

Mobilität und gesellschaftliche Partizipation im Alter

Mobilität und gesellschaftliche Partizipation im Alter

Bernhard Schlag & Katrin Megel (Eds.)

Band 230
Schriftenreihe des Bundesministeriums
für Familie, Senioren, Frauen und Jugend

Verlag W. Kohlhammer

In der Schriftenreihe des Bundesministeriums für Familie, Senioren, Frauen und Jugend werden Forschungsergebnisse, Untersuchungen, Umfragen usw. als Diskussionsgrundlage veröffentlicht. Die Verantwortung für den Inhalt obliegt der jeweiligen Autorin bzw. dem jeweiligen Autor.

Alle Rechte vorbehalten. Auch fotomechanische Vervielfältigung des Werkes (Fotokopie/Mikrokopie) oder von Teilen daraus bedarf der vorherigen Zustimmung des Bundesministeriums für Familie, Senioren, Frauen und Jugend.

Herausgeber: Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend
10118 Berlin

Titelgestaltung: 4 D Design Agentur, 51427 Bergisch-Gladbach

Gesamtherstellung: DCM • Druckcenter Meckenheim, 53340 Meckenheim

Verlag: W. Kohlhammer GmbH
2002

Verlagsort: Stuttgart
Printed in Germany

Gedruckt auf chlorfrei holzfrei weiß Offset

ISBN 3-17-017990-X

Inhaltsverzeichnis

Prof. Dr. Bernhard Schlag

Einleitung 17

Prof. Dr. Kurt Biedenkopf

Eröffnungsrede von Prof. Dr. Kurt Biedenkopf..... 20

Dr. Gertrud Zimmermann

Grußworte von Dr. Gertrud Zimmermann 26

Prof. Dr. Hans-Heinrich Trute

Grußworte von Prof. Dr. Hans-Heinrich Trute 29

Prof. Dr. Günter Kroj

Mobilität älterer Menschen in einem zukünftigen Verkehrssystem 31

1. Ausgangslage..... 31

2. Entwicklungslinien..... 32

2.1. Mobilitätsforschung für das 21. Jahrhundert..... 32

2.2. Verkehrssicherheitsprogramm 2001 des BMVBW 34

2.3. Verkehrsbericht 2000 des BMVBW 35

3. Erkenntnisse und Prognosen..... 36

3.1. Der Wandel des Mobilitätsverhaltens im Zeitverlauf 36

3.2. Mobilität und Sicherheit..... 37

4. Möglichkeiten und Grenzen..... 40

5. Begegnung der Generationen..... 44

Literatur 45

Prof. Dr. Hans-Werner Wahl

Lebensumwelten im Alter 48

1. Einleitung und Überblick 48

2. Lebenswelten im Alter: Auf der Suche nach Pfaden im „Dschungel des Alltags“ älterer Menschen 49

3. Alter(n) und Umwelt: Bestimmungsstücke einer Sozialökologie des Alter(n)s..... 50

3.1.	Zum Rationale einer Sozialökologie des Alter(n)s.....	50
3.2.	Angesprochene Umweltbereiche.....	52
3.3.	Mikro-, Meso-, Makroebene	53
4.	Drei Fragen an die aktuelle sozialökologische Alter(n)s- forschung.....	54
4.1.	Wann wird die Person-Umwelt-Perspektive im Zuge des Alters besonders bedeutsam?	54
4.2.	Sind ältere Menschen nur „Opfer“ von ungünstigen Um- weltan- und -überforderungen bzw. wo liegen Präven- tions- und Interventionsbedarfe?	56
4.3.	Welche Aufgabenfelder der zukünftigen Forschung bedürfen dabei der besonderen Berücksichtigung und welche Verbesserungen des alltäglichen Lebens alter Menschen könnten damit verbunden sein?	59
5.	Resümee und Blick nach vorne	60
	Literatur	62

Prof. Dr. Ursula M. Staudinger & Dipl.-Psych. Ines Schindler

	Produktivität und gesellschaftliche Partizipation im Alter.....	64
1.	Alter(n) ist nicht gleich Alter(n)	64
1.1.	Entwicklungsaufgaben im Alter	66
1.2.	Variabilität der Entwicklung im Alter	66
2.	Ein erweiterter Begriff von psychologischer Produkti- vität.....	69
2.1.	Psychologische Produktivität im Bereich „Selbst und Per- sönlichkeit“	72
2.2.	Psychologische Produktivität im Bereich kognitiver Lei- stungen	74
2.3.	Psychologische Produktivität im Bereich sozialer Be- ziehungen.....	75
2.4.	Psychologische Produktivität im Bereich von Aktivitäten bzw. Tätigkeiten.....	77
3.	Wie lässt sich Produktivität im Alter fördern und nutzbar machen?	79
3.1.	Von der altersdifferenzierten zur altersintegrierten Lebens- laufstruktur	79
3.2.	Einflussfaktoren auf die gesellschaftliche Partizipation im Alter.....	80

4. Schlussfolgerungen	83
Literatur	83

Prof. Dr. Klaus Friedrich

Migrationen im Alter	87
1. Problemstellung und Anliegen.....	87
2. Wanderungsakteure und ihre räumlichen Zielpräferenzen	88
3. Migrationsprinzipien und ihre Bestimmungsgründe	92
4. Schlussfolgerungen im Lichte gerontoökologischer Modellvorstellungen	94
Literatur	95

Dr. Frank Oswald

Wohnbedingungen und Wohnbedürfnisse im Alter.....	97
1. Einleitung	97
2. Wohnzufriedenheit vor dem Hintergrund sich verändernder Wohnbedingungen	100
3. Wohnbedeutungen vor dem Hintergrund möglicher Anpassungsmaßnahmen im Wohnbereich	103
4. Umzugsmotive vor dem Hintergrund von Privatuzügen und Formen des Betreuten Wohnens.....	107
5. Abschluss	110
Literatur	111

Dr. Antje Flade

Städtisches Umfeld und Verkehrsmittelnutzung älterer Menschen	116
1. Einleitung	116
2. Untersuchungsansatz	118
3. Mobilitätsverhalten	120
3.1. Verfügbarkeit über einen Pkw.....	120
3.2. Zur Verkehrsmittelnutzung.....	120
3.3. Motive der Verkehrsmittelnutzung	122

3.4.	Wahrnehmung und Bewertung des Wohngebiets	125
4.	Schlussfolgerungen	128
	Literatur	128

Dr. Heidrun Mollenkopf

	Die Mobilität Älterer in städtischen und ländlichen Regionen Ost- und Westdeutschlands	130
1.	Einführung	130
2.	Die alltäglichen Wege der Älteren	131
3.	Die Voraussetzungen für außerhäusliche Mobilität.....	136
3.1.	Individuelle und soziale Voraussetzungen der Mobilität.....	136
3.2.	Voraussetzungen des Wohnumfeldes	139
4.	Unterschiedliche Zufriedenheiten mit den Mobilitätsmöglichkeiten.....	141
5.	Schlussbemerkungen.....	144
	Literatur	146

Dr. Arnd Engeln & Prof. Dr. Bernhard Schlag

	ANBINDUNG: Mobilitätsanforderungen und Präferenzen	147
1.	Einleitung	147
2.	Forschungsprojekt ANBINDUNG	147
3.	Mobilitätspräferenzen älterer Autofahrer	150
4.	Anforderungen an öffentliche Verkehrsmittel	152
5.	Zusammenfassende Bewertung.....	153
	Literatur	160

Dr. Hans Josef Küting & Dipl.-Psych. Karen Krüger

	Zukünftige Automobilität älterer Menschen	161
1.	Veränderungen der Fahrkompetenz Älterer.....	161
2.	Spezieller Unterstützungsbedarf Älterer	163
3.	Unterstützungskonzept zur Bewältigung komplexer Verkehrssituationen.....	164
4.	Gestaltung der Mensch-Fahrzeug-Interaktion.....	166

4.1.	Displays	166
4.2.	Sprachausgabe.....	168
5.	Evaluation des Unterstützungskonzeptes.....	169
	Literatur	172

Prof. Dr. Maria Limbourg & Dr. Karl Reiter

	Unfälle und Sicherheit älterer Menschen	173
1.	Einleitung	173
2.	Epidemiologie der Unfälle im höheren Lebensalter	173
3.	Verkehrsunfälle älterer Menschen	177
4.	Konsequenzen für die Prävention von Verkehrsunfällen Älterer	181
5.	Unfälle Älterer im häuslichen Umfeld	184
6.	Konsequenzen für die Prävention von Unfällen Älterer in ihrer häuslichen Umgebung.....	186
	Literatur	187

Dr. Clemens Becker

	Vermeidung von Stürzen im Alter	189
1.	Vorbemerkung.....	189
2.	Einleitung	189
3.	Epidemiologie.....	190
4.	Risikofaktoren	190
5.	Interventionsstrategie	192
6.	Ulmer Modell zur Sturzprävention bei Hochrisiko- patienten.....	193
7.	Zusammenfassung	194
	Literatur	195

Arbeitsgruppe A

	„Adaptation des Lebensumfeldes“: Siedlungsstrukturen, Wohnumfeld und Wohnsituation	197
--	---	------------

Dr. Joachim Scheiner & Prof. Dr. Christian Holz-Rau

Seniorenfreundliche Siedlungsstrukturen.....	198
1. Mobilität älterer Menschen.....	198
1.1. Mobilitätsbeteiligung.....	198
1.2. Wohnviertelbezogenheit	201
2. Standortanforderungen älterer Menschen.....	202
3. Tendenzen der Siedlungs- und Bevölkerungsentwick- lung.....	209
3.1. Räumliche Konzentration von Versorgungseinrichtungen....	209
3.2. Alterung des suburbanen Raumes	211
4. Antworten der Politik.....	213
4.1. Nutzungsmischung: Leitbild ohne Strategie.....	213
4.2. Mobilität: Hoffnung auf den Senioren-Pkw.....	213
4.3. Erreichbarkeit der Senioren statt Erreichbarkeit für Senio- ren.....	214
5. Aber was dann? – Empfehlungen.....	215
5.1. Die seniorenfreundliche Stadt bauen.....	215
5.2. Die seniorenfreundliche Stadt organisieren.....	217
6. Schlussbemerkung	218
Literatur	219

Dipl.-Geogr. Claudia Kaiser

Ruhesitzmigration und wandelnde Ansprüche an das Lebens- umfeld	222
1. Einleitung	222
2. Internationale Ruhesitzwanderung in Europa.....	223
3. Ältere Deutsche auf Mallorca	225
3.1. Entscheidung für einen Wohnsitz auf Mallorca	227
3.2. Das heutige Wohn- und Lebensumfeld.....	230
3.3. Wandelnde Bedürfnisse im Alter und Adaptation des Lebensumfeldes	235
4. Fazit.....	237
Literatur	238

Arbeitsgruppe B	
„Partizipation ermöglichen“:	
Mobilitätschancen und Anforderungen	241

Dipl.-Psych. Grit Reschnar & Prof. Dr. Bernhard Schlag

Bewältigungsstrategien älterer Autofahrer.....	242
1. Der Forschungskontext.....	242
2. Theoretischer Hintergrund.....	243
3. Erfolgreiches Altern und Mobilität	244
4. Das SOK-Modell.....	245
Selektion	245
Optimierung	246
Kompensation.....	246
5. Operationalisierung	247
6. Strategien zur Aufrechterhaltung der Mobilität bei	
 älteren Kraftfahrern	249
„Verzicht auf bzw. Reduktion von Mobilitätszielen“	250
„Aktive Verbesserung der eigenen Fahrtüchtigkeit“	251
„Rationale Auseinandersetzung mit der Mobilitätssituation“	252
„Wahl alternativer Verkehrsmittel“	252
7. Zusammenhang zwischen habitueller Ausprägung und	
 aktueller Anwendung von SOK-Strategien in Mobili-	
 tätssituationen	253
8. Schlussfolgerungen zur Unterstützung mobilitäts-	
 erhaltender Strategien.....	255
Literatur	256

Dipl.-Psych. Katrin Megel

Bus oder Bahn? Präferenzen älterer Menschen im Regional-	
verkehr	258
1. Einleitung	258
2. Methoden.....	259
2.1. Interview und Fragebogengestaltung	259
2.1.1. Szenariotechnik	259
2.1.2. Befragungsart	260

2.1.3.	Ausgewählte Kovariablen	260
2.2.	Stichprobe	262
2.2.1.	Auswahl der Regionen	262
2.2.2.	Stichprobenziehung.....	263
3.	Ergebnisse	263
3.1.	Wichtige Gesamtergebnisse	263
3.2.	Entscheidungsmuster und Begründungen der Älteren.....	264
3.2.1.	Präferenzen der Älteren in der Frage „Bus oder Bahn?“	264
3.2.2.	Beeinflussende Kovariablen	265
3.2.3.	Entscheidungsbegründungen.....	266
Literatur		269

Arbeitsgruppe C

„Einfach zu nutzen“:

Neue Mobilitätskonzepte für Ältere	271
---	------------

Marion Diehr, M. A.

„Easy to use“ – Erleichterung und Unterstützung Älterer aus Sicht eines PKW-Herstellers	272
--	------------

1.	Einleitung	272
2.	Bemerkungen über das Alter.....	273
3.	Mobilitätsverhalten in der „dritten Lebensphase“	274
4.	Anforderungen Älterer an das Auto	275
5.	Fazit aus Sicht eines Automobilherstellers	278

Literatur	279
------------------------	------------

Dipl.-Geogr. Hartmut Reinberg-Schüller

Erleichterung und Unterstützung der Mobilität Älterer aus Sicht der öffentlichen Verkehrsunternehmen	281
---	------------

1.	Einleitung	281
2.	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV).....	281
3.	Anforderungen älterer Menschen an den ÖPNV.....	282
3.1.	Mobilitätseingeschränkte Menschen	282
3.2.	Fahrtenangebot	283
3.3.	Nutzerfreundlichkeit.....	283
3.4.	Personal.....	284

4.	Maßnahmen zur Erleichterung bzw. Unterstützung der Mobilität Älterer	284
4.1.	Verkehrsplanung	284
4.2.	Bau von Haltestellen und Fahrzeugen	285
4.2.1.	Haltestellen	285
4.2.2.	Fahrzeuge	286
4.3.	Tarifgestaltung	286
4.4.	Informationen zum Angebot	287
4.5.	Service, Servicestellen und Mitarbeiter	287
4.6.	Fahrgastsicherheit	288
	Literatur	289

Arbeitsgruppe D		
Mobilität in Sicherheit		291

Prof. Dr. Amos Cohen

	Leistungsanforderungen und Leistungsmöglichkeiten	292
1.	Einleitung	292
2.	Unfallursachen	294
3.	Sensorik	297
4.	Kognition	300
5.	Motorik.....	301
6.	Kompensation nachlassender Leistungsvoraussetzungen	303
7.	Handlungsbedarf.....	305
	Literatur	307

Prof. Dr. Heinz-Jürgen Kaiser

	Weiterbildung und Anspracheformen für ältere Menschen.....	311
1.	Kurze Problembeschreibung	311
2.	Weiterbildung als Aufklärung.....	312
3.	Verkehrsaufklärung in der Gruppe: Die persönliche Ansprache der Zielpersonen.....	315
4.	Fazit: Weiterbildung = Aufklärung = Wissensvermittlung.....	317
5.	Weiterbildung als Training: Learning by doing	318

6.	Zielgruppenwechsel: Aufklärung der anderen per „Goodwill-Aktionen“	319
7.	Weiterentwicklung der Verkehrssicherheitsarbeit: Ein umfassenderes modulares System	321
	Literatur	325

Arbeitsgruppe E

„Alternde Gesellschaft“:

	Wechselseitige Adaptationsprozesse.....	327
--	---	-----

Prof. Dr. Ingo Pfafferott & Dr. Michael Emsbach

	Partizipation und aktivierende Verkehrssicherheitsarbeit.....	328
--	---	-----

1.	Der Anspruch der „Verkehrsaufklärung“ für Senioren: Bestehende Programme und ihre Optimierung	328
2.	Desiderate der Verkehrspädagogik für Senioren: Nachfrageorientierung in der Verkehrsaufklärung	329
3.	Training von Mobilitätskompetenz: Erlebnispädagogik für Senioren	330
4.	Intergenerative Begegnung im Verkehr: Kongruenz der Botschaften an Junge und Alte	332
5.	Umgestaltung des Verkehrs: Eine Frage der Kompetenz von Senioren	333
6.	Zur Konzeption der künftigen Sicherheitsarbeit.....	334
7.	Geplante Einzelmaßnahmen	336
8.	Organisation des Modellversuchs.....	339
9.	Evaluation des Modellversuchs	340
10.	Zusammenfassung	342
	Literatur	343

Dipl.-Psych. Ulrike Lubecki & Dr. Elke Jansen

	Zukünftig ein altengerechtes Verkehrssystem?	344
--	--	-----

1.	Einleitung	344
2.	Entwicklung eines Verkehrsszenarios für das Jahr 2010	346
2.1.	Auswahl relevanter Faktoren	346

2.2.	Prognosen für die Zukunft	347
3.	Ergebnisse des Szenarios.....	347
3.1	Prognosen in den einzelnen Einflussbereichen	348
3.2.	Bedeutung der Prognosen für ein altengerechtes Ver- kehrssystem.....	351
3.3.	Maßnahmen zur Förderung eines altengerechten Verkehrs- systems.....	353
Literatur	354
Referentenverzeichnis	356

Einleitung

Wie kann sichere Mobilität und hierüber soziale Teilhabe im Alter gewährleistet werden? Welches Lebens- und Wohnumfeld erfordert spezifische Mobilitätsangebote und wie können diese im Sinne älterer Menschen gestaltet werden? Wie bewältigen die Älteren selbst die Anforderungen und wie können ihre Erfahrungen besser genutzt werden?

Am 10. und 11. Juli 2001 veranstaltete der Lehrstuhl für Verkehrspsychologie an der Technischen Universität Dresden mit Unterstützung des Bundesministeriums für Familie, Senioren, Frauen und Jugend in der Dresdner Dreikönigskirche eine Zukunftstagung zum Thema „Mobilität und gesellschaftliche Partizipation im Alter“. Nach Einleitung und Tagungseröffnung durch Prof. Kurt Biedenkopf und Prof. Bernhard Schlag wurden die Themen Mobilität – Lebensumwelt – Partizipation älterer Menschen in insgesamt 21 Referaten und fünf Arbeitsgruppen differenziert behandelt.

Günter Kroj entwarf auf der Grundlage europäischer und deutscher Verkehrsforschung und Verkehrsentwicklungsprogramme ein Bild von der Rolle älterer Menschen in einem zukünftigen Verkehrssystem. Hans-Werner Wahl befasste sich mit Stellenwert und Gestaltung von Lebensumwelten für ältere Menschen und verwies unter anderem auf die Notwendigkeit eines kontextuellen Verständnisses von Altern. Ursula M. Staudinger betonte in Zusammenhang mit der Notwendigkeit gesellschaftlicher Partizipation älterer Menschen deren für die Gesellschaft sehr nützliche Produktivität. Sie wandte sich gegen ein zu enges Verständnis gesellschaftlicher Produktivität und verwies auf Formen sozialer, emotionaler und motivationaler Produktivität, die gerade Ältere in besonderem Maße zu leisten in Stande sind.

Nach diesen drei Überblicksreferaten wurden in acht weiteren Fachreferaten die vielfältigen Interaktionen zwischen Lebens- und Wohnsituation, Mobilität und Sicherheit im Alter beleuchtet. Im Unterschied zu amerikanischen Senioren, so betonte Klaus Friedrich, sind die älteren Menschen in Deutschland stärker mit ihrer vertrauten Umwelt verwurzelt. Dies macht allerdings Wohnungsanpassungsmaßnahmen erforderlich. Die Problematik einer Fehlpassung von Person und Umwelt (misfit) stellte Frank Oswald in den Mittelpunkt und verwies darauf, dass die Wohnbedürfnisse älterer Menschen Maßstäbe zur Anpassung der

Wohnbedingungen geben können. Antje Flade verglich die Verkehrsmittelnutzung älterer und jüngerer Menschen in unterschiedlichen Wohnlagen in großen und kleinen Städten. In Großstädten und ländlichen Regionen Ost- und Westdeutschland führte Heidrun Mollenkopf Untersuchungen zur Mobilität Älterer durch. Bei einem hohen Stellenwert außerhäuslicher Freizeitaktivitäten auch für ältere Menschen wies sie auf die besondere Gefahr der Unterversorgung mit Geschäften und Dienstleistungen vor allem in ländlichen Regionen hin. Arnd Engeln und Bernhard Schlag berichteten über Teilergebnisse aus dem BMFSFJ-Forschungsprojekt ANBINDUNG zu Mobilitätsanforderungen und Präferenzen älterer Autofahrer. Der Forschungsbericht ANBINDUNG ist 2001 im Kohlhammer-Verlag erschienen. Hans J. Küting stellte Arbeiten von DaimlerChrysler zur Adaptation von Bedien- und Anzeigeinstrumenten sowie von Fahrerassistenzsystemen an die Anforderungen älterer Nutzer vor. Die Unfallsituation älterer Menschen im Straßenverkehr stellten Maria Limbourg & Karl Reiter differenziert dar. Clemens Becker berichtete über Untersuchungen und Präventionsvorhaben zur Vermeidung von Stürzen im Alter und verwies u. a. auf die mobilitätseinschränkende Wirkung der im Alter häufigen Angst vor Stürzen.

Die Diskussion in fünf Arbeitsgruppen wurde mit zehn weiteren Fachreferaten eingeleitet und führte zu Thesen, die in einem abschließenden Diskussionsforum präsentiert wurden. „Adaptation des Lebensumfeldes“ als Thema der Arbeitsgruppe A verwies auf die Notwendigkeit der Anpassung der Siedlungsstrukturen, des Wohnumfeldes und der Wohnsituation selbst an die Bedarfslage älterer Menschen. Seniorenfreundliche Siedlungsstrukturen zeichnen sich nach Joachim Scheiner u. a. durch die kleinräumige Erreichbarkeit von Versorgungs- und Freizeiteinrichtungen aus, die allerdings aufgrund verschiedener Konzentrationsprozesse derzeit abnimmt. Am Beispiel der Ruhesitzwanderung älterer Deutscher in den Mittelmeerraum (Mallorca) erläuterte Claudia Kaiser Motive wie auch Probleme, die mit einer solchen Änderung des Lebensumfeldes verbunden sind. In Arbeitsgruppe B wurde Mobilitätschancen und Anforderungen älterer Menschen unter dem Thema „Partizipation ermöglichen“ nachgegangen. Die Ermöglichung gesellschaftlicher Teilhabe und die Vermeidung sozialen Ausschlusses (social exclusion) durch die Bereitstellung angemessener Mobilitätschancen muß 4 Kriterien erfüllen: availability – Verfügbarkeit, accessibility – Zugänglichkeit und Erreichbarkeit, affordability – Leistbarkeit in bezug auf die Kosten, aber auch bei Mobilitätsbehinderung, und acceptability – Erfüllung eines Mindestmaßes an Komfort und Bequemlichkeit. Im einzelnen untersuchten Grit Reschnar und Bernhard Schlag Bewältigungsstrategien älterer Autofahrer, mit denen es ihnen gelingt, auch im höheren Alter ihre Mobilität aufrechtzuerhalten. Besonders das Modell

der Selektion, Optimierung und Kompensation (SOK) erwies sich als tragfähiger Erklärungshintergrund. Katrin Megel erläuterte Präferenzen älterer Menschen anhand der Wahlentscheidung zwischen Bus oder Bahn im Regionalverkehr. „Easy to use“ – kann dieses Ziel übergreifendes Kriterium der Anforderungen Älterer an neue Mobilitätskonzepte sein? Erläutert wurde dies anhand vielfältiger Beispiele in Arbeitsgruppe C aus der Sicht eines Pkw-Herstellers durch Marion Diehr und aus der Sicht des Verbandes der öffentlichen Verkehrsunternehmen (VDV) durch Hartmut Reinberg-Schüller. Deutlich wurde hier, dass ältere Menschen sowohl für die Fahrzeughersteller wie für die öffentlichen Verkehrsunternehmen bereits ein hochrelevantes Marktsegment sind. Arbeitsgruppe D befasste sich unter dem Titel „Mobilität und Sicherheit“ mit Leistungsanforderungen und Leistungsmöglichkeiten (Amos Cohen) sowie mit der Weiterbildung und Anspracheformen für ältere Menschen (Heinz-Jürgen Kaiser). Während Cohen auf die Abhängigkeit der individuellen Leistungsressourcen weniger vom chronologischen als vielmehr vom biologischen Alter und auf die gerade im Alter sehr große interindividuelle Variation hinwies, zeigte Kaiser Fördermöglichkeiten zur Erhaltung der Mobilität im Alter auf. Konkret konnte in der Folge Ingo Pfafferott auf Programme der aktivierenden Verkehrssicherheitsarbeit mit Modellversuchen in Potsdam und Osnabrück verweisen. Nicht nur Adaptationsprozesse auf seiten der älteren Menschen, sondern ebenso Adaptationsprozesse einer insgesamt alternden Gesellschaft sind demnach höchst bedeutsam, wie Arbeitsgruppe E herausstellte. Die Eingangsfrage „Zukünftig ein altengerechtes Verkehrssystem?“ wurde abschließend wiederum von Ulrike Lubecki aufgegriffen.

Mit diesem Tagungsband liegen alle Beiträge in ausführlicher Form vor.

PROF. DR. KURT BIEDENKOPF

Ministerpräsident des Freistaates Sachsen

Eröffnungsrede von Prof. Dr. Kurt Biedenkopf

Meine sehr geehrten Damen und Herren!

Ich bin gern der Einladung gefolgt, zu Beginn dieser außerordentlich interessanten Tagung, die von der Technischen Universität im Zusammenwirken mit dem Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend veranstaltet wird, einige Worte zu sagen. Ich bin allen Beteiligten, die diese Konferenz ausrichten, dankbar, weil sie das Augenmerk auf einen Problemkomplex richtet, der uns in den nächsten Jahren zunehmend beschäftigen wird.

Ich möchte zu meinem eigenen Interesse an dem Gegenstand Mobilität und gesellschaftliche Partizipation im Alter sagen, dass ich mich zusammen mit meinem Freund und Partner Meinhard Miegel seit Ende der siebziger Jahre mit Fragen der demographischen Entwicklung in Deutschland beschäftigte. Wir haben ziemlich genau vor zwanzig Jahren den ersten umfänglichen Versuch gemacht, die Auswirkungen, die damals schon vorhersehbaren Veränderungen, in der Alterszusammensetzung der Bevölkerung auf den Städtebau zu projizieren. Und zu fragen: was bedeutet das denn, wenn die Bevölkerung älter wird, für die Art und Weise, wie wir unsere Städte bauen? Wie wir sie bauen, wie wir sie organisieren, wie wir Leistungsangebote in den Städten plazieren. Ist es sinnvoll, für eine Bevölkerung, die im Jahre 2050 zu einem Drittel aus Menschen über sechzig Jahren und nur noch zu einem Sechstel aus Menschen unter zwanzig Jahren besteht, Städte so zu bauen, dass sie riesige Entfernungen überwinden müssen, wenn sie die normalen Lebensbedürfnisse befriedigen wollen? Oder muss man nicht mit Blick auf eine alternde Bevölkerung auch den Städtebau entsprechend konzipieren? Man kann da im übrigen bei den Fuggern etwas lernen, die in ihrer Blütezeit in Augsburg die Altersheime mitten in die Stadt gebaut haben – und nicht an die Peripherie, wie das heute vielfach geschieht – um sicher zu stellen, dass die älteren Menschen partizipieren können. Die haben das zwar nicht so genannt, aber sie wussten genau, warum das nötig ist. Es gab damals nämlich keine kollektive Altersvorsorge, lediglich karitative und personale Solidarität und die war kaum anders darstellbar als dadurch, dass die älteren Menschen mitten in der Gesamtheit der Bewohner einer Stadt untergebracht wurden.

Sie wollen über Mobilität und gesellschaftliche Partizipation sprechen.

Zunächst ein Wort zur Mobilität. Wenn Sie Tourismusunternehmen fragen oder, wie ich das in der letzten Woche gemacht habe, an einem Ostseestrand spazieren gehen, dann gewinnen Sie den Eindruck, dass es kein Defizit an Mobilität in den älteren Generationen gibt. Ganz im Gegenteil, die älteren Generationen waren noch nie so mobil wie heute.

Wenn ich mich an meine Jugendzeit nach dem Krieg 1948/49 erinnere, wohnte ich in einer kleinen Mittelstadt in Westdeutschland, da hörte es mit der Mobilität der älteren Menschen spätestens mit fünfzig Jahren auf. Dass man dann noch viel verreiste war ganz ungewöhnlich, und dann auf eine kleine Minderheit der Bevölkerung begrenzt, die über die notwendigen Ressourcen verfügte.

Heute ist das völlig anders. Wir haben eine große Mobilität im Alter, d. h. wir haben Reisefreiheit im Alter. Und das wird sich weiter entwickeln und zwar aus ganz einfachen ökonomischen Gründen. Die Zahl der Jüngeren, die mit Touristikunternehmen reisen, wird abnehmen und die Zahl der Älteren wird zunehmen. Diese Veränderung, wie sie jetzt auch vom statistischen Bundesamt schon bis 2050 in einem gewissen Wahrscheinlichkeitskorridor prognostiziert werden kann, wird neue ökonomischen Mobilitätsangebote hervorbringen. Dabei ist diese Mobilität keineswegs auf einen engeren räumlichen Horizont beschränkt, sondern sie erfasst den Globus. Wenn es eine wirkliche Globalisierung gibt, dann ist es die Globalisierung des Tourismus. Für mich ist es immer wieder eindrucksvoll, von Gleichaltrigen – ich bin ja auch schon 71 – zu hören, wo die überall schon waren, seitdem sie, wie man so schön sagt, in Rente gegangen sind.

Und damit ist gleich eine definitorische Frage angesprochen: Was ist denn Alter? Wann ist man alt? Wenn man über Mobilität und Partizipation im Alter reden will, dann muss man sich ja darüber verständigen, wann man „alt“ ist. Das ist aber gar nicht so einfach.

Ich bin der Meinung, dass man so lange nicht „alt“ ist, so lange man neugierig ist und durch die Neugier angetrieben wird, Dinge zu tun und Initiativen entfaltet.

Die Vorstellung, dass man älteren Menschen zur Partizipation verhelfen muss, irritiert mich, denn sie hat einen vormundschaftlichen Unterton. Sie orientiert sich damit an einer Vorstellung von Alter, die nach meiner Auffassung weitgehend überholt ist.

Alter ist natürlich auch eine Frage der Konstitution. Alle Ärzte und Psychologen, die sich mit Verhaltensforschung befasst haben, sagen uns, dass die Kondition der Menschen heute viel besser ist als noch vor zwanzig oder dreißig Jahren und dieser Trend wird sich wahrscheinlich auch noch weiter fortsetzen. Ein heute 60jähriger, ich zitiere einen Fachmann, hat etwa die selbe körperliche Konstitution, wie vor dreißig Jahren ein 50jähriger. Mit anderen Worten, die konstitutionellen Voraussetzungen älterer Menschen sind sowohl im Bezug auf Mobilität als auch auf Partizipation sehr viel günstiger.

Durch die Veränderungen des Arbeitsmarktes werden wir schließlich, nicht im Sinne von Zwang, aber im Sinne von Notwendigkeit, eine Veränderung der Partizipationschancen sehen. Die Menschen müssen länger zur Verfügung stehen, ob sie länger arbeiten, ist eine andere Sache. Lassen Sie mich das sehr schlagwortartig darstellen. Die Zeit ist voraussehbar, in der die 60jährigen die 80jährigen pflegen werden, und nicht mehr die Jüngeren. In Anfängen ist das bereits heute zu beobachten: Weil die jüngeren Generationen so stark schrumpfen, dass sie nur noch im geringen Umfang für solche Dienstleistungen zur Verfügung stehen können, wird es zur Regel werden. D. h. eine Verschiebung des Renteneintrittsalters wird, wenn nicht formal, dann jedenfalls de facto, eintreten.

Formal geht man heute im Schnitt mit sechzig Jahren in Rente. Bei wachsender Lebenserwartung bedeutet das, dass die Rentenzeit etwa achtzehn bis zwanzig Jahre betragen wird. Bei Frauen ist das, auf Grund des niedrigeren Renteneintrittsalters, schon fast der Fall. Bei Männern wird es im Laufe der nächsten zwanzig/dreißig Jahre der Fall sein. Wir haben also nach heutigen Vorstellungen eine sehr lange Zeit im sogenannte dritten Lebensabschnitt.

Die Thematik dieser Konferenz bezieht sich auf diesen ganzen dritten Lebensabschnitt. Man muss differenzieren zwischen verschiedenen Aspekten, wie es in den Referaten auch der Fall sein wird.

Weil das Durchschnittsalter der Bevölkerung ständig ansteigt, ist meine Überzeugung, dass wir in den nächsten zwanzig/fünfundzwanzig Jahren – und solch einen Zeithorizont muss man ins Auge fassen, wenn man längerfristige Trends ausreichend rechtzeitig vorbereiten will – eine tief greifende Veränderung praktisch aller Lebensbereiche erfahren werden. Der Konsumgüterindustrie, des Bauwesens, der Raumausstattung und vieles andere mehr. Das Durchschnittsalter der Bevölkerung in Sachsen ist heute einundvierzig Jahre (41,2 Jahre). Es betrug zur Zeit der Wende noch siebenunddreißig Jahre. Dieser Anstieg um über vier

Jahre innerhalb eines Jahrzehnts ist natürlich auch auf Abwanderung jüngerer Leute zurückzuführen, aber vor allen Dingen auf den rapiden Geburtenrückgang nach 1989. Das Durchschnittsalter der Bevölkerung wird weiter steigen und man rechnet damit, dass noch vor 2050 die Bevölkerung ein Durchschnittsalter von fünfzig Jahren haben wird. Das ist in der Geschichte der Menschheit eine völlig einmalige Situation, dass eine Bevölkerung ein Durchschnittsalter von fünfzig Jahren hat. Wir reden von einer relativ nahen Zukunft, wenn man z. B. altersbedingtes Wohnen betrachtet, in der Ausstellung des BMFSFJ hier vor Ort¹ wird das Thema bereits angesprochen.

Man muss jetzt damit anfangen, das Wohnen auf das Alter einzustellen. Denn es hat keinen Zweck Wohnungen dann zu bauen, wenn sie in der altersangepassten Form benötigt werden, und dann andere Wohnungen abreißen zu müssen. Denn es werden zwei Dinge zusammen kommen: die Bevölkerung in der Europäischen Union schrumpft von 370 Millionen auf gut 300 Millionen in den nächsten fünfzig Jahren, in Deutschland in ähnlichem Umfang, und zum Zweiten wird das Durchschnittsalter ansteigen.

Die Mobilität wird wahrscheinlich auch in Zukunft, jedenfalls solange man das kann, in erster Linie eine Individualmobilität sein. Die so gewonnene Zeitsouveränität ist in allen hochentwickelten Industriegesellschaften ein außerordentlich hoch geschätztes Gut. Jedes öffentliche Verkehrsmittel verkehrt nach einem Fahrplan, das bedeutet eine Einschränkung der Zeitsouveränität – die Anstrengungen, die man machen muss, um Menschen zu veranlassen, auf individuelle Zeitsouveränität, zu verzichten, sind außerordentlich groß. In anderen Ländern, wie z. B. in den Vereinigten Staaten, versucht man Anreize zu setzen, indem man auf den Autobahnen eine Spur für die Autos mit mehreren Insassen reserviert. Sie verlieren Zeitsouveränität und gewinnen Zeit, dadurch, dass sie schneller am Ziel sind – ein Abwägungsprozess.

Wir müssen uns darüber im klaren sein, dass auch bei älteren Menschen, solange sie sich kräftig und selbständig fühlen, der Wunsch nach Zeitsouveränität, dominierend sein wird. Selbst wenn sie, in den Augen der Jüngeren, viel Zeit haben, wird ihnen die Zeitsouveränität trotzdem wichtig erscheinen.

Nach unserer Vorstellung ist die Partizipation am Arbeitsmarkt die wichtigste Form der Partizipation. Ich trete sehr nachhaltig dafür ein –

¹ BMFSFJ: „Selbstbestimmt wohnen im Alter“

und zwar im Zusammenhang mit einer wirklichen Erneuerung der gesetzlichen Alterssicherung – dass man den Übergang in den Ruhestand sehr viel flexibler gestaltet als das heute der Fall ist, und dass man längeres Arbeiten auch belohnt. Ich möchte das nur an einem Punkt deutlich machen: Angenommen, man würde in Form einer Basissicherung eine Grundlage schaffen – darauf marschieren wir eindeutig zu –, auf der man seine individuelle Altersvorsorge aufbaut. Und man würde diese Grundsicherung versicherungsmathematisch steigen lassen, je später man sie in Anspruch nimmt. Da könnte jemand dadurch, dass er fünf Jahre länger arbeitet, das Risiko, besonders alt zu werden, mit einem höheren Alterseinkommen auf die Allgemeinheit abwälzen, und es würde sehr viele Leute geben, die dann länger arbeiten. Um auf diese Weise eine signifikant höhere Grundsicherung zu erhalten. Aber sie werden auch deshalb länger arbeiten, weil sie gesucht sein werden. Die Vorstellung, wie ich sie z. B. gestern in dem Delitzscher Ausbesserungswerk der Bundesbahn gehört habe – das ja möglicherweise geschlossen werden soll –, dass Menschen über vierzig Jahre keinen Arbeitsplatz mehr finden, ist völlig absurd. Es ist tatsächlich so, dass viele Unternehmen über achtunddreißig oder maximal vierzig Jahren niemanden mehr einstellen. Das hat aber nichts damit zu tun, dass man der Meinung sei, ein über 40jähriger sei keine vollwertige Arbeitskraft, sondern die Ursachen liegen in der Unbeweglichkeit des Arbeitsrechts, mit den Schwierigkeiten, die damit verbunden sind, solche Entscheidungen zu verändern. Darüber hinaus muss man einen höheren Integrationsaufwand bei Älteren leisten. Meine Erfahrung ist, dass man für diesen höheren Integrationsaufwand aber auch eine sehr viel bessere Leistung erwarten kann, und das ist bei älteren Menschen durchaus eher die Regel, als die Ausnahme. Wenn wir über Partizipation im Arbeitsmarkt reden, müssen wir uns die Frage stellen: Was muss in der Struktur des Arbeitsmarktes verändert werden, damit es attraktiv ist, auch einen 50jährigen anzustellen? Wenn wir diese Frage nicht stellen, dann können wir einen wesentlichen Teil des Partizipationsprozesses vergessen, denn man kann diese Veränderung nicht durch Überredung erreichen. Sondern es muss, auch aus der Sicht dessen, der den Arbeitsplatz zur Verfügung stellt, vernünftig sein.

Eine ganz wichtige Form der Partizipation, damit möchte ich zu Ende kommen, haben wir selbst zu einem wesentlichen Teil beseitigt: Die Rolle der Großeltern. 25 % der 40jährigen in Deutschland haben keine Kinder, d. h. ein Viertel der Bevölkerung, die an sich in dem Alter ist, Familien zu gründen und Kinder zu haben, hat keine. Das bedeutet, wenn sie älter werden, dass sie keine Angehörigen haben, und wenn mehrere Kinder in einer Familie oder alle keine Kinder bekommen, haben Sie überhaupt keine Angehörigen mehr. Es wird also in etwa drei-

Big/vierzig Jahren in Deutschland eine sehr große Zahl alter Menschen leben, die keine Familien haben. Und die deshalb die wundervolle und großartige Erfahrung, die man als Großeltern – wir waren gerade mit fünf Enkeln in Zinnowitz –, mit Enkeln machen kann, nicht erleben. Das ist aber eine ganz elementare Form der Partizipation und wir werden eine ganze Industrie bekommen, die dieses Defizit ausfüllen will. D. h. Fremdenbeschäftigung, denn nicht alle Menschen sind in der Lage, sich ausschließlich alleine zu beschäftigen, und viele wollen das, aus verständlichen Gründen, auch gar nicht versuchen. Diese Formen der Partizipation müssen uns auch beschäftigen, damit daraus nicht neue Vormundschaften erwachsen, die dann zwar ältere Menschen beschäftigen, aber diese gleichzeitig ziemlich willenlos und passiv beschäftigt werden.

Die Frage, wie man diese Formen der Partizipation vorbereiten kann – wie man Menschen in dem Alter, in dem sie noch voll integriert sind, darauf vorbereiten kann, wie das aussieht, wenn sie mal älter werden – halte ich für außerordentlich wichtig.

Ich wünsche Ihnen für Ihre Tagung, die ich hiermit die Ehre habe mit Herrn Kollegen Schlag zusammen zu eröffnen, alles Gute und fruchtbare Erkenntnisse.

DR. GERTRUD ZIMMERMANN

Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend

Grußworte von Dr. Gertrud Zimmermann

Meine sehr geehrten Damen und Herren!

Zur Tagung Mobilität und gesellschaftliche Partizipation im Alter möchte ich Ihnen die herzlichen Grüße von Frau Bundesministerin Dr. Christine Bergmann übermitteln. Sie bedauert sehr, dass sie aufgrund kurzfristig angesetzter Termine nicht an dieser Tagung teilnehmen kann.

Die Idee zu einer Tagung über Mobilität und Partizipation geht auf Diskussionen zurück, die wir mit Prof. Schlag über das Forschungsprojekt ANBINDUNG geführt haben, das er im Auftrag des BMFSFJ durchgeführt hat. Das Projekt war ebenso wie das Forschungsprojekt Mobilität, das Frau Dr. Mollenkopf Ihnen in dieser Tagung vorstellen wird, ein Teil einer Schwerpunktsetzung der letzten Jahre. Hierzu gehört auch das Modellprogramm „Selbstbestimmt Wohnen im Alter“, das derzeit vom BMFSFJ durchgeführt wird.

Dieses Modellprogramm hat einen Schwerpunkt im Bereich Mobilität, der weit über Beweglichkeit hinaus geht, indem es die Themen Barrierefreiheit, Wohnungsanpassung und Wohnumfeldgestaltung aufgreift und auch einen besonderen Akzent bei der Frage von Partizipationsmöglichkeiten im Bereich Wohnen setzt. Wir hatten vor einiger Zeit eine Tagung, wo es gerade um Partizipation beim Wohnen geht. Es ist erstaunlich, dass es hier sehr viele Möglichkeiten, auch gesetzliche Möglichkeiten, gibt, dies aber in der Öffentlichkeit kaum bekannt ist.

Wohnung und Wohnumfeld haben in jedem Lebensalter große Bedeutung für die Lebensqualität und die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben. Besonders gilt dies aber, wenn im höheren Lebensalter aufgrund gesundheitlicher Beeinträchtigungen und aufgrund von Mobilitätseinschränkungen, ältere Menschen ihre Wohnung nicht mehr in dem Umfang verlassen können wie sie dies vielleicht möchten. Mit steigendem Lebensalter verbringen Menschen immer mehr Zeit in der eigenen Wohnung und ihr Aktionsradius grenzt sich tendenziell auf das Wohnumfeld ein. Sie sind deswegen in stärkerem Maß als andere Bevölkerungsgruppen darauf angewiesen, dass sie hier die Voraussetzungen dafür vorfinden, um ihre Selbständigkeit zu wahren und um die Einbindung in die Gesellschaft weiterhin vornehmen zu können. Besonders

wichtig ist auch die Teilnahme am Straßenverkehr. Sie ist Voraussetzung für die Alltagsorganisation, aber auch für die Pflege sozialer Kontakte. Einkaufen, Arztbesuche, Besuche von geselligen und kulturellen Veranstaltungen, Kontakte zu Freunden, Verwandten und Familienmitgliedern finden zumeist im engeren Umfeld der Wohnung statt. Es fällt schwerer Distanzen zu überbrücken. Besonders ältere Frauen haben heute noch häufig keinen Führerschein, d. h. sie sind auf den öffentlichen Personennahverkehr angewiesen, wenn sie nicht jemanden kennen, der sie im Auto mitnimmt. Und dies ist eine besondere Problematik, die wir im ländlichen Raum vorfinden. Wir haben derzeit bereits erkennbar eine Entwicklung in ausgedünnten ländlichen Räumen, die uns noch sehr stark beschäftigen wird. Wir wissen aber auch, dass die Verkehrsplanung, trotz all der Verbesserungen der letzten Jahre, nach wie vor durch den Autoverkehr dominiert ist. Ältere Menschen, die sich als Fußgänger bewegen müssen, tragen ein besonderes Risiko.

Und ich möchte an dieser Stelle auch darauf hinweisen, es sind nicht nur die älteren Menschen, es sind auch vor allen Dingen die Kinder, die hier stark betroffen sind. Es schließt sich dadurch der Kreis: Wenn wir hier Verbesserungen für alte Menschen erreichen, dann erreichen wir auch Verbesserungen für die Kinder. Wir können nur als ein Beispiel nennen die Grünphasen bei den Ampeln. Wenn man im Alter nicht mehr so gut sehen kann, dann braucht man zudem Kontraste zwischen Straße und Bürgersteig, man muss sehen, wo die Schwellen kommen, evtl. die Schwellen auch abgesenkt haben. Ich möchte hier keine Schelte der Planer anbringen, ich denke es ist mehr eine Frage der Rücksichtnahme und auch des Einfühlungsvermögens in die Situation anderer, die mit einem anderen Blickwinkel an die Welt heran gehen. Fehlende Sitzplätze in Bussen und Bahnen, früher war es selbstverständlich, dass man dann aufstand, wenn ein Älterer herein kam, das Zuparken von Gehwegen machen Autofahrer nach wie vor oft ganz unbefangen, obwohl sie selbst als Fußgänger dann darüber schimpfen. Wir haben eine große Errungenschaft erreicht in letzter Zeit, dass nämlich die Fahrräder in den Fußgängerzonen fahren dürfen, für ältere Menschen und für Kinder ist das jedoch gar nicht so großartig. Inliner und Skater rufen großes Erschrecken bei älteren Menschen hervor, deren Reaktionsfähigkeit im Alter nicht mehr so ausgeprägt ist, wenn plötzlich von hinten jemand heran zieht. All dies sind Dinge, wo wir nicht auf die Planer oder die Politik warten müssen, sondern wo einfach die Sensibilität und das Gefühl füreinander schon viel bewegen würde. Und wir kennen auch aus dem Bereich des ÖPNV ganz hervorragende Beispiele, wie Hemmschwellen abgebaut wurden, so dass ältere Menschen die Fahrkartenautomaten besser nutzen können. Und durch die Einführung von speziellen Tickets, wo man nicht lange anstehen muss,

hat sich auch hier viel getan. Es wurde schon gesagt, dass in Zukunft das Auto noch größere Bedeutung gewinnen wird, und hier kommen die neuen Technologien auch in einem anderen Feld, nicht nur im Bereich von Internet und Computer, ins Spiel. Gerade durch neue Technologien lassen sich Autos so gestalten, dass sie für ältere Menschen besser nutzbar sind und bessere Orientierungsmöglichkeiten bieten. Und gerade die Sensibilität dafür, dass im höheren Lebensalter das Auto eine wichtige Hilfe zur Bewältigung des Alltags und zur gesellschaftlichen Beteiligung ist, sollte eigentlich der immer wieder aufflackernden Diskussion über den Führerscheinentzug im höheren Alter entgegen stehen.

Wichtig scheint mir, dass wir heute in dieser Tagung das Zusammenspiel unterschiedlicher Disziplinen erleben, die Mobilität aus unterschiedlichen Gesichtspunkten beleuchten und Sie miteinander diskutieren. Ich hoffe dass es auch stärker als bisher dazu kommt, dass wir ein solches Zusammenspiel bei der Kommunalplanung erleben, dass also Stadtentwickler, Verkehrsplaner, kommunale Entscheidungsträger zusammen an einem Tisch sitzen und die Seniorenvertretungen einbeziehen, die im besonderem Maße dafür sensibel sind, die Situation älterer Menschen widerzuspiegeln und den politischen Entscheidungsträgern nahe zu bringen.

