen/Berichte%20des%20Arbeitskreises%20-%20Geographische%20Handelsforschung%20-%20Bericht%2035.pdf> (12.02.2016)

Baltes, P. B.; Baltes, M. M. (1989): Optimierung durch Selektion und Kompensation. Ein psychologisches Modell erfolgreichen Alterns. In: Zeitschrift für Pädagogik 35, 85–105.
Zugriff: <http://www.mpib-berlin.mpg.de/volltexte/institut/dok/full/Baltes/optimier/index.htm> (18.12.2015)

Baltes, P. (2003): Das hohe Alter – mehr Bürde als Würde? In: MaxPlanckForschung 2, 15–19.
Zugriff: http://library.mpib-berlin.mpg.de/ft/pb/PB_Hohe_2003.pdf (18.12.2015)

Baur, N.; Blasius, J. (2014): Methoden der empirischen Sozialforschung. Ein Überblick. In: Baur, N.; Blasius, J. (Hrsg.): Handbuch Methoden der empirischen Sozialforschung. Wiesbaden: 41–62.

BBE Unternehmensberatung GmbH, Bereich Stadt-, Standort- und Immobilienentwicklung (BBE) (2007): Nahversorgung im Freistaat Sachsen. Strukturanalyse – Nahversorgungsmodelle – Lösungsansätze. Studie erstellt im Auftrag des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft und Arbeit (SMWA).
Zugriff: <https://www.yumpu.com/de/document/view/3510949/nahversorgung-im-freistaat-sachsen-endbericht-sachsisches> (05.02.2016)

Beckmann, R. (2007): Entwicklung der Nahversorgung im städtischen Umfeld. In: Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein-Westfalen (ILS NRW), LEG Arbeitsmarkt- und Strukturentwicklung GmbH (Hrsg.): Nahversorgung im Quartier. Dokumentation des 7. Fachgesprächs „Wohnungsunternehmen als Akteure in der integrierten Stadt(teil)entwicklung“, 31. Mai 2007. Dortmund: 8–19.

Beckmann, K. J.; Wulfhorst, G. (2003): 2.1.3.2 Nahmobilität – eine gleichermaßen bedeutsame wie vernachlässigte Mobilitätskategorie. In: Bracher, T. (Hrsg.): HKV – Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung: für die Praxis in Stadt und Region. Heidelberg: 1–29.

Bergeron, J.; Paquette, S., Poullaouec-Gonidec, P. (2014): Uncovering landscape values and micro-geographies of meanings with the go-along method. In: Landscape and Urban Planning 122: 108–121.

Berlin-Institut für Bevölkerung und Entwicklung (BI); Körber-Stiftung Forum für Impulse (Körber-Stiftung) (2014) (Hrsg.): Stadt für alle Lebensalter. Wo deutsche Kommunen im demographischen Wandel stehen und warum sie altersfreundlicher werden müssen.

Zugriff: http://www.berlin-institut.org/fileadmin/user_upload/Stadt_fuer_alle_Lebensalter/BI_StadtFuerAlleLebensalter_Online.pdf (09.02.2016)

BHS (2008¹): Hutholz – frischluftige Kuppe mit Grüngürtel.

Zugriff: http://www.chemnitztour.de/chemnitz_stadtteile/hutholz.html (04.03.2016)

BHS (2008²): Markersdorf – wichtige Frischluftschneise.

Zugriff: http://www.chemnitztour.de/chemnitz_stadtteile/markersdorf.html (04.03.2016)

BHS (2008³): Morgenleite – ummauertes Biotop.

Zugriff: http://www.chemnitztour.de/chemnitz_stadtteile/morgenleite.html (04.03.2016)

BHS (2008⁴): Helbersdorf.

Zugriff: http://www.chemnitztour.de/chemnitz_stadtteile/helbersdorf.html (04.03.2016)

BHS (2008⁵): Kappel.

Zugriff: http://www.chemnitztour.de/chemnitz_stadtteile/kappel.html (04.03.2016)

BHS (2008⁶): Altendorf auf Achat gebettet.

Zugriff: http://www.chemnitztour.de/chemnitz_stadtteile/altendorf.html (04.03.2016)

BHS (2008⁷): Yorckgebiet – mehr als Plattenidylle.

Zugriff: http://www.chemnitztour.de/chemnitz_stadtteile/yorckgebiet.html (04.03.2016)

Böhm, B. (2015): Handelsatlas 2015 des IHK-Bezirks Chemnitz. Ergebnispräsentation.

Zugriff: https://www.chemnitz.ihk24.de/blob/cihk24/servicemarken/branchen/Handel/downloads/2738668/ab3e5034dbad8e18e10a6b7c6e25c6ea/Ergebnispraesentation-zum-Handelsatlas_2015-data.pdf (08.02.2016)

Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR) (Hrsg.) (2015): Indikatoren zur Nahversorgung. Erreichbarkeit von Gütern und Dienstleistungen des erweiterten täglichen Bedarfs (=BBSR-Analysen Kompakt 10/2015).

Zugriff: http://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/Veroeffentlichungen/AnalysenKompakt/2015/DL_10_2015.pdf;jsessionid=0F0AF1DBE7F133567B975E8DC3F949A5.live1041?__blob=publicationFile&v=3 (09.02.2016)

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) (2013): Nahversorgung in ländlichen Räumen (=BMVBS-Online-Publikation 02/2013).

Zugriff: <http://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/Veroeffentlichungen/BMVBS/Online/2013/ON022013.html> (01.04.2015)

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) (Hrsg.) (2011): Nahversorgung und Nahmobilität: Verkehrsverhalten und Zufriedenheit (=BMVBS-Online-Publikation 08/2011).

Zugriff: http://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/Veroeffentlichungen/BMVBS/Online/2011/DL_ON082011.pdf?__blob=publicationFile&v=2 (03.02.2016)

Burmeister, U. (2007): Einleitung. In: Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein-Westfalen (ILS NRW), LEG Arbeitsmarkt- und Strukturentwicklung GmbH (LEG) (Hrsg.): Nahversorgung im Quartier. Dokumentation des 7. Fachgesprächs „Wohnungsunternehmen als Akteure in der integrierten Stadt(-teil)entwicklung“, 31. Mai 2007. Dortmund: 5–7.

Chemnitzer Siedlungsgemeinschaft eG (CSg) (Hrsg.) (2012): 100 Jahre Chemnitzer Siedlungsgemeinschaft eG Entstehung – Geschichte – Gegenwart. Chemnitz.

Chemnitzer Wirtschaftsförderungs- und Entwicklungsgesellschaft mbH (CWE) (2016): Chemnitzer Allgemeine Wohnungsbaugenossenschaft CAWG eG.

Zugriff: <http://www.chemnitz-zieht-an.de/de/cawg> (11.03.2016)

Claßen, K.; Oswald, F.; Doh, M.; Kleinemas, U.; Wahl, H.-W. (2014): Umwelten des Alterns. Wohnen, Mobilität, Technik und Medien. Stuttgart.

Clark, A.; Emmel, N. (2010): Realities Toolkit #13. Using walking interviews.

Zugriff: <http://eprints.ncrm.ac.uk/1323/1/13-toolkit-walking-interviews.pdf> (07.04.2015)

Chemnitzer Verkehrs-AG (CVAG) (2016): Liniennetzplan Tag.

Zugriff: http://www.cvag.de/de/Linien_Netzplaene/Liniennetzplaene_2437.html?sid=2qGELRWXVklHpZrkm-grCbWLPSnZMC9Je (04.03.2016)

Donato, A. (2007): Ist die Nahversorgung noch nah? In: PlanerIn 2 (7): 8–12.

Eisfeld, K. (2005): Motorische Kompetenzen und motorische Ressourcen im Seniorenalter. Eine Analyse von sportlich aktiven über 60-Jährigen (= Schriften zur Sportwissenschaft, Bd. 57).

Ehlert, C. (2014) Nahversorgung in der City? Das Einkaufsverhalten von Konsumenten in einem Supermarkt in zentraler Innenstadtlage am Beispiel Lübeck. In: Jürgens, U. (Hrsg.): Entwicklungen und Perspektiven von Nahversorgung im Lebensmitteleinzelhandel (=Kieler Arbeitspapiere zur Landeskunde und Raumordnung, Bd. 54): 167–180.

Evans, J.; Jones, P. (2011): The walking interview: Methodology, mobility and place. In: Applied Geography 31: 849–858.

Freienstein, I. (2013): Über die Bedeutung geistiger Aktivität für den Erhalt der kognitiven Leistungsfähigkeit und über Chancen der Kompensation fluidier Vor-Alternseffekte im Erwerbsalter: Untersuchung arbeitslosigkeitskorrelierter kognitiver Leistungsdefizite und Überprüfung der Reaktivierbarkeit fluidier Lern- und Leistungsressourcen (=Schriften zur Arbeits-, Betriebs- und Organisationspsychologie, Bd. 69).

Freudenau, H.; Reutter, U. (2007): Sicherung von Nahversorgung und Nahmobilität. In: ILS Trends, Entwicklungen in NRW 2: 1–8.

Zugriff: http://www.ils-forschung.de/files_publicationen/pdfs_protected/trends07-2.pdf (10.03.2015)

Freund, A.; Wahl, H.; Landis, M.; Martin, M. (2014): Selektion, Optimierung und Kompensation, Modell der (SOK-Modell). In: Wirtz, M. A. (Hrsg.): Dorsch – Lexikon der Psychologie, 17. Aufl. Bern: 1407.

Geilhausen, S. (2009): Chemnitz baut die Platte um. 20 Jahre Mauerfall. In: Rheinische Post Online.

Zugriff: <http://www.rp-online.de/politik/deutschland/chemnitz-baut-die-platte-um-aid-1.2298826> (14.03.2016)

Gesellschaft für Markt und Absatzforschung mbH (GMA) (2011): Das 1×1 der Nahversorgung. Ludwigsburg.

Glorius, B. (2015): Ärzte für Sachsen. Fachkräftezuwanderung als Lösungsansatz für demographische Probleme? In: Geographische Rundschau 9: 26–33.

Gutjahr, M. (2007): Verbindung von Einzelhandel und öffentlichen/privaten Dienstleistungen – ein Modell für ländliche und urbane Räume? In: Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein-Westfalen (ILS NRW), LEG Arbeitsmarkt- und Strukturentwicklung GmbH (LEG) (Hrsg.): Nahversorgung im Quartier. Dokumentation des 7. Fachgesprächs „Wohnungsunternehmen als Akteure in der integrierten Stadt(-teil)entwicklung“, 31. Mai 2007. Dortmund: 20–28.

