



"WOHNEN WIE IN DEN FERIEEN" – LEBENSSTILE, MOBILITÄT UND WOHNEN IM SUBURBANEN RAUM

VON BIRGIT KASPER

Inhalt

| | | |
|-----------|------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| 1 | Einleitung | 1 |
| 2 | Das Image von Esch: Dörflich-beschauliches Leben | 1 |
| 3 | Die Wohnung gestalten | 2 |
| 3.1 | Durch eigene Gestaltung und Organisation den Wohnraum den Bedürfnissen anpassen..... | 2 |
| 3.2 | ... bis die physischen Grenzen erreicht sind | 2 |
| 4 | Die Siedlung: „Wohnen in Esch – Wohnen wie in den Ferien“ | 3 |
| 4.1 | Die „Rückkehrer“ | 3 |
| 4.2 | Die „Beständigen“ | 3 |
| 4.3 | Die „Zugezogenen“..... | 3 |
| 5 | Mentalitäten, Einstellungen, Engagement | 4 |
| 5.1 | Der Kölner Klüngel – Zwei Seiten eines „Dorfes“ | 4 |
| 5.2 | „Esch ist noch fast heile Welt“ – Perfekter Raum für Familien?..... | 5 |
| 6 | Alltagsmobilität in Esch – Ohne Auto aufgeschmissen! | 6 |
| 6.1 | Fehlende Infrastruktur zwingt zum Autofahren | 6 |
| 6.2 | Fußgängern und Radfahrern wird es nicht leicht gemacht..... | 8 |
| 6.3 | „Gehen Sie sich als Autofahrer mal einen Fahrschein kaufen!“ | 8 |
| 6.4 | Gefahren für die Kinder | 8 |
| 7 | Alltägliche Wege und Wohnstandortwahl in Esch: „Oh, was machen wir denn jetzt!?“ | 9 |
| 8 | Besteht ein Einfluss zwischen Siedlungsstruktur, Lebensstil und Alltagsmobilität? | 10 |
| 9 | Resümee: Diversifizierung von Lebensstilen braucht differenzierte Planung | 11 |
| 10 | Literatur | 12 |
| 11 | Anhang: Verzeichnisse der Interviews | 12 |

Dipl.-Ing. Dipl.-Verw. Birgit Kasper
Universität Dortmund
Fakultät Raumplanung
Fachgebiet Verkehrswesen und Verkehrsplanung
D-44221 Dortmund
Tel 0231/755-4815
Fax 0231/755-2269
birgit.kasper@uni-dortmund.de

1 Einleitung

Welche Aspekte beeinflussen unsere alltägliche Mobilität und nach welchen Kriterien treffen wir unsere Wohnstandortwahl? Die Begriffe im Titel des Forschungsprojekts StadtLeben¹ „Lebensstile – Wohnmilieus – Raum- und Zeitstrukturen“ weisen auf den Versuch hin, den komplexen Zusammenhang von Faktoren zu erklären, die die Raumnutzung beeinflussen. Interessant ist diese Fragestellung für die Stadtplanung, denn die zunehmende Diversifizierung von Lebensstilen, die Veränderungen von nachbarschaftlichen Zusammenhängen, die Suburbanisierung und die Anforderungen einer nachhaltigen Raumentwicklung machen neue und angemessene planerische Leitbilder erforderlich.

Auf der Grundlage der Erkenntnis, dass neben soziodemographischen Größen weitere Elemente identifizierbar sein müssen, die die sozialräumliche Einbindung von Individuen beschreiben, sind im Projekt StadtLeben im Rahmen einer standardisierten Befragung Lebensstile ermittelt worden. Sie dienen als Bezeichnung für bestimmte individuelle Wertvorstellungen, Gewohnheiten und Vorlieben, die wiederum Rückschlüsse auf Verkehrsverhalten, Wohnstandortwahl und sozialräumliche Einbindung zulassen.

Anhand von qualitativen Erhebungen wurden diese Ergebnisse vertieft und konkretisiert. In den drei Kölner Untersuchungsgebieten, dem suburbanen Stadtteil Esch, dem Gründerzeitgebiet Ehrenfeld und der Zeilensiedlung Stammheim wurden 60 leitfadengestützte Interviews² geführt, jeweils eine Hälfte mit BewohnerInnen und mit sogenannten ExpertInnen. Dabei handelt es sich um Menschen, die aufgrund ihrer professionellen Funktion den jeweiligen Stadtteil und die BewohnerInnen gut kennen (z.B. Kindergärtnerin, Pfarrer, Einzelhandelsvertreterin, Stadtteilpolizist oder Sachbearbeiter der Wohnungsverwaltung). In Esch wurden zehn BewohnerInnen in ihren Wohnungen aufgesucht und befragt. Bei vier Bewohnerinterviews waren jeweils die Ehepartner am Gespräch beteiligt. Die sieben Experteninterviews konnten an den jeweiligen Arbeitsplätzen durchgeführt werden. Drei der ExpertInnen wohnen auch im Stadtteil.

Im Folgenden werden die Ergebnisse für den suburbanen Stadtteil Esch dargestellt. Sie bieten Erklärungen und Motive zu Wohnzufriedenheit, Wohnstandortwahl und Alltagsmobilität.

1 „StadtLeben – Integrierte Betrachtung von Lebensstilen, Wohnmilieus, Raum- und Zeitstrukturen für die zukunftsfähige Gestaltung von Mobilität und Stadt“ im Rahmen des Forschungsprogramms „Bauen und Wohnen“ des Bundesministeriums für Bildung und Forschung. Beteiligte Projektpartner sind RWTH Aachen, FU Berlin, Ruhr-Uni-Bochum, Uni Dortmund und Wohnbund Frankfurt

² vgl. Flick 1999, Heinze 2001, Hopf&Weingarten 1979

2 Das Image von Esch: Dörflich-beschauliches Leben

Esch liegt im Stadtbezirk Chorweiler und ist ein Vorort mit ursprünglich dörflicher Struktur, der seit den sechziger Jahren durch die kontinuierliche Erschließung von Bauland mit Einfamilienhausbebauung erweitert wurde und der heute eine typisch suburbane Struktur aufweist. Der ländliche Charakter von Esch mit Bauernhöfen und bewirtschafteten Feldern ist seither immer mehr ersetzt worden durch die Merkmale einer suburbanen Wohnsiedlung und wird mittlerweile als „Stadtrandlage mit viel Grün“ bezeichnet (E5)³. Weitere Erschließungen sind aufgrund der bestehenden Nachfrage geplant: „Esch ist beliebt. Es ist ein gehobener Vorort“ (Frau K.). Trotz des bisher realisierten und zukünftig geplanten Wachstums wird Esch als überschaubar (E1) und „so schön übersichtlich“ (Herr L.) beschrieben. Darüber hinaus besteht das Bild vom dörflich-beschaulichen Leben fort, weil beispielsweise eine urbane Versorgung mit Infrastruktur nicht besteht. „Es ist in der letzten Zeit größer geworden, aber es hat auf keinen Fall die Vorzüge der Stadt. Mittwochs ist hier alles dicht. Keine Arztpraxis hat offen, sogar die Reinigung hat geschlossen.“ (Frau M.). Da Esch aber im Gebiet der Stadt Köln liegt, ist die Zugehörigkeit zur Stadt unbestritten: „Esch ist klein, übersichtlich, dörflich. Und obwohl man in der Stadt wohnt, gibt es viel Grün“ (Frau B.).



Abb. 1: Höfe im Dorfkern von Esch

Quelle : alle Fotos in Köln-Esch von Birgit Kasper

Esch ist somit ein Stadtquartier, das im Wachsen begriffen ist und für das sich vor allem Haushalte interessieren, die Wohneigentum bilden wollen. Das Wohnquartier weist, abgesehen von der Unzufriedenheit mit der Anbindung an den öffentlichen Verkehr, nach Meinung seiner BewohnerInnen keine gravierenden Mängel oder augenscheinlichen Probleme auf.

³ Bezeichnung der zitierten ExpertInnen und BewohnerInnen, vgl. Anhang

3 Die Wohnung gestalten

3.1 Durch eigene Gestaltung und Organisation den Wohnraum den Bedürfnissen anpassen...

Die Zufriedenheit mit der Wohnung ist im allgemeinen sehr groß, sofern sich die Lebensbedingungen der BewohnerInnen seit der Entscheidung für ihre Wohnung oder ihr Haus nicht grundlegend geändert haben. Weder die Größe noch die Ausstattung der Wohnung sind ein Problem. Statt dessen haben verschiedene Befragte Veränderungen im Grundriss oder Erweiterungen geplant oder durchgeführt: „Ich kenne einige junge Leute hier, die bei den Eltern das Dachgeschoss ausgebaut haben und studieren“ (Frau F.).

