
Die Bedeutung der Ökotoxia-Ergebnisse für die Profession der sozialen Arbeit

Klaus Posch

FH JOANNEUM, Graz (Soziale Arbeit)

Ersch. in: Plé B. u.a. (Hg.): Stadtforschung zwischen Vision und Planungspraxis? Tagungsband zum 2. Symposium des Projekts ÖKOTOPIA. Graz, S. 23 - 32

Zusammenfassung

Der Beitrag untersucht die Bedeutung der Ergebnisse der Forschungen im Projekt ÖKOTOPIA für die Sozialarbeit. Ausgehend von der in der Praxis der Sozialarbeit häufig anzutreffenden Beschreibung der Lebenswelten von KlientInnen werden insbesondere Mobilitätschancen, Bedarf an Grünflächen und Energie sowie Nachbarschaftsintegration untersucht, Faktoren gelingender Umsetzung beschrieben und auf die Chancen ressourcenschonender Stadtteilentwicklung verwiesen.

1. Allgemeines

Ressourcenschonende Stadtteilentwicklung gehört nicht zu den klassischen Themen der Sozialarbeit. SozialarbeiterInnen orientieren ihre Arbeit primär an den psychosozialen und ökonomischen Bedürfnissen ihrer KlientInnen: welcher Art ist ihre psychosoziale Notsituation? in welchem Bezugssystem leben die KlientInnen? Welche Defizite liegen vor? Über welche Ressourcen verfügen sie und ihr soziales Bezugssystem? Usw. – das wären die Fragen, wie sie in der Praxis der Sozialarbeit aufgeworfen werden. Versteht sich Sozialarbeit als beziehungs- und lebensweltorientiert, stellen sich aber auch Fragen, wie sie im Forschungsprojekt ÖKOTOPIA verhandelt wurden.

Ich beginne diesen Beitrag mit einer exemplarischen Beschreibung der Lebenswelt einer Familie, die von einer Sozialarbeiterin betreut wurde um dann Themen aus der Sicht der Sozialarbeit zu behandeln, die die Verbindung zwischen unserer Forschung und der Praxis der Sozialarbeit aufzeigen. Zuletzt werde ich die Frage aufgreifen, welche Handlungsspielräume die Sozialarbeit braucht, um Ergebnisse unserer Forschung umzusetzen.

2. Das Lebensbild der Familie Said

Es handelt sich um die Beschreibung der Lebenswelt der Familie Said, einer kinderreichen, mohammedanischen Familie aus dem Nahen Osten, die in den neunziger Jahren von einer Sozialarbeiterin betreut wurde (Woog 2006: 150):

„Das Wohngebiet liegt in einem der für die sechziger Jahre typischen neu errichteten Stadtviertel im Norden der Stadt mit vorwiegend sozialem Wohnungsbau. Fruchtbare Ackerland wurde der Wohnbebauung geopfert. Noch heute gibt es in unmittelbarer Nachbarschaft bäuerliche Betriebe. Bis zu elfstöckige Häuser wechseln ab mit Mehrfamilien- und Einfamilienhäusern, die meist von den Eigentümern bewohnt werden. Dazwischen befinden sich dicht zugewachsene Grünflächen, die für Kinder wegen der Unübersichtlichkeit nicht ungefährlich sind. Aus diesem Grund kontrolliert die Polizei regelmäßig das Gelände.

Dramatisch stellt sich die Veränderung der Kinderzahlen seit 1970 dar. Das Viertel wurde damals mit jungen Familien aufgesiedelt. Inzwischen sind die erwachsenen Kinder weggezogen und die mittlerweile alt gewordenen Eltern in den Wohnungen zurückgeblieben. Der Seniorenanteil ist entsprechend hoch. Die Kinderzahl hat sich damals auf ein Viertel verringert. Ohne die neu hinzugezogenen ausländischen Familien mit hohem Geburtenaufkommen wäre der Rückgang der Kinderzahlen noch höher ausgefallen. Dies blieb damals nicht ohne Auswirkungen auf die städtische Infrastruktur. Vorschulische und schulische Angebote wurden eingeschränkt.