HafenCity Universität Hamburg (HCU); Institut für Immobilienwirtschaft (IRE/BS) an der Universität Regensburg (2013): *Qualifizierte Nahversorgung im Lebensmitteleinzelhandel*. Kurzfassung des Endberichts (aktualisierte Fassung). Eine Studie im Auftrag des Handelsverbands Deutschland (HDE) sowie des Bundesverbandes des Deutschen Lebensmittelhandels (BVL). Hamburg/Regensburg.

Hefter, T.; Götz, K. (2013): *Mobilität älterer Menschen*. State of the Art und Schlussfolgerungen für das Projekt COMPAGNO (=Institut für sozial-ökologische Forschung (ISOE) – Diskussionspapiere, Bd. 36).

Heinze, R. G. (2013): *Altengerechtes Wohnen: Aktuelle Situation, Rahmenbedingungen und neue Strukturen*. In: *Informationen zur Raumentwicklung* 2: 133–146.
Zugriff: http://www4.rz.ruhr-uni-bochum.de:8503/mam/images/heinze/sociale/dl_heinze.pdf (10.03.2015)

Hieber, A.; Oswald, F.; Rott, C., Wahl, H.-W. (2006): *Selbstbestimmt Älterwerden in Arheilgen*. Eine Befragung der Wissenschaftsstadt Darmstadt – Sozialverwaltung – und der Ruprecht-Karls-Universität Heidelberg. Psychologisches Institut, Abteilung für Psychologische Altersforschung; Institut für Gerontologie. Abschlussbericht. Heidelberg.
Zugriff: https://www.psychologie.uni-heidelberg.de/mediendaten/ae/apa/ab_arheilgen.pdf (Zugriff: 08.11.2015)

Hoffmann, S. (2008): *Lebensmitteleinkauf der Generation 50plus*. Analyse von Angebot und Nachfrage im Stadtgebiet Würzburg. In: *Geographische Handelsforschung* 23: 5–9.

Industrie- und Handelskammer (IHK) Chemnitz (2016): „*Situation des Einzelhandels 2016*“.
Zugriff: https://www.chemnitz.ihk24.de/blob/cihk24/servicemarken/branchen/Handel/downloads/3119768/a809df508299a6d48abd1ee300a95533/Situation-im-EH_2016-data.pdf (17.03.2016)

Industrie- und Handelskammer (IHK) Chemnitz (2014): *Studie „Situation des Einzelhandels 2014“*.
Zugriff: https://www.chemnitz.ihk24.de/blob/cihk24/servicemarken/branchen/Handel/Publikationen/1909780/db919a917ebe79ff0bf637333301f954/Studie_zur_Situation_des_Einzelhandels_2014-data.pdf (16.02.2016)

Institut für Sächsische Geschichte und Volkskunde e.V. (ISGV) (2006): *Digitales Historisches Ortsverzeichnis von Sachsen*. Helbersdorf.
Zugriff: <http://hov.isgv.de/Helbersdorf> (18.03.2016)

Institut für Sächsische Geschichte und Volkskunde e.V. (ISGV) (2006): *Digitales Historisches Ortsverzeichnis von Sachsen*. Altendorf.
Zugriff: [http://hov.isgv.de/Altendorf_\(3\)](http://hov.isgv.de/Altendorf_(3)) (18.03.2016)

Junker, R.; Kühn G. (2006): *Nahversorgung in Großstädten* (= Difu-Beiträge zur Stadtforschung, Deutsches Institut für Urbanistik, Bd. 47).

Jürgens, U. (2014): Forschungsfragen zur Nahversorgung. In: Jürgens, U. (Hrsg.): Entwicklungen und Perspektiven von Nahversorgung im Lebensmitteleinzelhandel (=Kieler Arbeitspapiere zur Landeskunde und Raumordnung, Bd. 54): 1–6.

Karthaus, M.; Willemsen, R.; Joiko, S.; Falkenstein, M. (2009): Kompensationsstrategien von älteren Verkehrsteilnehmern nach einer VZR-Auffälligkeit (=Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Bd. M254).

Klein, K. (2014): Der Beitrag von LM-Discountern zu einer „qualifizierten“ Nahversorgung. In: Jürgens, U. (Hrsg.): Entwicklungen und Perspektiven von Nahversorgung im Lebensmitteleinzelhandel (=Kieler Arbeitspapiere zur Landeskunde und Raumordnung, Bd. 54): 81–122.

Klingholz, R. (2010): Raumwirksame Folgen des demographischen Wandels in Ostdeutschland. In: Flächenmanagement und Bodenordnung. Zeitschrift für Liegenschaftswesen, Planung und Vermessung 2: 49–53.

Kühn, G. (2012): Einzelhandel und Nahversorgung. In: Kommunalpolitisches Forum Sachsen e.V. (Hrsg.): Kommunal-Info 4.

Zugriff: http://www.kommunalforum-sachsen.de/dokumente/upload/f1d43_kommunalinfo_4-2012.pdf (20.11.2015)

Kulke, E. (2005): Räumliche Konsumentenverhaltensweisen. In: Kulke, E. (Hrsg.): Dem Konsumenten auf der Spur. Neue Angebotsstrategien und Nachfragemuster (=Geographische Handelsforschung, Bd. 11): 9–25.

Kulke, E.; Martin, N. (2002): Neues DFG-Projekt zur räumlichen Einkaufsmobilität in Berlin. In: Berichte des Arbeitskreises geographische Handelsforschung 12: 8–10.

Kusenbach, M. (2008): Mitgehen als Methode – Der „Go-Along“ in der phänomenologischen Forschungspraxis. In: Raab, J.; Pfadenhauer, M.; Stegmaier, P.; Dreher, J.; Schnettler, B. (Hrsg.) Phänomenologie und Soziologie. Theoretische Positionen, aktuelle Problemfelder und empirische Umsetzungen. Wiesbaden: 349–358.

Landeszentrum zur Betreuung Blinder und Sehbehinderter Chemnitz (LZ Sehen) (2012): Landeszentrum zur Betreuung Blinder und Sehbehinderter Chemnitz. Historie. Zeitungsnotiz von 1905 über die Verlagerung der Anstalt nach Chemnitz.

Zugriff: <http://www.lz-sehen-chemnitz.sachsen.de/1019.htm> (14.03.2016)

Leser, H. (2014) (Hrsg): Quartier. In: Leser, H. (Hrsg.): Diercke Wörterbuch Geographie. Raum – Wirtschaft und Gesellschaft – Umwelt. 15., völlig überarb. Aufl., Neubearbeitung. Braunschweig: 728.

Martin, N. (2005): Stadt der kurzen Wege? Zu Nearest-Center-Bindungen der alltäglichen räumlichen Einkaufsmobilität in Berlin. In: Kulke, E. (Hrsg.): Dem Konsumenten auf der Spur. Neue Angebotsstrategien und Nachfragemuster (= Geographische Handelsforschung, Bd. 11): 27–62.

Mayring, P. (2010): *Qualitative Inhaltsanalyse: Grundlagen und Techniken*. Weinheim [u. a.].

Mayring, P. (2008): *Die Praxis der qualitativen Inhaltsanalyse*. Weinheim [u. a.].

Mollenkopf, H.; Flaschenträger, P. (2001): *Erhalt von Mobilität im Alter*. Berlin.

P1–P6 anonymisierte Verweise auf die Go-Along-Interviews in Chemnitz Helbersdorf und Flemming, Nummerierung entsprechend der zeitlichen Interviewabfolge im Mai 2015.

Pelizäus-Hoffmeister, H. (2014): *Gesellschaftliche Teilhabe Älterer durch Alltagsmobilität*. In: *Forum Qualitative Sozialforschung* 15 (1).

Zugriff: <http://www.qualitative-research.net/index.php/fqs/rt/printerFriendly/2021/3610> (16.04.2015)

Porst, R. (2001): *Wie man den Rücklauf bei postalischen Befragungen erhöht (= Zentrum für Umfragen, Methoden und Analysen (ZUMA) – ZUMA How-to-Reihe, Bd. 09)*.

Reinecke, J. (2014): *Grundlagen der standardisierten Befragung*. In: Baur, N.; Blasius, J. (2014) (Hrsg.): *Handbuch Methoden der empirischen Sozialforschung*. Wiesbaden: 601–617.

Richter, J. (2012): *100 Jahre Chemnitzer Siedlungsgemeinschaft eG. Entstehung – Geschichte – Gegenwart*. Chemnitz.

Rüßler, H.; Köster, D.; Stiel, J. (2015): *Lebensqualität im Wohnquartier: Ein Beitrag zur Gestaltung alternder Stadtgesellschaften*. Stuttgart.

Sächsische Sozialakademie gemeinnützige GmbH (SSA) (2016): *Quartiersmanagement Hutholz/Markersdorf/Morgenleite*. Projektbeschreibung.

Zugriff: <http://www.sozialakademie-sachsen.de/stadtteilarbeit/quartiersmanagement.html> (04.03.2016)

Scherz, D. (2007): *Mobilität im Alter in gründerzeitlichen Etagenhäusern und Quartieren: Untersuchung der architektonisch-städtebaulichen Potentiale am Beispiel der Stadt Hamburg*. Göttingen.

Schlag, B.; Engeln, A. (2001): *Kompensationsmöglichkeiten und Bewältigungsstrategien im Alter*. In: Flade, A.; Limbourg, M.; Schlag, B. (Hrsg.): *Mobilität älterer Menschen*. Opladen: 259–271.

Schreiber, J. (2014): *Chronik von Helbersdorf. Teil I–IV*.

Zugriff: <http://www.helbersdorf.de/Historychronik.aspx> (11.03.2016)

Staatsbetrieb Geobasisinformation und Vermessung Sachsen (GeoSN) (Hrsg.) (2015): Themenkarten. Flurstücke und Gemarkungen – Chemnitz.

Zugriff: <https://geoportal.sachsen.de/cps/index.html> (18.10.2015)

Stadt Chemnitz (2009): Städtebauliches Entwicklungskonzept – Chemnitz 2020. Beschlussvorlage B-181/2009.

Zugriff: http://www.chemnitz.de/chemnitz/media/download/stadt_chemnitz/stadtentwicklung/seko_2020.pdf (16.02.2016)

Stadt Chemnitz (2014): Einwohner mit Hauptwohnsitz nach Geschlecht und Altersgruppe, Stand 30.09.2014. Mitteilung per E-Mail (04.11.2015).

Stadt Chemnitz (Hrsg.) (2015): Bevölkerung (Stand: 31.07.2015).

Zugriff: http://www.chemnitz.de/chemnitz/de/die-stadt-chemnitz/stadtportrait/zahlen-fakten/zahlenfakten_bevoelkerungsstand.html (12.11.2015)

Statistisches Bundesamt (2015): Bevölkerung. Bevölkerung nach Altersgruppen Deutschland.