Auch für Änderungen der Nutzung bieten die Häuser genügend Raum, wie im Fall von Herrn B.: Dem Rentnerhepaar ist das Haus eigentlich zu groß, denn „für eine Frau ist es viel Arbeit“ (Herr B.), allerdings hat sich im ersten Stock der freiberuflich tätige Sohn ein Büro eingerichtet. Umbau- oder Umnutzungsmaßnahmen bieten nicht nur die Möglichkeit, Kosten zu reduzieren oder eine berufliche Existenz aufzubauen, sondern sie eröffnen auch Raum für sich ändernde Bedürfnisse: „Das Haus selbst ist super, eigentlich braucht man gar nicht in Urlaub fahren. Wir haben jetzt endlich auch die Genehmigung für einen Dachgarten“ (Frau K.).

Durch Umbau oder Ergänzungen können die BewohnerInnen die Immobilie den jeweiligen Bedürfnissen anpassen. Deutlich verbessert wird dadurch die Wohnzufriedenheit. Die Gestaltungsfreiheit ermöglicht es, die eigene Vorstellung vom guten Leben zu realisieren oder weiter reichende Pläne zu machen: „Wenn ich alt bin und die Kinder aus dem Haus sind, mache ich hier im Haus eine Alten-WG. Ich kenn’ genug Freundinnen, die Lust darauf hätten“ (Frau M.). Da Frau M. in ihrem ehemaligen Elternhaus ab 1977 die erste Wohngemeinschaft in Esch installiert hatte und damit „jahrelang“ als „Dorfgespräch“ diente, sind ihre Pläne als ernsthafte Absicht zu bewerten. Das Haus bot seinerzeit angemessenen Wohnraum für fünf Erwachsene mit zwei Kindern. Mit entsprechend unterteiltem Grundriss eines Hauses bietet sich Raum für verschiedene neue Wohnformen und für die Kultivierung eines gesellig-familiären Lebensstils.

3.2 ... bis die physischen Grenzen erreicht sind

Die Möglichkeiten, sich zu arrangieren, erreichen jedoch Grenzen, wenn beispielsweise die Anpassbarkeit der eigenen Wohnung an sich ändernde Anforderungen oder Ansprüche nicht mehr möglich ist. Frau S. war als Witwe und mit physischen Beeinträchtigungen nicht mehr in der Lage, in ihrem Haus zu leben. Sie

fand durch ihre sehr guten Kontakte im Stadtquartier unverhofft eine passende Mietwohnung:

„Ich hatte das Haus verkauft und eine Wohnung in Seeberg gekauft, weil ich die Stufen nicht mehr geschafft habe. Immer wenn ich Duschen wollte, musste ich jemand fragen, zu mir zu kommen, weil ich Angst hatte, die Treppen runter zu fallen. Als ich mich also vom Briefträger verabschieden wollte, sagte er ‚Sie wollen doch nicht wegziehen hier! Hier kennt sie doch die ganze Gegend!‘ Und dann wusste er, dass diese Wohnung freigeworden war. Und ich hab sie gemietet, renoviert und wohne schon vier Jahre hier. Das hat mir viel Freude gemacht und es war gut so, weil ich ja die ganzen Leute in der Nachbarschaft kenne“ (Frau S.).

Da beim Bau oder Ausbau der Wohnungen selten auf Barrierefreiheit geachtet wird und dann die eigenständige Abwicklung des Alltags schwierig wird, bieten gute soziale Kontakte eine Basis für die nachbarschaftliche oder familiäre Versorgung vor allem älterer Menschen. Ohne Zugang zu derartigen Hilfs- und Versorgungsstrukturen ist der Stadtteil für in ihrer Mobilität beeinträchtigte Menschen kaum bewohnbar.



Abb. 2: Wohnhäuser in „Alt-Esch“

Da der Anteil an altengerechten Mietwohnungen in Esch sehr gering ist, ist zu vermuten, dass die Hochbetagten – so wie Frau S. es geplant hatte – nicht nur das eigene Haus und das gewohnte Stadtquartier, sondern auch ihr über Jahre gewachsenes soziales Umfeld verlassen müssen. Das ist besonders problematisch, wenn bei entsprechender sozialer Kompetenz die Kontakte zu Nachbarn, Freunden, Bekannten und Geschäftsleuten im Stadtteil die physische Beeinträchtigung ausgleichen und einen außerhäuslich-geselligen Lebensstil unterstützen können: „Ich habe immer Leute, die mich fahren, wo ich auch mal fragen kann: ‚wie ist es?‘ Ich kann ja auch nicht mehr mit dem Bein in den Omnibus. Das geht nur noch, wenn jemand bei mir ist“ (Frau S.).

Es ist anzunehmen, dass das fehlende Angebot an altengerechten Wohnungen in Esch und der (fast) unvermeidliche Umzug in eine neue Umgebung, wo die entwickelten nachbarschaftliche, sozialen Netze nicht fortbestehen, sich weiter beeinträchtigend auf die Beweglichkeit älterer Menschen auswirkt.

4 Die Siedlung: „Wohnen in Esch – Wohnen wie in den Ferien“

In den achtziger Jahren gab es eine erfolgreiche Werbekampagne zur Vermarktung der Neubaugebiete an junge Familien, die Eigentum bilden wollten. Das stetige Wachstum des Stadtquartiers bot somit nicht nur neuen Wohnraum für Haushalte, die aufgrund ihrer Erfahrungen und Bindungen Wohnraum in Esch brauchten, sondern auch für neue BewohnerInnen, die nach einer bestimmten Wohnform suchten: Die verschiedenen Gründe, in Esch zu leben, bestehen

- in der „gezielten Rückkehr“ in das Haus oder in den Stadtteil, in dem man aufgewachsen ist, aufgrund familiärer Bindung und positiver Erfahrungen mit dem Stadtteil,
- im „vorsätzlichen Bleiben“ im Stadtteil und dem Umzug aus der elterlichen Wohnung in eine Mietwohnung oder in Wohneigentum oder
- im „zufälligen Zuzug“, weil man in Esch ein geeignetes Haus zur Eigentumbildung gefunden hat und weil sich im Stadtteil offenbar das suburbane Leben realisieren lässt.

4.1 Die „Rückkehrer“

Das Leben in Esch erweist sich für bestimmte Lebensentwürfe als besonders geeignet. Das freistehende Einfamilienhaus mit Garten bietet jungen Familien den erwünschten Raum, der sich in innerstädtischen Quartieren auf den ersten Blick nicht anbietet. Im Beispiel von Frau M. geht es allein um die Wohnform und nicht um die soziale Integration in ein bekanntes, bestehendes soziales Netz. Es sind die positiven Erfahrungen mit der suburbanen Wohnform, die Frau M. zur Rückkehr nach Esch führten:

„Ich bin 1970 mit 21 Jahren ausgezogen und 1977 endgültig wieder hier hin gezogen. In Köln war es leichter, das Studium zu machen und abends mal ein bisschen auszugehen. Dann habe ich meine erste Tochter bekommen und dachte, Kind und Garten ist besser als Kind und Mersheimerstraße. (...) Und demächst zieht meine Tochter in ihre erste eigene Wohnung - natürlich in die Stadt. Man muss das erleben, als junger Mensch mitten im Geschehen zu sein, aber wenn die Sturm-und-Drang-Zeit vorbei ist, dann kann man hier seine Ruhe haben“ (Frau M.).

Das Beispiel zeigt, dass sich Lebensstile mit dem Alter verändern und dass bestimmte Siedlungsstrukturen verschiedene Lebensstile ermöglichen oder beschränken. Nach Frau M. lässt sich die „Sturm-und-Drang-Zeit“, die man auch als erlebnisorientierten Lebensabschnitt betrachten kann, am besten in der Innenstadt realisieren, während das suburbane Einfamilienhaus ihrer Ansicht nach dafür ungeeignet ist.