Heute führt es dazu, dass Engpässe im Kindergarten und Grundschulbereich bestehen. Das Jugendhaus wird von allen Altersgruppen stark genutzt. Die mobile Jugendarbeit kümmert sich besonders um nichtdeutsche Mädchen, denen die Eltern meist den Besuch des Jugendhauses verbieten.“

3. Mobilität

Aus der weiteren Beschreibung der Fallarbeit geht hervor, dass die Familie Said kein Auto besitzt - wie viele andere Personen, die von SozialarbeiterInnen betreut werden. Ihre Möglichkeiten, mobil zu sein, können im Vergleich zum Durchschnitt der Bevölkerung als „prekär“ bezeichnet werden - dies allerdings auf dem Hintergrund der Verkehrssysteme, wie sie weltweit entwickelt wurden. Unsere Forschungen ergaben jedoch, dass es bei einer stadtverträglichen Mobilitätsentwicklung um die Gestaltung und den Betrieb von Verkehrssystemen geht, in denen zum einen im Sinne von Gesundheit und Sicherheit (in der Hinsicht, dass physisches und, geistiges und soziales Wohlbefinden und die Sicherheit aller gewahrt wird - das schließt auch die Minderung von Emissionen ein), zum anderen im Sinne von Land- und Ressourcennutzung Verkehrssysteme den Boden und andere natürliche Ressourcen effizient nutzen und dabei Ökosysteme und Biodiversität schützen müssen. (vgl. Helms 2013)

Bekanntlich schränkt die „Mobilitätsfreiheit“ der Autobesitzer die Mobilitätsfreiheit (aber auch andere Freiheiten) des größeren Teils der Bevölkerung ein, die nicht über einen privaten PKW verfügen. Ich schlage ein Gedankenexperiment vor und frage, was wir von Familie Said lernen können? Woher kommt das weit verbreitete Bedürfnis mit dem PKW zu fahren? „Die Ergebnisse zeigen, dass die subjektiv wahrgenommene Reisezeit einen deutlich stärkeren Einfluss auf die Wahl des Verkehrsmittels hat als dies bei der errechneten Reisezeit der Fall ist. Dies zeigt, dass vor allem die subjektiven Einschätzungen einer gegebenen Situation das Verhalten bestimmen. Zudem finden wir Einkommenseffekte.“ (Fleiß u.a. 2013) und weiter: „Wenn die befragten Personen glauben, dass sie die Wegstrecke zwischen ihrem Wohnort und Arbeits- und Ausbildungsplatz mit dem Auto schneller zurücklegen als mit dem Bus oder der Straßenbahn, ist das für ihre Entscheidung relevant. Die Tatsache, dass ein Verkehrsmittel laut den Routingdaten tatsächlich schneller oder langsamer als andere ist, zeigt hier keinen Einfluss.“ (ebda) Das Verhalten der PKW-NutzerInnen folgt nach unseren Untersuchungen nicht einem wirklichkeitsbezogenem Kalkül, sondern dem so genannten Thomas-Theorem: „Wenn Menschen Situationen als real definieren, dann sind sie in ihren Folgen real.“ (vgl. ebda) Dieses Verhalten ist aber nicht allgemein, sondern betrifft wiederum spezielle, empirisch identifizierbare Personengruppen: „Personen mit höherem Haushaltseinkommen und Männer fahren tendenziell eher mit dem Auto zur Arbeit“. (ebda) Und: „Die Bewohner der monostrukturierten Einfamilienhauswohngebiete verwenden für die Ein-

käufe des täglichen Bedarfs und für Erledigungen fast ausschließlich ihren PKW.“ (Strittmater 2013)