Zugriff: https://www.destatis.de/DE/ZahlenFakten/GesellschaftStaat/Bevoelkerung/Bevoelkerungsstand/Tabellen/_lrbev01.html (12.11.2015)

Statistisches Landesamt des Freistaates Sachsen (2015): Bevölkerung im Freistaat Sachsen.

Zugriff: https://www.statistik.sachsen.de/download/010_GB-Bev/K_Tabellen_2014.pdf (04.02.2016)

Thierfelder, U.; Seide, H. (2012): Helbersdorf.

Zugriff: <http://www.chemnitzgeschichte.de/bdst-top/helbersdorf> (18.03.2016)

Universität Rostock (2009): Ländliche Entwicklung in Mecklenburg-Vorpommern. Wohnortnahe Grundversorgung und Bürgerpartizipation – ein Praxisbeispiel aus Mecklenburg-Vorpommern. Studie der Universität Rostock mit Unterstützung des Ministeriums für Landwirtschaft, Umwelt und Verbraucherschutz Mecklenburg-Vorpommern (LU). Abschlussbericht.

Zugriff: http://www.google.de/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=2&cad=rja&uact=8&ved=0CCgQFjAB&url=http%3A%2F%2Fservice.mvnet.de%2F_php%2Fdownload.php%3Fdatei_id%3D14700&ei=xBQcVY07HIHMsaHJkIPwAg&usg=AFQjCNHUTZP30UYbkt0EIgWuCEeSsvZ6wA&bvm=bv.89744112,d.bGg (01.04.2015)

Vater, D.; Zachraj, E. (2014): Wohnquartiere im Kontext demographischer und baulicher Alterung. In: Schnur, O. (Hrsg.): Quartiersforschung: zwischen Theorie und Praxis. Wiesbaden: 359–375.

Verband Region Stuttgart (VRS) (Hrsg.) (2001): Das Ende der Nahversorgung? Studie zur wohnungsnahen Grundversorgung (=Schriftenreihe Verband Region Stuttgart, Bd. 17).

Verband Sächsischer Wohnungsgenossenschaften e. V. (VSWG) (2016): Auswertung Sozialbefragung Wohnungsgenossenschaften 2015.

Arbeitsgemeinschaft Verbrauchs- und Medienanalyse (VuMA) (2016): Bevölkerung in Deutschland nach Anzahl der PKW im Haushalt von 2010 bis 2015 (Personen in Millionen).

Zugriff: <http://de.statista.com/statistik/daten/studie/172093/umfrage/anzahl-der-pkw-im-haushalt/> (01.04.2016).

Weiß, J. (2004): Zu Fuß zum Discounter, mit dem Auto zum Bioladen? – Über die Beziehung von umweltfreundlicher Produkt- und Verkehrsmittelwahl beim Kauf von Lebensmitteln. In: Geographische Handelsforschung 15: 11–13.

Wilde, M. (2014): Mobilität und Alltag. Einblicke in die Mobilitätspraxis älterer Menschen auf dem Land. Wiesbaden.

Willen, L. (o.J.): Annäherungen ans Quartier. Genossenschaftspotenziale. Ein Forschungsfeld des BBR im Experimentellen Wohnungs- und Städtebau – ExWoSt.

Zugriff: http://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/Aktuell/Veranstaltungen/Dokumentation/Downloads/ProjektwerkstattHalle_VortragWillen.pdf?__blob=publicationFile&v=2 (05.02.2015)

Wirtschaftskammer Wien, Abteilung Stadtplanung und Verkehrspolitik (Wirtschaftskammer Wien) (Hrsg.) (2010): Weiße Flecken der Nahversorgung 2009. Ökonomische Bewertung der „Weißen Flecken“ Wiens im Hinblick auf Chancen für Nahversorger per 2009 (=Reihe Stadtprofil, Bd. 36).

Wohnungsbaugenossenschaft Chemnitz-Helbersdorf (WCH) (2016): Die Geschichte der Wohnungsbaugenossenschaft Chemnitz-Helbersdorf eG.

Zugriff: <http://www.wch-eg.de/geschichte.html> (11.03.2016)

Wohnungsgenossenschaft „Einheit“ (WG „Einheit“) (2016): Hutholz.

Zugriff: <http://www.wg-einheit.de/menu/mieten/wohnggebiete/hutholz.html> (04.03.2016)

Wozniak, D. (2010): Adaptationsprozesse im Alter. Die Bedeutung individueller und infrastruktureller Ressourcen für das Wohlbefinden im hohen Alter. Dissertation an der Ruprecht-Karls-Universität Heidelberg, Fakultät für Verhaltens- und Empirische Kulturwissenschaften.

Zugriff: http://archiv.ub.uni-heidelberg.de/volltextserver/12170/1/wozniak_dissertation_final_online.pdf (12.02.2016)

12 ANHANG

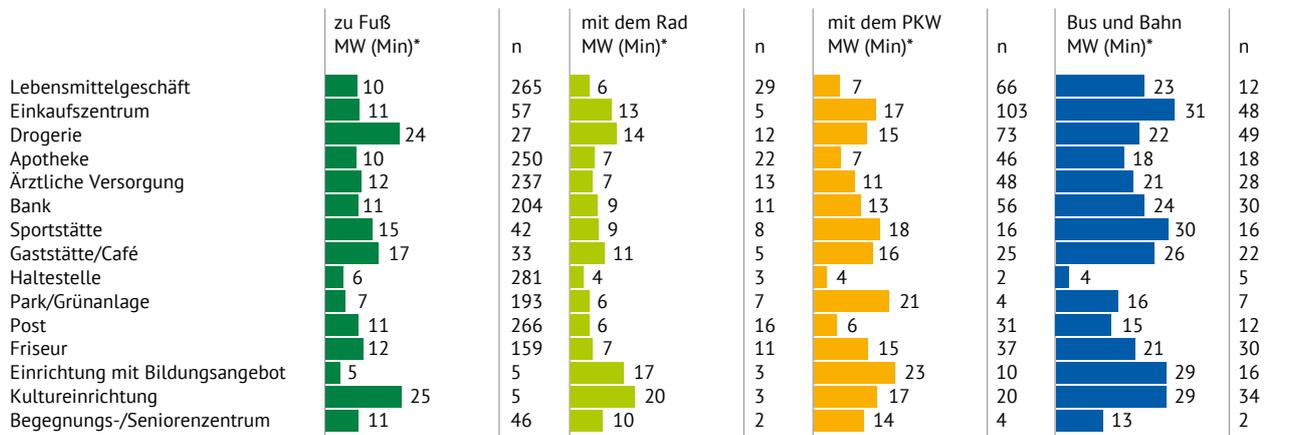


Tabelle 7: Zusammenfassender Vergleich der mittleren Wegezeiten zu den Einrichtungen der Grundversorgung im Flemminggebiet (* Mittelwert der angegebenen Wegezeiten in Minuten, Quelle: eig. Erhebung)

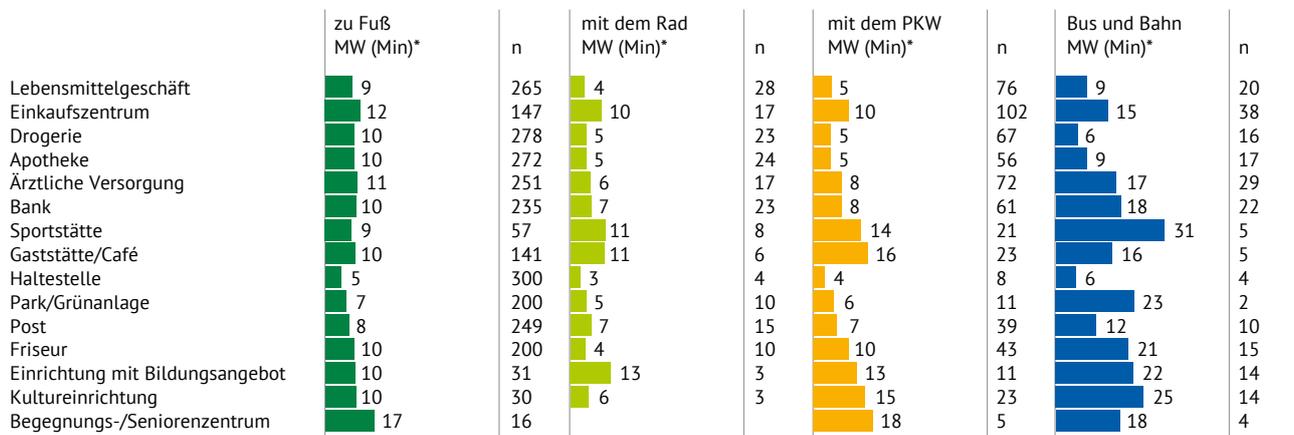


Tabelle 8: Zusammenfassender Vergleich der mittleren Wegezeiten zu den Einrichtungen der Grundversorgung im Yorckgebiet (* Mittelwert der angegebenen Wegezeiten in Minuten, Quelle: eig. Erhebung)

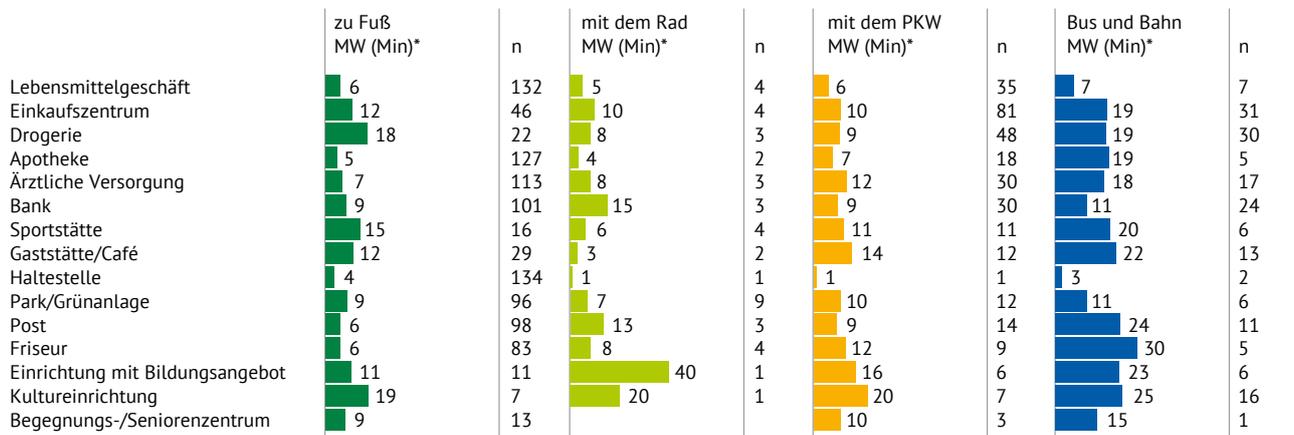


Tabelle 9: Zusammenfassender Vergleich der mittleren Wegezeiten zu den Einrichtungen der Grundversorgung im Gebiet Kappel (* Mittelwert der angegebenen Wegezeiten in Minuten, Quelle: eig. Erhebung)