4.2 Die „Beständigen“

Es gibt Rahmenbedingungen, die sich als zentrale Begründung für „das Bleiben“ in Esch herausstellen. Die enge familiäre oder nachbarschaftliche Verbindung ist das Motiv für diejenigen, die Esch als Heimat sehen und denen die soziale Vernetzung eine wichtige Verankerung im Alltag bietet. Dass es sich bei dem Ort nun um Esch handelt, ist zweitrangig. Von zentraler Bedeutung ist dagegen die Möglichkeit, sich innerhalb des sozialen Netzes weiter zu entwickeln.

„Vorn im Haupthaus wohnt unten der Vermieter, in der Mitte meine Eltern und oben immer mal jemand anderes. Dieser Anbau hier sollte eigentlich mal ein Büro sein, denn der Vermieter ist Schreiner. Aber dann hat er sich selbständig gemacht in der Gastronomie und hat das hier ausgebaut und vermietet. Als ich zuhause ausziehen wollte, wurde das gerade frei und – das ist meine Wohnung. Da kann ich machen, was ich will. (...) Es ist aber inzwischen für uns zwei zu klein. Wir suchen jetzt ein Haus, aber auf alle Fälle in Esch, denn so eine Nachbarschaft finden Sie sonst nirgends in Köln“ (Herr L.).

Eine ähnliche Einstellung zeigt auch Frau K. Für sie ist Esch „nicht der tollste Ort“, aber sie lebt in der Nähe ihrer Familie, wobei vor allem die Schwester wichtig ist, denn „sie passt auch auf die Kinder auf“ (Frau K.).

Diese Beispiele können als Begründung herangezogen werden, warum man in jeder Siedlungsform doch wiederum alle verschiedenen Lebensstile finden kann. Es gibt Aspekte, die von größerer Bedeutung sind als die bewusste Entscheidung für die Siedlungsstruktur an sich. Insbesondere die räumliche Nähe zu Verwandten oder Freunden überlagert andere Entscheidungskriterien für bestimmte Wohnorte oder andere Lebensformen. Im Umkehrschluss bedeutet dies für die städtebauliche Entwicklung, dass zur Unterstützung von familiären oder nachbarschaftlichen Netzen stets die räumlichen und infrastrukturellen Voraussetzungen für verschiedene Lebensstile erforderlich sind.

4.3 Die „Zugezogenen“

Mit dem „zufälligen Zuzug“ nach Esch ist in der Regel die erfolgreiche Suche nach Wohneigentum verbunden. Die Motivation für die Suche besteht in der Gründung einer Familie und dem Wunsch, (Spiel-)Raum für das Kind oder die Kinder zu finden. Bei der Suche nach dem geeigneten Ort sind vor allem wirtschaftliche Erwägungen von zentraler Bedeutung:

„Meine Eltern sind wegen der Miete hier hin gezogen. Wir waren fünf Personen und sie suchten eine große Wohnung, und irgendjemand hat gesagt, mit drei Kindern kriegt man Bauförderung. Die haben sich auch noch woanders was angeschaut, aber hier war der Preis am besten“ (Frau M.).

Fast alle Zugezogene argumentieren ähnlich, unabhängig ob sie gekauft oder gebaut haben: „Wir haben Köln übergreifend ein Haus gesucht und bekamen hier ein bezahlbares Haus angeboten“ (Herr F.) oder „man konnte hier noch zu erschwinglichen Preisen bauen“ (Herr G.) und „wir haben ein preiswertes Grundstück gesucht, das nicht architekten- oder baugesellschaftsgebunden war“ (Frau T.).

Sorgen über nicht vorhandene soziale Netze entstehen nicht. Vor allem bei den jüngeren Frauen und Müttern in Esch besteht die Überzeugung, dass sich Nachbarschaften oder Bekanntschaften in den Neubaugebieten und auch in den Häusern, die nun verkauft und in zweiter Generation bewohnt werden, durch die Kinder bilden. Die daraus folgende Frage in bezug auf die Lebensstile lautet, ob die demographischen und ökonomischen Rahmenbedingungen der Zuziehenden als Filter für den Zuzug wirken und für eine Vereinheitlichung der Lebensstile sorgen. Die damit geschaffene Annäherung von Lebensstilen ermöglicht Bekanntschaften, Freundschaften und Bildung von neuen Netzwerken zur gegenseitigen Unterstützung – worüber die Befragten vielfach berichteten.



Abb. 3: Eingänge

Bei den „Zugezogenen“ handelt es sich im Prinzip auch teilweise um „Rückkehrer“, d.h. um Familien, bei denen positive Erfahrungen mit dem Aufwachen in einer suburbanen Siedlung reproduziert werden. Da Esch bislang recht konsequent als suburbane Siedlung weiterentwickelt wurde, entspricht es dieser Wohnform sehr deutlich, was auch die Beliebtheit erklärt. Zweitrangig ist dagegen die Tatsache, dass es sich bei dem Stadtteil nun um das ehemalige Dorf namens Esch handelt, denn Nachbarschaften zwischen den „Zugezogenen“ bilden sich erfahrungsgemäß durch gemeinsame Aktivitäten der Kinder. Ein Bezug zum Dorf mit Übernahme von Verantwortung oder Verpflichtungen wird nicht aufgebaut, was sich am „Nachwuchsmangel“ (E7) der Vereine des Dorfes zeigt. Mit dem dörflichen Leben als Kulisse konnte auch seinerzeit das Motto „Wohnen wie in den Ferien“ (E5) nicht treffender formuliert werden.

5 Mentalitäten, Einstellungen, Engagement

Schwerwiegende Konflikte zwischen verschiedenen Bevölkerungsgruppen gibt es in Esch kaum. Vereinzelt treten Probleme auf, die sich jedoch nicht als massive Störungen identifizieren lassen (E1). Unzufriedenheiten weisen allenfalls auf unterschiedliche Einstellungen oder Befindlichkeiten hin, aber existenzielle Probleme sind nicht festzustellen. Im Vergleich zu großmaßstäblichen Siedlungserweiterungen wie beispielsweise den Zeilensiedlungen der sechziger Jahre fügen sich die Quartierserweiterungen unauffällig an den bestehenden Dorfkern, aber eine kritiklose Übernahme der dörflichen Kultur und Identität ist nicht festzustellen. Statt dessen weisen die Aktivitäten der „Neu-Escher“ auf veränderte, dringlichere Aufgaben hin, die gemeinschaftliche Initiative benötigen.



Abb. 4: Gaststätte, Zugang zum Friedhof und Café

5.1 Der Kölner Klüngel – Zwei Seiten eines „Dorfes“

Esch ist nach Aussage der Befragten zweigeteilt in den nördlichen Bereich mit den Alteingesessenen und den südlichen Bereich, in dem die Zugezogenen wohnen. „Alt-Esch“ und „Neu-Esch“ werden durch die Chorweiler Straße getrennt (Frau K.). Offene Konflikte entstehen daraus nicht. „Man spricht einfach nicht miteinander“ (Herr L.), was jedoch nicht heißen soll, dass die Grenze unüberwindlich ist: „Wir waren schnell im Kölner Klüngel. Mein Mann geht viel auf Leute zu. Die anderen sind alles Ureinwohner von Esch. Man muss einfach was tun und hin und wieder einen ausgeben“ (Frau B.). Eine eigenständige Alternative zu diesem „Klüngel“, der sich vor allem durch traditionelle karnevalistische Veranstaltungen und regelmäßige gemeinsame Feiern konstituiert, hat sich in „Neu-Esch“ nicht bilden können:

„Wir fühlen uns nicht richtig wohl mit dem Klüngel und der dörflichen Struktur. In der Nachbarschaft ist auch einer aus Alt-Esch und dann heißt es, wir sind doch alle eine Familie und müssen auch alles immer mitmachen. (...) Negativ am Klüngel ist, dass man ausgegrenzt wird, wenn man bestimmte Sachen nicht mitmacht“ (Herr G.).

Damit darf die integrierende Wirkung, die die lokale „Dorfgemeinschaft“ haben könnte, nicht überschätzt werden. Statt dessen spielt die Infrastruktur mit Kindertagesstätte, Kindergarten, Schule, Kirchen und Café eine wichtige Rolle für die Bildung von übergreifenden Bekanntschaften – vor allem für die Frauen im Stadtquartier.

„Die katholische Frauengemeinschaft war in der Vergangenheit sehr aktiv: Wir haben uns gedacht, es ziehen so viele nach Esch und die Frauen werden hier geparkt, während die Männer arbeiten gehen. Da haben wir sie angeschrieben und viel davon umgesetzt, was Frauen an Angeboten hier vermissen. In der letzten Zeit hat sich das aber geändert, weil viel mehr junge Frauen auch mindestens halbtags arbeiten“ (E7).