In vielen Ländern zeigt sich momentan die Entwicklung, dass die Frage der Wohnungsgestaltung und der Wohnumfeldgestaltung ein größeres Gewicht bekommt. Die Wohnberatung wird in vielen Ländern gerade stark ausgebaut. Dabei geht es um bauliche Maßnahmen der Wohnungsanpassung, um die Barrierefreiheit und es geht darum, diesen Kreis für ältere Menschen, aber auch für Familien zu erweitern.

Eine wichtige Voraussetzung für Mobilität ist, dass ältere Menschen sich ohne Angst in Städten und Quartieren bewegen können. Das subjektive Gefühl der Sicherheit ist hier weniger ausgeprägt, als dies der objektiven Gefährdung entspricht. Wir wissen das alle, und dennoch, denke ich, sollte man auch weiter noch überlegen, wie man älteren Menschen ein Gefühl der Sicherheit geben kann und sie dabei unterstützen kann, ihren Aktionsradius nicht nur auf frühe Nachmittagsstunden zu begrenzen.

Meine sehr geehrten Damen und Herren, das breite Spektrum, das in dieser Tagung angesprochen wird, wird uns hoffentlich noch weitere Hinweise geben, wie in der Verknüpfung von Mobilität und gesellschaftlicher Partizipation Verbesserungen erreicht werden können.

Ich wünsche Ihnen auch im Namen von Frau Ministerin Bergmann gutes Gelingen und einen anregenden Verlauf.

Grußworte von Prof. Dr. Hans-Heinrich Trute

Meine sehr verehrten Damen und Herren!

Mit dem Thema „Mobilität und gesellschaftliche Partizipation im Alter“ haben Sie ein außerordentlich wichtiges Zukunftsproblem zum Gegenstand Ihrer wissenschaftlichen Tagung gemacht. Die demographische Entwicklung – in den neuen Bundesländern noch einmal durch die Abwanderung Jüngerer gesteigert – hat erhebliche Auswirkungen auf viele Lebensbereiche. Wohnen im Alter, Mobilität, die altersgerechte Gestaltung von Verkehrssystemen, die nicht nur den Aspekt der Sicherheit im Verkehr hat, sondern darüber hinaus auch den älteren Mitbürgern den Zugang zu wichtigen sozialen und kulturellen Ressourcen ermöglicht oder eben verhindert, die Partizipation an neuen Technologien, wie etwa dem Internet, das in seiner Gestaltung eine ernste Barriere für ältere Bürger darstellen kann und damit Informationsasymmetrien zu ihren Lasten begründet, wie überhaupt die Teilhabe an Bildungsangeboten etwa der Fort- und Weiterbildung verdeutlichen dies, um nur einige Stichpunkte zu nennen. Um hier eine Teilhabe für ältere Menschen zu ermöglichen, ist die Anpassung gesellschaftlicher Institutionen, technischer Systeme, die Veränderungen in sozialen Bezügen und Mobilität eine der wichtigsten Voraussetzungen für Partizipation. Auf diese Anforderungen wissenschaftlich zu reagieren, den älteren Menschen in den Mittelpunkt wissenschaftlicher Anstrengungen zu stellen, Lösungen für dringende praktische Probleme zu finden, das ist eine vornehme Aufgabe der Wissenschaft, aber natürlich auch eine eminent praktische zugleich.

Die Universität selber ist auch eine Institution, die sich diesem Versuch zu stellen hat und auch stellt. Unter dem Stichwort „Lebenslanges Lernen“ werden zunehmend Bildungsangebote auch für ältere Bürgerinnen und Bürger konzipiert. Die Bürgeruniversität – der Beitrag der Technischen Universität Dresden zur Dresdner Seniorenakademie – bietet ein Bildungsangebot für alle interessierten Bürgerinnen und Bürger und hat natürlich auch einen erheblichen Anteil von älteren Menschen als Teilnehmer. Die Seniorenakademie hat immerhin über 1000 eingeschriebene Hörer!

Politik braucht Handlungsempfehlungen, die einerseits wissenschaftlich wohl begründet sind, die andererseits auch die Erfahrungen der Praxis

auswerten und sich in Lösungsangebote umsetzen lassen. Wissenschaft, Politik und Praxis müssen gemeinsam der älter werdenden Gesellschaft Entfaltungs- und Gestaltungsspielräume geben, Mobilität und gesellschaftliche Partizipation ermöglichen!

Meine sehr verehrten Damen und Herren, ich wünsche Ihnen fruchtbare Diskussionen, innovative Lösungen und nicht zuletzt auch zwei schöne Tage in Dresden.

Mobilität älterer Menschen in einem zukünftigen Verkehrssystem

1. Ausgangslage

Das öffentliche Problembewusstsein für den Spannungsbogen zwischen boomenden Mobilitätsbedürfnissen in Konkurrenz zu seinen erlebten Begrenzungen wächst ständig. Technologischer Fortschritt, demographische Verschiebungen ebenso wie kulturelle Veränderungen prägen in immer kürzerem Zeittakt und bislang ungeahntem Ausmaß neue Erlebniswelten, Lebensstile und Handlungsmuster unseres Zeitalters. Mit den sich wandelnden Leitbildern unserer Gesellschaft wandeln sich auch die Selbst- und Fremdbilder der Generationen untereinander sowie deren Umgangsformen miteinander. Mit den sich wandelnden Bedürfnissen und Lebensgewohnheiten unserer Gesellschaft gehen zwangsläufig Veränderungen der Mobilität Älterer einher.

Eine wichtige Rolle werden dabei technologische und wirtschaftliche Entwicklungen spielen. Nicht zuletzt deren Wechselwirkung mit derzeitigen politischen Entscheidungen und Weichenstellungen für ein integriertes Verkehrssystem wird die Mobilität – nicht nur der älteren Menschen – in unserer Gesellschaft bestimmen.

Im folgenden werde ich daher auf die Entwicklungslinien für ein künftiges Verkehrssystem, wie sie sich sowohl in Deutschland als auch in Europa abzeichnen, eingehen. Hierbei stütze ich mich auf die im Verkehrssicherheitsprogramm 2001 und die im Verkehrsbericht 2000 des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen dargelegten Leitlinien für eine integrierte Verkehrspolitik und für ein Konzept künftiger Mobilitätsentwicklung, ebenso wie auf das aktuelle Forschungsprogramm „Mobilität und Verkehr“ des Bundesministeriums für Bildung und Forschung, die bislang absehbaren Schwerpunkte des 6. EU-Rahmenprogramms für Forschung und Entwicklung und nicht zuletzt auf die zugrundeliegenden wissenschaftlichen Prognosen.

2. Entwicklungslinien

2.1. Mobilitätsforschung für das 21. Jahrhundert

„Es kommt somit entscheidend darauf an, den Straßenverkehr durch die Verknüpfung der Straße mit anderen Verkehrsträgern weiter zu optimieren, vor allem im Hinblick auf Umweltverträglichkeit, Verbrauchsoptimierung und Sicherheit. Einen weiteren Schwerpunkt legt das neue Programm, 'Mobilität und Verkehr' von BMBF und BMVBW auf Forschungsinitiativen zur Reduzierung der verkehrsbedingten Belastungen für Mensch und Natur. In energiesparenden Fahr- und Betriebskonzepten, der weiteren Verbesserung der konventionellen Fahrzeugantriebe und der Entwicklung alternativer Antriebe steckt ein bedeutendes Energiesparpotenzial, das systematisch ausgeschöpft werden muss“ (Bulmahn, 2000, S. 7f).

Nach den Verlautbarungen der Bundesregierung kommt es insgesamt darauf an, in Mobilität und nicht in Mobilitätsbeschränkung ein Grundbedürfnis zu erkennen und daraus für Staat und Gesellschaft die notwendigen Konsequenzen zu ziehen. Das Thema „Mobilität im Ballungsraum“ ist unweigerlich verknüpft mit den Fragen einer menschenwürdigen Stadtentwicklung und hier natürlich mit den Fragen, die mit dem öffentlichen Personennahverkehr im Zusammenhang stehen. Gäbe es in den Ballungsräumen keinen öffentlichen Nahverkehr, hätten wir keine lebenswerten Städte. Auch nach Auffassung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen „müssen wir in diesem Bereich bessere Antworten finden, als das in der Vergangenheit der Fall gewesen ist, wenn wir nicht schädliche Verhältnisse in unseren Ballungsräumen hinnehmen wollen ...“ (Wittling, 2000, S. 10).

In dem anwendungsorientierten Programm des BMBF in Abstimmung mit dem BMVBW werden in der Zeit von 2000 bis 2003 mehr als 500 Millionen DM Forschungsmittel investiert. Damit dokumentiert die Bundesregierung, dass sie in „Mobilität und Verkehr“ ein zentrales Aufgabenfeld sieht, für dessen Gestaltung Forschung und technologische Entwicklung entscheidend sind (Diehl, 2000, S. 14).

In Zusammenhang mit der hier vorgegebenen Thematik werde ich näher auf folgende drei Schwerpunkte des vorgenannten Forschungsprogramms eingehen: das intelligente Verkehrsnetz, Bahnen und Busse, Verkehrssicherheit.

Das intelligente Verkehrsnetz

Täglich sind Millionen auf dem Weg zur Arbeit und zurück nach Hause und erfahren die Unzulänglichkeiten des Verkehrssystems am eigenen Leib. Daher widmen sich die fünf Leitprojekte des Programms „Mobilität und Verkehr“ der Mobilität in folgenden fünf Ballungsräumen: München, Stuttgart, Frankfurt, Dresden, Köln. In diesen Leitprojekten soll auf der Grundlage folgender Komponenten ein für das jeweilige Gebiet optimales Verkehrssystem entwickelt werden:

- Informationssysteme und Navigationshilfen,
- Kundenfreundlichkeit durch elektronische Buchungs-, Zahlungs- und Abrechnungsverfahren,
- die Übergänge innerhalb des öffentlichen Verkehrs und vom Individualverkehr zu ihm,
- Verkehrsmanagement.

Die Zielvorstellungen des BMBF hierzu lauten:

„In diesen Leitprojekten sollen Technologien und Organisationsmodelle für das Zusammenspiel der verschiedenen Verkehrsträger entwickelt und erprobt werden. Der Pkw hat darin eine feste Position. Wir erwarten allerdings, dass durch eine bessere Verknüpfung der ÖPNV mittelfristig für mehr Verkehrsteilnehmer attraktiv wird. Insgesamt sollte der Verkehr effizienter, umweltschonender und sicherer abgewickelt werden.“

Eine Vision ist, dass Verkehrssysteme und Dienstleistungen wie z. B. ein einheitliches Zahlungssystem für Parkhaus, U-Bahn bis zum ICE in Deutschland und auch für Europa Standards setzen und zu einem Exportprodukt werden.

Die Verkehrsbehörden von den Kommunen bis zum Bundesverkehrsministerium sind in die Projekte eingebunden. Damit ist die Voraussetzung geschaffen, dass die aus den Leitprojekten erwachsenden verkehrspolitischen Aufgaben schon gemeinsam mit denjenigen definiert werden, die sie anschließend umzusetzen haben“ (Diehl, 2000, S.15f).

Bahnen und Busse

Mit dem Projekt „Personennahverkehr in der Region“ im Jahre 2000 machte der BMBF den Personennahverkehr in kleineren Städten, Gemeinden und ihrem Umland zum Forschungsschwerpunkt. Die Initiative zielt zum einen darauf, den klassischen Umweltverbund aus ÖPNV,

Fußgängern und Radfahrern zu verbessern. Zum anderen soll mit neuen Formen des Gemeinschaftsverkehrs darüber hinausgegangen werden, wie mit intermodalen Haus-zu-Haus-Ketten, neuen Fahrzeugnutzungskonzepten und Betreibermodellen (Diehl, 2000, S.17).

Verkehrssicherheit

Forschung zur Verkehrssicherheit ist eine Daueraufgabe. Jedes Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr verringert die Unfallgefahr. Die technischen Möglichkeiten für Fahrerassistenzsysteme müssen genutzt werden, um vor Gefahren zu warnen – und in hoffentlich nicht zu langer Zukunft auch zu schützen. Dabei ist wichtig, dass es bei Verkehrssicherheit nicht nur um Autofahrer, sondern auch um Fußgänger und Radfahrer geht. Deren Anteil an innerörtlichen tödlichen Unfällen ist größer als der des letztendlich doch besser geschützten Autofahrers.

„Schienenverkehr ist deutlich sicherer als die Straße, aber wenn mehr Verkehr von der Straße auf die Schiene verlagert werden soll, müssen für den Betrieb und die Sicherheit neue Konzepte entwickelt werden, um den Schienenverkehr effizienter und wirtschaftlicher zu gestalten. Solche neuen Konzepte sind z. B. insbesondere erforderlich bei automatisch fahrenden U- und S-Bahnen. Die automatische Erkennung von Hindernissen auf der Schiene ist dafür Voraussetzung. Das Sicherheitsniveau im Flugverkehr sollte das Vorbild sein. Vielleicht auch die Sicherheitsphilosophie, die durch Verkehrsführung Unfälle vermeidet, statt durch Konstruktion die Auswirkungen von Unfällen abzumildern“ (Diehl, 2000, S. 18).

2.2. Verkehrssicherheitsprogramm 2001 des BMVBW

In die gleiche Richtung zielt das im Februar 2001 vom Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen vorgestellte Programm für mehr Sicherheit im Straßenverkehr, das mit über 100 Einzelmaßnahmen folgende Prioritäten verfolgt:

- Das Verkehrsklima in Deutschland zu verbessern.
- Schwächere Verkehrsteilnehmer zu schützen.
- Unfallrisiken junger Fahrer zu reduzieren.
- Das Gefahrenpotenzial schwerer Nutzfahrzeuge zu mindern.
- Die Verkehrssicherheit auf Landstraßen zu erhöhen.

„Wir registrieren eine Zunahme an Aggressivität, Hektik und Geltungsdrang auf unseren Straßen, die eine akute Gefährdung gerade auch der Schwächeren, d. h. von Kindern und älteren Menschen, zur Folge hat.

Angesichts des steigenden Verkehrsaufkommens sei es wichtig, die Sicherheit im Straßenverkehr zu erhöhen“ (BMVBW, 2001, S. 2).

2.3. Verkehrsbericht 2000 des BMVBW

In der Regierungserklärung zum Verkehrsbericht 2000 des Bundesministers für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen am 18. Januar 2001 wurden eine umfassende Bestandsanalyse der Verkehrsentwicklung und der Mobilität in Deutschland sowie ein Konzept für ein integriertes Verkehrssystem vorgelegt:

„Der Verkehr wird weiter wachsen: Wirtschaftliche Entwicklung, e-commerce und Internet-Handel, europäische Integration und Osterweiterung der EU lassen für die nächsten Jahre ein erhebliches Verkehrswachstum erwarten. Wir gehen bis 2015 von folgenden Zahlen aus:

- der Personenverkehr nimmt um rund 20 Prozent zu;
- der Güterverkehr um rund 64 Prozent ...

Es gibt keine Alternative zu Sicherung und Ausbau der Infrastruktur. Wir wissen, dass der Ausbau des Autobahnnetzes nicht unbegrenzt möglich ist. Das gilt vor allem für die Ballungsräume. Hier ist der Verkehr aber am größten und die Kapazitätsgrenzen sind deutlich absehbar. Deshalb müssen die jeweiligen Stärken der einzelnen Verkehrsträger besser genutzt werden. Und ich möchte, dass wir alle Innovationspotenziale – wie zum Beispiel die modernen Technologien – zusammenführen und nutzen. Und schließlich müssen wir alle sinnvollen Konzepte umsetzen, um da, wo es möglich und effizient ist, Verkehr zu vermeiden. Das bedeutet: die Frage der Verkehrspolitik ist immer auch eine Frage der modernen Politik für Stadtentwicklung und Raumordnung“ (BMVBW, 2001, S. 3f).

„Die Philosophie ist klar:

- Den Menschen nicht verordnen, was sie zu tun haben;
- Die notwendige Infrastruktur entwickeln;
- Und durch attraktive Angebote den Menschen auch die Entscheidungsfreiheit lassen, wie sie sich fortbewegen wollen;
- Das Fahrrad hat seinen festen Platz in unserem integrierten Verkehrssystem der Zukunft. Es ist heute schon als Verkehrsmittel in der Stadt und im Kurzstreckebereich unverzichtbar.

Angesichts der Verkehrsprognosen ist das Gegeneinander der verschiedenen Verkehrsträger ein altes Denkmuster. Es geht eben nicht um Auto oder Bahn oder Fahrrad. Wir brauchen alle Verkehrsträger, je den dort, wo er am besten Mobilität gewährleistet.

Unser Konzept ist ein Integriertes Verkehrssystem. Zum Beispiel mit dem Auto zur Park-and-Ride-Station, mit dem Zug in die nächste Stadt, und von der Fahrradstation am Bahnhof weiter durch die Innenstadt.

Ich bin der festen Überzeugung, dass wir das gesamte Thema Verkehrsinfrastruktur neu denken und gestalten müssen. Es reicht nicht mehr aus, die Stellschrauben neu zu justieren. Wir müssen neu konstruieren und anders finanzieren“ (BMVBW, 2001, S. 4ff).

Für die Realisierung einer integrierten Verkehrspolitik ist es erforderlich, die aktuellen Entwicklungen der Bevölkerungszahlen, der Wirtschaft, des Verkehrs und der Umwelt zu kennen. Da die Anzahl der Personen im Alter von über 18 Jahren proportional zum Bevölkerungswachstum zugenommen hat, ist der Anteil der Personen im fähigen Alter im betrachteten Zeitraum konstant bei etwa 80 Prozent geblieben. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Zahl der nicht mehr im Erwerbsleben stehenden Senioren, die über einen Führerschein verfügen, in den kommenden Jahren erheblich steigen wird. Im folgenden gehe ich auf einige dieser Prognosen ein.

3. Erkenntnisse und Prognosen

3.1. Der Wandel des Mobilitätsverhaltens im Zeitverlauf

Für ein Round Table der Europäischen Verkehrsministerkonferenz wurde vom Institut für Verkehrs- und Infrastrukturforschung GmbH in München ein Vergleich des Mobilitätsverhaltens aufgrund von Befragungen zum Verkehrsverhalten in den Jahren 1982 zu 1997 durchgeführt (Brög et al., 1999). Um die zeitlichen Veränderungen genauer analysieren zu können, wurde eine Kohortenanalyse durchgeführt, dabei wurden – entsprechend des zeitlichen Abstandes der beiden Erhebungen 1982 bis 1997 –, Kohorten mit jeweils 15 Jahrgängen gebildet, beginnend mit der Kohorte „A“ (15 bis einschließlich 29 Jahre) und endend mit der Kohorte „E“ (75 Jahre und älter).

Es zeigte sich, dass in den letzten 15 Jahren bei den 45- bis 74jährigen ein überdurchschnittlicher Anstieg der Mobilität eingetreten ist. Dieser Anstieg geht allerdings ab dem 75 Lebensjahr wieder verloren. Der leichte Gesamtanstieg der Mobilität bleibt im hohen Alter nicht bestehen. Eine feinere Untergliederung der Alterskohorten grenzte überdurchschnittlichen Anstieg der Mobilität noch stärker auf die Gruppe der 50- bis 64jährigen ein.

„Man kann somit davon ausgehen, dass die über 50jährigen mobiler werden, diese zusätzlichen Mobilitäten nur bis etwa dem 65. Lebensjahr erhalten werden können und ab dem 75. Lebensjahr auf das Mobilitätsniveau ihrer Altersgenossen zu Beginn der 80er Jahre zurückfallen“ (Brög et al., 1999, S. 22).

Zudem traten starke Verhaltensänderungen bei der Verkehrsmittelwahl in Erscheinung. Dabei sind der starke Anstieg der Auto-Nutzung bei den mittleren Jahrgängen und die hohen Anteile öffentlicher Verkehrsmittel und insbesondere der eigenen Füße bei den älteren Jahrgängen ab 65 Jahren besonders auffällig (Brög et al., 1999, S. 23). Zudem wurde ein Wechsel von einer mehrheitlichen Nutzung des Pkw zu einer überwiegenden Nutzung des „Umweltverbundes“ (zu Fuß, Fahrrad, ÖPNV) festgestellt, der in der zweiten Hälfte des siebten Lebensjahrzehnts erfolgt, und nicht mehr wie 1983 in der zweiten Hälfte des sechsten.

Dabei darf allerdings nicht übersehen werden, dass ab dem sechzigsten Lebensjahr etwa die Hälfte, ab dem siebzigsten zwei Drittel und ab dem achtzigsten vier Fünftel aller Wege noch immer mit Verkehrsmitteln des Umweltverbundes durchgeführt werden. Und es ist damit zu rechnen, dass sich an diesen Relationen vor allem im höheren Lebensalter wenig ändern wird. Eher im Gegenteil: Die in vielen Ländern geführte Diskussion um medizinische und psychologische Tests für betagte Führerscheininhaber(innen), die Zunahme alleinistehender Senioren/Seniorinnen-Haushalte (ohne Mitfahrgelegenheit) und die vielfältigen Szenarien zu Verteuerungen des motorisierten Individualverkehrs lassen vermuten, dass der Umweltverbund in seiner Bedeutung für die älteren Menschen nicht sinken wird (Brög et al., 1999, S. 23).

3.2. Mobilität und Sicherheit

Im Auftrage der BAST führte das Psychologische Institut der Universität Bonn eine standardisierte Befragung der Zielgruppe (2032 Personen im Alter von 55 bis 94 Jahren) und eine umfangreiche Expertenbefragung in der Zeit von 1996 bis 2000 zur Mobilität und zur Verkehrssicherheit durch (Rudinger et al., 2001). Die erhobenen verkehrsbezogenen Eckdaten der Befragung erlauben Vergleiche mit den Ergebnissen der 1989 durchgeführten Studie von Hartenstein et al. zu der gleichen Fragestellung.

Hinsichtlich des Aktivitätsspektrums zeigt sich generell, dass die heutigen Älteren – selbständig automobil oder nicht – weit aktiver sind als noch vor zehn Jahren. Gerade die sozialen Aktivitäten – wie dem Be-

such von Freunden und Verwandten – gehen die Älteren von heute häufiger nach. Während in den 80er Jahren maximal jede/jeder Dritte regelmäßig Kontakt mit Freunden/Freundinnen und Verwandten pflegte, unterhält Ende der 90er Jahre gut jede/jeder Zweite regelmäßig diese Sozialkontakte. Darüber hinaus fährt gut jede/jeder zweite über 55jährige Autofahrer/in heute regelmäßig in Urlaub – in den neuen wie in den alten Bundesländern. Die über 55jährigen Autofahrer/innen (66 %) machen heute wie früher regelmäßiger Urlaubsreisen als die Nicht-Autofahrer/innen (43 %) und dieser Unterschied wird mit zunehmendem Alter stärker.

Alle Älteren nutzen in erster Linie für ihre Fortbewegung einen Pkw, unabhängig davon, ob sie sich selbst hinter das Steuer setzen oder auf dem Beifahrersitz Platz nehmen. So ist die Bindung an das Auto in den letzten zehn Jahren weiter gestiegen. Bei der Nutzung von „Mitfahrgelegenheiten“ zeigt sich, dass vor 10 Jahren nur etwa jede/jeder vierte Nicht-Autofahrer/in (23 Prozent) wöchentlich auf Mitfahrgelegenheiten zurückgriff, heute macht dies gut jede/jeder dritte Autofahrer/in und sogar gut die Hälfte der über 55jährigen Personen, die nicht (mehr) selber Autofahren (80er Jahre: 29 Prozent).

Diese Konzentration auf den Pkw geht einher mit einer sehr geringen Nutzung des ÖPNV. Heute nutzt nur gut jede/jeder fünfte (22 %) Ältere regelmäßig Angebote des ÖPNV (80er Jahre: 28 Prozent).

Ende der 90er Jahre sind die Hauptnutzer/innen der öffentlichen Verkehrsangebote unabhängig vom Wohnort primär ältere Frauen und diejenigen Älteren beiderlei Geschlechts, die in großstädtischen Regionen angesiedelt sind. Wenn größere Distanzen zu überwinden sind, wie bei Besuchen von Verwandten, die nicht am gleichen Wohnort angesiedelt sind, wird regelmäßiger von allen Älteren auf Angebote des ÖPNV und der Bahn zurückgegriffen.

Ende der 90er Jahre hält sich auch die Zufriedenheit mit den Angeboten des ÖPNV bei den im Rahmen der Studie befragten Älteren in Grenzen. Etwa jede/jeder Dritte ist unzufrieden und nur jede/jeder Zehnte weiß gar nichts an der Angebotsstruktur des öffentlichen Verkehrs auszusetzen. Darüber hinaus gehen heute vor allem die (noch) selbständig automobilen Älteren verstärkt davon aus, dass es mit der Erreichbarkeit der von ihnen im Rahmen ihrer alltäglichen Versorgung frequentierten Einrichtungen mit Hilfe des ÖPNV eher schlecht bestellt sei.

Ein großer Teil der Mobilität wird jedoch in Abhängigkeit vom Mobilitätswert z. B. im Rahmen der täglichen Einkäufe von Älteren Ende der

90er Jahre durchaus zu Fuß gestaltet. Jede/jeder zweite Nicht-Autofahrer/in und etwa jede/jeder fünfte Autofahrer/in erledigen diese „Gänge“ primär zu Fuß. Die Tendenz, Mobilität zu Fuß zu gestalten, wird mit zunehmendem Alter stärker. Entsprechend der „mentalen“ und habituellen Bindung an das Auto glauben heute fast die Hälfte (47 %) der über 55jährigen Autofahrer/innen sehr schlecht ohne ein Auto auszukommen, während dies vor 10 Jahren nur jede/jeder vierte (26 %) annahm.

Es zeigte sich, dass die Mehrheit der befragten älteren Autofahrer/innen mit von ihnen wahrgenommenen altersbedingten Defiziten, die zu Lasten ihrer Fahrtüchtigkeit gehen könnten, sehr konstruktiv umgehen. Sie legen einen defensiveren Fahrstil an den Tag, indem sie z. B. einen größeren Abstand zu vorausfahrenden Fahrzeugen halten. Oder sie meiden von ihnen als risikoträchtig bewertete Verkehrssituationen, wie das Fahren bei dichtem Nebel, Fahren unter körperlicher Beeinträchtigung oder auch das schnelle Fahren auf Autobahnen.

Nur von 5,5 Prozent der befragten knapp 1.300 älteren Autofahrer/innen könnte ein erhöhtes Sicherheitsrisiko ausgehen. Obwohl diese Personen bei sich selbst fahrrelevante Defizite wahrnehmen, modifizieren sie ihr Fahrverhalten nicht sicherheitsdienlich. Hierbei handelt es sich mehrheitlich um 54 bis 64jährige Männer, die in Verbindung mit einer höheren Risikobereitschaft, einer geringeren Gefährlichkeitseinschätzung und einem Selbstbild als „die besseren Autofahrer“, eher dazu neigen, ihre Fahrkompetenz nicht sonderlich kritisch unter die Lupe zu nehmen.

Auch wenn im Rahmen dieser Studie keine Informationen über den objektiven Gesundheitszustand der befragten Älteren vorlagen, weisen die mit unfallbezogenen Daten abgeglichenen Ergebnisse jedoch darauf hin, dass bei den meisten älteren Autofahrer/innen die bewusste Wahrnehmung eigener Defizite bereits als eine gute Voraussetzung für eine sicherheitsdienliche Veränderung des Fahrverhaltens zu werten ist.

Bei der Befragung von 100 Expertinnen und Experten aus den Bereichen Gesellschaft, Stadtentwicklung und Raumplanung, Demographie, Verkehr, Wirtschaft und Politik, wie es voraussichtlich um die Sicherheit älterer Menschen in der Verkehrslandschaft 2010 bestellt sein wird, ergab sich: Generell wird erwartet, dass innerhalb der nächsten zehn Jahre der bereits gewonnene Sicherheitsstandard für ältere Verkehrsteilnehmer/innen aufrechterhalten werden kann. Ein Gefährdungspotential sehen sie jedoch mehrheitlich im Zusammenhang mit der fortschreitenden Suburbanisierung und der Stagnation der Ausgaben der öffentlichen Hand. Hier wird vermutet, dass es ohne den Ausbau von Verkehrssicher-

heitsprogrammen zu einem Rückgang der subjektiven Sicherheit, d. h. des Gefühls sich sicher im Verkehr bewegen zu können und zu einem leichten Anstieg des Unfallrisikos älterer Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer kommen kann (Rudinger et al., 2001).

Jeder fünfte Mensch, der heute in einer suburbanen Region Deutschlands ansässig ist, ist über 65 Jahre alt. Diese in Zukunft noch anwachsende Zahl Älterer muss zur Aufrechterhaltung ihrer alltäglichen Versorgung und ihrer Sozialkontakte große Distanzen überwinden und ihre Mobilität aufwendiger organisieren als Ältere, die in der Kernstadt leben. Ohne eigenen Pkw ist der Erhalt der Bewegungsfreiheit recht schwierig z. B. aufgrund der häufig großen „hohen subjektiven Zugangsbarrieren“ der öffentlichen Verkehrsangebote in diesen Regionen. Da in Zukunft hier zunehmend verwitwete ältere Frauen leben werden, die häufig nicht über eine Fahrerlaubnis verfügen oder bei Besitz eines Führerscheins nicht kontinuierlich Auto gefahren sind, wird von der Expert(inn)en- und Forscher(innen)gruppe eine Fülle von Maßnahmen speziell zur Unterstützung dieser Personengruppe empfohlen.

Hier werden spezielle wohnortnahe Angebote zum Wiedereinstieg in den Autofahrerinnenalltag ebenso angeführt, wie die Berücksichtigung des prospektiven Bedarfs von Seniorinnen und einer seniorinnenge-rechten Angebotsstruktur des ÖPNV bei der Verkehrsplanung.

4. Möglichkeiten und Grenzen

Während der Konferenz „Aging in the Community: Living Arrangements and Mobility“ (4.–6. April 2001 in Heidelberg) wurden interessante Beispiele für Transportangebote zur Verbesserung der Mobilität Älterer aus US-amerikanischer Sicht vorgetragen (Burkhardt, 2001). Angesichts des dramatischen Anstiegs Älterer in der Gesamtbevölkerung werde es auch einen dramatischen Anstieg ihres Mobilitätsbedarfs geben. Die meisten Älteren seien überzeugte Autobenutzer und lebten meist in Kommunen mit einem bescheidenen öffentlichen Nahverkehrsangebot.

Bis zum Jahr 2030 würde sich die Anzahl der 65jährigen und älteren Fahrer verdoppeln, die Anzahl der von älteren Fahrern erbrachten Fahrleistungen verdreifachen. Es werde eine drei- bis vierfache höhere Verwicklung in tödliche Unfälle älterer Fahrer erwartet. Aus dem Rückgang der generellen Leistungsfähigkeit und der Fahrfähigkeit speziell resultierten Einschränkungen der Mobilität und des Aktionsniveaus. Meis-

tens ging die Anzahl der Fahrten zurück, kürzere Strecken würden gewählt, auf bestimmte Fahrten und Reisen würde ganz verzichtet. Mehr Planung für Fahrten ist erforderlich und die Abhängigkeit von Familie und Freunden wächst. Konsequenzen hieraus sind u. a.: Die eigene Unabhängigkeit geht verloren, die Lebenszufriedenheit sinkt, die soziale Isolation nimmt zu. Der zusätzliche Aufwand für Familien und Kommunen wächst.

Als intelligente Lösungen für verbesserte Transportmöglichkeiten – ggf. als Partnerschaften von öffentlicher und privater Hand – wurden genannt:

- Größere Variabilität der Dienste und Preisgestaltungen
- Verbesserte Qualität der Dienstleistung
- Entwicklung neuer Angebote, die mit Autoattributen konkurrieren können,
- Reform bestehender Transportangebote unter dem Aspekt „Mobilitätsmanagement“.

Ausgehend von dem Grundsatz „Es gibt keine Einzellösungen für die Mobilitätsbedürfnisse einer Gesamtbevölkerung“ wurde deutlich, dass getreu der US-Tradition: nur wenig von der öffentlichen Hand, aber fast alles vom privaten Unternehmertum zu erwarten, es dabei derzeit um die Erschließung eines zukunftssträchtigen Dienstleistungsmarktes geht, der differenzierte und profitable Transportangebote für die vielfältigen Mobilitätsbedürfnisse gerade älterer Kunden entwickeln wird. Ob und ggf. wann diese Vorschläge und Erfahrungen auf deutsche Verhältnisse zu übertragen sind, ist offen.

Die wesentlichen Erkenntnisse einer internationalen Konferenz „Mehr Verkehrssicherheit für Senioren“ des vergangenen Jahres (BAST/DVR, 2000) lauteten:

- Senioren sind keine homogene Gruppe. Sie zeichnen sich durch unterschiedliche Erwartungen, Lebensstile und Lebenslagen aus.
- Senioren sind Experten ihrer eigenen Situation. Sie müssen daher stärker in die Entwicklung, Einführung und Umsetzung von Verkehrssicherheitsmaßnahmen und Technologien eingebunden werden.
- Senioren haben Interesse an Lernen und Fortbildung. Dies gilt auch für technologischen Fortschritt und moderne Entwicklungen in der Verkehrssicherheitsarbeit.
- Die sich anbahnende positive Bewertung des Alters muss aufgegriffen und durch neue Leitbilder der Verkehrssicherheitsarbeit verstärkt werden.

- Für die Steigerung der Verkehrssicherheit – nicht nur Älterer – wird eine stärkere Orientierung an den schwächeren Verkehrsteilnehmern empfohlen, indem man insbesondere in Wohngebieten die Dynamik der Verkehrsabläufe reduziert.
- Die im Laufe des Lebens erworbenen Mobilitätsgewohnheiten werden im Alter weitestgehend beibehalten. Daher sollen sowohl durch Technik als auch durch Lernangebote die Mobilität im Alter erhalten und gefördert werden.
- Sichere Verkehrsteilnahme geht mit einem lebenslangen Lernprozess einher. In diesem Zusammenhang spielt für Senioren die Aufrechterhaltung der Selbstständigkeit, der Erhalt und die Förderung von Kompetenz und Mobilität eine besondere Rolle, die durch benutzerfreundliche Gestaltung des ÖPNV unterstützt werden soll.
- Technische Systeme können dabei die Fertigkeiten und Planungsprozesse erhalten und verbessern und einen wichtigen Beitrag zur Unfallreduktion leisten.
- Bei der Umsetzung der Verkehrssicherheitsmaßnahmen sind unterschiedliche und vielfältige Anspracheformen unter besonderer Berücksichtigung neuer Medien zu wählen, die den unterschiedlichen Lebenslagen und Lebensstilen der Senioren gerecht werden.

Die vorgenannten Überlegungen beruhen auf folgendem in Europa und den USA weit verbreitetem Konsens: Die Integration Älterer hat Vorrang vor Ausgrenzung und Selektion. Dabei werden Maßnahmen bevorzugt, die geeignet sind, ältere Menschen aktiv am gesellschaftlichen Leben und am Verkehr teilnehmen zu lassen und ihre Mobilität zu fördern. Nur wo Sicherheit nicht anders gewährleistet werden kann, sollen Maßnahmen der Auswahl oder der Einschränkung der Verkehrsteilnahme greifen. Dabei steht die Prävention der Unfallbeteiligung von Älteren in einem Spannungsverhältnis zur Förderung ihrer Mobilität. In diesem Zusammenhang wird immer wieder betont, dass der Preis einer restriktiv auf Unfallprävention abgestellten Regulierung des Zugangs Älterer zur Verkehrsbeteiligung als sehr hoch angesehen wird.

Aufgrund einer größer werdenden Kluft zwischen technisch Gebildeten und technisch Ungeübten kann es in Zukunft in weit stärkerem Maße als heute auf der einen Seite ältere Menschen geben, die alle technischen Möglichkeiten, die zur Verfügung stehen, optimal für sich nutzen können, und auf der anderen Seite jene, die darauf verzichten wollen oder müssen. Der Anteil von Nicht-Nutzern dieser Mobilitätshilfen mag dabei zwar im Laufe der Zeit geringer werden, aber gerade deshalb dürfen die Probleme dieser Nicht-Nutzer nicht „unter den Tisch“ der Gesellschaft fallen (Mollenkopf, 2000).

Dies gilt in besonderer Weise für ältere Verkehrsteilnehmer, die mit der weiteren Verdichtung und Beschleunigung des Verkehrs nicht zurecht kommen, und die nicht in der Lage sind, aus welchen Gründen auch immer die neuen Informations- und Kommunikationssysteme, Verkehrs- und Fahrzeugsysteme zu benutzen. Besonders prekär wird die Situation vor allem dann, wenn öffentliche und private Dienstleistungen immer stärker auf mobile Pkw-Fahrer und Internet-Nutzer ausgerichtet werden; denn dadurch besteht die Gefahr, dass ein beträchtlicher Teil älterer Menschen von wichtigen gesellschaftlichen Bereichen ausgeschlossen wird. Und dies wäre eine fatale Folge des gesellschaftlichen und technischen Wandels.

Mit einigen Veränderungen, die innerhalb der nächsten zehn Jahre bereits beginnen werden, wird längerfristig ein positiver Effekt auf die Sicherheit älterer Verkehrsteilnehmer/innen assoziiert. Wenn ältere Menschen – so das Preisniveau und die Benutzerorientierung dieser Produkte es ihnen erlaubt – neue Technologien im Zusammenhang mit ihrer Mobilität oder/und spezifischer neuer Dienstleistungen nutzen werden, so könnte längerfristig weniger Notwendigkeit zur weitflächigen Fortbewegung bestehen und sich die Mobilität subjektiv sicherer gestalten.

Auch im Zusammenhang mit dem längerfristigen Zugewinn an alterssensiblen Ressourcen (Kompetenzen, Verkehrserfahrungen, Umgang mit Kompetenzverlusten) wird eine positive Wirkung auf das subjektive Sicherheitsempfinden und auf die sicherheitsrelevanten Entscheidungen älterer Menschen im Kontext der Mobilität angenommen.

Leider könnte durch die erwartete Stagnation der ÖPNV-Förderung und der zielgruppenspezifischen Sicherheitsprogramme aus der Sicht der Expertinnen und Experten ein Zugewinn an Sicherheit für ältere Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern verschenkt werden (Rudinger et al., 2001).

Ebenso gehen die Fachleute für die nächsten Jahre davon aus, dass aufgrund der gleichbleibenden (mangelnden) Erreichbarkeit von Zielen mittels ÖPNV/Bahn und aufgrund des gleich (eng) bleibenden finanziellen Wohlstands der Gesellschaft die Berücksichtigung der Interessen älterer Menschen in verkehrsrelevanten Planungen und Umsetzungen nicht zunehmen wird und so ökologisch nachhaltigere und sichere Mobilitätsformen für Ältere nicht attraktiver werden.

Allein von der bloßen Zunahme des Anteils älterer Autofahrer/innen auf deutschen Straßen ist jedoch keine Reduzierung der Sicherheit dieser

Personengruppe zu erwarten. Ganz im Gegenteil wird angenommen, dass ein solcher Zuwachs, wenn er denn in großen Teilen auf die Zunahme an weiblichen Pkw-Lenkerinnen zurückzuführen ist, durchaus einen Zugewinn der Sicherheit bedingen könnte, da sich diese Personengruppe allgemein durch eine höhere Kompensationsgüte und einen defensiveren Fahrstil auszeichnet.

Basierend auf der Fülle von Veränderungen und der Fortführung mehr oder weniger sicherheitsdienlicher Traditionen und Tendenzen, nehmen die Expertinnen und Experten summa summarum, d. h. über alle Einflussbereiche des Verkehrs hinweg speziell bei Stagnation der Förderung von Verkehrssicherheitsprogrammen für die nahe und fernere Zukunft eher eine leichte Reduzierung der Sicherheit älterer Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer an. Um dem langfristig entgegenzuwirken hat eine Projektgruppe der Bundesanstalt für Straßenwesen im Auftrag des Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, zusammen mit den führenden Sicherheitsorganisationen zwei Pilotprojekte zur Verkehrssicherheit Älterer angeregt, über die im Laufe der Tagung berichtet wird.

5. Begegnung der Generationen

Die Einschätzung des Umgangs der Generationen im Straßenverkehr miteinander ist widersprüchlich. Desgleichen werden Maßnahmen zur Förderung einer sozial verträglichen Begegnung zwischen Jung und Alt unterschiedlich eingeschätzt. Ob es einen nennenswerten Konflikt zwischen langsameren Senioren und schnelleren Jungen im Straßenverkehr tatsächlich gibt, wird ebenfalls uneinheitlich beurteilt. Deutlich ist eine Verunsicherung von Teilen der Älteren durch den intensiver und komplexer gewordenen Verkehr. Bekannt sind auch kritische Einstellungen Jüngerer zu manchen langsam fahrenden und sich zögerlich bewegendem Senioren. Aber für einen Konflikt im engeren Sinne, insbesondere für Aggressionen zwischen Jung und Alt, werden eher weniger Anzeichen gesehen. Für die Denk- und Verhaltensgewohnheiten der übrigen Verkehrsteilnehmer gilt, dass die gesellschaftliche Ausgrenzung von Senioren vermieden werden muss. So gehören Rücksichtnahme und Verständnis der jüngeren Verkehrsteilnehmer gegenüber den Senioren zu den wichtigen Zielsetzungen künftiger Verkehrssicherheitsarbeit – ebenso wie die Sensibilisierung der Älteren für ihre aufkommenden Beschwerden.

Verkehrsaufklärung kann die Generationen füreinander sensibel machen, kann Unterschiede und Gemeinsamkeiten thematisieren. Verkehrspädagogische Angebote können beispielhaft gemeinsame Aktivitäten von Jugendlichen und Senioren enthalten. In einem Dialog der Generationen können schließlich nicht nur Junge und Alte einbezogen werden, sondern auch die mittlere Generation.

Das Potenzial gegenseitiger Hilfestellung zwischen den Generationen darf nicht unterschätzt werden, ebenso wenig aber die vielfältigen Möglichkeiten gegenseitiger Hilfe innerhalb der Gruppe der Senioren. Hier jedoch allein von Aufklärung und Informationskampagnen Hilfen zu erwarten, wäre naiv. Vielmehr sind umfassendere Ansätze insbesondere bei der Infrastruktur gefragt, die allen Altersgruppen zugute kämen.

Grundlegende Botschaft der vorgenannten BAST/DVR-Konferenz (4/2000) wie auch der Projektgruppe bei der Bundesanstalt für Straßenwesen (Berger et al., 2001) ist: Die Gesellschaft braucht mobile Senioren, mobile Senioren haben der Gesellschaft viel zu geben. Andererseits sollten sich Senioren ihrer Verantwortung für die jüngeren Generationen bewusst sein: „Es sind die Älteren, die die Bäume pflanzen, unter denen die Jüngeren sitzen“ (Waller, 2001).

Vielleicht gelingt es so, im Dialog der Generationen gemeinsam zu sozial und ökologisch vertretbaren wie auch zeitgemäßen Mobilitätsformen zu finden.

Literatur

- Becker, S.; Berger, R.; Dumbs, M.; Emsbach M.; Erlemeier, N.; Kaiser, H. J. & Six, U. (2001). Projektgruppe „Perspektiven der Verkehrssicherheitsarbeit mit Senioren“. In: Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Reihe „Mensch und Verkehr“, Heft M 131, Bergisch Gladbach, September 2001.
- Brög, W.; Erl, E. & Glorius, B. (1999). Transport and the Ageing of the Population. European Conference of Ministers of Transport, Round Table Nr. 112. Socialdata, München.

- BAST/DVR (2000). Bundesanstalt für Straßenwesen/Deutscher Verkehrssicherheitsrat e. V.; BMVBW (Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen) & Kommission der Europäischen Union (2000). Internationale Konferenz „Mehr Verkehrssicherheit für Senioren – More Road Safety for Senior Citizens“ vom 2.-4. Mai 2000 in Köln. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Bergisch Gladbach, Heft M 123.
- BMVBW (2001). Programm für mehr Sicherheit im Straßenverkehr. In: Verkehrsnachrichten des BMVBW, Berlin, März 2001, 2.
- BMVBW (2001). Regierungserklärung zum Verkehrsbericht 2000 am 18. Januar 2001 vor dem Deutschen Bundestag „Aufbruch in eine mobile Zukunft“. Reden, Berlin, veröffentlicht 29.03.2001.
- BMVBW (2001). Rede des Bundesministers Kurt Bodewig zu Grundsatzfragen der Verkehrspolitik in Stuttgart am 10.03.2001. Reden, Berlin, veröffentlicht 29.03.2001.
- Bulmahn, E. (2000). Rede der Bundesministerin für Bildung und Forschung zur Eröffnung der Tagung „Mobilitätsforschung für das 21. Jahrhundert“ in Göttingen am 4. u. 5. Mai 2000. In: Tagungsband Mobilitätsforschung für das 21. Jahrhundert. TÜV Energie u. Umwelt GmbH, TÜV-Verlag GmbH, Köln, S. 5-8.
- Burkhardt, J. (2001). Transportation interventions for improving the mobility of the elderly. Vortrag anlässlich der Conference „Aging in the Community: Living Arrangements and Mobility“. Heidelberg, 4.-6. April 2001.
- Diehl, H. (2000): Das Forschungsprogramm „Mobilität und Verkehr“. In: Tagungsband Mobilitätsforschung für das 21. Jahrhundert. TÜV Energie und Umwelt GmbH, TÜV-Verlag GmbH, Köln, S. 13-22.
- Hartenstein, W.; Schulz-Heising, J.; Bergmann-Gries, J.; Krauß, F.; Rudat, R. & Smid, M. (1990). Lebenssituation, Einstellung und Verhalten älterer Autofahrer und Autofahrerinnen. Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH, Bonn-Bad Godesberg. Schriftenreihe Unfall- und Sicherheitsforschung Straßenverkehr der BAST, Bergisch Gladbach, Heft 79.
- Jansen, E.; Holte, H.; Jung, C.; Kahmann, V.; Moritz, K.; Rietz, Ch.; Rudinger, G. & Weidemann, Ch. (2001). Ältere Menschen im künftigen Sicherheitssystem Straße/Fahrzeug/Mensch. In: Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Reihe „Mensch und Verkehr“, Heft M 134, Bergisch Gladbach.
- Mollenkopf, H. (2000). Ältere Verkehrsteilnehmer in einer sich wandelnden Gesellschaft. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Bergisch Gladbach, Heft M 123, S. 16-22.
- Waller, P. (2001). Future Developments of Mobility in the Elderly – the American Perspective. Vortrag anlässlich der Conference „Aging in the Community: Living Arrangements and Mobility“. Heidelberg, 4.-6. April 2001.

Wittling, H. (2000). Rede des Staatssekretärs im Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen zur Eröffnung der Tagung „Mobilitätsforschung für das 21. Jahrhundert“ in Göttingen am 4. und 5. Mai 2000. In: Tagungsband Mobilitätsforschung für das 21. Jahrhundert. TÜV Energie und Umwelt GmbH, TÜV-Verlag GmbH, Köln, S. 9-11.

Lebensumwelten im Alter

1. Einleitung und Überblick

Zunächst sei den Herausgebern dieses Buches sehr für die Möglichkeit gedankt, einige allgemeine Überlegungen zu den Lebensumwelten im Alter, ihre Bedeutung für Altern, ihre bisherige Bearbeitung im Rahmen der Altersforschung sowie hinsichtlich der sich hieraus ergebenden Implikationen für die „Praxis“, die „Gesellschaft“ und die Politikberatung anzustellen. Es geht also im Folgenden nicht so sehr um die Präsentation von Daten und empirischen Einzelergebnissen (vgl. dazu auch die Beiträge von Heidrun Mollenkopf und Frank Oswald in diesem Band, in denen Befunde aus unseren Arbeiten am Deutschen Zentrum für Altersforschung an der Universität Heidelberg berichtet werden), sondern eher um grundsätzliche Aspekte, vielleicht auch um gemeinsame Nenner der in diesem Buch zu findenden Fachbeiträge.