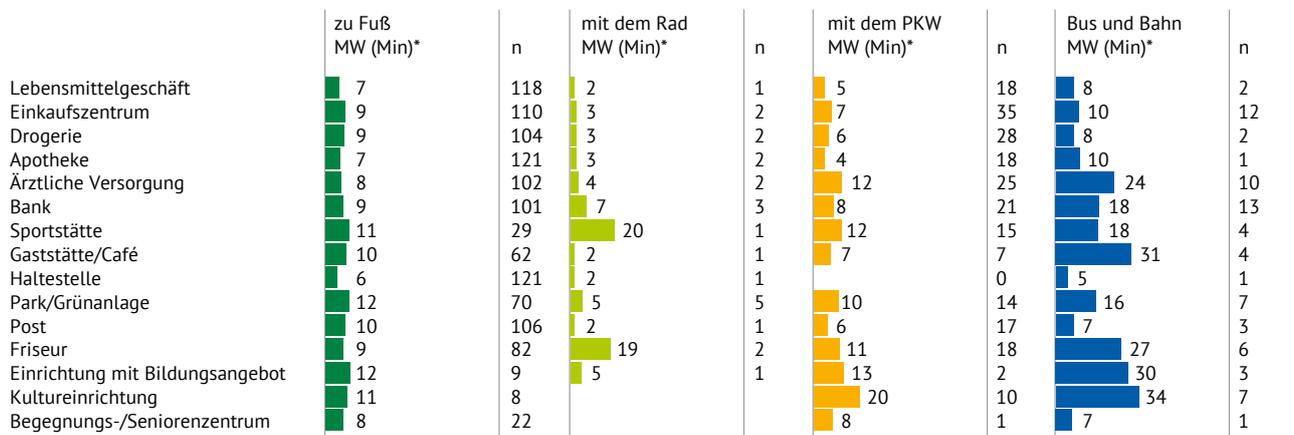


Tabelle 10: Zusammenfassender Vergleich der mittleren Wegezeiten zu den Einrichtungen der Grundversorgung im Gebiet Morgenleite (* Mittelwert der angegebenen Wegezeiten in Minuten, Quelle: eig. Erhebung)

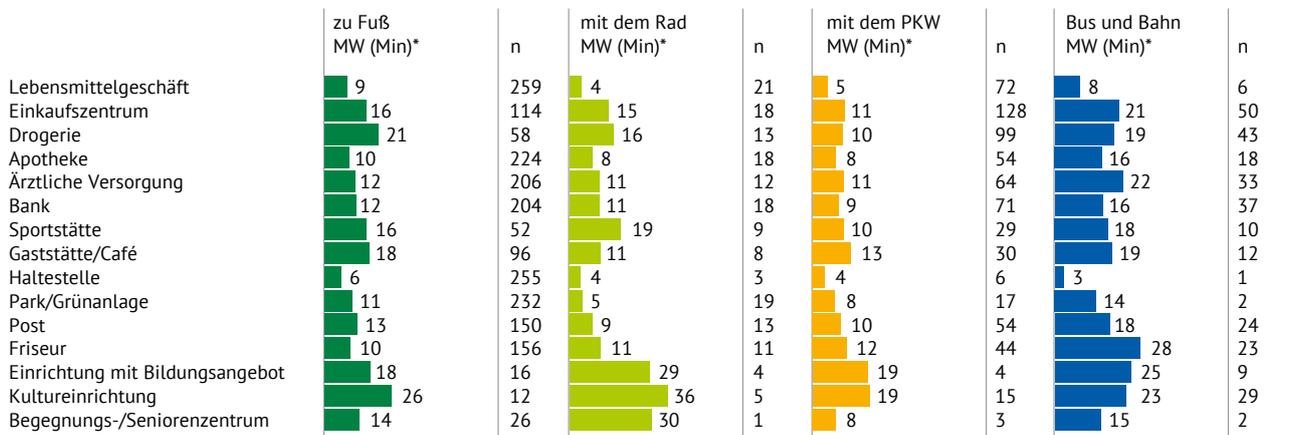


Tabelle 11: Zusammenfassender Vergleich der mittleren Wegezeiten zu den Einrichtungen der Grundversorgung im Gebiet Helbersdorf (* Mittelwert der angegebenen Wegezeiten in Minuten, Quelle: eig. Erhebung)

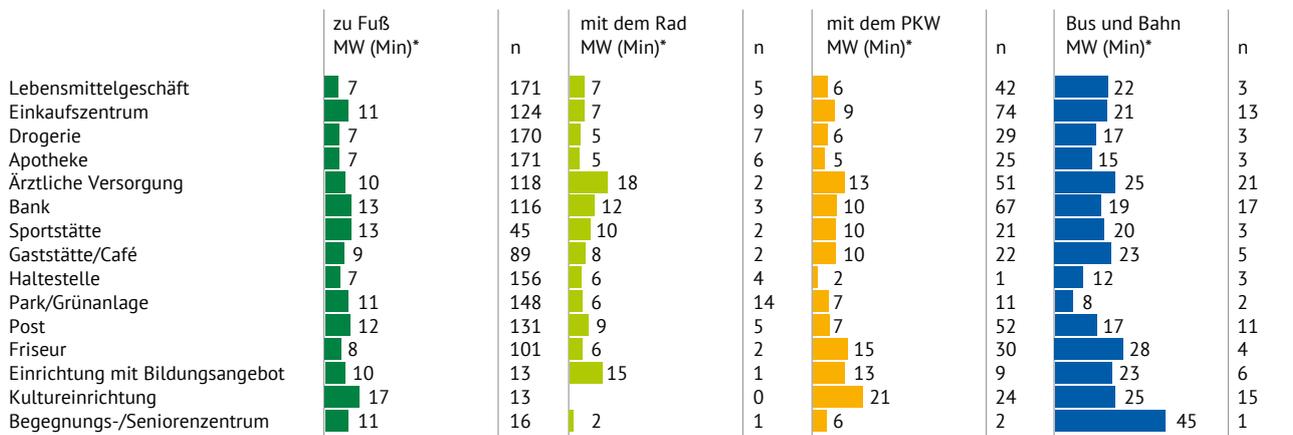


Tabelle 12: Zusammenfassender Vergleich der mittleren Wegezeiten zu den Einrichtungen der Grundversorgung im Gebiet Markersdorf-Nord (* Mittelwert der angegebenen Wegezeiten in Minuten, Quelle: eig. Erhebung)

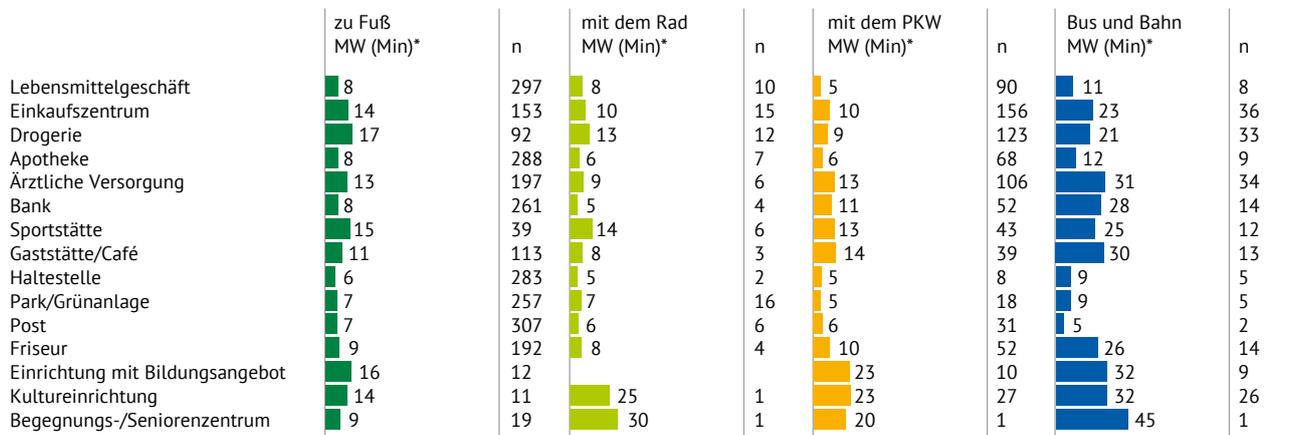


Tabelle 13: Zusammenfassender Vergleich der mittleren Wegezeiten zu den Einrichtungen der Grundversorgung im Gebiet Markersdorf-Süd (* Mittelwert der angegebenen Wegezeiten in Minuten, Quelle: eig. Erhebung)

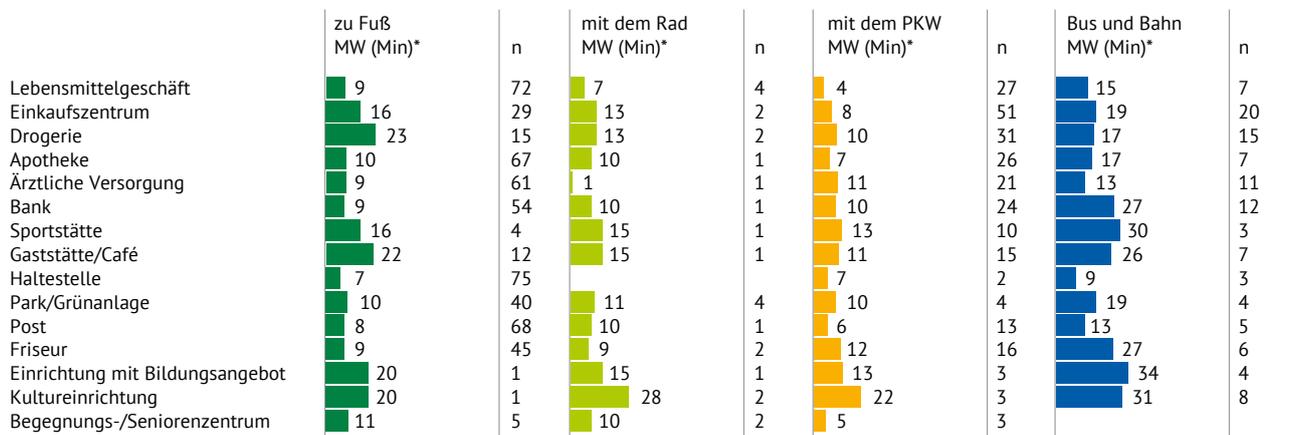


Tabelle 14: Zusammenfassender Vergleich der mittleren Wegezeiten zu den Einrichtungen der Grundversorgung im Gebiet Hutholz (* Mittelwert der angegebenen Wegezeiten in Minuten, Quelle: eig. Erhebung)