Die Integration von Zugezogenen, die Etablierung von sozialen Netzen und die Schaffung von Handlungsmöglichkeiten von BewohnerInnen in Esch ist auf der Stadtteilebene stark von diesen in Esch lebenden ExpertInnen abhängig. Ihr Engagement basiert auf ihren eigenen Alltagserfahrungen im Quartier, auf ihrer Bekanntheit aufgrund ihrer Funktion und der qualifizierten Bewertung bestehender Mängel: Beispielsweise wurde das Café von einer Escherin eröffnet, die sich beruflich verändern und einen Treffpunkt für Frauen schaffen wollte (E7). Eine andere Escherin hat konkrete Pläne für ein „Kommunikationszentrum“ im alten Schulgebäude mit ABM-Maßnahme für Frauen vormittags und mit Internet-Café als Treffpunkt für Jugendliche nachmittags. Dass für derartige Angebote Bedarf besteht, zeigt die bereits bestehende ehrenamtlich geführte Hausaufgabenbetreuung von zwei pensionierten Lehrerinnen: „Die Nachfrage steigt kontinuierlich und die beiden Damen schaffen es mittlerweile nicht mehr“ (E5).

5.2 „Esch ist noch fast heile Welt“ – Perfekter Raum für Familien?

Esch ist als Wohnstandort keine Übergangslösung, sondern ein Ort, an dem man ankommt und bleiben möchte. Generationenkonflikte in Bezug auf die Nutzung von (halb-)öffentlichen Räumen sind in Esch nicht zu beobachten, obwohl der Anteil von Familien mit Kindern sehr hoch ist. „Junge und Alte verstehen sich prima“ (Frau K.). Störungen der Älteren durch die Jüngeren oder andere Auffälligkeiten sind nicht festzustellen, denn fast alle Aktivitäten finden im privaten und halböffentlichen Raum statt. Die Mädchen treten mit ihren Aktivitäten öffentlich gar nicht in Erscheinung und die Jungen haben einzelne informelle Treffpunkte im öffentlichen Raum (E1). Probleme folgen daraus nicht: „Mit Freunden trifft man sich zu Hause und man hat auch genug Auslauf. Dann hat man sich mal ein Bierchen gekauft, sich auf den Spielplatz gesetzt. (...) Nö, die Anwohner hat das nicht gestört“ (Herr L.).

Auch zwischen den zuziehenden jungen Familien und den älteren BewohnerInnen sind keine strukturellen Probleme festzustellen, die über übliche Nachbarschaftskonflikte hinaus gehen: „Unser Haus ist 1960 gebaut und in der Nachbarschaft ist ein Umbruch im Gange, dass neue Familien hinzuziehen. Mit den Älteren haben wir ein gutes Verhältnis, man spricht miteinander und man hilft sich auch“ (Herr F., vor drei Jahren zugezogen).

Verschiedene Thesen können dieses gute Verhältnis begründen:

- Familienorientierte Lebensstile trotz unterschiedlicher Altersstufen wirken förderlich auf den gegenseitigen Respekt.
- Die städtebauliche Struktur mit privatem Freiraum, ausreichend räumlicher Distanz zum Nachbarn und der Abstufung von Privatheit und Öffentlichkeit verhindert unmittelbare Störungen.
- Das Leben im Wohneigentum erhöht die Frustrationstoleranz: „Nachbarn können Sie sich nicht aussuchen, da hängt man noch schlimmer von ab, als wenn Sie zur Miete wohnen“ (Herr B.).

Zahlreiche Hinweise stützen die Feststellung, dass familienorientierte Lebensstile den Alltag in Esch dominieren, zumal derzeit viele Ältere durch junge Familien ersetzt werden (E2) und der Anteil an kinderreichen Familien relativ groß ist: „In den Schulklassen unserer Kinder ist keine Familie mit nur einem Kind und insgesamt nur vier Familien mit zwei Kindern. Ansonsten sind überall mehr Kinder und das muss ja auch finanziert werden“ (Herr F.).

Dass neben dem familienorientierten Lebensstil die Einkommenssituation eine bedeutende Rolle für den „Zugang“ nach Esch spielt, ist vor allem bei den „Neu-Eschern“ von großer Bedeutung. Bei den „Beständigen“ relativiert sich dies.

Insgesamt ist Esch ein Stadtteil, der deutlich familienorientiert ist und in dem die Schaffung von guten Ausgangsbedingungen für Kinder eine zentrale Rolle spielt. Die Kinder werden von den Eltern und ExpertInnen, als Ursache, aber auch als Mittel für das Knüpfen von sozialen Netzen gesehen:

- „Der Kontakt geht häufig über die Kinder. Dann klappt das im Dorf gut, da lernt man Leute kennen“ (Frau M.).
- „Unser neuer Freundeskreis hier in Esch erstreckt sie über ganz Esch, bedingt durch die Kinder“ (Frau F.).
- „Wenn man Kinder hat, findet man schnell Kontakt“ (E2).
- „Der Kreis schließt sich immer eher durch die Kinder. Mit Neu-Zuziehenden gibt es schon manchmal Probleme. Dann muss man halt sehen, dass man in Mutter-Kind-Gruppen reingeht.“

Wenn man ohne Kinder kommt ist das schon schwieriger“ (Frau K.).

Die Familienorientierung bedeutet jedoch auch Exklusivität: „Für Leute ohne Kinder, die hierher ziehen, ist das hier nur so eine Art Schlafstelle, die nehmen dann auch an nichts teil“ (E4).

6 Alltagsmobilität in Esch – Ohne Auto aufgeschmissen!

Die Erreichbarkeit ist für Befragte mit eigenem Auto auf den ersten Blick unproblematisch und Ziele sind zugänglich: „Das ist kein Problem. Ich fahre alles mit dem Auto“ (Herr L.).

Für die meisten ist es jedoch kein Vergnügen, die meisten Wege mit dem Auto zurücklegen zu müssen, ist ihnen doch bewusst, dass sie „ohne Auto aufgeschmissen“ wären (Frau M.). Insbesondere für berufstätige Frauen mit schulpflichtigen Kindern erweist sich das Auto als unentbehrliches Verkehrsmittel, um alle Erledigungen zu schaffen, die Termine einzuhalten und den Alltag am Laufen zu halten:

„Ohne eigenes Auto könnte ich hier nicht leben. Und ich kenne keine Frau in meinem Alter, die kein eigenes Auto hat. Für mich ist das Auto lebensnotwendig und es bedeutet für mich auch meine Freiheit. (...) Meine Freundinnen sind alle berufstätig. Und alle haben das gleiche Problem: Den Seiltanz zu schaffen, den Arbeitsplatz nicht zu früh zu verlassen und pünktlich um 13.15 Uhr hier zu sein“ (Frau F.).



Abb. 5: Wohnstraße

Für diese Bevölkerungsgruppe scheint es aufgrund der Vielfalt der alltäglichen Aufgaben keine Alternative zum eigenen Auto zu geben aufgrund der notwendigen Verknüpfung verschiedener Wege. „Wir können uns kein zweites Auto leisten. Meine Frau braucht aber eins, sie arbeitet Teilzeit, geht einkaufen und fährt die Tochter zum Sport. (...) Und ich kann mit dem Rad zur Arbeit fahren. Es ist günstiger und angenehm“ (Herr G.).

Die Optimierung der eigenen alltäglichen Mobilität oder die der Kinder ist somit ein wichtiges Thema für die Befragten in Esch. Sofern ein Auto zur Verfügung

steht, ist die Erreichbarkeit einzelner Ziele selbst kein Thema, denn in höchstens 15 Minuten ist man beispielsweise in der Innenstadt: „... acht Minuten bis in Cinestar-Parkhaus“ (Frau M.), „... bei grüner Welle braucht man nur 12 Minuten in die Innenstadt ins Parkhaus“ (E7) oder „...mit dem Auto ist es eine Viertelstunde maximal bis man in der Stadt ist“ (Herr L.).

Problematisch ist jedoch, dass die unterschiedlichen alltäglichen Ziele nicht räumlich konzentriert sind, sondern durch Wegeketten erledigt werden müssen. Kompensieren kann man diese notwendigen Wege mit Organisationstalent und sozialer Vernetzung, so dass die Fahrzeuge von anderen genutzt werden.