Der Text gliedert sich in vier Teile: Im ersten Teil sei gefragt: Was meint die Rede von den „Lebensumwelten“ alter Menschen und wie komplex ist er eigentlich, der „Alltag im Alter“? Im zweiten Teil sei nach dem Stellenwert von Lebensumwelten für ältere Menschen bzw. für den Verlauf und Ausgang ihres Alterns gefragt. Im dritten Teil soll nach Antworten auf drei besonders kritische Fragen gesucht werden, nämlich: (1.) Wann bzw. in welchen Person-Umwelt-Konstellationen kommt Gegebenheiten des Lebensumfelds in besonderer Weise Bedeutung für Altern zu? (2.) Sind ältere Menschen dabei nur als „Opfer“ von ungünstigen Umweltan- und eventuell -überforderungen zu sehen bzw. wo liegen Präventions- und Interventionsbedarfe? (3.) Welche Aufgabengebiete der zukünftigen Forschung bedürfen dabei der besonderen Berücksichtigung und welche Verbesserungen des alltäglichen Lebens alter Menschen könnten sich daraus für die Zukunft ergeben? In einem vierten Teil sei ein Resümee gezogen und zwar insbesondere im Lichte einer besonders bedeutsamen und nicht selten vernachlässigten „Kohortendynamik“, die auch darin zum Ausdruck kommt, dass die zukünftigen „neuen Alten“ nicht zuletzt auch aufgrund veränderter Person-Umwelt-Bezüge prototypisch zu charakterisieren sein werden.

2. Lebenswelten im Alter: Auf der Suche nach Pfaden im „Dschungel des Alltags“ älterer Menschen

Die Alltagsbeobachtung von Älteren in unserer Gesellschaft in ihren gut sichtbaren Ausdrucksformen, außerhäusliches mobil-sein und Wohnen sind hier prototypisch, erzeugt sehr schnell Bilder und Einschätzungen in den Köpfen der Menschen (Wissenschaftler nicht ausgeschlossen), etwa in Richtung „So ist das Alter!“ oder „Das können ältere Menschen nicht mehr“ oder „So sieht die Gefühlswelt älterer Menschen aus!“ oder „So wohnen ältere Menschen schön!“ oder „Diese Umwelt ist nicht altersfreundlich!“ oder, noch näher am Thema dieses Buches und bewußt mit einem Schuß Ironie, „Ältere wollen heute auch mobil sein!“.

Wenn nun allerdings in der Überschrift dieses ersten Teils des Beitrags bewusst der Begriff des „Dschungels“ mit Bezug auf den Alltag älterer Menschen gewählt wurde, so folgt dieses einem Darstellungsduktus von Baltes und Staudinger (1993), nämlich kontraintuitive Befunde und Sichtweisen der Altersforschung auf das Alter in den Vordergrund zu stellen und weniger jenes zu wiederholen, was ohnehin bereits in unserem Alltagswissen verankert ist. Aber, so sei gefragt, das dynamische, unübersichtliche, unruhige, von vielen Lauten und Geräuschen durchzogene Bild des Dschungels als Metapher für den Alltag älterer Menschen? Das ist doch nicht nur kontraintuitiv, sondern mit Sicherheit ein Kategorienfehler? Oder vielleicht doch nicht?

Es sei gefragt: Was geschieht alles auf der Mikroebene des alltäglichen Alterns? In der Wohnung, wo Ältere im Schnitt den Großteil Ihrer Zeit, nein, ihres Lebens verbringen? Und außerhalb? Und wie hängt diese Mikrodynamik mit der Persönlichkeit, dem Selbst und der Biografie von Älteren zusammen? Und wie mit größeren Strukturen, etwa dem Nachbarschaftsumfeld, dem Wohnquartier, den jeweiligen kommunalen Eigenheiten und ihrem „Klima“ für Ältere, was immer dies ist, aber es existiert und unterscheidet Kommunen teilweise in erheblichem Maße. Und wie das alles zu einem bestimmten Zeitpunkt, an einem bestimmten Ort, in einem bestimmten sozialen Setting einschließlich des Alleinseins? Und dann vor allem über die Zeit hinweg, also im Sinne der notwendigen Betrachtung des „Alterns“, nicht nur des „Alters“ (vgl. dazu auch Baltes & Baltes, 1992). Es ist wohl mit Sicherheit davon auszugehen, dass die Wechselwirkungen der dabei jeweils wirkenden und ineinander greifenden „Feldkräfte“, um mit Kurt Lewin zu argumentieren, sehr komplex, unübersichtlich, in vielfacher Veränderung begriffen

sind. Also doch so etwas wie ein Dschungel des Alltags im höheren Lebensalter (wie übrigens in jedem Alter) im übertragenem Sinne, vor allem dann, wenn wir auf der einen Seite den Blick sehr detailliert auf einzelne Sequenzen im Alltag von Älteren richten, vielleicht auf eine bestimmte Wohnhandlung, vielleicht auf eine konkrete Straßenbahnfahrt zum Dresdener Hauptbahnhof, und auf der anderen Seite die größeren Zusammenhänge – etwa, wo, in welcher Nachbarschaft befindet sich die betreffende Wohnung, wie leicht oder schwer macht es Dresden seinen Seniorinnen und Senioren, jederzeit, etwa auch in den Abendstunden, die Straßenbahn als Mobilitätsagens zu benutzen – ebenso im Auge behalten.

Denn eines hat die ökologische Sichtweise ganz allgemein und damit auch in der Gerontologie recht deutlich gezeigt (Saup, 1993; Wahl, 1992; Wahl, Mollenkopf & Oswald, 1999): Die Herausforderung liegt nicht nur darin, die Rolle von Umwelten für Altern und Alter zu beschreiben und zu erklären, sondern auch und vor allem darin, jene der Wechselwirkungen von Umwelten untereinander, der Mikro-, Meso- und Makroebene zu berücksichtigen und mit der jeweils handelnden, erlebenden und fühlenden alten Person zu verschränken.

3. Alter(n) und Umwelt: Bestimmungsstücke einer Sozialökologie des Alter(n)s

3.1. Zum Rationale einer Sozialökologie des Alter(n)s

Grundlegender Ausgangspunkt einer Sozialökologie des Alter(n)s (dazu auch Wahl, in Druck, a, b) ist die Überlegung, dass Entwicklungsprozesse im höheren Lebensalter in besonders intensiver und kontingenter Weise von den Ressourcen und Begrenzungen der jeweils gegebenen Umweltbedingungen abhängig sind bzw. von diesen stimuliert und gefördert oder unterdrückt und begrenzt werden können (was durchaus auch als strukturelle Ähnlichkeit mit Entwicklungsprozessen im Kindesalter gesehen werden kann). Die Argumentation in Richtung einer besonderen Bedeutung der Umwelt für ältere Menschen bzw. einer besonderen Sensibilität alter Menschen für positive wie negative Charakteristika der Umwelt basiert dabei wohl vor allem auf der Annahme eines mit dem Alter verbundenen Rückgangs der Adaptationsfähigkeit bezüglich Umweltan- und -herausforderungen. Konkret ist zu denken an Kompetenzeinbußen wie Einschränkungen des Sehens, Hörens, der Bewegungsfähigkeit sowie der kognitiven Leistungsfähigkeit (vgl. dazu auch weiter unten).

Die unterschiedliche Ausprägung dieser Einschränkungen im Zuge des Alternsprozesses hat seit einiger Zeit in der Diskussion um die Notwendigkeit der Differenzierung eines „dritten“ von einem „vierten“ Alter eine neue Gestalt gefunden (z. B. Baltes & Smith, 1999; Wahl & Rott, in Druck). Während das dritte Alter abzielt auf die „jungen“ alten Menschen etwa zwischen 60 und 80 Jahren, die (heute) eine im Schnitt hohe Verhaltenskompetenz und relativ geringe Morbidität zeigen, meint das vierte Alter die sehr alten Menschen etwa ab dem 80. bis 85. Lebensjahr, bei denen sich die Verluste massieren, Verhaltenskompetenzen mehr und mehr in Frage stehen und die Prävalenz und Inzidenz von chronischen Krankheiten deutlich in die Höhe schnellen. Es liegt die Frage nahe, ob sich nicht auch die Umweltbezüge bzw. -wechselwirkungen im dritten versus vierten Alter deutlich unterscheiden, etwa im Sinne der Suche nach Umweltstimulierung und weiteren Ausformung des dritten Alters durch anregende Umweltbezüge (man denke etwa an neue Wohnformen, die „Sunbelt Movers“ in den Vereinigten Staaten oder an die intensive Reisetätigkeit der heutigen älteren Menschen) im Vergleich mit der Stützung und Schutzfunktion von Umwelt für das vierte Alter (beispielsweise in Gestalt von Wohnraumanpassungen und wohlkonzipierten Orten für an der Alzheimerkrankheit erkrankte Ältere).

Zu bedenken sind in einer sozialökologischen Sichtweise ferner auch Person-Umwelt-Aspekte, die ganz allgemein für Altern und Alter charakteristisch sind: Besonders langes Leben (Wohnen) an einem Ort und damit verbunden eine oft geringe Motivation, diesen Lebensort nun im höheren Lebensalter noch einmal zu verändern; eine wohl im höheren Lebensalter stärker als in früheren Lebensphasen des Erwachsenenalters ausgeprägte Tendenz, sich der Umwelt durch person-seitige Kompensationen anzupassen (z. B. die Aufgabe bestimmter Verhaltensweisen, die Veränderung des Anspruchsniveaus); eine vielleicht insgesamt stärkere Prägung des Selbst im Alter durch ökologische Aspekte im Sinne des oft erfahrenen Endgültigkeitscharakters des nun gewählten bzw. so vorhandenen Lebensorts.

Was bedeutet dies nun für das offensichtlich gerade auch im höheren Lebensalter höchst dynamische Person-Umwelt-System, für den erwähnten „Dschungel des Alltags“ älterer Menschen? Wichtig und kritisch erscheint mir hierbei, davon ausgehen, dass:

- das Person-Umwelt-System im Alter, solange es sich in einem Gleichgewichtszustand befindet, eine grundlegende Basis für Entwicklungsprozesse auf anderen Ebenen (z. B. Aufrechterhaltung von Wohlbefinden und Kompetenz, Verfolgung von Lebenszielen im Bereich von Interessen und Sozialkontakten, Nutzung der außerhäuslichen Lebenswelten) bereitstellt;

- dieses Gleichgewicht im höheren Alter stark gefährdet ist, was im besonderen für den Übergang vom „dritten“ Alter in das „vierte“ Alter gilt;
- eine Veränderung der Umwelt, wie sie zeitlebens stattfindet, daher gerade im höheren Alter besondere Auseinandersetzungsstrategien und einen erhöhten Aufwand an Anpassung erfordern kann, andererseits aber auch bei angemessener Aneignung und Nutzung die alltägliche Auseinandersetzung mit der Umwelt erleichtern kann (z. B. bestimmte Wohnformen, neue Technologien);
- es kritisch für Entwicklung im Alter ist, wenn dieses Person-Umwelt-System aus dem Gleichgewicht gerät (mit Folgen wie Unselbstständigkeit, Verletzungsgefahr, Vernachlässigung, Nicht-Nutzung eigentlich vorhandener Entwicklungspotentiale, Wohnängste, Ängste der Erschließung der außerhäuslichen Lebenswelten);
- es nicht zuletzt auch unter Interventionsgesichtspunkten wesentlich erscheint, solche Ungleichgewichtssituationen (Person-Umwelt-Fehlpassungen) frühzeitig zu erkennen und hin zu einem Gleichgewicht zu verändern (und damit auch wieder die Basis für Entwicklungs- und Adaptationsprozesse auf anderen Ebenen zu stärken);
- es schließlich zu einem Grundzug des Alter(n)s gehört, dass gegebene bzw. wiederhergestellte Gleichgewichte im Person-Umwelt-System stets durch neuerliche Veränderungen (und dies eben besonders in der Phase des sehr hohen Alters) bedroht sind. Dies scheint uns wichtig, weil damit die existenzielle Ebene des Alterns angesprochen ist, die allgemein für die Alternspsychologie zu beachten ist, und die auch in einer sozial-ökologischen Sichtweise Gestalt annimmt: Die Anerkennung der Bedeutung und Nutzung der Ressource Umwelt (einschließlich bestehender Interventionsmöglichkeiten, etwa im Sinne einer Wohnraumberatung und -veränderung) auf der einen Seite, bei gleichzeitiger Anerkennung der besonderen Fragilität und Bedrohtheit des Mensch-Umwelt-Systems (selbst bei optimaler Intervention) im Alter und besonders im sehr hohen Alter auf der anderen Seite.

3.2. Angesprochene Umweltbereiche

Doch welche Umwelt ist eigentlich gemeint? Einer heute weithin akzeptierten Konvention folgend, sind hier primär Aspekte der räumlich-dinglichen Umwelt angesprochen, d. h. es geht etwa um die entwicklungsrelevante Rolle der Wohnumwelt, aber auch um die Bedeutung nachbarschaftlicher und kommunaler Umwelten und sicherlich auch um die Rolle von „ökologischen Übergängen“ (Bronfenbrenner, 1981), etwa im Sinne von Umzügen in spezifisch für ältere Menschen konzipierte Einrichtungen. Doch dabei wird sehr schnell klar, dass räumliche

von sozialen, kulturellen, rechtlichen, gesellschaftspolitischen Umwelten nicht zu trennen sind (vgl. auch BMFSFJ, 2001). Insofern ist die vielfach zu findende Forschungspraxis in der Sozialökologie des Alter(n)s, nämlich die einseitige Berücksichtigung der räumlichen Lebensumwelten bzw. räumlich-dinglicher Lebensumweltbezüge und damit die Vernachlässigung von sozialen und sozial-organisatorischen Umweltaspekten natürlich unbefriedigend und bedarf der Korrektur.

3.3. Mikro-, Meso-, Makroebene

Es wird schließlich an dieser Stelle auch deutlich, dass eine wesentliche Herausforderung der sozialökologischen Sichtweise (an sich allerdings völlig unabhängig von der Altersvariable) darin besteht, die Verschachtelung von Mikro-, Meso- und Makroebene sowie die Wechselwirkungen der je fokussierten Umweltausschnitte zu explizieren. Für mich und viele meiner Kolleginnen und Kollegen liegt dabei eine der wesentlichen Anforderungen der heutigen sozial- und verhaltenswissenschaftlichen Gerontologie als Wissenschafts- und Praxisfeld darin, eben genau dieses Begriffspaar ernst zu nehmen, d. h. die stets ins Individuelle strebende Perspektive der Psychologie anhand einer kontextuellen und damit stark soziologischen Perspektive zu ergänzen – und umgekehrt.

In unseren Heidelberger Studien zum Wohnen, zur außerhäuslichen Mobilität sowie zur Nutzung neuer Technologien im Alter (vgl. auch <http://www.dzfa.uni-heidelberg.de>) versuchen wir, dies auch auf in empirischen Studien zu wesentlichen Lebensweltbezügen von älteren Menschen zu berücksichtigen. Und dabei wird deutlich: Wohnverhalten und -erleben und außerhäusliche Mobilität älterer Menschen sind von individuellen Bedingungen der alternden Person ebenso wie von Optionen des Wohnumfelds, von kommunalen und makrostrukturellen Anreizbedingungen oder Begrenzungen (vor allem städtische versus ländliche Milieus, Ost- versus Westdeutschland) abhängig. Aber es gilt auch das Umgekehrte: Das „Klima“ von kleinräumigen Wohngebieten, Art und Einfallsreichtum bei kommunalen Agendaprozessen, städtischen Freiflächenplanungen, Varia von Parkatmosphären oder Optimierungen des öffentlichen Personennahverkehrs, dies alles wird zunehmend stärker auch von älteren Menschen mitbeeinflusst und gestaltet. Was auch heißt: Hier sind Ältere, manchmal noch subtil, manchmal schon sehr explizit, produktiv Beitragende zur Entwicklung kultureller Segmente, die nicht selten als für die Gesellschaftsentwicklung generell essentiell angesehen werden: Wohnkultur, Nachbarschaftskultur, Stadtkultur, Mobilitätskultur, Ökologiekultur.

Die damit auch sehr praxisnahen Chancen eine Sozialökologie des Alterns liegen nun aus unserer Sicht (Wahl, Oswald & Mollenkopf, 1999) vor allem darin, dass diese ein „Dach von Fragen“ (S. 16) anbieten kann, um jene unterschiedlichen Felder, Disziplinen und Berufsgruppen besser zu vernetzen, die sich letztlich alle der Erforschung, dann aber auch der Verbesserung der Person-Umwelt-Bezüge im Alter auf den unterschiedlichsten Lebensweltebenen von der Mikro- über die Meso- zur Makroebene verschrieben haben: Architektur und Architekturpsychologie und -soziologie, Design, Entwicklungspsychologie der Lebensspanne, Haushaltstechnik, Lebensstilforschung, Öffentlicher Personennahverkehr und Automatisierung der Gesellschaft, Ökologische Gerontologie, Psychologie und Soziologie, Produktentwicklung, soziale Partizipation, Sozialgeographie, Sozialwissenschaftliche Technikforschung, Stadtentwicklung und Strukturforschung zum Alter(n) und natürlich auch die Verkehrspsychologie. Sicherlich ein sehr heterogenes Konglomerat von Zugängen und Ansätzen, aber zukunftsweisend für notwendige wissenschaftliche Vernetzungen und Synergien nicht nur mit Bezug auf die Altersforschung.

4. Drei Fragen an die aktuelle sozialökologische Alter(n)sforschung

4.1. Wann wird die Person-Umwelt-Perspektive im Zuge des Alterns besonders bedeutsam?

Sicherlich, Lebensumwelten sind dauernd präsent, Altern geschieht, wie jede Entwicklung, auch in den Möglichkeiten und Grenzen, die Umwelten setzen. Doch, um ein Bild zu gebrauchen, wann, in welchen Alternssituationen, bei welchen Alternsherausforderungen schwingt das Person-Umwelt-System in besonderer Weise und wann wird die Nahtstelle zur Lebensqualität und Zufriedenheit besonders eng und innig? Einige Antworten sind naheliegend und intuitiv möglich, andere ein Stück entfernter und weniger intuitiv.

Die vielleicht unmittelbarste Assoziation nimmt ihren Ausgang von „umwelt-relevanten“ Kompetenzeinbußen, prototypisch etwa der Fähigkeit zu sehen und zu gehen. Sind diese Fähigkeiten, wobei vielfache Erkrankungen zugrunde liegen können, in gravierender Weise gefährdet bzw. eingeschränkt, dann kann die Umwelt, förderlich oder hinderlich, eine substantielle Rolle einnehmen, wenn es um die Bewahrung von Autonomie, eines der höchsten Güter für viele alten Menschen, geht. Wir selbst haben in unseren Studien für beide Kompetenzeinschrän-

kungen zeigen können, dass auch dann, wenn für andere Faktoren kontrolliert wird (etwa Alter, Geschlecht, sozio-ökonomische Lage, allgemeiner Gesundheitszustand und subjektive Gesundheit), räumlichen Umwelten ein eigenständiger Erklärungsanteil im Hinblick auf die letztendlich erzielte Autonomie innerhalb und außerhalb der „eigenen vier Wände“ zukommt (z. B. Wahl, 1997; Wahl, Oswald & Zimprich, 1999). Ebenso sind heute die Befunde recht eindeutig, welche die kritische Rolle von Umwelten für dementiell erkrankte ältere Menschen unterstreichen. Etwa ungefährliche und die verbliebenen kognitiven Reserven unterstützende „Wanderwege“, in der Wohnung, im Wohnumfeld, in Institutionen, zur Verfügung zu haben, kann zu einem entscheidenden Merkmal ihrer Lebensqualität und Würde werden.

Weniger intuitiv und auch weniger intensiv unter einer Person-Umwelt-Perspektive untersucht sind sich verändernde räumliche Bezüge, die sich in Folge typischer „Entwicklungsaufgaben“ (Havighurst, 1972) des Erwachsenen- bzw. höheren Lebensalters, Verwitwung, Pensionierung, Auszugs des letzten Kindes, ergeben: Das plötzlich viel zu große Haus und der viel zu große Garten nach einer Verwitwung, die plötzlich viel zu kleine Wohnung nach der Pensionierung, die plötzliche Bedeutung des Entfernungsfaktors, wenn Kinder nicht mehr im eigenen Haushalt und auch nicht um die Ecke wohnen, all dies sind ja nichts anderes als neue Person-Umwelt-Bezüge, die auch zu qualitativen Veränderungen des Alterns beitragen können.

Ebenso eher selten untersucht: Veränderungen in den Lebensumfeldern und ihre Auswirkungen auf ältere Menschen. Dies ist bis heute ein klassisches Thema in der U.S. amerikanischen Sozialökologie, etwa vor dem Hintergrund des Niedergangs der Innenstädte, der Verschlechterung der Anbindung durch Einstellung von ohnehin spärlichen Bus- oder Bahnlinien (vor allem in den sog. „remote areas“) oder von sich drastisch verändernden Kriminalitätsmustern, manchmal bereits von einem Block zum anderen, also genau dort, wo außerhäusliche Umwelten gerade von Älteren am häufigsten genutzt werden. Aber Aspekte dieser Art sind auch in unseren Breiten durchaus von Bedeutung: Die Schließung von kleinen Lebensmittelläden um die Ecke, von Bankfilialen und Fahrkartenverkaufsstellen, die Zunahme des Lärmpegels in vielen Alltagsettings, die selbstverständliche Voraussetzung schneller und recht komplexer Informationsverarbeitung und kontingent fehlerfreier Handlungsweisen in vielen Verkehrssituationen, das sind für mich Beispiele, die nicht gegen eine Kompetenz und hohe Adaptivität von älteren Menschen, sondern vor allem für die immer stärkere Rolle eines Effizienzfaktors in der heutigen gesellschaftlichen Alltagsorganisation

sprechen, dem zunehmend alles untergeordnet wird. Nicht nur, aber auch ältere Menschen sind substantiell tangiert.

Umwelten können schließlich essentiell über Entwicklungsoptionen und Erlebnismöglichkeiten des ganz normalen Alterns mitentscheiden, obwohl auch diesbezüglich unser derzeitiges empirisches Forschungswissen recht begrenzt ist: Möglichkeiten etwa der Naturerfahrung, der erlebten Emphase und tiefen Befriedigung an persönlich-biografisch bedeutsamen Orten oder Landschaften, der gelebten Neugier auf ferne Landstriche oder der Welt ganz in Nähe, dennoch nicht immer leicht zugänglich, können für den Verlauf des Alterns durchaus einen Unterschied machen, können die eigene Identität und die subjektive Wahrnehmung der Weiterentwicklung auch im hohen Alter stützen.

Sicher, so könnte man nun fragen, was ist das alles, was bedeutet dies wirklich, wenn wir auch die sozialen Umwelten in die Waagschale werfen, den familiären Kreis und die außerfamiliären Beziehungen? Kürzen sich damit nicht gewissermaßen die Bedeutungen der räumlichen Umwelten, der Naturbezüge usw. gleichsam automatisch aus der Person-Umwelt-Gleichung heraus? Verschiedene Gründe sprechen dagegen – vier seien kurz angeführt: (1.) Die zunehmende Tendenz zur Singularisierung, heute noch primär der älteren Frauen, morgen auch sehr viel stärker als heute der älteren Männer (BMFSFJ, 2001), (2.) Die Verkleinerung der sozialen Netzwerke, besonders im Übergang vom „dritten“ ins „vierte“ Alter (Wagner, Schütze & Lang, 1996), (3.) Die oft große Bedeutung der Anregungsfunktion des gemeinsamen Sich-Einlassens auf Umwelten, aber auch die Entlastungsfunktion der Aufmerksamkeitsfokussierung auf Umwelt für so manche Paarbeziehung und (4.) die Beachtung der unselbständigkeitsfördernden Rolle von vielen sozialen Beziehungen alter Menschen, durch welche Handlungsspielräume und -optionen in der räumlichen Umwelt bisweilen konterkariert werden.

4.2. Sind ältere Menschen nur „Opfer“ von ungünstigen Umweltan- und -überforderungen bzw. wo liegen Präventions- und Interventionsbedarfe?

Die traditionelle und wohl auch generell mit einem negativen Altersbild assoziierte Erwartung, alte Menschen seien vor allem als „Opfer“ von ungünstigen Lebensumwelten zu sehen, bedarf heute sicherlich der Korrektur. Dazu einige sehr konkrete Gründe:

- Die Gruppe jener älteren Menschen, die in Substandardwohnungen altern, ist in den vergangenen Jahren stark rückläufig, wengleich hier die Unterscheidung nach alten und neuen Bundesländern wei-

terhin eine wichtige Differenzierung, zu Ungunsten der letzteren, darstellt (BMFSFJ, 2001). Je nach gewählten Kriterien bewegt sich die entsprechende Größenordnung in den alten Bundesländern deutlich unter 10 % der Altenhaushalte, in den neuen Bundesländern dürfte sie derzeit etwa doppelt so hoch sein. Was auch bedeutet: Die Verbesserungen des Wohnens der Älteren im Osten seit 1990 sind enorm, denn zu Beginn der 90er Jahre lag der Anteil von Wohnungen mit Innen-WC, Toilette und zentraler Heizmöglichkeit zwischen 30–40 % (Statistisches Bundesamt, 2000), heute (Zahlen aus dem Jahre 1998) bei ca. 85%.

- Die Wohnoptionen (man denke nur an die vielfältigen Formen des Betreuten Wohnens, ebenso vielfältige Formen institutionellen Wohnens, Haus- und Eigentümergemeinschaften, Mehrgenerationenwohnen, Wohngemeinschaften, Hausgemeinschaften für demenziell erkrankte Ältere) für die heutigen älteren Menschen sind so vielfältig wie nie, was man in sozialökologischer Diktion auch so interpretieren könnte, dass die Chancen einer möglichst optimalen Person-Umwelt-Passung im Alter heute so hoch wie wohl nie sind. Zudem haben sich gerade auch durch den flächendeckenden Ausbau der Wohnanpassungsstellen (mit regionalen Unterschieden) die Potentiale der bestehenden Wohnungen in Richtung eines „Aging in Place“ deutlich erhöht.
- Im Schnitt ist wohl auch von nicht zuletzt den älteren Menschen zugute kommenden Verbesserungen im öffentlichen Personennahverkehr auszugehen und das Auto ist heute für viele ältere Menschen (noch vor allem Männer, aber bald auch Frauen) zu einer wesentlichen Ressource zur Erschließung von sozial-räumlichen Erlebensmöglichkeiten, neben ganz praktischen Erledigungen des Alltags, geworden (Mollenkopf, Marcellini & Ruoppila, 1998). Ältere sind gerade im Individualverkehr heute nicht nur „Opfer“, sondern – in einem weit verstandenen Sinne der Partizipation – zunehmend auch Täter.
- Die sogenannten neuen Technologien bieten älteren Menschen heute Möglichkeiten der „Umweltkontrolle“, etwa Abruf von Dienstleistungen, medizinischen Informationen, ebenso, wie historisch neue Erfahrungen der sozialen Kommunikation. Die Wohnung, gleich wo gelegen, als „Tor zur Welt“.

Und schließlich: Die Adaptationsmöglichkeiten und -reserven von Älteren in Bezug auf ihre Umweltbedingungen sind sehr vielfältig, wie wir in unseren Studien am Beispiel der älteren Menschen mit Sehbeeinträchtigung gezeigt haben (Wahl, Oswald & Zimprich, 1999). Ältere nutzen und verändern heute wohl so stark wie nie, bis hin zu Umzügen aus Lust, nicht aus Frust, ihre Umwelten, stellen die Suche nach den geeig-

neten Umwelten bis hin zum Altern an mehreren Orten in den Dienst der Verwirklichung ihrer Lebensziele und -träume.

Also: Alles Paletti? Mit Sicherheit nicht, denn:

- Es existiert, in manchmal erschreckender Weise, weiterhin Substandardwohnen von älteren Menschen, und dieses korreliert zudem mit Alter und Geschlecht (Substandard ist häufiger bei sehr alten Frauen und bei älteren Migrantinnen und Migranten). Jeder %-Punkt ist in einer Wohlstandsgesellschaft wie der unseren zu viel.
- Noch leben die Älteren in den neuen Bundesländern in der Tendenz in schlechteren Wohnbedingungen.
- Wohnanpassungen erreichen noch längst nicht jeden älteren Menschen bzw. seine Angehörigen mit entsprechenden Bedarfen.
- Überhaupt ist der Informationsstand über die eben erwähnten unterschiedlichsten Wohnoptionen oftmals erschreckend gering bzw. falsch, etwa in Bezug auf die damit verbundenen finanziellen Verpflichtungen.
- Noch zu wenig beachtet wird der „Substandard“ auf der Ebene von Stadtvierteln, der zwar weniger in Normen zu fassen ist, aber oftmals den außerhäuslichen Handlungsraum von Älteren entscheidend beeinflusst.
- Die „Umweltbedürfnisse“ von spezifischen, aber quantitativ nicht unbedeutenden Subgruppen, etwa der Gruppe der älteren Menschen mit Sehbeeinträchtigungen (je nach gewählten Kriterien ca. 20% der über 75jährigen; Wahl & Schulze, 2001) innerhalb wie außerhalb der Wohnung werden oftmals noch nicht ausreichend befriedigt. Anpassung bedeutet hier nicht selten die kleinräumigste Einschränkung des eigenen Handlungsfelds, und dies ist wohl eine Form der Person-Umwelt-Adaptation, die zwar unter den gegebenen Bedingungen „erfolgreich“ (weil Gefährdungen ausschließend), nicht aber subjektiv befriedigend oder entwicklungsfördernd ist.
- Technische Umwelten, etwa Fahrkarten- oder Bankautomaten, sind heute noch kein Segen für Ältere. Man mag sich hier mit dem viel bemühten Kohorteneffekt – die Älteren von morgen können das alles problemlos – trösten, doch bleibt auch etwas Unbefriedigendes in diesem Trost, denn der Alltag der Älteren heute findet eben heute statt.

Mit diesen sicherlich alles andere als die Materie erschöpfenden Punkten sind denn auch Interventions- und Präventionspotentiale mit Bezug auf Lebensumwelten im Alter angesprochen. Genannt sei an dieser Stelle nur das prototypische Beispiel der Reduktion des Sturzrisikos durch Optimierungen innerhalb und außerhalb von Wohnungen und In-

stitutionen, einem Ereignis mit bekanntlich erheblichen Folgen in Termini von Gesundheitskosten (vgl. dazu auch den Beitrag von Clemens Becker in diesem Buch).

4.3. Welche Aufgabenfelder der zukünftigen Forschung bedürfen dabei der besonderen Berücksichtigung und welche Verbesserungen des alltäglichen Lebens alter Menschen könnten damit verbunden sein?

Gerade die sozialökologische Altersforschung ist im Rahmen der unterschiedlichsten gerontologischen Forschungsfelder ein leuchtendes Beispiel für die Anwendung gerontologischen Grundlagenwissens. Was auch bedeutet: Anwendung setzt die Verfügbarkeit solchen Wissens voraus, wobei es nicht notwendig ist, den Begriff des „Grundlagenwissens“ sehr eng im Sinne etwa der Naturwissenschaften zu verstehen. Genannt seien die folgenden Aufgabenfelder:

- Viele Gerontologen, aber auch Planer und Praktiker würden es sehr begrüßen, wenn in regelmäßigen Abständen in Deutschland repräsentative Datensätze zur objektiven und subjektiven Qualität der Lebensumwelten von Älteren (Wohnen, Wohnbedürfnisse, Wohnumfelder, Mobilitätsbedürfnisse- und -möglichkeiten, Umzugsbedürfnisse- und -möglichkeiten) bereitstünden, also eine Art regelmäßiger „Umweltberichterstattung“ auf interdisziplinärer Grundlage, der das mehr schlechte als rechte Zusammenklauben von Informationen von hie und da ersetzen könnte, und der natürlich auch mächtig genug sein müsste, um die Heterogenität des Alters, die sicherlich auch in Bezug auf Lebensumwelten sehr ausgeprägt ist, in Subgruppenanalysen abzubilden.
- Noch besser wäre es allerdings, solche Studien heute europaweit anzulegen, denn die Zukunft auch der gerontologischen Forschung wird zumindest teilweise in der Gemeinschaft liegen und auch auf diese Weise das berühmte „Learning from each other“ befördern können.
- Notwendig wären gleichzeitig mehr vertiefende Studien mit wichtigen Sub- und Risikogruppen, beispielsweise zur Rolle privater Lebensumweltfaktoren für dementiell Erkrankte und ihre Angehörigen.
- Wir brauchen bzw. bräuchten hinsichtlich der gesamten Palette an Lebensumwelten im Alter mehr Evaluationsstudien, ja, eine deutliche Stärkung einer Evaluationskultur, die viele Entscheidungen, etwa stadtplanischer oder sozialpolitischer Art, auf eine rationalere Grundlage stellen könnte.
- Wir brauchen bzw. bräuchten wohl auch sozialpsychologisch angelegte Forschungsarbeiten, die systematisch Möglichkeiten der In-

formationsvermittlung und der Verbesserung der Informiertheit von Älteren und ihren Angehörigen, von der Architektur bis hin zu Rechtsgrundlagen von Wohnentscheidungen, vom Autofahren im Alter bis zu betreuten Reisemöglichkeiten, eruieren würden. Damit könnte wesentliche Beiträge zur Optimierung von informierten Entscheidungen und Partizipationsbemühungen im Alter geleistet werden.

- Wir brauchen bzw. bräuchten schließlich auch mehr systematisch kontrollierte Interventionsstudien, um die kurz- und längerfristigen Effekte der Optimierung von lebensumweltlichen Elementen in der notwendigen Verknüpfung mit anderen Interventionselementen (genannt seien hier einmal körperliches Training, kognitive Intervention, psychosoziale Beratung) besser abschätzen zu können.
- Bei all diesen Forschungsarbeiten wäre schließlich die weiter oben angemahnte bessere Verknüpfung der räumlich-dinglichen mit der sozialen und sozialorganisatorischen Umweltebene sowie die Beachtung des Ineinandergreifens von Mikro-, Meso- und Makroebene essentiell.

Das soll natürlich nicht heißen, dass nicht schon Vieles auf den Weg gebracht wurde! Hier sei denn auch einmal explizit daran erinnert, dass für die deutsche und internationale Gerontologie ebenso wie für Fragen der Lebensumwelten im Alter sehr wesentliche Studien, wie die „Berliner Altersstudie“, die Studie „Selbständigkeit im Alter“ (SIMA), die „Interdisziplinäre Längsschnittstudie des Erwachsenenalters“ (ILSE), der „Alterssurvey“ und die „Möglichkeiten und Grenzen selbständiger Lebensführung – Studien“ (MUG I, II), auch vom Bundesministerium für Familien, Senioren, Frauen und Jugend mitangestoßen und gefördert wurden bzw. werden.

5. Resümee und Blick nach vorne

Am Ende erscheint es wesentlich, das Folgende festzuhalten:

- Altern und Alter haben viel mit Lebensumwelten zu tun, ja diese konstituieren zu einem wesentlichen Teil Altern und Alter (dazu noch einmal Baltes & Baltes, 1992). Umgekehrt werden auch ältere Menschen immer häufiger zu Mitgestaltern der Lebensumwelten in unserer Gesellschaft und damit zu Mitentwicklern gesellschaftlicher Kultur. Kurzum: Lebensumwelten als Ressource des Alters, das Alter als Ressource für Lebensumwelten (zu dieser Perspektive auch BMFSFJ, 2001).

- Altern zu betrachten unter der Perspektive der expliziten Berücksichtigung der Lebensumwelten ist ein strahlendes Beispiel für die zielgerichtete, einfallsreiche und kreative Anpassungsfähigkeit von älteren Menschen. Aber diese Einsicht hat nichts damit zu tun, dass das Gelingen dieser Anpassungsleistung nicht noch vielfach optimiert werden kann und sollte. Differenziertes Forschungswissen ist dazu sicherlich nicht hinreichend, aber notwendig.

Insofern ist es wichtig, bei der heute allzu häufig und allzu gerne geführten Diskussion zur Kohortenrelativität des heutigen Alterns und Alters nicht zu vergessen, dass auch die sich erheblich verändernden Person-Umwelt-Bezüge zu einer Weiterentwicklung des heutigen Alterns und Alters beitragen. Ich will am Ende nur ein paar Beispiele dafür anführen (dazu auch Wahl & Gitlin, in Druck):

- Höheres Vorkommen, kompetentere Nutzung und selbstverständlicherer Einbezug sog. neuer Technologien als Mittel zur Erreichung persönlich bedeutsamer Lebensziele, vom „intelligenten“ Wohnen über das Internet bis zu neuesten Automobiltechnologien, werden neue Person-Umwelt-Bezüge generieren. Beispielsweise dürften in der Folge die Grenzen zwischen dem „In-der-Wohnung-sein“ und dem „Draußen“ sein wesentlich permeabler werden (dazu auch Mollenkopf, Oswald & Wahl, 1999).
- Eine noch ausgeprägtere Mobilität wird neue „Entwicklung-im-Kontext“-Erfahrungen im Sinne von Entwicklungsanregungen auch für ältere Menschen noch lebendiger werden lassen.

Die vielfältigsten den Alltag und verlorene Kompetenzen unterstützenden Technologien werden wahrscheinlich in der Zukunft gerade bei Älteren zu neuen Konzepten von Gesundheit, Krankheit, Autonomie und Autonomieverlust bzw. Hilflosigkeit und Selbstwirksamkeit auch in der Situation der chronischen Erkrankung führen. Vielleicht fühlt man sich in der Zukunft erst dann „unselbständig“, wenn die dann auf breiter Ebene verfügbaren technischen Hilfsmittel versagen, vielleicht fühlt man sich solange „selbständig“ und „selbstwirksam“, so lange technische Hilfsmittel effiziente Kompensationen für verlorene Kompetenzen bereitstellen.

Diese neuen Person-Umwelt-Bezüge werden zunehmend auch zu einem „Marktfaktor“ werden und damit wahrscheinlich auch dazu beitragen, dass „Ageism“ in unserer Gesellschaft langsam ausstirbt, z. B. deswegen, weil für die Markteinführung und -bewahrung von vielen Produkten eine solche Haltung ganz simpel geschäftsschädigend sein wird. Mit diesem optimistischen Blick auf die Lebensumwelten alter Menschen von morgen sei dieser Beitrag beschlossen.

Literatur

- Baltes, P. B. & Baltes, M. M. (1992). Gerontologie: Begriff, Herausforderung und Brennpunkte. In: Baltes, P. B. & Mittelstraß, J. (Hrsg.). *Zukunft des Alterns und gesellschaftliche Entwicklung*. Berlin, De Gruyter. S. 1-34.
- Baltes, P. B. & Smith, J. (1999). Multilevel and systemic analyses of old age. Theoretical and empirical evidence for a fourth age. In: Bengtson, V. L. & Schaie, K. W. (Hrsg.). *Handbook of theories of aging*. New York, Springer. S. 153-173.
- Baltes, P. B. & Staudinger, U. M. (1993). Über die Gegenwart und Zukunft des Alterns: Ergebnisse und Implikationen psychologischer Forschung. In: Max-Planck-Gesellschaft (Hrsg.). *Mehr Wissen – mehr Können*. Band 4, München, S. 154-185.
- BMFSFJ (Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend) (2001). *Alter und Gesellschaft. Dritter Bericht zur Lage der älteren Generation in der Bundesrepublik Deutschland*. Bonn, Deutscher Bundestag
- Bronfenbrenner, U. (1981). *Die Ökologie der menschlichen Entwicklung. Natürliche und geplante Experimente*. Stuttgart, Klett.
- Havighurst, R. J. (1972). *Developmental tasks and education*. 3. Auflage, New York, McKay (1. Aufl. 1948).
- Mollenkopf, H.; Marcellini, F. & Ruoppila, I. (1998). The outdoor mobility of elderly people – a comparative study in three European countries. In: Graafmans, J.; Taipale, V. & Charness, N. (Hrsg.). *Gerontechnology. A sustainable investment in the future*. Amsterdam, IOS Press, S. 204-211.
- Mollenkopf, H.; Oswald, F. & Wahl, H.-W. (1999). Alte Menschen in ihrer Umwelt: "Drinnen" und "Draußen" heute und morgen. In: Wahl, H.-W.; Mollenkopf, H. & Oswald, F. (Hrsg.). *Alte Menschen in ihrer Umwelt: Beiträge zur ökologischen Gerontologie*. Wiesbaden, Westdeutscher Verlag, S. 219-238.
- Saup, W. (1993). *Alter und Umwelt. Eine Einführung in die Ökologische Gerontologie*. Stuttgart, Kohlhammer.
- Statistisches Bundesamt (2000). *Statistisches Jahrbuch 2000*. Wiesbaden, Metzler-Poeschel.
- Wagner, M.; Schütze, Y. & Lang, F. R. (1996). Soziale Beziehungen alter Menschen. In: Mayer, K. U. & Baltes, P. B. (Hrsg.). *Die Berliner Altersstudie*. Berlin, Akademie Verlag, S. 301-319.
- Wahl, H.-W. (1992). Ökologische Perspektiven in der Gerontopsychologie: Ein Blick in die vergangenen drei Jahrzehnte und in die Zukunft. *Psychologische Rundschau*, Jg. 43, S. 232-248.
- Wahl, H.-W. (1997). *Ältere Menschen mit Sehbeeinträchtigung: Eine empirische Untersuchung zur Person-Umwelt-Transaktion*. Frankfurt, Peter Lang.
- Wahl, H.-W. (in Druck-a). *Environmental influences on aging and behavior*. In: Birren, J. E. & Schaie, K. W. (Hrsg.). *Handbook of the Psychology of Aging*. 5. Auflage, San Diego, Academic Press.

- Wahl, H.-W. (in Druck-b). Ecology of aging. In: Smelser, N. J. & Baltes, P. B. (Hrsg.). *International Encyclopedia of the Social and Behavioral Sciences*. Pergamon/Elsevier Sciences.
- Wahl, H.-W. & Gitlin, L. (in Druck). Future developments in living environments for older people: Potential and constraints. In: Schaie, K. W.; Wahl, H.-W. & Oswald, F. & Mollenkopf, H. (Hrsg.). *Aging in the community: Living arrangements and mobility*. New York, Springer.
- Wahl, H.-W.; Mollenkopf, H. & Oswald, F. (Hrsg.) (1999). *Alte Menschen in ihrer Umwelt: Beiträge zur ökologischen Gerontologie*. Wiesbaden, Westdeutscher Verlag.
- Wahl, H.-W., Oswald, F. & Mollenkopf, H. (1999). Alter und Umwelt – Beobachtungen und Analysen der Ökologischen Gerontologie. In: Wahl, H.-W.; Mollenkopf, H. & Oswald, F. (Hrsg.). *Alte Menschen in ihrer Umwelt*. Opladen, Westdeutscher Verlag, S. 13-22.
- Wahl, H.-W.; Oswald, F. & Zimprich, D. (1999). Everyday competence in visually impaired older adults: A case for person-environment perspectives. *The Gerontologist*, Jg. 39, S. 140-149.
- Wahl, H.-W. & Rott, C. (in Druck). *Konzepte und Definitionen der Hochaltigkeit*. Expertise im Auftrag der Geschäftsstelle der Sachverständigenkommission für den 4. Altenbericht der Bundesregierung. Bonn, BMFSFJ.
- Wahl, H.-W. & Schulze, H. E. (Hrsg.) (2001). *On the special needs of blind and low vision seniors: Research and practice concepts*. Amsterdam, IOS Press.

Produktivität und gesellschaftliche Partizipation im Alter

Die Begriffe „Produktivität“ und „gesellschaftliche Partizipation“ scheinen auf den ersten Blick eng verknüpft zu sein: Nur wer aktiv am gesellschaftlichen Leben teilnimmt, kann dort auch einen produktiven Beitrag leisten. Denkt man an das Alter, so scheinen es demnach die jungen, aktiven Alten zu sein, um die es hier geht – also um eine Gruppe, die gesund und leistungsfähig ist und zahlreichen Interessen, Verpflichtungen und Hobbys nachgeht. Dies wäre allerdings eine unzulässige Verkürzung. Produktivität ist nicht mit Aktivität und Partizipation gleichzusetzen, wie im Folgenden deutlich werden wird. Es ist die Frage, auf welche Weise ältere Menschen am gesellschaftlichen Leben teilnehmen und es soll ein Begriff von „psychologischer Produktivität“ entwickelt werden, der über traditionelle Formen gesellschaftlicher Partizipation hinaus reicht. Ein derartig erweiterter Produktivitätsbegriff erscheint notwendig, um nicht nur für gesunde junge Alte, sondern alle alten Menschen Möglichkeiten zur gesellschaftlichen Partizipation und Produktivität aufzuzeigen.

1. Alter(n) ist nicht gleich Alter(n)

Wenn man über gesellschaftliche Partizipation im Alter nachdenkt und auch über Möglichkeiten, diese zu fördern, so gilt es zunächst zu berücksichtigen, dass es nicht eine Lösung für die gesamte Lebensphase jenseits der 60 geben kann. Ist man heute 60 Jahre alt geworden, so hat man noch eine verbleibende Lebenserwartung von weiteren fast 30 Jahren. Mehr und mehr gerontologische Forschung weist darauf hin, dass man diese 30 Jahre nicht als homogene Kategorie begreifen kann (z. B. P. Baltes, 1997).

Folgendes Gedankenexperiment macht uns die Unmöglichkeit dieses Tuns noch deutlicher. Man stelle sich vor, es würde für die ersten 30 Jahre der Lebensspanne – also von der Geburt bis zum Alter 30 – nur eine Kategorie vergeben und für ein gegebenes Problem, nämlich

das der gesellschaftlichen Partizipation, nur eine Lösung angeboten. Undenkbar und absurd!

Für das Alter ist aber genau dies auch heute noch der vorherrschende Denkansatz. Dies mag zu einem großen Teil daran liegen, dass das Alter jung ist, d.h. die Verlängerung der durchschnittlichen Lebenserwartung um etwa 30 Jahre fand erst im Verlauf des gerade zu Ende gegangenen Jahrhunderts statt. Demografische Analysen haben darüber hinaus gezeigt, dass die Mortalität gerade bei den 80-, 90- und 100-Jährigen am stärksten zurückgegangen ist (s. Abbildung 1; Meyer & Vaupel, in Druck). Berücksichtigt man demografische Analysen und Prognosen, die uns zeigen, dass es genau die Hochaltrigen sind, deren Anteil an der Gesamtbevölkerung am stärksten wächst und weiter wachsen wird (Dinkel, 1994), so ist klar, dass nicht nur über Möglichkeiten der gesellschaftlichen Partizipation für 60-, sondern auch für 90-Jährige nachgedacht werden muss. Betrachtet man menschliche Entwicklung zwischen dem Alter 60 und 90 oder darüber – wie wir es anschließend tun wollen – so wird immer wieder deutlich werden, dass es das Alter nicht gibt. Und diese Unterschiedlichkeit von alten Menschen liegt sowohl in verschiedenen biologischen Konstitutionen, Lebenserfahrungen und Lebenswegen begründet, als auch dem mehr oder weniger erfolgreichen Umgang mit den spezifischen Entwicklungsaufgaben des Alters (s.a. Staudinger, 1996a).

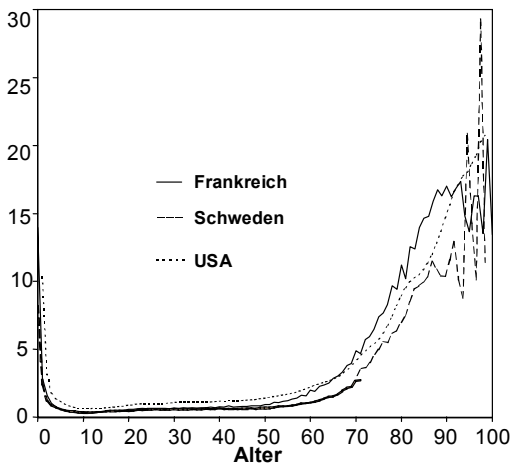


Abb. 1: Rückgang der Todesrate von 1901/1905 bis 1991/1995 in Prozent (Mayer & Vaupel, in Druck).