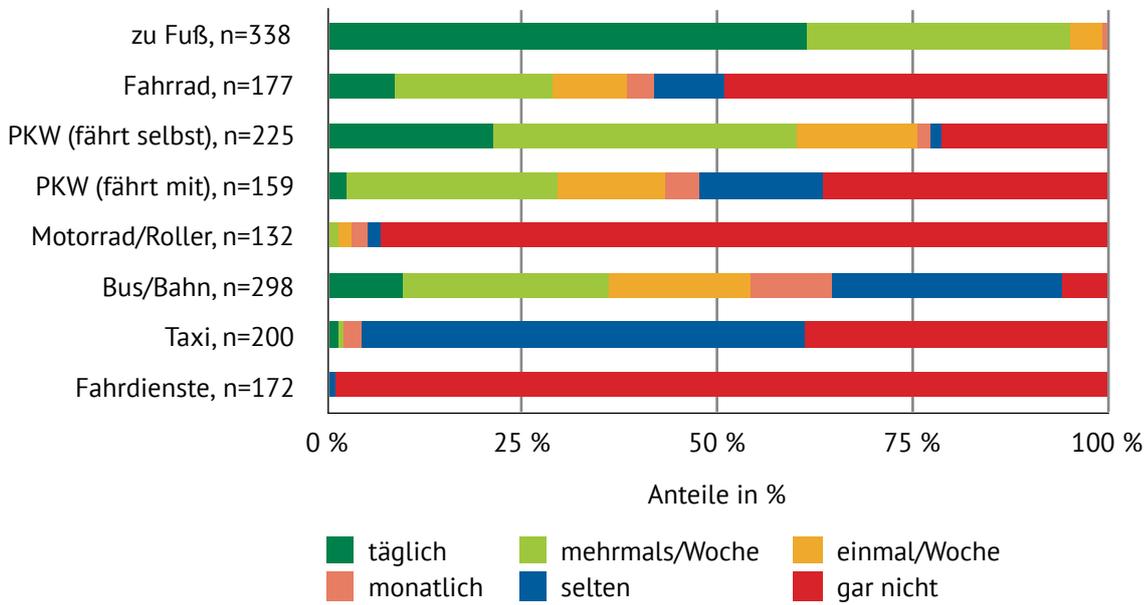


Abbildung 27: Aufschlüsselung der Fortbewegungsarten für Erledigungen im Rahmen der alltäglichen Grundversorgung im Flemminggebiet (Quelle: eig. Erhebung)

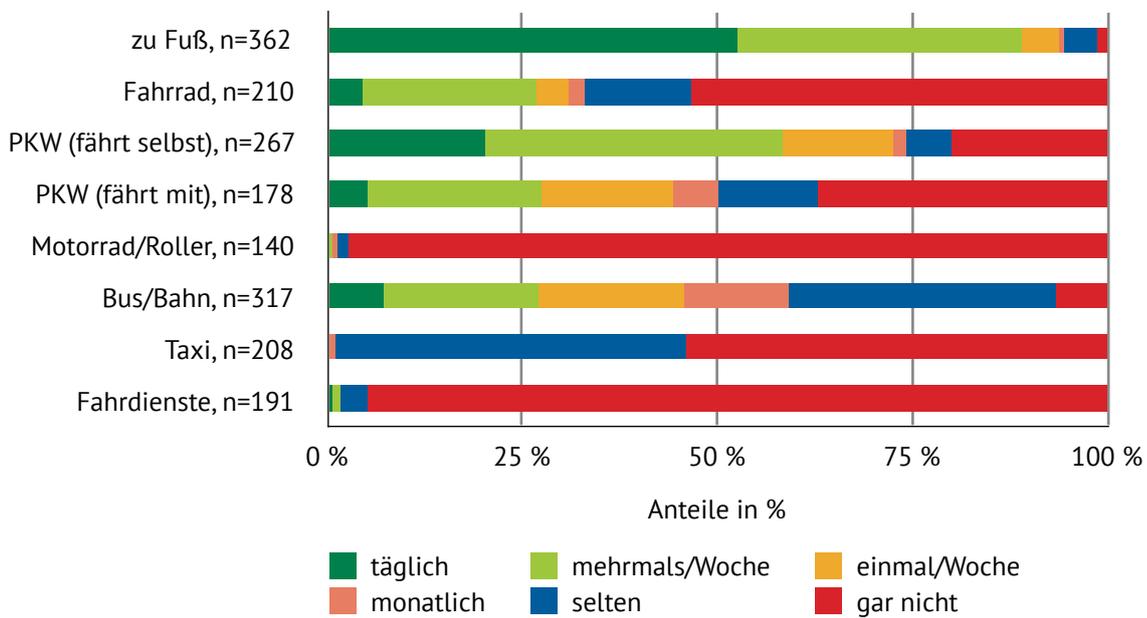


Abbildung 28: Aufschlüsselung der Fortbewegungsarten für Erledigungen im Rahmen der alltäglichen Grundversorgung im Yorckgebiet (Quelle: eig. Erhebung)

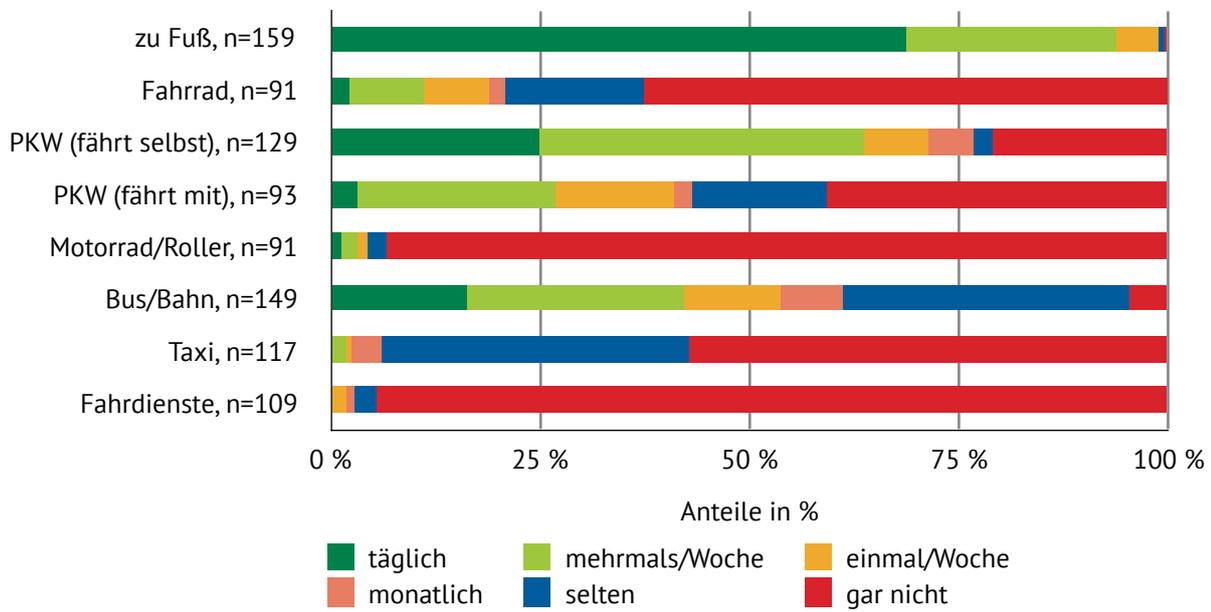


Abbildung 29: Aufschlüsselung der Fortbewegungsarten für Erledigungen im Rahmen der alltäglichen Grundversorgung im Gebiet Kappel (Quelle: eig. Erhebung)

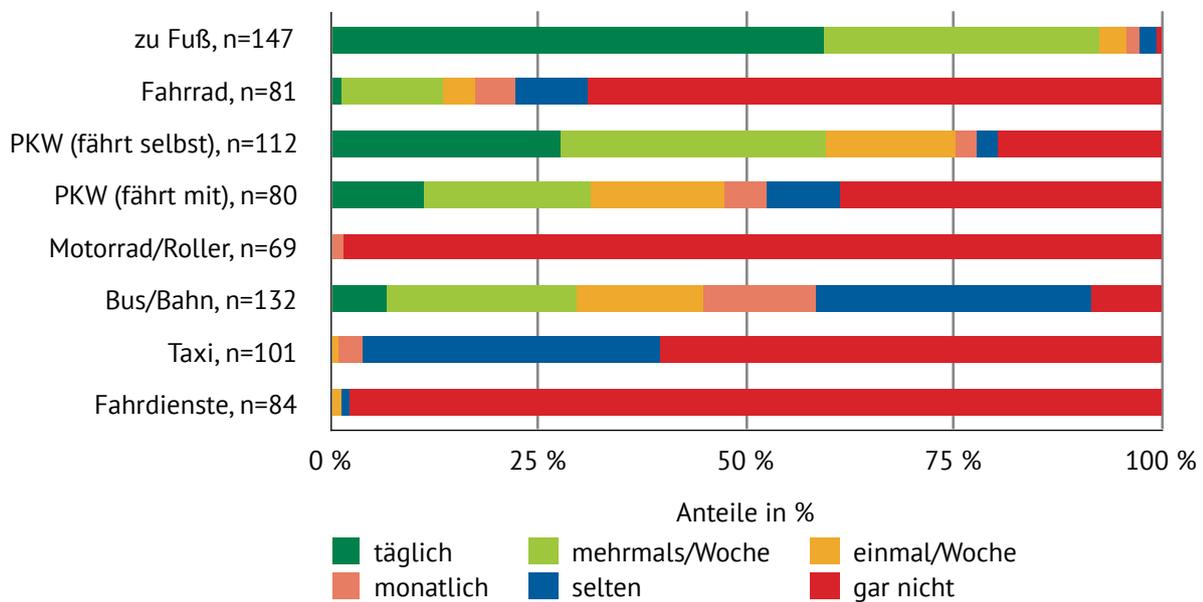


Abbildung 30: Aufschlüsselung der Fortbewegungsarten für Erledigungen im Rahmen der alltäglichen Grundversorgung im Gebiet Morgenleite (Quelle: eig. Erhebung)

