

Mollenkopf, Heidrun; Flaschenträger, Pia

Working Paper

Mobilität zur sozialen Teilhabe im Alter

WZB Discussion Paper, No. FS III 96-401

Provided in Cooperation with:

WZB Berlin Social Science Center

Suggested Citation: Mollenkopf, Heidrun; Flaschenträger, Pia (1996) : Mobilität zur sozialen Teilhabe im Alter, WZB Discussion Paper, No. FS III 96-401, Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung (WZB), Berlin

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/50202>

Standard-Nutzungsbedingungen:

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

Terms of use:

Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.

You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.

If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.

Veröffentlichungen der Abteilung *Sozialstruktur und Sozialberichterstattung* des
Forschungsschwerpunktes *Sozialer Wandel, Institutionen und Vermittlungsprozesse* des
Wissenschaftszentrums Berlin für Sozialforschung

FS III 96-401

**Mobilität zur
sozialen Teilhabe im Alter**

Heidrun Mollenkopf
Pia Flaschenträger

Oktober 1996

Abteilung „Sozialstruktur und
Sozialberichterstattung“
im Forschungsschwerpunkt III

Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung (WZB)
• Reichpietschufer 50 • D -10785 Berlin
Telefon 030-25 491 -0

Das vorliegende Dokument ist die pdf-Version zu einem Discussion Paper des WZB. Obwohl es inhaltlich identisch zur Druckversion ist, können unter Umständen Verschiebungen/Abweichungen im Bereich des Layouts auftreten (z.B. bei Zeilenumbrüchen, Schriftformaten und –größen u.ä.).

Diese Effekte sind softwarebedingt und entstehen bei der Erzeugung der pdf-Datei.

Sie sollten daher, um allen Missverständnissen vorzubeugen, aus diesem Dokument in der folgenden Weise zitieren:

Mollenkopf, Heidrun; Flaschenträger, Pia: Mobilität zur sozialen Teilhabe im Alter.

Discussion Paper FS-III 96-401. Berlin : Wissenschaftszentrum, Berlin 1996.

URL: <http://bibliothek.wz-berlin.de/pdf/1996/iii96-401.pdf>

Abstract

In dem internationalen Kooperationsprojekt „Erhaltung von Mobilität zur sozialen Teilhabe im Alter“ (‘Keeping the Elderly Mobile’) wird untersucht, welche Bedürfnisse und Probleme bei älteren Menschen im Hinblick auf ihre außerhäusliche Mobilität bestehen. Die mehrstufige Untersuchung wird in Ost- und Westdeutschland sowie in Finnland und Italien etwa zeitgleich in städtischen Regionen mit differenzierter Siedlungs- und Verkehrsinfrastruktur sowie in Randgebieten mit geringer Verkehrsanbindung und geringer Angebotsdichte durchgeführt. In einer ersten Phase wurden im Herbst 1995 mittels standardisierter Interviews, kombiniert mit einem von den Befragten über drei Tage geführten Mobilitätstagebuch, Informationen über objektive Faktoren und subjektive Einschätzungen und Motive gesammelt, die die außerhäusliche Mobilität Älterer beeinflussen (können). In einer zweiten, qualitativen Phase werden durch Fallstudien vertiefte Erkenntnisse über soziale und technische Rahmenbedingungen gewonnen, die die Realisierung von Mobilitätsbedürfnissen typischerweise unterstützen oder behindern. Der deutsche Teil der Studie wird vom Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend (BMFSFJ) gefördert.

Die Ergebnisse dieses Projektes weisen daraufhin, daß die Mobilität Älterer einerseits stark durch persönliche Voraussetzungen, wie zum Beispiel Gesundheitszustand, Fahrkompetenz und die Nutzungsmöglichkeit eines Pkw, und andererseits durch externe Faktoren wie räumliche oder technische Gegebenheiten, aber auch durch soziale Aspekte - besonders fehlende Rücksichtnahme im Verkehr - beeinträchtigt werden. Insgesamt schlagen sich die verschiedenen Voraussetzungen in einer mit zunehmenden Alter geringer werdenden Mobilität nieder. Sie wirken sich besonders bei denjenigen, die nicht (mehr) selbst Auto fahren, erheblich auf die Zufriedenheit mit ihren Mobilitätsmöglichkeiten aus.

Inhalt

1	Einführung.....	3
2	Untersuchungsmethoden und Untersuchungsregionen	6
	• Methodische Umsetzung	6
	• Die Untersuchungsregionen	7
	• Die Stichprobe.....	8
	• Die Erhebungsinstrumente.....	14
3	Komponenten der Mobilität.....	20
	• Gesundheit und Bewegungsfähigkeit.....	20
	• Verfügbarkeit von Pkw und Führerschein.....	23
	• Öffentliche Verkehrsmittel.....	29
4	Die Wege der Älteren	32
	• Ergebnisse der Tagebuchauswertungen	32
	• Anzahl der Wege und Teilwege	33
	• Zeitraum der Wege	35
	• Ziele	36
	• Verkehrsmittelwahl	37
	• Aktivitäten.....	38
5	Problemfelder	40
	• Zufriedenheit Älterer mit ihren Mobilitätsmöglichkeiten	40
	• Problemfelder.....	40
	• Vermeidungsstrategien	44
	Zusammenfassung.....	48
	Literatur	49
	Anhang: Mobilitätstagebuch	50

1 Einführung

Mobilität als Voraussetzung für die Beteiligung an sozialen Interaktionen und Aktivitäten außerhalb der Wohnung, für die Versorgung mit Gütern des alltäglichen Bedarfs, für gesundheitliche Betreuung und für die Teilhabe an freien und institutionellen Begegnungs- und Veranstaltungsangeboten unterschiedlichster Art bildet eine zentrale Komponente der Lebensqualität.

Mit zunehmendem Alter gewinnt Mobilität noch an Bedeutung, da mit dem Ausscheiden aus dem Erwerbsleben die Bindung eines Großteils von Zeit und Energie, aber auch beruflich bedingte Kontakte entfallen und gleichzeitig das Risiko physischer Beeinträchtigungen und damit der Einschränkung von Mobilität wächst.

Das Mobilitätsverhalten älterer Menschen gewinnt in Zukunft auch gesamtgesellschaftlich an Bedeutung, da ihr Anteil an der Bevölkerung in den nächsten Jahrzehnten in allen europäischen Ländern zunimmt. In den Ländern der EG ist nahezu ein Drittel der Bevölkerung über 50 Jahre alt. Bis zum Jahr 2000 werden ältere Menschen (60 Jahre und älter) mehr als ein Fünftel, bis 2020 mehr als ein Viertel der Bevölkerung stellen (KdEG 1993:7). Daraus ergeben sich Veränderungen in der Sozialstruktur, das heißt in der demographischen Grundgliederung der Bevölkerung und ihrer Gliederung bezüglich hochbewerteter, knapper Güter wie Erwerbspositionen und Einkommen: Ältere sind aus dem Erwerbsleben als zentralem gesellschaftlichen Bereich ausgegliedert und befinden sich je nach Altersgeneration, Haushaltsform und Einkommenssituation in sehr unterschiedlichen Lebensverhältnissen. Gleichzeitig verfügen sie über eine sehr unterschiedliche Ausstattung ihrer Haushalte mit Technik, da diese weitgehend von den genannten Faktoren abhängig ist.

Die private Technikausstattung, aber auch die Technikverfügbarkeit und -nutzung außerhalb des Haushalts, ist jedoch unter Umständen entscheidend für die Möglichkeiten älterer Menschen zur sozialen Teilhabe. Kommunikation und Mobilität beispielsweise, zwei wesentliche Voraussetzungen für soziale Integration und gesellschaftliche Beteiligung, werden in modernen Gesellschaften weitgehend durch Technik unterstützt, in vielen Fällen überhaupt erst ermöglicht. Technik kann insofern wie das Einkommen als hochbewertetes, knappes Gut bezeichnet werden. Auf der anderen Seite erschweren Technisierungsprozesse wie die Entpersonalisierung von Dienstleistungen oder die Zunahme des motorisierten Verkehrsgeschehens älteren Menschen unter Umständen die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben außerhalb ihrer Wohnung. Das Verhältnis von Technik und Mobilität ist deshalb von unmittelbarer Relevanz sowohl für die alltägliche Lebensführung als auch für die sozialen Beziehungen und die Chancen gesellschaftlicher Partizipation älterer Menschen.

Die über die Nutzung privater wie öffentlicher Transportsysteme vermittelte Mobilität bildet häufig die Voraussetzung für die Sicherung der alltäglichen Versorgung, für den Erhalt von Sozialkontakten und für gesellschaftliche Beteiligung. Diese Nutzung ist älteren Menschen jedoch durch vielfältige Umstände erschwert:

- durch eine dysfunktionale und nicht barrierefreie Gestaltung von Wohnumfeld, öffentlichen Gebäuden und Versorgungseinrichtungen,
- durch die mangelnde Verfügbarkeit einer entsprechenden Infrastruktur,

- durch die Geschwindigkeit und Komplexität des Verkehrsgeschehens und
- durch die dysfunktionale Gestaltung der Verkehrsmittel.

Daneben können sich auf individueller Ebene objektive Faktoren wie nachlassende physische und kognitive Fähigkeiten und fehlende finanzielle Ressourcen ebenso auf das Mobilitätsverhalten auswirken wie subjektive Faktoren, zu denen unter anderem mentale Befindlichkeiten und Einstellungen sowie die Einschätzung von Situationen und eigenen Fähigkeiten gehören.

Insgesamt schlagen sich diese Umstände in einer mit zunehmendem Alter geringer werdenden Mobilität nieder. Ältere Menschen gehen weniger außerhäuslichen Aktivitäten nach als jüngere, und ihre Wege beschränken sich auf kürzere Entfernungen. Speziell die Älteren ohne Zugang zu einem privaten Pkw sind in ihrer Mobilität eingeschränkt, während sich bei Autofahrern und Autofahrerinnen die Zahl der Aktivitäten mit zunehmendem Alter nur geringfügig reduziert (Hartenstein et al. 1990).

Nicht bekannt ist bisher, ob das reduzierte Mobilitätsverhalten älterer Menschen gezwungenermaßen aufgrund äußerer Gegebenheiten oder gesundheitlicher Probleme erfolgt, ob und in welchem Umfang ein größerer Wunsch nach Mobilität außerhalb der Wohnung besteht und woran seine Verwirklichung im einzelnen scheitern kann. Bisherige Untersuchungen der Mobilitätsforschung beschränken sich weitgehend auf das tatsächlich realisierte Verkehrsverhalten, also Zahl der Wege, zurückgelegte Distanzen, Verkehrsmittelwahl und Fahrtzwecke verschiedener Altersgruppen oder auf Probleme und Anpassungsstrategien älterer Autofahrer und Autofahrerinnen. Zu deren Kompetenz und Fahrverhalten hat eine Reihe von verkehrspsychologischen Untersuchungen ergeben, daß insbesondere verringerte Bewegungsfähigkeit, nachlassendes Dämmerungssehvermögen, erhöhte Blendempfindlichkeit und Akkomodationsverlangsamung, eingeschränktes Hörvermögen und vor allem verlangsamte Reaktionsfähigkeit das Fahrvermögen im Alter beeinträchtigen (vgl. u.a. Hartenstein et al. 1990; Ellinghaus/Schlag/Steinbrecher 1990; Tränkle 1994).

Nach den Statistiken der Unfallforschung sind ältere Fahrer und Fahrerinnen zwar nicht überdurchschnittlich häufiger als jüngere an Unfällen beteiligt. Das Unfallrisiko wächst jedoch im Verhältnis zur Fahrleistung (und damit der Gefahrenexposition) mit zunehmendem Alter.

"Gerade weil Altern zu Reduktion, Verengung, Abhängigkeit und Passivität führen kann," schreiben Hartenstein et al. (1990: 10), "bietet eine die Mobilität, Aktivität und Soziabilität steigernde Technologie außerordentliche Chancen - und enthält erhebliche Risiken."

Aber auch als Fußgänger sind Ältere besonders gefährdet. In Deutschland ist für die Menschen ab 65 Jahre das Risiko, als Fußgänger tödlich zu verunglücken, fast viermal so hoch wie für die unter 65jährigen (StBA 1995: 5).

In dem internationalen, in Deutschland vom Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend (BMFSFJ) geförderten Kooperationsprojekt „Erhaltung von Mobilität zur sozialen Teilhabe im Alter“ („Keeping the Elderly Mobile“) wird daher zur Zeit untersucht, welche Bedürfnisse, Verhaltensweisen, Motive und Probleme bei älteren Menschen im Hinblick auf ihre außerhäusliche Mobilität bestehen. Das im Rahmen des europäischen COST A5-Programms "Ageing and Technology" (vgl. COST-Aktion A5 1991) von deutschen, finnischen, holländischen und italienischen Wissenschaftlern entwickelte Projekt hat zum Ziel,

- den aktuellen Wissensstand über das Mobilitätsverhalten älterer Menschen und die dahinterliegenden Motive zu erweitern,
- eventuell vorhandene weiterreichende Mobilitätsbedürfnisse und die Gründe, die ihrer Verwirklichung entgegenstehen, zu erforschen und
- festzustellen, welche Faktoren die Mobilität älterer Menschen erschweren oder die Realisierung ihrer Mobilitätswünsche verhindern.

Unter Mobilität werden dabei in Übereinstimmung mit Hartenstein/Weich (1993: 39) alle Aktivitäten und Bewegungen außerhalb des Haushalts verstanden. Sie schließen Fortbewegungsarten mittels technischer Verkehrsmittel und -infrastruktur ebenso ein wie Zu-Fuß-Gehen. Darüber hinaus wird auch die auf das Wohnen bezogene Mobilität älterer Menschen in die Untersuchung einbezogen.

Die mehrstufige Untersuchung wird in Finnland und Italien sowie in Ost- und Westdeutschland etwa zeitgleich in städtischen Regionen mit differenzierter Siedlungs- und Verkehrsinfrastruktur sowie in Randgebieten mit geringer Verkehrsanbindung und geringer Angebotsdichte durchgeführt. Sie setzt sich im wesentlichen aus zwei Erhebungsphasen zusammen: In einer ersten Phase wurden im Herbst 1995 mittels standardisierter Interviews, kombiniert mit einem von den Befragten über drei Tage geführten Mobilitätstagebuch, Informationen über objektive Faktoren sowie subjektive Einschätzungen und Motive gesammelt, die die außerhäusliche Mobilität Älterer beeinflussen (können); in einer zweiten, für Herbst 1996 vorgesehenen qualitativen Phase sollen durch Fallstudien vertiefte Erkenntnisse über soziale und technische Rahmenbedingungen gewonnen werden, die die Realisierung von Mobilitätsbedürfnissen typischerweise unterstützen oder behindern.

Ergebnis der Untersuchung sollen konkrete Verbesserungsvorschläge zur Erleichterung der Mobilität älterer Menschen im Hinblick auf die Erhaltung ihrer gesellschaftlichen Partizipation und damit der Lebensqualität im Alter sein. Der Ost-West-Vergleich und der Vergleich verschiedener europäischer Regionen ermöglichen Aufschlüsse über die Auswirkungen unterschiedlicher Voraussetzungen im Bereich verkehrstechnischer Infrastruktur und der Verfügbarkeit privater Transportmittel sowie unterschiedlicher kultureller Traditionen auf die Mobilität älterer Menschen.

Im folgenden wird zunächst der methodische Ansatz des Projekts erläutert. Im Anschluß daran werden erste Ergebnisse und themenbezogene Analysen aus der Ende 1995 abgeschlossenen quantitativen Untersuchungsphase vorgestellt, wobei der Schwerpunkt auf den Ergebnissen des deutschen Teils der Untersuchung liegt.

Untersuchungsmethoden und Untersuchungsregionen

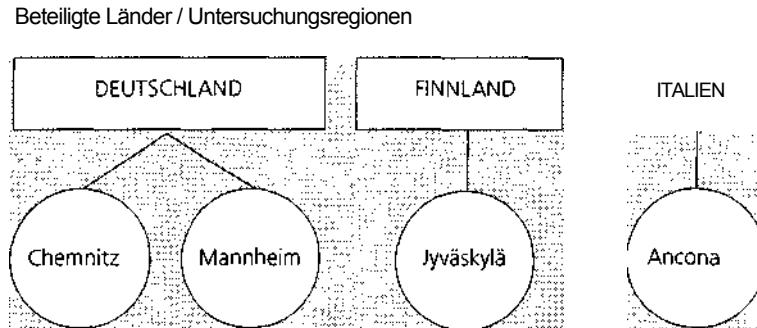
Methodische Umsetzung

Im Vordergrund des Projekts „Erhaltung von Mobilität zur sozialen Teilhabe im Alter“ steht Mobilität als zentrale Voraussetzung für soziale Integration und gesellschaftliche Teilhabe. Von daher liegt der Schwerpunkt der Untersuchung auf der Erforschung von Bedürfnissen, Verhalten, Motiven und Problemen älterer Menschen im Hinblick auf ihre realisierte und gewünschte Mobilität. Ein mehrstufiges Untersuchungsverfahren, bestehend aus einer Kombination quantitativer und qualitativer Methoden der empirischen Sozialforschung, soll Aufschluß geben über das Mobilitätsverhalten und die Mobilitätsbedürfnisse älterer Menschen und die fördernden und behindernden Bedingungen ihrer Realisierung.

In städtischen Regionen mit jeweils differenzierter Siedlungs- und Verkehrsinfrastruktur und in Randgebieten mit geringer Angebots- und Verkehrsinfrastruktur wurden in einer ersten Untersuchungsphase etwa zeitgleich in den beteiligten Ländern Deutschland, Finnland und Italien standardisierte Erhebungen (Interviews, kombiniert mit einem Mobilitätstagebuch) durchgeführt. Darauf aufbauend sind in einer zweiten Phase ausführliche qualitative Fallstudien vorgesehen (vgl. Abbildung 1). Damit wird einerseits die sozialstrukturelle Verortung und quantitative Bestimmung von Problemen und Problemgruppen ermöglicht. Andererseits kann durch die Einbeziehung der Deutungen der sozialen Akteure und die Berücksichtigung der jeweiligen Kontextbedingungen auch eine tiefergehende Interpretation der Umfragedaten vor dem Hintergrund umfassender und differenzierter alltagsweltlicher Erfahrungen erfolgen.

Um den Einfluß der starken Klimaunterschiede in den beteiligten Ländern auf das Mobilitätsverhalten auszuschließen, wurde für die Durchführung der Umfrage Herbst 1995 vereinbart, eine Zeit, zu der annähernd vergleichbare Bedingungen zu erwarten waren. Durch die Einbeziehung von Experten aus dem Bereich der Verkehrstechnik und Verkehrsplanung im Rahmen von Workshops soll eine unmittelbare Rückkopplung der Untersuchungsergebnisse erfolgen, um die Umsetzung in konkrete Verbesserungen zur Erhaltung der Mobilität und damit der Partizipationschancen im Alter zu gewährleisten.

Abbildung 1: Untersuchungsdesign



1. Untersuchungsphase: Herbst 1995

Quantitative Erhebung

Standardisiertes Interview und Mobilitätstagebuch
Disproportional geschichtete Stichprobe

Experten-Workshops

2. Untersuchungsphase: Herbst 1996

Qualitative Erhebung

Qualitative Fallstudien zu verschiedenen Mobilitätstypen

Die Untersuchungsregionen

Die Untersuchung wird in Deutschland in je einer Region in West- und Ostdeutschland durchgeführt, da zum einen in bezug auf die Lebensverhältnisse, zum anderen im Hinblick auf den Technisierungsgrad erhebliche Unterschiede im Struktur- und Ausstattungsniveau zwischen alten und neuen Bundesländern bestehen. Ein Vergleich kann deshalb Aufschlüsse über die Auswirkungen unterschiedlicher Voraussetzungen im Bereich verkehrstechnischer Infrastruktur und der Verfügbarkeit privater Transportmittel sowie möglicher weiterer Faktoren auf die Mobilität älterer Menschen bringen. Mit der Fallzahl von rund 400 Befragten je Region können einerseits noch Ost-West-Unterschiede erfaßt werden, andererseits kann für differenzierte Fragestellungen eine kombinierte Auswertung beider Datensätze durchgeführt werden.