1.1. Entwicklungsaufgaben im Alter

Erik H. Erikson (1988) sah eine der Herausforderungen im Alter darin, an der Erzeugung oder Erziehung der nächsten Generationen mitzuwirken anstatt auf sich selbst fixiert zu bleiben (Generativität vs. Egozentrismus). Als zweite wichtige Entwicklungsaufgabe im Alter nannte er die Integration des gelebten und des nicht-gelebten Lebens im Angesicht der Endlichkeit der eigenen Existenz (Weisheit vs. Verzweiflung). Noch etwas spezifischer hat sich Peck (1956) zu den Entwicklungsaufgaben des Alters geäußert und drei Anforderungen identifiziert: Erstens die Überwindung der übermäßigen Beschäftigung mit dem eigenen (oft kranken und gebrechlichen) Körper (Körper-Präokkupation) hin zu einer Körper-Transzendierung. Zweitens die Aufgabe der Berufsrolle als zentralem Lebensinhalt (Berufs-Präokkupation) zugunsten einer Ego-Diversifizierung, also der Entwicklung verschiedenster Interessen und Rollen. Drittens – und dies dürfte wohl die schwierigste Aufgabe sein – soll der alte Mensch lernen, von sich selbst abzusehen und über sich selbst hinaus zu denken: von der Ego-Präokkupation zur Ego-Transzendierung zu gelangen.

Diese Entwicklungsaufgaben können vom Individuum allein und ohne gesellschaftliche Teilhabe kaum gelöst werden – gerade die Hinwendung zu und Sorge um kommende Generationen erfordert, wenn sie außerhalb des familiären Kontextes stattfinden soll, Möglichkeiten zur gesellschaftlichen Partizipation. Aber auch die Auseinandersetzung mit der eigenen Vergangenheit und dem körperlichen Abbau profitieren von sozialer Unterstützung. Gerade jedoch Menschen ab etwa 80 sind in der Mehrzahl von solchen Möglichkeiten der Teilhabe ausgeschlossen, obschon die erfolgreiche Lösung der Entwicklungsaufgabe hier besonders drängt.

1.2. Variabilität der Entwicklung im Alter

Wie man alt wird, wie zufrieden man dabei ist und welche Möglichkeiten zur Partizipation man nutzen kann und will, hängt zu einem großen Teil vom Umgang mit den eben beschriebenen Entwicklungsaufgaben ab, aber auch davon, wie schwer sich die Bewältigung dieser Anforderungen aufgrund des eigenen körperlichen Zustandes oder des sozialen Umfeldes gestaltet. Besonders im hohen Alter nehmen körperlicher Verfall, Leistungseinbußen und Verluste stark zu (z.B. Mayer & Baltes, 1996). Zufriedenheit und Kompetenz unter solchen Umständen aufrechtzuerhalten, stellt eine besondere Herausforderung dar.

In verschiedenen Studien wurden unterschiedliche Typen in der Auseinandersetzung mit den Entwicklungsaufgaben des Alters identifiziert

(s. Abbildung 2). Es wird deutlich, dass es schon bei den jungen Alten ein breites Spektrum vom aktiven, über das kontemplative, bis zum unzufriedenen Altern gibt. Diese Grundtypen finden sich auch bei den mittleren Alten und Hochaltrigen wieder, allerdings zeigt der höhere Anteil der eher negativ getönten Typen, dass die Bewältigung der Anforderungen schwieriger wird. Dies wird besonders an einem neuen Typ deutlich, der sich als verbittert und einsam beschreiben lässt.

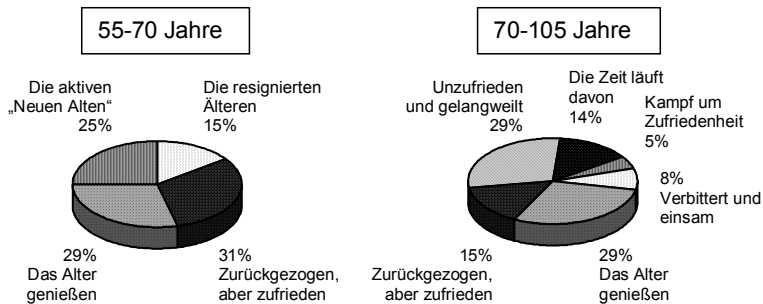


Abb. 2: Die Variabilität in den Formen des Alterns (linke Seite: nach Institut Infratest, 1991; rechte Seite: nach Smith & Baltes, 1993).

Ähnliche Unterschiede zwischen jüngeren und älteren Alten zeigen sich auch, wenn man Typen alter Menschen in Abhängigkeit von ihrer psychologischen Kompetenz bildet. In der Berliner Altersstudie wurde psychologische Kompetenz über die kognitive Leistungsfähigkeit und Angaben zu Selbst und Persönlichkeit sowie sozialen Beziehungen erhoben (Smith & Baltes, 1997; siehe auch Smith & Baltes, 1996). Personen mit hoher Kompetenz wären beispielsweise als geistig leistungsfähig und sozial gut eingebettet zu beschreiben, während Personen mit geringerer psychologischer Kompetenz eher durch Ängstlichkeit, Einsamkeit, soziale Isolation und geistigen Abbau charakterisiert sind. Auch bei dieser Untersuchung, die vier verschiedene Grundtypen identifiziert hat (s. Abbildung 3), wird deutlich, dass das Alter nicht als homogene Kategorie zu begreifen ist. Eine solche Homogenisierung stellt aufgrund der Datenlage eine unzulässige, wenn nicht gar gefährliche Simplifizierung dar.

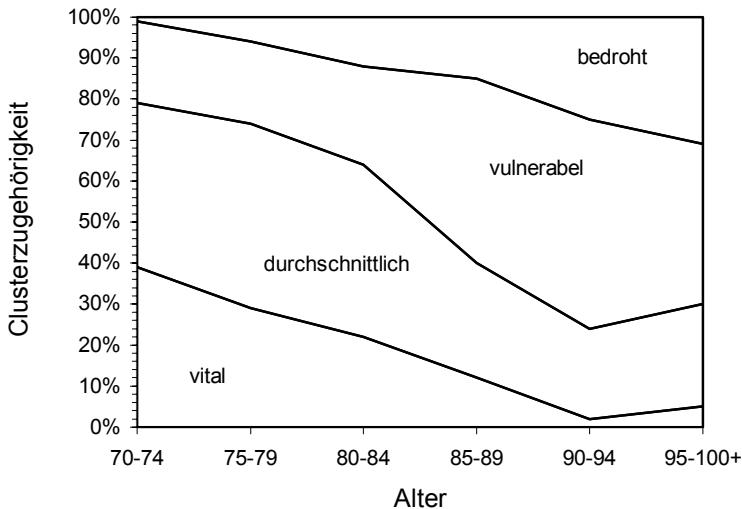


Abb. 3: Entwicklung der psychologischen Kompetenz im Alter: Mit zunehmendem Alter überwiegen die weniger kompetenten Cluster (Smith & Baltes, 1997).

Im Alter zwischen 70 und 100 Jahren ist eine Abnahme der als kompetent zu bezeichnenden Cluster (vital und durchschnittlich) zugunsten der weniger kompetenten Cluster (vulnerabel und bedroht) zu verzeichnen. Dabei lassen sich zwei Einschnitte setzen, die deutliche Verschiebungen in den Häufigkeiten der vier Cluster markieren. Ein erster Anstieg der weniger positiven Typen liegt bei etwa 75 Jahren, dann erfolgt noch ein stärkerer Anstieg bei etwa 85 Jahren, ab dem die vulnerablen und bedrohten Typen den größten Anteil stellen (s. Abbildung 3).

Zusammenfassend bestätigt sich, dass besonders das hohe Alter (ab etwa 80 bis 85 Jahren) eine große Herausforderung ist. Es wird immer schwieriger, Zufriedenheit, Kompetenz und Lebensfreude aufrecht zu erhalten. Dies steht im Einklang mit zahlreichen Befunden, die gerade ab diesem Alter ein gesteigertes Risiko für negative Entwicklungen festgestellt haben: Zum Beispiel steigt die Prävalenz von Demenzen (z.B. Helmchen et al., 1996), ebenso der Anteil der Pflegebedürftigen (BMFSFJ, 2001) und die Häufigkeit von Stürzen (Limbourg, dieser Band), dagegen nehmen die alltagspraktische Kompetenz (M. Baltes, Maas, Wilms & Borchelt, 1996) sowie das Geben sozialer Unterstützung ab (siehe dazu 2.3).

Immer mehr Befunde scheinen dafür zu sprechen, zumindest eine Dreiteilung des Alters vorzunehmen, um der Vielfalt dieser Lebensphase besser gerecht zu werden: die jungen Alten von 60-70 Jahren, die mittleren Alten (70-85 Jahre) und die alten Alten oder Hochaltrigen mit über 85 Jahren. Dies sind wahrscheinlich noch nicht die besten Begriffe (denn selbst unsere Sprache hinkt dem demografischen Wandel hinterher), jedoch ist zunächst die Feststellung der Notwendigkeit einer Differenzierung wichtig.

Gegenwärtig wird auch manchmal die Kategorie des mittleren Erwachsenenalters erweitert, um die gerade als „junge Alte“ Bezeichneten aufzunehmen, die überwiegend gesundheitlich noch in sehr guter Verfassung sind. Wahrscheinlich liegt dieser Tendenz nicht zuletzt die Angst zugrunde, als alt betrachtet zu werden. Aus gesellschaftlicher Perspektive ist dies beim gegenwärtigen Renteneintrittsalter (das bislang eine Tendenz zum frühen Ruhestand schon ab 60 oder noch jünger zeigt; z. B. Kohli, 1996) wohl weniger sinnvoll, da dann zwei Personengruppen mit sehr unterschiedlichen Bedürfnissen – die tatsächlich im mittleren Erwachsenenalter und im Erwerbsleben stehenden Personen und die jungen Alten (Rentner) – als homogene Einheit behandelt werden.

Entsprechend der eben vorgestellten Dreiteilung muss sich auch der Begriff der gesellschaftlichen Partizipation, Aktivität und Produktivität diversifizieren. Beispielsweise muss die Bewertung der Produktivität eines Menschen nach dem unmittelbaren ökonomischen Nutzen um weitere Bewertungsmaßstäbe ergänzt werden, wie wir das im nächsten Abschnitt tun werden. Wahrscheinlich müssen auch erweiterte Begriffe von Mobilität entwickelt werden, die nicht ausschließlich an die physikalische Bewegung des Körpers gebunden sind. Hierbei kann es sich beispielsweise um virtuelle Formen der Mobilität und der Partizipation handeln, die zwar bei den gegenwärtig alten Kohorten noch auf Schwellenprobleme stoßen, weil zu wenig Wissen und Können im Umgang mit Computern vorhanden ist, dies wird jedoch bei der nächsten und übernächsten Altengeneration, also denen, die in den 50ern und 60ern des letzten Jahrhunderts geboren wurden, bereits anders aussehen.

2. Ein erweiterter Begriff von psychologischer Produktivität

Wie sieht nun ein Begriff von Produktivität aus, der nicht nur auf junge Alte, sondern auch auf die mittleren Alten und Hochaltrigen anwendbar ist? In Abbildung 4 ist dieser psychologische Begriff von Produktivität

mit Hilfe von sechs Dimensionen illustriert. Ein solchermaßen psychologisch erweiterter Begriff von Produktivität (Staudinger, 1996a) könnte auch zu einem neuen, erweiterten Verständnis von Partizipation beitragen.

Ausdrucksformen	z.B. manuell geistig emotional motivational
Nutznieser	Individuum Individuum + andere Personen Individuum + Kollektiv
Intentionalität	ja nein
Bewertungsmaßstäbe	z.B. Geld Erkenntnis Wohlbefinden Sinn
Zeiteinheit	Leben Lebensabschnitt Dekade Jahr Monat ...
Quelle	Individuum Individuum + materieller Kontext Individuum + sozial-interaktiv. Kontext

Abb. 4: Dimensionen eines erweiterten Begriffs von psychologischer Produktivität (nach Staudinger, 1996a).

Produktivität drückt sich nicht nur manuell oder geistig aus, auch wenn dies wohl die Ausdrucksformen sind, die am häufigsten damit verbunden werden. Es gibt zusätzlich motivationale und emotionale Formen

von Produktivität. Beispielsweise können alte Menschen als Vorbild für Werte und Ziele dienen oder Wege zu gelungenem Altern aufzeigen, oder sie können positive Gefühle wie Freude, Hoffnung und Zuversicht an andere Menschen weitergeben. Zwei Beispiele sollen dies verdeutlichen: Man stelle sich eine Gesellschaft vor, in der jeder mit dem Austritt aus dem Erwerbsleben sterben würde. Welche Auswirkungen hätte das wohl auf die arbeitende Bevölkerung? Eine solche Gesellschaft würde sich stark von unserer unterscheiden, in der man damit rechnen kann, nach dem Erwerbsleben noch etliche Jahre vor sich zu haben, in denen man gesund und leistungsfähig ist und das Leben befreit vom täglichen Arbeitsrhythmus genießen kann. Oder man stelle sich eine alte Frau vor, die es trotz Krankheit und erheblicher körperlicher Einschränkungen schafft, ihr Schicksal mit Würde zu ertragen und eine gewisse Zufriedenheit und Lebensfreude auszustrahlen. Die emotionale Produktivität eines solchen Vorbildes ist nicht zu unterschätzen: Das Alter erscheint dann längst nicht mehr so beängstigend, denn es gibt Hoffnung, dass man trotz Krankheit und Verlust ein gutes Leben führen kann.

Neben verschiedenen Ausdrucksformen lassen sich auch verschiedene Nutznießer von Produktivität identifizieren. Und dies müssen nicht immer andere Menschen oder die Gesellschaft sein, sondern ein Mensch kann auch zunächst nur für sich selbst produktiv sein, z. B. im Rahmen einer selbständigen Haushaltsführung. Dies wird oft ebenso wenig als produktiv wahrgenommen wie Formen nicht-intentionaler Produktivität, die wahrscheinlich besonders im Alter nicht selten vorkommen – wie gerade in dem Beispiel der älteren Frau. Es sollte darüber hinaus deutlich geworden sein, dass eine produktive Leistung nicht immer und ausschließlich mit Geld zu bewerten ist, sondern auch in Form von Erkenntnis, Wohlbefinden oder Sinn „gemessen“ werden kann. Und dieses Messen muss sich nicht nur auf eine bestimmte kurze Zeit beziehen, sondern Produktivität kann in Monaten, Jahren oder auch für ein ganzes Leben betrachtet werden. Gerade die Frage danach, was man im Leben geleistet hat, ob man seine Ziele erreicht hat und wie man mit dem Ergebnis eines solchen Lebensrückblicks umgeht, gewinnt im Rahmen der Entwicklungsaufgaben des Alters eine wichtige Bedeutung.

Eine letzte und nicht zu unterschätzende Dimension bezieht sich auf die Quelle der Produktivität. Produktivität entsteht nicht nur aus dem isolierten Individuum, sondern Kontexte und Hilfen spielen eine wichtige Rolle, besonders auch im Alter. Aufgrund des Rückgangs der körperlichen und teilweise auch der geistigen Fähigkeiten im höheren Alter ist die kompensierende Unterstützung durch einen geeigneten materiellen

und sozialen Kontext für den Erhalt von Produktivität und schließlich auch von gesellschaftlicher Partizipation unerlässlich (Kruse, 1994; Staudinger, 1996a). Ein geeignetes Wohnumfeld, ein problemloser Zugang zu öffentlichen Verkehrsmitteln oder Unterstützung bei der Haushaltsführung können beispielsweise helfen, die Kräfte und Ressourcen alter Menschen nicht unnötig zu beanspruchen und produktive Aktivitäten auch außerhalb der eigenen Wohnung zu ermöglichen. Um mit Blick auf eine breitere Öffentlichkeit produktiv zu sein, müssen Ältere gesellschaftlich in Erscheinung treten können und wahrgenommen werden.

Im Folgenden wird anhand von Befunden aus vier psychologischen Funktionsbereichen (Selbst und Persönlichkeit, kognitive Leistungen, soziale Beziehungen und Aktivitäten bzw. Tätigkeiten) illustriert, dass sich psychologische Produktivität auch bei alten Menschen finden lässt.

2.1. Psychologische Produktivität im Bereich „Selbst und Persönlichkeit“

Zur Verdeutlichung der Produktivität von Selbst und Persönlichkeit soll das subjektive Wohlbefinden dienen. Empirisch lässt sich zeigen, dass das subjektive Wohlbefinden im Alter nicht abnimmt (siehe Abbildung 5), obschon man dies aufgrund der Krankheiten, Verluste und Einschränkungen im Alter erwarten würde. Man spricht daher von einem Paradox des subjektiven Wohlbefindens (z.B. Staudinger, 2000).

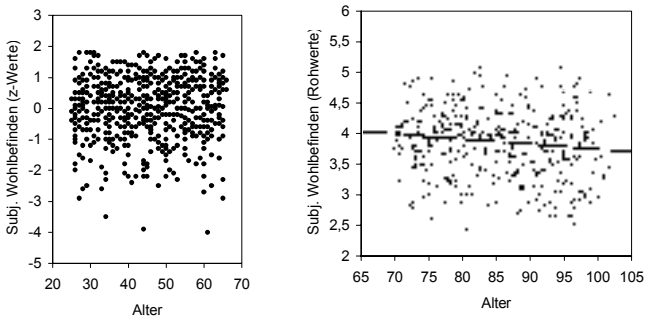


Abb. 5: Das subjektive Wohlbefinden bleibt im Alter weitgehend stabil (linke Seite: nach Staudinger, 1996a). Erst im sehr hohen Alter kommt es zu einem leichten Nachlassen des Wohlbefindens (rechte Seite: Smith et al., 1996).

Diese auf den ersten Blick hohe Stabilität sollte jedoch nicht zu dem Fehlschluss verleiten, dass sich die Lebenssituation im Alter nicht verändern würde und das Wohlbefinden gar nicht gefährdet ist und des-

halb auch nicht erhalten werden muss. Vielmehr steht dahinter eine enorme Leistung des alternden Selbst. Obwohl es zunehmend schwieriger wird, sich ähnlich wohl zu fühlen wie im früheren Erwachsenenalter und besonders positive Emotionen mit der Verschlechterung des Gesundheitszustandes abnehmen, haben alte Menschen in ihrem Leben Kompetenzen (z.B. Wissen über Emotionen, Fähigkeit zur Emotionsregulation) erworben, die es ihnen erlauben, dem Verlust des Wohlbefindens entgegen zu wirken (Kunzmann, Little & Smith, 2000; Staudinger & Greve, 2001).

Es konnten außerdem Merkmale von Selbst und Persönlichkeit identifiziert werden, die den Erhalt des Wohlbefindens auch unter schwierigen Umständen fördern (siehe Staudinger, 2000). Zu diesen „Trümpfen“ für eine erfolgreiche Entwicklung gehören die Persönlichkeitsmerkmale Gewissenhaftigkeit, Extraversion und Offenheit für neue Erfahrungen, sowie Flexibilität, Ichstärke, Ichreife und kognitive Involviertheit (Staudinger & Pasupathi, 2000).

Für das Selbstkonzept hat es sich zum Beispiel als protektiv erwiesen, seine Selbstdefinition nicht ausschließlich auf einigen wenigen Bereichen aufzubauen, sondern über eine gut verbundene, ausdifferenzierte Vielfalt von verschiedenen Selbstkonzepten zu verfügen (Freund, 1995; Freund & Smith, 1999). Werden einige Bereiche der Selbstdefinition im Alter bedroht oder müssen ganz aufgegeben werden, so verbleiben immer noch genügend Bereiche, die als charakterisierend betrachtet werden.

Ein weiterer interessanter Bereich ist der der selbstregulativen Mechanismen. Hier ist es nach empirischen Befunden günstig, bei der Selbstbewertung den jeweils funktionalen Vergleichsprozess (nach oben, nach unten oder zeitlich) zur richtigen Zeit im Adaptationsprozess anzuwenden. Ein Aufwärtsvergleich mit Leuten, die besser abschneiden, kann helfen sich zu motivieren, Abwärtsvergleiche können helfen, sich vor dem Verlust des eigenen Wohlbefindens zu bewahren (z.B. Ryff & Essex, 1992; Wood, 1996). Auch die Auswahl und Verfolgung von Zielen spielt eine Rolle, wenn es um das Wohlbefinden geht. Es gilt, Lebensziele jeweils zur richtigen Zeit und im richtigen Maß so auszuwählen und gegebenenfalls umzuorganisieren oder aufzugeben, dass sie gleichzeitig dem Leben Sinn und Perspektive verleihen können, ohne eigene Ressourcen überzubeanspruchen oder unrealistisch zu sein (Brandtstädter & Greve, 1992; Freund & Baltes, 2000; Staudinger, 2000; Staudinger & Fleeson, 1996). Schließlich sind Bewältigungsstile bei der Auseinandersetzung mit kritischen Lebensereignissen zu betrachten. Hier hat sich gezeigt, dass nicht bestimmte Bewältigungsformen an

sich funktional oder dysfunktional sind, sondern dass es wichtig ist, eine Reihe von individuell bewährten Bewältigungsstilen zur Verfügung zu haben, die dann situationsspezifisch angewendet werden können (z.B. Staudinger, 1997).

2.2. Psychologische Produktivität im Bereich kognitiver Leistungen

Obwohl die mechanischen bzw. fluiden Komponenten der Intelligenz, also Verarbeitungsgeschwindigkeit oder Gedächtnis, einen starken Altersabbau zeigen, kann man von einer erheblichen Produktivität Älterer in Bereichen ausgehen, die auf pragmatische Intelligenzanteile wie Wissen, Lebenseinsicht und Erfahrung setzen (einen Überblick über die kognitive Entwicklung im Alter geben Lindenberger, 2000 oder Wahl & Kruse, 1999). Hier zeichnet sich, wenn auch noch zögerlich, ein Trend ab, dieses Wissen der Älteren auch für jüngere Generationen nutzbar zu machen. Der Transfer langjähriger Berufserfahrung wird zum Beispiel durch die Gründung von Wissensbörsen (vgl. Knopf, Schäffter & Schmidt, 1989), Seniorenbüros (vgl. Claussen, 1994) oder des Senior Experten Service (Schuster, 1996) ermöglicht und gefördert.

Ein weiteres Betätigungsfeld für alte Menschen ist die Vermittlung historischer Erfahrungen an jüngere Generationen. Zeitzeugen können ein ganz anderes Gefühl und Verständnis für unsere Vergangenheit erzeugen als dies beispielsweise ein Geschichtsbuch leisten kann. Und gerade die gegenwärtig alten Kohorten sind durch die Erfahrung von zwei Weltkriegen in einer Weise beeinflusst, die für jüngere Menschen nur schwer vorstellbar ist.

Um Grenzsituationen menschlicher Existenz geht es auch bei der Erforschung von Weisheit. Weisheit wird dabei als Expertenwissen im Umgang mit schwierigen und grundlegenden Fragen des Lebens definiert und mit Hilfe eines psychologischen Weisheitsparadigmas untersucht (z.B. P. Baltes, Smith & Staudinger, 1992). Es konnte gezeigt werden, dass bei weisheitsbezogenen Aufgaben kein altersbedingter Leistungsabfall zu beobachten ist, allerdings verdeutlicht Abbildung 6 ebenfalls, dass es im Alter zwischen 25 und 70 Jahren nicht genügt, älter zu werden, um weiser zu werden (Staudinger & Baltes, 1996; Staudinger, 1999). Unter bestimmten Umständen kann mit zunehmendem Alter die Lebenseinsicht und Weisheit wachsen, aber dies geschieht nicht automatisch.

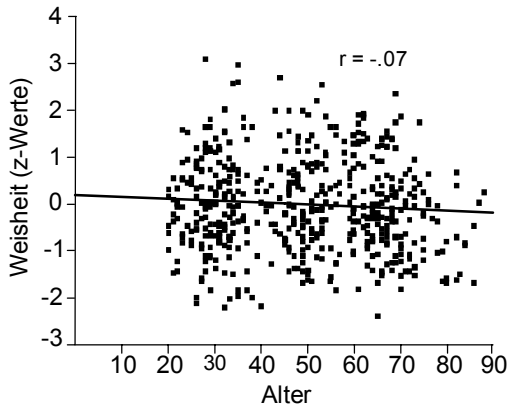


Abb. 6: Alte Menschen zeigen genauso gute weisheitsbezogene Leistungen wie jüngere Menschen. Allerdings genügt es nicht, älter zu werden, um weiser zu werden (Staudinger & Baltes, 1996).

Es bedarf einer bestimmten Persönlichkeit, der Offenheit für neue Erfahrungen und dem persönlichen Wachstum und der Reife, aber auch eines bestimmten kognitiven Stils und der Kreativität. Und natürlich müssen auch die entsprechenden Erfahrungskontexte und Anleitung im Umgehen mit diesen Kontexten, sowie eine Motivation, etwas über das Leben zu erfahren und es zu verstehen, gegeben sein, was nicht automatisch bei jedem Menschen der Fall ist. Dennoch lässt sich dieses Potenzial für Lebenseinsichten fördern. Es konnte gezeigt werden, dass Menschen ein großes Reservoir an Weisheit haben, das unter bestimmten förderlichen Umständen zu Tage tritt (z.B. Staudinger, 1996b).

Um gute weisheitsbezogene Leistungen zu erbringen, ist jedoch auch ein Mindestmaß an fluider Intelligenz erforderlich. Zwischen etwa 70 und 90 Jahren lässt sich dementsprechend ein Absinken in den Weisheitswerten erkennen, das vermutlich auf ein zu starkes Nachlassen in der Mechanik der Intelligenz zurück geführt werden kann. Auch hier gilt, dass die Befunde für die Phase der Hochaltrigkeit anders aussehen als für die Abschnitte des frühen und mittleren Alters.

2.3. Psychologische Produktivität im Bereich sozialer Beziehungen

Auch im Bereich sozialer Beziehungen – speziell im Bereich der sozialen Unterstützung – zeigen alte Menschen Produktivität. Vergleicht man die von alten Menschen empfangene (dunkle Balken in Abb. 7) und die von ihnen an andere geleistete (helle Balken) soziale Unterstützung, so

stellt man fest, dass die Älteren bis zu einem Alter von etwa 79 Jahren noch mehr Unterstützung geben als sie im Austausch bekommen. Erst ab 80 Jahren überwiegt der Anteil der empfangenen Unterstützung, doch selbst hier berichten die Teilnehmer der Berliner Altersstudie noch von einem beträchtlichen Maß an geleisteter Unterstützung (Wagner, Schütze & Lang, 1996). Das Stereotyp der abhängigen und bedürftigen Alten wird durch diese Daten nicht bestätigt.

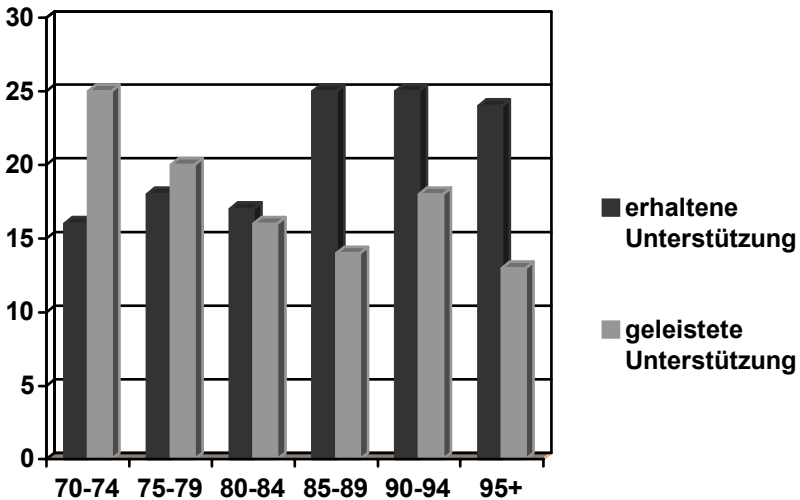


Abb. 7: Der Prozentsatz der Netzwerkpartner, denen ein alter Mensch Unterstützung gibt, überwiegt bis zum 75. Lebensjahr, hält sich dann mit der erhaltenen Unterstützung die Waage, und schließlich erhält der alte Mensch ab dem 85. Lebensjahr mehr Unterstützung als er anderen gibt (Wagner, Schütze & Lang, 1996).

Unterteilt man soziale Unterstützung in instrumentelle und emotionale Unterstützung, so wird deutlich, dass emotionale Unterstützung altersunabhängig, also über die gesamte Lebensspanne hinweg, gewährt wird. Was sich altersabhängig verändert, ist die gegebene instrumentelle Unterstützung, die im Alter stark abnimmt. Es gibt jedoch auch eine Form instrumenteller Unterstützung, die im Alter nicht zurückgeht: die Bereitstellung finanzieller Hilfen für die nachfolgenden Generationen (z.B. G. Wagner, Motel, Spieß & M. Wagner, 1996).

2.4. Psychologische Produktivität im Bereich von Aktivitäten bzw. Tätigkeiten

Der letzte Bereich psychologischer Produktivität, die Aktivitäten und Tätigkeiten im Alter, wird wohl allgemein am stärksten mit Produktivität und gesellschaftlicher Partizipation assoziiert. Hierbei werden meist vier Bereiche von Aktivitäten betrachtet: Erwerbstätigkeit, Ehrenamt, Pflegeleistungen und Kinderbetreuung. Betrachtet man Daten zu diesen Tätigkeitsfeldern aus einer Studie von 1991 (Abb. 8; Kohli & Kühnemund, 1997; vgl. auch die Daten aus dem Alters-Survey bei Kühnemund, 2000), so stellt man fest, dass in Deutschland noch der „Klassiker“ der Tätigkeit im Alter – die Rolle der Großeltern – überwiegt. Es ist jedoch zu vermuten, dass aufgrund der gegenwärtigen demografischen Veränderungen (Rückgang der Geburtenrate, veränderte Haushaltsstrukturen, Zunahme der älteren Bevölkerung) diese Rolle in zukünftigen Generationen weniger zentral sein wird. Das Ehrenamt könnte dagegen in Zukunft als Alternative zur Großelternrolle aufholen.

Alter (N=948)	Erwerbstätigkeit	Ehrenamt	Pflege	Kinderbetreuung
65-69	6,3 %	16,2 %	13,4 %	29,7 %
70-74	3,7 %	15,1 %	13,7 %	26,7 %
75-79	0,5 %	8,0 %	13,4 %	11,2 %
80-84	1,8 %	9,8 %	13,2 %	10,2 %
85+	0,0 %	7,7 %	10,5 %	8,2 %
Gesamt	3,3 %	12,4 %	13,2 %	19,9 %

Abb. 8: Beteiligung an gesellschaftlich relevanten Tätigkeiten im Alter (Kohli & Kühnemund, 1997).

Auch in der Gruppe der über 84-Jährigen gibt es gesellschaftliche Beteiligung (s. Abb. 8). Beschränkt man sich bei der Untersuchung gesellschaftlicher Partizipation im Alter nicht nur auf die genannten vier Tätigkeitsbereiche, sondern betrachtet zusätzlich andere Möglichkeiten der Partizipation, wie etwa außerhäusliche Aktivitäten, Zeitung lesen oder zur Kirche gehen, so stellt man fest, dass der Anteil der gar nicht Partizipierenden auch im höchsten Alter eine Minderheit ausmacht (siehe Abbildung 9; Mayer & Wagner, 1996). Dennoch nimmt die Zahl der Nicht-Aktiven im hohen Alter zu, wie man an den etwa dreimal so hohen Werten bei den 85- bis 105-Jährigen ablesen kann. Interessant ist weiterhin, dass der Medienkonsum (Fernsehen, Hörfunk und Zeitung) mit dem Alter ab- statt zunimmt. Erhöhte Morbidität und Abhängigkeit

scheinen also (zumindest in den gegenwärtig alten Kohorten) – wahrscheinlich auch aufgrund stark eingeschränkter sensorischer und kognitiver Fähigkeiten – nicht zu verstärktem Medienkonsum zu führen (Mayer & Wagner, 1996).

Alter (70-105)	Keine Aktivitäten	Geringe Medien-nutzung	Ohne politisches Interesse	Nicht-wähler	Kein Kirchen-besuch
70-84	8,3 %	1,9 %	12,9 %	7,7 %	47,1 %
85-105	23,7%	7,8 %	22,5 %	12,3 %	54,1 %
Gesamt	11,4 %	3,1 %	14,9 %	8,7 %	48,5 %

Abb. 9: Die Partizipation am gesellschaftlichen Leben überwiegt bis ins hohe Alter (Mayer & Wagner, 1996).

An einem typischen Tagesablauf, wie er von Teilnehmern der Berliner Altersstudie berichtet wurde (Abb. 10; M. Baltes et al., 1996), wird deutlich, dass der Unterschied zwischen den mittleren Alten und den Hochaltrigen erstaunlich gering ist. Die Kategorie Freizeitaktivitäten hat zwar Zeit an das Ruhen abzugeben, bietet aber immer noch ein großes Reservoir, das stärker für gesellschaftliche Partizipation genutzt werden könnte. Unter Freizeitaktivitäten wurden in dieser Studie kulturelle aber auch religiöse, politische, kreative und gärtnerische Betätigungen oder Medienkonsum gefasst.

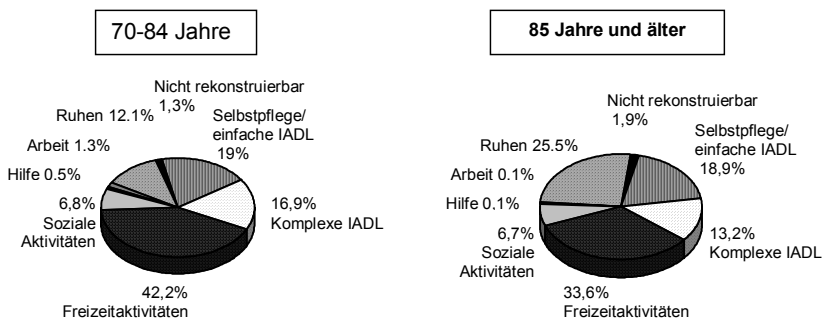


Abb. 10: Aktivitätsprofile in Abhängigkeit vom Alter (M. Baltes et al., 1996).

3. Wie lässt sich Produktivität im Alter fördern und nutzbar machen?

Vor dem Hintergrund der bisherigen Überlegungen stellen sich für das Thema „Produktivität und gesellschaftliche Partizipation“ zwei zentrale Fragen: (1) Wie könnte man die Produktivität alter und sehr alter Menschen gesellschaftlich besser visibel und nutzbar machen? (2) Welche Faktoren beeinflussen die gesellschaftliche Teilhabe, und damit ein Stück weit auch die Produktivität der Älteren?

3.1. Von der altersdifferenzierten zur altersintegrierten Lebenslaufstruktur

Bemühungen um eine stärkere Altersdurchmischung unserer Gesellschaft (auch außerhalb der Familie) könnten einen Beitrag dazu leisten, die Produktivität der Älteren besser nutzbar zu machen. In der Soziologie wurde hierzu vorgeschlagen, die klassische Lebenslaufstruktur aufzubrechen (Riley & Riley, 1994).

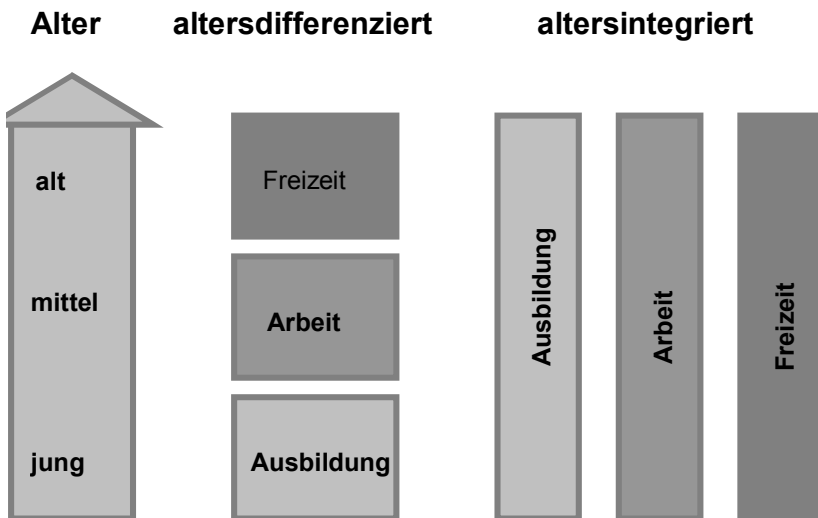


Abb. 11: Gegenüberstellung altersdifferenzierter und altersintegrierter sozialer Struktur (Riley & Riley, 1994).

Abbildung 11 veranschaulicht zunächst das klassische, altersdifferenzierte Modell mit der Sequenz Ausbildung (in der Jugend), Arbeit (im Erwachsenenalter) und Freizeit (im Rentenalter). Dem ist ein alternatives, altersintegriertes Lebenslaufmodell gegenübergestellt, das Ausbildung, Arbeit und Freizeit über die gesamte Lebensspanne parallel verlaufen lässt. Eine solche Vorstellung vom Lebenslauf impliziert nicht nur „lebenslanges Lernen“, ein Lernen also, das sich nicht ausschließlich auf die Ausbildungsphase bis zum jungen Erwachsenenalter konzentriert, es trägt auch den zunehmend heterogeneren Erwerbsbiografien Rechnung. Ein Wechsel zwischen Phasen der Ausbildung, Arbeit und Freizeit könnte die Chancen zu einer stärkeren gesellschaftlichen Durchmischung verschiedener Altersgruppen erhöhen, zieht diese aber nicht automatisch nach sich. Würden beispielsweise Jugendliche, junge und mittelalte Erwachsene und alte Menschen gemeinsam aus- und weitergebildet, so könnten sich jüngere Generationen ein angemesseneres Bild vom Alter und von alten Menschen machen, und erkennen, dass man selbst im höheren Alter noch interessiert und lernfähig sein kann – diese Vorbildfunktion könnten die Älteren wiederum auf ihrem Produktivitätskonto verbuchen. Umgekehrt würden solche Aus- und Weiterbildungsinstitutionen die älteren Menschen ganz automatisch mit veränderten gesellschaftlichen Verhältnissen der jüngeren Generationen in Berührung bringen. Dies könnte im Sinne einer „natürlichen“ Intervention die Anregung kognitiver Flexibilität im Alter zur Folge haben. Allerdings dürfte das Entstehen von intergenerationalem Kontakt und Austausch auch von der Struktur und Organisation der Institutionen abhängig sein, die diese gesellschaftliche Funktion leisten sollen.

3.2. Einflussfaktoren auf die gesellschaftliche Partizipation im Alter

Der Unterstützung gesellschaftlicher Partizipation sollte wohl eine Analyse ihrer Entstehungsbedingungen vorausgehen. Beispielsweise kann man fragen, inwieweit das Ausmaß gesellschaftlicher Beteiligung über die Lebensspanne hinweg stabil bleibt und welche Faktoren des externen und internen Entwicklungskontextes zu einem kontinuierlichen vs. diskontinuierlichen Verlauf der Partizipation beitragen (Maas & Staudinger, 1996). Wie die Ergebnisse in Abbildung 12 zeigen, kommt es nicht über Nacht zur gesellschaftlichen Partizipation, sondern diese ist durch Kontinuität vom frühen Erwachsenenalter her gekennzeichnet. Der überwiegende Teil der 70- bis 100-Jährigen Aktiven hat die angegebenen Tätigkeiten auch schon in jüngeren Jahren ausgeübt. Dabei scheinen bestimmte Partizipationsmöglichkeiten, zum Beispiel der Besuch kultureller Ereignisse oder das Tanzen, im Alter von über 70 Jahren fast ausschließlich dann wahrgenommen zu werden, wenn dies auch schon

im jungen Erwachsenenalter der Fall war. Ehrenamt und politische Aktivitäten können dagegen im Alter auch völlig neu hinzukommen.

Welcher Anteil an Personen,

Aktivität	die mit 70-105 Jahren aktiv sind, waren es schon früher?	die schon mit 25 Jahren aktiv waren, sind es immer noch?
Sport treiben	79,9 %	51,6 %
Tanzen	83,3 %	13,8 %
Ausflüge machen	81,6 %	50,6 %
Besuch kultureller Ereignisse	92,8 %	43,4 %
künstlerische Aktivitäten	80,0 %	20,3 %
Hobbys	59,2 %	64,7 %
Reisen	66,1 %	56,0 %
Ehrenamtliche Tätigkeiten	20,0 %	14,1 %
Politische Aktivitäten	35,5 %	18,6 %

Abb. 12: Die gesellschaftliche Beteiligung zeichnet sich durch Kontinuität aus: Die aktiven 70- bis 105-Jährigen waren zu einem großen Teil bereits früher aktiv. Die aktiven 25-Jährigen bleiben es oft bis ins hohe Alter (Maas & Staudinger, 1996).

Immerhin noch etwa 50% der Personen, die mit 25 Jahren schon Sport getrieben, Ausflüge gemacht, kulturelle Ereignisse besucht und Hobbys betrieben haben sowie verreist sind, tun dies auch noch nach dem Alter 70. Zusammenfassend ist die Wahrscheinlichkeit, im Alter gesellschaftlich aktiv zu sein, also höher, wenn man dies auch schon vor dem 25. Lebensjahr war, gleichzeitig gibt es allerdings eine Verringerung im mittleren Niveau der Partizipation vom jungen zum höheren Erwachsenenalter (siehe auch Mayer & Wagner, 1996).

Abbildung 13 fasst pfadanalytische Ergebnisse schematisch zusammen. Die Aktivitäten vor dem Alter von 25 Jahren haben einen starken Einfluss auf die Aktivitäten jenseits des 70. Lebensjahres und diese sind wiederum sehr stark durch die sozio-ökonomischen Ressourcen der Herkunftsfamilie, aber überraschenderweise nicht primär durch das eigene Bildungsniveau bedingt. Je geringer die Schicht der Herkunftsfamilie ist, desto geringer ist auch die gesellschaftliche Beteiligung. Allerdings sind es nicht die Mitglieder der höchsten Schicht (freie akademische Berufe und Selbständige mit mindestens 10 Angestellten), die die stärkste ge-

sellschaftliche Partizipation zeigen, sondern es sind die Kinder von gehobenen Beamten oder Selbständigen (mit bis zu neun Angestellten).

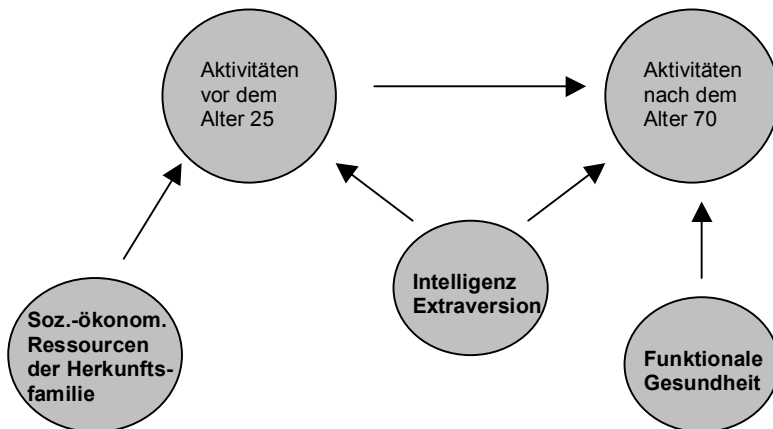


Abb. 13: Schematische Darstellung der Einflussfaktoren auf die Aktivität im Alter über 70 (nach Maas & Staudinger, 1996).

Nach dem Alter von 70 Jahren stehen sozio-ökonomische Variablen jedoch nicht mehr in direkter Verbindung mit der Aktivität, sondern es scheinen vielmehr die funktionelle Gesundheit (Sehvermögen und Gehmobilität) und nach wie vor die Persönlichkeitseigenschaften (Intelligenz und Extraversion) zu sein, die hier entscheidend sind. Während die Schicht der Herkunftsfamilie also im Laufe des Lebens ihre direkte Erklärungskraft verliert, bleibt der Vorhersagewert von Intelligenz und Extraversion erhalten. Zusätzliche Variablen wie die Anzahl der Kinder, frühere Arbeitslosigkeit, Anzahl der Umzüge, der Verlust des Partners oder der Umzug in ein Heim zeigten bei der Vorhersage von Partizipation keine unabhängigen Effekte (Maas & Staudinger, 1996).

Es scheint also ganz zentral zu sein, schon jüngere Erwachsene für gesellschaftliche Partizipation zu interessieren und ihnen – schichtunabhängig – adäquaten Zugang zu Beteiligungsmöglichkeiten – auch dem Ehrenamt – zu eröffnen. Um die Kontinuität dieser Teilhabe bis ins Alter zu sichern, ist es wiederum wichtig, Kompensationsmöglichkeiten und Hilfsmittel beim Umgang mit körperlichen Beeinträchtigungen verfügbar zu machen. Der Bedarf an materiellen und sozial-interaktiven Kontexten zur Ermöglichung von Teilhabe und Produktivität nimmt im Alter zu (siehe Kruse, 1994; Staudinger, 1996a).

4. Schlussfolgerungen

Vier Schlussfolgerungen fassen die Überlegungen zum Thema „Produktivität und Partizipation“ zusammen:

- Alter ist nicht gleich Alter. Es ist notwendig, zu einer Differenzierung dieser Lebensphase zu kommen und Beteiligungsmöglichkeiten zu identifizieren, die den jeweiligen Kompetenzen und Bedürfnissen angemessen sind.
- Produktivität im Alter macht sich nicht nur an der Hände Arbeit fest. Vielmehr gilt es, diesen Begriff psychologisch zu erweitern und ein breiteres Spektrum des Tuns und Seins als produktiv zu erkennen und anzuerkennen.
- Gesellschaftliche Partizipation im Alter beginnt schon im jungen Erwachsenenalter.
- Die einfachste (und gleichzeitig schwierige) Art der Förderung von Partizipation und Produktivität im Alter könnte in einer stärkeren Altersdurchmischung in den verschiedenen Gesellschaftsbereichen liegen.

Literatur

- Baltes, M. M.; Maas, I.; Wilms, H.-U. & Borchelt, M. (1996). Alltagskompetenz im Alter: Theoretische Überlegungen und empirische Befunde. In: Mayer, K. U. & Baltes, P. B. (Hrsg.). Die Berliner Altersstudie. Berlin, Akademie Verlag, S. 525-542.
- Baltes, P. B. (1997). Die unvollendete Architektur der menschlichen Ontogenese: Implikationen für die Zukunft des vierten Lebensalters. *Psychologische Rundschau*, Jg. 48, S. 191-210.
- Baltes, P. B.; Smith, J. & Staudinger, U. M. (1992). Wisdom and successful aging. In: T. Sonderegger (Hrsg.). *Nebraska Symposium on Motivation*. Band 39, Lincoln, NE, University of Nebraska Press, S. 123-167.
- Brandstädter, J. & Greve, W. (1992). Das Selbst im Alter: adaptive und protektive Mechanismen. *Zeitschrift für Entwicklungspsychologie und Pädagogische Psychologie*, Jg. 24, S. 296-297.
- Bundesministerin für Familie, Senioren, Frauen und Jugend (2001). *Dritter Bericht zur Lage der älteren Generation in der Bundesrepublik Deutschland: Alter und Gesellschaft*. Berlin, BMFSFJ.
- Claussen, F. (1994). Aufgaben der Seniorenbüros in der Engagementförderung. In: S. Bundesministerium für Familie, Frauen und Jugend (Hrsg.), *Praxishandbuch für Seniorenbüros*, Teil 2, Köln, ISAB Verlag, S. 20-25.