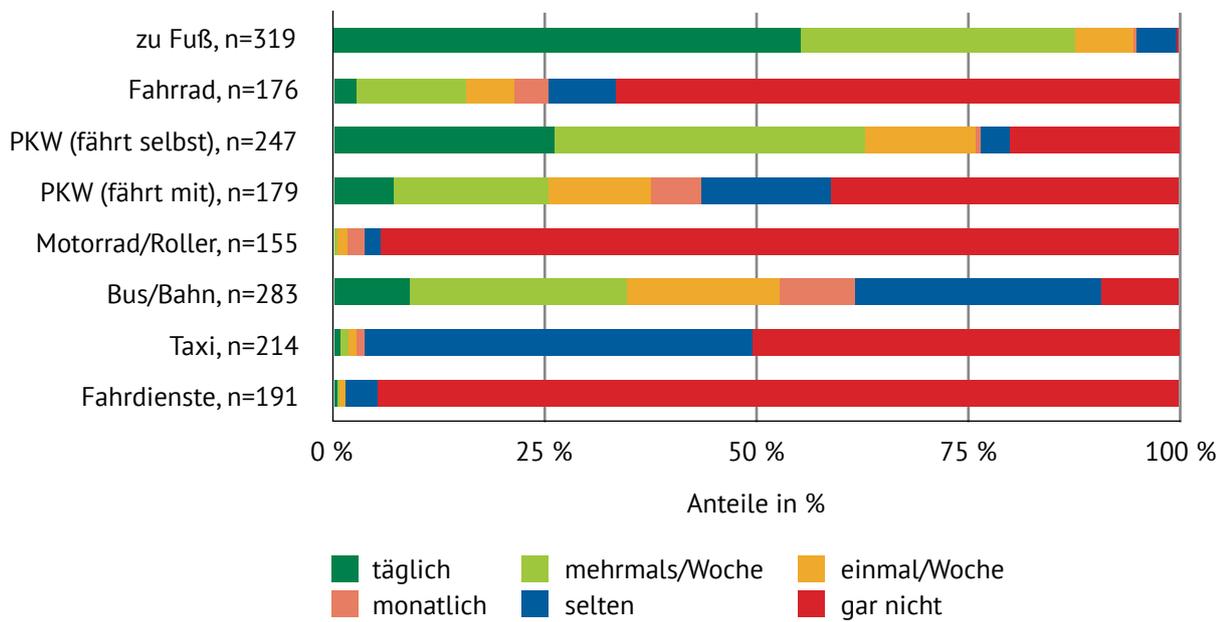


Abbildung 31: Aufschlüsselung der Fortbewegungsarten für Erledigungen im Rahmen der alltäglichen Grundversorgung im Gebiet Helbersdorf (Quelle: eig. Erhebung)

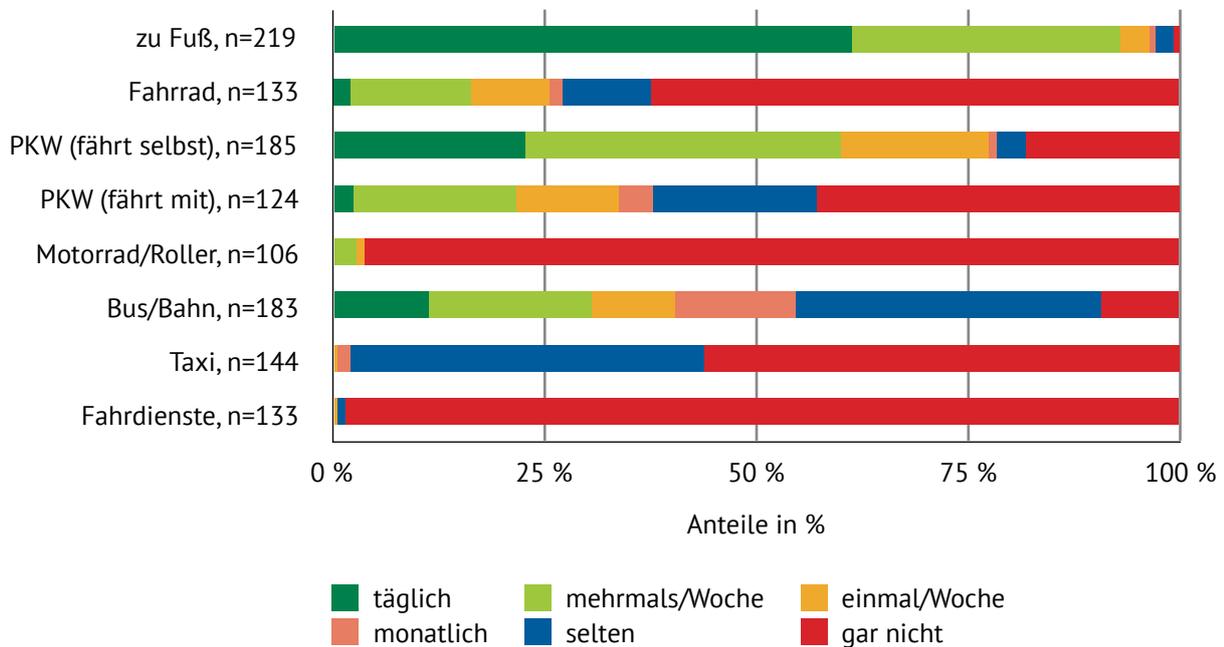


Abbildung 32: Aufschlüsselung der Fortbewegungsarten für Erledigungen im Rahmen der alltäglichen Grundversorgung im Gebiet Markersdorf-Nord (Quelle: eig. Erhebung)

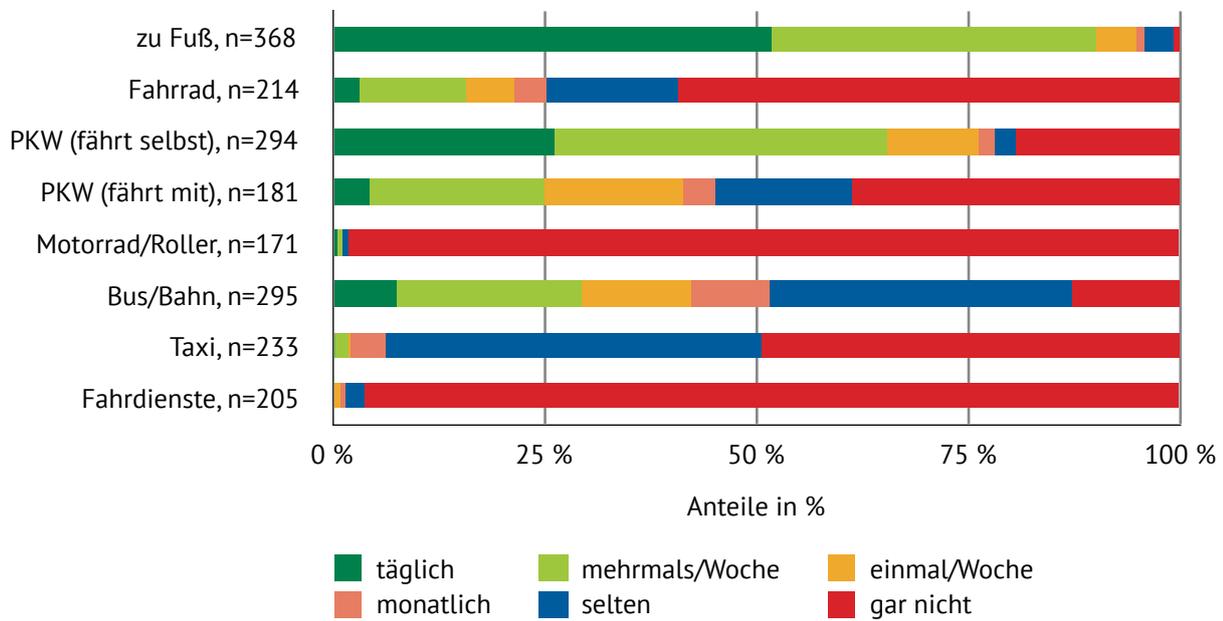


Abbildung 33: Aufschlüsselung der Fortbewegungsarten für Erledigungen im Rahmen der alltäglichen Grundversorgung im Gebiet Markersdorf-Süd (Quelle: eig. Erhebung)

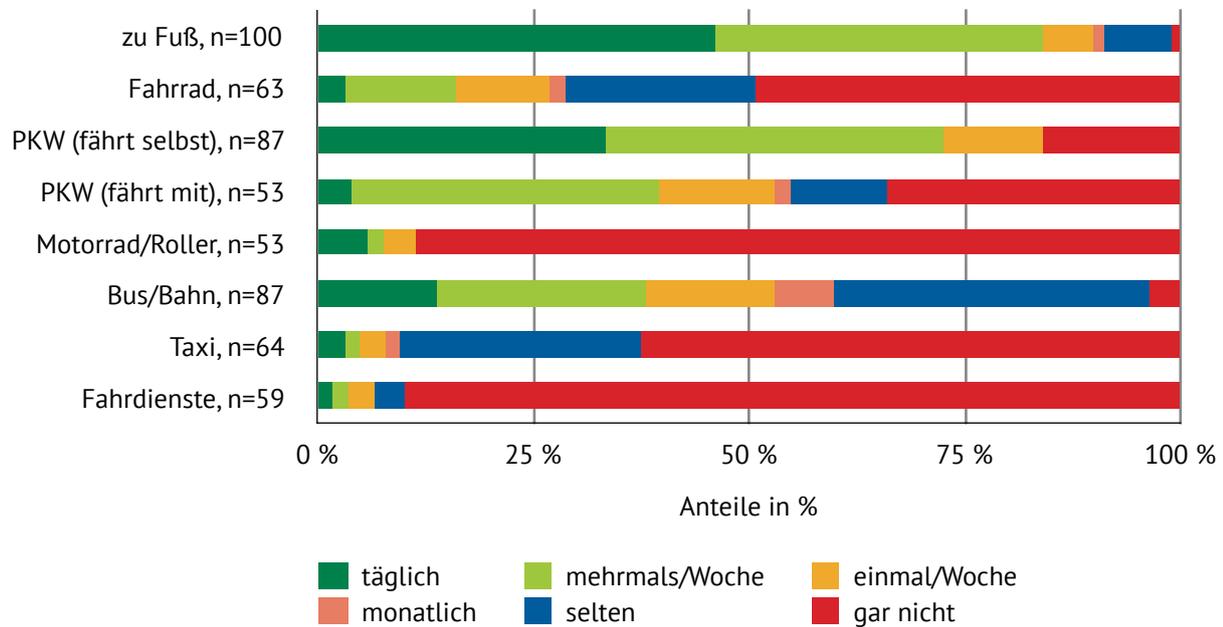


Abbildung 34: Aufschlüsselung der Fortbewegungsarten für Erledigungen im Rahmen der alltäglichen Grundversorgung im Gebiet Hutholz (Quelle: eig. Erhebung)