Als Untersuchungsregionen wurden in Westdeutschland Mannheim (MA) und in Ostdeutschland Chemnitz (CH) ausgewählt. Bei beiden Regionen handelt es sich um Oberzentren mit differenzierter Siedlungsstruktur, das heißt verdichteter Innenstadt, aufgelockerter Randbebauung sowie älteren und neueren Vorstadtsiedlungstypen in ähnlicher Größenordnung. Durch die vorhandene kulturelle Infrastruktur mit Kinos, Theater, Volkshochschule, Sportmöglichkeiten usw. verfügen die Bewohner der untersuchten Städte grundsätzlich über vergleichbare Aktivitätsoptionen.

Beide Regionen weisen innerstädtisch ein vielfältiges öffentliches Nahverkehrsnetz auf, das aus Bus und Straßenbahn sowie Regionalbahnen beziehungsweise -bussen besteht und somit auch das jeweilige Umland mit vielseitigen Erholungs- und Freizeitmöglichkeiten erschließt. Außerdem verfügen beide Städte über einen Bahnanschluß und überregional bedeutsame Verkehrswege (vgl. Abbildung 2). In Absprache mit den städtischen Sozial- und Planungsämtern wurden jeweils sozial- und siedlungsstrukturell divergierende und verkehrstechnisch unterschiedlich gut erschlossene Stadtteile im Zentrum, in einem mittleren Ring sowie in Randgebieten für die Untersuchung ausgewählt, um möglichst vielfältige Ausgangsbedingungen für Mobilität zu erfassen.

Die Stichprobe

Für die standardisierte Befragung der ersten Untersuchungsphase wurde aus den Melderegistern der beteiligten Städte eine nach Alter, Geschlecht und Wohnregion disproportional geschichtete Stichprobe gezogen, in die Männer und Frauen zu jeweils gleichen Teilen eingingen. Die

Abbildung 2: Vergleich der Untersuchungsregionen

	Chemnitz	Mannheim
Einwohner	294.000	310.000
Bevölkerungsdichte	2300 Einw./km ²	2100 Einw./km ²
Altenquote	15	16
Kinderquote	17,5	13
Pkw-Besitz pro 1 000 Einw.	302	444
In 1 Std. mit der Bahn erreichbare Personen	1,2 Millionen	5,6 Millionen
In 1 Std. mit Individualverkehr erreichbare Personen	1,5 Millionen	3,8 Millionen

Quelle: Bundesforschungsanstalt für Landeskunde und Raumordnung 1992

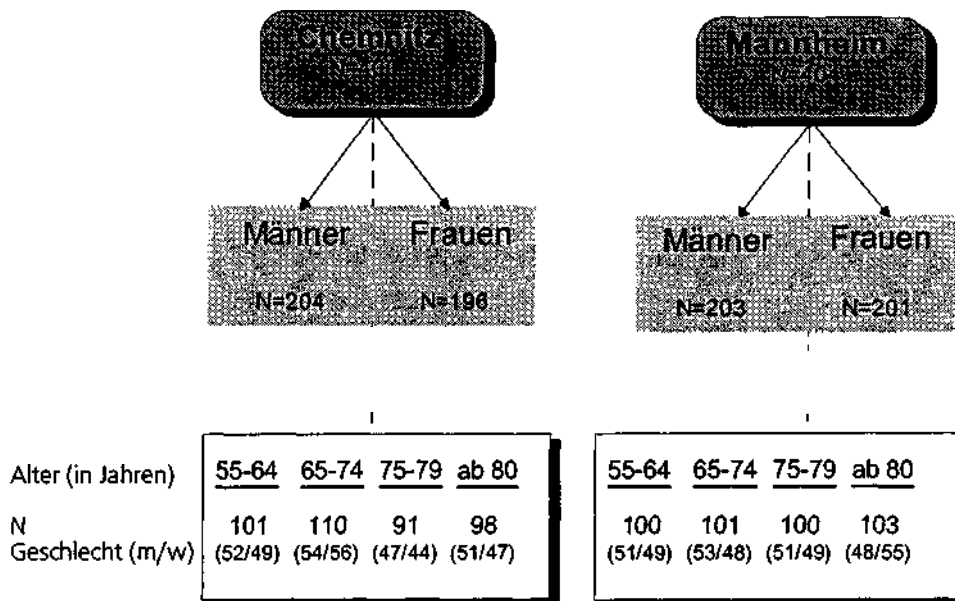
Tabelle 1: Zusammensetzung der Stichprobe (Chemnitz und Mannheim) (nach Wohnregion, Alter und Geschlecht)

	55 bis 74 Jahre		75 Jahre und älter		Ins- gesamt
	Männer	Frauen	Männer	Frauen	
	Personen (N)				
Stadtzentrum	56	53	51	43	203
Mittlerer Ring	76	74	74	75	299
Randgebiete	78	75	72	77	302
Insgesamt	412		392		804

Datenbasis: Outdoor Mobility Survey 1995

Abbildung 3: Realisierte Stichprobe

804 Fragebögen und 803 Tagebücher wurden ausgefüllt:



Grundgesamtheit besteht aus allen Personen mit deutscher Staatsbürgerschaft, die in den ausgewählten Stadtteilen in Privathaushalten und, in begrenztem Umfang, in Altenwohnheimen (nicht: Altenheimen oder Altenpflegeheimen) leben und im Befragungszeitraum das 55. Lebensjahr vollendet hatten. Befragt wurden insgesamt 804 Personen ab 55 Jahre (vgl. Tabelle 1).

Um einen Vergleich von mindestens zwei Altersgenerationen mit unterschiedlichen Verkehrserfahrungen und -kompetenzen sowie mit unterschiedlichen physischen Voraussetzungen zu ermöglichen, wurden vier Altersgruppen gebildet und jeweils etwa gleich stark besetzt. Die erhobenen Daten erlauben somit differenzierte Analysen und Aussagen zu bestimmten Lebens- und Problemlagen auch von Hochbetagten und von älteren Männern, die bei einer für die Bevölkerung repräsentativen Stichprobe nicht möglich wären, da in diesem Fall die höheren Altersjahrgänge zahlenmäßig nicht ausreichend und alte Männer aufgrund ihrer niedrigeren Lebenserwartung und der kriegsbedingten Ausfälle in wesentlich geringerer Zahl als alte Frauen vertreten wären (vgl. Abbildung 3).

Um mögliche Mißverständnisse bezüglich der Aussagekraft und Verallgemeinerbarkeit der Daten zu vermeiden, sei hiermit außerdem explizit darauf hingewiesen, daß die Ergebnisse auf Analysen beruhen, die auf der Grundlage einer disproportional geschichteten Stichprobe in jeweils ausgewählten Stadtteilen vorher bestimmter städtischer Regionen durchgeführt wurden. Auch wenn wir versucht haben, diesen Umstand sprachlich eindeutig darzustellen, mag es vereinzelt nicht präzise genug formuliert sein. Es versteht sich aber von selbst, daß wir im folgenden, wenn von den Älteren in Chemnitz oder Mannheim oder von den Befragten in der westdeutschen oder ostdeutschen Untersuchungsregion die Rede ist, diejenigen Älteren ab 55 Jahre meinen, die in die Stichprobe eingegangen sind. Im Interesse einer besseren Lesbarkeit werden in den Tabellen jedoch weiterhin Chemnitz und Mannheim als Synonyme für die Befragten aus diesen beiden Untersuchungsregionen verwendet.

Altersgruppen

Die erste Altersgruppe (55-64 Jahre) umfaßt die jüngeren Jahrgänge, die zum Teil - in Mannheim zu 37%, in Chemnitz zu 21% - noch regelmäßig erwerbstätig sind. Hinsichtlich der aktuellen oder früheren beruflichen Stellung der Befragten zeigen sich die bekannten Ost-West-Unterschiede: In der westdeutschen Untersuchungsregion finden wir mehr Selbständige, in der ostdeutschen mehr Arbeiter und Angestellte. Hausfrauen und Beamte sind fast ausschließlich in der westdeutschen Untersuchungsgruppe vertreten (vgl. Tabelle 2).

Als zweite Gruppe haben wir eine "mittlere Seniorengeneration" (65-74 Jahre) definiert. In dieser Altersgruppe ist in beiden Regionen wie in Deutschland insgesamt nur noch eine verschwindende Minderheit erwerbstätig.

Da die üblicherweise unter dem Begriff "Hochbetagte" zusammengefaßte Gruppe der 75jährigen und Älteren eine große Zeitspanne und damit heterogene Lebensverhältnisse umfaßt, wurde diese Gruppe nochmals unterteilt und etwa gleich stark besetzt mit Personen im Alter von 75-79 Jahren und Personen ab einem Alter von 80 Jahren. Der älteste Teilnehmer ist 103 Jahre alt.

Tabelle 2: Erwerbstätigkeit (nach Alter und Geschlecht)

	55-59 Jahre			60-64 Jahre		
	erwerbs- tätig	unregel- mäßig erw. tätig	nicht er- werbs- tätig	erwerbs- tätig	unregel- mäßig erw. tätig	nicht er- werbs- tätig
	in%					
Chemnitz	35	20	46	6	2	92
Männer	45	10	45	4	0	96
Frauen	22	30	48	8	4	88
Mannheim	48	8	44	25	6	69
Männer	70	4	26	32	0	68
Frauen	31	10	59	15	15	70

N(Chemnitz) = 400; N(Mannheim) = 404

Datenbasis: Outdoor Mobility Survey 1995

Haushaltsform

Die befragten Älteren in Chemnitz und Mannheim leben zum überwiegenden Teil in Zweipersonen-Haushalten. Die meisten von ihnen sind verheiratet und wohnen mit ihrem Partner oder ihrer Partnerin zusammen (vgl. Tabelle 3).

Kinder gibt es nur in relativ wenigen Haushalten, und wenn, dann vorwiegend in den jüngeren Altersgruppen. Noch seltener leben Paare mit anderen Personen in einem Haushalt zusammen. Der Anteil der Alleinlebenden ab 55 Jahre beträgt im Durchschnitt 36%, nimmt aber mit steigendem Alter - und aufgrund der höheren Lebenserwartung - insbesondere bei Frauen stark zu. Zwei Drittel der 75-79jährigen und drei Viertel der 80jährigen und älteren Frauen leben allein. Bei den gleichaltrigen Männern ist es nur ein Fünftel beziehungsweise ein Drittel. Einige wenige Frauen leben mit ihren Kindern zusammen (vgl. Tabelle 4).

Ost-West-Unterschiede sind insgesamt gering. Im Detail lassen sich jedoch einige interessante Divergenzen beobachten. In Chemnitz leben häufiger als in Mannheim Kinder im Haushalt der Älteren, während in Mannheim reine Partnerhaushalte etwas häufiger vorkommen. Der Anteil der Alleinlebenden ist in den jüngeren Jahrgängen in der westlichen Untersuchungsregion, in den älteren Jahrgängen (ab 75 Jahre) in der Ost-Region größer.

Tabelle 3: Familienstand und Haushaltsgröße

	Chemnitz	Mannheim
	in %	
<i>Familienstand</i>		
verheiratet, zusammenlebend	57	56
verheiratet, getrenntlebend	/	2
verwitwet	30	28
geschieden	7	5
ledig	5	8
<i>Haushaltsgröße</i>		
1-Personen-HH	37	36
2-Personen-HH	57	56
3-Personen-HH und größer	5	8

/ Wert: $x < 0,5$

N(Chemnitz) = 400; N(Mannheim) = 404

Datenbasis: Outdoor Mobility Survey 1995

Tabelle 4: Haushaltsform (nach Alter und Geschlecht)

	55-64 Jahre		65-74 Jahre		75-79 Jahre		ab 80 Jahre	
	Männer	Frauen	Männer	Frauen	Männer	Frauen	Männer	Frauen
	in %							
Alleinlebend	17	16	14	52	20	63	33	75
Nur mit Partner/ Partnerin	62	72	78	45	78	31	62	7
Mit PartnerIn und Kind(ern)	15	5	6	1	1	0	1	2
Mit PartnerIn u. a. Person(en)	7	1	3	1	0	0	1	0
Bei (mit) Kind(ern)	0	4	0	1	0	3	2	9

/ Wert: $x < 0,5$

N = 804

Datenbasis: Outdoor Mobility Survey 1995

Das Verhältnis von Ein- und Mehrpersonen-Haushalten weicht, bezogen auf die einzelnen Altersgruppen, nur unwesentlich von den Daten der amtlichen Statistik ab. Lediglich in den Altersgruppen ab 15 Jahre ist der Anteil der Alleinlebenden durch den quotenbedingt höheren Anteil von Männern in der Untersuchungsgruppe geringer als in der Gesamtbevölkerung (75-79 Jahre: 41 %, ab 80 Jahre: 55%; Mikrozensus 1993: ab 75 Jahre 57% Alleinlebende).

Einkommen

Das Einkommensniveau der Befragten ist in der ostdeutschen Untersuchungsregion erwartungsgemäß niedriger als in der westdeutschen Region. In Chemnitz liegt das Haushaltsnettoeinkommen von 80% der Älteren, die allein leben, unter DM 2000. In Mannheim beträgt dieser Anteil knapp 60%. Entsprechend stehen 40% der Mannheimer, aber nur 20% der Chemnitzer Älteren in Einpersonen-Haushalten mehr als DM 2000 monatlich zur Verfügung.

Tabelle 5a: Verteilung der Haushaltsnettoeinkommen in 1-Personen-Haushalten (nach Geschlecht)

	Chemnitz			Mannheim		
	Insgesamt	Männer	Frauen	Insgesamt	Männer	Frauen
<i>N</i>	122	40	82	117	34	83
	in %					
<i>Haushaltsnettoeinkommen</i>						
600 -999 DM	8	5	10	11	(6)	13
1000-1 499 DM	30	20	35	21	(21)	20
1500-1 999 DM	42	45	40	26	(9)	33
2000-2499 DM	16	22	12	15	(18)	14
2500-2999 DM	4	7	2	14	(26)	8
3000-3499 DM	0	0	0	6	(12)	4
3500-3999 DM	0	0	0	3	(6)	2
ab 4000 DM	0	0	0	4	(3)	5

() Fallzahl: 30 bis 40

Datenbasis: Outdoor Mobility Survey 1995

Tabelle 5b: Verteilung der Haushaltsnettoeinkommen in Mehrpersonen-Haushalten

	Chemnitz		Mannheim	
	<i>N</i>	789	<i>N</i>	797
	in %			
<i>Haushaltsnettoeinkommen</i>				
600 -999 DM		1		1
1000-1 499 DM		4		8
1500-1 999 DM		7		8
2000-2499 DM		22		16
2500-2999 DM		31		16
3000-3499 DM		22		13
3500-3999 DM		7		9
ab 4000 DM		5		29

Datenbasis: Outdoor Mobility Survey 1995

Bei den Mehrpersonen-Haushalten gibt es in beiden Regionen eine kleine Gruppe (in CH 12%, in MA 17%), die mit weniger als DM 2000 monatlich auskommen muß. Drei Vierteln (75%) der Älteren in Chemnitz und 45% der Älteren in Mannheim stehen zwischen DM 2000 und 3500 zur Verfügung. Ein monatliches Haushaltsnettoeinkommen von über DM 3500 erreichen in Chemnitz nur 12%, während in Mannheim fast 40% der Personen in Mehrpersonen-Haushalten über einen solchen Betrag verfügen können.

Hinter diesen Durchschnittszahlen verbergen sich allerdings große Alters- und Geschlechtsunterschiede: Die jüngeren Jahrgänge sind in Mannheim wie in Chemnitz in den höheren Einkommensgruppen zu finden, und die Einkommensverhältnisse der Männer sind in beiden Regionen günstiger als die der Frauen (vgl. Tabelle 5a/b). So überrascht es nicht, daß Männer auch mit der wirtschaftlichen Situation ihres Haushalts zufriedener sind als Frauen. Insbesondere in Mannheim ist die Diskrepanz zwischen den Geschlechtern offensichtlich.

Die Erhebungsinstrumente

Der erste Untersuchungsteil des mehrstufigen Untersuchungsverfahrens diente hauptsächlich dazu, vor dem Hintergrund gesellschaftlicher Entwicklungen und differentieller Altersprozesse Informationen zu gewinnen, die Rückschlüsse auf Realisierungschancen und Defizite im Hinblick auf die Mobilität älterer Menschen mit unterschiedlichen sozialen, materiellen und physischen Ressourcen und Kompetenzen erlauben. Um möglichst repräsentative und untereinander vergleichbare Aussagen zu erhalten, wurden die Daten mit einem geschlossenen Fragebogen und einem weitgehend standardisierten "Mobilitätstagebuch" erhoben.

Die Konzeption des Fragebogens

Als Voraussetzung für Mobilität sind mehrere objektive Faktoren sowie deren subjektive Bewertung von Bedeutung. Der Fragebogen wurde so konzipiert, daß er alle wichtigen Komponenten, die die außerhäusliche Mobilität Älterer beeinflussen (können), abdeckt. Jeder Themenbereich enthält Fragen in bezug auf mögliche Einschränkungen und Mobilitätshindernisse sowie zu Verbesserungsmöglichkeiten. Jedem einzelnen Themenbereich sind Fragen zur Zufriedenheit der Befragten mit ihrer Situation vorangestellt. Sie sollen jeweils mit Hilfe einer Antwortskala von 0-10 beantwortet werden. Die Platzierung dieses Fragetyps vor die jeweiligen Themenblöcke wurde gewählt, um eine Beeinflussung der Zufriedenheitsfrage durch vorangegangene Einzelfragen auszuschließen. Die mit dem standardisierten Fragebogen erhobenen Daten ermöglichen Aussagen zu folgenden Themen:

Wohnbedingungen und Wohnwünsche

Mit dem Ausscheiden aus dem Erwerbsleben wächst die Bedeutung der Wohnung als Lebensraum. Dies gilt insbesondere für ältere Menschen, die beispielsweise aus gesundheitlichen Gründen den größten Teil des Tages in der eigenen Wohnung verbringen oder diese ohne fremde Hilfe nicht mehr verlassen können. Alltag im Alter heißt daher bei abnehmendem Aktionsradius vor allem Wohnalltag, oftmals jahrzehntelang in der gleichen Wohnung oder Wohnumgebung.

Die Wohnbedingungen wurden daher aus inhaltlichen Gründen und als leicht zugängliches Thema an den Anfang der Befragung gestellt. Mit der Einstiegsfrage wurde die Wohndauer der Befragten in der jeweiligen Stadt, dem Stadtteil und der jetzigen Wohnung ermittelt. Neben Fragen zur momentanen Wohnsituation und Wohnungsausstattung der Befragten wurden Fragen zum Wohlbefinden und zu Unsicherheitsgefühlen bezüglich der Wohnumgebung gestellt, da das subjektive Sicherheitsempfinden, insbesondere nach Einbruch der Dunkelheit, ein wichtiger Faktor für das außerhäusliche Mobilitätsverhalten sein dürfte.

In Ergänzung wurden Wünsche und Anforderungen an die Wohnung und Wohnumgebung erhoben. In diesem Zusammenhang wurde auch erfragt, ob - wenn aus gesundheitlichen Gründen erforderlich - lieber ein altersgerechter Umbau der eigenen Wohnung vorgenommen würde, oder ob ein Umzug in eine andere Wohnform bevorzugt wird. Dabei geht es unter anderem um die Akzeptanz von Service-Wohnen, Wohngemeinschaften oder Mehrgenerationen-Wohnen.