- Dinkel, R. H. (1994). Demographische Alterung: Ein Überblick unter besonderer Berücksichtigung der Mortalitätsentwicklungen. In: Baltes, P. B.; Mittelstraß, J. & Staudinger, U. M. (Hrsg.). *Alter und Altern: Ein interdisziplinärer Studientext zur Gerontologie*. Berlin, De Gruyter, S. 62-93.
- Erikson, E. H. (1988). *Der vollständige Lebenszyklus*. Frankfurt, Suhrkamp.
- Freund, A. M. (1995). *Wer bin ich? Die Selbstdefinition alter Menschen*. Berlin, Sigma.
- Freund, A. M. & Smith, J. (1999). Content and function of the self-definition in old and very old age. *Journal of Gerontology: Psychological Sciences*, 54B, S. 55-67.
- Freund, A. M. & Baltes, P. B. (2000). The orchestration of selection, optimization, and compensation: An action-theoretical conceptualization of a theory of developmental regulation. In: Perrig, W. J. & Grob, A. (Hrsg.). *Control of human behavior, mental processes and consciousness*. Mahwah, NJ, Erlbaum, S. 35-38.
- Helmchen, H.; Baltes, M. M.; Geiselman, B.; Kanowski, S.; Linden, M.; Reischies, F. M.; Wagner, M. & Wilms, H.-U. (1996). Psychische Erkrankungen im Alter. In: Mayer, K. U. & Baltes, P. B. (Hrsg.). *Die Berliner Altersstudie*. Berlin, Akademie Verlag, S. 185-219.
- Institut Infratest; Sinus & H. Becker (1991). *Die Älteren. Zur Lebenssituation der 55- bis 70jährigen*. Bonn, J. H. W. Dietz.
- Knopf, D.; Schäffter, O. & Schmidt, R. (Hrsg.) (1989). *Produktivität des Alters*. Band 5, Berlin, Deutsches Zentrum für Altersfragen.
- Kohli, M. (1996). Erwerbsarbeit und ihre Alternativen. In: Baltes, M. M. & Montada, L. (Hrsg.). *Produktives Leben im Alter*. Frankfurt/Main, Campus Verlag, S. 154-175.
- Kohli, M., & Künemund, H. (1997). *Nachberufliche Tätigkeitsfelder. Konzepte, Forschungslage, Empirie*. Schriftenreihe des Bundesministeriums für Familie, Senioren, Frauen und Jugend, Band 130.1, Stuttgart, Kohlhammer.
- Kruse, A. (1994). Altersfreundliche Umwelten: Der Beitrag der Technik. In: Baltes, P. B.; Mittelstraß, J. & Staudinger, U. M. (Hrsg.). *Alter und Altern: Ein interdisziplinärer Studientext zur Gerontologie*. Berlin, De Gruyter, S. 668-694.
- Künemund, H. (2000). „Produktive“ Tätigkeiten. In: Kohli, M. & Künemund, H. (Hrsg.). *Die zweite Lebenshälfte. Gesellschaftliche Lage und Partizipation im Spiegel des Alters-Survey*. Opladen, Leske + Budrich, S. 277-317.
- Kunzmann, U.; Little, T. D. & Smith, J. (2000). Is age-related stability of subjective well-being a paradox? Cross-sectional and longitudinal evidence from the Berlin Aging Study. *Psychology and Aging*, Jg. 15, S. 511-526.
- Limbourg, M. & Reiter, K. (im Druck). Unfälle und Sicherheit älterer Menschen. In diesem Band.
- Lindenberger, U. (2000). Intellektuelle Entwicklung über die Lebensspanne: Überblick und ausgewählte Forschungsbrennpunkte. *Psychologische Rundschau*, Jg. 51, S. 132-141.

- Maas, I. & Staudinger, U. M. (1996). Lebensverlauf und Altern: Kontinuität und Diskontinuität der gesellschaftlichen Beteiligung, des Lebensinvestments und ökonomischer Ressourcen. In: Mayer, K. U. & Baltes, P. B. (Hrsg.). Die Berliner Altersstudie. Berlin, Akademie Verlag, S. 543-572.
- Mayer, K. U. & Baltes, P. B. (Hrsg.) (1996). Die Berliner Altersstudie. Berlin, Akademie Verlag.
- Mayer, K. U. & Wagner, M. (1996). Lebenslagen und soziale Ungleichheit im hohen Alter. In: Mayer, K. U. & Baltes, P. B. (Hrsg.). Die Berliner Altersstudie. Berlin, Akademie Verlag, S. 251-275.
- Meyer, H. & Vaupel, J. (in Druck). Age differences in cultural efficiency: Secular trends. In: Staudinger, U. M. & Lindenberger, U. (Hrsg.). Understanding human development: Lifespan psychology in exchange with other disciplines. Dordrecht, NL, Kluwer Academic Publishers.
- Peck, R. (1956). Psychological developments in the second half of life. In: Anderson, J. E. (Hrsg.). Psychological aspects of aging. Washington, D.C., American Psychological Association, S. 42-53.
- Riley, M. W. & Riley, J. W. (1994). Individuelles und gesellschaftliches Potential des Alterns. In: Baltes, P. B.; Mittelstraß, J. & Staudinger, U. M. (Hrsg.). Alter und Altern: Ein interdisziplinärer Studientext zur Gerontologie. Berlin, De Gruyter, S. 437-460.
- Ryff, C. D. & Essex, M. J. (1992). The interpretation of life experience and well-being: The sample case of relocation. *Psychology and Aging*, Jg. 7, S. 507-517.
- Schuster, R. (1996). Der Senior Experten Service (SES): Ein Modell aus der Praxis. In: Baltes, M. M. & Montada, L. (Hrsg.). Produktives Leben im Alter. Frankfurt/Main, Campus, S. 176-183.
- Smith, J. & Baltes, P. B. (1993). Differential psychological aging: Profiles of the old and very old. *Aging and Society*, Jg. 13, S. 551-587.
- Smith, J. & Baltes, P. B. (1996). Altern aus psychologischer Perspektive: Trends und Profile im hohen Alter. In: Mayer, K. U. & Baltes, P. B. (Hrsg.). Die Berliner Altersstudie. Berlin, Akademie Verlag, S. 221-250.
- Smith, J. & Baltes, P. B. (1997). Profiles of psychological functioning in the old and oldest old. *Psychology and Aging*, Jg. 12, S. 458-472.
- Smith, J.; Fleeson, W.; Geiselman, B.; Settersten, R. & Kunzmann, U. (1996). Wohlbefinden im hohen Alter: Vorhersagen aufgrund objektiver Lebensbedingungen und subjektiver Bewertung. In: Mayer, K. U. & Baltes, P. B. (Hrsg.). Die Berliner Altersstudie. Berlin, Akademie Verlag, S. 497-523.
- Staudinger, U. M. (1996a). Psychologische Produktivität und Selbstentfaltung im Alter. In: Baltes, M. M. & Montada, L. (Hrsg.). Produktives Leben im Alter. Frankfurt/Main, Campus, S. 344-373.
- Staudinger, U. M. (1996b). Wisdom and the social-interactive foundation of the mind. In: Baltes, P. B. & Staudinger, U. M. (Hrsg.). Interactive minds. Life-span perspectives on the social foundation of cognition. Cambridge, Cambridge University Press, S. 276-315.

- Staudinger, U. M. (1997). Grenzen der Bewältigung und ihre Überschreitung: Vom Entweder-Oder zum Sowohl-Als-Auch und weiter. In: Tesch-Römer, C. T.; Salewski, C. & Schwarz, G. (Hrsg.). *Psychologie der Bewältigung*. Weinheim, Psychologie Verlags Union, S. 247-260.
- Staudinger, U. M. (1999). Older and wiser? Integrating results on the relationship between age and wisdom-related performance. *International Journal of Behavioral Development*, Jg. 23, S. 641-664.
- Staudinger, U. M. (2000). Viele Gründe sprechen dagegen und trotzdem fühlen viele Menschen sich wohl: Das Paradox des subjektiven Wohlbefindens. *Psychologische Rundschau*, Jg. 51, S. 185-197.
- Staudinger, U. M. & Baltes, P. B. (1996). Weisheit als Gegenstand psychologischer Forschung. *Psychologische Rundschau*, Jg. 47, S. 57-77.
- Staudinger, U. M. & Fleeson, W. (1996). Self and personality in old and very old age: A sample case of resilience? *Development and Psychopathology*, Jg. 8, S. 867-885.
- Staudinger, U. M. & Greve, W. (2001). Resilienz im Alter. In: Deutsches Zentrum für Altersfragen (Hrsg.). *Personale, gesundheitliche und Umweltressourcen im Alter: Expertisen zum Dritten Altenbericht der Bundesregierung*. Opladen, Leske + Budrich, S. 95-144.
- Staudinger, U. M. & Pasupathi, M. (2000). Life-span perspectives on self, personality, and social cognition. In: Craik, F. I. M. & Salthouse, T. A. (Hrsg.). *The handbook of aging and cognition*. 2. Auflage, Mahwah, NJ, Lawrence Erlbaum Associates, S. 633-688.
- Wagner, G.; Motel, A.; Spieß, K. & Wagner, M. (1996). Wirtschaftliche Lage und wirtschaftliches Handeln alter Menschen. In: Mayer, K. U. & Baltes, P. B. (Hrsg.). *Die Berliner Altersstudie*. Berlin, Akademie Verlag, S. 277-299.
- Wagner, M.; Schütze, Y. & Lang, F. (1996). Soziale Beziehungen alter Menschen. In: Mayer, K. U. & Baltes, P. B. (Hrsg.). *Die Berliner Altersstudie*. Berlin, Akademie Verlag, S. 301-319.
- Wahl, H.-W. & Kruse, A. (1999). Psychologische Gerontologie im deutschsprachigen Raum 1988-1998: Einführung, kognitive Entwicklung im Alter (Teil I). *Zeitschrift für Gerontologie und Geriatrie*, Jg. 32, S. 179-192.
- Wood, J. V. (1996). What is social comparison and how should we study it? *Personality and Social Psychology Bulletin*, Jg. 22, S. 520-537.

Migrationen im Alter

1. Problemstellung und Anliegen

Im Zeichen des viel diskutierten Globalisierungsprozesses nimmt Mobilität einen hohen Stellenwert ein. Wird Mobilität allgemein als Wechsel zwischen Positionen eines Systems definiert, interessiert aus geographischer Sicht – wie auch im vorliegenden Beitrag – der Wechsel zwischen räumlichen Einheiten und damit Wohnortwechsel älterer Menschen. Für die von der Zu- und Abwanderung betroffenen Regionen und Gebietskörperschaften ist in diesem Zusammenhang die Abschätzung des Bedarfs, der Auslastung und der Finanzierbarkeit sozialer Infrastruktur von besonderer Bedeutung. Deshalb rückt zunehmend auch das mit dem regionalen Wandel verknüpfte Wohnstandortverhalten älterer Menschen in den Blickpunkt der Öffentlichkeit und wächst die Nachfrage seitens der Planungsverantwortlichen nach gesicherten Informationen.

Anders als in den USA oder in Großbritannien lassen sich jedoch hierzulande die raumwissenschaftlich fundierten Beiträge zur Thematik des Wohnortwechsels im höheren Erwachsenenalter an den Fingern beider Hände abzählen. Eine Konsequenz davon ist, dass in der Öffentlichkeit hierüber durchaus widersprüchliche Bilder und Missverständnisse existieren: Entweder versteht man darunter die Übersiedlung von Hilfsbedürftigen in Heime oder den in der Presse hervorgehobenen Zuzug "aktiver Älterer" in bevorzugte Ruhesitzregionen (wie in jüngster Zeit nach Mallorca). Da die Gründe der Senioren, die in Heime ziehen relativ offensichtlich sind, will ich mich der größeren Gruppe (ca. 80% aller Migranten) zuwenden, die innerhalb Deutschlands in Privathaushalte ziehen. Zwei Fragen scheinen mir in diesem Kontext von besonderer Bedeutung zu sein:

1. Stimmen die Bilder der aktiven, hochmobilen und kompetenten "neuen Alten", wie sie uns vor allem die Medien vermitteln, auch im Falle ihrer Wohnsitzverlagerungen?

2. Lassen sich aus den empirischen Befunden der geographischen Mobilitätsforschung Schlüsse auf den Zusammenhang von Migration und dem Kongressthema der Partizipation im Alter ableiten?

Gestatten Sie dabei, dass ich nachfolgend immer wieder auf die bereits apostrophierten nordamerikanischen Erfahrungen der Migrationsforschung zurückgreife, weil ich daran auch die Validität der in Deutschland erhobenen Befunde messen und die Konvergenzhypothese überprüfen kann, ob die dortigen Umzugsmuster und -prinzipien – evtl. mit Zeitverzug – künftig auch in Deutschland zu erwarten sind.

2. Wanderungsakteure und ihre räumlichen Zielpräferenzen

Die Bevölkerung der USA allgemein und auch die nordamerikanischen Pensionäre gelten seit Vance Packard (1973) als Mitglieder einer "ruhe-lose Gesellschaft". Symbol dafür ist das mobile home, das auf den Abschleppwagen gepackt, über große Entfernungen vom "frostbelt" in den "sunbelt" – häufig in Rentnersiedlungen mit bis zu 60 000 Einwohner – gezogen wird.

Auch hierzulande werden Migrationen im Alter z. B. vom Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR) vor allem dadurch erklärt, dass Mängel im überlasteten Wohnumfeld der Verdichtungsräume durch Umzüge zu attraktiven Ruhesitzen kompensiert würden. Der nachfolgende Diskurs über die Validität dieser Annahmen stützt sich im wesentlichen auf theoretische und empirische Befunde aus eigenen Untersuchungen der letzten 10 Jahre (Friedrich 1995, 1996, 2000 und 2001), wobei der Fokus auf die soziale Position und die räumlichen Muster der Binnenwanderungen älterer Menschen in Deutschland gerichtet ist.

Die nähere Beschäftigung mit dem soziodemographischen Profil der Wanderungsakteure zielt darauf ab, anhand sog. objektiver Daten Anhaltspunkte für die skizzierte Einschätzung zu finden, wonach mobile Personen als Träger von Innovationen gelten und dementsprechend auch Migrationen im Alter von gutsituierten Personen mit hohen individuellen Ressourcen (Aktivität und räumliche Kompetenz) durchgeführt würde.

Meine Auswertung der Datenbänder aller individuellen Migrationsfälle für die Zweijahresperiode 1991/92 berücksichtigt auch die bislang vernachlässigten Wohnortswechsel innerhalb von und über Kreisgrenzen.

Danach ergibt sich ein jährliches Gesamtvolumen von ca. 230 000 Binnenwanderungen älterer Menschen (≥ 60 Jahre). Dies entspricht einer Migrationsbeteiligung von 6%: Sie verlagern demnach – wie in den USA – den Wohnsitz etwa um den Faktor 3 seltener als der Durchschnitt aller Einwohner. Allerdings liegt das Niveau der Wanderungsbeteiligung der amerikanischen Senioren ebenfalls um den Faktor 3 über dem deutschen Vergleichswert.

Im Altersprofil bestätigt sich auch für Deutschland, dass die Migrationsbeteiligung mit den gelebten Jahren stark rückläufig ist. Beziehen wir jedoch die Zahl der Migranten jahrgangsweise auf die gleichaltrige Bestandsbevölkerung, relativiert dies grundlegend das Bild der nur marginalen Wanderungsbeteiligung von Senioren und vor allem dasjenige der kontinuierlichen Abnahme mit dem Alter.

Wenden wir uns dem postulierten positiven Zusammenhang zwischen Wanderungsbeteiligung und dem Ausmaß der verfügbaren persönlichen Ressourcen und der Annahme zu, dass ältere Fortzügler ein aktives Bevölkerungssegment darstellen und ihre Mobilität Ausdruck eines Lebensstils der "neuen Alten" sei. Der Vergleich von Kenndaten zwischen südhessischen Wanderern und Nichtwanderern indes zeigt: Es ziehen nicht die besser Situierten und Aktiveren häufiger um, sondern

- die Migranten sind vielfach durch potentielle Einschränkungen ihrer persönlichen Ressourcen (hohes Alter, Partnerverlust insbesondere bei Frauen, schlechter Gesundheitszustand) gekennzeichnet;
- die Sesshaften sind demgegenüber in sozioökonomischer Hinsicht deutlich bessergestellt: Sie leben häufiger im eigenen Haus und mit dem Ehepartner zusammen.

Die Auswertung kommunaler Meldedateien aus der südhessischen Region Starkenburg mit Blick auf die mit dem Zuzug gewählte Wohnform stützt sich auf ca. 7 Tsd. Fälle und ergibt im diskutierten Zusammenhang zwei wichtige Ergebnisse:

- etwa ein Fünftel der Zuzüge (21%) sind auf Heime gerichtet (darunter sind die über 75jährigen mit ca. 80% überproportional häufig vertreten)
- im Zeitraum von 3 Jahren sind bereits 15% aller registrierten Binnen-zuzügler gestorben (10% nach dem Zuzug in Privathaushalte, 37% nach der Übersiedlung in ein Heim).

Diese Befunde stützen insgesamt nicht den im "Aktivitätspostulat" vermuteten positiven Zusammenhang zwischen Wanderungsbeteili-

gung und dem Ausmaß der verfügbaren sozioökonomischen Ressourcen der Altersmigranten.

Bei der nachfolgenden Betrachtung der Reichweiten und Zielpräferenzen der Migrationen von Senioren geht es primär um die Frage, inwieweit die verbreiteten Annahmen zutreffen, Migrationen der Zielgruppe seien in der Regel Fernwanderungen zu attraktiven Ruhesitzen.

Ein Vergleich der großräumigen Wanderungsverflechtungen im vereinten Deutschland zeigt:

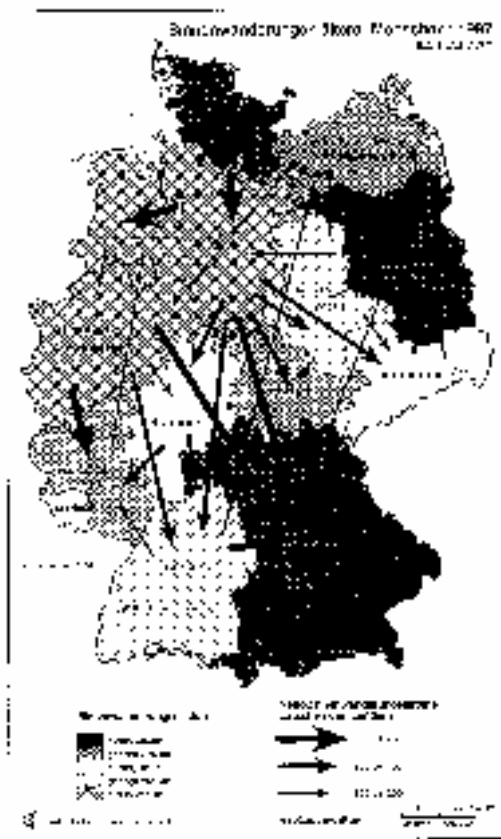


Abb.1: Stromdiagramm der ländergrenzenüberschreitenden Migrationen

- Hinsichtlich der Wanderungsbilanzen haben sich unter den Flächenstaaten zwischenzeitlich eine Nordschiene und eine Südschiene als Zielregionen herausgebildet, während in der Mitte Nordrhein-Westfalen, Niedersachsen und Sachsen-Anhalt sowie die 3 Stadtstaaten eine negative, Hessen und Sachsen hingegen eine ausgeglichene Bilanz aufweisen.
- Zu den wenigen Bundesländern, die Austauschbeziehungen mit nichtbenachbarten Ländern aufweisen, zählen Baden-Württemberg, Bayern und Nordrhein-Westfalen.
- Baden-Württemberg hat seine ehemalige Position als Zielgebiet der Seniorenmigration verloren.

Die Auswertung aller Migrationen nach ihrer Reichweite unterstreicht, dass etwa zwei Drittel ein Ziel im gleichen Bundesland suchen (28% im gleichen Kreis, 37% in anderen Kreisen). Lediglich 35% zogen über die Grenzen ihres Bundeslandes. Die fallweise Berechnung der Wanderungsdistanzen ergibt, dass 2/3 aller Migranten aus einem Radius von nur 50 km zugezogen sind. Festzuhalten bleibt damit, dass Fernwanderungen als Regelfall der Altersmigration überschätzt werden: So hat sich hierzulande seit den 70er Jahren die Fernwanderungsintensität älterer Menschen etwa halbiert. Sofern Wanderungen unternommen werden, erfolgen sie meist über kürzere Entfernungen. Hierbei braucht das vertraute räumliche und soziale Aktionsfeld nicht völlig aufgegeben zu werden.

Als Zielpräferenz für die zahlenmäßig weitaus bedeutenderen inter- und intraregionalen Migrationen ergibt sich nach einer Verflechtungsanalyse (10% aller Fälle) generell der Trend einer Dekonzentration entgegen der metropolitenen Hierarchie: deutliche Gewinne der Umlandzonen – und inzwischen auch der weitergehenden ländlichen Räume – gehen auf Kosten der Kernstädte. Auch auf Kreisebene lassen sich diese Effekte nachvollziehen. Hier folgen inzwischen die ostdeutschen Gebietskörperschaften mehrheitlich dem westdeutschen Muster: Negative Wanderungsraten verzeichnen in Verdichtungsräumen vor allem die größeren Kernstädte, während die angrenzenden Gebietseinheiten Gewinne verbuchen (fast idealtypisch ausgeprägt im Großraum Berlin, um Hamburg, München, Leipzig oder Dresden).

Weil im Umland der westdeutschen Städte der Prozess der Zuwanderung mit dem Altern am Ort zusammentrifft, wird hier künftig der größte Bedarf an altengerechter Infrastruktur auftreten, während die damit bislang gut ausgestatteten Kernstädte eher dem Problem der zurückgehenden Auslastung entgegensehen. Wir sprechen in diesem Zusammenhang von der Suburbanisierung der Alterung. In den östlichen Bun-

desländern erwarten wir eine gegenläufige Tendenz: In zwei Dekaden werden dort die Kernstädte von einer überdurchschnittlichen Zunahme der Altenpopulation betroffen sein – wir haben es dann hier also mit einer Konzentration der Alterung zu tun.

3. Migrationsprinzipien und ihre Bestimmungsgründe

Bislang steht eine zufriedenstellende Erklärung noch aus, weshalb

- ältere Amerikaner mit höherer Intensität in die Wanderungsdynamik eingebunden sind als die deutschen Gleichaltrigen und weshalb
- die Migrationen der deutschen Senioren durch eine stärkere Dis-
tanzempfindlichkeit geprägt sind.

Die bisherigen Versuche, die Beweggründe älterer Menschen für einen Wohnsitzwechsel dadurch zu erklären, dass sie Mängel im Wohnumfeld vor allem der Verdichtungsräume durch Umzüge zu attraktiven Ruhesitzen kompensieren kann nicht zufrieden stellen. Diese offensichtlich ungeprüfte Übernahme von Ergebnissen der amerikanischen Wanderungsforschung – welche amenity-Orientierungen als häufige Auslöser von Umzügen identifiziert – lässt sich durch Verknüpfung von Individualdaten aus der amtlichen Wanderungsstatistik mit den Befunden von Telefoninterviews widerlegen.

Dabei wurden die Beweggründe für den erst kurz zurückliegenden Wohnortswechsel in Privathaushalte des südhessischen Untersuchungsgebietes erfasst. Die Typenbildung und fallweise Zuordnung der befragten Binnenzuzügler nach primären Migrationsmotiven bestätigt, dass die auslösenden Faktoren für Wohnsitzwechsel im höheren Erwachsenenalter zu einem Großteil Notwendigkeiten, oft Zwänge sind:

1. Netzwerkorientierte Wanderung: Die umfassendste Gruppe älterer Migranten verlässt ihren vertrauten Wohnstandort vorsorglich oder aus gegebenem Anlass. Derartige Mobilität ist in den meisten Fällen unterstützungsorientiert und endogen, also in gesundheitlichen Einschränkungen oder dem Verlust einer Bezugsperson begründet. Unterstützung suchen die älteren Menschen bei bzw. in der Nähe ihrer Angehörigen.

2. Exogene Wanderung: Etwa ein Drittel der Wohnortswechsel lassen sich auf äußere, meist in unzulänglichen Wohn- und Lebensbedingungen gelegene, Beweggründe zurückführen;

3. Aus- und Umsiedlung: Im Gefolge des politischen Umbruchs und der Auflösung der bipolaren Welt ist jeder zehnte ältere Zuzügler ein Aus- oder Umsiedler.

4. Ruhesitzwanderung: Nicht einmal jeder fünfte Umzug entspricht der klassischen Ruhesitzwanderung durch die Wahl eines attraktiven Wohnortes in der Wunschwohngegend, meist vor oder kurz nach dem Ausscheiden aus dem Erwerbsleben.

Insgesamt lassen diese Befunde die bisherigen – und in den 70er Jahren noch durchaus gültigen – Annahmen zur Altenwanderung als korrekturbedürftig erscheinen, wonach Umzüge im Alter in der Regel Fernwanderungen zu attraktiven Ruhesitzen seien und von aktiven Senioren mit bevorzugten sozioökonomischen und individuellen Ressourcen durchgeführt würden.

Um letztlich zu verstehen, wodurch Senioren hierzulande nachhaltiger als in den USA veranlasst werden, in ihrer angestammten Lebensumwelt zu bleiben ist es notwendig, neben zweckbestimmten Gesichtspunkten auch ihre mentalen Raumbezüge in die Analyse einzubeziehen.

Nach den vorliegenden Ansätzen einer ökologisch orientierten Alternstheorie wird erfolgreiches Altern wesentlich davon mitbestimmt, wie die Betroffenen die Möglichkeit ihrer Teilhabe an der Alltagswelt interpretieren. Deshalb messe ich der Kenntnis individueller Sichtweisen und Sinngelungen unter Berücksichtigung der zugeschriebenen Bedeutung und Symbolik vertrauter Räume für das Verstehen der Entscheidungsfindung der Wanderungsakteure ein hohes Gewicht zu. Im Vergleich meiner beiden Untersuchungsgebiete ergab sich die Existenz signifikant unterschiedlicher Reichweiten gebietsbezogener Identifikation:

- Unter den Senioren im Silicon Valley existieren – unabhängig von der Lage des Wohnstandortes – in eigentümlicher Ambivalenz lokale und überregionale Orientierungen.
- Demgegenüber findet sich im deutschen Untersuchungsgebiet eine überwiegend auf die regionale Maßstabsebene fokussierte Abgrenzung des Raumes, in dem sich die Befragten heimisch fühlen.

Ich interpretiere diese Unterschiedlichkeit im Vergleich zu den kalifornischen Befunden als kulturspezifische Formen kognitiver Aneignung. Fast 4/5 der befragten Kalifornier setzen ihren Satisfaktionsraum (Heimat/Home) mit dem Standort ihres Hauses gleich ("where I hang my hat"). Ortsverbundenheit führt bei ihnen nicht automatisch zu einer Ortsbindung. Vielmehr spiegelt ihre kleinräumige, als mosaikartig zu

beschreibende, Orientierung die realen Bedingungen des amerikanischen Alltags wieder: Eigene, "gute" Wohngebiete wechseln oft von Block zu Block mit solchen, die verwahrlost, unsicher sind und die man möglichst meidet. Dies erschwert die Identifizierung mit einer ganzen Stadt oder gar Region. Wenn sie Diskrepanzen zwischen persönlichem Anspruch und den Realitäten der Wohnumwelt wahrnehmen, ist der Zeitpunkt, zu dem sie einen Umzug vornehmen, früher erreicht als hierzulande. Diese instrumentelle, an Nützlichkeits- und Optimierungskriterien orientierte Standortflexibilität erlaubt ihnen die Verlagerung ihres Hauses und damit die Schaffung eines anderen Raumes, mit dem sie sich erneut identifizieren können.

Demgegenüber hat für die standortverbundeneren südhessischen Senioren dagegen die unterschiedliche Reichweite räumlicher Identifikation einen entscheidenden Einfluss darauf, welche Grenzen toleriert werden, wenn ein Umzug ins Auge gefasst oder unumgänglich wird. Während die "modernen" Städter noch ein weiteres Areal akzeptieren, wird umgekehrt von den stärker verwurzelten ländlichen Bewohner die nahe Kernstadt nicht in ihren Satisfaktionsraum integriert. Geht der Fortzug über das als vertraut empfundene Areal hinaus, bedeutet dies in der Regel den Verlust der internalisierten territorialen Zugehörigkeit und führt zu erkennbaren Trauerreaktionen. Das "einen alten Baum verpflanzt man nicht" hat hier noch viel stärker Gültigkeit. In jedem Fall sehen die Betroffenen hierzulande die Aufrechterhaltung dieser territorialen Bindung als konstitutiven Bestandteil eigener Identität!

4. Schlussfolgerungen im Lichte gerontoökologischer Modellvorstellungen

Lassen Sie mich bitte am Schluss nochmals die Eingangsfragen nach der Tragfähigkeit einer kompetenz- und konvergenztheoretischen Interpretation der betrachteten Migrationsmuster älterer Menschen aufgreifen.

Verstehen wir Umwelten als situative Bedingungsgefüge menschlicher Existenz, unterliegen sie modernen Gegenwartsgesellschaften einem permanenten Wandel. Gleichzeitig lassen sich diese Umwelten je nach Betroffensein durch diesen Wandel unterschiedlichen raumzeitlichen Stadien zuordnen:

- In eher traditionellen Gebietseinheiten konstituieren sich die Rahmenbedingungen der Lebenslage analog einem regionalisierten Zentrum-Peripherie-Modell.

- in modernen – mosaikartig segmentierten – Kontexten eher nach Lebensstilgesichtspunkten.

Räumliche Teilhabe realisiert sich nach den hier zugrundegelegten Prämissen in Organisations-, Nutzungs- und Interpretationsprozessen. Deren Muster unterliegen nach meinen Befunden einer starken raumzeitlichen Prägung. So lassen sich z. B. die angestrebte Integration der Betroffenen in das siedlungs- und sozialräumliche Gefüge oder der Wunsch nach territorialer Identität eher in traditionellen, ihre Mobilitätsbeteiligung demgegenüber eher in modernen Kontexten realisieren.

Wie ein roter Faden zieht sich durch die Aussagen älterer Menschen ihr apodiktisch vertretener Wunsch, die selbstbestimmte Lebensführung so lange wie möglich aufrechtzuerhalten. Als handlungsleitendes Paradigma bestimmt er die Gestaltung des Alltags, die Festlegung der Handlungsorte, die Auswahl der Interaktionspartner. Im Sinne ihres leibzentrierten Referenzsystems sowie aufgrund ihrer mit den gelebten Jahren gewachsenen Bindungen konzentrieren Ältere sich zunehmend auf die angestammte Wohnung und deren Umfeld. Dies sichert die personale Selbsterhaltung und ist damit – in Analogie zu sozialen Systemen – als Mittel zur Sozialintegration und Systemstabilisierung zu verstehen. Sie dient den Akteuren damit als täglicher Beweis der eigenen Handlungsfähigkeit. Ich interpretiere deshalb sowohl Standortverbundenheit als auch Mobilität – als vorsorgliches Instrument zur Sicherung der Selbständigkeit der Lebensführung – als Ausdruck von Kompetenz und Partizipation im Alter!

Wenn allerdings hierzulande gesellschaftliche Transformationsprozesse im gleichen Ausmaß wie in den Vereinigten Staaten Platz greifen, ohne dass effiziente planerische und sozialpolitische Gegensteuerungen damit Schritt halten, besteht die Gefahr, dass dortige „entbettete“ Muster der Mensch-Umwelt-Interaktionen auch hier wirksam werden. Eine an den Bedürfnissen der Betroffenen ausgerichtete Daseinsfür- und -vorsorge hat m.E. deren kognitive Präferenzen zu analysieren und respektieren wie belastende Rahmenbedingungen zu korrigieren, die zu erzwungenen Wohnsitzwechseln und damit gravierenden Destabilisierungen führen.

Literatur

Friedrich, K. (1995). Altern in räumlicher Umwelt. Sozialräumliche Interaktionsmuster älterer Menschen in Deutschland und in den USA. Darmstadt, Steinkopff.

- Friedrich, K. (1996). Intraregionale und interregionale Muster und Prinzipien der Mobilität älterer Menschen. In: Enquete-Kommission Demographischer Wandel des Deutschen Bundestags (Hrsg.). Herausforderungen unserer älter werdenden Gesellschaft an den einzelnen und die Politik. Heidelberg, v. Decker, S. 501-618.
- Friedrich, K. (2001). Binnenwanderungen älterer Menschen. In: Nationalatlas Bundesrepublik Deutschland. Heidelberg, Spektrum, S. 124-125.
- Friedrich, K. & Warnes, T. (2000): Understanding Contrasts in Later Life Migration Patterns: Germany, Britain and the United States. *Erdkunde* 54, S. 108-120.
- Longino, C. F. (1995). Retirement Migration in America. Houston, Vacation Publications.
- Packard, V. (1973). Die ruhelose Gesellschaft. Ursachen und Folgen der heutigen Mobilität. Düsseldorf u. Wien, Econ.
- Serow, W. J.; Friedrich, K. & Haas, W. H. (1996). Residential Relocation and Regional Redistribution of the Elderly in the USA and Germany. *Journal of Cross-Cultural Gerontology*, S. 293-306.

Wohnbedingungen und Wohnbedürfnisse im Alter

1. Einleitung

Wohnbedingungen können in Anlehnung an einschlägige Systematisierungen von Umwelteigenschaften oder Designrichtlinien der Gerontologie als mehr oder weniger unterstützend, anregend, erholsam, oder gewohnt beschrieben werden (z.B. Lawton, 1999; Pynoos & Regnier, 1997; Regnier, 1997; Saup, 1993). Aus anwendungsorientierter Perspektive ist das Ziel die Verbesserung von Wohnbedingungen durch Veränderung oder durch Bereitstellung neuer Wohnumwelten, die Selbständigkeit ermöglichen. Gerade im höheren Alter, wenn Menschen einen Großteil ihres Alltags im unmittelbaren Wohnbereich verbringen (Baltes, Maas, Wilms & Borchelt, 1996; Küster, 1999), wirken sich gute Wohnbedingungen maßgeblich auf Lebenszufriedenheit und Selbständigkeit aus und können als Voraussetzung sowohl für Mobilität als auch für gesellschaftliche Partizipation angesehen werden. Aber nicht nur für weitgehend gesunde Ältere, sondern auch bei vorliegenden Kompetenzeinbußen können beispielsweise unterstützende Wohnbedingungen der Beibehaltung, Wiedererlangung oder Verbesserung von Lebensqualität dienen.

Wohnbedürfnisse umfassen sowohl notwendige Anforderungen an das Wohnen, als auch persönliche Vorlieben und Wohnwünsche und können in Anlehnung an entsprechende theoretische Modelle beispielsweise eingeteilt werden in Grundbedürfnisse ("basic needs"), die unmittelbar dem Selbständigkeitserhalt dienen, und Wachstumsbedürfnisse ("higher-order needs"), die der Umsetzung von Vorlieben und der Verwirklichung von Wohnwünschen dienen oder die zur Bildung von Umweltidentität beitragen (Carp & Carp, 1984). Es ist auch möglich, Wohnbedürfnisse ihrem Inhalt entsprechend allgemeinen Bedürfnishierarchien zuzuordnen, beispielsweise nach Selbständigkeit, Effizienz, Privatheit, ästhetischem Empfinden und Lernen (Lawton, 1987), oder anderen Klassifizierungen von Umweltvorlieben (Kahana, 1982). Erfüllte Wohnbedürfnisse können sich in erlebter Wohnzufriedenheit wider-

spiegeln, die als Ausdruck der Passung oder Fehlpassung von Umweltbedingungen und Wohnbedürfnissen verstanden werden kann ("Person-Environment-Fit", "Person-Environment-Misfit"; Kahana, 1975, 1982). Weniger offensichtliche Wohnbedürfnisse können beispielsweise bei der Analyse von allgemeinen Wohnbedeutungen zu Tage treten. Unerfüllte oder sich verändernde Wohnbedürfnisse können im Laufe der Zeit als Umzugsmotive zu aktiven Umweltveränderungen und zum Wohnungswechsel führen. Außerdem ist zu berücksichtigen, dass sich Wohnbedürfnisse zwischen Personen unterschiedlicher Geburtsjahrgänge, zwischen Personen desselben Geburtsjahrgangs im Laufe des Lebens, zwischen unterschiedlichen Ländern, Religionen und Situationen unterscheiden können. Kompetenzeinbußen sind häufig der begrenzende Faktor für sich verändernde Wohnbedürfnisse im Alter. Wohnbedürfnisse sind zudem nicht losgelöst von allgemeinen Formen der Auseinandersetzung mit Alltagsproblemen zu betrachten, beispielsweise wenn es darum geht, mit unerfüllten oder konkurrierenden Wohnwünschen zu leben. Schließlich sind für die Untersuchung des Alternprozesses psychologische und sozio-strukturelle Einflussfaktoren auf das Wohnen und die Beziehung von Wohnbedürfnissen zu Bedürfnissen in anderen Lebensbereichen bedeutsam.

Was das Verhältnis objektiver Wohnbedingungen und subjektiver Wohnbedürfnisse angeht, so können Wohnbedingungen, die den Wohnbedürfnissen einer Person entsprechen, wichtig für die Beibehaltung und Wiedergewinnung von Selbständigkeit, Lebensqualität und gesellschaftliche Partizipation im Alter sein. Entsprechen sich Wohnbedürfnisse und Wohnbedingungen nicht, kann die Wohnumwelt andererseits auch Unzufriedenheit fördern oder es kann sich das Risiko der Unselbständigkeit, bzw. bei vorliegenden Kompetenzeinbußen auch das Risiko eines Heimeinzugs deutlich erhöhen.

Ziel dieses Kapitels ist es nicht, einen umfassenden Überblick über Umweltattribute, Designrichtlinien oder Wohnwünsche zu geben, sondern aus psychologischer Perspektive auf die Verknüpfung von Wohnbedingungen und Wohnbedürfnissen einzugehen und die Rolle des subjektiven Wohnerlebens durch den älteren Menschen zu betonen. Dazu werden empirische Befunde aus ökogerontologischen Studien herangezogen, die jeweils auf einen von drei Aspekten des Wohnens im Alter fokussieren:

1. Vor dem Hintergrund sich rasch verändernder Wohnbedingungen nach der Wiedervereinigung in den neuen Ländern, werden Befunde zu objektiven Umweltveränderungen im Wohnbereich in Ost- und Westdeutschland und deren Einfluss auf die Wohnzufrieden-

heit bei einer Gruppe weitgehend gesunder "junger" Älterer berichtet. Aus Sicht der Theorie der Person-Umwelt-Passung ("Person-Environment-Fit"; Kahana, 1975, 1982) liegt der Schwerpunkt dabei auf dem Verhältnis von Wohnbedingungen und Wohnzufriedenheit als Ausdruck erfüllter Wohnwünsche. Es stellt sich die Frage: Welche Veränderungen von Wohnbedingungen tragen am meisten zur Verbesserung von Wohnzufriedenheit bei?

2. Vor dem Hintergrund der Tatsache, dass die meisten Älteren zu Hause wohnen und auch weiterhin zu Hause bleiben wollen, wenn Kompetenzeinbußen auftreten, und Anpassungsmaßnahmen sinnvoll sein könnten, um dies zu gewährleisten, werden Befunde zu Wohnbedeutungen bei einer Gruppe gesundheitlich stark beeinträchtigter Älterer berichtet. Aus Sicht der Theorie der Person-Umwelt-Fügsamkeit bzw. -Proaktivität ("Environmental Docility", "Environmental Proactivity", Lawton & Nahemow, 1973; Lawton, 1985) und aus Sicht von Theorien zur Wohnverbundenheit ("Place Attachment", Rowles, 1983, 1994; Rubinstein, 1989, 1998; Rubinstein & Parmelee, 1992) liegt der Schwerpunkt dabei auf vielfältigen funktionalen, behavioralen, kognitiven, emotionalen und sozialen Wohnbedeutungen als Ausdruck teilweise nicht direkt beobachtbarer Wohnbedürfnisse. Es stellt sich die Frage, welche Wohnbedürfnisse in den Vordergrund treten, wenn Personen mit und ohne Kompetenzeinbußen nach Wohnbedeutungen allgemein gefragt werden, und ob diese, beispielsweise im Kontext von Wohnanpassungen, bereits genügend berücksichtigt werden.
3. Vor dem Hintergrund der zunehmenden Zahl freiwillig privat umziehender älterer Menschen werden Befunde zu Umzugsmotiven von einer Gruppe weitgehend gesunder und gut situerter Älterer berichtet. Aus Sicht theoretischer Ansätze der Migrations- und Umzugsforschung (Friedrich, 1995; Golant, 1998; Haas & Serow, 1993; Litwak & Longino, 1987) und der Unterscheidung von Grundbedürfnissen ("basic needs") und Wachstumsbedürfnissen ("higher-order needs") (Carp & Carp, 1984) liegt der Schwerpunkt dabei auf Inhalt und Niveau von Umzugsmotiven als Ausdruck sich verändernder oder unerfüllter Wohnbedürfnisse, die, vor dem Hintergrund sich bietender Wohnalternativen, stark genug sind, um zum Umzug zu führen. Es stellt sich die Frage, ob existierende Wohnalternativen (z.B. Betreutes Wohnen) die vielfältigen Umzugswünsche Älterer erfüllen können.

2. Wohnzufriedenheit vor dem Hintergrund sich verändernder Wohnbedingungen

In Deutschland leben 93,1% der Menschen im Alter von 65 und mehr Jahren in herkömmlichen Privatwohnungen, 5,3% in Institutionen (Altenpflege- und Altenwohnheime) und 1,6% in speziellen Altenwohnungen inklusive Formen des Betreuten Wohnens (BMFSFJ, 2001). Mit zunehmendem Alter steigt der Anteil der in Heimen lebenden Personen an (75-79 Jahre alt: 3,8%; 80-84 Jahre alt: 8,2%; 85-89 Jahre alt: 17,0%; über 90 Jahre alt: mehr als 31%). Von den 9,6 Mio. Privathaushalten über 65jähriger handelt es sich knapp zur Hälfte (52,4%) um Einpersonenhaushalte, ca. 40% (43,1%) sind Zweipersonenhaushalte und nur 5,5% sind Drei- oder Mehrpersonenhaushalte. In etwa vier Fünftel der Einpersonenhaushalte (82%) leben Frauen (18% Männer) (StBA, 2000a).

Vor mittlerweile mehr als zehn Jahren ermöglichte die Wiedervereinigung, quasi als ein "natürliches Experiment", auch ältere Menschen in Ost und West hinsichtlich ihrer unterschiedlichen Wohnbedingungen und Wohnerfahrungen zu untersuchen. Daten des Wohlfahrtssurvey ($N = 3042$, StBA, 2000b) zeigen nicht nur, dass die meisten Älteren in Deutschland, im Unterschied zu anderen Europäischen Staaten, in Mietwohnungen leben, sondern auch, dass der Eigentümeranteil in West- und Ostdeutschland nach der Wiedervereinigung anstieg. In Tabelle 1 sind einige objektive Indikatoren für die sich rasch verändernden Wohnbedingungen im Zuge der Wiedervereinigung in Ostdeutschland für die Gruppe der über 65jährigen privat wohnenden Älteren in Ein- und Zweipersonenhaushalten dargestellt. Am deutlichsten zeigt sich dies am Anteil der Wohnungen mit moderner Ausstattung (Bad, Inntoilette, Zentralheizung vorhanden). Innerhalb von zehn Jahren stieg der Anteil moderner Wohnungen im Westen von 74% (1988) auf 94% (1998) und im Osten von 33% (1990) auf 85% (1998). Insbesondere im Osten verbesserte sich die Wohnungsausstattung deutlich, wobei die Ausgangslage nach der Wiedervereinigung auch wesentlich schlechter war als im Westen. Auch die Anzahl der Räume pro Person, als Indikator für mehr Wohnkomfort hat im Osten zugenommen, wenngleich mit einiger Verzögerung (s. Tabelle 1).

Tab. 1: Veränderungen der Wohnbedingungen – Daten des Wohlfahrtssurvey

Erhebungsjahr	Alte Bundesländer (West)			Neue Bundesländer (Ost)		
	1988	1993	1998	1990	1993	1998
Wohnstatus (Eigentümer)	47%	49%	62%	25%	30%	36%
Bad, WC, Zentralheizung	74%	88%	94%	33%	41%	85%
Mehr als ein Raum pro Person	89%	91%	91%	75%	74%	81%
Wohnzufriedenheit (0-10) ^a	8,8	8,6	8,9	7,2	7,4	8,1

Anmerkung:

Daten des Wohlfahrtssurvey 1988 (West), 1990 (Ost), 1993, 1998 (*N* = 3042; StBA, 2000b). Auswertungen von Personen 65 Jahre und älter allein oder mit Partner lebend in Ein- oder Zweipersonenhaushalten.

^a) Subjektive Bewertung auf 11-stufiger Skala, höhere Werte entsprechen größerer Zufriedenheit.

Detailanalysen zeigen, dass insbesondere "junge Alte" von den Verbesserungen profitierten, was unter anderem auch mit dem Alter der Gebäude zu tun hat, in dem sie leben. Während der Anteil der Substandardwohnungen (ohne Bad oder Innentoilette) bei den 60-65jährigen im Westen 4% und im Osten 18% betrug, gab es unter den über 80jährigen im Westen 7% und im Osten 32% Substandardwohnungen (Motel, Künemund & Bode, 2000). Obwohl sich die Qualität der objektiven Wohnbedingungen in Ost und West deutlich angenähert hat, bestehen nach wie vor Unterschiede in der Wohnungsausstattung. Betrachtet man das Verhältnis von Wohnzufriedenheitswerten als Ausdruck erfüllter Wohnbedürfnisse zu Wohnbedingungen, so scheinen sich Wohnbedingungen in den erlebten Wohnzufriedenheiten widerzuspiegeln. Während im Westen die Wohnzufriedenheit auf hohem Niveau stabil geblieben ist, ist sie im Osten angestiegen. Im Großen und Ganzen haben sich also die objektiven Wohnbedingungen im Osten, im Vergleich zu einem sehr niedrigen Ausgangsniveau direkt nach der Wende, deutlich verbessert. Im selben Zeitraum hat sich hier auch die Wohnzufriedenheit deutlich erhöht.

Man könnte nun annehmen, dass sich durch die objektive Verbesserungen die Passung zwischen Wohnbedingungen und Wohnbedürfnissen verbessert hat und dies zu einer höheren Wohnzufriedenheit führte, da Menschen das Bedürfnis nach guten Wohnbedingungen haben. Um diese Annahme empirisch zu belegen, sollen Befunde der Interdisziplinären Längsschnittstudie des Erwachsenenalters (ILSE) herangezogen werden. An der Studie nahmen 1390 Männer und Frauen der Geburtskohorten 1930/32 und 1950/52 aus Ost- und Westdeutschland teil. Der Zeitabstand zwischen dem ersten und zweiten Messzeitpunkt betrug $M = 4,1$ Jahre. Die Studie umfasste unter anderem standardisierte und explorative Untersuchungsteile zu objektiven Wohnbedingungen und zum subjektiven Wohnerleben (vgl. Oswald, Schmitt, Sperling & Wahl, 2000). Was die berichteten Veränderungen der Wohnbedingungen zwischen den beiden Messzeitpunkten betrifft, so waren insbesondere in Ostdeutschland sogenannte Rekonstruktionsmaßnahmen (Vollsanierungen) und Umzüge häufig. Mehr als die Hälfte (ca. 58%) der Befragten in den neuen Ländern wurde mit einer "Reko"-Maßnahme konfrontiert und jede vierte befragte Person zog um, während im Westen beispielsweise nur jede zehnte Person von einem Umzug berichtete (s. Tabelle 2).

Tab. 2: Veränderungen der Wohnbedingungen – Daten der ILSE-Studie

Art der Veränderung (%)	West ($n = 223$)	Ost ($n = 226$)	W/O-Diff. ^a
Umzug	9,9%	26,6%	***
"Rekonstruktion"	23,3%	57,6%	***
Umbau, Renovierung	50,7%	59,4%	n.s.
Neue Einrichtung	31,4%	60,3%	***

Anmerkung:

Daten der Interdisziplinären Längsschnittstudie des Erwachsenenalters (ILSE), Veränderungen der Wohnbedingungen zwischen T1 und T2 ($M = 4,1$ Jahre), in der Geburtskohorte 1930/32. Projektförderung durch das Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend, und dem Ministerium für Wissenschaft, Forschung und Kunst (MWK) des Landes Baden Württemberg, Ref. 314-1722-102/16.