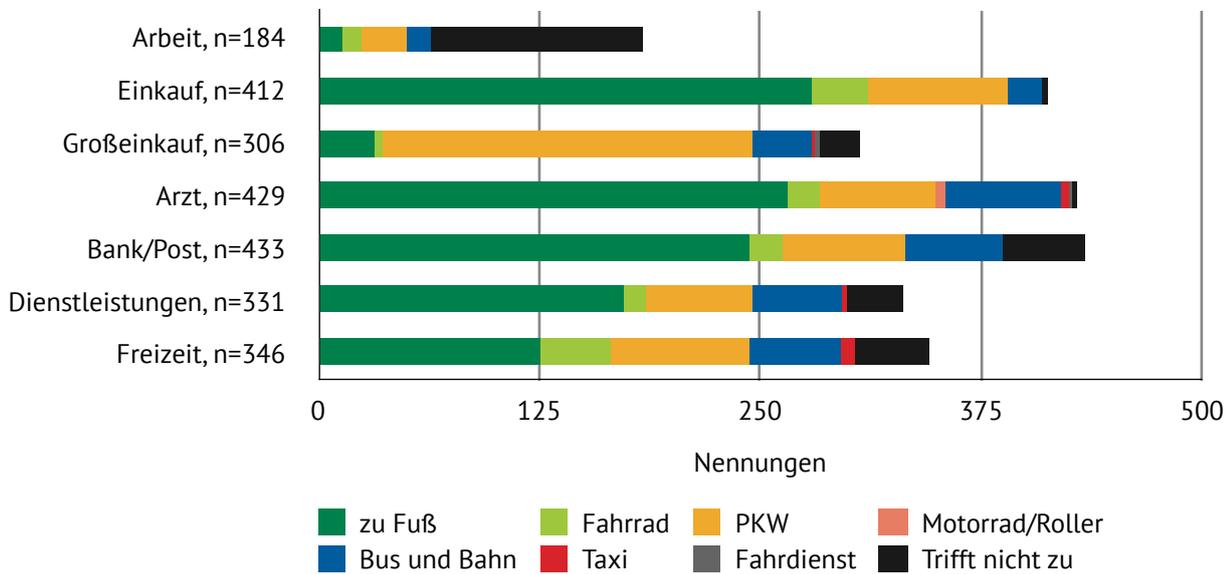


Abbildung 35: Zusammenhang zwischen Fortbewegungsart und Mobilitätszweck im Flemminggebiet (Quelle: eig. Erhebung)

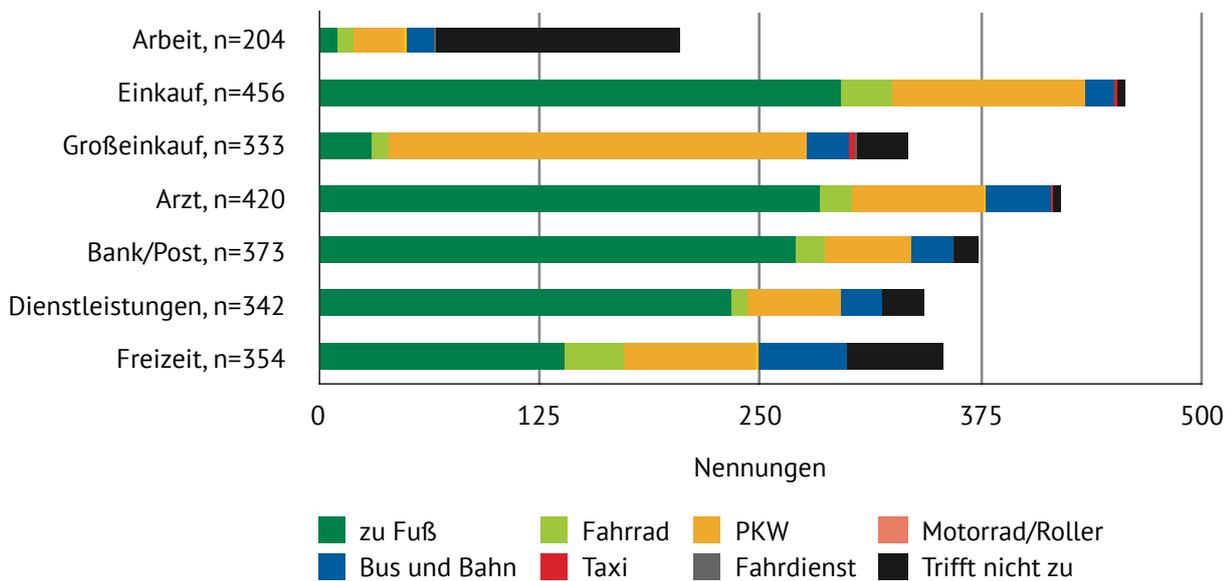


Abbildung 36: Zusammenhang zwischen Fortbewegungsart und Mobilitätszweck im Yorckgebiet (Quelle: eig. Erhebung)

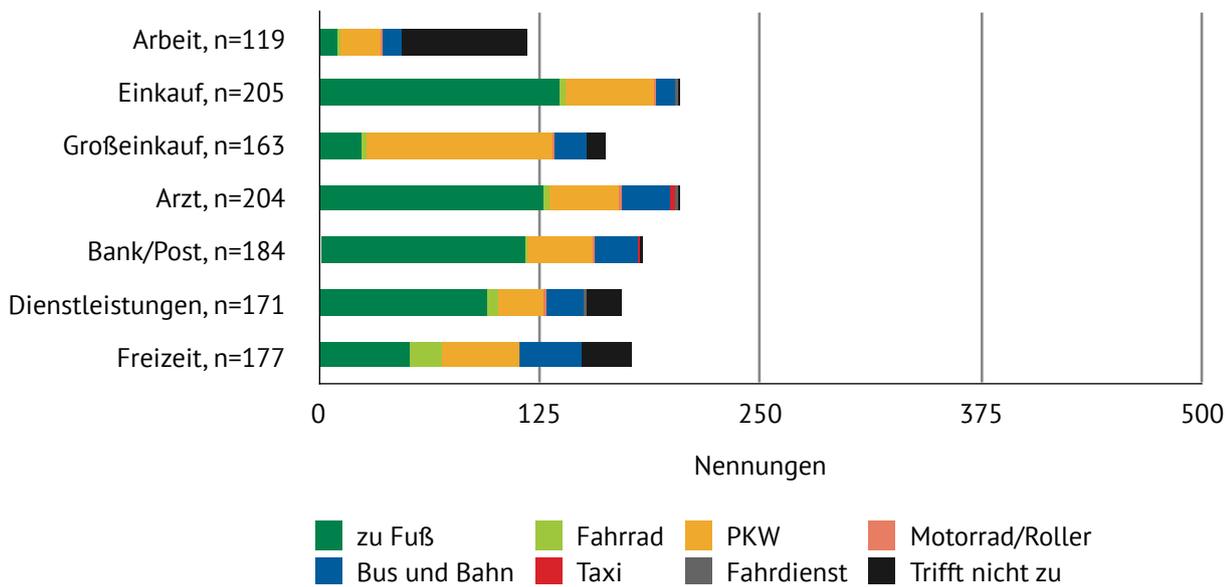


Abbildung 37: Zusammenhang zwischen Fortbewegungsart und Mobilitätszweck im Gebiet Kappel (Quelle: eig. Erhebung)

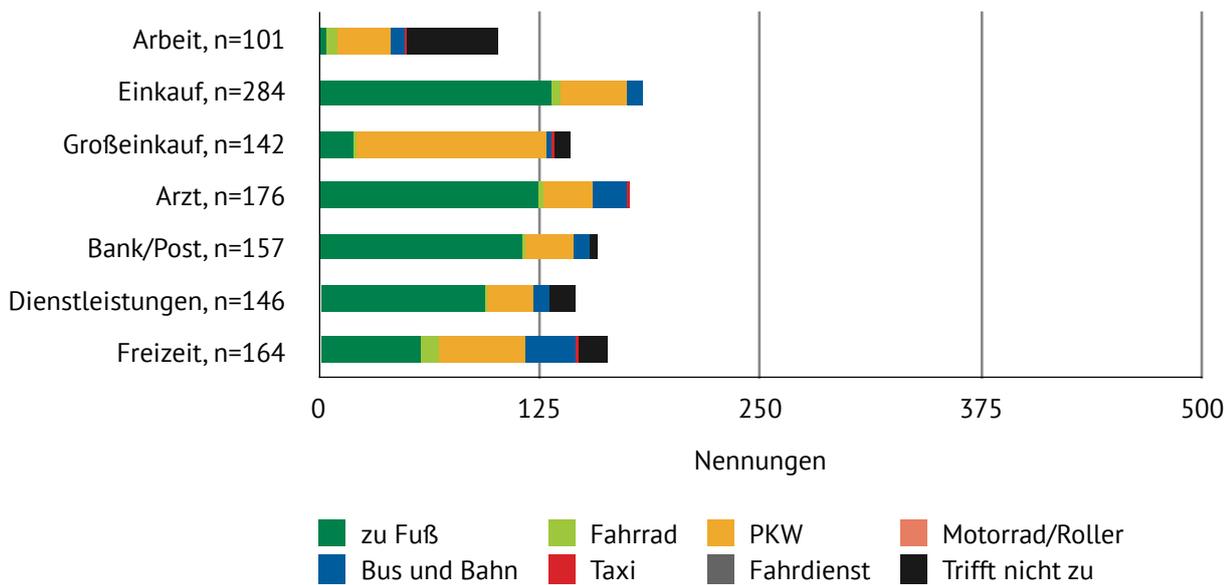


Abbildung 38: Zusammenhang zwischen Fortbewegungsart und Mobilitätszweck im Gebiet Morgenleite (Quelle: eig. Erhebung)