Mobilität und Verkehrsverhalten

Die Realisierungschancen für mögliche und gewünschte Kontakte ebenso wie die anderer Aktivitäten hängen weitgehend von den verfügbaren Verkehrsmitteln und der gegebenen Verkehrsinfrastruktur einer Region ab. Sie können entscheidend für die Häufigkeit und Richtung von Mobilität sein. Ist beispielsweise in einem Haushalt kein Pkw vorhanden oder besitzt eine Person keinen (gültigen) Führerschein, so ist sie zur Überwindung größerer Entfernungen entweder auf die Hilfe von Freunden oder Verwandten oder auf das Angebot des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) angewiesen.

In diesem Fragenkomplex geht es deshalb um die Verfügbarkeit und Nutzung verschiedener Transportmittel des Individualverkehrs und des öffentlichen Personennahverkehrs. Gefragt wurde nach Auto- und Führerscheinbesitz, Fahrrad und anderen Fahrzeugen sowie nach der jeweiligen Nutzung der Fahrzeuge. Von besonderem Interesse ist dabei, etwas über Verhaltensstrategien Älterer in bezug auf die Nutzung der verschiedenen Verkehrsmittel, aber auch in ihrer Funktion als Fußgänger, in Erfahrung zu bringen.

Auf der anderen Seite ist von Interesse, welche Anpassungsmöglichkeiten diejenigen Personen besitzen, die selbst nicht über einen Pkw verfügen oder keine Fahrerlaubnis (mehr) haben. Bei Autofahrern und -fahrerinnen soll festgestellt werden, ob sich ihr Verkehrsverhalten in den letzten Jahren geändert hat und was die Gründe dafür sind. Ein weiterer Aspekt, der das Verkehrsverhalten möglicherweise beeinflussen kann, wurde mit der Frage nach Unfällen erfaßt.

Die Bereitschaft, die Pkw-Nutzung zugunsten der öffentlichen Verkehrsmittel einzuschränken, wurde ebenso erfragt wie die Nutzung und subjektive Einschätzung dieser Transportmittel. Die subjektive Einschätzung des Verkehrsgeschehens insgesamt haben wir anhand vorgegebener Aussagen erhoben (Wittenberg-Skala; vgl. Wittenberg 1986). Im Zusammenhang mit der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel spielen Fahrkartenautomaten wie auch andere Automaten eine immer größere Rolle. Aus diesem Grund wurden auch Fragen zum alltäglichen Umgang mit solchen Automaten gestellt.

Mobilität und Dienstleistungen

Die Abhängigkeit älterer Menschen von der Ausstattung ihres Wohnquartiers ist durch ihre tendenziell geringere Mobilität besonders groß (vgl. Adam 1993). Aus einer Untersuchung zum räumlich-zeitlichen Aktionsbereich von Altersrentnern geht hervor, daß 22% der über 60jährigen Befragten eine Strecke bis 500 m als eine zu Fuß bequem zurückzulegende Entfernung empfinden. Eine Entfernung von ein bis zwei Kilometern schätzen 33% noch als bequem ein (vgl. Ackermann/Coers 1990: 3). Die an einem normalen Wochentag zurückgelegte Wege-Entfernung liegt bei Älteren eindeutig unter den Werten für die Gesamtbevölkerung. Jeder dritte Weg älterer Menschen ist nicht länger als ein Kilometer, gut zwei Drittel aller Wege sind höchstens fünf Kilometer lang (vgl. Erl 1991:5).

Insofern kommt der Ausstattung des Wohnumfeldes mit Geschäften und Einrichtungen für die Versorgung Älterer eine zentrale Bedeutung zu. Von deren leichter Erreichbarkeit beziehungsweise Nähe zur Wohnung hängt oftmals die Aufrechterhaltung einer eigenständigen Lebensführung ab. Hierbei darf auch die soziale Funktion kleinteiliger Einzelhandelsstrukturen - beispielsweise die kommunikative Komponente bei Alltagsaufgaben wie Einkaufen - nicht unterschätzt werden (Fuhrich 1989: 168). Einen weiteren, in seiner Bedeutung für ältere Menschen nicht zu unterschätzenden Teil des Wohnumfeldes bilden Grünflächen und Natur im weiteren Sinne. Parks und Grünanlagen bieten die Möglichkeit, in angenehmer Umgebung einen Spaziergang machen und gleichzeitig etwas für die Gesundheit tun zu können. Außerdem sind sie, zumindest bei Tag, ein attraktiver Aufenthaltsbereich, der die Möglichkeit bietet, ganz ungezwungen auch zu unterschiedlichen Generationen Kontakt aufzunehmen.

Zu diesem Bereich soll anhand von wenigen, komprimierten Fragen ein möglichst umfassender Eindruck von der Ausstattung des Wohnumfeldes und der Nutzung der vorhandenen Angebote ermittelt werden. Erfragt wurde in diesem Zusammenhang, welche Einrichtungen innerhalb von 15 Minuten erreichbar sind, welche als wichtig eingeschätzt und genutzt werden, ob dies mit Schwierigkeiten verbunden ist und welche Verkehrsmittel üblicherweise benutzt werden. Fragen nach Defiziten in der Ausstattung des Wohnumfeldes und nach den Gründen für bestehende Schwierigkeiten schließen diesen Fragenkomplex ab.

Mobilität und soziale Beziehungen

Eine wichtige Voraussetzung für Mobilität und für die Ausübung bestimmter Aktivitäten bilden die Zusammensetzung des Haushalts und soziale Netzwerke. Ehepaare dürften andere Mobilitätsge-

wohnheiten aufweisen als Alleinlebende (vgl. Hartenstein/Weich 1993). Und wenn kein Ziel in Form einer Bezugsperson, die subjektiv als bedeutsam eingeschätzt wird, vorhanden ist, wird das Mobilitätsverhalten vermutlich anders ausfallen als bei Personen mit umfangreichem Freundeskreis und Verwandtschaftsnetz. Auch der Umstand, kleinere Unternehmungen oder Reisen allein machen zu müssen, kann sich auf die Mobilität Älterer auswirken.

Im Rahmen einer Mobilitätsstudie kann jedoch keine umfangreiche Erhebung der sozialen Netzwerke unternommen werden. Vielmehr haben wir uns auf eine grobe Erfassung wichtiger Kontaktpersonen und Informationen über die räumliche Entfernung der Wohnung der engsten Familienangehörigen beschränkt. Des Weiteren wurde wieder nach möglicherweise bestehenden Defiziten und den Ursachen hierfür gefragt. Besonderes Ziel ist auch hier, mehr über die Hemmnisse in Erfahrung zu bringen, die eine intensivere soziale Teilhabe im Alter verhindern.

Mobilität und Freizeitaktivitäten

Zur Identifikation unterschiedlicher Mobilitätstypen und Aktivitätsmuster wurden mittels Listen zu Geselligkeit, Entspannung, Sport und Kultur ausgeübte Aktivitäten und deren Wichtigkeit erfragt. Außer der momentanen Situation wurden auch in diesem Themenbereich Veränderungen, Wünsche und Schwierigkeiten sowie deren Ursachen erfaßt.

Mobilität und Gesundheit

Der für viele Personen in höherem Lebensalter vielleicht ausschlaggebendste Faktor für ausgeübte oder nicht ausgeübte Mobilität ist ihr Gesundheitszustand. Aus psychologischen Überlegungen wurden die Angaben hierzu erst am Ende des Fragebogens gefragt. Bei gesundheitlich stark behinderten Befragten könnte eine frühzeitige Konfrontation mit ihrer Situation zu einer negativen Stimmungslage führen, die unter Umständen die weitere Befragung beeinträchtigt hätte.

Die Fragen umfassen Aussagen zur Bewegungsfähigkeit, zur Seh- und Hörfähigkeit sowie zu eventuellen Einschränkungen, die sich daraus für die Mobilität ergeben. Zusätzlich enthält dieser Fragenkomplex eine Selbsteinschätzung der Befragten bezüglich ihrer Bewegungsfähigkeit und ihres Gesundheitszustandes auf Grundlage der ADL-Skala (Activities of Daily Living; vgl. Lawton/Brody 1969) sowie Fragen nach technischen Hilfsmitteln, auf die sie angewiesen sind. Als Abschluß wurde nach der Bedeutung von Verbesserungsmöglichkeiten im Verkehrswesen und nach der Verantwortlichkeit hierfür gefragt.

Sozio-demographische Daten

Nicht zuletzt sind für ältere Menschen objektive sozio-demographische Faktoren wie die finanzielle Situation des Haushalts oder das Bildungsniveau für die Inanspruchnahme von Angeboten sowie die Nutzung von Transportmitteln von Bedeutung. So können einerseits zwar die finanziellen Ressourcen für kulturelle Aktivitäten vorhanden sein, jedoch kein Interesse daran bestehen, auf der

anderen Seite aber unter Umständen Unternehmungen unterlassen werden, weil allein schon die Kosten für die öffentlichen Verkehrsmittel zu hoch sind.

Erfahrungen aus dem Berufsleben bilden möglicherweise eine weitere Komponente, die das Mobilitätsverhalten beeinflussen kann. So vermuten wir, daß beispielsweise berufsbedingte Reisen Einfluß auf das Reiseverhalten im Alter haben.

Die allgemein üblichen Angaben zu Person, Haushaltszusammensetzung, Ausbildung, beruflicher Stellung und Einkommen wurden noch ergänzt um die Frage nach der Bedeutung staatlicher Zuwendungen zum Haushaltseinkommen und um einen kleinen Frageblock zu arbeitsbedingter Mobilität.

Das Mobilitätstagebuch

Mit einem standardisierten Mobilitätstagebuch, das nach der Befragung erklärt und übergeben wurde, sollten von den Befragten

- das realisierte außerhäusliche Mobilitätsverhalten einschließlich der Motive, Ziele, Verkehrsmittelwahl und der eventuell damit verbundenen Schwierigkeiten und
- die gewünschte, aber nicht realisierte Mobilität der Untersuchungspersonen und die Gründe dafür drei Tage lang detailliert festgehalten werden.

Anhand eines vorbereiteten Formulars (siehe Anhang) wurden für jeden Teil eines Weges, vom Verlassen der Wohnung bis zur Rückkehr in die Wohnung, die Verkehrsmittelwahl, Begleitpersonen, der Zielort und die am Zielort ausgeübte Aktivität sowie die Dauer des gesamten Weges erfaßt. Außerdem konnten die Befragten ihren Gesamteindruck von dem jeweils zurückgelegten Weg und mögliche angenehme oder unangenehme Begleitumstände, die mit dem Weg verbunden waren, beschreiben. Besonderes Augenmerk bei der Entwicklung des Formulars lag auf einer möglichst einfachen Gestaltung, die den Ausfüllenden ein schnelles Verstehen und somit auch ein möglichst fehlerfreies Bearbeiten der Formblätter ermöglichen sollte.

Durch die Frage zum Tagesabschluß, die dem Begleitbrief für jeden Tag beilag, wurde den Befragten die Möglichkeit gegeben, neben den tatsächlich realisierten Wegen auch gewünschte, aber nicht realisierte Mobilität unter Angabe der Hinderungsgründe zu vermerken.

Über diesen methodischen Zugang erwarten wir über die durch die Umfrage erhobenen Informationen hinaus Aufschluß über das ganz alltägliche realisierte und unterlassene Mobilitäts- und Verkehrsverhalten und über die jeweils damit verbundenen Kontextbedingungen.

Zweite Untersuchungsphase: Qualitative Erhebung

Bei der kombinierten Auswertung von Fragebogen und Tagebuch werden sich vermutlich unterschiedliche Mobilitätsmuster zeigen. Auf der Grundlage der beiden Datenquellen sollen "Mobilitätstypen" konstruiert werden, die im nächsten - qualitativen - Untersuchungsteil noch genauer untersucht werden. Zu den verschiedenen "Mobilitätstypen", die sich aus den Analysen der Fragebogen- und Tagebucherhebungen ergeben, werden im Herbst 1996 - wieder parallel in allen beteiligten Ländern - qualitative Fallstudien durchgeführt. Diese Fallstudien sollen vertiefte Erkenntnisse vermitteln

- über den lebensgeschichtlichen und den aktuellen alltagspraktischen Hintergrund von realisiertem und von erwünschtem, aber nicht realisiertem Mobilitätsverhalten,
- über subjektive Gründe und Deutungsmuster, Kompensations- und Bewältigungsstrategien,
- über typische Muster des Zusammenhangs von Mobilität und sozialer Integration sowie
- über die unterschiedlichen positiven und negativen Aspekte, die die Realisierung von Mobilitätsbedürfnissen typischerweise unterstützen oder behindern.

Komponenten der Mobilität

Im folgenden stellen wir einige Ergebnisse der im Spätherbst 1995 durchgeführten ersten Erhebungsphase der Studie vor. Der Schwerpunkt der Analysen liegt zunächst auf wichtigen individuellen Komponenten der Mobilität wie der Gesundheit, insbesondere der Bewegungsfähigkeit, und externen Komponenten wie räumlichen und technischen Gegebenheiten.

Gesundheit und Bewegungsfähigkeit

Gesundheit und Bewegungsfähigkeit - Faktoren, die die Mobilität besonders stark beeinträchtigen können - nehmen, wie zu erwarten war, unabhängig von Region und Geschlecht mit zunehmendem Alter ab. Innerhalb dieser allgemeinen Tendenz bestehen sowohl Gemeinsamkeiten als auch Unterschiede zwischen den Befragten der untersuchten Regionen.

In Mannheim gibt rund ein Drittel und in Chemnitz gut ein Viertel der über 55jährigen an, nicht durch Krankheit oder bestimmte Beschwerden in ihrer Bewegungsfähigkeit beeinträchtigt zu sein. Etwa jede(r) fünfte Befragte in Mannheim und jede(r) vierte in Chemnitz fühlt sich zeitweise beeinträchtigt. Der Anteil derjenigen, die ständig beeinträchtigt sind, steigt in beiden Regionen gleichermaßen von einem Drittel bei den 55-64jährigen auf 56%, also über die Hälfte, bei den 80jährigen und älteren (vgl. Tabelle 6). Frauen in dieser Altersgruppe berichten häufiger als Männer von Beeinträchtigungen. Auch die subjektive Einschätzung der Bewegungsfähigkeit fällt bei Frauen ab 80 Jahre ungünstiger aus.

Als schlecht oder sehr schlecht beschreibt allerdings nur ein Fünftel der Befragten seine beziehungsweise ihre Bewegungsfähigkeit (vgl. Tabelle 7). Ebenso groß ist der Anteil derer, die angeben, nur mit Schwierigkeiten außer Haus gehen zu können. Etwa 6% der befragten Älteren ist es gar nicht möglich, das Haus zu verlassen. Zwei Drittel dieser sehr stark Beeinträchtigten sind 75 Jahre und älter.

Bei Tätigkeiten, die über Items der ADL-Skala (Activities of Daily Living; vgl. Lawton/Brody 1969) abgefragt wurden, sind die Verhältnisse in Mannheim und Chemnitz im Durchschnitt fast identisch.

Bewegungsabläufe innerhalb der Wohnung und leichte Hausarbeiten, aber auch außer Haus gehen oder Einkäufe erledigen, kann die überwiegende Mehrheit der älteren Männer und Frauen. Schwere Getränkekisten oder andere schwere Sachen zu tragen, ist etwa der Hälfte der Älteren nicht mehr möglich, und auch bei schwerer Hausarbeit treten vielfach Schwierigkeiten auf. Bei einer Überprüfung aller Tätigkeiten ohne Berücksichtigung der Altersgruppen ergeben sich ausschließlich bei der Aktivität 'schwere Hausarbeit' leicht signifikante Unterschiede dahingehend, *daß die Chemnitzer offensichtlich weniger Schwierigkeiten dokumentieren als die Mannheimer.*

Tabelle 6: Beeinträchtigung der Bewegungsfähigkeit (nach Alter)

	55-64 Jahre			65-74 Jahre			75-79 Jahre			ab 80 Jahre		
	Keine	Zeit- weise	Stän- dig	Keine	Zeit- weise	Stän- dig	Keine	Zeit- weise	Stän- dig	Keine	Zeit- weise	Stän- dig
in%												
Chemnitz	37	31	33	25	29	45	27	24	48	20	21	58
Männer	38	29	33	24	20	56	21	21	57	18	25	57
Frauen	35	33	33	27	37	36	34	27	39	23	17	60
Mannheim	52	16	32	27	27	47	34	19	47	24	22	53
Männer	51	14	35	28	26	45	49	16	35	29	27	44
Frauen	53	18	29	25	27	48	18	22	59	20	18	62

N(Chemnitz) = 400; N(Mannheim) = 404

Datenbasis: Outdoor Mobility Survey 1995

Tabelle 7: Subjektive Einschätzung der Bewegungsfähigkeit (nach Alter und Geschlecht)

	55-64 Jahre			65-74 Jahre			75-79 Jahre			ab 80 Jahre		
	Ins- ge- samt	Män- ner	Frau- en	Ins- ge- samt	Män- ner	Frau- en	Ins- ge- samt	Män- ner	Frau- en	Ins- ge- samt	Män- ner	Frau- en
in %												
Chemnitz												
Ausgezeichnet	13	13	12	3	4	2	3	6	0	3	2	4
Gut	38	42	33	32	33	30	31	28	34	22	26	19
Es geht	36	29	43	52	43	61	41	32	50	41	45	36
Schlecht	14	15	12	11	15	7	15	19	11	23	22	26
Sehr schlecht	0	0	0	3	6	0	10	15	5	10	6	15
Mannheim												
Ausgezeichnet	20	18	22	10	15	4	6	8	4	4	8	0
Gut	38	45	31	26	28	23	33	47	18	26	33	20
Es geht	30	25	35	48	43	52	37	25	49	36	31	40
Schlecht	5	4	6	9	8	6	16	14	18	21	17	25
Sehr schlecht	7	8	6	8	6	10	8	6	10	13	10	15

N(Chemnitz) = 400; N(Mannheim) = 404

Datenbasis: Outdoor Mobility Survey 1995

Tabelle 8: Activities of Daily Living (ADL): Können Tätigkeiten ausgeführt werden? (nach Alter)

	55-64 Jahre			65-74 Jahre			75-79 Jahre			ab 80 Jahre		
	Ohne Schwierigkeiten	Mit Schwierigkeiten	Nein	Ohne Schwierigkeiten	Mit Schwierigkeiten	Nein	Ohne Schwierigkeiten	Mit Schwierigkeiten	Nein	Ohne Schwierigkeiten	Mit Schwierigkeiten	Nein
	in %											
Sich in der Wohnung bewegen	94	5	1	90	7	3	89	9	2	79	19	2
Sich bücken	79	19	12	71	22	7	69	25	6	60	35	5
Treppensteigen	75	24	1	66	29	5	57	37	6	45	45	10
Außer Haus gehen	87	11	2	81	13	6	73	22	5	52	36	12
Einkäufe erledigen	86	11	3	79	12	9	71	19	10	50	25	25
Schwere Sachen tragen	54	31	15	35	42	23	32	36	32	19	34	47
Getränkekiste tragen	48	22	30	26	26	48	19	23	58	9	20	71
Mind.2 km weit gehen	85	9	6	70	14	15	57	20	22	43	21	36
Leichte Hausarbeit	94	4	2	90	5	5	89	7	4	76	17	7
Schwere Hausarbeit	77	15	8	56	26	17	53	20	27	34	21	45

N(Chemnitz) = 400; N(Mannheim) = 404
 Datenbasis: Outdoor Mobility Survey 1995

Unterscheidet man nach Altersgruppen, dann zeigen sich bei den Jüngeren in Chemnitz tendenziell weniger, bei den Hochbetagten dagegen mehr Beeinträchtigungen als bei den jeweils entsprechenden Altersgruppen in Mannheim. Bei der Tätigkeit 'Getränkekisten tragen' liegt der Anteil der 75-79jährigen mit Schwierigkeiten in Chemnitz signifikant über dem Anteil der gleichaltrigen Mannheimer (vgl. Tabelle 8).