Setzen wir unser Gedankenexperiment fort und fragen weiter: geht es auch anders? Ja, es geht auch anders! In einem unserer Untersuchungsgebiete in zentraler Stadtlage, in dem die Grundversorgungsbedürfnisse großteils fußläufig gedeckt werden können, werden weit seltener PKWs benutzt! Dieses Gebiet ist überdurchschnittlich gut an das öffentliche Verkehrsnetz angebunden, wodurch andere Stadtteile gut erreichbar sind. Dies könnte eine Begründung dafür sein, warum die BewohnerInnen dieses Gebiets den ÖPNV hinsichtlich der Schnelligkeit besser bewerten. (Fleiß u.a. 2013) Herrmann Knoflachers Kritik an der „Autogesellschaft“¹ könnte an diesem Beispiel zeigen, wie es auch anders geht. Und die Familie Said wäre nicht mehr nur Empfänger einer sozialarbeiterischen Leistung, sondern Leistungserbringer für unsere Aufgabe, Konzepte für ressourcenschonende Stadtteilentwicklung zu finden: sie geben ein Beispiel für ressourcenschonendes, rationales Mobilitätsverhalten.

4. Grundflächenbedarf

Familie Said wohnt in einem Gebiet mit großen Grünflächen, die aber für spielende Kinder aus verschiedenen Gründen nicht ungefährlich sind. Häufig leben KlientInnen der Sozialarbeit in Stadtteilen mit wenig öffentlichen Grünflächen, was den Spielraum der BewohnerInnen, insbesondere der Kinder, weitgehend einengt. Die Ressource „Fläche einer Stadt“ wird ungleich verteilt, was vor allem daran liegt, dass mit Flächen wenig ressourcenschonend umgegangen wird. Überfluss an Fläche für den einen Teil der Bevölkerung bedeutet, dass für KlientInnen der Sozialarbeit ein Mangel mit weitreichenden Folgen entsteht: Bewegungsmangel, Mangel an sozialen Kontakten, Mangel an Frischluft usw. Die Schonung der Ressource Fläche würde jedenfalls günstige Effekte bei der Schonung sozialer Ressourcen nach sich ziehen: „Verknüpft man die städtebaulichen Kennwerte mit dem Energiebedarf der Bebauungsstruktur, dem Energie-

¹ Knoflacher (2013:3) schreibt unter anderem: „Das Verkehrswesen wurde von den Möglichkeiten der technischen Verkehrsmittel so überrollt, dass die allgemeine Begeisterung für diese jedes kritische Denken, genau genommen jedes Denken überhaupt verhinderte...Über ein Jahrhundert gewachsene Sozialsysteme werden zerstört, und auch die Folgen für die Umwelt und das Klima können nicht mehr gelehnet werden. Wie beim Zauberehring überfluten die Autos die Städte und das Land. Ganze Kulturen und wirtschaftliche Strukturen gehen in dieser Mobilität unter...Zurück zur Mobilität kommt man nur durch autofreie Siedlungen, Dörfer und Städte.“

verbrauch von Haushalten, sowie dem Mobilitätsverhalten und den sozialen Ressourcen, können gezielte Betrachtungen über die Nachhaltigkeitsperformance gesamter Siedlungsgebiete getroffen werden. Die Auswertung dieser Ergebnisse kann Hinweise auf zukunftsfähige Bebauungsformen geben, die eine Schonung der Ressource Fläche begünstigen“ (Liegl 2013)

5. Energiebedarf

Familie Said muss, wie nahezu alle KlientInnen der Sozialarbeit, sparen: manche Güter, wie z.B. der PKW, sind weniger wichtig, manche Güter sind sehr wichtig, wie z.B., dass im Winter die Wohnung ausreichend geheizt werden kann. Eine große Anzahl von KlientInnen der Sozialarbeit friert im Winter. Jährlich erfrieren tausende alte Menschen in Europa. In der Sozialarbeit sprechen wir von „Heizwärmearmut“.