^{a)} $p < .05^*$; $p < .01^{**}$; $p < .001^{***}$

Was die Passung von Wohnbedingungen und Wohnzufriedenheit betrifft, so zeigen Vergleiche zwischen Korrelationen zum ersten und

zweiten Messzeitpunkt, dass im Westen Wohnzufriedenheit zu keinem Zeitpunkt mit Wohnbedingungen korrelierte, während im Osten die positive Korrelation zu T1 ($r = .46$; $p < .001$) deutlich höher war als zu T2 ($r = .25$; $p < .01$). Für die derzeit hochkompetenten "jungen" Alten in dieser Studie könnte gelten, dass, in Übereinstimmung mit der Literatur (Diener & Diener, 1998; Weidemann & Anderson, 1985), nur im Falle schlechter Wohnbedingungen, also zum ersten Messzeitpunkt in Ostdeutschland, Wohnzufriedenheit auch von Wohnbedingungen abhängt, da die Befragten eine Fehlpassung zwischen Wohnbedürfnissen und Wohnbedingungen erlebten. Zum zweiten Messzeitpunkt, nach deutlicher Verbesserung der Wohnbedingungen, ist die Beziehung schwächer, weil sich das Ausstattungsniveau verbessert hat und nun ein gewisses Maß an Wohnzufriedenheit ermöglicht. Verlaufsanalysen zeigen außerdem, dass im Westen allein größere Umbaumaßnahmen ($r = .20$; $p < .05$), im Osten allein der Umzug ($r = .39$; $p < .001$) und nicht die häufige "Reko"-Maßnahme mit einer Erhöhung der Wohnzufriedenheit einher gehen.

3. Wohnbedeutungen vor dem Hintergrund möglicher Anpassungsmaßnahmen im Wohnbereich

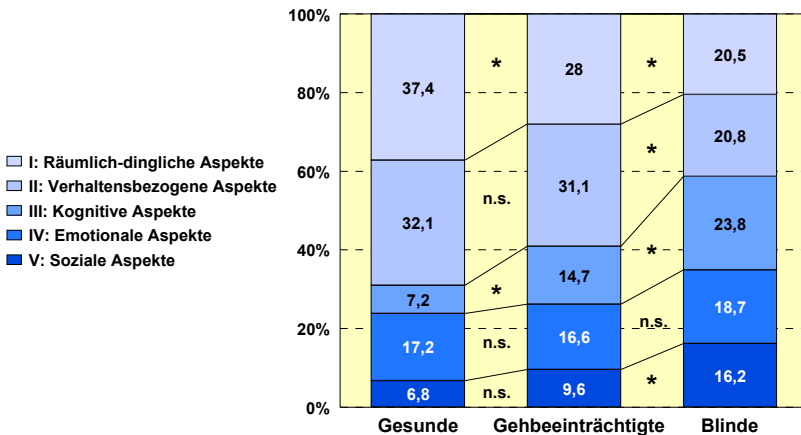
Neben der Gewährleistung einer möglichst modernen Grundausstattung von Wohnungen können konkrete Anpassungsmaßnahmen helfen, Wohnbedürfnisse zu erfüllen, um so lang wie möglich selbständig und selbstbestimmt in der angestammten Wohnung zu bleiben, auch und gerade wenn Kompetenzeinbußen vorliegen (Oswald, 2000; Pynoos, 1995; Stolarz, 1997). Um den Bedarf von Wohnanpassungsmaßnahmen und ihre positiven Effekte empirisch zu belegen, führte Niepel eine systematische Analyse von 626 einzelnen Wohnanpassungsmaßnahmen für Ältere in Nordrhein-Westfalen durch (Niepel, 1999). Er konnte zeigen, dass im Rahmen von Wohnberatungen und mittels Wohnungsanpassungen die Durchführung von Alltagsaktivitäten aufrechterhalten werden konnte und dass sich durch die Maßnahmen auch noch beträchtliche finanzielle Einsparungen im Verhältnis zu potentiellen Pflegekosten ergaben, über die entstehenden Beratungs- und Umbaukosten hinaus. Gitlin und Kollegen konnte in einer Gruppe dementiell erkrankter Patienten und deren Angehöriger einen geringeren Rückgang in instrumentellen Aktivitäten des täglichen Lebens durch kombinierte Umbau- und Verhaltenstrainingsmaßnahmen belegen (Gitlin, Corcoran, Winter, Boyce & Hauck, 2001). Andererseits belegen

Studien auch, dass selbst ältere Personen mit Kompetenzeinbußen Wohnanpassungen nicht immer als hilfreich einstufen und diese nicht nur aus Kostengründen ablehnen (Gilderbloom & Markham, 1996). Die Befragten hatten beispielsweise einfach keinen Wunsch nach Veränderung ihrer Wohnbedingungen. Außerdem ist bekannt, dass Menschen bei einem größer werdenden Umweltdruck sich zunächst psychisch an die Situation anzupassen versuchen, bevor sie es überhaupt in Betracht ziehen, die Umwelt zu verändern (Wister, 1989). Persönliche Einstellungen und Vorlieben beeinflussen diesen Anpassungsprozess. Was eine Verbesserung des Angebots an Anpassungsmaßnahmen betrifft, so wird insbesondere eine Differenzierung und Individualisierung der jeweiligen Umweltveränderungen gefordert (Connell & Sandford, 1997). Einfache Lösungen können keine komplexen oder konkurrierenden Wohnwünsche erfüllen (z.B. nach Erreichbarkeit *und* Sicherheit, nach Privatheit *und* Anregung). Auch hinsichtlich der Akzeptanz von Anpassungsmaßnahmen und möglicher Einflussfaktoren im Anpassungsprozess selbst ist die Datenlage eher als unbefriedigend einzustufen. Grundsätzlich ist anzunehmen, dass angepasste Wohnbedingungen den Wohnbedürfnissen Älterer besser entsprechen, insbesondere bei vorliegenden Kompetenzeinbußen und auf der Ebene alltäglich notwendiger Anforderungen. Dagegen ist bislang wenig bekannt über die Rolle von Wohnbedürfnissen, die sich nicht unmittelbar auf die Durchführung nötiger Alltagsaktivitäten beziehen, insbesondere bei älteren Personen, die an Kompetenzeinbußen leiden.

Um die Existenz vielfältiger Wohnbedürfnisse auch bei vorhandenen Kompetenzeinbußen zu belegen, werden Befunde einer Untersuchung herangezogen, die ursprünglich darauf ausgelegt war, Bedeutungen des eigenen Zuhauses im Alter abzubilden. Aber die Ergebnisse können auch zum Verständnis von Wohnbedürfnissen im Alter beitragen. An der Studie nahmen $N = 126$ Personen im Alter von 61-92 Jahren teil ($M = 76,4$ Jahre). Ein Drittel der Befragten war weitgehend gesund, ein Drittel litt unter schweren Gehbeeinträchtigungen, ein Drittel war blind. Die halbstandardisierten Interviews fanden in den Wohnungen der befragten Personen statt. Jede Äußerungen wurde kategorisiert und ging in die Auswertungen ein (Oswald, 1996, 1998; Oswald & Wahl, eingereicht; Wahl, 1997).

Aus Sicht der Umweltfügsamkeits- bzw. Proaktivitätshypothese müssten funktional angepasste Wohnbedingungen den Bedürfnissen von Personen mit Einbußen besser entsprechen (Lawton & Nahemow, 1973; Lawton, 1985). Aber Wohnen hat aus Sicht von Theorien zur Wohnbedeutung und Wohnverbundenheit auch mit nicht funktionalen, beispielsweise kognitiven oder emotionalen Wohnbedürfnissen nach

Gewöhnung, Privatheit, Geborgenheit oder Anregung zu tun (Rowles, 1983; Rowles & Ravdal, 2001; Rubinstein, 1989; Rubinstein & Parmelee, 1992). Diese weniger offensichtlichen Wohnbedürfnisse werden deutlich wenn nicht nur nach Alltagsaktivitäten, sondern auch nach dem Wohnerleben insgesamt gefragt wird. So war ungefähr ein Drittel aller Äußerungen der Befragten dieser Studie nicht auf funktionale Aspekte der räumlich-dinglichen Ausstattung, Anbindung oder Wohnlage oder auf alltägliches Wohnverhalten bezogen, sondern spiegelte kognitive, emotionale und soziale Bindungen an die Wohnumwelt wider. Die verschiedenen Gruppen der befragten Personen zeigten unterschiedliche Muster von Wohnbedeutungen (siehe Abbildung 1).



Anmerkung: Die Befunde basieren auf Transkript- und Tonbandauswertungen von 1804 Äußerungen der $N = 126$ Personen. Im Durchschnitt nannte jede Person 14,3 Äußerungen. Zur Unterschiedstestung zwischen den Gruppen wurde eine multivariate Varianzanalyse (MANOVA) durchgeführt (Wilk's Lambda = .707; $F = 4,40 (10, 232)$; $p < .05 = *$; Anteil erklärter Varianz: 29,3%). Zur Testung der Unterschiede auf Kategorieebene wurden univariaten Kontraste zwischen Gesunden und Gehbeeinträchtigten und zwischen Gehbeeinträchtigten und Blinden ermittelt.

Abb. 1: Wohnbedeutungen bei gesunden, gehbeeinträchtigten und blinden Älteren

Wie Abbildung 1 zeigt, nannten Gesunde häufiger als Gehbeeinträchtigte und diese häufiger als Blinde räumlich-dingliche Aspekte des Wohnens (Kategorie I). Gesunde erwähnten besonders häufig die Bedeutung der Wohnlage, Ausstattung und Anbindung. Im Kontrast hierzu nannten Gesunde seltener als Gehbeeinträchtigte und diese seltener als Blinde kognitive Aspekte des Wohnerlebens (Kategorie III), das heißt Beeinträchtigte betonten stärker die Gewöhnung und biographische

Verbundenheit mit der Wohnumwelt, die Vertrautheit oder die Rolle von Erinnerungen an zurückliegende Wohnerlebnisse. Hinsichtlich verhaltensbezogener Aspekte (Kategorie II) alltäglichen Handelns, beispielsweise das Nutzen, Anpassen, oder Verändern und Gestalten der Wohnumwelt und sozialer Aspekte (Kategorie V), wie die Beziehung zu Mitbewohnern, zu Besuch oder zur Nachbarschaft, konnten keine Unterschiede zwischen gesunden und gehbeeinträchtigten Befragten festgestellt werden. Blinde nannten aber deutlich seltener verhaltensbezogene und häufiger soziale Aspekte des Wohnens als Gesunde bzw. Gehbeeinträchtigte. Ungefähr dieselbe Anzahl Äußerungen wurden von allen Befragten im Bereich emotionaler Wohnbedeutungen (Kategorie IV) gemacht, wozu das Erleben von Zufriedenheit, Privatheit und Rückzug oder Anregung gehören. Emotionale Erlebensaspekte waren also für alle Befragten vergleichbar bedeutsam.

Bei aller gebotenen Vorsicht, denn die Befunde geben keine längsschnittlichen Entwicklungsverläufe wider, können die Ergebnisse dieser Studie als Abbild einer möglichen Auseinandersetzung mit bzw. Anpassung an umweltrelevante Einbußen interpretiert werden. Im Sinne einer komplementären, kompensatorischen Auseinandersetzung wurden jene Erlebensaspekte, die der Person noch möglich waren, betont, jene Aspekte, die nicht mehr möglich waren, traten dagegen eher in den Hintergrund. Beeinträchtigte hoben kognitive und biographische Verbundenheit hervor und weniger äußere Aspekte der Wohnlage, Anbindung und Ausstattung. Blinde Befragte konzentrierten sich mehr auf soziale und weniger auf verhaltensbezogene Aspekte, Gehbeeinträchtigte fühlten sich mit ihrer Wohnumwelt sozial und verhaltensmäßig ebenso verbunden wie Gesunde, möglicherweise weil eine Gehbeeinträchtigung bei täglichen Wohnhandlungen im unmittelbaren Wohnbereich weniger Auswirkungen hat. Was Wohnbedürfnisse betrifft, so spiegeln kognitive und emotionale Bedeutungen eher sogenannte Wachstumsbedürfnisse ("higher-order needs", Carp & Carp, 1984) nach Gewöhnung, Privatheit oder Rückzugsmöglichkeit wider. Besonders Personen, die in ihrer Fähigkeit zur aktiven Auseinandersetzung mit der Wohnumwelt eingeschränkt sind, haben große Anteile an Wohnbedeutungen in diesen Kategorien.

An dieser Stelle sollten wir uns vor Augen halten, dass Anpassungsmaßnahmen vor allem auf räumlich-dingliche und verhaltensbezogene Wohnaspekte abzielen und insbesondere für Personen mit Einbußen gedacht sind. Gerade diese Personen bedienen sich aber im Anpassungsprozess offenbar *auch* anderer Strategien der Auseinandersetzung, auf die Wohnanpassungen nicht abzielen. Wichtig ist nun, zu berücksichtigen, dass Bedürfnisse nach emotionaler und kognitiver

Verbundenheit mit der Wohnumwelt sowohl Vorteile (z. B. Gewöhnung dient der leichteren Orientierung bei Einbußen der Sensorik oder leichten Formen der Demenz), als auch Nachteile (z. B. Gewöhnung an einen durchgesessenen, aber mit Erinnerungen aufgeladenen Sessel erschwert die Akzeptanz eines neuen, ergonomisch sinnvolleren Sitzmöbels) mit sich bringen können und wir im Rahmen von Wohnberatung und Wohnungsanpassung diese jeweils nutzen bzw. vermeiden können sollten.

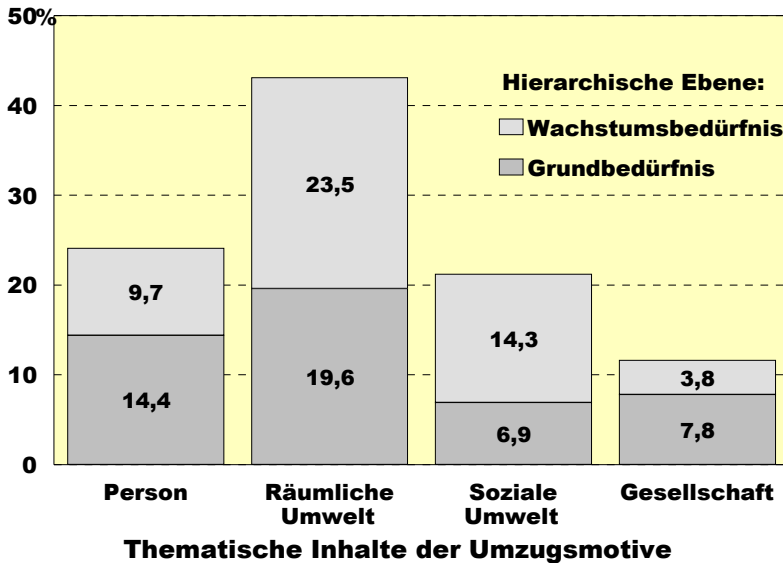
4. Umzugsmotive vor dem Hintergrund von Privatumzügen und Formen des Betreuten Wohnens

Zu Hause wohnen zu bleiben ist ein Bedürfnis vieler älterer Menschen. Befunde des Alterssurvey (N = 4034) zeigen, dass die Wohndauer der 70-85jährigen Befragten im Mittel 31,6 Jahre in derselben Wohnung und sogar 50,3 Jahre am selben Ort beträgt. Der Anteil von Personen, die seit 40 und mehr Jahren in derselben Wohnung leben beträgt 28,4% im Westen und 34,7% im Osten Deutschlands (Motel et al., 2000). Allerdings lassen Hochrechnungen des Soziökonomischen Panels (SOEP) vermuten, dass in Deutschland zukünftig die Hälfte aller über 55jährigen bevor sie das 75. Lebensjahr erreichen noch einmal umziehen wird (Heinze, Eichener, Naegele, Bucksteeg & Schauerte, 1997). Das heißt, es ist trotz der allgemeinen Verbleibenstendenz zukünftig mit einer zunehmenden Zahl von freiwilligen Privatumzügen im hohen Alter zu rechnen. Nicht nur für den Fall, dass der Verbleib in der angestammten Wohnung nicht länger möglich ist, sondern auch für vorbeugende, freiwillig umziehende Ältere sind neben Wohnanpassungen vor allem Formen des Betreuten Wohnens darauf angelegt, Wohnwünsche nach Sicherheit, Schutz *und* Autonomie zu erfüllen. Die Idee ist, barrierefreien Wohnraum mit Notruf und stets erreichbarem Ansprechpartner vor Ort in Kombination mit schrittweise steigerbarem Service bzw. Unterstützungsangeboten vorzuhalten, um selbständiges und selbstbestimmtes Wohnen im Alter zu gewährleisten.

Eine aktuelle Längsschnittstudie mit N = 173 Älteren in sieben Einrichtungen des Betreuten Wohnens zeigt allerdings, dass die Personen, die ins Betreute Wohnen zogen, häufig unrealistische Erwartungen hinsichtlich des Unterstützungsangebotes hatten und schlecht informiert waren (Saup, 2001). Die Untersuchung fand vor und nach Einzug ins Betreute Wohnen statt. Die Studienteilnehmer zogen in der Regel be-

reits mit vorliegenden Kompetenzeinbußen ins Betreute Wohnen ein. Viele der Befragten (70,8%) nahmen an, dort bis zum Tode wohnen bleiben zu können, auch wenn sie intensive Pflege brauchen (92,4%) oder geistig verwirrt werden (65%), beides unrealistische Erwartungen. Viele der Befragten wussten nichts von Alternativen wie Anpassungsmaßnahmen (88,9%) oder Wohnberatung (83,6%). Oft versprechen Anbieter zudem in Hochglanzbroschüren Dinge, die spätere Betreiber gar nicht einhalten können, was ebenfalls zu Verunsicherung beiträgt. Im Großen und Ganzen heißt dies, Wohnbedingungen auch in alternativen Wohnformen des Betreuten Wohnens müssen nicht mit Wohnbedürfnissen oder Einzugsmotiven der heute Älteren übereinstimmen.

Was die Verknüpfung von Wohnbedingungen und Wohnbedürfnissen angeht, so sollen im Folgenden Umzugsmotive als Ausdruck unerfüllter oder sich gewandelter Wohnbedürfnisse betrachtet werden, wenn sie stark genug sind, um zu einer Veränderung der Wohnbedingungen, nämlich zu einem Wohnungswechsel (nicht ins Betreute Wohnen) zu führen. Denn nicht nur im Betreuten Wohnen, sondern grundsätzlich muss über Umzugsmotive heute (und morgen) Älterer mehr in Erfahrung gebracht werden. Nach Friedrich treten im höheren Alter insbesondere drei Motive in den Mittelpunkt: "Nähe zu Familie", "Überwindung von Wohnungsmängeln" und "Attraktiver Wohnsitz" (Friedrich, 1995, Serow, Friedrich & Haas, 1996). Neben einer Unterteilung nach Inhalten erscheint es aber auch sinnvoll, eine Differenzierung nach Grundbedürfnissen und Wachstumsbedürfnissen vorzunehmen (Carp & Carp, 1984), um den Stellenwert des Selbständigkeitserhaltes in allen Inhalten von anderen, weniger existentiellen Motiven (z.B. nach mehr Anregung oder Austausch) unterscheiden zu können. Um also empirische Belege für die Existenz und Häufigkeit von Umzugsmotive als Ausdruck sich verändernder oder unerfüllter Wohnwünsche zu liefern, wird auf Befunde einer telefonischen Befragung weitgehend gesunder Älterer zurückgegriffen (N = 217, Alter M = 70,7; 60-89 Jahre alt). Die Befragten zogen innerhalb der letzten drei Jahre vor der Erhebung in oder nach Heidelberg um (M = 1,9 Jahre, SD = 0,9) (Oswald, Wahl & Gäng, 1999). Hinsichtlich der berichteten Umzugsmotive wurden Inhalten (Person, Räumliche Umwelt, Soziale Umwelt, Gesellschaft) und hierarchischer Ebene (Grundbedürfnisse, Wachstumsbedürfnisse) von Umzugsgründen kombiniert. Die Ergebnisse zeigten, dass die Befragten im Mittel mehrere Umzugsgründe (4,4) nannten, von denen ein beträchtlicher Anteil der Gruppe der Wachstumsbedürfnisse zugeordnet werden konnte (siehe Abbildung 2).



Anmerkung: Dargestellt sind relative Anteile der genannten Umzugsmotive. $N = 217$ Personen nannten 961 Motive, das entspricht im Mittel 4,4 Umzugsgründe pro Person. Unterschieden wurde nach Motivinhalt und Motivhierarchie. Grundbedürfnisse beziehen sich auf die Erhaltung der Selbständigkeit, Wachstumsbedürfnisse auf die Umsetzung eigener Wohnwünsche.

Abb. 2: Motivhäufigkeiten nach Inhalt und hierarchischer Ebene

Was die Motivhierarchie der Umzugsgründe betrifft, so bezogen sich nur knapp die Hälfte der genannten Gründe (45,9%) auf die Erhaltung der eigenen Selbständigkeit durch Umzug (Grundbedürfnisse), die andere Hälfte (54,1%) auf die Verbesserung eigener Lebensumstände und die Umsetzung eigener Wünsche (Wachstumsbedürfnisse). Was den Inhalt der Umzugsgründe betrifft, so wurden bauliche und räumlichen Aspekte am häufigsten genannt (43,1%), entweder als Grundbedürfnis ("Die Hausarbeit in der großen Wohnung hat mich zunehmend belastet"), oder als Wachstumsbedürfnis ("Weil wir mehr Zeit zu Hause verbringen, wollte ich einen Balkon und eine schöne Aussicht haben"). Im Bereich der sozialen Umwelt (21,2%) konnten ebenfalls Grundbedürfnisse ("Jetzt kann meine Tochter für mich manches besorgen, sie wohnt ja um die Ecke") und Wachstumsbedürfnisse ("Damit ich mehr mit meinen Enkeln unternehmen kann") unterschieden werden. Die eigene Person war in 24,1% der Fälle Inhalt der Umzugsmotive (z. B. Gesundheit, Vorlieben), auf gesellschaftliche Inhalte (z. B. Eigenbedarf, Pensionierung) bezogen sich 11,6% der genannten Motive. Hinsichtlich

der Beziehung zwischen Umzugsmotiven und infolge des Umzugs eintretenden Veränderungen in den Wohnbedingungen konnten weiterführende Analysen zeigen, dass insbesondere vorliegende Grundbedürfnisse häufig auch mit einer Reduktion von Barrieren in der neuen Wohnung korrelierten und dass soziale Umzugsmotive häufig eine räumliche Annäherung an die Familie nach sich zog (Oswald, Schilling, Wahl & Gäng, im Druck). Was die Beziehung von Wohnbedingungen und Wohnbedürfnissen betrifft, ist hervorzuheben, dass es nicht das *eine* Umzugsmotiv im Alter gibt, sondern es immer mehrere unerfüllte Wohnbedürfnisse sind, die zu einem Umzug führen und dass ein beträchtliches Maß an unerfüllten Wohnbedürfnissen sich nicht auf den Erhalt der Selbständigkeit, sondern auf die Erfüllung von Wohnwünschen bezogen.

5. Abschluss

Ziel des Kapitels war es, die Verknüpfung von Wohnbedingungen und Wohnbedürfnissen aus psychologischer Perspektive deutlich zu machen und mittels empirischer Befunde zu untermauern. Dies erfolgte in drei Ausschnitten: (1) Wohnzufriedenheit als Ausdruck erfüllter Wohnbedürfnisse auf der Ebene basaler Anforderungen an die Wohnumwelt in Ostdeutschland nach der Wiedervereinigung; (2) Kognitive, emotionale und soziale Wohnbedeutungen als Ausdruck wichtiger aber nicht offensichtlicher Wohnbedürfnisse, die im Kontext von Wohnanpassungen mehr Berücksichtigung finden sollten, gerade bei Personen mit Kompetenzeinbußen; und (3) Umzugsmotive als Ausdruck veränderter oder unerfüllter Wohnbedürfnisse, die zu einer steigenden Zahl freiwilliger privater Umzüge insbesondere von weitgehend gesunden und gut situierten Älteren führen können. Alle drei Untersuchungsausschnitte umfassen das Person-Umwelt-Gefüge im unmittelbaren Wohnbereich. Erstens konnte gezeigt werden, dass Wohnzufriedenheit als Ausdruck erfüllter Wohnbedürfnisse mit Veränderungen der Wohnbedingungen nur auf einem basalen Niveau und nur bei bestimmten Veränderungen zusammenhängt. Befunde der zweiten Studie deuten darauf hin, dass Wohnbedürfnisse nicht auf funktionale alltäglich notwendige Anforderungen beschränkt sind, auch nicht bzw. insbesondere nicht bei Älteren mit Kompetenzeinbußen, die in ihren angestammten und gewohnten Umweltbedingungen wohnen bleiben wollen. Die Untersuchung von Umzugsmotiven freiwillig umziehender Älterer konnte schließlich zeigen, dass Wohnbedürfnisse, auch wenn sie als Umzugsmotive in Erscheinung treten, nicht auf Grundbedürfnisse des Selbständigkeitserhaltes reduziert werden können, sondern dass von Älteren in beträchtlichem Maße auch Wohnwünsche höherer Ordnung genannt werden.

Im Hinblick auf Anwendungsbezüge dienen die dargestellten Befunde erstens der Untermauerung der Annahmen, dass der Zusammenhang von Umweltveränderungen und Wohnzufriedenheit abhängt von der Art der Veränderung, der Wohnregion und zurückliegenden Wohnereferenzen und dem bisherigen Ausstattungsniveau. Zweitens ist die Notwendigkeit deutlich geworden, Planer und Entscheider im Wohnanpassungsprozess für die Fülle an Wohnbedeutungen und ihrem fördernden und gefährdenden Potential für den Selbständigkeitserhalt im Alter zu sensibilisieren, um dieses langfristig, beispielsweise bei Personen mit Kompetenzeinbußen, gezielt zu nutzen. Schließlich müssen in stärkerem Maße Wachstumsbedürfnisse als handlungssteuernde Wohnbedürfnisse berücksichtigt werden, die durch bisherige Angebote auch des Betreuten Wohnens nicht ausreichend adressiert werden.

Abschließend ist anzumerken, dass die hier vorgestellten Befunde in Relation zu Bedürfnissen Älterer in anderen Lebensbereichen betrachtet werden müssen, wie außerhäusliche Mobilität, gesellschaftliche Partizipation oder Gesundheit (z. B. Wahl, Mollenkopf & Oswald, 1999). Zudem wissen wir nach wie vor zu wenig darüber, wie ältere Menschen, und insbesondere wie Hochbetagte mit sich verändernden Wohnbedürfnissen im Detail umgehen, wie sie beispielsweise sich verändernde und konkurrierende Wohnbedürfnisse in Einklang bringen (z.B. beibehalten oder verändern, bleiben oder umziehen) und wie der Prozess der Entscheidungsfindung bei Wohnentscheidungen tatsächlich abläuft. Anbieter alternativer Wohnformen sollten sich aber grundsätzlich der Aufgabe bewusst sein, dass sie sich verändernden Wohnbedürfnisse Älterer von heute und morgen stellen müssen und dabei auch den bislang unbekanntem Einfluss eines sich verändernden Wohnungsmarktes auf zukünftige Wohnbedürfnisse zu berücksichtigen haben. Ältere Menschen sollten zudem verstärkt in Planungsprozesse einbezogen und über Wohnalternativen informiert werden, um eigene zukünftige Wohnbedürfnisse besser voraussehen zu können.

Literatur

- Baltes, M. M.; Maas, I.; Wilms, H.-U. & Borchelt, M. (1996). Alltagskompetenz im Alter: Theoretische Überlegungen und empirische Befunde. In: Mayer, K. U. & Baltes, P. B. (Hrsg.). Die Berliner Altersstudie. Berlin, Akademie Verlag, S 525-542.
- Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend (BMFSFJ) (Hrsg.)(2001). Dritter Altenbericht der Bundesregierung. Alter und Gesellschaft. Bonn, Eigenverlag.

- Carp, F. M. & Carp, A. (1984). A complementary/congruence model of well-being or mental health for the community elderly. In: Altman, I.; Lawton, M. P. & Wohlwill, J. F. (Hrsg.). *Human behavior and environment: Vol. 7. Elderly people and the environment*. New York, Plenum Press, S. 279-336.
- Connell, B. R. & Sanford, J. A. (1997). Individualizing home modification recommendations to facilitate performance of routine activities. In: Lanspery, S. & Hyde, J. (Hrsg.). *Staying put. Adapting the places instead of the people*. Amityville, NY, Baywood, S. 113-147.
- Diener, E. & Diener, S. (1998). Subjective well-being and age: An international analyses. *Annual Review of Gerontology and Geriatrics*, Jg. 17, S. 304-324.
- Friedrich, K. (1995). Altern in räumlicher Umwelt. Sozialräumliche Interaktionsmuster in Deutschland und in den USA. Darmstadt, Steinkopff.
- Gilderbloom, J. I. & Markham, J. P. (1996). Housing modification needs of the disabled elderly. What really matters? *Environment & Behavior*, Jg. 28, S. 512-535.
- Gitlin, L. N.; Corcoran, M.; Winter, L.; Boyce, A. & Hauck, W. W. (2001). A randomized controlled trial of a home environmental intervention: Effect on efficacy and upset in caregivers and on daily function of persons with dementia. *The Gerontologist*, Jg. 41, S. 4-22.
- Golant, S. M. (1998). Changing an older person's shelter and care setting: A model to explain personal and environmental outcomes. In: Scheidt, R. J. & Windley, P. G. (Hrsg.). *Environment and aging theory. A focus on housing*. Westport, CT, Greenwood Press, S. 33-60.
- Heinze, R. G.; Eichener, V.; Naegele, G.; Bucksteeg, M. & Schauerte, M. (1997). Neue Wohnung auch im Alter. Darmstadt, Schader-Stiftung.
- Kahana, E. (1975). A congruence model of person-environment interaction. In: Windley, P. G. & Ernst, G. (Hrsg.). *Theory development in environment and aging*. Washington, DC, Gerontological Society.
- Kahana, E. (1982). A congruence model of person-environment interaction. In: Lawton, M. P.; Windley, P. G. & Byerts, T. O. (Hrsg.). *Aging and the environment. Theoretical approaches*. New York, Springer, S. 97-121.
- Küster, C. (1998). Zeitverwendung und Wohnen im Alter. In *Deutsches Zentrum für Altersfragen (Hrsg.). Wohnbedürfnisse, Zeitverwendung und soziale Netzwerke älterer Menschen. Expertisenband 1 zum Zweiten Altenbericht der Bundesregierung*. Frankfurt/Main, Campus.
- Lawton, M. P. (1985). Housing and living environments of older people. In: Binstock, R. H. & Shanas, E. (Hrsg.). *Handbook of aging and the social sciences*. 2. Auflage, New York, Van Nostrand Reinhold, S. 450-478.
- Lawton, M. P. (1987). Environment and the need satisfaction of the aging. In: Carstensen, L. L. & Edelman, B. A. (Hrsg.). *Handbook of clinical gerontology*. New York, Pergamon Press, S. 33-40.

- Lawton, M. P. (1999). Environmental taxonomy: Generalizations from research with older adults. In: Friedman, S. L. & Wachs, T. D. (Hrsg.). Measuring environment across the life span. Washington, DC, American Psychological Association, S. 91-124.
- Lawton, M. P. & Nahemow, L. (1973). Ecology and the aging process. In: Eisdorfer, C. & Lawton, M. P. (Hrsg.). Psychology of adult development and aging. Washington, DC, American Psychological Association, S. 619-674.
- Litwak, E. & Longino, C. F., Jr. (1987). Migration patterns among the elderly: A developmental perspective. *The Gerontologist*, Jg. 27, S. 266-272.
- Motel, A.; Künemund, H. & Bode, C. (2000). Wohnen und Wohnumfeld älterer Menschen. In: Kohli, M. & Künemund, H. (Hrsg.). Die zweite Lebenshälfte – Gesellschaftliche Lage und Partizipation im Spiegel des Alters-Survey. Opladen: Leske + Budrich, S 124-175.
- Niepel, T. (1999). Wohnberatung: Erfolge, Wirkungsmechanismen und Qualitätssicherung. Bericht im Projekt "Wohnberatung für Bürgerinnen und Bürger in NRW" im Auftrag des Ministeriums für Arbeit, Soziales und Stadtentwicklung, Kultur und Sport des Landes Nordrhein-Westfalen und der Landesverbände der Pflegekassen NRW. Universität Bielefeld.
- Oswald, F. (1996). Hier bin ich zu Hause. Zur Bedeutung des Wohnens: Eine empirische Studie mit gesunden und gehbeeinträchtigten Älteren. Regensburg, S. Roderer Verlag.
- Oswald, F. (1998). Erleben von Wohnalltag bei gesunden und gehbeeinträchtigten Älteren. *Zeitschrift für Gerontologie und Geriatrie*, Jg. 31, S. 250-256.
- Oswald, F. (2000). Ökologische Intervention: Wohnen und Wohnanpassung in Privathaushalten. In: Wahl, H.-W. & Tesch-Römer, C. (Hrsg.). Angewandte Gerontologie in Schlüsselbegriffen. Stuttgart, Kohlhammer, S. 209-215.
- Oswald, F.; Wahl, H.-W. & Gäng, K. (1999). Umzug im Alter: Eine ökogerontologische Studie zum Wohnungswechsel privatwohnender Älterer in Heidelberg. *Zeitschrift für Gerontopsychologie und -psychiatrie*, Jg. 12, S. 1-19.
- Oswald, F.; Schilling, O.; Wahl, H.-W. & Gäng, K. (in Druck). Trouble in paradise? Reasons to relocate and objective environmental changes among well-off older adults. *Journal of Environmental Psychology*.
- Oswald, F.; Schmitt, M.; Sperling, U. & Wahl, H.-W. (2000). Wohnen als Entwicklungskontext: Objektive Wohnbedingungen, Wohnzufriedenheit und Formen der Auseinandersetzung mit dem Wohnen in Ost- und Westdeutschland. In: Martin, P.; Ettrich, K. U.; Lehr, U.; Roether, D.; Martin, M. & Fischer-Cyruilies, A. (Hrsg.). Aspekte der Entwicklung im mittleren und höheren Lebensalter. Ergebnisse der Interdisziplinären Längsschnittstudie des Erwachsenenalters (ILSE). Darmstadt, Steinkopff, S. 201-219.

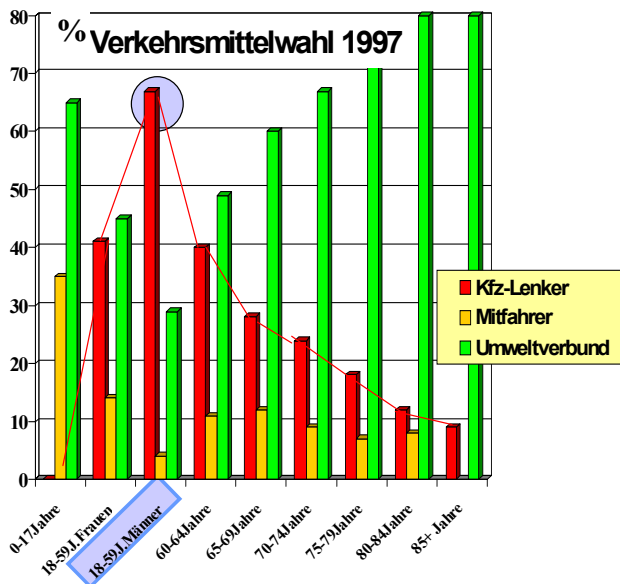
- Oswald, F. & Wahl, H.-W. (eingereicht). Housing in old age: Conceptual remarks and empirical data on place attachment. *Bulletin on People-Environment Studies*.
- Pynoos, J. (1995). Home modifications. In: Maddox, G. L. (Hrsg.). *The encyclopedia of aging. A comprehensive resource in gerontology and geriatrics*. 2. Auflage, New York, Springer, S. 466-469.
- Pynoos, J., & Regnier, V. (1997). Design directives in home adaptation. In: Lanspery, S. & Hyde, J. (Hrsg.). *Staying put. Adapting the places instead of the people*. Amityville, NY, Baywood, S. 41-54.
- Regnier, V. (1997). Assisted living housing for the elderly. Design innovations from the United States and Europe. New York, Van Nostrand.
- Rowles, G. D. (1983). Geographical Dimensions of Social Support in Rural Appalachia. In: Rowles, G. D. & Ohta, R. J. (Hrsg.). *Aging and milieu. Environmental perspectives on growing old*. New York, Academic Press, S. 111-129.
- Rowles, G. D. (1994). Evolving images of place in aging and 'aging in place'. In: Shenk, D.; Achenbaum, W. A. et al. (Hrsg.). *Changing perceptions of aging and the aged*. New York, Springer, S.115-125.
- Rowles, G. D. & Ravdal, H. (2001). Aging, place, and meaning in the face of changing circumstances. In: Baas, S. A. & Weiss, R. (Hrsg.). *Challenges of the Third Age: Meaning and purpose in later life*. New York, Oxford University press.
- Rubinstein, R. L. (1989). The home environments of older people: A description of the psychosocial processes linking person to place. *Journal of Gerontology: Social Sciences*, Jg. 44, S. 45-53.
- Rubinstein, R. L. (1998). The phenomenology of housing for older people. In: Scheidt, R. J. & Windley, P. G. (Hrsg.). *Environment and aging theory. A focus on housing*. Westport, CT, Greenwood Press, S. 1-31.
- Rubinstein, R. L. & Parmelee, P. A. (1992). Attachment to place and the representation of life course by the elderly. In: Altman, I. & Low, S. M. (Hrsg.). *Human behavior and environment: Vol. 12. Place Attachment*. New York, Plenum Press, S. 139-163.
- Saup, W. (1993). *Alter und Umwelt. Eine Einführung in die Ökologische Gerontologie*. Stuttgart, Kohlhammer.
- Saup, W. (2001). *Ältere Menschen im Betreuten Wohnen: Ergebnisse der Augsburger Längsschnittstudie*. Augsburg, Verlag für Gerontologie.
- Serow, W. J.; Friedrich, F. & Haas, W. H. (1996). Residential relocation and regional redistribution of the elderly in the USA and Germany. *Journal of Cross-Cultural Gerontology*, Jg. 11, S. 293-306.
- Statistisches Bundesamt (StBA) (2000a). *Fachserie 1: Bevölkerung und Erwerbstätigkeit, Reihe 3: Haushalte und Familien. Ergebnisse des Mikrozensus*. Stuttgart, Metzler & Poeschel.
- Statistisches Bundesamt (StBA) (2000b). *Datenreport 2000. Ergebnisse des Wohlfahrtssurvey*. Stuttgart, Metzler & Poeschel.

- Stolarz, H. (1997). 10 Jahre Wohnungsanpassung in Deutschland. KDA-Schriftenreihe Forum 32. Köln, Kuratorium Deutsche Altershilfe.
- Wahl, H.-W. (1997). Ältere Menschen mit Sehbeeinträchtigung: Eine empirische Untersuchung zur Person-Umwelt-Transaktion. Frankfurt, Peter Lang.
- Wahl, H.-W.; Mollenkopf, H. & Oswald, F. (Hrsg.) (1999). Alte Menschen in ihrer Umwelt. Opladen/Wiesbaden, Westdeutscher Verlag.
- Weideman, S. & Anderson, J. R. (1985). A conceptual framework for residential satisfaction. In: Altman, I. & Werner, C. M. (Hrsg.). Human behavior and environment. Vol. 8: Home environments. New York, Plenum Press, S. 153-182.
- Wister, A. W. (1989). Environmental adaptation by persons in their later life. Research on Aging, Jg. 11, S. 267-291.

Städtisches Umfeld und Verkehrsmittelnutzung älterer Menschen

1. Einleitung

Technologische Entwicklungen in den Bereichen Telekommunikation und Verkehr heben zunehmend die Begrenzung menschlicher Aktivitäten durch Raum und Zeit immer mehr auf. Die Verkehrsleistung, also die Zahl der in Deutschland zurückgelegten Kilometer, nimmt Jahr für Jahr zu.



Quelle: Socialdata 1997

Abb. 1: Verkehrsmittelnutzung nach Altersgruppen

Der Begriff „Wohnquartier“ ist zwar noch in Gebrauch, doch man weiß kaum noch, dass das Wort „Quartier“ daher rührt, dass ca. eine Viertelstunde erforderlich ist, um das betreffende Gebiet zu Fuß zu durchqueren. Heute wird in anderen Dimensionen gedacht (Stichwort: Globalisierung). Das Zuzußgehen gehört heute zum sog. Umweltverbund, unter dem so verschiedene Fortbewegungsarten wie das Radfahren, die ÖPNV-Nutzung und das Zuzußgehen subsumiert werden. Zur Kategorie „Umweltverbund“ gehören alle Fortbewegungsarten, die nicht Pkw-gebunden sind. Es scheint so, als müsse man einen Verbund bilden, um ein Gegengewicht zur Kategorie „Pkw“ zu schaffen. Für genauere Analysen reicht diese Kategorienbildung jedoch nicht aus.

Im Institut Wohnen und Umwelt wird derzeit an einem Projekt gearbeitet, in dem Erkenntnisse über die Einflussfaktoren der individuellen Alltagsmobilität gewonnen werden sollen. Ziel im Rahmen einer nachhaltigen Stadtentwicklung ist ein autoärmerer Verkehr, d.h. eine Stärkung des Umweltverbunds. Es soll mehr zu Fuß gegangen, Rad gefahren und der ÖPNV genutzt werden und zwar zu Lasten der Pkw-Nutzung (BMBF, 1996).

Der Ausgangspunkt ist die These, dass das individuelle Mobilitätsverhalten das Ergebnis des Zusammenspiels von Personmerkmalen und Umweltbedingungen ist. Lewin sprach von der „Verhaltensgleichung“ (vgl. Lück, 1996): Verhalten ist eine Funktion der Eigenschaften einer Person und den Umweltbedingungen.

$$V = f(P, U)$$

Die Verhaltensgleichung liefert einen groben Rahmen, um die vielfältigen Einflussfaktoren zu ordnen und zugleich einen integrativen Ansatz zu begründen. „Integrativ“ meint in diesem Fall, dass bei der Analyse des Mobilitätsverhaltens beide Ursachenkomplexe berücksichtigt werden. Es werden also nicht, wie dies typisch für viele psychologische Untersuchungen ist, nur die individuellen Motive, Einstellungen und Sichtweisen als Einflussfaktoren untersucht, sondern zugleich auch die Einflüsse des Umfelds. Beispielsweise werden verschiedene Umwelten einbezogen, z. B. städtische und ländliche Regionen im Osten und Westen wie in der Untersuchung von Mollenkopf und Oswald (2001) oder größere und kleinere Städte wie in unserem Projekt (Flade und Hacke, 2001). Das Mobilitätsverhalten verschiedener Altersgruppen wird also nicht allgemein, sondern gebietstypisch betrachtet. Eine solche Differenzierung kann dazu beitragen, dass Maßnahmen zur Förderung des Umweltverbunds effizienter und gezielter geplant werden können.

In unserem Projekt geht es speziell um die Förderung des Radverkehrs. Es sollen die individuellen Gründe für die Nutzung und die Nicht-Nutzung des Fahrrads in verschiedenen Umwelten ermittelt werden. Die dabei gewonnenen Erkenntnisse sollen Wege aufzeigen, wie die Verlagerung vom Pkw- auf den Radverkehr spürbar gefördert werden kann (vgl. Pez, 1998).

Eine grundlegende Frage ist in diesem Zusammenhang, inwieweit die Fahrradnutzung im höheren Lebensalter überhaupt noch in Betracht gezogen wird. Welche Bedingungen fördern die Radnutzung bei älteren Menschen, welche sind abträglich? Welche städtischen Bedingungen sind günstig, welche eher ungünstig?

Generell gilt, dass die Lebensqualität im Alter ganz entscheidend davon abhängt, wie körperlich beweglich die betreffende Person ist. Der Altersforscher Tom Kirkwood hat dies anschaulich geschildert:

„Es ist leicht zu erkennen, welche Mängel unserer heutigen Gesellschaft zur Abhängigkeit älterer Menschen führen. Aus diversen Gründen gehen ältere Menschen nicht mehr oft aus dem Haus. Durch den Bewegungsmangel beschleunigt sich der Abbau der Muskeln und Knochen; dadurch erhöht sich die Gefahr von Stürzen und Knochenbrüchen. Weniger soziale Interaktion bedeutet weniger geistige Anregung; die Menschen kapseln sich ein und werden anfälliger für Depressionen.“ (FAZ 11.6.01, S. 52).

Körperliche Bewegung und Beweglichkeit ist somit eine Basis für „erfolgreiches Altern“ (Baltes und Carstensen, 1996). Zufußgehen und Radfahren sind aus dieser Sicht anzustrebende Bewegungsformen, sie sollten durch infrastrukturelle (z. B. breitere Gehwege, eigene Radwegenetze) und organisatorische Maßnahmen (z. B. längere Grünphasen für den nicht-motorisierten Verkehr) gefördert werden. Angesichts des Ziels, die Beweglichkeit im Alter zu erhalten und zu fördern, ist es erforderlich, die heterogene Kategorie „Umweltverbund“ aufzusplitten.

2. Untersuchungsansatz

In abgegrenzten Untersuchungsgebieten in sechs Städten wurden in einem 2-stufigen Vorgehen erwachsene Bewohnerinnen und Bewohner mündlich interviewt. In einer ersten Phase wurden insgesamt rund 12.000 Erwachsene – ca. 2.000 pro Stadt – in Kurzinterviews telefonisch über ihre Verkehrsmittelnutzung befragt. Diese Befragung ermög-

lichte es herauszufinden, welche Verkehrsmittel von den Erwachsenen am häufigsten genutzt werden und wieviele Pkw im Haushalt vorhanden sind. In einer zweiten Phase wurde eine nach der Verkehrsmittelnutzung disproportional geschichtete Teilstichprobe von insgesamt rund 1.300 Erwachsenen ausführlicher u. a. über ihre zugrundeliegenden Motive und ihre Bewertungen der bestehenden Umweltbedingungen befragt.

In Abb. 2 ist der Ausschnitt aus dem Untersuchungsansatz dargestellt, über den im Folgenden berichtet wird.

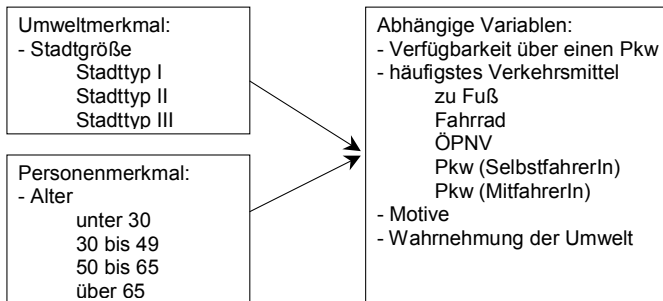


Abb. 2: Untersuchungsansatz (Ausschnitt)

Jeweils zwei Städte repräsentierten einen Stadttyp, die Großstädte Hamburg und Bremen mit über 500.000 Einwohnern den Stadttyp I, Mainz und Kiel mit zwischen 200.000 und 250.000 Einwohnern den Stadttyp II, die Mittelstädte Ahrensburg nördlich von Hamburg und Fürstenwalde südöstlich von Berlin mit rund 30.000 bis 33.000 Einwohnern den Stadttyp III. Die Untersuchungsgebiete in den sechs Städten hatten, gemessen an der Einwohnerzahl von rund 30.000 Einwohnern, eine vergleichbare Größe. Die kleineren Städte Ahrensburg und Fürstenwalde waren bis auf Randgebiete Untersuchungsgebiet.

Vier Altersgruppen wurden unterschieden: die unter 30jährigen, die 30- bis 49jährigen, die 50- bis 65jährigen sowie die über 65jährigen. Die über 65-Jährigen werden im Folgenden als „die Älteren“ bezeichnet. Die Gruppe der Älteren machte in den Stichproben der beiden Phasen durchschnittlich rund ein Fünftel aller Befragten aus.

Untersucht wurden die Zusammenhänge zwischen den unabhängigen Variablen Alter und Stadtgröße und verschiedenen abhängigen Variablen im Alltagsleben.

3. Mobilitätsverhalten

3.1. Verfügbarkeit über einen Pkw

Der Anteil der Älteren, die nicht über einen Pkw verfügen können, ist mit über 50 % vergleichsweise hoch. Bei den jüngeren Gruppen haben im Vergleich dazu durchschnittlich nur rund ein Viertel keinen Pkw. Die Wahlmöglichkeiten der Älteren sind damit deutlich begrenzter als die der Jüngeren. Sie gehören häufiger zur Gruppe der „captive“ (vgl. Rutherford und Wekerle 1988). Der Motorisierungsgrad ist in den kleineren Städten am höchsten¹. Dies gilt indessen nicht für die Gruppe der Älteren.