Die Zufriedenheit mit der Gesundheit nimmt wie in der Gesamtbevölkerung mit steigendem Alter ab. Noch deutlicher als das Alter wirken sich jedoch stärkere gesundheitliche Beeinträchtigungen in einer niedrigeren Zufriedenheit mit der Gesundheit aus. Zwar kommen solche Beeinträchtigungen im hohen Alter häufiger vor, aber ausschlaggebend für die Zufriedenheit ist nicht das Alter als solches, sondern die subjektiv erlebte Einschränkung der Bewegungsfähigkeit (vgl. Tabelle 9).

Tabelle 9: Zufriedenheit¹ mit der Gesundheit (nach Alter, körperlicher Beeinträchtigung und Bewegungsfähigkeit)

	Chemnitz	Mannheim
Insgesamt	6,0	6,1
<i>Alter</i>		
5-64 Jahre	6,7	6,7
65-74 Jahre	6,2	6,1
75-79 Jahre	5,7	6,2
ab 80 Jahre	5,3	5,3
<i>Bewegungsfähigkeit</i>		
Nicht beeinträchtigt	7,6	8,2
Zeitweise beeinträchtigt	6,4	6,7
Ständig beeinträchtigt	4,7	4,2
<i>Selbsteinschätzung Bewegungsfähigkeit</i>		
Ausgezeichnet	7,9	9,3
Gut	7,4	7,8
Es geht	6,0	5,9
Schlecht	4,0	3,4
Sehr schlecht	1,5	1,5

1 Mittelwerte auf der Zufriedenheitsskala von 0 bis 10
 N(Chemnitz) = 400; N(Mannheim) = 404 Datenbasis:
 Outdoor Mobility Survey 1995

Verfügbarkeit von Pkw und Führerschein

Eine wichtige Voraussetzung für Mobilität bildet heutzutage - insbesondere in der Bundesrepublik, deren Verkehrssystem stark durch den Individualverkehr bestimmt ist -, die Verfügbarkeit eines privaten Pkw. Diese ist regional sehr unterschiedlich verteilt. In der westdeutschen Region haben die befragten 55jährigen und Älteren zu mehr als der Hälfte ein Auto im Haushalt, in der ostdeutschen Region lediglich zwei Fünftel. Auch die Zahl der durchschnittlich im Haushalt vorhandenen Pkw liegt im Westen höher (vgl. Tabelle 10). Diese Ergebnisse entsprechen weitgehend den aus der amtlichen Statistik und repräsentativen Bevölkerungsumfragen bekannten Daten: Laut Sozio-ökonomischem Panel (SOEP) verfügten 1994 in Ostdeutschland 44% der Haushalte mit Bezugspersonen ab 55 Jahre und rund 60% der entsprechenden Haushalte in Westdeutschland über (mindestens) einen Pkw.

Zugleich bestehen in beiden Untersuchungsregionen hinsichtlich der Verfügbarkeit eines Pkw erhebliche Diskrepanzen nach dem Alter, zwischen Männern und Frauen und zwischen in Ein- und Mehrpersonen-Haushalten lebenden Älteren. Während in Chemnitz das Verhältnis von Männern und Frauen mit einem Auto im Haushalt annähernd ausgeglichen ist, verfügen in Mannheim knapp drei Viertel der Männer, aber nur 40% der Frauen über ein oder mehrere Autos.

Tabelle 10: Pkw-Verfügbarkeit in Haushalten Äterer (nach Haushaltstypen und Geschlecht)

	Chemnitz			Mannheim		
	1 -Personen-Haushalte		Mehrper- sonen- Haushalte	1 -Personen-Haushalte		Mehrper- sonen-Haushalte
	Männer	Frauen		Männer	Frauen	
<i>N</i>	44	103	253	41	103	260
Insgesamt	25	6	55	54	17	71
<i>Alter</i>						
5 5-64 Jahre	33	43	84	55	56	87
65-74 Jahre	44	11	47	100	26	75
75-79 Jahre	9	0	41	78	17	67
ab 80 Jahre	22	0	22	20	3	45

N(Chemnitz) = 400; N(Mannheim) = 404

Datenbasis: Outdoor Mobility Survey 1995

Auch die bekannten altersspezifischen Unterschiede zwischen Frauen und Männern hinsichtlich der Pkw-Verfügbarkeit sind im Westen stärker ausgeprägt als im Osten. Der Anteil der Personen, die ein Auto im Haushalt haben, nimmt wie in Ost- und Westdeutschland insgesamt auch in den beiden Untersuchungsregionen in den höheren Altersgruppen deutlich, in Chemnitz sogar extrem ab. Bei Frauen reduziert sich diese Mobilitätsoption schon in jüngeren Altersgruppen und in größerem Umfang. Lediglich in der Generation der 55- bis 64jährigen ist die Pkw-Verfügbarkeit bei Männern und Frauen annähernd gleich. Massive geschlechtsspezifische Unterschiede lassen sich insbesondere in Mannheim erkennen. Während Männer hier bis ins hohe Alter zu über 80% ein Auto zur Verfügung haben und erst bei den 80jährigen und älteren eine geringere Ausstattung zu beobachten ist, verfügen Frauen bereits in der Altersgruppe ab 65 Jahre wesentlich seltener über einen Pkw.

Alleinlebende besitzen im Osten wie im Westen fast durchgängig seltener ein Auto als Personen, die in Mehrpersonen-Haushalten leben. Vor allem alleinlebenden Frauen steht im höheren Alter nur noch selten - in Chemnitz so gut wie nie - ein Auto zur Verfügung (vgl. Tabelle 10).

Der Umstand, daß ältere Frauen noch seltener einen Führerschein besitzen als ältere Männer, kann hierfür genauso die Ursache sein wie die fehlende Notwendigkeit oder unzureichende finanzielle Mittel, einen eigenen Pkw anzuschaffen.

In bezug auf die Fahrkompetenz treten ähnliche Ost-West-Unterschiede auf wie bei der Verfügbarkeit eines Autos. In der untersuchten westdeutschen Region besitzt insgesamt etwas mehr als die Hälfte, in der ostdeutschen Region etwa ein Drittel der befragten Älteren ab 55 Jahre einen Führerschein. Zwei von drei Männern dieses Alters können Auto fahren, von den Frauen dagegen nur jede vierte, und während in Chemnitz nur 15% der befragten Frauen eine Fahrerlaubnis haben, sind es in Mannheim rund doppelt so viele (vgl. Tabelle 11).

Tabelle 11: Führerscheinbesitz (nach Alter und Geschlecht)

	Chemnitz			Mannheim		
	Insgesamt	Männer	Frauen	Insgesamt	Männer	Frauen
	in%					
Insgesamt	34	53	15	57	81	32
<i>Alter</i>						
55-64 Jahre	57	79	35	73	90	55
65-74 Jahre	35	52	18	61	87	33
75-79 Jahre	24	47	5	58	88	27
ab 80 Jahre	18	33	2	36	58	16

N(Chemnitz) = 400; N(Mannheim) = 404

Datenbasis: Outdoor Mobility Survey 1995

Tabelle 12: Jahr des Führscheinwerbs (nach Geschlecht)

		Männer	Frauen
Chemnitz			
	<i>N</i>	108	30
	vor 1949	26	(0)
	1950-	40	(7)
	1960-1969	25	(30)
	1970-1995	9	(63)
Mannheim			
	<i>N</i>	765	65
	vor 1949	30	8
	1950-	44	34
	1960-1969	19	38
	1970-1995	7	20

() Fallzahl: 30 bis 40

N(Chemnitz) = 400; N(Mannheim) = 404

Datenbasis: Outdoor Mobility Survey 1995

Die Männer waren den Frauen auch in bezug auf das Fahrenlernen voraus: Über die Hälfte der Männer ab 75 Jahre besitzt einen Führerschein bereits seit mehr als 45 Jahren. Rund 40% haben ihre Fahrerlaubnis in den Jahren 1950-59 erworben. Bei den Frauen setzte der Führscheinwerb in nennenswertem Umfang deutlich später ein, und zwar in der westdeutschen Region ab 1950 und in der ostdeutschen Region ab 1960 (vgl. Tabelle 12).

Tabelle 13: Jahr des Führerscheinerwerbs (nach Alter)

	Insgesamt	55-64 Jahre	65-74 Jahre	75-79 Jahre	ab 80 Jahre
Chemnitz					
<i>N</i>	138	58	38	24	18
vor 1949	20	2	(13)	*	*
1950-1959	33	31	(47)	*	*
1960-1969	26	33	(21)	*	*
1970-1995	21	34	(18)	*	*
Mannheim					
<i>N</i>	230	73	62	58	37
vor 1949	24	1	13	41	(59)
1950-1959	41	48	47	33	(32)
1960-1969	24	34	32	19	(0)
1970-1995	10	16	8	7	(8)

() Fallzahl: 30 bis 40

* Fallzahl: N < 30

Datenbasis: Outdoor Mobility Survey 1995

Dieser verzögerte Führerscheinerwerb setzt sich in Chemnitz auch noch in der jüngsten Altersgruppe fort: Gut ein Drittel der 55-64jährigen hat den Führerschein erst nach 1970 gemacht. In Mannheim war dies nur noch bei 16% der Fall (vgl. Tabelle 13).

Allerdings fahren auch von den Frauen, die einen Führerschein besitzen, viele nicht mehr selbst. In Chemnitz fährt nur noch die Hälfte dieser Frauen selbst Auto, in Mannheim sind es knapp zwei Drittel. Das bedeutet, daß von den befragten Frauen ab 55 Jahre insgesamt in Chemnitz nur etwa 8% und in Mannheim 20% Auto fahren. Bei den Männern sind es im Vergleich dazu 42% beziehungsweise 66% (vgl. Tabelle 14).

Diese Zahlen zeigen deutlich, daß die Mobilitätsvoraussetzungen für ältere Menschen in Ost- und Westdeutschland sehr unterschiedlich sind und daß zudem ein extremes Ungleichgewicht zuungunsten der Mobilitätsoptionen von Frauen besteht.

Betrachtet man das Vorhandensein eines Pkw im Zusammenhang mit der Wohnlage der Befragten, kann man für Mannheim und Chemnitz eine strukturell ähnliche Verteilung feststellen. Der Anteil der Autobesitzer ist jeweils im Zentrum am niedrigsten und in den Randgebieten am höchsten.

Unterschiede zwischen der west- und ostdeutschen Untersuchungsregion bestehen dagegen hinsichtlich der Pkw-Nutzung und ihrer Veränderung. Fast 70% der befragten Autofahrer und -fahrerinnen in Chemnitz nutzen ihr Auto täglich. In Mannheim ist es nur knapp die Hälfte. Etwa jeder beziehungsweise jede dritte fährt hier ein- bis zweimal die Woche Auto und 14% noch

Tabelle 14: Pkw-Verfügbarkeit und -Nutzung in Haushalten Älterer (nach Alter, Geschlecht, Pkw-Ausstattung, Selbstfahrern)

	Chemnitz					Mannheim				
	Insge- samt	Männer		Frauen samt		Insge- samt	Männer		Frauen	
	Pkw im HH	Pkw im HH	Selbst- fahrer	Pkw im HH	Selbst- fahrer	Pkw im HH	Pkw im HH	Selbst- fahrer	Pkw im HH	Selbst- fahrer
	in %									
Insgesamt	39	45	42	33	8	56	72	66	40	20
<i>Alter</i>										
55-64 Jahre	78	79	77	78	22	81	84	80	78	43
65-74 Jahre	38	44	43	33	7	63	81	72	44	21
75-79 Jahre	24	36	32	11	0	53	82	78	24	16
ab 80 Jahre	13	20	16	6	0	26	37	33	16	4

N(Chemnitz) = 400; N(Mannheim) = 404
 Datenbasis: Outdoor Mobility Survey 1995

seltener. Die tägliche Nutzung findet in beiden Regionen überwiegend bei den jüngeren Befragten (55-64 Jahre: 69%; 65-74 Jahre: 55%), aber auch noch bei fast 40% der Hochbetagten statt. Nur knapp jede(r) fünfte 75-79jährige und 12% der 80jährigen und älteren Autofahrer benutzen ihr Auto seltener als ein- bis zweimal die Woche.

Von den Mannheimer Autofahrern und -fahrerinnen ab 55 Jahre führen zum Zeitpunkt der Befragung 71% weniger als früher. Bei einem Fünftel ist die Pkw-Nutzung unverändert, und nur eine Minderheit von 8% fährt mehr als früher. In Chemnitz wird dagegen das Auto von fast einem Viertel der Autofahrer(innen) häufiger als früher genutzt, und von einer geringeren Autonutzung berichtet weniger als die Hälfte der Befragten. Lediglich die Hochbetagten ab 80 Jahre fahren in Mannheim wie in Chemnitz fast ausnahmslos weniger als früher (vgl. Tabelle 15).

Der Grund, den die Befragten am häufigsten für ihre geringere Autonutzung angeben, ist in beiden Regionen, daß sie auch ohne Auto alles erreichen können. Fast ebenso oft wird in Chemnitz der hektische Verkehr als Ursache genannt. Dieser Grund spielt in Mannheim eine etwas geringere Rolle. Bei genauso vielen - gut einem Fünftel - führte hier die schwierige Parkplatzsuche zu einer Einschränkung der Pkw-Nutzung. In gleicher Weise sind die Befragten beider Regionen dagegen wieder durch physische Beeinträchtigungen betroffen: Bei jeweils einem Viertel sind gesundheitliche Gründe die Ursache für das seltenere Autofahren (vgl. Tabelle 16).

Diejenigen Autofahrer und -fahrerinnen, die ihr Auto mehr als früher nutzen, geben als Grund dafür überwiegend an, daß sie jetzt mehr Zeit für Unternehmungen haben. Weitere Ursachen sind berufliche oder gesundheitliche Gründe und die große Entfernung zu Freunden und Verwandten.

Tabelle 15: Veränderung Pkw-Nutzung (nur Führerscheinbesitzer; nach Alter, Geschlecht)

Fahre...	... weniger als früher	keine Veränderung	... mehr als früher	N
in%				
Chemnitz				
Insgesamt	46	31	24	101
<i>Geschlecht</i>				
Männer	45	31	23	86
Frauen	*	*	.	15
<i>Alter</i>				
5 5-64 Jahre	31	33	35	51
ab 65 Jahre'	60	12	28	50
Mannheim				
Insgesamt	71	21	8	175
<i>Geschlecht</i>				
Männer	75	18	7	134
Frauen	61	29	10	41
<i>Alter</i>				
5 5-64 Jahre	56	34	10	62
65-74 Jahre	73	12	15	48
75-79 Jahre	81	17	2	47
ab 80 Jahre	*	*	.	18

1 Wegen geringer Fallzahlen Zusammenfassung der Altersgruppen „65-74 Jahre“ (n = 27), „75-79 Jahre“ (n = 15) und „ab 80 Jahre“ (n = 8).

* Fallzahl: N < 30

Datenbasis: Outdoor Mobility Survey 1995

Tabelle 16: Gründe für „Weniger fahren“

	Chemnitz	Mannheim
in %		
Auch ohne Auto alles erreichbar	37	32
Verkehr zu hektisch	30	21
Gesundheitliche Gründe	24	24
Schwierige Parkplatzsuche	9	22
Jemand fährt mich	7	10
Mühe beim Einparken	2	4
Autohandhabung zu schwer	0	3
Finanzielle Gründe	0	2
Andere Gründe	41	54

Mehrfachnennungen möglich N(Chemnitz)
= 46; N(Mannheim) = 125 Datenbasis:
Outdoor Mobility Survey 1995

Tabelle 17: Mit dem Pkw pro Jahr zurückgelegte Kilometer (nach Alter)

	Insgesamt	55-64 Jahre	65-74 Jahre	75-79 Jahre	ab 80 Jahre
<i>N</i>	276	113	75	62	26
<i>Strecke pro Jahr</i>					
bis 5.000km	34	28	21	45	(65)
5.000-10.000 km	39	32	55	37	(27)
mehr als 10.000 km	27	40	24	18	(8)

() Fallzahl: 30 bis 40

N(Chemnitz) = 101; N(Mannheim) = 175

Datenbasis: Outdoor Mobility Survey 1995

Bezüglich der jährlichen Fahrleistung bestehen zwischen der Ost- und der Westregion keine signifikanten Unterschiede, und auch zwischen Männern und Frauen sind die Unterschiede nur sehr gering: Frauen fahren im Vergleich zu Männern etwas häufiger nur bis zu 5000 km und seltener mehr als 10 000 km im Jahr. Ausschlaggebend für die jährlich gefahrenen Kilometer ist das Alter. Mit zunehmendem Alter nimmt die durchschnittliche jährliche Fahrleistung deutlich ab (vgl. Tabelle 17).

Öffentliche Verkehrsmittel

Eine Alternative zum Pkw bilden die Verkehrsmittel des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV). In beiden Städten wird diese Möglichkeit von rund 80% der Befragten, also auch von Autofahrern und Autofahrerinnen, genutzt. Nur jede(r) fünfte gibt an, diese Verkehrsmittel nie zu benutzen. Bei letzteren handelt es sich vor allem um Hochaltrige: In Mannheim ist die Hälfte der Nicht-Nutzer mindestens 75 Jahre alt, in Chemnitz 80 Jahre und älter.

In Mannheim ist der Anteil der ÖPNV-Nutzerinnen überdurchschnittlich groß, während in Chemnitz - trotz des sehr geringen Anteils an Autofahrerinnen - in dieser Hinsicht keine Differenzen zwischen Männern und Frauen bestehen.

In beiden Stadtregionen wird der ÖPNV insbesondere von Bewohnern der im mittleren Ring gelegenen Stadtteile genutzt, gefolgt von den Randgebieten und dem Zentrum. Der mittlere Ring ist verkehrstechnisch besser angebunden als die Randgebiete, und es besteht eine größere Notwendigkeit, öffentliche Verkehrsmittel zu nutzen, als im Zentrum, wo viele Dienstleistungseinrichtungen auch zu Fuß erreicht werden können (vgl. Tabelle 18).

Tabelle 18: Nutzung des ÖPNV (nach Alter, Pkw-Besitz, Wohnregion und Geschlecht)

ÖPNV nutzen in...	Chemnitz	Mannheim
	in %	
Insgesamt	81	79
<i>Alter</i>		
5-64 Jahre	80	82
65-74 Jahre	95	82
75-79 Jahre	87	74
ab 80 Jahre	60	79
<i>Pkw im Haushalt</i>		
Pkw vorhanden	78	74
Kein Pkw	82	85
<i>Wohnregion</i>		
Zentrum	79	69
Mittlerer Ring	84	86
Randgebiete	79	79
<i>Geschlecht</i>		
Männer	82	74
Frauen	80	85

N(Chemnitz) = 400; N(Mannheim) = 404

Datenbasis: Outdoor Mobility Survey 1995

Gründe für die Nichtnutzung des ÖPNV

Als Begründung für die Nicht-Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs wird in Mannheim am häufigsten - zu etwa 80% - die Antwort "Ich brauche keine öffentlichen Verkehrsmittel" genannt. Jeweils gut 10% geben an, daß die Linienführung ungünstig oder die Fahrpreise zu hoch seien. Die Antwortmöglichkeit "Es sind keine öffentlichen Verkehrsmittel in der Wohngegend vorhanden" wurde in keinem der Fälle gewählt, doch sind für jeweils knapp 10% die Haltestellen zu weit entfernt oder die Busse und Bahnen zu unbequem (vgl. Tabelle 19; Mehrfachnennungen waren möglich).