Die Untersuchungen in ÖKOTOPIA zeigen ein nicht so drastisches, aber tendenziell übereinstimmendes Bild: der Heizwärmeverbrauch in kWh/Jahr/Einwohner schwankt zwischen 2925 (Wienerbergsiedlung) und 15.126 (Ruckerlberg) (Staller 2013) In der Wienerbergsiedlung leben anteilmäßig mehr KlientInnen der Sozialarbeit. Wie warm ist es in deren Wohnungen? Um die Wohnungen ausreichend warm zu halten, bedarf es technischer Verbesserungen in den Wohnungen sowie Strategien zur Verlustminimierung von Wärmeenergie durch Verbesserung der thermischen Qualität der Gebäudehülle (ebda). „Ein rein technischer Optimierungsprozess des Heizwärmebedarfs, bei dem mit quantifizierbaren Parametern städtebauliche Konzeptionen erstellt werden sollen, erscheint hier also wenig zielführend, vielmehr bedarf es der Abwägung verschiedener Aspekte und Interessen. Nachhaltiger, ressourcenschonender Städtebau bedarf daher eines interdisziplinären Ansatzes, in dem ökonomische, ökologische, energetische, soziologische und gestalterische Aspekte schon in den ersten Planungsphasen integriert werden.“ (ebda).

Zusätzlich geht es um die Fähigkeit, mit Energien sparsam umzugehen. Immer wieder treffen wir KlientInnen an, die im Winter mit dem Herd ihre Wohnung warm halten. Die Stromrechnung ist unbezahlbar und die Delogierung eine Konsequenz davon. In der Wohnungslosenhilfe geht es darum, dass KlientInnen

die Chance bekommen, „wohnen zu lernen“. Wohnen muss gelernt werden – natürlich nicht im öffentlichen Bildungssystem, sondern im Alltag. Das Risiko, wohnungslos zu werden, erhöht sich, wenn die elterlichen Bezugspersonen auch schon die Wohnung verloren haben, Wohnungslosigkeit vererbt sich über soziales Lernen. Oder anders gesagt, Wohnkompetenz ist bildungsabhängig: „Während mit zunehmendem Haushaltseinkommen der Stromverbrauch steigt, nimmt er mit höherem Bildungsgrad der befragten Person ab.“ (Fleiß u. Wanek 2013) Ergänzen wir die individualistische Betrachtung dieses Problems durch eine strukturell-systemische, so kommen wir zu folgendem Ergebnis: „Vor diesem Hintergrund könnte auch über die übliche Praxis bei Tarifsystemen im Energiebereich nachgedacht werden, die eine Verringerung des Preises für eine kWh bei steigendem Gesamtverbrauch vorsehen.“ (ebda)

6. Nachbarschaft

Gelingende soziale Beziehungen gehören zu unseren wichtigsten Ressourcen. Eine weitere Besonderheit sozialer Ressourcen liegt darin, dass wir zugleich Nutznießer und Generatoren (Konsumenten und Produzenten) dieser Ressourcen sind. Die Teilnahme an einem Stadtteilstoff - um ein Beispiel anzuführen - wird dann als erfolgreich erlebt, wenn es dabei den TeilnehmerInnen gelingt, neue Beziehungen herzustellen und bestehende zu vertiefen. Das gilt auch für die Entstehung von guter Nachbarschaft: bei unseren Untersuchungen zum Thema „Wohnumfeld und soziale Ressourcen älterer Stadt-Bewohnerinnen und Bewohner“ (Sagl u. Feuerstein 2013) zeigte sich unter anderem, dass die „Identifikation mit ihrer Wohngegend bei den PensionistInnen höher ist, als die der noch nicht im Ruhestand befindlichen Personen.“ (ebda) und weiter: „Es ist davon auszugehen, dass die Interaktion zwischen BewohnerInnen durch die emotionale Zugehörigkeit zum Wohngebiet verstärkt wird. Eine positive Wahrnehmung des Wohnumfeldes und visuelle prägnante Orte können diese emotionale Zugehörigkeit positiv beeinflussen.“ (ebda).