„Man kann hier auch gut leben ohne Auto. Aber das geht aber nur mit Eigeninitiative. Man muss das nur organisieren und die Leute kennen. (...) Ich hab früher die Leute, die vom Spar schwer zu tragen hatten, immer wieder mal mit dem Auto mitgenommen oder eben nach Hause gefahren. Das vergessen die Leute auch nicht, dass ich mich gekümmert habe. Das ist wichtig! Ich habe 10 Jahre lang eine Nachbarin immer zum Französischkurs abgeholt und nach Hause gebracht. Sie hatte keinen Führerschein. Dann wurde der Mann pensioniert – und seitdem fährt er mich. (...) An den Fronhof sende ich ein Fax und der bringt mir, was ich bestelle. Und der ehemalige Pächter vom Spar bringt mir immer 10 Kisten Wasser. Die stehen in der Garage. Außerdem kommt der Eismann und ich bestelle immer bei Quelle. Da nehme ich auch immer die Sendungen für die Nachbarschaft entgegen“ (Frau S.).

Sofern dieses Netz nicht vorhanden und die selbständige Nutzung eines Autos nicht möglich ist - sei es wegen der finanziellen Belastung, aufgrund fehlender Fahrerlaubnis oder altersbedingter Fahruntüchtigkeit - ergeben sich zahlreiche Gründe, mit der Erreichbarkeit alltäglicher Ziele unzufrieden zu sein:

- fehlende Infrastruktur vor Ort,
- gefährliche Rad- und Fußwege,
- schlechtes ÖV-Angebot und
- fehlende Ganztagsbetreuung und Gefahren für Kinder.

In der Zusammenfassung ergeben sich Hinweise darauf, dass diese baulich-räumlichen Rahmenbedingungen durchaus die Lebensweisen beeinflussen, denn: „Man muss hier unterwegs sein und man lebt hier mit dem Auto“ (E2).

6.1 Fehlende Infrastruktur zwingt zum Autofahren

Sowohl für alltägliche Versorgung als auch für Bumeln oder „Shoppen“ gibt es nach Ansicht der Befragten an der Infrastruktur in Esch einiges zu bemängeln. Die Unzufriedenheit mit dem Angebot

vor Ort erstreckt sich auf die beschränkte Auswahl, die hohen Preise und die Mühe, die schweren Tüten vom einzigen Laden in Esch nach Hause tragen zu müssen. Größere Attraktivität genießen dagegen die Großmärkte in Pesch oder weiterer Entfernung, die einmal pro Woche aufgesucht werden oder der neu eröffnete Discounter in Pesch. Die Erledigung der alltäglichen Versorgung mit dem Auto ist mit der Siedlungsentwicklung einhergegangen. Wie in allen suburbanen Räumen konnte sich neben der symbiotischen Beziehung von privaten PKW und Suburbanisierung keine kleinteilige, dezentrale Infrastruktur mit Versorgung und Dienstleistung entwickeln. Grundsätzlich hat sich seit den sechziger Jahren nichts daran geändert, nur die Zahl der verfügbaren PKW hat zugenommen.

„Wenn wir Kinder dann 18 waren, haben wir auch immer sofort den Führerschein gemacht. Wir bekamen dann zwar kein eigenes Auto, aber es waren dann mehr Leute, die Einkaufen fahren konnten, denn hier gab's ja nichts“ (Frau M.).

Aufgefangen wird die als mangelhaft empfundene Situation mit angepasstem Verhalten:

„Durch das mäßige Angebot in Esch muss ich ja immer viel durchdachter und geplanter einkaufen, weil ich da ja nicht jeden Tag hingurken kann. Da bin ich schon ein oder zwei Stündchen unterwegs und das ist auch mit den Kindern etwas anderes als wenn man grad mal über die Straße geht“ (Frau F.).

Erleichterungen bieten da Wegekettens, wenn zumindest eine Person des Haushalts den Stadtteil regelmäßig zum Arbeiten verlässt: „Mein Mann kauft auf dem Rückweg von der Arbeit ein und ich hole Frisches im Ort bei Spar“ (Frau B.).

Aufgrund der realistischen Einschätzung der gegenwärtigen Situation erwarten die Befragten trotz konkreter Vorstellung zur Verbesserung keine Verhaltensänderung und auch kaum Perspektiven für ein verändertes Angebot. „Die meisten Läden rentieren sich nicht, weil man einfach darauf orientiert ist, woanders einzukaufen“ (Herr G.). Einen Ausgleich kann auch der relativ kleine Anteil der Bevölkerung nicht schaffen, der nicht auf ein Auto zurückgreifen kann und durchaus konkrete Vorstellungen hat, wie eine bessere Versorgung in Esch gestaltet sein könnte.

„In Esch fehlt ein alter Ortskern, in Stommeln ist das etwas anderes, da gibt's Geschäfte, was zum Bum-meln, zum Sitzen; es gibt keinen Wochenmarkt in Esch, da ist der Anschluss nach Chorweiler zu nah. In Esch gibt es nicht so die Möglichkeit, einfach zu gucken und rumzulaufen. Ich fahre dann nach Pulheim oder Stommeln“ (Frau K.).

„Es ist sehr ruhig, fast zu ruhig. Wo wollen sie abends hingehen. Da können sie nicht durch die Stadt spazieren gehen. Schaufenster angucken oder so, das fehlt mir“ (Herr B.).

Die schlechte Erreichbarkeit von städtischen Angeboten ist für Menschen ohne Fahrerlaubnis oder Auto bzw. für Ältere, für die Autofahren keine routinisierte Tätigkeit mehr ist, eine starke Einschränkung der Lebensqualität. „Wir wollten schon mal ausziehen, es ist alles so umständlich hier, wenn Sie kein Auto haben. Aber dann ist es auch wieder schön hier“ (Herr B.).



Abb. 6: Lokale Infrastruktur

Die Reaktion darauf ist neben der bereits angesprochenen Organisation von unterstützenden Netzwerken von Frau S. das Arrangement mit den verbleibenden Alternativen (Herr B.) oder das Ausprobieren von Lieferdiensten und Internetangeboten (Frau K.).

„Das Einkaufen mit dem Auto bei Aldi oder Lidl im Nachbarort geht noch, weil man die Sachen von Spar nicht mehr nach Hause tragen kann. Mit dem Auto in die Stadt fahren wir nicht mehr wegen der hohen Parkgebühren. Und Kleidung lassen wir uns schon seit Jahren per Versand schicken“ (Herr B.).

„Die Sachen, die ich im Ort besorge, das mach' ich zu Fuß oder mit dem Fahrrad. Nach Chorweiler fahre ich mit dem Bus oder mit dem Rad. Größere Einkäufe versuchen wir so zu organisieren, dass die dann einmal in der Woche in Pulheim sind, da fahren wir dann mit dem Auto. Zur Arbeit fahre ich mit dem öffentlichen Verkehr, aber eine Freundin von mir arbeitet da auch und die nimmt mich dann auch mal mit. (...) Bringdienste übers Internet hab ich auch schon ausprobiert. Grad letzte Woche das erste Mal: Mein Mann war nicht da und meine Schwester auch nicht und der Kühlschrank war leer. Da hab ich gedacht, ach was machste? Und ich probier so was auch gern mal aus. Ich fand das auch 'ne feine Sache. Das werde ich auch öfter machen. Man kann die Zeit eingeben, wann sie liefern sollen und der hat die Tüten auch nach oben gebracht. Man kauft halt bewusster ein. Und soviel teurer war's jetzt nicht. Ein paar Mark mehr, aber ich kauf sowieso nicht gern ein, ich muss auch nicht immer shoppen, und da spart man sich auch die Zeit und die Fahrerei“ (Frau K.).

6.2 Fußgängern und Radfahrern wird es nicht leicht gemacht

Abgesehen von den weiten Wegen, die aus der aufgelockerten Bebauung resultieren, gibt es mehrfach konkrete Hinweise auf Mängel bei Fuß- oder Radwegen, die mit relativ geringem Aufwand beseitigt werden könnten:

„Der Weg nach Pesch ist bei Dunkelheit eine Zumutung, obwohl es gar nicht so weit wäre, auch mit dem Rad dort einzukaufen. Da fehlen einfach nur ein paar Lampen. Der Radweg müsste dringend ausgebaut werden, auch weil da viele Kinder unterwegs sind von der Schule oder vom Sport nach Hause“ (Herr G.).