In Chemnitz meinen im Vergleich dazu nur knapp 70% der Nichtnutzer, daß sie keine öffentlichen Verkehrsmittel benötigen. Dagegen ist der Anteil derjenigen, für die die nächstgelegene Haltestelle zu weit entfernt ist, mehr als doppelt so hoch wie in Mannheim, und auch die Unbequemlichkeit von Bussen und Bahnen wird häufiger bemängelt.

Alle Autofahrer und Autofahrerinnen wurden auch danach gefragt, ob sie bereit wären, auf ihr Auto zu verzichten und statt dessen ein Freiticket für den ÖPNV zu nutzen. Die überwiegende Mehrheit - gut 70% - ist hierzu nicht bereit. Bei weiterem Nachfragen, ob die Nutzung eines solchen Freitickets unter den angegebenen Bedingungen eventuell zu einem späteren Zeitpunkt in Frage

Tabelle 19: Gründe für Nichtnutzung des ÖPNV

	Chemnitz	Mannheim
<i>Anzahl Nicht-Nutzer des ÖPNV</i>	<i>77(19%)</i>	<i>84(21%)</i>
	in%	
Ich brauche keine öffentlichen Verkehrsmittel	68	81
Haltestelle zu weit entfernt	21	8
Busse und Bahnen zu unbequem	14	8
Fahrpreise zu hoch	12	12
Linienführung ist ungünstig	9	12
Busse und Bahnen fahren zu selten	5	5
Kein ÖPNV in Wohngegend vorhanden	1	0

Mehrfachnennungen möglich Datenbasis:
Outdoor Mobility Survey 1995

käme, reagierten die Älteren in Mannheim und Chemnitz unterschiedlich. In Mannheim scheinen persönliche Gründe für eine Akzeptanz ausschlaggebender zu sein als die Situation im öffentlichen Personennahverkehr, da mehr als zwei Drittel der zunächst Ablehnenden ein solches Angebot dann nutzen würden, wenn sie selbst nicht mehr fahren könnten. 14% machen den Verzicht auf das Privatauto von der Verbesserung des ÖPNV abhängig, alle anderen würden ein solches Freiticket auf keinen Fall gegen ihr Auto eintauschen.

In Chemnitz ist die Bereitschaft der Autofahrer noch geringer ausgeprägt, auf den eigenen Pkw zu verzichten und auf den ÖPNV umzusteigen. Zwei Drittel der älteren Autofahrer würden ein Freiticket in keinem Fall vorziehen, und rund ein Drittel würde es nur für den Fall nutzen, daß sie selbst nicht mehr fahren könnten. Fast niemand macht eine Verbesserung der Bedingungen im ÖPNV zur Voraussetzung. Offenbar besitzt das eigene Auto für die älteren ostdeutschen Autofahrer und -fahrerinnen aufgrund langjähriger Einschränkungen einen noch größeren Stellenwert als im Westen.

Die Wege der Älteren

Ergebnisse der Tagebuchauswertungen (Outdoor Mobility Diary)

Im Untersuchungszeitraum September bis November 1995 haben die befragten Älteren jeweils drei Tage lang in einem Tagebuch alle ihre durchgeführten Wege und deren Begleitumstände eingetragen. Nach einer ersten Analyse dieser Tagebücher lassen sich in Mannheim und Chemnitz viele Gemeinsamkeiten, aber auch Unterschiede im Mobilitätsverhalten der Älteren feststellen.

Definition der Wege und Teilwege

Unser Untersuchungsziel ist die Erfassung von Mobilitätsbedürfnissen Älterer und von eventuell auftretenden Schwierigkeiten auf ihren außer Haus zurückgelegten Wegen. Ein Weg beginnt deshalb nach unserer Definition und entsprechend in dem von uns verwendeten Tagebuchformular beim Verlassen der eigenen Wohnung und endet mit der Rückkehr in die Wohnung. Er umfaßt alle Wegeabschnitte - also Teilwege - und die jeweils ausgeübten Aktivitäten. Ein Teilweg ist durch die Benutzung jeweils nur eines Verkehrsmittels gekennzeichnet. Bei einem Wechsel des Verkehrsmittels beginnt ein neuer Teilweg.

Im folgenden wird kurz auf den Unterschied der von uns verwendeten Definition zu einigen in der Verkehrsforschung üblichen Definitionen eingegangen. In vielen Mobilitätsuntersuchungen - beispielsweise in den Studien von KONTIV (Kontinuierliche Erhebungen zum Verkehrsverhalten) und SrV (System repräsentativer Verkehrsbefragungen) wird verstärkt Gewicht gelegt auf eine minutiöse Rekonstruktion von Wegeketten und die genauen Umstände von Ortsveränderungen. In den Studien der SrV wird jede "Ortsveränderung zwischen einem räumlich bestimmbar Quell- und Zielpunkt sowie mit einem eindeutigen Zweck" als Weg bezeichnet und erfaßt (TU Dresden 1994).

Nach einer Definition von Eurostat handelt es sich bei einem Weg um eine Reihe von Etappen zwischen zwei Aktivitäten. Der Definition von Etappe entspricht der von uns benutzte Begriff von 'Teilweg', wobei wir - wie oben beschrieben - eine andere Definition von Weg zugrundelegen. Unsere Definition von Weg entspricht mit einigen Einschränkungen in etwa der Bezeichnung von Tour, die - mit Beginn und Ende am selben Ort - mehrere Wege (nach der SrV- und Eurostat-Definition) oder Etappen umfaßt.

Tabelle 20: Anzahl der Wege und Teilwege¹

	Chemnitz	Mannheim
Ausgefüllte Tagebücher	399	404
Anzahl Wege Anzahl	1365	1473
Teilwege Wege pro	3324	3427
Person Wege pro	3,4	3,6
Person/Tag	1,1	1,2

¹ Tagebuchführung: jede(r) Befragte 3 Tage
Datenbasis: Outdoor Mobility Diary 1995

Anzahl der Wege und Teilwege

An den jeweils erfaßten drei Tagen wurden von den Teilnehmern insgesamt 2838 Wege zurückgelegt (MA: 1473 Wege/CH: 1365). Ein Weg umfaßt hierbei alle Wegeabschnitte - also Teilwege und ausgeübte Aktivitäten - vom Verlassen der Wohnung bis zur Rückkehr in die Wohnung. Signifikante Unterschiede zwischen den Untersuchungsregionen sowie zwischen Männern und Frauen bestehen nicht. Im Durchschnitt haben die Befragten in Chemnitz und Mannheim im Untersuchungszeitraum an den jeweils dokumentierten Tagen insgesamt 3,5 Wege pro Person zurückgelegt - pro Tag also durchschnittlich 1,2 Wege (vgl. Tabelle 20).

Diese Wege sind zum überwiegenden Teil (MA: 80% / CH: 76%) einfache Wege, das heißt sie bestehen lediglich aus einem Hinweg, einer Zielaktivität und dem Rückweg. Nur bei knapp einem Fünftel handelt es sich um zusammengesetzte, also aus mehreren Teilwegen bestehende Wege. Im Durchschnitt besteht pro Person ein Weg somit aus 2,4 Teilwegen. Während also in Mannheim der Anteil aller Wege pro Person etwas höher ist als in Chemnitz, sind die Wege in Chemnitz häufiger aus mehreren Teilwegen zusammengesetzt.

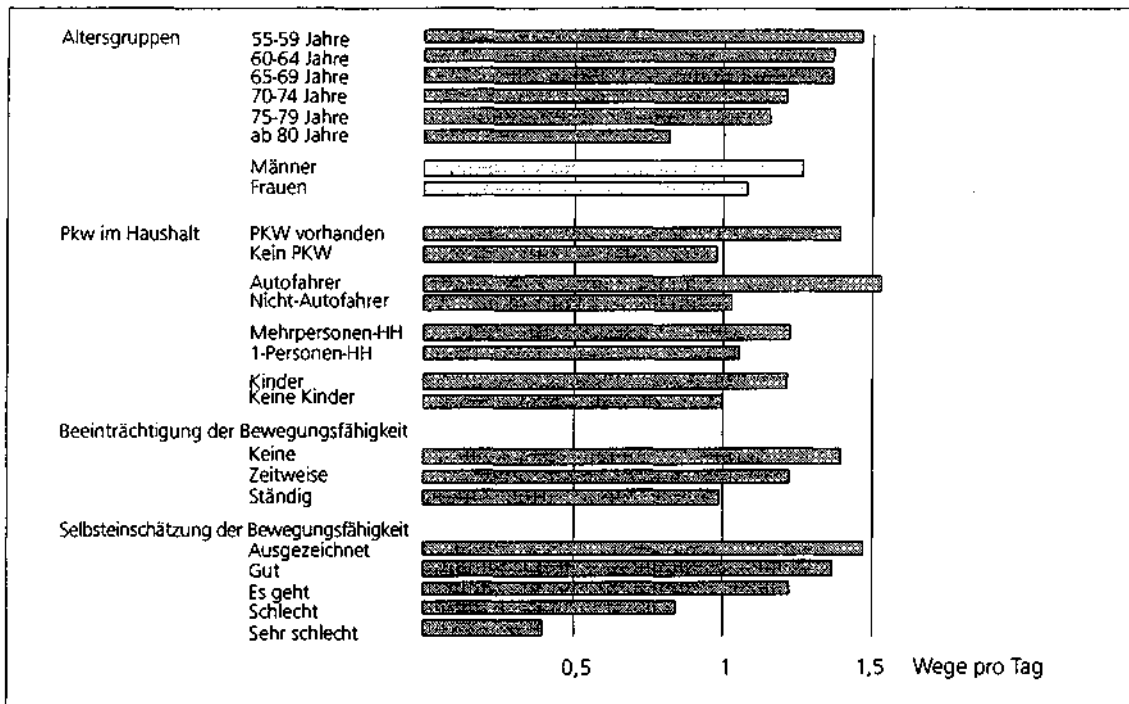
Diese Angaben beziehen sich allerdings nur auf die tatsächlich zurückgelegten Wege. Immerhin jeder oder jede zehnte Befragte notierte an allen drei Tagen keinen einzigen Weg. Rund ein Viertel (27%) liegt indessen mit mehr als 4 bis zu 15 Wegen im Untersuchungszeitraum eindeutig über dem Durchschnitt von 3,5 Wegen. Auch hier zeigt sich ein höherer Anteil Befragter mit überdurchschnittlich vielen Wegen in Mannheim gegenüber Chemnitz.

Wer sind die "immobilen" Personen?

Von den 10% der Befragten, die innerhalb der dokumentierten drei Tage keinen einzigen Weg zurückgelegt haben, lebt fast die Hälfte (47%) allein. Davon hat ca. ein Drittel keine Kinder. Mehr als die Hälfte der "immobilen" Personen ist bereits 80 Jahre und älter, aber immerhin 14% sind jünger als 65 Jahre. 80% sind durch Krankheit oder andere Beschwerden ständig in ihrer Bewegungsfähigkeit beeinträchtigt, und die meisten von ihnen sind mit ihrer gesundheitlichen

Helle Balken nicht signifikant N = 803

Abbildung 4: Durchschnittliche Anzahl der Wege pro Tag (nach Alter, Geschlecht, Sozialen Beziehungen, Pkw-Besitz und Bewegungsfähigkeit)



Datenbasis: Outdoor Mobility Diary 1995

Situation unzufrieden. Auf einer Skala von 0 bis 10 ordnet sich fast jede(r) dritte von ihnen sogar dem Wert 0, also "ganz und gar unzufrieden" zu.

Rund 60% der Personen, die im Untersuchungszeitraum ihre Wohnung nicht verließen, gaben gleichzeitig an, nicht mehr in der Lage zu sein, einkaufen zu gehen. Mehr als ein Drittel sagte sogar, daß es ihnen überhaupt nicht möglich sei, aus dem Haus zu gehen. Bei dieser Gruppe handelt es sich also hauptsächlich um Personen, die in ihrer Mobilität sehr stark eingeschränkt sind. Etwa jede(r) fünfte von den 10% der Befragten ohne einen Weg kann jedoch ohne Schwierigkeiten außer Haus gehen und einkaufen. Ein ebenso großer Anteil ist nicht oder nicht ständig in seiner Bewegungsfähigkeit beeinträchtigt.

Insgesamt wird die Anzahl der durchgeführten Wege und Teilwege entscheidend vom Alter und mehr noch vom Gesundheitszustand beeinflusst. Mit zunehmendem Alter und schlechterer Bewegungsfähigkeit werden deutlich weniger Wege zurückgelegt: Während die Befragten zwischen 55 und 59 Jahren im Durchschnitt 1,5 Wege pro Tag zurücklegen, berichten die Älteren ab 80 Jahre in ihren Tagebüchern von wesentlich weniger, nämlich 0,8 Wegen pro Tag. Entsprechend sinkt die Anzahl der Wege im Zusammenhang mit einer geringeren Bewegungsfähigkeit. Personen, die ihre Bewegungsfähigkeit zur Zeit der Befragung als sehr gut einschätzen, legen im Durchschnitt 1,5 Wege pro Tag, diejenigen mit schlechter Bewegungsfähigkeit 0,9 Wege und Ältere mit sehr schlechter Bewegungsfähigkeit sogar nur 0,4 Wege pro Tag zurück. Ebenso notieren Befragte, die ständig in ihrer Bewegungsfähigkeit eingeschränkt sind, weniger zusammengesetzte Wege als Ältere, die sich wenig oder überhaupt nicht eingeschränkt fühlen.

Zwischen den Befragten aus dem Zentrum, den Stadtteilen in mittleren Lagen und den Randgebieten bestehen bezüglich der Zahl der täglich zurückgelegten Wege kaum Unterschiede. Allerdings benötigen Personen, die in den Randgebieten wohnen, pro Weg durchschnittlich etwas mehr Zeit, und ihre Wege setzen sich häufiger aus mehreren Teilwegen zusammen (vgl. Abbildung 4).

Neben dem Alter und der gesundheitlichen Situation der Befragten wirken sich auch technische und soziale Rahmenbedingungen signifikant auf Ausmaß und Umfang der Mobilität Älterer aus. Die Mobilitätsmuster von Führerscheinbesitzern und Pkw-Besitzern verglichen mit Personen ohne Auto weichen beispielsweise deutlich voneinander ab. Mehr noch als von der Verfügbarkeit eines Pkw ist das Ausmaß der Mobilität jedoch davon abhängig, ob jemand selbst fährt. Während Personen, die nicht selbst fahren, genauso wie Personen ohne Pkw durchschnittlich lediglich einen Weg pro Tag zurücklegen, absolvieren die Pkw-Besitzer im Durchschnitt 1,4 Wege und Selbstfahrer sogar 1,5 Wege pro Tag. Männer und Frauen mit Kindern sind pro Tag etwas häufiger unterwegs (1,2 Wege) als kinderlose Personen (1,0 Wege), ebenso wie die Befragten aus Mehrpersonen-Haushalten tendenziell häufiger pro Tag aus dem Haus (1,2 Wege) gehen als Personen, die allein leben (1,1 Wege). Die Unterschiede zwischen den Haushaltsformen Ein- und Mehr-Personenhaushalt weisen allerdings nur eine geringe Signifikanz auf und sind somit nicht so stark ausgeprägt wie die Unterschiede der Personen mit/ohne Kind(er).

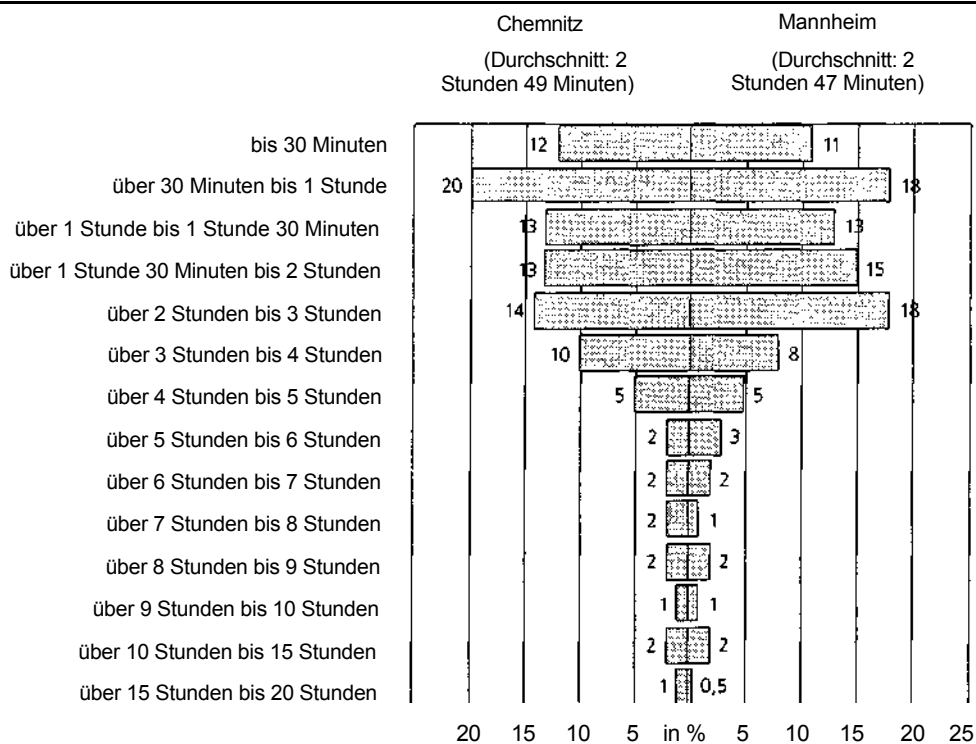
Zeitraum der Wege

Die Wegedauer bezieht sich in der vorliegenden Untersuchung auf den Zeitraum vom Verlassen der Wohnung bis zur Rückkehr, also auf die gesamte Aktivität und nicht nur auf die darin enthaltene Verkehrsteilnahme. Für einzelne Teilabschnitte können daher keine detaillierten Zeitangaben gemacht werden.

Insgesamt betrachtet weisen die Angaben zur Wegedauer nur wenig Unterschiede zwischen den beiden Stadtregionen auf. Im Durchschnitt benötigen die Befragten für einen Weg zwei Stunden und 48 Minuten, wobei die Zeitdauer in Abhängigkeit von der Wohnlage vom Stadtzentrum zu den Randgebieten hin kontinuierlich ansteigt. Der größte Teil der Wege wird innerhalb von drei Stunden zurückgelegt (74%). Rund 30% sind bereits nach einer Stunde beendet. Länger als drei Stunden dauern somit nur etwa 15% aller Wege. Während die befragten Chemnitzer jedoch zum überwiegenden Teil - und zwar bei 20% der Wege - eine halbe bis zu einer Stunde unterwegs sind, kommt bei den Älteren in Mannheim zusätzlich ein zweiter Zeitraum, nämlich "über zwei bis drei Stunden", besonders häufig vor. In jede der beiden Rubriken fallen jeweils 18% der zurückgelegten Wege.

Etwa die Hälfte der Wege beginnt am Vormittag zwischen acht und zwölf Uhr, weitere 20% am frühen Nachmittag zwischen zwei und vier Uhr. Mittags und am späteren Abend beginnen 12% der Wege. Nach sieben Uhr abends bis Mitternacht verlassen die Befragten ihre Wohnung nur noch für 3% der Wege, und 13% geben an, in dieser Zeit nach Hause zurückgekehrt zu sein. Die meisten Wege (30%) enden am späten Nachmittag zwischen vier und sieben Uhr (vgl. Abbildung 5).