Das Bedürfnis nach mehr sozialen Kontakten zu den Nachbarn lässt sich in der beruflichen Lebensphase in der Regel wenig befriedigen. Dies zeigt sich auch bei unserer Familie Said: der Vater ist mit der Arbeit beschäftigt, die Mutter mit der Organisation des Haushalts; für die Pflege von Nachbarschaftsbeziehungen

bleibt für beide keine Zeit. Erst in der nachberuflichen Lebensphase und nach längerer Verweildauer in einem Wohngebiet ergibt sich die Chance, gute und tragfähige nachbarschaftliche Kontakte herzustellen und zu pflegen. Das macht sich später in der Phase der Höchstaltrigkeit bezahlt. Die Forderung nach beruflicher Mobilität hat ihre Kehrseite, da damit Nachbarschaftskontakte ausgedünnt, wenn nicht abgebrochen werden. Was für die einzelne Firma ein Gewinn ist, bedeutet für den Wohlfahrtsstaat einen erheblichen Verlust, da, neben dem Fehlen familiärer Einbindungen, mangelnde Nachbarschaftskontakte ein häufiger Grund für die Einweisung älterer Menschen in stationäre Einrichtungen sind.

7. Strategien zur Umsetzung der Ergebnisse

Ergebnisse der Sozialforschung sind für die Sozialarbeit jedenfalls hilfreich, da sie für die Praxis Orientierung geben. Darüber hinaus geht es zunehmend darum, Ergebnisse auch bei der Gestaltung der sozialen Sicherungssysteme zu berücksichtigen. Am Beispiel des kommunalen Einsatzes für die Zurückdrängung von Kinderarmut zeigten jüngst Winklhofer und Schübel (2012) anhand gelungener und weniger gelungener Beispiele, welche strukturellen Bedingungen für gelingendes Wirksamwerden vorliegen müssen:

- Die Akteure müssen mit Entscheidungsmacht ausgestattet werden;
- Die Akteure müssen an bestehende Erfahrungen und Strukturen anknüpfen;
- Die Akteure müssen transparente Öffentlichkeit herstellen;
- Alle Akteure müssen sich vernetzen;
- Die Akteure müssen Ziele konkret formulieren;
- Die Akteure müssen Beschlüsse bindend fassen;
- Die Akteure müssen strukturelle Spielräume nutzen;
- Die Akteure müssen neue Strukturen und Vernetzungen nachhaltig absichern.

7. Zusammenfassung

Jeglichem Handeln unterliegen Werte und Normen; in meinem Beitrag über „Soziale Ressourcenschonung im Städtebau – aus Sicht der Sozialarbeit.“ (Posch 2013) komme ich diesbezüglich abschließend zu folgendem Resümee: „Der Grad des Vorhandenseins von ‚Befähigungsgerechtigkeit‘ (Sen 2003) in Gesellschaften wird in Zukunft auch daran bemessen werden, in welchem Ausmaß die Struktur einer Stadt ihre Bewohner zu einem selbständigen Leben befähigt.“

Im Forschungsprojekt ÖKOTOPIA wurden Dimensionen miteinbezogen, die für die Fallarbeit der SozialarbeiterInnen mit Menschen in psychosozialer Not zentrale Bedeutung haben: Einkommen, Stellung im Arbeitsleben, Lebensstil und Bildungsabschluss usw. Diese wurden systematisch mit allgemeinen Fragen der Stadtentwicklung verknüpft. Allgemein gesprochen zeigte sich folgendes:

„Stadtentwicklung ist nachhaltig, wenn alle Handlungsfelder der Dimensionen Soziales, Ökonomie, Ökologie so zusammen wirken, dass aus dem verantwortlichen Umgang mit den (begrenzt) vorhandenen Ressourcen ein fairer Interessenausgleich zwischen den heutigen und zukünftigen Stadtbewohnern sowie eine dauerhafte Reproduktionsfähigkeit der Stadt erreicht wird.“ (Helms 2013)

In der Forschungsarbeit ÖKOTOPIA wurden die relevanten Indikatoren zum Wohnen wie Eigentumsverhältnisse, Haushaltsgröße, monetärer Wohnungsaufwand, Wohnzufriedenheit, gewünschte Wohnform, Wohngegend und Nachbarschaft, Freizeitverhalten, Ortsbezogene Identität, Verkehrsverhalten usw. herangezogen. Es zeigte sich, dass wir über wenig empirisch gesicherte Forschungsergebnisse über das NutzerInnenverhalten verfügten. Unsere systematische Untersuchung des NutzerInnenverhaltens zeigt, welche Chancen für die Ressourcenschonung bei der Stadtplanung ungenutzt bleiben: Interdisziplinarität ist unbedingt erforderlich!