Tab. 1: Prozentanteil der Personen ohne Pkw-Verfügbarkeit nach Altersgruppen und Stadttypen

Stadttyp	Altersgruppe			
	unter 30	30 bis 49	50 bis 65	über 65
I	32,1	27,4	31,0	40,7
II	31,1	19,0	30,1	57,8
III	17,6	12,6	24,7	53,0

Quelle: Daten der zweiten Erhebungsphase

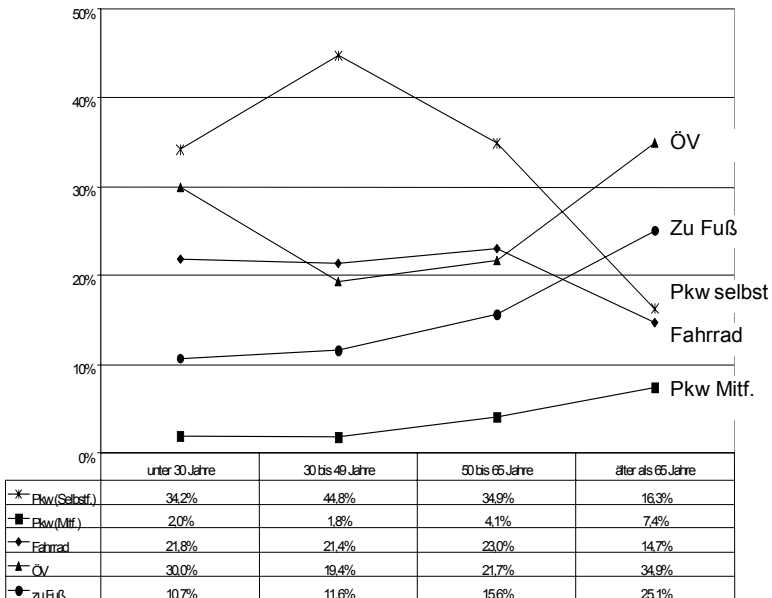
In den großen Städten ist der Unterschied zwischen Jung und Alt in der Pkw-Verfügbarkeit geringer, im Stadttyp III ist er sehr krass. Kleinere Städte scheinen stärker zu polarisieren.

3.2. Zur Verkehrsmittelnutzung

Die Verkehrsmittelnutzung der Älteren unterscheidet sich deutlich von derjenigen der Jüngeren. Im Alter findet eine Verlagerung auf öffentliche Verkehrsmittel und auf das Zufußgehen statt (vgl. Abb. 1). Der selbstgefahrenen Pkw und das Fahrrad verlieren im Alter als Verkehrs-

¹ Dieses Ergebnis ist aufgrund der ausgeprägten Stadt-Land-Unterschiede zu erwarten, vgl. u. a. Bosserhoff (2001).

mittel an Bedeutung. Das Mitfahren im Pkw, das in allen Altersgruppen nur selten praktiziert wird, spielt auch im Alter nur eine geringe Rolle.



Quelle: repräsentative Befragung Erwachsener in sechs Untersuchungsgebieten

Abb. 3: Häufigstes Verkehrsmittel nach Altersgruppen

Die Differenzierung nach Stadttypen macht jedoch sichtbar, dass das Fahrrad von den Älteren nur in den Großstädten seltener benutzt wird, in den kleineren Städten nimmt die Häufigkeit der Fahrradnutzung zu und zwar konträr zur abnehmenden Pkw-Nutzung. Eine Erklärung liefert die unterschiedliche Qualität des ÖPNV-Angebots. Im Stadttyp I existiert z. B. im Allgemeinen ein hoch leistungsfähiges ÖPNV-Angebot, in den kleineren Städten ist ein solches nicht vorhanden, auf das die Älteren sehr wahrscheinlich zurückgreifen würden, wie sie es in den Großstädten augenscheinlich tun.

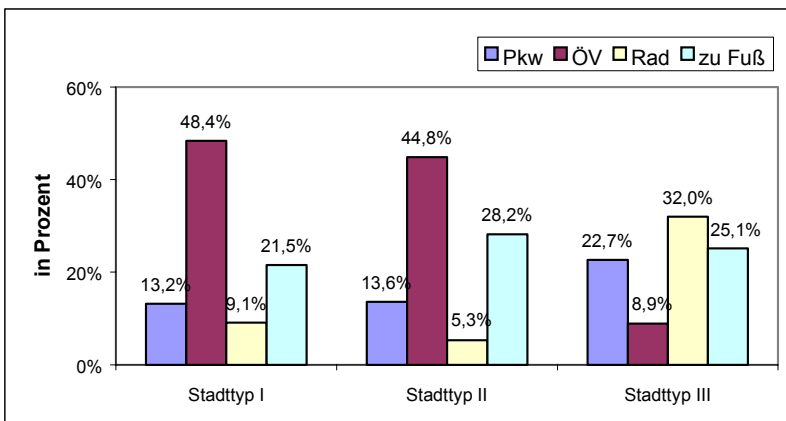


Abb. 4: Häufigste Verkehrsmittel bei den Älteren (über 65jährigen) in den verschiedenen Stadtgebieten in Prozent

Rad- und ÖPNV-Nutzung stehen in einem komplementären Verhältnis. Ob die Älteren Rad fahren, ist demzufolge weniger eine Frage des Alters als vielmehr eine Frage der vorhandenen Gelegenheiten und der bestehenden Bedingungen. Diese sind je nach der Größe der Stadt außerordentlich verschieden. Dies spiegelt sich direkt in der Rad- und der Häufigkeit der ÖPNV-Nutzung der Älteren wider.

Das Ergebnis, dass im Falle eines weniger günstigen ÖPNV-Angebots wie im Stadttyp III das Fahrrad zu einer Alternative für Ältere werden kann, belegt, dass sich Radfahren und Älterwerden nicht grundsätzlich ausschließen müssen.

3.3. Motive der Verkehrsmittelnutzung

Ein Grund, den Ältere bei der Begründung ihrer Verkehrsmittelnutzung häufiger anführen als Jüngere, ist die fehlende Verfügbarkeit über Verkehrsmittel bzw. die mangelnde Wahlfreiheit. Dies entspricht dem Ergebnis, dass sie seltener über einen Pkw verfügen können. Ein weiterer Grund, den die Älteren häufiger nennen, ist die Entfernung, die zurückgelegt werden muss. Größere Entfernungen stellen für Ältere eher ein zusätzliches Hindernis dar: „fußläufige“ Entfernungen können für Ältere beispielsweise bereits Strecken sein, die sie selbst mitnichten als „fußläufig“ empfinden.

Tabelle 2: Gründe für die Radnutzung nach Altersgruppen (in % der Befragten)

Gründe/Zielkategorien	unter 30 Jahre	30-49 Jahre	50-65 Jahre	älter als 65 Jahre
Kosten	10,9	10,1	6,0	2,3
Zeit	46,9	41,9	28,9	14,0
Entfernungen	7,8	12,4	9,6	14,0
Bequemlichkeit	6,3	6,2	13,3	7,0
Unabhängigkeit	21,9	6,2	6,0	4,7
Zweckmäßigkeit	10,9	7,0	10,8	9,3
Spaß, Lust	3,1	10,1	12,0	14,0
keine Wahlmöglichkeit	7,8	7,8	16,9	2,3
schlechtes ÖPNV-Angebot	9,4	3,9	2,4	7,0
Transport von Sachen	-	3,1	7,2	11,6
ökologische Gründe	4,7	10,9	3,6	-
Wohlbefinden, Fitness	18,8	20,2	30,1	23,3
fehlende Parkmöglichkeiten für Pkw	3,1	5,4	-	7,0
befragte Personen (N)	64	129	83	43

Mangel an Zeit ist ein häufig genannter Grund für die Nutzung eines Verkehrsmittels vor allem bei den Jüngeren. Dass sie ein bestimmtes Verkehrsmittel nutzen, um Zeit einzusparen, spielt dagegen bei den Älteren eine deutlich geringere Rolle. Die Älteren bringen das Radfahren genauso wie die Jüngeren mit Wohlbefinden und Fitness in Verbindung. Das Radfahren macht ihnen eher noch häufiger Spaß.

Das Fahrrad ist nicht nur Verkehrsmittel im Alltagsleben, es spielt auch in der Freizeit eine nicht unerhebliche Rolle. Im Stadttyp III dient das Fahrrad den Älteren vor allem als Verkehrsmittel im Alltag, in den Großstädten liegt seine Bedeutung für diese Altersgruppe eher im Freizeitbereich.

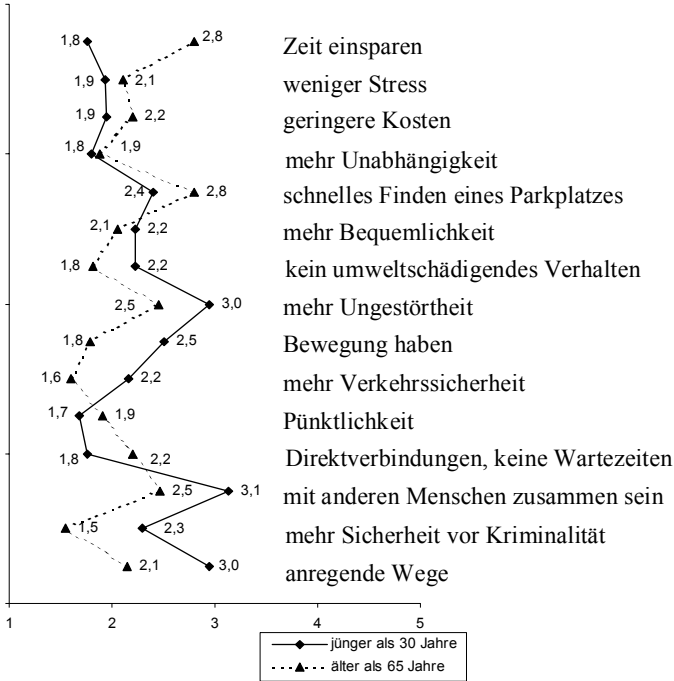


Abb. 5: Durchschnittliche Wichtigkeit verschiedener Kriterien nach Altersgruppen

Unterschiede zwischen den Altersgruppen ergaben sich auch bei den Einstufungen der Wichtigkeit verschiedener Kriterien. Die Frage lautete: „Was ist Ihnen wichtig, wenn Sie unterwegs sind?“ Fünfzehn Kriterien sollten auf einer 5-stufigen Skala (mit 1=sehr wichtig bis 5=ganz unwichtig) beurteilt werden.

Auch hier zeigte sich, dass es den Älteren vergleichsweise unwichtig ist, Zeit einzusparen, weniger Stress zu haben oder schnell einen Parkplatz zu finden, dagegen vergleichsweise wichtig, bequem voranzukommen, Bewegung zu haben, sicher unterwegs zu sein, anregende Wege vorzufinden und mit anderen Menschen zusammen zu sein. Besonders hervorheben möchte ich hier den Aspekt „Bewegung haben“. „Bewegung haben“ wird um so häufiger für wichtig gehalten, je älter eine Person ist: 85% der über 65jährigen halten diesen Aspekt für wichtig, aber nur 55% der unter 30jährigen.

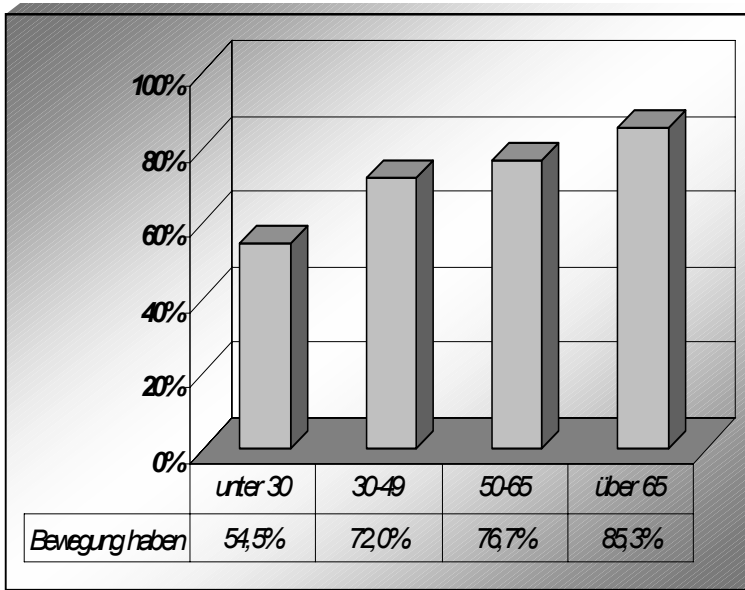


Abb. 6: Wichtigkeit von „Bewegung haben“ in Prozent

Welche Merkmale jeweils für wichtig gehalten werden, ist um so unterschiedlicher, je größer die dazwischen liegende Altersspanne ist. Am wenigsten ähneln sich die Perspektiven der 65jährigen und der unter 30jährigen ($r = 0,17$, n.s.), etwas mehr schon diejenigen der Älteren und der 30- bis 49jährigen ($r = 0,40$ n.s.), am meisten die der Älteren und der 50- bis 65jährigen ($r = 0,80$, $p < .01$). Dieses Ergebnis bedeutet, dass damit zu rechnen ist, dass die Perspektive der Älteren von den Verkehrsplanern, die meistens jünger sind, nicht genügend berücksichtigt wird.

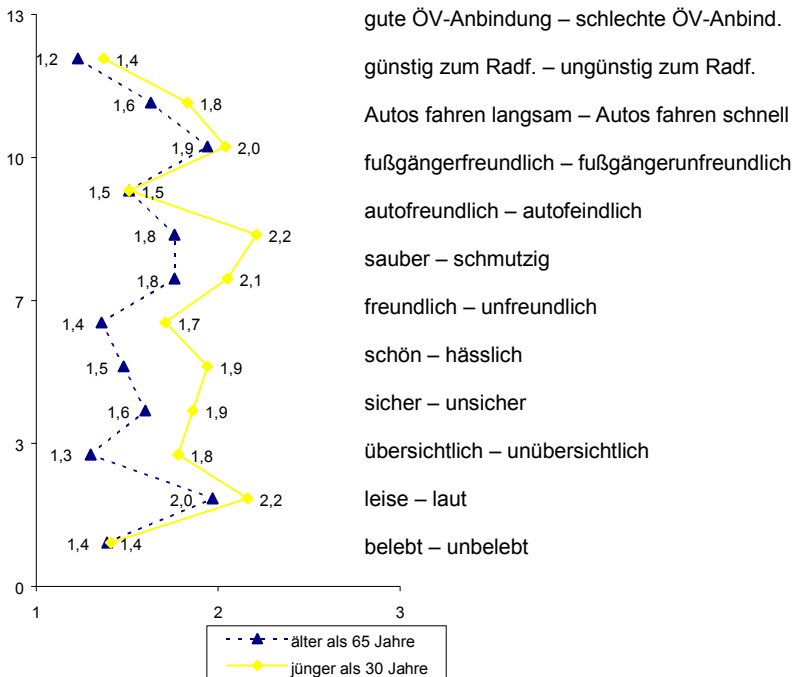
3.4. Wahrnehmung und Bewertung des Wohngebiets

Die Älteren haben einen besonders günstigen Eindruck von ihrer Umwelt, ihre Bewertungen fallen positiver aus als die der Jüngeren, in einigen Fällen auch gleich, jedoch nie negativer. Sie sind öfter als die Jüngeren der Meinung, dass ihr Wohngebiet schön, freundlich und sauber ist. Sie stimmen auch häufiger zu, dass ihr Wohngebiet sicher ist (vgl. Abb. 7).

Besonderes Augenmerk ist hier zu richten auf die wahrgenommenen Bedingungen für die verschiedenen Verkehrsarten im Wohngebiet. Die-

se werden unterschiedlich beurteilt. Am besten schneidet Bemerkenswerterweise der öffentliche Verkehr ab, während die Situation für den Autoverkehr nur von relativ wenigen als günstig bezeichnet wird. Das Wohngebiet wird noch eher als fahrradfreundlich eingestuft.

Mit zunehmendem Alter werden die Bedingungen für die verschiedenen Verkehrsarten positiver beurteilt. Dies gilt jedoch nicht bei der Bewertung der „Fußgängerfreundlichkeit“.



Ein Skalenwert von 1 bedeutet, dass die linke Alternative zutrifft, ein Skalenwert von 3, dass die rechte Alternative zutrifft, 2 bedeutet unentschieden.

Abb. 7: Durchschnittliche Bewertung des Wohngebiets durch Ältere und Jüngere

Der Stadttyp III kommt bei den Älteren am schlechtesten weg. Er ist aus ihrer Sicht am wenigsten fußgängerfreundlich, das ÖPNV-Angebot ist am wenigsten zufriedenstellend. Gerade diese beiden Fortbewegungsarten sind indessen im Alter am meisten verbreitet (vgl. Abb. 3).

Tab. 3: Bewertung des Wohngebiets in Bezug auf verschiedene Verkehrsmittel nach Altersgruppen – Prozentanteil „trifft zu“

das Wohngebiet	unter 30	30-49	50-65	älter als 65	über 65jährige nach Stadttyp		
					I	II	III
ist autofreundlich	21,6	28,2	32,6	47,4	48,0	50,0	43,8
ist fußgängerfreundlich	59,2	48,7	54,2	61,4	59,6	73,5	47,6
ist günstig zum Radfahren	42,5	43,7	47,8	57,5	53,1	64,6	51,3
hat gute ÖPNV-Anbindung	71,3	79,3	82,2	83,0	90,4	85,3	75,3

Tab. 4: Wahrgenommene Nähe zu Zielorten („Es ist nah“) nach Altersgruppen in Prozent

Zielort/Stadtyp	Altersgruppen				insgesamt
	unter 30	30-49	50-65	über 65	
Lebensmittelgeschäfte					
I	90,9	87,0	88,7	72,2	85,5
II	86,7	80,5	71,5	70,3	78,0
III	69,2	64,1	59,4	56,6	61,8
Freizeitorte					
I	44,2	53,3	59,4	62,0	54,5
II	29,8	41,5	45,2	44,6	40,3
III	37,3	35,4	39,6	35,0	36,9

Die Entfernungen zu Läden und Freizeitorten werden von allen Altersgruppen mit abnehmender Stadtgröße als zunehmend weiter weg wahrgenommen. Die Gruppe, die am seltensten findet, dass es Einkaufsmöglichkeiten in der Nähe gibt, sind die Älteren im Stadttyp III.

Legt man bei der Beurteilung, welcher Stadttyp für Ältere am besten geeignet ist, als Kriterium die subjektive Nähe der Zielorte zu Grunde, dann liegt auf der Hand, dass der Stadttyp I am ehesten dem Leitbild der Stadt

der kurzen Wege entspricht, der für die Älteren, die mehr als die anderen Altersgruppen zu Fuß gehen (vgl. Abb. 3), besonders günstig ist.

Zugleich ist aber auch festzustellen, dass die Älteren in den Großstädten weniger Rad fahren als im Stadttyp III. Legt man das Kriterium, durch Radfahren, Bewegung haben, zugrunde, ergibt sich das umgekehrte Bild.

4. Schlussfolgerungen

Die globale Feststellung, dass die Älteren weniger Rad fahren, wird durch das Ergebnis relativiert, dass sie in kleineren Städten durchaus häufig mit dem Fahrrad unterwegs sind. Die meisten von ihnen fahren gerne Rad und verbinden diese Fortbewegungsart wie auch die Jüngeren mit der Vorstellung von Wohlbefinden und Fitness.

Das Radfahren kann gerade bei Älteren dazu beitragen, dass sie nach wie vor oder zumindest noch einige Jahre länger „ein bewegtes Leben“ führen können. Aus dieser Perspektive betrachtet, sollte gerade in den größeren Städten die Radverkehrsinfrastruktur nachdrücklich ausgebaut und verbessert werden. Eine Förderung des Umweltverbunds, erscheint, von den Älteren aus gesehen, viel zu unspezifisch. Die Bedeutung, die das Radfahren für Ältere für die Erhaltung von Wohlbefinden und Fitness haben könnte, bleibt in der Sammelkategorie „Umweltverbund“ im Verborgenen. Die Kategorie „Radfahren“ sollte deshalb nicht subsummiert, sondern stets extra ausgewiesen werden.

Literatur

- Baltes, M. M. & Carstensen, L. (1996). Gutes Leben im Alter: Überlegungen zu einem prozessorientierten Metamodell erfolgreichen Alterns. *Psychologische Rundschau*, Jg. 47, S. 199-215.
- Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) (1996). *Eckwerte einer zukunftsorientierten Mobilitätsforschungspolitik*. Bonn.
- Bosserhoff, D. (2001). Integration von Verkehrsplanung und räumlicher Planung. In: Flade, A. & Bamberg, S. (Hrsg.). *Ansätze und Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens*. Darmstadt, Institut Wohnen und Umwelt.

- Flade, A. & Hacke, U. (2001). Radfahren in der Stadt der kurzen Wege? Mobilitätsverhalten der Älteren in Städten unterschiedlicher Größenordnung. In: Flade, A.; Limbourg, M. & Schlag, B. (Hrsg.). *Mobilität älterer Menschen*. Opladen, Leske + Budrich.
- Kirkwood, T. (2001). Langes Leben ist keine Kunst, sondern Lebenskunst. FAZ vom 11.6.2001, Nr. 133, S. 52.
- Lück, H. (1996). *Die Feldtheorie und Kurt Lewin*. Weinheim, Psychologie Verlags Union.
- Mollenkopf, H. & Oswald, F. (2001). Die Mobilität Älterer in städtischen und ländlichen Regionen Ost- und Westdeutschlands. In Flade, A.; Limbourg, M. & Schlag, B. (Hrsg.). *Mobilität älterer Menschen*. Opladen, Leske + Budrich.
- Pez, P. (1998). Radverkehrsförderung als Strategie zur Entlastung des Stadtverkehrs. *Archiv für Kommunalwissenschaften*, Heft I, S. 103-116.
- Rutherford, B. M. & Wekerle, G. R. (1988). Captive rider, captive labor. Spatial constraints and women's employment. *Urban Geography*, Jg. 9, S. 116-137.
- Statistisches Bundesamt (2000). *Datenreport 1999*. Bonn, Bundeszentrale für politische Bildung.

Die Mobilität Älterer in städtischen und ländlichen Regionen Ost- und Westdeutschlands

1. Einführung

Außerhäusliche Mobilität – die Möglichkeit, sich von der Wohnung aus zu Orten oder Personen hin begeben zu können, die man gerne erreichen möchte oder die man aus den verschiedensten Gründen aufsuchen muss – wird im Alter immer schwieriger. Körperliche Kräfte lassen allmählich nach, die Wahrscheinlichkeit sensorischer Beeinträchtigungen wächst, und ungünstige Umweltbedingungen können oft nur noch mit großen Mühen oder gar nicht mehr bewältigt werden. Private und öffentliche Verkehrsmittel, die die Mobilität unterstützen könnten, stehen Älteren nur in begrenztem Ausmaß zur Verfügung. Zugleich hat die räumliche Trennung von Wohnen und Arbeiten, von Freizeit und Versorgung zu wachsenden Entfernungen zwischen Funktionsräumen geführt. Die Tendenz zur Konzentration von Dienstleistungs-, Freizeit- und administrativen Einrichtungen und der Abbau regionaler öffentlicher Verkehrsverbindungen macht individuelle Mobilität zu einer immer größeren Notwendigkeit, um eine selbständige Lebensführung, soziale Integration und gesellschaftliche Teilhabe zu gewährleisten.

In diesem Beitrag werden die Rahmenbedingungen der Mobilität im Alter näher untersucht. Dazu werden zunächst die alltäglichen außerhäuslichen Wege älterer Menschen in städtischen und ländlichen Regionen Ost- und Westdeutschlands beschrieben. Sodann werden die unterschiedlichen individuellen, sozialen und räumlichen Voraussetzungen für Mobilität in den vier Regionen getrennt für eine jüngere und eine ältere Altersgruppe vorgestellt und schließlich die Auswirkung dieser Bedingungen auf die Zufriedenheit Älterer mit ihren Mobilitätsmöglichkeiten untersucht.

Empirische Grundlage für die nachfolgend dargestellten Ergebnisse bilden zwei Untersuchungen, von denen die erste 1995 in zwei Großstädten (Chemnitz und Mannheim) mit 804 Personen¹ und die zweite 1999 in zwei ländlichen Regionen (Oberspreewald-Lausitz und Rhein-Hunsrück-Kreis) mit 412 Personen durchgeführt wurde.² In beiden Fällen handelt es sich um eine nach Alter und Geschlecht disproportional geschichtete Zufallsstichprobe von Frauen und Männern ab 55 Jahre, die in persönlichen Interviews mit einem standardisierten Fragebogen zu den objektiven Bedingungen und subjektiven Bewertungen ihrer Mobilitätsmöglichkeiten befragt wurden. Zudem notierten und beschrieben die Befragten in einem über drei Tage geführten Tagebuch detailliert alle Wege, die sie während dieser Zeit gingen oder fuhren. Bei den Befragten in den Städten handelt es sich um eine aus den Einwohnermelderegistern gezogene Zufallsstichprobe, die Befragten in den ländlichen Regionen wurden nach Random-Route-Verfahren in Orten der Gemeindegrößenklassen 1 – 3 (bis 20.000 Einwohner) ausgewählt.

Bei den beiden Städten (Ch und Ma) handelt es sich um Oberzentren mit differenzierter Siedlungs- und Verkehrsinfrastruktur. Sie sind vergleichbar in Bezug auf Einwohnerdichte (Ma: 318.400 Einwohner; Ch: 283.600 Einwohner) und den Anteil der 65jährigen und älteren an allen Einwohnern (Ma und Ch: 15,7%) (BfLR, 1995). Die beiden „Land“-Regionen (Lau und Hun) gehören zum Kreistyp „Ländliche Kreise in Verstärkerten Räumen“ und sind annähernd vergleichbar in Bezug auf Fläche (Hun: 963 km²; Lau: 1217 km²), Bevölkerungsdichte (Hun: 109 EW/km²; Lau: 126 EW/km²) sowie den Anteil der 65jährigen und Älteren (Hun: 17%; Lau: 15%) (BBR, 1999).

2. Die alltäglichen Wege der Älteren

An einem durchschnittlichen Tag der Woche verlassen Ältere ihre Wohnung im Durchschnitt zwischen einmal und 1,3-mal. Das ergab die Auswertung der Mobilitätstagebücher von insgesamt 1215 Befragten. Dabei waren die Mannheimer Befragten während des dokumentierten Untersuchungszeitraums von drei Tagen mit durchschnittlich 3,6 Wegen am häufigsten und die Befragten im Hunsrück mit drei Wegen am

¹ Das Projekt "Erhaltung von Mobilität zur sozialen Teilhabe im Alter" wurde vom Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend (BMFSFJ) gefördert und unter Leitung von Prof. Dr. Wolfgang Zapf am Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung (WZB) durchgeführt (vgl. Mollenkopf & Flaschenträger, in Druck).

² Diese Studie wurde aus Mitteln des DZFA finanziert und analog zu der Untersuchung in den beiden Städten durchgeführt.

seltensten außerhalb ihrer Wohnung unterwegs. Die Frauen und Männer in den beiden ostdeutschen Regionen berichteten während des gleichen Untersuchungszeitraums unabhängig vom Wohnort über durchschnittlich 3,4 Wege.³

Jeder zehnte Städter und 8% der befragten Landbewohner haben ihre Wohnung während der untersuchten drei Tage gar nicht verlassen. Bei diesen immobilien Personen handelt es sich zum Teil um alte Menschen, die angaben, stark in ihrer körperlichen Bewegungsfähigkeit eingeschränkt zu sein. Diesen gesundheitlich beeinträchtigten Personen stehen aber auch Befragte gegenüber, die ohne Schwierigkeiten außer Haus hätten gehen können, dazu aber offenbar keinen Anlaß hatten.

Die *Aktivitäten*, die am häufigsten als Zweck eines Weges angegeben wurden, unterscheiden sich in den vier Untersuchungsregionen nur unwesentlich: Alltägliche Einkäufe und Besorgungen sowie kleinere Spaziergänge sind die am meisten genannten Aktivitäten. Das Zusammensein mit Familienangehörigen oder Freunden gehört laut Tagebuchaufzeichnungen ebenfalls zu den häufigen Motiven für außerhäusliche Mobilität. Weit über die Hälfte aller Aktivitäten entfallen auf diese drei Kategorien. Ebenfalls oft wurden Gesundheitsversorgung und Erledigungen bei Post, Bank oder Behörden als Motiv für außerhäusliche Mobilität genannt.

Vergleicht man die Struktur der gegangenen oder gefahrenen Wege, so lassen sich in den städtischen und ländlichen Regionen unterschiedliche Mobilitätsmuster feststellen. Die *Wegedauer*, berechnet auf der Grundlage aller im Zeitraum von drei Tagen zurückgelegten Wege, betrug in den Städten (einschließlich der damit verbundenen Aktivitäten) zwei Stunden und 48 Minuten. Auf dem Land war der Zeitaufwand für einen durchschnittlichen Weg – wiederum einschließlich Aktivitäten am Zielort – geringer. Im Hunsrück dauerte ein durchschnittlicher „Ausgang“ zweieinhalb Stunden (150 Minuten) und in der Lausitz nur knapp über zwei Stunden (124 Minuten). Das heißt, dass die Älteren auf dem Land ihre Wohnung nicht nur seltener verlassen, sondern auch kürzere Zeitspannen eines Tages außer Haus verbringen. Dies ist insofern etwas unerwartet, als in den beiden ländlichen Untersuchungsregionen deutlich häufiger andere Orte oder Städte als Ziele angegeben wurden

³ Ein Weg beginnt unserer Definition nach mit dem Verlassen der eigenen Wohnung und endet mit der Rückkehr in die Wohnung; das entspricht der in der Verkehrsforschung verwendeten Definition von „Ausgang“. 80% der Wege in den Städten und etwa 90% derjenigen in den ländlichen Untersuchungsregionen bestehen dabei aus einem Hinweg, einer Zielaktivität und dem Rückweg.

(Tabelle 1). Knapp die Hälfte aller *Ziele* – die eigene Wohnung beim Rückweg nicht eingerechnet – liegt zwar in den Städten wie den ländlichen Regionen in der näheren Umgebung beziehungsweise in der Nachbarschaft der Befragten (vgl. dazu auch Friedrich, 1995).

Tab. 1: Ziele der zurückgelegten Wege^{a)}

	Städtische Regionen		Ländliche Regionen	
	Chemnitz	Mannheim	Lausitz	Hunsrück
<i>Zielorte</i>				
Nähere Umgebung, Nachbarschaft	49	50	46	45
Haltestelle, Bahnhof	19	7	1	1
Innenstadt, Ortszentrum	10	16	28	21
Weitere Umgebung, anderer Stadt- oder Ortsteil	19	19	13	11
Anderer Ort, andere Stadt	3	7	11	22

Angaben in %

^{a)}Basis: Alle Teilwege mobiler Personen (d.h. der Personen, die während der 3 dokumentierten Tage mindestens einmal außerhalb ihrer Wohnung unterwegs waren) ohne Rückweg zur Wohnung (Ch: 1956; Ma: 1926; Lau: 743; Hun: 600 Teilwege);

N(Chemnitz)=360; N(Mannheim)=363; N(Lausitz)=180; N(Hunsrück)=170

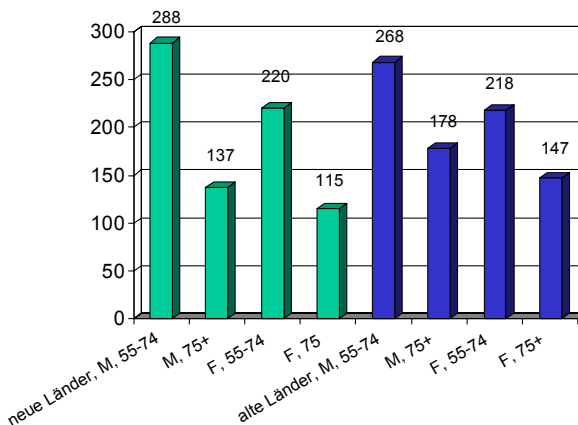
Datenbasis: Outdoor Mobility Diary 1995; Rural Mobility Diary 1999

Bei allen weiteren Zielen zeigten sich jedoch deutliche Unterschiede: Der Anteil der Teilwege, die zunächst eine Haltestelle oder einen Bahnhof zum Ziel hatten, ist in Chemnitz mit fast einem Fünftel signifikant größer als in Mannheim. In den beiden Landregionen war dieser Anteil verschwindend gering. In der ostdeutschen Stadt führten lediglich 10% und in der westdeutschen 16% aller Teilwege in die Innenstadt, was auf eine unterschiedliche Attraktivität der Stadtzentren schließen lässt. Im Hunsrück dagegen hatten 21% und in der Lausitz sogar 28% das Ortszentrum zum Ziel – wobei dies in kleineren Orten allerdings von der Entfernung her fast gleichbedeutend mit der näheren Umgebung sein kann. In den beiden Städten wurden andererseits mehr Wege in einen anderen Stadtteil oder die weitere Umgebung unternommen als in den ländlichen Regionen. In eine andere Stadt oder einen anderen Ort führten wieder vergleichsweise mehr Wege der Landbewohner als der Städter. In Chemnitz beliefen letztere sich auf rund 3%, während in Mannheim 7%, in der Lausitz 11% und im Hunsrück sogar 22% aller

Teilweise einen anderen Ort zum Ziel hatten. Auch hier muss jedoch wieder einschränkend gesagt werden, dass die Entfernung in den Tagebüchern nicht erfasst wurde, so dass diesbezüglich möglicherweise kein großer Unterschied zu den häufiger in den Stadtzentren oder in anderen Stadtteilen gelegenen Zielen der städtischen Wege besteht.

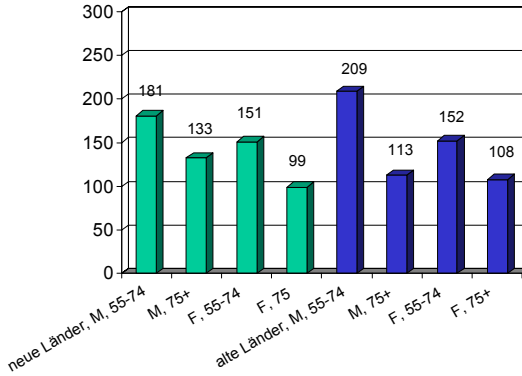
In den Städten führen die höhere räumliche Dichte und das vielfältigere Dienstleistungsangebot in den Stadtzentren und innenstadtnahen Wohngebieten offenbar auch zum Erledigen mehrerer Besorgungen oder der Kombination verschiedener Aktivitäten in sogenannten „*Wegekett*en“, denn bei rund einem Fünftel der in Mannheim und Chemnitz dokumentierten Wege handelt es sich um solche aus mehreren Teilstrecken zusammengesetzte Wege. In den ländlichen Regionen hingegen bestehen die Wege fast ausschließlich aus einfachen Wegen, das heißt aus dem Hinweg, einer Zielaktivität und dem Rückweg (Lausitz: 88%; Hunsrück: 94%).

Die *Zahl* der Wege und die *Dauer* eines typischen Weges je Befragtem unterscheidet sich allerdings in allen vier Regionen noch einmal deutlich nach Alter und Geschlecht: Die längste Zeit sind Männer der jüngeren Altersgruppe außer Haus unterwegs, während die hochaltrigen Frauen (ab 75 Jahre) die vergleichsweise kürzeste Zeit außerhalb ihrer Wohnung verbringen (Abbildung 1 und 2).



Datenbasis: Outdoor Mobility Survey 1995, N=802

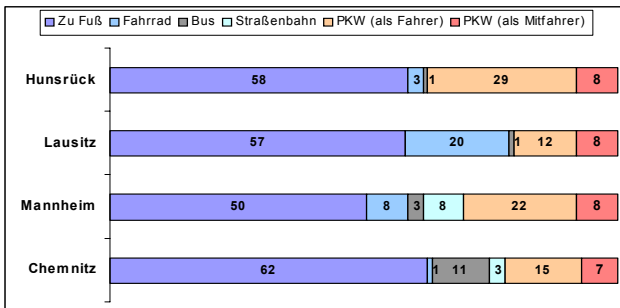
Abb. 1: Pro Person und Tag außer Haus verbrachte Zeit (Städte, in Min.)



Datenbasis: Rural Mobility Survey 1999, N=379

Abb. 2: Pro Person und Tag außer Haus verbrachte Zeit (ländliche Regionen, in Minuten)

Ebenfalls große Unterschiede zeigen sich bei den benutzten *Verkehrsmitteln* (Abbildung 3). In den Städten wird rund die Hälfte der Wege zu Fuß zurückgelegt. In den ländlichen Untersuchungsregionen ist dies sogar bei 58% der Wege der Fall. In der Lausitz wird darüber hinaus für etwa jeden fünften Weg das Fahrrad benutzt. Damit werden in dieser Untersuchungsregion über drei Viertel aller Wege in Form von nicht-motorisiertem Individualverkehr bewältigt.



Basis: Wege an 3 Tagen

Quelle: Outdoor Mobility Diary 1995; Rural Mobility Diary 1999.

Abb. 3: Benutzte Verkehrsmittel (städtische und ländliche Regionen; in Prozent)

Demgegenüber werden im Hunsrück knapp 40% der Wege mit dem Auto gefahren. Auch in der westdeutschen Großstadt wird das Auto noch für jeden dritten Weg benutzt – im Osten Deutschlands auf Grund des geringeren Pkw-Besitzes nur für jeden fünften Weg. Lediglich 5% der Wege in Chemnitz und Mannheim werden ausschließlich mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt; bei weiteren 11% wird jedoch zumindest teilweise ein öffentliches Verkehrsmittel benutzt. In den ländlichen Untersuchungsregionen ist die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel mangels Verfügbarkeit minimal.

Der Vergleich der Verkehrsmittelnutzung macht bereits deutlich, wie sich unterschiedliche Voraussetzungen auswirken können. Im Folgenden werden die verschiedenen individuellen und strukturellen Voraussetzungen für Mobilität noch etwas näher untersucht.

3. Die Voraussetzungen für außerhäusliche Mobilität

Als wichtige Rahmenbedingungen für Mobilität sind zum einen individuelle Voraussetzungen wie die Ressourcen, Kompetenzen und Bedürfnisse einer Person sowie Haushaltsform und soziales Netzwerk, zum anderen die Voraussetzungen des Wohnumfeldes wie die Verfügbarkeit von Dienstleistungseinrichtungen und die Möglichkeit der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel zu betrachten.

3.1. Individuelle und soziale Voraussetzungen der Mobilität

Individuelle Voraussetzungen wie Gesundheit und Bewegungsfähigkeit sind eher biologisch bedingt und weniger von der Siedlungsstruktur abhängig. Die diesbezüglichen Befunde stimmen für die älteren Befragten (ab 75 Jahre) in den untersuchten östlichen und westlichen Regionen auch weitgehend überein (Tabelle 2).⁴ Der Anteil der 75jährigen und älteren Personen, die ihre Bewegungsfähigkeit als gut oder sehr gut einschätzen, liegt in den Städten zwischen 30% (Ch) und 34% (Ma) und in den ländlichen Regionen zwischen 32% (Lau) und 33% (Hun). In der jüngeren Altersgruppe (55-74 Jahre) sind diese Anteile erwartungsgemäß größer als in der älteren Gruppe.

⁴ Eine statistische Prüfung der Stadt-Land Unterschiede ist zwar nicht möglich, da es sich um unterschiedliche Stichprobenbeziehungen, Stichprobengrößen und Untersuchungszeiträume handelt. Einige Ergebnisse erlauben jedoch aufgrund ihrer starken Divergenz, neben der Testung von Subgruppenunterschieden innerhalb der beiden Stichproben auch Stadt-Land Unterschiede als inhaltlich bedeutsam einzustufen.

Tab. 2: Individuelle und soziale Voraussetzungen der Mobilität

Variable (M oder %, n)	55-74 Jahre						75 und älter					
	Ländliche Regionen (n = 221)			Stadtregionen (n = 412)			Ländliche Regionen (n = 191)			Stadtregionen (n = 392)		
	W Hun	O Lau	Unter- schie- de	W Ma	O Ch	Unter- schie- de	W Hun	O Lau	Unter- schie- de	W Ma	O Ch	Unter- schie- de
(Sehr) gute Bewegungsfähigkeit (%) ^{a)}	63	52	*	47	42	n.s.	33	32	n.s.	34	30	n.s.
Zufriedenheit mit der finanziellen Situation des Haushalts (0-10) ^{b)}	6.9	7.4	n.s.	7.3	7.2	n.s.	6.8	7.7	**	7.2	7.8	*
PKW im Haushalt (%)	76	60	**	72	57	**	40	25	*	39	19	***
Aktive Autofahrer/innen (%)	66	39	***	55	37	***	27	16	n.s.	32	12	***
Alleinlebend (%)	22	34	n.s.	26	23	n.s.	47	57	n.s.	45	52	n.s.
Kinder am Ort (%)	64	58	n.s.	60	67	n.s.	54	48	n.s.	50	66	***
Anzahl Kategorien wichtiger Personen (0-16) ^{c)}	6.2	4.0	***	4.6	3.3	***	3.9	2.4	***	3.3	2.3	***
Außerhäusliche Freizeitaktivitäten (0-13) ^{d)}	6.2	4.0	***	4.6	3.3	***	3.9	2.4	***	3.3	2.3	***
Zufriedenheit mit Freizeitaktivitäten (0-10) ^{b)}	7.1	7.0	n.s.	7.5	7.1	n.s.	6.3	6.2	n.s.	6.7	6.6	n.s.

Anmerkung: * = p < .05; ** = < .01; *** = < .001.

a) Subjektive Einschätzung auf einer 5-stufigen Skala (von „sehr gut“ bis „sehr schlecht“).

b) Durchschnittswerte auf einer Zufriedenheitsskala von 0 (ganz und gar unzufrieden) bis 10 (ganz und gar zufrieden).

c) Summenscore aus Kategorien möglicher sozialer Gruppen, in denen wichtige Bezugspersonen genannt wurden (z.B. Kinder, Geschwister, Freunde, bezahlte Helfer, usw.) (0-16).

d) Summenscore aus Aktivitäten wie Wandern, kulturelle Aktivitäten (Kino, Theater usw.), Gartenarbeit, Sport, usw. (0-13).

Dabei äußern sich die Befragten in den beiden Städten allerdings weniger positiv als die Gleichaltrigen auf dem Land: Nicht einmal die Hälfte der 55-74jährigen beurteilt dort ihre Bewegungsfähigkeit als gut oder sehr gut (Ma: 47%; Ch: 42%). Besonders „fit“ scheinen die jüngeren

Frauen und Männer im Hunsrück zu sein (63% gute bis sehr gute Bewegungsfähigkeit; Lausitz: 52%). Die Zufriedenheit mit der Gesundheit ist ebenfalls in den höheren Altersgruppen erwartungsgemäß niedriger als in den jüngeren (M= zwischen 5.0 und 5.8; 55-75 Jahre: M= zwischen 6.2 und 6.5; jeweils gemessen auf einer Skala von 0 = ganz und gar unzufrieden bis 10 = ganz und gar zufrieden). Innerhalb der von uns untersuchten Altersgruppen bestehen jedoch keine nennenswerten Unterschiede zwischen Stadt und Land oder Ost und West. Auch mit der finanziellen Situation ihres Haushalts sind die jüngeren Befragten in allen vier Regionen ähnlich zufrieden (M= zwischen 6.9 und 7.4). In der Altersgruppe der 75jährigen und älteren hingegen besteht insbesondere auf dem Land ein deutliches Gefälle zu Ungunsten der Westdeutschen.

Wie in Deutschland insgesamt ist der Automobilbesitz auch in den von uns untersuchten ländlichen und städtischen Regionen Westdeutschlands verbreiteter als in den ostdeutschen Untersuchungsregionen. Die älteren Westdeutschen verfügen signifikant häufiger über einen privaten Pkw als die jeweils Gleichaltrigen in Ostdeutschland. Abgesehen von den hochbetagten Frauen und Männern auf dem Land fahren sie auch häufiger selbst Auto. Der Autobesitz hängt nach unseren Analysen in allen vier Regionen vor allem von der Zusammensetzung des Haushalts, vom Einkommen und vom Alter einer Person ab. Alleinlebende haben jeweils wesentlich seltener ein Auto zur Verfügung als Personen, die in Zwei- und Mehrpersonenhaushalten leben. Dasselbe gilt für die höheren Altersgruppen und die Bezieher niedriger Einkommen. Nur im Hunsrück, der untersuchten westdeutschen Landregion, ist der Autobesitz auch in der niedrigsten Einkommensgruppe hoch.

Auch bezüglich *sozialer Rahmenbedingungen* und *Freizeitaktivitäten* lassen sich Gemeinsamkeiten und Unterschiede feststellen. Altersbedingte Unterschiede zeigen sich in allen Regionen hinsichtlich Haushaltsform – im höheren Alter ist der Anteil Alleinlebender (vor allem verwitweter Frauen) größer – und bei Einschränkungen im Aktivitätsspektrum (insbesondere hinsichtlich Tätigkeiten, die eine gute physische Kondition erfordern).

Regionale Unterschiede zeigen sich im Hinblick auf die Erreichbarkeit von Kindern, auf soziale Netzwerke und auf Freizeitaktivitäten: Zwischen 48% (in der Gruppe der über 74jährigen in der Lausitz) und 64% (in der Gruppe der 55-74jährigen im Hunsrück) der Älteren in den ländlichen Regionen haben Kinder, die im gleichen Ort leben. In den Städten liegen diese Anteile zwischen 50% (Mannheim) und 67% (Chemnitz). Die Zahl sozialer Gruppen, aus denen wichtige Bezugspersonen stammen, ist zumindest bei den jüngeren Befragten auf dem Lande je-

weils größer als bei den Befragten in den beiden Städten. Außerdem berichten die Befragten auf dem Land, wiederum insbesondere in der jüngeren Gruppe, über mehr außerhäusliche Freizeitaktivitäten.

Ost-West-Unterschiede

Unabhängig davon, ob sie in der Stadt oder auf dem Land leben, unterscheiden sich die westdeutschen deutlich von den ostdeutschen Befragten bezüglich ihrer sozialen Netzwerke und außerhäuslichen Freizeitaktivitäten. Die älteren Frauen und Männer in den westdeutschen Regionen benennen in mehr der erfragten möglichen Bezugsgruppen (wie beispielsweise Kinder, Geschwister, Freunde, bezahlte Helfer) Personen, die wichtig für sie sind, als die Befragten im Osten. Sie verfügen damit über ein vielfältigeres (wenn auch nicht unbedingt zahlenmäßig größeres) Netzwerk als die Älteren in Ostdeutschland. Darüber hinaus sind die Älteren in den westdeutschen Untersuchungsregionen in mehr Freizeitbereichen aktiv als die jeweils Gleichaltrigen in den ostdeutschen Regionen. In Bezug auf die Zufriedenheit mit ihren Freizeitmöglichkeiten besteht jedoch kein Unterschied zwischen den Älteren in Ost- und Westdeutschland. Vielmehr beurteilen die Befragten in beiden Städten ihre diesbezüglichen Möglichkeiten etwas besser als die Älteren in den ländlichen Regionen.

3.2. Voraussetzungen des Wohnumfeldes

Neben individuellen und sozialen Ressourcen können die infra- und verkehrsstrukturelle Situation im Wohnumfeld und deren subjektive Bewertung die Art und das Ausmaß außerhäuslicher Mobilität entscheidend beeinflussen. Hinsichtlich dieser Bedingungen überschneiden sich Stadt-Land- und West-Ost-Unterschiede (Tabelle 3).

Stadt-Land-Unterschiede

Die städtischen und ländlichen Untersuchungsregionen unterscheiden sich insbesondere in Bezug auf objektive Bedingungen und subjektive Bewertungen des Wohnumfeldes sowie auf den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). Die Älteren auf dem Land sind zufriedener mit ihrer Wohnumgebung und fühlen sich dort deutlich sicherer als die Befragten in den Städten. In den Städten ist dagegen die Zufriedenheit mit dem ÖPNV größer, und Busse und Bahnen werden wesentlich häufiger genutzt als auf dem Land. In Chemnitz und Mannheim fahren selbst rund 75% der 75jährigen und älteren zumindest gelegentlich mit öffentlichen Verkehrsmitteln. In den beiden ländlichen Regionen trifft dies nicht einmal für die Hälfte aller Befragten zu.