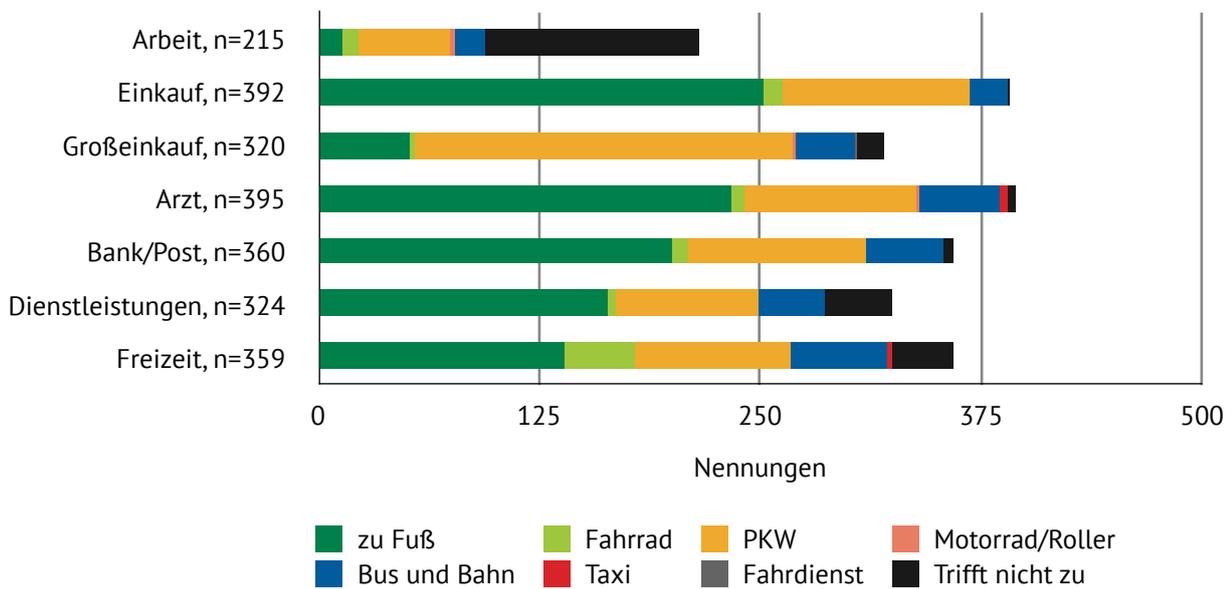


Abbildung 39: Zusammenhang zwischen Fortbewegungsart und Mobilitätszweck im Gebiet Helbersdorf (Quelle: eig. Erhebung)

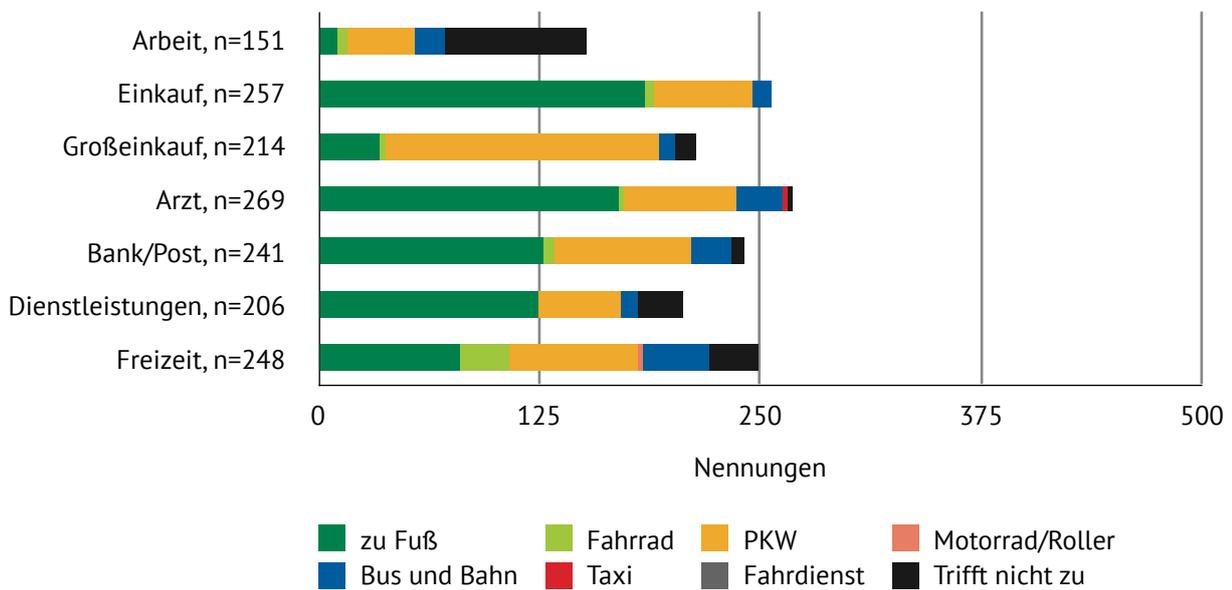


Abbildung 40: Zusammenhang zwischen Fortbewegungsart und Mobilitätszweck im Gebiet Markersdorf-Nord (Quelle: eig. Erhebung)

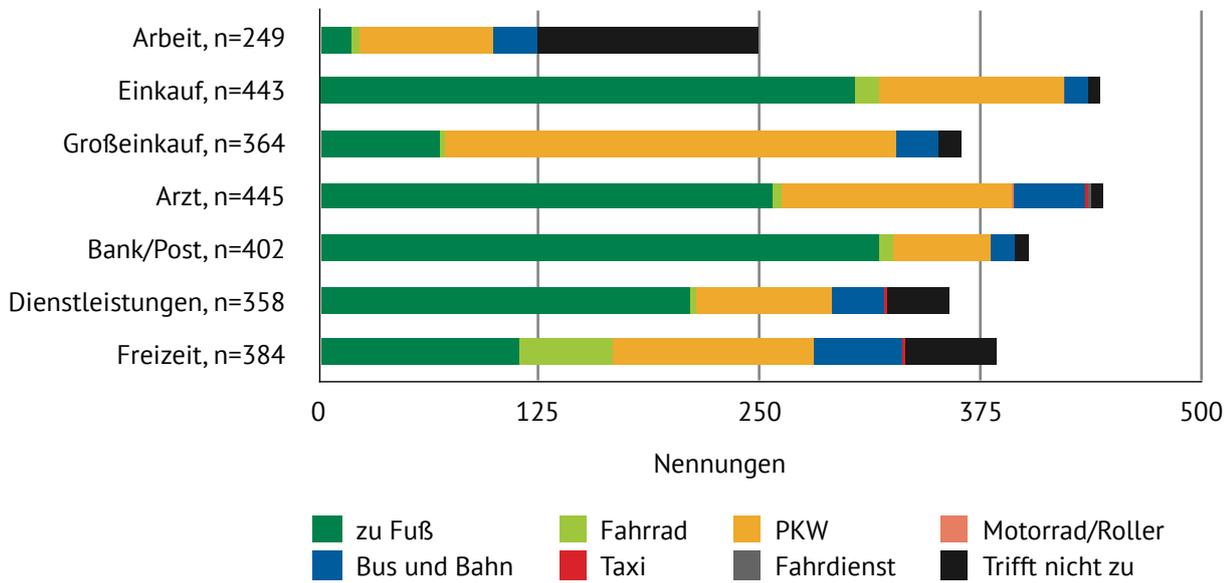


Abbildung 41: Zusammenhang zwischen Fortbewegungsart und Mobilitätszweck im Gebiet Markersdorf-Süd (Quelle: eig. Erhebung)

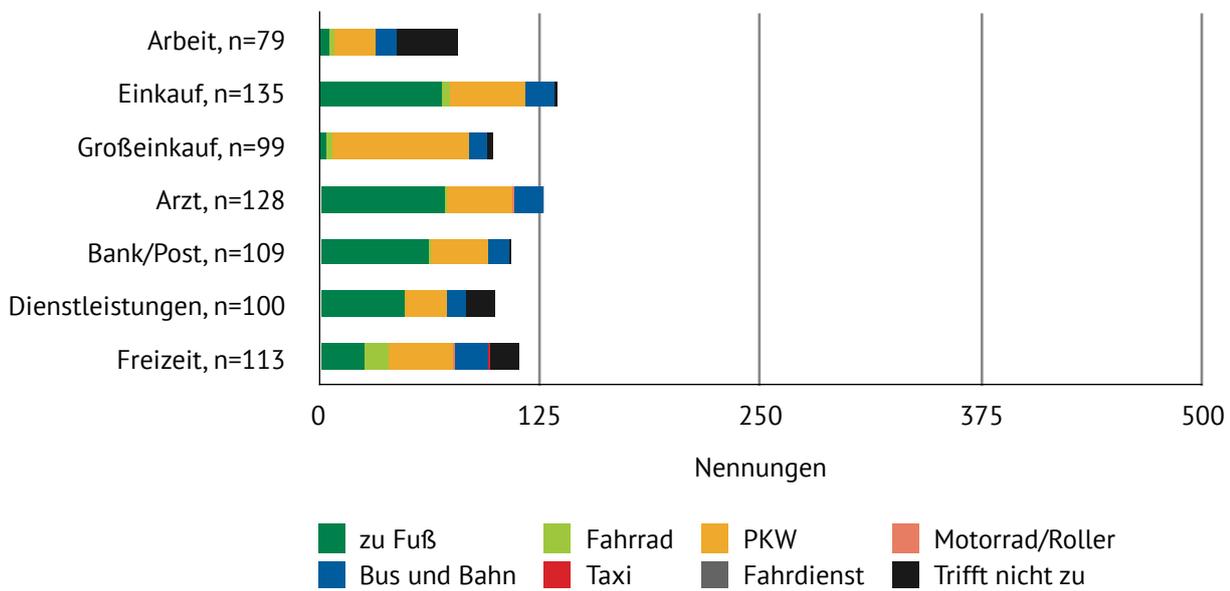


Abbildung 42: Zusammenhang zwischen Fortbewegungsart und Mobilitätszweck im Gebiet Hutholz (Quelle: eig. Erhebung)

Projektkoordination:

Verband Sächsischer
Wohnungsgenossenschaften e. V.
(VSWG)

Antonstraße 37
01097 Dresden

Tel.: +49 (351) 80701 - 51
Fax: +49 (351) 80701 - 66

brylok@vswg.de
www.vswg.de
www.zukunftsregion-sachsen.de

Universität Leipzig
Fakultät für Physik und Geowissenschaften
Institut für Geographie

Johannisallee 19a
04103 Leipzig

Tel.: +49 (341) 9732790
Fax: +49 (341) 9732799

denzer@rz.uni-leipzig.de
geographie@rz.uni-leipzig.de
<http://geographie.physgeo.uni-leipzig.de>

Bildnachweis Titel:

Christel Eißner, Anne Dietrich, Robert Kneschke – fotolia, Ingo Bartussek – fotolia

GEFÖRDERT VOM



Bundesministerium
für Bildung
und Forschung



DLR
Deutsches Zentrum
für Luft- und Raumfahrt e.V.
Projekträger im DLR

Das Projekt „Chemnitz+ - Zukunftsregion lebenswert gestalten“ wird im Rahmen der Bekanntmachung „Gesundheits- und Dienstleistungsregionen von morgen“ mit Mitteln des Bundesministeriums für Bildung und Forschung unter dem Förderkennzeichen **01FR14006-14017** gefördert.