Abbildung 5: Wegedauer (Zeitraum vom Verlassen der Wohnung bis zur Rückkehr)



Wege Chemnitz: N=1363; Wege Mannheim: N=1468
 Datenbasis: Outdoor Mobility Diary 1995

Ziele

Für alle Teilwege wurden in dem von uns verwendeten Erhebungsinstrument die Wegeziele erfasst, so daß sich die folgenden Ergebnisse wieder auf die einzelnen Wegeabschnitte beziehen. Läßt man die Teilwege, die zurück in die eigene Wohnung führen, bei der Untersuchung der Ziele zunächst außer acht, dann findet in beiden Untersuchungsregionen etwa die Hälfte aller Teilwege in der näheren Umgebung beziehungsweise in der Nachbarschaft der Befragten statt. Knapp ein Fünftel führt in die weitere Umgebung oder einen anderen Stadtteil. Weniger als 10% der Teilwege werden in einen anderen Ort oder eine andere Stadt unternommen. In Chemnitz belaufen letztere sich sogar nur auf rund 3% (vgl. Tabelle 21).

Teilwege, die in die Innenstadt führen, werden in Mannheim ebenfalls etwas häufiger als in Chemnitz angeführt: Ihr Anteil liegt bei 16%, in Chemnitz dagegen nur bei 10%. Statt dessen ist der Anteil der Teilwege, die zunächst eine Haltestelle oder einen Bahnhof zum Ziel haben, mit fast einem Fünftel deutlich größer als in Mannheim, wo dies nur bei 7% der Fall ist. In dieser Beziehung wirken sich - ähnlich wie bei der Wahl der Verkehrsmittel - die Unterschiede in der Ausstattung der Haushalte mit privaten Personenwagen aus (vgl. dazu Tabelle 10 und 14).

Tabelle 21: Zielorte

	Chemnitz			Mannheim		
	Insgesamt	mit Rückweg	ohne Rückweg	Insgesamt	mit Rückweg	ohne Rückweg
<i>Zielorte</i>						
Nähere Umgebung, Nachbarschaft	964	29	49	971	28	50
Stadtzentrum, Innenstadt	202	6	10	311	9	16
Weitere Umgebung, anderer Stadtteil	361	11	19	364	10	19
Haltestelle, Bahnhof	365	11	19	143	4	7
Anderer Ort, andere Stadt	64	2	3	137	4	7
Eigene Wohnung (bei Rückweg)	1377	41	-	1542	45	-
Zielorte insgesamt	3333	100	-	3468	100	-
Zielorte ohne Rückweg	1956	-	100	1926	-	100

- nicht vorhanden/trifft nicht zu/nicht gefragt

N(Chemnitz) = 399; N(Mannheim) = 404

Datenbasis: Outdoor Mobility Diary 1995

Verkehrsmittelwahl

Mit welchen Verkehrsmitteln die Befragten ihre Wege zurückgelegt haben, wurde für alle Teilwege in den Tagebuchformularen detailliert erhoben. Obwohl beide Untersuchungsstädte über eine ähnliche Verkehrsinfrastruktur verfügen, ist die Nutzung der Verkehrsmittel teilweise unterschiedlich.

Insgesamt wird mehr als die Hälfte aller Teilwege (51 %) von den Befragten zu Fuß unternommen, gefolgt von knapp einem Drittel (29%), die mit dem Auto bewältigt werden. Im einzelnen lassen sich jedoch zwischen Chemnitz und Mannheim Unterschiede in der Verkehrsmittelwahl feststellen. In Mannheim wird die Hälfte der Teilwege zu Fuß erledigt. Das sind rund 10% weniger als in Chemnitz. Mit dem Fahrrad werden in Mannheim immerhin 8% der Teilwege zurückgelegt. In Chemnitz hat dieses Verkehrsmittel für die ältere Bevölkerung so gut wie keine Bedeutung (1 %).

Bei der Nutzung des Autos liegt Chemnitz deutlich hinter den Angaben aus Mannheim zurück, wo 30% der Teilwege mit dem Auto, zumeist von Selbstfahrern (3/4 Selbstfahrer, 1/4 Mitfahrer), zurückgelegt werden. In Chemnitz benutzen die Befragten das Auto insgesamt nur für gut ein Fünftel der Teilwege (22%), und auch der Anteil der Selbstfahrer ist im Vergleich zu Mannheim deutlich niedriger (2/3 Selbstfahrer, 1/3 Mitfahrer). Diese Unterschiede in der Verkehrsmittelwahl stehen natürlich in unmittelbarem Zusammenhang mit den Differenzen in der Ausstattung der Haushalte mit einem Pkw.

Tabelle 22: Verkehrsmittelwahl (je Teilweg)

	Chemnitz		Mannheim	
	Insgesamt		Insgesamt	
<i>Verkehrsmittel</i>				
Zu Fuß	2049	62	1709	50
Fahrrad	41	1	266	8
Auto (Selbstfahrer)	486	15	765	22
Auto (Mitfahrer)	247	7	257	8
Bus	350	11	86	3
Straßenbahn	98	3	290	8
Andere	22	1	44	1
Teilwege insgesamt	3293	100	3417	100

N(Chemnitz) = 399; N(Mannheim) = 404

Datenbasis: Outdoor Mobility Diary 1995

Der Anteil des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) ist insgesamt genommen mit rund 12% an allen Teilwegen in beiden Regionen relativ gering, liegt jedoch in Chemnitz leicht über den Werten von Mannheim (MA: 11 %/CH: 14%). Auf Bus und Straßenbahn entfallen für die gesamte Stichprobe jeweils 6%. Betrachtet man diese beiden Verkehrsmittel für jede Region getrennt, zeigen sich deutliche Unterschiede in der Nutzungshäufigkeit: Während die Straßenbahn in Mannheim mit 8 % eindeutig ein Übergewicht gegenüber dem Bus hat (3 %), ist in Chemnitz der Bus das wichtigere Verkehrsmittel des ÖPNV (Bus: 11%, Straßenbahn: 4%) (vgl. Tabelle 22).

Aktivitäten

Die Aktivitäten, die am häufigsten als Zweck eines Teilweges genannt werden, sind in Chemnitz und Mannheim zwar in der Gewichtung unterschiedlich, nicht jedoch in der Rangordnung. Alltägliche Einkäufe und Besorgungen sowie kleinere Spaziergänge stehen eindeutig an erster und zweiter Stelle der Aktivitätenliste. Das Zusammensein mit Familienangehörigen und Freunden gehört laut Tagebuchaufzeichnungen ebenfalls zu den häufigsten Motiven für die außerhäusliche Mobilität der Älteren, allerdings in Chemnitz auf deutlich niedrigerem Niveau. Eine wichtige Position nehmen an vierter und fünfter Stelle der genannten Aktivitäten die Gesundheitsversorgung und Erledigungen bei Post, Bank oder Behörden ein.

Tabelle 23: Zweck/Aktivitäten je Teilweg

Zweck, Aktivität	Chemnitz			Mannheim		
	Insgesamt	mit	ohne	Insgesamt	mit	ohne
		Rückweg	%		Rückweg	%
Einkäufe, Besorgungen	529	15	28	571	16	27
Spaziergang, Hund ausführen	283	8	15	255	7	12
Zusammensein mit Freunden/Verwandten	145	4	8	230	6	11
Gesundheitsversorgung	144	4	8	139	4	7
Erledigungen (Post, Bank, Behörden)	110	3	6	105	3	5
Gartenarbeit	104	3	5	57	2	3
Vereins-, ehrenamtliche Tätigkeit	70	2	4	78	2	4
Arbeit	64	2	3	91	3	4
Jemandem helfen (Betreuung, Reparaturen)	63	2	3	64	2	3
Restaurant-, Cafebesuch	49	1	3	78	2	4
Jemanden begleiten, abholen, wegbringen	39	1	2	28	1	1
Gottesdienst, Friedhof	34	1	2	96	3	5
Sport, Wandern, Kegeln	31	1	2	92	3	4
Kulturelle Veranstaltungen, Weiterbildung	26	1	1	33	1	2
Kleine Reise, Urlaub	15	/	1	20	1	1
Weiterführung am Folgetag	13	/	1	13	/	1
Fortsetzung vom Vortag	11	/	1	13	/	1
Baustelle	3	/	/	0	0	0
Hinweg (zu Garage, Haltestelle, Bahnhof)	179	5	/	131	4	/
Rückweg	1535	45	-	1539	42	-
Teilwege insgesamt	3447	100	-	3633	100	-
Teilwege ohne Rückweg	1912	-	100	2094	-	100

/ Wert: $x < 0,5$; - trifft nicht zu; Mehrfachnennungen möglich
 N(Chemnitz) = 399; N(Mannheim) = 404 Datenbasis: Outdoor
 Mobility Diary 1995

Rechnet man Vereinsaktivitäten, die Teilnahme an kulturellen Veranstaltungen und Weiterbildungsangeboten sowie persönliche Hilfeleistungen zu dem oben angeführten Zusammensein mit Freunden und Bekannten hinzu, dann entfallen insgesamt rund 20% aller Aktivitäten außer Haus auf die Pflege persönlicher Kontakte und geselliges Beisammensein. Gartenarbeit ist eine relativ häufige Beschäftigung der Chemnitzer Befragten, während in den Tagebüchern der Mannheimer Gottesdienst- und Friedhofsbesuche sowie sportlich-gesellige Aktivitäten wie Wandern oder Kegeln etwas häufiger genannt werden (vgl. Tabelle 23).

Insgesamt zeigen die Mannheimer Befragten bezogen auf die Zahl ihrer Wege und Aktivitäten eine etwas größere Mobilität als die Chemnitzer.

Problemfelder

Die Zufriedenheit Älterer mit ihren Mobilitätsmöglichkeiten

Die Frage ist nun, ob sich Unterschiede in den Rahmenbedingungen auch auf die Zufriedenheit der älteren Männer und Frauen mit ihren Mobilitätsmöglichkeiten auswirken. Nach dem öffentlichen Personennahverkehr in ihrer Stadt befragt, äußern sich die Mannheimer und Chemnitzer etwa gleich zufrieden (vgl. Tabelle 24). Der geringe Unterschied läßt sich vermutlich auf die in den letzten zwei Jahren in Mannheim durchgeführten umfangreichen Änderungen des Liniennetzes, den Bau einer neuen Straßenbahnlinie sowie den Einsatz neuer Niederflur-Stadtbahnen und -Busse zurückführen. Diese Maßnahmen haben zeitweise enorme Beeinträchtigungen und Umstellungen für die Bevölkerung mit sich gebracht, die auch öffentliche Kritik zur Folge hatten, insgesamt aber zu einer Verbesserung der Situation des ÖPNV in Mannheim führten. So erklärt sich vermutlich auch der in Mannheim um 10% höhere Anteil der Hochzufriedenen (höchster Wert auf einer Skala von 0 bis 10) durch die insgesamt günstigere Situation im öffentlichen Nahverkehr. Generell sind ÖPNV-Nutzer mit dem Angebot ihrer Stadt zufriedener als Nicht-Nutzer.

Auch die Zufriedenheit der befragten älteren Menschen mit ihren Möglichkeiten, überall hinzukommen, wohin sie möchten, ist im Durchschnitt in der westdeutschen Untersuchungsregion nur geringfügig höher als in der ostdeutschen. Wesentlich krasser fallen die Unterschiede aus zwischen Personen, die nicht (mehr) selbst Auto fahren, auf der einen und Autofahrern und -fahrerinnen auf der anderen Seite. Während bei den Nicht-Autofahrern die Zufriedenheit in beiden Untersuchungsregionen gleichermaßen mit der Entfernung der Wohnung vom Zentrum, mit steigendem Alter sowie bei zunehmender Beeinträchtigung der Bewegungsfähigkeit stark zurückgeht, bleibt sie bei Autofahrern und -fahrerinnen auch unter solchen widrigen Bedingungen auf hohem Niveau bestehen. Ausschlaggebend ist dabei jeweils nicht, ob ein Pkw im Haushalt vorhanden ist, sondern ob jemand selbst Auto fährt (vgl. Tabelle 25).

Problemfelder

Welche Schwierigkeiten treten nun bei den Wegen zu wichtigen Bezugspersonen, zu Dienstleistungseinrichtungen und Freizeitaktivitäten auf? In allen beteiligten Ländern werden von den Älteren insgesamt und auf die einzelnen Bereiche bezogen relativ wenig Probleme genannt. In den

Tabelle 24: Zufriedenheit¹ mit dem ÖPNV (nach Nutzern/Nicht-Nutzern)

	Chemnitz	Mannheim
Insgesamt	7,4	7,2
ÖPNV-Nutzer	7,5	7,3
Nicht-Nutzer des ÖPNV	6,1	6,4

¹ Durchschnittswerte auf Zufriedenheitsskala von 0 (ganz und gar unzufrieden) bis 10 (ganz und gar zufrieden)

N(Chemnitz) = 336; N(Mannheim) = 356

Datenbasis: Outdoor Mobility Survey 1995

Tabelle 25: Zufriedenheit¹ Älterer mit ihren Mobilitätsmöglichkeiten²

	Chemnitz (7,3)			Mannheim (7,8)		
	Insgesamt	Autofahrer	Nicht-Auto-fahrer	Insgesamt	Autofahrer	Nicht-Auto-fahrer
<i>Alter</i>						
55-59 Jahre	7,6	7,7	7,4	7,9	8,5	6,8
60-64 Jahre	8,5	8,7	8,1	8,1	8,8	7,2
65-69 Jahre	7,3	7,8	7,1	8,7	8,9	8,4
70-74 Jahre	7,4	7,2	7,4	8,1	9,2	7,6
75-79 Jahre	7,4	8,0	7,3	7,8	8,1	7,6
ab 80 Jahre	6,4	8,5	6,2	7,1	8,3	6,8
<i>Wohnregion</i>						
Zentrum	7,4	8,7	7,0	8,1	8,4	7,9
Mittlerer Ring	7,6	7,9	7,6	7,8	8,3	7,4
Randgebiete	6,9	7,9	6,6	7,7	8,9	6,7
<i>Bewegungsfähigkeit</i>						
Nicht beeinträchtigt	7,9	7,6	8,0	8,5	8,7	8,2
Zeitweise beeinträchtigt	7,6	8,3	7,4	8,3	8,7	8,0
Ständig beeinträchtigt	6,8	8,4	6,4	7,1	8,2	6,6
<i>PKW im Haushalt</i>						
PKW vorhanden	7,7	8,1	7,1	8,3	8,5	7,7
Kein PKW	7,0	-	7,0	7,2	-	7,2

- trifft nicht zu

¹ Durchschnittswerte auf Zufriedenheitsskala von 0 (ganz und gar unzufrieden) bis 10 (ganz und gar zufrieden)

² Frage: „Wie zufrieden sind Sie - alles in allem - mit Ihren Möglichkeiten, überall dahin zu kommen, wo Sie hinmöchten, - sei es als Fußgänger, Radfahrer oder Autofahrer?“

N(Chemnitz) = 400; N(Mannheim) = 404

Datenbasis: Outdoor Mobility Survey 1995

Tabelle 26: Schwierigkeiten Älterer beim Erreichen von...

	... wichtigen Bezugs- personen	... Dienst- leistungen	... wichtigen Freizeit- aktivitäten
<i>Anzahl Personen mit Schwierigkeiten</i>	217(27%)	197(25%)	265 (33%)
	in %		
<i>Schwierigkeiten</i>			
Gesundheitliche Gründe	32	59	53
Entfernung zu groß	41	43	6
Schlechte Verkehrsverbindungen	12	17	4
Keine Möglichkeiten in der Nähe	-	-	15
Zu wenig Zeit	0		12
Schwierigkeiten bei der Benutzung des ÖPNV	5	11	2
Niemand begleitet mich	8	7	11
Kosten zu hoch	8	5	11
Angst bei Dunkelheit	1	5	9
Sorge für ein Familienmitglied	2	/	8
Verkehrsreiche/zu breite Straßen	2	7	1
Kein Auto zur Verfügung	4	6	3
Keine Parkmöglichkeit	2	6	/
Schlechte Straßenverhältnisse	1	4	/

- nicht gefragt; / Wert: $x < 0,5$; Mehrfachnennungen möglich
 N(Chemnitz) = 400; N(Mannheim) = 404 Datenbasis: Outdoor
 Mobility Survey 1995

deutschen Untersuchungsregionen berichten nur rund 25% der Befragten ab 55 Jahre von Schwierigkeiten (vgl. Tabelle 26).

Rund drei Viertel der Befragten haben keine Schwierigkeiten, die Personen und Einrichtungen, die für sie wichtig sind, auch zu erreichen. Die Wohnregion spielt in dieser Beziehung kaum eine Rolle. Anders sieht es mit Freizeitaktivitäten aus. In diesem Bereich haben ältere Personen aus Randgebieten häufiger Probleme, die Aktivitäten auch durchzuführen, die sie gerne ausüben würden.

Das positive Bild ändert sich jedoch, wenn man alle drei untersuchten Mobilitätsbereiche zusammen betrachtet und die auftretenden Schwierigkeiten nach dem Alter der Befragten differenziert. In mindestens einem Bereich - entweder Freunde und Verwandte öfters zu treffen, Dienstleistungseinrichtungen zu erreichen oder Freizeitaktivitäten auszuüben - treten Schwierigkeiten bereits in den jüngeren Altersgruppen auf, und zwar in der ostdeutschen Region bei 40% beziehungsweise 47% und in der westdeutschen sogar bei 56% der Befragten zwischen 55 und 74 Jahren. Bei den Hochbetagten nehmen die Probleme erwartungsgemäß noch zu. Positiv ausgedrückt kann man jedoch sagen, daß selbst von den über 80jährigen etwa ein Drittel angibt, keine Schwierigkeiten zu haben (vgl. Tabelle 27).

Tabelle 27: Personen mit Schwierigkeiten beim Erreichen von wichtigen Personen, Einrichtungen oder Aktivitäten (nach Alter und Bewegungsfähigkeit)

	Chemnitz	Mannheim
Insgesamt	50	58
<i>Alter</i>		
55-64 Jahre	40	56
65-74 Jahre	47	56
75-79 Jahre	52	59
ab 80 Jahre	64	60
<i>Bewegungsfähigkeit</i>		
Nicht beeinträchtigt	41	49
Zeitweise beeinträchtigt	41	48
Ständig beeinträchtigt	62	70

N(Chemnitz) = 400; N(Mannheim) = 404
 Datenbasis: Outdoor Mobility Survey 1995

Aus sozialpolitischer Sicht von Interesse ist nun zu wissen, um was für Personen es sich handelt, die Schwierigkeiten haben, ihre Freunde und Verwandten öfter zu treffen, Dienstleistungseinrichtungen zu erreichen oder Freizeitaktivitäten auszuüben, und was sie als Haupthindernisse dafür angeben.

Erwartungsgemäß besteht außer mit dem Alter auch ein enger Zusammenhang zwischen dem Auftreten von Schwierigkeiten und körperlicher Verfassung. Der überwiegende Teil der nicht oder nur zeitweise in ihrer Bewegungsfähigkeit eingeschränkten Menschen gibt an, keine Schwierigkeiten zu haben. Die Probleme konzentrieren sich bei den sehr alten und in ihrer Bewegungsfähigkeit eingeschränkten Menschen, und zwar insbesondere bei hochaltrigen Frauen. Entsprechend ist das am häufigsten genannte Problem bei der Ausübung von Mobilität die eigene Gesundheit.

In ihrer Bewegungsfähigkeit eingeschränkte Personen sind verständlicherweise mit den Möglichkeiten, überall dorthin zu gelangen, wohin sie gerne möchten, deutlich weniger zufrieden als nicht beeinträchtigte Personen. Auch mit ihren Freizeitmöglichkeiten sind die älteren Befragten um so unzufriedener, je älter und eingeschränkter sie in ihrer Bewegungsfähigkeit sind.

Dies ist an sich kein überraschendes Ergebnis. Es ist ein deutlicher Hinweis darauf, daß die geringere außerhäusliche Mobilität im Alter kein ganz freiwilliger Rückzug ist und daß viele Ältere durchaus mehr unternehmen würden, wenn sie persönlich die Möglichkeit dazu hätten. Es trifft demnach nicht zu, daß ältere Menschen sich mit gesundheitlichen Einschränkungen und äußeren Bedingungen abfinden und ihre persönliche Zufriedenheit bereitwillig an diese Gegebenheiten anpassen.