„Ich hab in Pesch gearbeitet und da konnte ich zu Fuß hingehen. Der Bus fährt ja nur alle halbe Stunde. Da muss man dann am Baggerloch vorbei laufen. Da ist es abends sehr dunkel, keine Straßenlaternen. Da wird einem Angst und Bange“ (Frau B.).



Abb. 7: Schlecht begehbarer Fußweg

Aber selbst bei bester Ausstattung mit Fuß- und Radwegen wird die dominante Form der Fortbewegung nicht zu ändern sein, denn insgesamt werden eindeutig die meisten Wege mit dem Auto zurückgelegt. Ein Auto gehört zur Grundausstattung:

„Ein paar Leute fahren mit Bus oder Fahrrad nach Chorweiler, aber in der Regel fahren die Leute mit dem Auto. An fast jedem Haus stehen zwei Autos. In dem älteren Neubaugebiet sind die Häuser jetzt 20 Jahre alt. Da sind die Kinder in dem Alter – und Sie glauben gar nicht, vor wie vielen Häusern drei Autos parken. Da ist aber immer nur eine Garage. Da ist das Verkehrschaos“ (Herr F.).

6.3 „Gehen Sie sich als Autofahrer mal einen Fahrschein kaufen!“

Das Angebot an öffentlichem Verkehr wird überwiegend kritisiert. Die Anbindung ist selbstverständlich nicht so komfortabel wie in innerstädtischen Wohngebieten, aber oft haben vor allem Befragte, die selten oder nie die öffentlichen Verkehrsmittel nutzen, ein zu schlechtes Bild von der Häufigkeit der Verbindungen und von den

Anschlüssen. Das bedeutet jedoch nicht, dass nicht Anregungen zur Verbesserung ihre Berechtigung hätten. Berichte von Befragten, die die öffentlichen Verkehrsmittel gelegentlich oder regelmäßig nutzen und daher gut kennen, weisen auf Vorschläge zur Verbesserung des Angebots.

„Die Anbindung mit dem Bus für das Alltägliche nach Chorweiler, ja da bin ich zufrieden, aber in die Stadt, da bin ich nicht zufrieden. Kinderanziehsachen gibt es zum Beispiel in der Innenstadt viel besser, da ist das lange Fahren und Warten mit einer Fünfjährigen nicht so toll“ (Frau K.).

Auf die öffentliche Verkehrsanbindung angewiesen zu sein, verlangt wiederum von den Müttern, die die verschiedenen alltäglichen Wege koordinieren müssen, Geschick in der Koordination, weil die Busse nur alle 30 Minuten fahren:

„Die Leute ohne Auto wissen, wann der Bus fährt. Das erlebt man oft, dass die Mutter dann reingehetzt kommt: ‚schnell, beeil dich, wir müssen den Bus noch kriegen‘. Und das ist dann einfach so. (...) Und das ist auch kein Grund, um hier weg und in die Stadt zu ziehen“ (E3).

Die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel bereitet auch den älteren Menschen erhebliche Probleme, die vom Auto auf öffentliche Verkehrsmittel wechseln müssen:

„Gehen Sie sich als Autofahrer mal einen Fahrschein kaufen! Da fängt das ja schon an. Die Zonen versteht man gar nicht. Bis nach Chorweiler ist das eine Zone. Wenn ich bis nach Longerich fahre, das ist nicht weiter, aber das sind schon zwei Zonen. Aber wo endet die Zone, wo fängt die nächste an? Oder in die Stadt, nach Ehrenfeld – wie viele Zonen sind das? Neulich bin ich mit der S-Bahn gefahren, die fährt ja schneller. Da bin ich eingestiegen und wollte die Karte entwerten – das geht ja gar nicht! Also das sind Probleme!“ (Herr B.)

Fehlende Kenntnisse über Tarife, Anschlüsse und Takte bereiten die größten Schwierigkeiten. So verwundert es nicht, dass vielfach ein direkter Straßenbahnanschluss in die Innenstadt als Lösung der Probleme betrachtet wird: „Wir bräuchten hier dringend die Verlängerung der Straßenbahnlinie 3 von Bocklemünd“ (E5).

6.4 Gefahren für die Kinder

Die bereits angesprochene Ausrichtung des Stadtteils auf Familien und die Versorgung der Kinder bleibt in einem suburbanen Stadtquartier wie Esch nicht ohne Schwierigkeiten. Das beginnt mit der Verfügbarkeit von Zeit und der Beaufsichtigung:

„Gerade bei den Einfamilienhausbesitzern sind auch meistens beide Vollzeit berufstätig und dermaßen ins Berufsleben eingespannt, dass sie oft nicht unbedingt in einer anderen Situation sind als ein Alleinerziehender“ (E3).

Um einen reibungslosen Ablauf des Alltags zu erzielen werden wiederum die Wege oft mit dem Auto zurück gelegt, zumal es gefährliche Abschnitte wie die Überquerung der Chorweiler Straße gibt, wo man den Kindern „wirklich einbläuen“ (E4) muss, die Ampel zu benutzen.

„Teilweise müssen die Kinder ziemliche Strecken zur Schule zurücklegen, viele werden gefahren. Ansonsten gehen sie ab Mitte erstes Schuljahr in die Gehgemeinschaft, so dass sie dann zusammen losgehen und erst ab dem dritten Schuljahr sollten die Eltern die Kinder mit dem Fahrrad losschicken“ (E5).



Abb. 8: Schulhof

Es sind jedoch nicht nur die Gefahren beim Überqueren von Straßen, sondern auch die Angst, dass den Kindern durch Fremde etwas passieren könnte.

„Es gibt unheimlich viele Gerüchte hier. Der dörfliche Charakter hat viele Vorteile, aber auch diesen Nachteil, dass viele Dinge erzählt werden, die man nicht ganz so greifen kann. Daher bringen wir die Kinder oder holen sie von Freunden ab, als dass ihnen wirklich was passiert und wir uns nachher Vorwürfe machen: ‚Hätt‘ ich doch ...‘“ (Herr F.).

Derartige Sorgen lassen sich nicht ausräumen, auch wenn von zuständiger Seite versichert wird, dass keine von den Eltern befürchteten Unfälle oder Überfälle bekannt sind und dass es nicht notwendig sei, die Kinder begleiten zu müssen (E1). Die ExpertInnen beobachten, dass die Kinder in Esch sehr behütet aufwachsen: „Die Eltern sind vorsichtiger als früher, lassen sie nicht mehr so ohne Weiteres mal alleine über die Straße“ (E4).

Da eine Ganztagsbetreuung durch die Schule oder andere öffentliche Institutionen fehlt, müssen vor allem die Mütter Bring- und Holfahrten individuell oder untereinander in Absprachen erledigen:

„Ansonsten – man kann sich mit allem arrangieren. Zum Ballett wird die Kleine halt mitgenommen und man nimmt die anderen Kinder auch mit oder man gibt Spritgeld“ (Frau K.).

Das gilt sogar für Schulausflüge, wenn die Ausflugsziele nur schwer zu erreichen sind und sich ausreichend Mütter für die Begleitung finden lassen:

„Die Verkehrsanbindung ist ein Problem, wenn Ausflüge mit den Kindern geplant sind, man muss zwei Mal umsteigen. Zum Rhein muss man in Chorweiler eine halbe Stunde warten. Wir sollen ja eigentlich öffentliche Verkehrsmittel nutzen, aber es kommt auch vor, dass die Eltern Fahrgemeinschaften bilden und einfach je drei Kinder ins Auto laden“ (E5).

Die Organisation der Mobilität von Kindern und Jugendlichen basiert also in erster Linie auf privater Initiative und Fahrgemeinschaften der Mütter. Service-Angebote werden durch zusätzliche Initiativen Einzelner ermöglicht: „Der Besitzer der Disco ‚Treppchen‘ in Pulheim hat einen Shuttle Bus eingerichtet und fährt die Jugendlichen ohne Auto nach Hause“ (Frau B.).

7 Alltägliche Wege und Wohnstandortwahl in Esch: „Oh, was machen wir denn jetzt!?“

Ist die Entscheidung für ein eigenes Haus gefallen, spielt bei der Wohnstandortwahl die Lage des Gebietes im Verhältnis zur Stadt, die Distanz zu den Arbeitsplätzen und die Verfügbarkeit von Infrastruktur durchaus eine Rolle. Für die Erreichbarkeit alltäglicher Ziele kann die Lage und Anbindung von Esch ein entscheidender Aspekt sein – das galt bereits in der „Gründerzeit“ des suburbanen Stadtteils und beeinflusst die Wohnstandortwahl auch noch heute: „Bei meinen Eltern war es damals die klassische Situation: Ein junges Ehepaar, was ein Reihenhaus sucht. Sie haben sich auch was auf der anderen Rheinseite angesehen, aber das hier hat ihnen am besten gefallen und es lag näher am Arbeitsplatz meiner Mutter“ (Frau K.).