Verallgemeinernd lässt sich folgendes sagen:

- Nachhaltige und ressourcenschonende Urbanisierung ist bereits heute möglich (Kraußler 2013).
- Die Entwicklung einer „Stadt der kurzen Wege“ ist möglich (Strittmater 2013).
- Das herrschende Ideal der „neoliberalen Stadt“ sichert zwar sozialräumliche Privilegierung, zugleich ist damit ein Verbrauch sozialer Ressourcen verbunden.
- Der sparsame Umgang mit sozialen Ressourcen ist die Voraussetzung für

ein gelingendes Zusammenleben der StadtbewohnerInnen.

Literaturverzeichnis

- Knoflacher H. (2013): „Raus aus der Autofalle!“ In: Die Presse Spectrum vom 6.4.2013 S. III
- Plé, Bernhard & Schloffer, Martin & Würz-Stalder, Alexandra & Bobik, Michael & Kofler, Michaela & Posch, Klaus (Hrsg.) (Erscheinungsjahr 2013): Ressourcenschonung in der Stadtteilentwicklung. Primärforschung in Grazer Stadtgebieten und empirische Planungsgrundlagen. Frankfurt am Main, Berlin, Bern, Bruxelles, New York, Oxford, Wien: Peter Lang Verlag.
*Das Werk befindet sich in Fertigstellung; Seitenzahlen stehen noch nicht fest.
Es werden folgende Artikel aus diesem Werk im vorliegenden Beitrag zitiert:*
- Fleiß, E., J. Fleiß, H-G. Frantz u. Chr. Steiner (2013): Einflussfaktoren auf die Verkehrsmittelwahl. Eine statistische Analyse zum Vergleich von subjektiver Reisezeitwahrnehmung und Routingdaten. In Plé et al. (2013)
- Fleiß, J. u. M. Wanek (2013): NutzerInnenverhalten als Chance für Ressourcenschonung. Eine statistische Analyse und Modellierung des Energieverbrauchs von Haushalten. In Plé et al. (2013)
- Helms, K. (2013): Von normativen Zielen zur systematischen Analyse: Forschungsdesign und -prozess des Projekts Ökoptopia. In Plé et al. (2013)
- Kraußler, A. (2013): Optimierungsgrundlagen urbaner Energiebereitstellung unter dem Aspekt größtmöglicher energetischer Ressourcenschonung. In Plé et al. (2013)
- Liegl, Chr. (2013): Ressourcenverbrauch im Flächenmanagement. In Plé et al. (2013)
- Posch, K. (2013): Soziale Ressourcenschonung im Städtebau – aus Sicht der Sozialarbeit. In Plé et al. (2013)
- Sagl, M-Th. U. Chr. Feuerstein (2013): Wohnungsumfeld und soziale Ressourcen älterer Stadtbewohnerinnen und -bewohner. In Plé et al. (2013)
- Staller, H. (2013): Bebauungsstruktur und Energiebedarf. In Plé et al. (2013)
- Strittmater, A. (2013): Städtebauliches Leitbild Nutzungsmischung. In Plé et al. (2013)
- Sen, A. (2003): Ökonomie für den Menschen. Wege zur Gerechtigkeit und Solidarität in der Marktwirtschaft. München: Deutscher Taschenbuchverlag.
- Winkhofer, U. u. Th. Schübel (2012): Kommunale Ressourcen gegen Kinderarmut: Handlungsspielräume für soziale Arbeit. In: neue praxis 5/2012, 429-444
- Woog, A. (2006): Soziale Arbeit mit Familien. München: Juventa