Die weiteren Gründe für die Einschränkung von Besuchen, Besorgungen oder Freizeitaktivitäten sind zum einen auf konkrete äußere Gegebenheiten wie zu große Entfernungen oder schlechte Verkehrsverbindungen zurückzuführen. Schwierigkeiten bei der Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs spielen eher eine untergeordnete Rolle.

Zum anderen - und das war keinesfalls zu erwarten - spielen soziale Gründe und zu hohe Kosten eine entscheidende Rolle. Ein erheblicher Teil der Befragten, die Schwierigkeiten nannten, gab als Grund dafür an, daß sie niemanden haben, der sie begleitet, daß sie selbst sich um ein Familienmitglied kümmern müssen oder daß sie Angst haben, bei Dunkelheit aus dem Haus zu gehen.

Äußerst aufschlußreich sind in dieser Hinsicht auch die Eintragungen in den Tagebüchern, in denen die Befragten ihre zurückgelegten Wege detailliert beschreiben konnten. Sie zeigen, daß neben den eigenen gesundheitlichen Einschränkungen insbesondere spezifische Interaktionen im öffentlichen Raum von den älteren Menschen als unangenehm erlebt werden. Als die häufigsten Beeinträchtigungen werden hektischer Verkehr, zu viel Betrieb in Straßen und Geschäften und rücksichtslose Verkehrsteilnehmer genannt.

Bauliche oder technische Hindernisse scheinen im Vergleich dazu eine wesentlich geringere Rolle zu spielen. Ungünstige Verkehrsverbindungen und Schwierigkeiten beim Ein- und Aussteigen in und aus Bus oder Straßenbahn, zugeparkte Gehwege oder die als lästig empfundene Parkplatzsuche werden weitaus seltener als die genannten sozialen Rahmenbedingungen als beeinträchtigend angegeben (vgl. Abbildung 6).

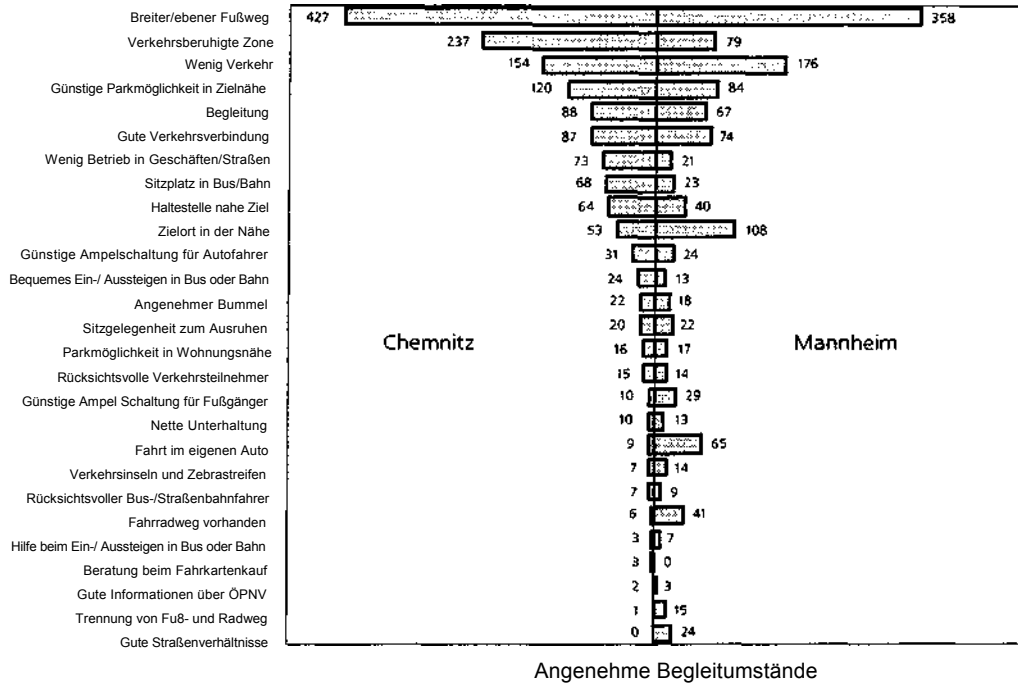
Als besonders angenehm wurde hingegen vermerkt, wenn die Fußwege breit und bequem waren, wenn nur wenig Verkehr herrschte, eine verkehrsberuhigte Zone genutzt werden konnte oder wenn das Ziel gleich in der Nähe lag. In Mannheim wurde es außerdem häufig als positiv gewertet, wenn günstige Parkmöglichkeiten in der Nähe des Ziels vorhanden waren oder gute Verkehrsverbindungen bestanden. In den Chemnitzer Tagebüchern wurde außer den bereits genannten positiven Begleitumständen gelegentlich auch noch die Nähe der Haltestelle des ÖPNV erwähnt. Darüber hinaus empfanden es viele der Älteren in beiden Regionen als angenehm, wenn sie begleitet wurden.

Vermeidungsstrategien

Auf die als unangenehm empfundenen Rahmenbedingungen ihrer alltäglichen Wege reagieren die Älteren mit unterschiedlichen Vermeidungsstrategien, je nachdem, ob sie als Fußgänger oder als Autofahrer unterwegs sind. Zugleich wird die ungünstigere Ausgangslage der Befragten in der ostdeutschen Region deutlich: Die überwiegende Mehrheit der Frauen - fast 80% -, aber auch über 50% der Männer vermeiden hier als Fußgänger die schlechten Straßenverhältnisse und Straßen ohne Bürgersteig sowie das Überqueren von Straßen bei Dunkelheit. In der westdeutschen Untersuchungsregion wird von derartigen ungünstigen Bedingungen zwar ebenfalls häufig gesagt, daß sie nach Möglichkeit vermieden werden. Das häufigste Vermeidungsverhalten speziell der befragten Frauen in Mannheim bezieht sich jedoch auf unbekannte Gegenden.

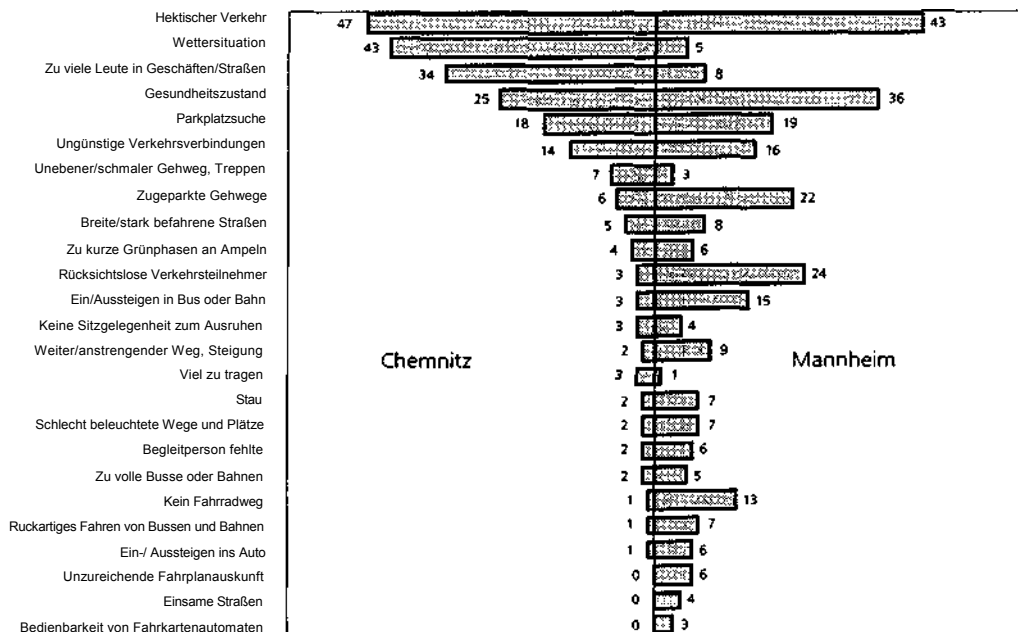
Darüber hinaus ist das Vermeidungsverhalten der Fußgänger in Chemnitz durchgängig stärker ausgeprägt als in Mannheim. In beiden Untersuchungsregionen geben die Frauen aller Altersgruppen deutlich häufiger als Männer an, die erfragten kritischen Situationen möglichst zu vermeiden.

Abbildung 6: „Wie war der Weg?“



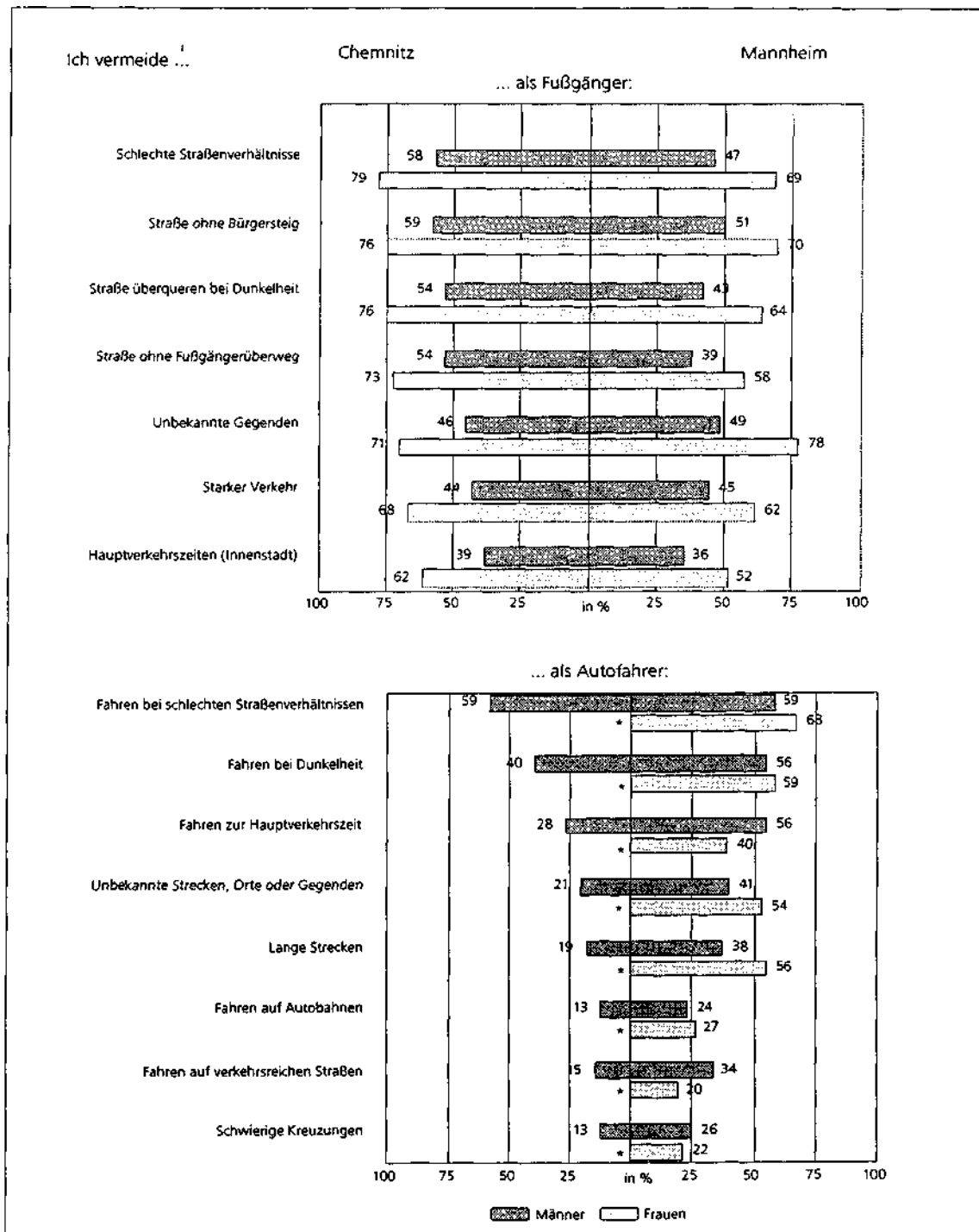
Anzahl der Nennungen im Wege-Tagebuch

Schwierigkeiten



Mehrfachnennungen möglich; Wege Chemnitz: N = 1365; Wege Mannheim: N = 1473
 Datenbasis: Outdoor Mobility Diary 1995

Abbildung 7: Vermeidungsverhalten von Fußgängern und Autofahrern (nach Geschlecht)



* Fallzahl: N < 30

1 „Vermeide ich völlig“ und „Vermeide ich, wenn möglich“.

Fußgänger: N(Chemnitz) = 400; N(Mannheim) = 404

Autofahrer: Chemnitz: N(Männer/Frauen) = 86/15; Mannheim: N(Männer/Frauen) = 133/41

Datenbasis: Outdoor Mobility Survey 1995

Auch als Autofahrerinnen ziehen Frauen sich eher zurück als Männer. Signifikante Ost-West-Unterschiede zeigen sich dagegen im Vermeidungsverhalten der Autofahrer und -fahrerinnen kaum. Lediglich drei der erfragten Situationen werden von den Mannheimern stärker vermieden als von den Chemnitzern, und zwar 'Fahren zur Hauptverkehrszeit' vermeiden die 55-64jährigen, 'Lange Strecken' die 55-64jährigen, und 'Unbekannte Strecken, Orte und Gegenden' die 75-79jährigen in Mannheim deutlich stärker als die jeweils Gleichaltrigen in Chemnitz.

Am stärksten wird in beiden Regionen generell das Fahren bei schlechten Straßenverhältnissen, bei Dunkelheit und zu Hauptverkehrszeiten vermieden. Die geringsten Probleme scheinen die Älteren bei schwierigen Kreuzungen zu empfinden. Insgesamt zeigen die Befragten als Autofahrer und -fahrerinnen ein geringeres Vermeidungsverhalten, als wenn sie in möglichen kritischen Situationen als Fußgänger gefragt sind (vgl. Abbildung 7).

Zusammenfassung

Die Ausgangssituation für die außerhäusliche Mobilität älterer Männer und Frauen in Ost- und Westdeutschland ist, das haben die ersten Analysen der Daten aus Chemnitz und Mannheim gezeigt, je nach betrachteter Mobilitätskomponente sehr unterschiedlich.

Zum einen hat sich ein deutlicher Zusammenhang zwischen der Mobilität Älterer und persönlichen Voraussetzungen wie Bewegungsfähigkeit und Gesundheitszustand oder Haushaltsform gezeigt. Daneben stellen die Fahrkompetenz einer Person und die Nutzungsmöglichkeiten eines Pkw - Voraussetzungen, die in Ost und West sowie zwischen Männern und Frauen äußerst unterschiedlich verteilt sind - wichtige Einflußgrößen dar, die sich zudem erheblich auf die Zufriedenheit Älterer mit ihren Mobilitätsmöglichkeiten auswirken.

Zum anderen weisen die Ergebnisse darauf hin, daß Beeinträchtigungen der Mobilität durch externe Faktoren in zweierlei Hinsicht erfolgen. Ein Problemfeld liegt in den jeweils vorhandenen räumlichen oder technischen Gegebenheiten: Gegebenheiten, die sich durch entsprechende bauliche, organisatorische oder technische Veränderungen verbessern lassen. Die in diesem Bereich auftretenden Schwierigkeiten haben sich in der Untersuchung jedoch als weniger gravierend erwiesen, als vermutet. Von größerer Bedeutung sind Beeinträchtigungen, die auf mangelnde zwischenmenschliche Beziehungen und auf ein Defizit an gegenseitiger Achtung und Rücksichtnahme im öffentlichen Raum und im Verkehr als sozialem Handlungsfeld zurückzuführen sind. Diese Probleme, die in allen beteiligten Ländern zwar in graduell unterschiedlicher Ausprägung, von der Tendenz her jedoch in ähnlicher Weise zu beobachten sind, dürften weitaus schwieriger zu beheben sein.

Insgesamt schlagen sich die verschiedenen Determinanten in einer mit zunehmendem Alter geringer werdenden Mobilität nieder. Speziell Ältere, die nicht mehr selbst Auto fahren, fühlen sich in ihrer Mobilität eingeschränkt und sind entsprechend unzufrieden, während Autofahrer und Autofahrerinnen auch mit zunehmendem Alter und bei gesundheitlichen Beeinträchtigungen der Bewegungsfähigkeit zufrieden mit ihren Mobilitätsmöglichkeiten sind. Da der Anteil der Autobesitzer und -nutzer in den künftigen Generationen Älterer wächst und gleichzeitig die Tendenz besteht, wichtige Struktur-, Versorgungs- und Freizeiteinrichtungen immer stärker auf die Nutzer individueller Verkehrsmittel auszurichten, kann eine zunehmende Benachteiligung des Teils der älteren Bevölkerung entstehen, dem diese Alternative - aus welchen Gründen auch immer - nicht offensteht. Hier wäre es aus sozialpolitischer Sicht wichtig, Mobilitätsoptionen zu schaffen, die eine echte Alternative zum eigenen Auto sowie zu den traditionellen Angeboten des ÖPNV darstellen. Diese Aufgabe könnten flexible, sozial unterstützte Fahr- und Begleitdienste sein, die jedoch allen Bürgern zugänglich sein sollten, um die Gefahr einer Stigmatisierung bestimmter Bevölkerungsgruppen durch "Sonderlösungen" zu vermeiden.

Literatur

- ACKERMANN, Kurt/COERS, Hans-Günter 1990: Räumlich zeitlicher Aktionsradius von Altersrentnern. In: Straße, Heft 1, Berlin/Ost, S. 1-4.
- ADAM, Brigitte 1993: Das Kolloquium „Frauen planen die Stadt“: ein Baustein frauenbezogener Aktivitäten in der räumlichen Forschung. In: BMBau (Hg.): Frauen planen die Stadt. Dokumentation eines Kolloquiums. Forschung, Heft 493, S. 10-15.
- BUNDESFORSCHUNGSANSTALT FÜR LANDESKUNDE UND RAUMORDNUNG 1992: Aktuelle Daten zur Entwicklung der Städte, Kreise und Gemeinden 1989/90. Materialien zur Raumentwicklung, Heft 47. Bonn: Selbstverlag.
- COST-Aktion A5 1991: Gemeinsame Absichtserklärung über die Durchführung einer europäischen Forschungsaktion über Technologie und Alter. Brüssel: European Co-Operation in the Field of Scientific and Technical Research (COST-A5/Anhang 11/ c3).
- ELLINGHAUS, Dieter/SCHLAG, Bernhard/STEINBRECHER, Jürgen 1990: Leistungsfähigkeit und Fahrverhalten älterer Kraftfahrer. Unfall- und Sicherheitsforschung Straßenverkehr 1990, Heft 80.
- ERL, Erhard 1991: Mobilitätsverhalten der älteren Generation. In: ExWoST- Informationen zum Forschungsfeld Ältere Menschen und ihr Wohnquartier, Heft 7, S. 4-7.
- EUROSTAT 1995: Proposal for definitions and variables of a household survey for mobility. In: Minutes of the Task Force on Passenger Transport and Tourism Statistics. Luxembourg, 31. 1. -1.2.1995.
- FUHRICH, Manfred 1989: Die Zukunft liegt im Alter. Städtebauliche Konsequenzen aus der Alterung von Nachbarschaften. In: Brech, J. (Hg.): Neue Wohnformen in Europa. Bericht des internationalen Wohnbund-Kongresses, Darmstadt, S. 161-173.
- HARTENSTEIN, Wolfgang/SCHULZ-HEISING, Jochen/BERGMANN-GRIES, Jutta/KRAUSS, Fritz/RUDAT, Reinhard/SMID, Menno 1990: Lebenssituation, Einstellung und Verhalten älterer Autofahrer und Autofahrerinnen. Unfall- und Sicherheitsforschung Straßenverkehr 1990, Heft 79.
- HARTENSTEIN, Wolfgang/WEICH, Götz-Ulrich 1993: Mobilität und Verkehrsmittelwahl. In: Deutscher Verkehrssicherheitsrat e. V. (Hg.): Verkehrssicherheit älterer Menschen. Mobilität erhalten und fördern. Bericht und Dokumentation zum Fachkongreß, Bonn, S. 34-39.
- KdEG (Kommission der Europäischen Gemeinschaften) 1993: Ältere Menschen in Europa: Wirtschafts- und Sozialpolitik. Bericht 1993 der europäischen Beobachtergruppe.
- LAWTON, M. P./BRODY, E. M. 1969: Assessment of Older People: Self-Maintaining and Instrumental Activities of Daily Living. In: The Gerontologist, vol. 9, p. 179-186.
- STATISTISCHES BUNDESAMT 1995: Unfälle von Senioren im Straßenverkehr 1994. Auszug aus Fachserie 8, Reihe 7 "Verkehrsunfälle 1994". Wiesbaden: Statistisches Bundesamt, Gruppe Verkehr Vc -81.
- TECHNISCHE UNIVERSITÄT DRESDEN 1994: System repräsentativer Verkehrsbefragungen. Sechster Befragungsdurchgang des SrV 1994. Dresden: Technische Universität.
- TRÄNKLE, Ulrich (Bd. Hg.) 1994: Autofahren im Alter: Antworten auf offene Fragen. In: Tränkle, Ulrich (Bd. Hg.): Autofahren im Alter. In: Hacker, Hartmut (Hg.): Mensch - Fahrzeug - Umwelt, Bd. 30, Köln: TÜV Rheinland, Bonn: Deutscher Psychologen-Verlag, S. 361-375.
- WITTENBERG, R. 1986: Einstellung zum Autobesitz und Unsicherheitsgefühle älterer Menschen im Straßenverkehr. In: Zeitschrift für Gerontologie, Bd. 19, S. 400-409.