Mit der langfristigen Perspektive des Erwerbs von Wohneigentum werden die Vor- und Nachteile verschiedener Wohnstandorte durchaus abgewogen. Beispielsweise bietet Esch eine akzeptable Alternative zum Leben im ländlichen Raum:

„Wir wollten uns verändern und sind durch Mundpropaganda nach Esch gekommen. Man konnte hier noch zu erschwinglichen Preisen bauen. Im Erftkreis hätte man noch günstiger bauen können, aber dann hätten wir zwei Autos gebraucht und dann wäre es nicht günstiger gewesen“ (Herr G.).

Bei der Standortentscheidung werden jedoch längst nicht alle alltäglichen Wege durchdacht: „Es ist die Frage, ob sich die Leute mit den Fragen am neuen Wohnort immer so weit auseinandersetzen können, also so weit im Voraus. (...) Diese Überlegungen kommen erst dann, wenn sie auf einmal merken ‚Oh was machen wir denn jetzt!‘“ (E3).

Familie F. hat die Probleme der Alltagsmobilität mitbedacht:

„Wir haben Köln-übergreifend ein Haus gesucht und bekamen hier ein bezahlbares Haus angeboten. Außerdem kannten wir auch schon Leute hier. Wir haben beide Autos und sind auf die öffentlichen Geschichten nicht so angewiesen, aber die Kinder kommen bald in das Alter, wo sie selber KVB fahren können. Da das alles gegeben ist, haben wir gesagt, das passt ja“ (Herr F.).

Aber selbst bei vermeintlich gründlicher Abwägung ist Unvorhersehbares nicht zu vermeiden, was bei den in Esch gegebenen Rahmenbedingungen durch Eigeninitiative oder eben mit dem Auto gelöst werden muss:

„Außer dem KVB hat sich alles so bewahrheitet, wie wir gedacht hatten. Wir waren blauäugig. Wir dachten ‚ah, da ist ja eine Haltestelle‘ – es ging uns um die Kinder. Die werden mal flügge und wollen alleine gehen, dass man auch nicht immer Fahrdienst machen muss. Die Haltestelle ist ja da, aber es kommt ja kaum ein Bus!“ (Frau T.).



Abb. 9: Schulweg

Die Kritik der Anbindung mit öffentlichen Verkehrsmitteln ist für viele BewohnerInnen zunächst kein Grund, tatsächlich umzuziehen. Statt dessen gibt es vielfältige „gute Gründe“ sich mit den gegebenen Umständen zu arrangieren: Vor allem die Bindung an das eigene Haus durch emotionale und ökonomische Motive steht im Vordergrund. Soziale Bezüge spielen ebenso eine Rolle, wenn beispielsweise die Einbindung der Kinder in Freundeskreise als erhaltenswert betrachtet werden oder wenn die sozialen Kontakte und Netze der Nachbarschaft als optimal bewertet werden. Selbst bei auftretenden Diskrepanzen von individuellem Lebensstil und sozial-räumlicher Umgebung folgt aus der Abwägung nicht zwangsläufig die Revidierung der Wohnstandortwahl.

„Mit der Zeit ist eine Art Ernüchterung eingetreten, das betrifft meine Frau noch mehr als mich. Ich hatte nicht damit gerechnet, dass wir so weit weg vom Schuss kommen, auch was die Kontakte zu Freunden betrifft. Wir haben das nicht so extrem eingeschätzt. Aber man kann durch die finanzielle Eingebundenheit mit dem Haus nicht einfach wegtun. Da begibt man

sich in eine Abhängigkeit. Überlegungen gibt es, aber noch keine konkreten Veränderungsplanungen. Auch weil die Tochter zur Schule geht und wir ihr keinen Wechsel zumuten möchten“ (Herr G.).

Im allgemeinen ist jedoch die Distanz zu urbanen Siedlungsstrukturen und Lebensformen gewünscht. Aufwändige Strategien zur alltäglichen Versorgung sind dabei der Preis für die „ferienhaften“ Wohnbedingungen. Grundlegende Veränderungen der Lebensbedingungen, die mit wirtschaftlichen Problemen einhergehen, sind dagegen eher ein Grund für einen Wegzug aus Esch.

„Wenn sich die Leute hier ein Haus kaufen, dann wollen sie auch hier bleiben. Gründe für den Wegzug sind, wenn sich die familiäre Situation ändert – Scheidung ist ein Thema – oder dass sich manche finanziell übernommen haben – oder manchmal gibt es Fälle, wo die Väter versetzt werden. Aber insgesamt bleiben die Leute hier so lange wie es geht.“ (E5).

Insgesamt stellt die alltägliche Mobilität eine bewältigbare Herausforderung dar, solange man ein Auto zur Verfügung hat oder in ein soziales Netz eingebunden ist, das für entsprechende Absicherung der Alltagsmobilität zur Verfügung steht. Sofern diese Voraussetzungen gegeben sind, kommen die Vorteile des Lebens im suburbanen Raum zur Geltung:

„Ich arbeite in der Stadt, da habe ich jeden Tag Hektik, Panik, Krankenwagen und so weiter. Dann fahre ich ein paar Kilometer hier hin, brauche keine halbe Stunde einen Parkplatz zu suchen. Und hier grüßt man sich, hier kennt man jeden mit Namen. Geheimnisse gibt es auch keine. (...) Es ist wohnen. Man geht acht, zwölf, vierzehn Stunden arbeiten und den Rest will man seine Ruhe haben. Hier kann man eben wohnen und sich ausruhen“ (Herr L.).

8 Besteht ein Einfluss zwischen Siedlungsstruktur, Lebensstil und Alltagsmobilität?

Im Hinblick auf den Zusammenhang zwischen der baulich-räumlichen Struktur und dem Lebensstil bzw. der Veränderung der Alltagsmobilität zeigten sich erste Ansätze im Wandel von außerhäuslich-geselligem zu gesellig-familiärem Lebensstil im Lebensverlauf: „Wenn man sich ein Haus kauft, dann hat man abends auch nicht mehr so die Veranlassung, noch loszuziehen, in den Biergarten oder so. Jetzt setzt man sich auf die Terrasse. Da hat sich das Leben schon geändert“ (Herr F.).

Spontan-gesellige Aktivitäten vermisst auch Herr G. Obwohl alles so nah ist und man innerhalb von 15 Minuten in der Innenstadt sein könnte, fehlen wohnungsnah, zu Fuß erreichbare Ziele zum müßigen, geselligen Verweilen. Einen Ersatz bieten die mit der Dorfgemeinschaft zusammenhängenden Aktivitäten nur für einen Teil der an Geselligkeit Interessierten:

„Wir haben schon über das Umziehen nachgedacht. Man ist so weit ab vom Schuss. Wenn man mal ein Bierchen trinken möchte, muss man gleich mit dem Auto fahren und dann kann man nichts trinken. Früher in der Stadt konnten wir das zu Fuß machen“ (Herr G.).

Abnehmende spontane gesellige Aktivitäten in der fußläufigen Umgebung sind ein Aspekt des Lebens in Esch. Zum anderen zeigt sich, dass mit dem Umzug nach Esch ein autoloser urbaner Lebensstil nicht einfach fortgeführt werden kann, sondern die Notwendigkeit besteht, Wege mit dem Auto zurücklegen zu können: Die Ehefrau von Herrn L. lebt seit der Heirat vor einem Jahr ebenfalls in Esch. Sie fährt mit dem Bus in die Innenstadt zur Arbeit. Da sie zuvor immer in der Innenstadt lebte, hat sie keinen Führerschein und hat vor Kurzem die Fahrstunden abgebrochen, da sie Angst vorm Fahren hat. Da die Busverbindungen ab 20.00 Uhr schlecht sind, muss sie sich - wenn es bei der Arbeit mal später wird - vom Ehemann abholen oder vom Vater bringen lassen. Ein Umzug des Ehepaares in die Stadt kommt nicht in Frage, weil Herr L. Esch nicht verlassen will. Frau L. plant, demnächst „heimlich“ und ohne die Ratschläge von Ehemann und Vater noch einmal Fahrstunden zu nehmen und sich in Ruhe auf die Prüfung vorzubereiten.

Müssen sich nun Lebensstil und Alltagsmobilität dem Verkehrsangebot und den Siedlungsstrukturen anpassen? In den Ergebnissen der Interviews lassen sich Beispiele finden, bei denen die Notwendigkeit der Anpassung festzustellen ist. Wenn die Ressourcen für aufwändige Strategien der Alltagsbewältigung fehlen, erscheint es opportun, sich mit den notwendigen Veränderungen zu arrangieren.

9 Resümee: Diversifizierung von Lebensstilen braucht differenzierte Planung

Der suburbane Stadtteil Esch bietet auf den ersten Blick den geeigneten Rahmen für einen familienorientierten Lebensstil: „Nach Esch ziehen viele junge Familien, die aus der Stadt kommen und dann im Grünen leben wollen“ (Frau K.). Vor allem bietet das Eigentum der eigenen vier Wände großen Gestaltungsspielraum für Veränderungen oder Varianten der Nutzung. Die Wohnzufriedenheit und die Wohndauer sind deshalb in Esch besonders groß. Außerhalb der individuellen Grundstücksgrenzen zeigen sich jedoch deutlich die Nachteile der suburbanen Siedlungsform. Vor allem für nicht häuslich orientierte Lebensstile gilt es, Kompromisse einzugehen, die in der Anpassung des Lebensstils an die gegebenen sozialräumlichen Rahmenbedingungen liegen oder die in höheren Verkehrsaufwand münden.

In der Verknüpfung der homogenen suburbanen Siedlungsstruktur mit den sozialräumlichen Rahmenbedingungen und den dominierenden familienorientierten Lebensstilen ist der Stadtteil nicht nur für Haushalte ein vorteilhafter Wohnstandort, die Esch als ihre Heimat betrachten. Esch ist als typische suburbane Siedlung attraktiv für Zuziehende oder Rückkehrer, die neue Nachbarschaften gründen wollen. Dieser Vorteil kehrt sich aber zum Nachteil, wenn physische, soziale oder wirtschaftliche Krisen auftreten oder wenn es im Verlauf der Biographie zum Wechsel des Lebensstils kommt. Mit der Wohnstandortwahl für Esch ist eine Entscheidung getroffen, die einen hohen Aufwand des „sich Arrangierens“ mit sich bringt, denn die homogene Siedlungsstruktur bietet kaum Alternativen zum Leben im „eigenen Haus im Grünen und mit Auto vor der Tür“ (E3). Wird ein Umzug nötig, so gelingt der Wohnungswechsel innerhalb des Stadtteils in eine andere Wohnform und der Erhalt von sozialen Netzen und nachbarschaftlichen Kontakten nur vereinzelt.



Abb. 10: Berufsverkehr

Insgesamt ist man in suburbanen Siedlungen wie Esch zur eigenverantwortlichen Organisation von Mobilität genötigt, wobei die Bewältigung der komplexen Alltagsmobilität durch motorisierten Individualverkehr im Vordergrund steht. Die Bildung von sozialen Netzen - vor allem durch die Frauen im Stadtteil - ermöglicht die Lösung der logistischen Aufgaben, die mit der Wohnstandortwahl der Haushalte entstanden sind. Trotzdem bleiben gefährliche Rad- und Fußwege, eine umständliche ÖPNV-Anbindung, fehlende Infrastruktur (v.a. Läden) und die fehlende ganztägige Kinderbetreuung die zentralen Kritikpunkte. Da die Erreichbarkeit nur selten ein Grund für den Wegzug aus dem familienorientierten Esch darstellt, erleichtern weitere Wohnfolgenutzungen und punktuelle Verbesserungen der öffentlichen Verkehrsanbindung den Alltag von BewohnerInnen mit und vor allem ohne eigenes Auto. Insbesondere Angebote, die auf die Nachfrage von Haushalten eingehen, die den Stadtteil nicht ohnehin jeden Tag aus beruflichen Gründen verlassen müssen (z.B. ältere Menschen), können stadtteilorientierte Nutzungen stabilisieren. Zusätzlich kann die Ergänzung der Wohnformen (z.B. barrierefreie Wohnungen, freifinanzierter Mietwoh-

nungsbau) für die nächste Stufe der anvisierten Siedlungserweiterung die Alltagsmobilität erleichtern und die quartiersinterne Standortoptimierung ermöglichen.

Im Vergleich der Ergebnisse dieser Untersuchung mit den Erkenntnissen aus anderen Stadtteilen in Köln wird deutlich, dass der Lebensstilansatz ein Erklärungsmodell für die stadtteilspezifischen Anforderun-



Abb. 11: Nachbarschaften

gen an Stadt- und Verkehrsplanung darstellt. Der Lebensstilansatz macht jedoch auch deutlich, dass es bei der Stadtteilentwicklung um eine Gratwanderung geht. Auf der einen Seite gilt es, das Profil, den Charakter und die Stärken von Stadtteilen zu pflegen, damit sie für bestimmte Lebensstile ihre Vorteile bieten. Auf der anderen Seite sind die Rahmenbedingungen so zu setzen, dass ein Mindestmaß an Offenheit für andere Lebensstile gewährleistet bleibt. Die Differenzen in den planerischen Herausforderungen der verschiedenen Stadtquartiere und in den Anforderungen der unterschiedlichen Lebensstilgruppen macht die spezifische Strategien auf Stadtteilebene sowie die ausgleichende Strukturierung und Steuerung auf gesamtstädtischer Ebene notwendig.

10 Literatur

- Flick, U. (1999). Qualitative Forschung. Theorie, Methoden, Anwendung in Psychologie und Sozialforschung. 3. Auflage. Reinbek bei Hamburg.
- Heinze, T. (2001). Qualitative Sozialforschung: Einführung, Methodologie und Forschungspraxis. München.
- Hopf, C.; Weingarten, E (Hg.): Qualitative Sozialforschung. Stuttgart 1979

11 Anhang: Verzeichnisse der Interviews

Expertinnen und Experten

- E1 - Bezirksbeamter Polizei
- E2 - Evangelische Kirche
- E3 - Köln Kitas GmbH
- E4 - Kindergarten St. Martinus
- E5 - Städtische Gemeinschaftsgrundschule
- E6 - Offene Tür (OT) Esch - Jugendtreff
- E7 - Café Miro

Bewohnerinnen und Bewohner

| Name | Jahr- | Soziodemographische | Lebensstil |
|---------|-------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------|
| | gang | Beschreibung | |
| Frau S. | 1924 | Verwitwet, Rentnerin, Mietwohnung, kein Auto mehr (aus gesundheitlichen Gründen) | Außerhäuslich-gesellig |
| Herr B. | 1935 | Verheiratet, Rentner, Einfamilienreihenhaus mit Einliegerwohnung, ein Auto im Haushalt | Traditionell |
| Frau T. | 1938 | Verheiratet, Hausfrau, Einfamilienhaus, zwei Autos im Haushalt | Distanziert |
| Frau B. | 1945 | Verheiratet, Vollzeit beschäftigt, Mietwohnung im 4-Familienhaus, zwei Autos im Haushalt | Häuslich-Kultur-Interessiert |
| Frau M. | 1949 | Alleinerziehend, 2 Kinder, Vollzeit beschäftigt, Zweifamilienhaus, gebürtige Escherin, ein Auto im Haushalt | Gesellig-familiär |
| Herr G. | 1956 | Verheiratet, 1 Kind, Vollzeit beschäftigt, Einfamilienreihenhaus, ein Auto im Haushalt | Häuslich-Kultur-Interessiert |
| Herr F. | 1964 | Verheiratet, 2 Kinder, Vollzeit beschäftigt, Einfamilienreihenhaus, zwei Autos im Haushalt | Außerhäuslich-gesellig |
| Frau K. | 1968 | Verheiratet, 1 Kind, geringfügig beschäftigt, gebürtige Escherin, keine Fahrerlaubnis, ein Auto im Haushalt | Gesellig-familiär |
| Herr L. | 1976 | Verheiratet, Vollzeit beschäftigt, Mietwohnung, gebürtiger Escher, ein Auto im Haushalt | Erlebnisorientiert |
| Herr J. | 1983 | Ledig, Schüler, 4-Personen-Haushalt (Eltern und Großmutter), Einfamilienreihenhaus, zwei Autos im Haushalt (kann Auto der Mutter benutzen) | Erlebnisorientiert |