Anhang: Das Mobilitätstagebuch

Das für das Projekt „Erhaltung von Mobilität zur sozialen Teilhabe im Alter“ entwickelte Mobilitätstagebuch setzt sich aus verschiedenen Elementen zusammen. Es besteht aus weitgehend standardisierten Formblättern, worin die Befragten drei Tage lang die jeweils zurückgelegten Wege (siehe Seite 18 und 32) und deren Begleitumstände einschließlich Verkehrsmittelwahl, Zweck beziehungsweise Aktivität, Zielort und Begleitung sowie Dauer der Abwesenheit von der Wohnung eingetragen haben. Im Zusammenhang mit dem Formblatt wurden vier Listen erstellt: Liste A ist eine Zusammenstellung der Wegezwecke und Aktivitäten, Liste B beinhaltet mögliche Zielorte und die Listen C und D angenehme und unangenehme Begleitumstände der aufgezeichneten Wege. Darüber hinaus erfaßt am Ende eines jeden Tages ein Bogen mit der 'Frage zum Tagesabschluß' Gründe für eventuell unterlassene Wege. Auf einem weiteren Bogen am Ende des gesamten Mobilitätstagebuchs konnten Besonderheiten, die gegebenenfalls im Untersuchungszeitraum im persönlichen Umfeld oder in der Stadt des Befragten aufgetreten sind, notiert werden.

Im Anhang befinden sich die Hinweise zum Ausfüllen des Tagebuchs - wie sie den Befragten übergeben wurden - und die verwendeten Formblätter und Listen.

HINWEISE ZUM AUSFÜLLEN DES TAGEBUCHES

(die nachfolgenden Nummern entsprechen den Nummern im Formular)

START

Bitte beschreiben Sie in diesem Tagebuch jeden Weg, den Sie von Ihrer Wohnung aus und wieder zurück unternehmen, auf einem neuen Tagebuchformular. Mit „Weg“ ist Ihr Unterwegssein vom Verlassen der Wohnung bis zur Rückkehr in die Wohnung gemeint - also auch der Rückweg.

Wenn Sie an einem Tag mehrmals außer Haus gehen, füllen Sie bitte auch mehrere Formulare aus. Selbst wenn Sie nur einen ganz kurzen Weg zurücklegen, oder wenn manche Wege sich wiederholen -jeder einzelne Weg ist wichtig!

Bitte tragen Sie als erstes das Datum des betreffenden Tages ein.

- 0 Bitte schreiben Sie jeweils die genaue Zeit auf, zu der Sie von zu Hause weggehen.

Die nächste Frage betrifft die Art und Weise, wie Sie sich fortbewegen. Kreuzen Sie also bitte das Kästchen unter demjenigen Fortbewegungsmittel an, das Sie benutzen. Sollten Sie ein Fahrzeug benutzen, das wir nicht vorgesehen haben, dann schreiben Sie bitte unter „Andere“, worum es sich handelt - zum Beispiel auch „Rollstuhl“, falls Sie einen solchen benutzen.

Oft wird ein Weg verschiedene Aktivitäten einschließen, und Sie werden dorthin vielleicht jeweils auf unterschiedliche Weise unterwegs sein. Geben Sie daher bitte für jeden Teil Ihres Weges in einer neuen Zeile das Verkehrsmittel an, das Sie benutzt haben, um zu Ihrem jeweiligen Ziel zu gelangen. So verfahren Sie weiter, bis Sie wieder zu Hause angekommen sind.

In Spalte (D) kreuzen Sie bitte für jeden Teil Ihres Weges an, ob Sie allein, mit Ihrem Partner oder in Begleitung anderer Personen unterwegs sind.

Unter @ „Zweck, Aktivität“ tragen Sie bitte aus der Liste „A: Zweck, Aktivitäten“ die Kennziffer für das ein, womit Sie sich an Ihrem jeweiligen Zielort beschäftigt haben. Wenn Sie „Ihre“ Aktivität nicht finden, schreiben Sie bitte in die dafür vorgesehene Zeile, was Sie gemacht haben.

Wenn Sie mehrere Aktivitäten miteinander verbinden, ohne daß ein längerer Weg (mindestens 10 Minuten) dazwischen liegt, können Sie bis zu 3 Ziffern unter 0 „Zweck, Aktivität“ eintragen.

Achtung:

Wenn Sie beruflich unterwegs sind, das heißt von Ihrem Arbeitsplatz aus einen oder mehrere Wege zu erledigen haben, dann fallen alle diese Wege unter die Aktivität „Arbeit“ und werden nicht einzeln aufgelistet!

Zielort: Wo? Wohin?

Geben Sie bitte in Spalte (D an, wo Sie Ihre Aktivität durchführen. Sie können dazu aus Liste B „Zielorte“ wieder eine Kennziffer auswählen.

Wenn Sie nur das Verkehrsmittel wechseln, zum Beispiel vom Bus in den Zug umsteigen, dann tragen Sie bitte „4“ für Haltestelle/ Bahnhof ein und machen danach in der nächsten Zeile mit dem nächsten Teil des Weges weiter.

Wenn Sie mit einer Beschäftigung fertig sind und sich entweder zu Ihrem nächsten Ziel oder zurück nach Hause begeben, beschreiben Sie bitte diesen Wegteil in der nächsten dafür vorgesehenen Zeile. Hiermit fahren Sie solange fort, bis Sie wieder in Ihrer Wohnung angekommen sind. Auf jeden Fall beginnt immer ein neues Stück Weg, und damit eine neue Zeile, wenn Sie das Verkehrsmittel wechseln!

Am Ende Ihres Weges tragen Sie „5“ für Ihre eigene Wohnung ein.

Falls Sie nicht zu Haus übernachten, tragen Sie bitte „6“ ein und geben in Liste B den Übernachtungsort an. Beginnen Sie in diesem Ausnahmefall mit einem neuen Formular für den nächsten, von diesem Zielort aus unternommenen Weg.

Hier tragen Sie bitte den Zeitpunkt der Rückkehr in Ihre Wohnung ein (oder die Ankunftszeit an einem anderen Übernachtungsort).

Teilen Sie uns bitte bei © „Wie war der Weg?“ mit, ob Ihr Weg bequem für Sie war oder ob Sie dabei Schwierigkeiten hatten. Schreiben Sie bitte jeweils die Gründe für Ihre Beurteilung dazu in die hierfür vorgesehene Zeile. Sie können das mit Ihren eigenen Worten tun oder die Listen C und D zur Hilfe nehmen und diejenigen Kennziffern in das Formular eintragen, die Ihren eigenen Erfahrungen am besten entsprechen.

Natürlich gibt es noch viel mehr erfreuliche oder unerfreuliche Begleitumstände. Sie können deshalb ihre ganz persönlichen Erfahrungen und Gedanken dazu auch in einem

BRIEF AN DIE FORSCHER

schreiben, die diese Untersuchung durchführen. Sie sind an allen Ihren guten oder schlechten Erfahrungen interessiert, die Sie im Laufe des Tages unterwegs gemacht haben. Schreiben Sie einfach alle Gedanken, die Ihnen zu Mobilität durch den Kopf gegangen sind, an

Dr. Heidrun Mollenkopf
WZB
Reichpietschufer 50
10785 Berlin

Beginnen Sie bitte mit einem neuen Formular, wenn Sie das nächste Mai die Wohnung verlassen.

WICHTIG: beantworten Sie bitte auf jeden Fall noch die

FRAGE ZUM TAGESABSCHLUß!

Am Ende jeden Tages würden wir nämlich gerne von Ihnen erfahren, ob es irgend etwas gab, das Sie unternommen hätten, wenn Sie nicht Schwierigkeiten mit dem Weg dorthin gehabt hätten.

Damit meinen wir, daß Sie zum Beispiel

- nicht zur Geburtstagsfeier einer Bekannten oder eines Verwandten gegangen sind,
- daß Sie an einer Veranstaltung nicht teilnehmen konnten,
- daß Sie einen dringenden Arztbesuch aufschieben mußten, oder
- daß Sie keinen Ausflug in die Umgebung gemacht haben,

weil es für Sie nicht möglich oder zu schwierig war, dort hinzukommen. Es ist also nach Aktivitäten gefragt, die Sie an diesem Tag unternommen hätten, wenn Sie bestimmte Schwierigkeiten nicht gehabt hätten.

TAGEBUCH FÜR WEGE

Vom:

Bis zum:

ID-Nummer:

Projekt: Erhaltung von Mobilität zur sozialen Teilhabe
gefördert vom Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend 1995

Bitte füllen Sie für jeden Weg, den Sie gestern unterwegs waren und den Sie heute oder morgen von Ihrer Wohnung aus unternehmen, ein Formular aus. Vergessen Sie bitte nicht, auch den Rückweg einzutragen!

1 Weg = Vom Verlassen der eigenen Wohnung bis zur Rückkehr in die eigene Wohnung (oder einem anderen Übernachtungsort)

Am Ende eines jeden Tages bitten wir Sie außerdem, die Fragen zum Tagesabschluß (auf den blauen Blättern) zu beantworten.

Vielen Dank für Ihre Mühe!!!

Liste A: Zweck, Aktivitäten

- 1 Arbeit
- 2 Zusammensein mit Freunden, Bekannten, Verwandten
- 3 Jemandem helfen (z.B. Enkelkinder betreuen, Reparaturen oder Hilfe im Haushalt)
- 4 Einkäufe, Besorgungen
(z.B. beim Bäcker, Friseur, Reisebüro)
- 5 Erledigungen (z.B. bei der Sparkasse, Post, Behörden)
- 6 Gesundheitsversorgung
(z.B. beim Arzt, Fußpflege, Massage)
- 7 Kaffeetrinken, Essen (z.B. im Restaurant, im Cafe)
- 8 Besuch kultureller Veranstaltungen, Weiterbildung
(z.B. VHS-Kurs, Vortrag, Konzert, Museum)
- 9 Vereinsaktivitäten, ehrenamtliche Tätigkeit
- 10 Gartenarbeit
- 11 Sport treiben, Wandern, Radtour, Kegeln
- 12 Gottesdienst besuchen, Friedhofbesuchen
- 13 Spazieren gehen, den Hund ausführen, Stadtbummel
- 14 Kleine Reise, Urlaub
- 15 Jemanden begleiten, abholen, wegbringen

Liste B: Zielorte

- 1 Nähere Umgebung, Nachbarschaft
- 2 Stadtzentrum, Innenstadt
- 3 Weitere Umgebung, anderer Stadtteil
- 4 Haltestelle, Bahnhof
- 5 Eigene Wohnung
- 6 Anderer Ort, andere Stadt:

PLZ

1. Tag Datum: _____ 1995

1. Weg

① VERLASSEN DER WOHNUNG: Uhrzeit: _____

② WEGBESCHREIBUNG: Wie waren Sie unterwegs?

	zu Fuß	Fahrrad	Auto		Bus	Straßenbahn	andere (Zug, Taxi usw.)	Mit wem?			Zweck Aktivität	Wo? Wohin?
			Selbstfahrer	Mitfahrer				allein	Partner	andere		
zuerst												
dann												
dann												
dann												
dann												
dann												

⑥ RÜCKKEHR IN DIE WOHNUNG: UHRZEIT: _____
(oder an anderen Übernachtungsort)

↑ Liste
A

↑ Liste
B

⑦ WIE WAR DER WEG?

Bitte kreuzen Sie an:

Der Weg war bequem. → Warum? _____
(Bitte aufschreiben oder Kennziffer aus Liste C eintragen)

Ich hatte Schwierigkeiten. → Warum? _____
(Bitte aufschreiben oder Kennziffer aus Liste D eintragen)

⑧ NÄCHSTER WEG → NÄCHSTES BLATT

LISTE C: Angenehme Begleitumstände

- C 1 Breiter oder ebener Fußweg
- C2 Verkehrsberuhigte Zone
- C3 Sitzgelegenheiten zum Ausruhen
- C4 Verkehrsinseln und Zebrastreifen
- C5 Günstige Ampelschaltung für Fußgänger
- C6 Ausreichende und gute Informationen über den öffentlichen Personennahverkehr
- C7 Freundliche Beratung beim Fahrkartenauf

- C8 Gute Verkehrsverbindung, günstige Anschlüsse, kurze Wartezeiten
- C9 Rücksichtnahme (Hilfe) anderer beim Ein- und Aussteigen in Bus oder Bahn

- C10 Bequemes Ein- und Aussteigen in Bus oder Bahn C11 Rücksichtsvoller Bus- oder Straßenbahnfahrer C12 Gleich Sitzplatz in Bus oder Bahn bekommen C13 Haltestelle nahe beim Ziel C14 Nette Unterhaltung mit anderen Verkehrsteilnehmern
- C 15 Günstige Parkmöglichkeit in der Nähe der Wohnung
- C16 Günstige Parkmöglichkeit in der Nähe des Ziels
- C 17 Günstige Ampelschaltung für Autofahrer
- C18 Trennung von Fuß- und Radweg
- C19 Fahrradweg vorhanden
- C20 Wenig Verkehr
- C21 Wenig Betrieb in den Geschäften und Einkaufsstraßen
- C22 Rücksichtsvolle Verkehrsteilnehmer
- C23 Ich wurde begleitet

LISTE D: Mögliche Schwierigkeiten

- D1 Unebener oder zu schmaler Gehweg, Treppen
- 02 Zugeparkte Gehwege
- D3 Keine Sitzgelegenheiten zum Ausruhen
- D4 Breite oder stark befahrene Straßen
- D5 Zu kurze Grünphasen an Ampeln
- D6 Schlechte Bedienbarkeit von Fahrkartenautomaten
- D7 Unzureichende Auskunft durch den Fahrplan oder am Fahrkartenschalter

- D8 Ungünstige Verkehrsverbindungen D9 Zu volle Busse oder Bahnen D10 Probleme beim Ein- und Aussteigen in Bus oder Bahn
- D11 Busse oder Bahnen fahren zu schnell an und bremsen zu ruckartig
- D12 Probleme wegen meinem Gesundheitszustand D13 Weiter, anstrengender Weg, anstrengende Steigung
- D14 Einsame Straßen (Angst vor Überfällen, Unbehagen bei Dunkelheit)
- D15 Schlecht beleuchtete Wege und Plätze
- D16 Schwierigkeiten bei der Parkplatzsuche
- D17 Probleme beim Ein- und Aussteigen ins Auto
- D18 Kein Fahrradweg
- D19 Beeinträchtigung durch Wettersituation
- D20 Hektischer Verkehr
- D21 Zu viele Leute unterwegs in Geschäften und Straßen
- D22 Rücksichtslose oder unfreundliche Verkehrsteilnehmer
- D23 Mir fehlte eine Begleitperson

Persönliches Tagebuch für Wege

Am Ende jeden Tages würden wir gerne von Ihnen erfahren, ob es irgend etwas gab, das Sie unternommen hätten, wenn Sie nicht Schwierigkeiten mit dem Weg dorthin gehabt hätten. Deshalb unsere

Frage zum Tagesabschluß

Bitte kreuzen Sie jeweils an und ergänzen Sie, was für Sie zutrifft!

1. Tag

Datum: _____

Gibt es irgendwelche Wege oder Besorgungen, die Sie unter anderen Bedingungen heute zusätzlich gerne gemacht hätten?

- Nein
- Ich wäre heute gerne noch nach/ zu _
gegangen oder gefahren, um _____

Das konnte ich nicht, weil

- Haben Sie das sehr bedauert?
- Ja, das habe ich sehr bedauert.
- Nein, das hat mir nicht viel ausgemacht.

Gab es in den Tagen, für die Sie das Tagebuch ausgefüllt haben, bei Ihnen oder in Ihrer Stadt irgendwelche außergewöhnlichen Ereignisse?

Wenn ja, dann tragen Sie diese Besonderheiten bitte auf diesem Blatt ein.

Datum

Ereignis

Abteilung „Sozialstruktur und Sozialberichterstattung“
• früher: Arbeitsgruppe „Sozialberichterstattung“

Die Abteilung *Sozialstruktur und Sozialberichterstattung* hat einen grundlagenwissenschaftlichen Schwerpunkt in der Analyse des sozialstrukturellen Wandels moderner Gesellschaften und einen anwendungsorientierten Schwerpunkt in der Sozialberichterstattung; die Forschungsaufgaben liegen in der Dauerbeobachtung des sozialstrukturellen Wandels und der Wohlfahrtsentwicklung. Die theoretischen Orientierungen stammen aus der Modernisierungstheorie und der Theorie der Wohlfahrtsproduktion.

Mitarbeiterinnen in der Abteilung „Sozialstruktur und Sozialberichterstattung“

Prof. Dr. Wolfgang Zapf (Leiter)
Dr. Roland Habich (Koordinator)

Prof. Dr. Horst Berger
Thomas Bulmahn, Diplomsoziologe
Pia Flaschenträger, Diplomsozialgeographin
Dr. Katrin Gillwald
Dr. Wilhelm Hinrichs

Dr. Heidrun Mollenkopf
Dr. sc. Eckhard Priller
Nicole Schneider, Diplomsoziologin
Dr. Karin Schulze Buschoff
Annett Schultz, Diplomsoziologin
Dr. Annette Spellerberg
Dr. Ingeborg Weller

Bitte senden Sie mir die folgenden Veröffentlichungen
zu • Pro Paper bitte **1 DM-Briefmarke** beilegen

• Bitte einen beschrifteten Adressenaufkleber beilegen •

WZB

WISSENSCHAFTSZENTRUM BERLIN
FÜR SOZIALFORSCHUNG

Paper-Nr., Autor

Name

Institution

Straße

Ort ____

Datum /
Unterschrift

Bestellung bitte einsenden an: WZB • Abt. Sozialstruktur und
Sozialberichterstattung • Reichpietschufer 50 • D-10785 Berlin