Tab. 3: Objektive und subjektive Voraussetzungen des Wohnumfeldes

Variable (M oder %, n)	55-74 Jahre						75 und älter					
	Ländliche Regionen (n = 221)			Stadtregionen (n = 412)			Ländliche Regionen (n = 191)			Stadtregionen (n = 392)		
	W Hun	O Lau	Unter- schie- de	W Ma	O Ch	Unter- schie- de	W Hun	O Lau	Unter- schie- de	W Ma	O Ch	Unter- schie- de
Zufriedenheit mit der Wohnumgebung (0-10) ^{a)}	9.2	8.1	***	7.0	7.3	n.s.	9.1	8.3	***	7.7	7.6	n.s.
Unsicherheitsgefühle ^{b)}	1.5	1.8	***	2.3	2.3	n.s.	1.6	1.9	**	2.4	2.4	n.s.
ÖPNV-Nutzung (zumindest gelegentlich) (%)	43	42	n.s.	82	88	n.s.	38	46	n.s.	76	73	n.s.
Zufriedenheit mit dem ÖPNV (0-10) ^{a)}	5.7	5.5	n.s.	7.1	7.5	n.s.	6.4	5.8	n.s.	7.3	7.3	n.s.
Basis-Angebote und Einrichtungen (0-8) ^{c)}	5.6	5.3	n.s.	7.0	6.9	n.s.	6.1	5.7	n.s.	7.1	7.1	n.s.
Erweitertes Angebot (0-12) ^{d)}	7.4	6.5	*	7.6	4.3	***	8.0	6.2	***	7.3	4.6	***
Schwierigkeiten, wichtige Einrichtungen zu erreichen (%)	7	12	n.s.	13	20	n.s.	24	22	n.s.	28	41	**
Zufriedenheit mit Einrichtungen (0-10) ^{a)}	7.5	6.7	*	7.3	7.1	n.s.	8.3	7.0	**	7.5	7.3	n.s.

Anmerkung: * = $p < .05$; ** = $p < .01$; *** = $p < .001$.

^{a)} Durchschnittswerte auf einer Zufriedenheitsskala von 0 (ganz und gar unzufrieden) bis 10 (ganz und gar zufrieden).

^{b)} Durchschnittswerte auf einer Skala von 1 (sehr sicher) bis 4 (sehr unsicher).

^{c)} Summenscore aus Lebensmittelladen, anderen Geschäften, Apotheke, Arzt/Gesundheitszentrum, Bank, Post, Bushaltestelle, Straßenbahnhaltestelle (0-8).

^{d)} Summenscore aus Frisör, Fußpflege/Physiotherapie, Seniorenzentrum etc., Tagespflege, Krankenhaus, Sportmöglichkeiten, Behörden, kulturellen Einrichtungen, Park/Grünanlagen, Bahnhof, Kirche, Friedhof (0-12).

Auch die Versorgung mit Basis-Dienstleistungsangeboten und Einrichtungen wird in den Städten günstiger beurteilt als auf dem Land. Allerdings zeigen genauere Analysen, dass viele großstädtische Randgebiete mit Geschäften und Dienstleistungseinrichtungen spärlicher versorgt sind als so manches größere Dorf.

Ost-West-Unterschiede

Betrachtet man die Wohnumfeldbedingungen nochmals im Hinblick auf Ost-West-Unterschiede, so zeigt sich, daß die Versorgung mit Ge-

schäften und Dienstleistungseinrichtungen in den Städten zwar im Durchschnitt günstiger ist als auf dem Land, daß jedoch ein signifikantes West-Ost-Gefälle besteht, sobald es um mehr als die Deckung von Grundbedürfnissen geht. Speziell in Chemnitz bestehen in dieser Hinsicht bedenkliche Defizite, und entsprechend haben dort vor allem hochbetagte Personen (41% der 75jährigen und älteren) häufig Schwierigkeiten, wichtige Einrichtungen zu erreichen.

Die hochaltrigen Chemnitzer sind jedoch kaum weniger zufrieden als die gleichaltrigen Mannheimer. In den ostdeutschen Land-Regionen wirkt sich das geringe Angebot dagegen in beiden Altersgruppen in einer deutlich geringeren diesbezüglichen Zufriedenheit aus.

Neben der in beiden westdeutschen Regionen günstigeren Versorgung mit Dienstleistungseinrichtungen bestehen *in den ländlichen Regionen* auch signifikante Ost-West-Unterschiede hinsichtlich der *subjektiven Bewertungen* einiger Wohnumfeldbedingungen. So äußern sich die Älteren im Hunsrück deutlich zufriedener über ihre Wohnumgebung und das dortige Dienstleistungsangebot als die Älteren in der Lausitz, und sie fühlen sich sicherer in ihrem Wohnumfeld als ihre ostdeutschen Altersgenossen (vgl. nochmals Tabelle 3).

Die Realisierung von Mobilitätswünschen und -notwendigkeiten hängt also von vielen individuellen, strukturellen und regionalen Voraussetzungen ab. Inwieweit diese sich auf die Zufriedenheit Älterer mit ihren Mobilitätsmöglichkeiten auswirken, wird im nächsten Abschnitt untersucht.

4. Unterschiedliche Zufriedenheiten mit den Mobilitätsmöglichkeiten

In Bezug auf die Zufriedenheit Älterer mit ihren Mobilitätsmöglichkeiten überlagern sich individuelle Voraussetzungen mit Stadt-Land- und Ost-West-Einflüssen.

Insgesamt sind die Älteren mit den Möglichkeiten, überall dort hinzukommen, wohin sie möchten oder müssen, in den untersuchten städtischen und ländlichen Regionen Westdeutschlands zufriedener als in den entsprechenden ostdeutschen Regionen. Wie erwartet äußern sich die jüngeren Befragten im Durchschnitt zufriedener als die älteren Befragten. Überraschend ist jedoch, dass die Zufriedenheit der 55-74jährigen mit ihren außerhäuslichen Mobilitätsmöglichkeiten trotz der begrenzten Infrastruktur in den ländlichen Regionen größer ist als in den Städten. Lediglich die 75jährigen und älteren in Mannheim äußern sich etwas zufriedener als die Hochbetagten auf dem Land. In den ost-

deutschen Regionen ist in dieser Altersgruppe kein Unterschied zwischen Stadt und Land festzustellen (Tabelle 4).

Um die Variabilität der Zufriedenheit erklären zu können, führten wir Regressionsanalysen durch, in die wir objektive und subjektive Variablen einbezogen, die für außerhäusliche Mobilität relevant sein können: individuelle Voraussetzungen wie Alter, Bewegungsfähigkeit und finanzielle Situation, die Zufriedenheit mit außerhäuslichen Freizeitaktivitäten, das soziale Netzwerk sowie die Verfügbarkeit und Nutzung privater und öffentlicher Verkehrsmittel.

Tab. 4: Die Zufriedenheit älterer Menschen mit ihren außerhäuslichen Mobilitätsmöglichkeiten

Variable	55-74 Jahre						75 und älter					
	Ländliche Regionen (n = 221)			Stadtregionen (n = 412)			Ländliche Regionen (n = 191)			Stadtregionen (n = 392)		
	W Hun	O Lau	Unter- schie- de	W Ma	O Ch	Unter- schie- de	W Hun	O Lau	Unter- schie- de	W Ma	O Ch	Unter- schie- de
Zufriedenheit mit Mobilitätsmöglichkeiten (0-10) ^{a)}	8.5	8.0	n.s.	8.2	7.7	*	7.2	6.9	n.s.	7.4	6.9	*

Anmerkung: * = $p < .05$; ** = $p < .01$; *** = $p < .001$.

^{a)} Durchschnittswerte auf einer Zufriedenheitsskala von 0 (ganz und gar unzufrieden) bis 10 (ganz und gar zufrieden).

Außerdem bezogen wir zentrale Aspekte des Wohnumfeldes wie die Erreichbarkeit von Geschäften und Dienstleistungseinrichtungen sowie Sicherheitsgefühle in die Analysen ein. Die Analysen, die wir getrennt für die vier Regionen durchführten, sollten aufzeigen, welche spezifischen individuellen und regionalen Gegebenheiten der jeweiligen Wohnumfelder sich positiv oder negativ auf die diesbezügliche Zufriedenheit der älteren Bewohner und Bewohnerinnen auswirken.

Die in Tabelle 5 dargestellten Ergebnisse zeigen, dass in allen vier Untersuchungsregionen, also in den Städten wie auf dem Land und in den ostdeutschen wie den westdeutschen Regionen

- Bewegungsfähigkeit oder Alter, also individuelle Voraussetzungen,
 - die Zufriedenheit mit dem ÖPNV, also regional unterschiedliche infrastrukturelle Voraussetzungen, und
 - die Zufriedenheit mit Freizeitaktivitäten
- entscheidend dazu beitragen, wie zufrieden ältere Menschen mit ihren Mobilitätsmöglichkeiten sind.

Tab. 5: Prädiktoren der Zufriedenheit Älterer mit ihren Mobilitätsmöglichkeiten

Erklärende Variablen	Stadtregion WEST (Ma)		Stadtregion OST (Ch)	
	Standard. β -Gewichte	Semipartiell ^a R ²	Standard. β -Gewichte	Semipartiell ^a R ²
Alter	-.07	.004	-.13*	.012
Bewegungsfähigkeit (1-5)	.13*	.013	.10	.008
Einkommen niedrig/mittel	-.06/-.01	.002	.12/.06	.006
Haushaltsform (Alleinlebend = 1)	-.08	.004	.01	.000
Kind(er)	-.04	.001	.07	.004
Kategorien wichtiger Personen	.03	.000	-.06	.003
Zufriedenheit mit Freizeitaktivitäten	.18**	.024	.35***	.096
Anzahl Einrichtungen in der Wohngegend	.06	.003	.10	.008
Unsicherheitsgefühle	.07	.005	-.03	.001
Auto im Haushalt	.07	.001	.09	.003
Aktive/r Autofahrer/in	.01	.000	.02	.000
Nutzung ÖPNV	-.07	.004	.04	.001
Zufriedenheit mit ÖPNV	.35***	.107	.21***	.034
Model R ²	.30		.31	

Erklärende Variablen	Ländl. Region WEST (Hun)		Ländl. Region OST (Lau)	
	Standard. β -Gewichte	Semipartiell ^a R ²	Standard. β -Gewichte	Semipartiell ^a R ²
Alter	.25	.097	.04	.001
Bewegungsfähigkeit (1-5)	.28***	.057	.16*	.019
Einkommen niedrig/mittel	.12/.01	.010	-.14/-.16	.016
Haushaltsform (Alleinlebend = 1)	-.04	.001	-.03	.000
Kind(er)	.03	.001	.04	.001
Kategorien wichtiger Personen	.07	.003	-.07	.003
Zufriedenheit mit Freizeitaktivitäten	.36***	.080	.27**	.049
Anzahl Einrichtungen in der Wohngegend	-.03	.001	.23**	.038
Unsicherheitsgefühle	-.03	.001	-.07	.004
Auto im Haushalt	.37*	.026	.29*	.021
Aktive/r Autofahrer/in	-.06	.001	.04	.001
Nutzung ÖPNV	.01	.000	-.15	.015
Zufriedenheit mit ÖPNV	.33***	.080	.29***	.062
Model R ²	.53		.55	

Anmerkung: * = $p < .05$; ** = $p < .01$; *** = $p < .001$.

^{a)} Anteile an der Gesamtvarianz der abhängigen Variablen, die allein durch den entsprechenden Prädiktor (unter Abzug gemeinsamer Varianzanteile zwischen den Prädiktoren) erklärt werden (Hays, 1994).

In den ländlichen Regionen spielt außerdem eine wichtige Rolle, ob jemand ein Auto besitzt, und speziell in der ostdeutschen Region, ob Geschäfte und andere Dienstleistungseinrichtungen in der Wohngegend vorhanden sind. Individuelle, durch Alter oder Krankheit bedingte Mobilitätseinschränkungen können offenbar durch geeignete Verkehrsmittel und/oder eine gute Infrastruktur des Wohngebietes kompensiert werden. Keine oder nur geringe Erklärungskraft für die Mobilitätsszufriedenheit haben Einkommen, soziales Netzwerk und ob sich eine Person in ihrer Wohnumgebung sicher oder unsicher fühlt. Insgesamt erklären die einbezogenen Variablen die Unterschiede in der Mobilitätsszufriedenheit in den ländlichen Regionen zu 53% (West) und 55% (Ost), in den Stadtregionen nur zu 30% (West) und 31% (Ost). In den Städten scheinen also jeweils in stärkerem Maße noch wichtige andere Variablen eine Rolle zu spielen.

5. Schlussbemerkungen

Bei dem Thema Mobilität geht es um einen Aspekt des Alltags älterer Menschen, der für die Aufrechterhaltung eines eigenständigen Lebens und die Erhaltung ihrer Lebensqualität von zentraler Bedeutung sein kann. Der Vergleich der untersuchten städtischen und ländlichen Regionen hat gezeigt, dass die Voraussetzungen für außerhäusliche Mobilität zum einen von individuellen (physischen, materiellen) Faktoren und zum anderen von spezifisch städtisch oder ländlich geprägten Rahmenbedingungen abhängen. Ebenso ausschlaggebend sind – insbesondere was die Ausstattung mit Pkw, das soziale Netzwerk und ein erweitertes Dienstleistungsangebot betrifft – auch (noch) bestehende Ost-West-Unterschiede.

Im Stadt-Land-Vergleich ließen sich Unterschiede in der erwarteten Richtung für den ÖPNV nachweisen, nämlich dergestalt, dass Nutzung und Zufriedenheit in den Städten ausgeprägter waren als in den ländlichen Regionen. Beim Dienstleistungsangebot zeigt sich über die Deckung von Grundbedürfnissen hinaus eher ein West-Ost als ein Stadt-Land-Gefälle, was sich insbesondere auf dem Lande auch in einer positiveren diesbezüglichen Bewertung widerspiegelt. Andererseits sind viele großstädtische Randgebiete mit Geschäften und Dienstleistungseinrichtungen spärlicher versorgt als so manches größere Dorf. Ist in diesen Gegenden auch die Anbindung an öffentliche Nahverkehrssysteme unzureichend, führt dies zu einer hohen Abhängigkeit vom Pkw beziehungsweise zu erhöhten Anforderungen an Mobilität sowohl für die alltägliche Versorgung als auch für viele Freizeitaktivitäten.

Ost-West-Unterschiede bestehen auch bezüglich sozialer Netzwerke, außerhäuslicher Freizeitaktivitäten sowie der Verfügbarkeit und Nutzung eines privaten Pkw. Auch mit ihren Mobilitätsmöglichkeiten insgesamt sind die westdeutschen Befragten sowohl in der Stadt wie auf dem Land zufriedener als die jeweils Gleichaltrigen in den ostdeutschen Regionen. Die Wohnumgebung wird jedoch subjektiv in beiden ländlichen Regionen positiver und sicherer erlebt als in den Städten. Während sich also bei den objektiven Indikatoren zur Beschreibung von erweiterten Dienstleistungsangeboten, sozialen Netzwerken und Freizeitaktivitäten West-Ost-Unterschiede zeigten, liegt deren subjektive Bewertung auf einem weitgehend vergleichbaren Niveau. Die Frage, ob es sich dabei um unterschiedliche Erwartungshaltungen oder um eine Anpassung an die jeweils gegebenen Umstände handelt, können wir mit unseren Daten allerdings nicht beantworten.

Ein uneinheitliches Bild zeigt sich auch bei einem Vergleich der in den Tagebüchern der Befragten dokumentierten Wege: Bezüglich Häufigkeit unterscheiden sich nur die westdeutschen Stadt- und Land-Regionen (in Mannheim wurden im Untersuchungszeitraum von drei Tagen im Durchschnitt mehr Wege zurückgelegt als im Hunsrück). Die Wege einschließlich der damit verbundenen Aktivitäten dauerten in der ost- wie der westdeutschen Stadt länger als in den beiden Land-Regionen, und bei einem größeren Anteil als auf dem Land handelte es sich um Wegeketten. Allen gemeinsam ist, daß fast die Hälfte aller Wege in der näheren Umgebung stattfand.

Die Ergebnisse der Analysen zu den Einflussfaktoren der Mobilitätsszufriedenheit verweisen zum einen auf die große Bedeutung öffentlicher und privater Verkehrsmittel für die Mobilität Älterer, zum anderen auf den hohen Stellenwert, den außerhäusliche Freizeitaktivitäten für sie haben. Zudem machen die Befunde auf die Gefahr der Unterversorgung mit Geschäften und Dienstleistungseinrichtungen in ländlichen Regionen aufmerksam – eine Entwicklung, die vor allem für diejenigen Älteren zu einem Problem werden kann, die in ihrer Bewegungsfähigkeit eingeschränkt sind und dies nicht durch die Nutzung eines Privatautos oder durch eine gute Anbindung an öffentliche Verkehrssysteme ausgleichen können.

Für ein befriedigendes Altern ist also ein auf die Bedürfnisse Älterer zugeschnittenes Angebot an Dienstleistungseinrichtungen und Freizeitmöglichkeiten im näheren Wohnumfeld erforderlich. Ist eine solche Infrastruktur regional nicht leistbar, so sollten zumindest variable Transportmöglichkeiten zur Verfügung stehen, die den Zugang zu weiter entfernt liegenden Zielen gewährleisten. Dies gilt insbesondere für

ländliche Regionen mit schwacher Infrastruktur, aber auch für viele städtische Randgebiete, die älteren Menschen vielleicht angenehme Wohnbedingungen, nicht aber ausreichende Versorgungs- und Freizeitmöglichkeiten bieten.

Literatur

- Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR) (Hrsg.) (1999). Aktuelle Daten zur Entwicklung der Städte, Kreise und Gemeinden. Bonn, BBR.
- Bundesforschungsanstalt für Landeskunde und Raumordnung (BfLR) (1995). Laufende Raubeobachtung. Aktuelle Daten zur Entwicklung der Städte, Kreise und Gemeinden 1992/93. Materialien zur Raumentwicklung, Heft 67. Bonn, BfLR.
- Friedrich, K. (1995). Altern in räumlicher Umwelt. Sozialräumliche Interaktionsmuster in Deutschland und in den USA. Darmstadt, Steinkopff.
- Hays, W. L. (1994). Statistics. 5. Auflage. Fort Worth et al.: Harcourt Brace College Publishers.
- Mollenkopf, H. & Flaschenträger, P. (im Druck). Erhaltung von Mobilität im Alter. Schriftenreihe des Bundesministeriums für Familie, Senioren, Frauen und Jugend. Stuttgart, Kohlhammer.

ANBINDUNG: Mobilitätsanforderungen und Präferenzen

1. Einleitung

Welche Anforderungen stellen ältere Autofahrer – eine derzeit und in Zukunft zahlenmäßig stark wachsende Bevölkerungsgruppe – an die Gestaltung öffentlicher Verkehrsangebote? Die Thesen des Beitrages basieren auf empirischen Ergebnissen des Forschungsprojektes ANBINDUNG, das im zweiten Abschnitt beschrieben wird (Engeln & Schlag, 2001). Im dritten Teil des Beitrages wird das Verkehrsmittelwahlverhalten der untersuchten älteren Autofahrer beschrieben, das zu weiten Teilen auf dem Pkw basiert. Die hohe Nutzungshäufigkeit des Pkw steht jedoch im Kontrast zu den vielen Belastungen, die sich bei den Pkw-Fahrten aufzeigen lassen. Dass dennoch so häufig auf den Pkw zurückgegriffen wird, beruht auch darauf, dass die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel zu noch häufigeren Problemen führt. Oft stehen dem älteren Autofahrer keine angemessenen Alternativen zur Verfügung, seine Mobilität zu gestalten. Die Ergebnisse zeigen, dass öffentliche Verkehrsmittel für den Autofahrer deutlich attraktiver wären, wenn sie kostengünstiger fahren, einen verbesserten Kriminalitätsschutz haben, geeignete Orientierungshilfen bei der Nutzung gewährleisten, mehr Toiletten haben und – dies ist für eine Teilgruppe von hoher Bedeutung – weniger Anforderungen an die körperliche Belastbarkeit stellen würden.

2. Forschungsprojekt ANBINDUNG

Das Akronym ANBINDUNG steht für „**AN**forderungen **Ä**lterer an eine **Benutzergerechte Vernetzung IND**ividueller **UNd** **Gemeinschaftlich** genutzter Verkehrsmittel“. Das Projekt mit der Laufzeit von September 1994 bis Dezember 1999 wurde vom Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend gefördert. Die Zielsetzung des Projekts beinhaltete die genaue Untersuchung der Lebens- und Mobilitätssitua-

tion älterer Autofahrer, die im Umland größerer Städte wohnen. Die Zielgruppendefinition begründet sich darin, dass zum einen gerade in den Umlandgebieten größerer Städte aufgrund der Siedlungsstruktur-entwicklung seit den 60er Jahren der Altenanteil deutlich zunimmt und zum anderen darin, dass zur Zeit erstmalig eine Kohorte das Rentenalter erreicht, bei der für die überwiegende Mehrheit der Pkw zum selbstverständlichen Mobilitätsvehikel wurde. So wurde in den empirischen Teilen die Mobilität älterer Autofahrer, die im Umland der Städte Dresden oder Köln wohnen, untersucht. Aus den Ergebnisdaten werden in diesem Bericht Maßnahmen abgeleitet, die ein flexibles Verkehrsmittelwahlverhalten fördern und die Attraktivität öffentlicher Verkehrsangebote steigern können.

Die empirischen Teile von ANBINDUNG bestehen aus fünf Untersuchungen, die im Folgenden kurz geschildert werden:

- Anfang 1996 wurde ein Expertenworkshop zu dem Thema „Verkehrsmittelwahl älterer Menschen – Anforderungen und Angebote“ (vgl. Schlag & Engeln, 1996) durchgeführt. Es nahmen insgesamt 16 Wissenschaftler aus der gerontologischen und der verkehrswissenschaftlichen Forschung teil. Das Ziel des Workshops lag darin, Mobilitätsanforderungen im Hinblick auf die besondere Situation älterer Menschen zusammenzustellen und Mobilitätsangebote im Hinblick auf ihre Anforderungen zu diskutieren. Der Workshop wurde auch dazu genutzt, die nachfolgenden empirischen Untersuchungsschritte vorzubereiten.
- Im zweiten Schritt wurden 1996 insgesamt 203 Autofahrer im Alter von 60-88 Jahren aus dem Umland der Städte Dresden und Köln untersucht. Mit jedem Probanden wurden zwei Interviews geführt und er wurde gebeten, über eine Woche sämtliche außer Haus zurückgelegten Wege in einem Mobilitätstagebuch zu dokumentieren. Zur Dokumentation gehörte unter anderem die Ziel- und Verkehrsmittelangabe, sowie die Nennung besonderer (positiver wie negativer) Erlebnisse auf dem Weg. Diese Daten sind gut geeignet, verhaltensnah die tatsächlichen Mobilitätspräferenzen der untersuchten älteren Autofahrer zu beschreiben. Sie werden entsprechend in Abschnitt 3 dargestellt.
- 1997 wurden 103 Personen der Ausgangsstichprobe erneut untersucht. Neben schriftliche und mündliche Befragungsteile trat hier eine videogestützte begleitete Beobachtung: Gemeinsam mit dem Probanden wurde dessen Wohnung verlassen, zu einem Umsteigeort für öffentliche Verkehrsmittel gefahren oder gegangen, dort sämtliche notwendigen Arbeitsaufgaben erfüllt (z.B. Fahrplanorientierung, Fahrscheinwerb, Zugang zum Bahnsteig) und in ein öf-

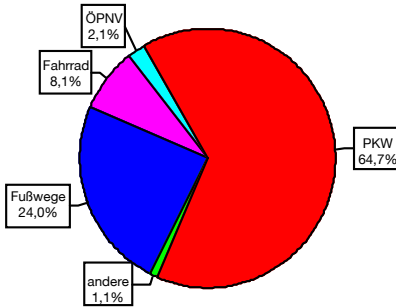
fentliches Verkehrsmittel eingestiegen. Anschließend wurde gemeinsam zur Wohnung des Probanden zurückgekehrt; die Erfahrungen wurden mit Unterstützung des Videofilms nachbesprochen. Im Anschluss an die Erhebung wurde das Videomaterial standardisiert nachanalysiert. Durch die begleitete Beobachtung konnten viele kritische Ereignisse beim Umstieg von individuellen auf öffentliche Verkehrsmittel gefunden und qualitativ beschrieben werden, um sie in den nachfolgenden Erhebungen dann standardisiert zu gewichten.

- 1998 wurden sämtliche Untersuchungsteilnehmer des ersten Erhebungsschrittes von 1996 erneut angeschrieben und um Teilnahme an einer schriftlichen Befragung gebeten. Der hohe Rücklauf von 164 Fragebögen belegt das Engagement der Untersuchungsteilnehmer. Hier wurden unter anderem die im Jahr zuvor lokalisierten kritischen Ereignisse in Ihrer Bedeutung für die Attraktivität der öffentlichen Verkehrsmittel gewichtet. Die Ergebnisse werden als Anforderungen an öffentliche Verkehrsmittel im vierten Abschnitt dargestellt und diskutiert.
- Zeitlich parallel zu dem zuvor beschriebenen Untersuchungsschritt wurden Experten aus der verkehrsplanerischen Praxis (z.B. Verkehrsunternehmen, Bushersteller) befragt. Sie wurden unter anderem ebenfalls gebeten, die 1997 lokalisierten Anforderungen an öffentliche Verkehrsmittel aus der Sicht älterer Autofahrer zu gewichten. Insgesamt beantworteten 88 Experten diesen Fragebogen. So ermöglichen die gefundenen Ergebnisse einen guten Vergleich der Problemsicht zwischen den Betroffenen selbst und den für Problemlösungen im öffentlichen Verkehr verantwortlichen Experten. Wesentliche Ergebnisse werden im vierten Abschnitt dargestellt.

Die Untersuchungen von ANBINDUNG behandeln weitaus mehr Fragen als hier in der Kürze des Beitrags dargestellt werden können. Es wird deshalb auf die beiden Abschlussberichte des Forschungsprojektes verwiesen, die im Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend zur Veröffentlichung vorliegen (vgl. Engeln, Schlag & Deubel, 2002; Engeln & Schlag, 2001).

3. Mobilitätspräferenzen älterer Autofahrer

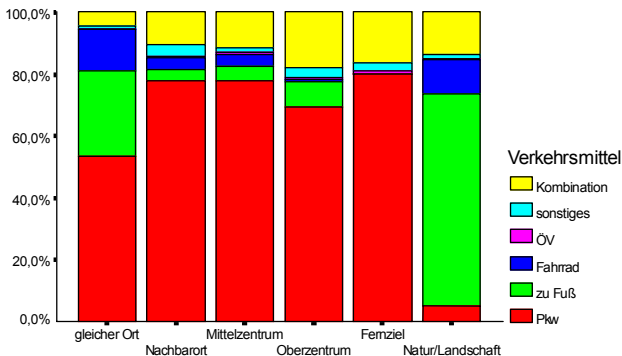
In dem Mobilitätstagebuch werden die dokumentierten Wege in Teilstrecken gegliedert dargestellt. Jedes auf einem Weg genutzte Verkehrsmittel definiert dabei eine Strecke (wenn diese mindestens 100 Meter lang ist). Die Abbildung gibt die Häufigkeitsverteilung nach Teilstrecken wieder.



$\Sigma = 5929$ (Teilstrecken)

Abb. 1: Verkehrsmittelwahl (lt. Mobilitätstagebuch)

Wie Abbildung 1 zeigt, werden annähernd zwei Drittel aller Strecken mit dem Pkw zurückgelegt. Öffentliche Verkehrsmittel nehmen mit 2,1% aller Strecken dagegen einen nur extrem geringen Anteil an der Alltagsmobilität der untersuchten älteren Autofahrer ein. Schon eher ist es das Fahrrad, was für einige Ältere von hoher Bedeutung für die Mobilitätsbewältigung ist.



Anteil Wege: 45,1% 18,6% 11,6% 14,8% 2,7% 7,2% $\Sigma = 3411$ Wege

Abb. 2: Verkehrsmittelwahl nach Lage der Ziele (lt. Mobilitätstagebuch)

Setzt man die Verkehrsmittelwahl in Relation zur Lage der Mobilitätsziele, kann der Pkw in fünf der sechs Kategorien seine dominante Position behaupten. Selbst zu Zielen innerhalb des gleichen Ortes wird der Pkw in über 50% der Fälle eingesetzt. Einzig für Ziele in die Natur/ Landschaft hat er geringe Bedeutung. Mit diesen Zielen, die jedoch nur 7,2% aller Wege ausmachen, werden fast ausschließlich Spaziergänge verbunden.

Die Dominanz des Pkw für die Mobilitätsbewältigung älterer Autofahrer könnte auf den ersten Blick darauf hindeuten, dass das Auto die optimale Art der Mobilitätsbewältigung im Alter bietet. Tatsächlich erfüllt der Pkw eine Reihe von Mobilitätsanforderungen, die gerade im Alter an Relevanz gewinnen; so z. B. hinsichtlich Komfort, geringer körperliche Anforderungen oder auch Schutz vor kriminellen Übergriffen und Belästigungen. Dennoch ist die Nutzung des Pkw auch mit einer Reihe von Belastungen verbunden, wie Abbildung 3 zeigt.

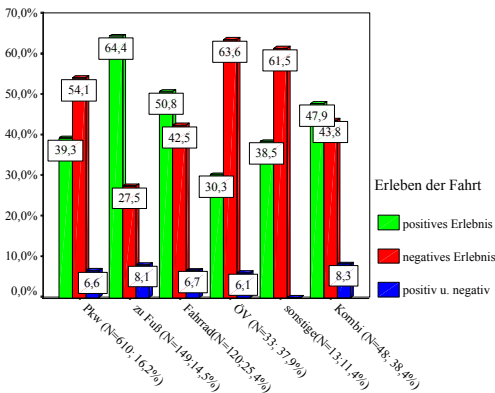


Abb. 3: Verkehrsmittelnutzung und Mobilitätserleben

Im Mobilitätstagebuch war die Möglichkeit gegeben, bezogen auf jede Fahrt besondere positive und negative Erlebnisse zu notieren. In der Auswertung in Abbildung 3 wird die Häufigkeit solcher Nennungen bezogen auf das jeweils genutzte Verkehrsmittel dargestellt. Weil in nur einem kleineren Teil der Fahrten laut Mobilitätstagebuch überhaupt besondere Erlebnisse genannt wurden, wird ihre absolute Zahl, sowie ihr prozentualer Anteil an den Fahrten mit dem Verkehrsmittel insgesamt in Klammern angegeben.

Die Auswertung zeigt, dass Pkw-Fahrten mehr negative Erlebnisse mit sich bringen als positive. Dass das in der Mobilität nicht so sein muss, zeigen Fußwege und Fahrradfahrten. Neben den Einschränkungen, die offensichtlich mit dem Pkw-Fahren verbunden sind, offenbart die Auswertung gleichzeitig auch, warum die öffentlichen Verkehrsmittel keine

echte Alternative zum Pkw darstellen können: Zum einen werden hier im Verhältnis noch viel mehr negative Erlebnisse genannt und zum anderen scheint diese Form der Mobilitätsbewältigung noch viel erlebnisintensiver zu sein. Denn hier werden in 37,9% der Fahrten – zumeist negative – Erlebnisse genannt, beim Pkw in nur 16,2% der Fahrten. Diesen Zahlen nach tritt in ca. jeder zehnten Pkw-Fahrt ein negatives Ereignis auf, jedoch in etwa jeder vierten ÖV-Fahrt. Erwähnenswert erscheint ergänzend das Ergebnis, dass durch die Kombination verschiedener Verkehrsmittel auf einem Weg (z. B. Pkw und ÖV) offensichtlich die Vorteile des jeweiligen Verkehrsmittels besser genutzt und die damit verbundenen Nachteile effektiver vermieden werden können, denn in solchen Fällen finden sich mehr positive als negative Erlebnisse.

4. Anforderungen an öffentliche Verkehrsmittel

Im Rahmen der begleiteten Beobachtung der Erhebung 1997 wurden kritische Ereignisse beim Umstieg vom Individual- zum öffentlichen Verkehrsmittel differenziert ermittelt und in den Nachbesprechungen gemeinsam mit den Probanden analysiert. Für die dritte Erhebung wurden aus den 298 kritischen Ereignissen 47 Problembereiche Älterer bei der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel zusammengefasst. In den Erhebungen 1998 (zum einen mit älteren Autofahrern und zum anderen mit Experten, die in der verkehrsplanerischen Praxis tätig sind) wurden diese Problembereiche in ihrer Bedeutung für die Attraktivität öffentlicher Verkehrsmittel standardisiert gewichtet. Abbildung 4 zeigt die Ergebnisse dieser Gewichtung zusammengefasst zu 14 Problemfeldern. Die Abbildung gibt – hierarchisiert nach der Bedeutung aus Sicht der betroffenen älteren Autofahrer – die Anforderungen im Überblick wieder. Zu jedem Problemfeld wird dabei angegeben, inwiefern sich Experten- und Betroffeneneneinschätzungen signifikant unterscheiden, sowie, wie viele Einzelprobleme in das jeweilige Problemfeld Eingang finden.

1. Fahrtkostenreduktion: Ganz entgegen der Experteneinschätzung, die die Bedeutung von Fahrtkosten an drittletzter Stelle einordneten, wurden sie von den älteren Autofahrern selbst als besonders wichtig für die Attraktivität öffentlicher Verkehrsmittel angesehen. Der Kostenbereich basiert auf zwei Variablen: Einmal die *Parkkosten* bei P&R und zum anderen die *Fahrscheinkosten* des öffentlichen Verkehrsmittels selbst. Beide Bereiche wurden von den Experten in ihrer Relevanz signifikant unterschätzt. Von den Älteren wurden hierbei die Parkkosten deutlicher noch als die Fahrscheinkosten als Problem betrachtet. So ist die Bereitschaft, im Falle von P&R gesonderte Parkgebühren für das abgestellte Auto zu bezahlen, als äußerst gering einzuschätzen. Dies erscheint plausibel, da ein wichtiges Motiv für die Nutzung von P&R-Angeboten

gerade in der Vermeidung dieser Parkkosten z. B. im Innenstadtbereich liegt. Fallen keine Kosten an, so wird dies sehr positiv erlebt.

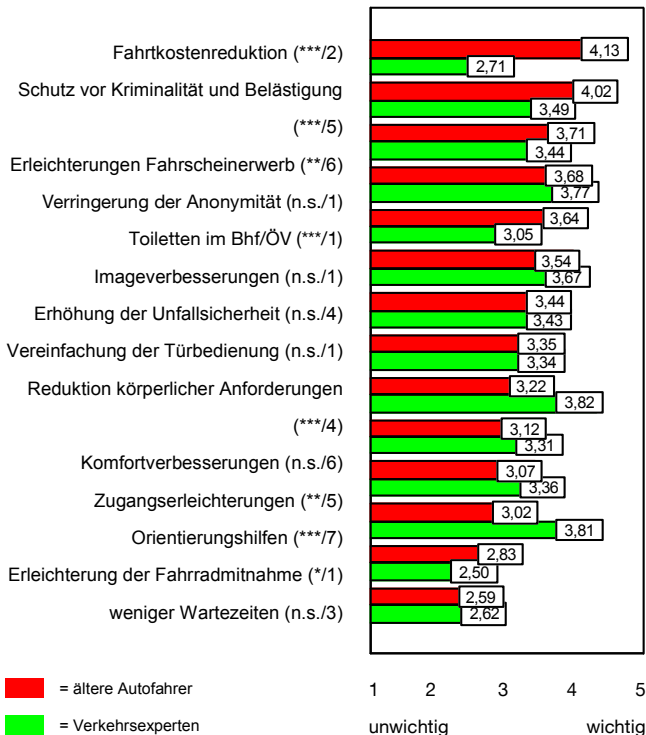


Abb. 4: Anforderungen älterer Autofahrer an öffentliche Verkehrsmittel

2. Schutz vor Kriminalität und Belästigung: Auch dieser Bereich wurde von den Experten in vier der fünf Einzelfragen signifikant in seiner Bedeutung unterschätzt. Am wichtigsten beurteilten die Älteren die Absicherung von dunklen Unterführungen und einsamen Stellen (insbesondere abends). In der Wichtigkeit folgen Notrufmöglichkeiten und die Verbesserung des Pkw-Schutzes vor Schädigung, Einbruch oder Diebstahl (z. B. durch Parkplatzüberwachung). Auch die Beseitigung von Graffiti und Verschmutzungen war für die befragten Älteren ein wichtiger Aspekt, der von den Verkehrsexperten unterschätzt wurde. Der Schutz der Privatsphäre in Form der Vermeidung von Belästigung durch andere Fahrgäste (z. B. laute Kinder, allgemeine Überfüllung, Be-

trunkene oder soziale Randgruppen) hatte insgesamt mittlere Bedeutung für Ältere – und hier stimmt die Expertengewichtung mit der der Älteren etwa überein.

3. Erleichterung des Fahrscheinerwerbs: Der Fahrscheinerwerb stellte ein großes Problem für die Älteren dar. Seine Bedeutung wurde zudem von den Experten signifikant unterschätzt. Die hohe Bedeutung belegen (auch unabhängig von der hier ausgewerteten standardisierten Gewichtung) die vielzähligen gescheiterten Versuche während der begleiteten Beobachtung. An oberster Stelle steht aus Sicht der älteren Autofahrer die Vereinfachung der Tarifstruktur. Anschließend folgt die Erleichterung der Bedienung von Fahrkartenautomaten, wobei dieses spezielle Problem von den Experten offensichtlich erkannt wurde. Unterschätzt wurde wiederum die Bedeutung der Sicherstellung, dass der Fahrscheinerwerb an jeder Haltestelle zuverlässig möglich ist. Hier helfen qualitative Erfahrungen aus der begleiteten Beobachtung bei der Interpretation: Während einiger Beobachtungen war an Haltepunkten ohne Servicepersonal der Fahrkartenautomat defekt, was den Fahrscheinerwerb unmöglich machte. Häufig war der ältere Fahrgast daraufhin sehr verunsichert und traute sich nicht, ins öffentliche Verkehrsmittel einzusteigen. Dies aus Angst, möglicherweise als "Schwarzfahrer bloßgestellt" zu werden. Maßnahmen zur Verhinderung des Schwarzfahrens aus Versehen (z. B. weil man vergessen hat, den Fahrschein zu entwerfen) und Erleichterungen, den Fahrscheinentwerfer zu finden, beurteilten die Älteren mit insgesamt mittlerer Bedeutung; beides wurde von den Experten unterschätzt. Weniger wichtig für Ältere – und dies sahen die Experten ähnlich – war die Vereinfachung des Zahlungsvorganges durch elektronische Abbuchungssysteme (z. B. Smartcard). In solchen Maßnahmen liegt offensichtlich keine geeignete Lösung, den älteren Menschen die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel zu erleichtern.

4. Verringerung der Anonymität: Hier wurde die Bedeutung der Möglichkeit eingeschätzt, mit Hilfe und Unterstützung anderer rechnen zu können. Die befragten Experten und die älteren Autofahrer gewichteten diesen Aspekt ähnlich und sprachen ihm ebenfalls eine gehobene Bedeutung für die Attraktivität öffentlicher Verkehrsmittel zu. Für Frauen war die Verringerung der Anonymität signifikant bedeutsamer als für Männer.

5. Toiletten: Die Erhöhung der Zahl von Toiletten im Bahnhof wie auch in den öffentlichen Verkehrsmitteln wurde von den befragten älteren Menschen selbst wiederum signifikant bedeutsamer eingeschätzt als von den Experten. Auch während der begleiteten Beobachtung in der zweiten Erhebungsphase wurde wiederholt auf dieses Problem hingewiesen, das für viele ältere Menschen von höherer Relevanz als für jüngere ist.

6. Imageverbesserung: Die Bedeutung des Images für die Attraktivität öffentlicher Verkehrsmittel ist aus Sicht der älteren Autofahrer im oberen Mittelfeld anzusiedeln, Bewertungsunterschiede der Experten fielen nicht signifikant aus. Diese Bedeutungszuweisung jedoch wurde signifikant stärker von den Kölner Untersuchungsteilnehmern getragen. Demnach haben Imagefragen für den westdeutschen Teil der Untersuchungsstichprobe eine deutlich höhere Bedeutung als für die ostdeutschen Untersuchungsteilnehmer – vielleicht auch, weil die unterschiedlichen politischen Systeme der Vergangenheit Imagefragen eine unterschiedliche Bedeutung beigemessen haben.

7. Verbesserung der Unfallsicherheit: Dieses in vier Aspekten abgefragte Problemfeld ist insgesamt von mittlerer Bedeutung für ältere Autofahrer, wobei drei der vier Aspekte hinsichtlich ihrer Bedeutung im oberen Drittel und einer an viertletzter Stelle anzusiedeln ist. Die drei wichtigeren Aspekte, die von den Experten ähnlich beurteilt wurden wie von den älteren Autofahrern selbst, beziehen sich zum einen auf Hilfen zur Querung von Straßen (z. B. Lichtsignalanlagen, Zebrastreifen), eine bessere Beleuchtung und kontrastreichere Gestaltung der Umsteigeanlage und bessere Wegeoberflächen und Treppen. Weniger bedeutsam aus Sicht der älteren Autofahrer erscheint hinsichtlich der Verringerung der Unfallgefahr die Installation langsamer laufender Rolltreppen, die von den befragten Experten als signifikant bedeutsamer eingeschätzt wurde. Eine bessere Beleuchtung und kontrastreichere Gestaltung wurde von Frauen signifikant höher gewichtet als von Männern. Frauen scheinen eine gute Beleuchtung mehr noch als Männer nicht nur im Zusammenhang mit einer Verminderung der Unfallgefahr, sondern auch mit einem verbesserten Schutz vor Kriminalität und Belästigung zu sehen.

8. Vereinfachung der Türbedienung: Im Rahmen der begleiteten Beobachtung offenbarten mehrere Untersuchungsteilnehmer Schwierigkeiten mit der Bedienung der Türen im öffentlichen Verkehrsmittel. Dies führte in einem Fall sogar dazu, dass das öffentliche Verkehrsmittel am Wunschhaltepunkt nicht verlassen werden konnte. Hier reichte die Kraft eines Untersuchungsteilnehmers nicht aus, die Kurbelbedienung der Tür eines älteren DB-Waggons erfolgreich zu betätigen. Der quantifizierten Bewertung nach scheint dieses Problem insgesamt von mittlerem Gewicht für ältere Autofahrer zu sein.

9. Reduktion körperlicher Anforderungen: Dieses Problemfeld wurde in seiner Bedeutung für die Attraktivität öffentlicher Verkehrsmittel von den Experten sowohl insgesamt wie in den folgenden drei von vier gemessenen Aspekten bedeutungsvoller eingeschätzt als von den Älteren selbst: Die behindertengerechte Gestaltung der Umsteigeanlage, Er-

leichterungen zum Einstieg in das öffentliche Verkehrsmittel (z. B. Niederflerbahn/-bus) und die Vereinfachung der Zugangswege im Bahnhof und zum Bahnsteig (z. B. Rolltreppen). Relative Einigkeit zwischen Experten und älteren Autofahrern bestand hinsichtlich der Vereinfachung des Transports von Gepäck und Einkaufsgütern (z. B. Bring- u. Holdienste "Haus-zu-Haus"). Hier bestätigen die Ergebnisse, dass die Reduktion körperlicher Anforderungen für eine Teilgruppe der Älteren sehr wichtig ist, für die Mehrheit der untersuchten Stichprobe ist sie jedoch von untergeordneter Bedeutung.

10. Komfortverbesserungen: Insgesamt wurden die sechs Aspekte des Problemfeldes Komfortverbesserungen von älteren Autofahrern und Verkehrsexperten ähnlich beurteilt. Es gab keine signifikanten Unterschiede. Die gemessenen Komfortaspekte beziehen sich auf die Vermeidung von Sitzplatzmangel, einen besseren Wetterschutz im Bahnhof, auf ein sauberes und angenehmes Ambiente (z. B. Grünpflanzen/Innenarchitektur des Bahnhofs), auf einen sanfteren und ausgeglicheneren Fahrstil des Fahrzeugführers im öffentlichen Verkehrsmittel sowie – hierbei insgesamt von geringerer Bedeutung – auf seniorengerechte Sitzgelegenheiten (höher, gepolstert etc.) und eine Erweiterung des Dienstleistungsangebotes im Bahnhof (z. B. Kiosk, Cafébetrieb).

11. Zugangserleichterungen: An viertletzter Stelle – dabei von den Experten insgesamt signifikant höher gewichtet – folgen Maßnahmen zur Erleichterung des Zugangs zum öffentlichen Verkehrsmittel. Die Signifikanz in der Gesamtbewertung begründet sich jedoch ausschließlich auf zwei Bewertungsunterschiede: Zum einen in dem aus Sicht der Älteren mit geringster Bedeutung versehenen Aspekt der Verkürzung des Fußwegs vom Individual- zum öffentlichen Verkehrsmittel (z. B. durch Seniorenparkplätze) und zum anderen in der Bereitstellung von Serviceangeboten von der eigenen Haustür zum Bahnhof (z. B. Rufbus oder Anrufsammeltaxi). Die Bereitstellung von mehr Parkmöglichkeiten, eine bessere Erreichbarkeit des Bahnhofs (z. B. Radwege, Zufahrtsstraßen) und Maßnahmen zur Erleichterung des Einparkens bzw. Ein- und Aussteigens (z. B. breitere Parkboxen, bessere Instandhaltung des Parkplatzes) erschien den älteren Autofahrern in diesem Problemfeld vergleichsweise wichtiger. Interessant erscheint an dieser Stelle, dass zwar "Seniorenparkplätze" abgelehnt, dennoch mehr und breitere Parkmöglichkeiten gewünscht wurden. Geht man davon aus, dass "mehr" in der Regel mit "näher zum Ziel" verbunden wird¹, entsprechen

¹ Wenn „zu wenig“ Parkplätze vorhanden sind, so bedeutet dies, dass man weiter entfernt einen Parkplatz suchen muss. Dabei zieht man in aller Regel immer größer werdende Kreise um den eigentlichen Zielort, bis die Suche Erfolg hat. Je "weniger" (günstig gelegene) Parkplätze es gibt, desto größer müssen die Kreise gezogen werden.

mehr und breitere Parkplätze ziemlich genau dem, was man als Kriterium für Seniorenparkplätze anlegen könnte – außer, dass der Stigmatisierungseffekt ausdrücklich benannter "Seniorenparkplätze" entfällt. Dies geht einher mit der generellen Ablehnung Älterer aller speziell für sie ausgewiesenen Erleichterungen. Auf der anderen Seite ist die Erfüllung der Anforderung "simple to use", die allen Bevölkerungsgruppen zugute kommt, für die Älteren besonders vorteilhaft.

12. Orientierungshilfen: Bezüglich der Bedeutung von Orientierungshilfen unterschieden sich die Einschätzungen der älteren Autofahrer und der Experten signifikant. Alle gemessenen Aspekte wurden von den Experten in ihrer Bedeutung vergleichsweise höher gewichtet. Bedeutendster Aspekt aus der Perspektive der älteren Autofahrer ist hierbei die Sicherstellung der Mindestanforderungen an Information (Abfahrt-/Ankunftstafel), gefolgt von besseren Informationsangeboten im öffentlichen Verkehrsmittel, einer besseren Übersichtlichkeit und Verständlichkeit der Fahrpläne (z. B. größere Schrift), erweiterter Informationsangebote im Bahnhof (z. B. elektronische Zugankündigung, Displays, Informationssäule), Erleichterungshilfen zur Orientierung *im* Bahnhof (z. B. bessere Bahnsteigbeschriftungen), der Einsatz von Angestellten für persönliche Beratung und Betreuung und Erleichterungshilfen für die Orientierung *zum* Bahnhof (z. B. bessere Ausschilderung). Die vergleichsweise geringere Bedeutung, die die älteren Autofahrer selbst vorgeschlagenen Orientierungshilfen zusprachen, widerspricht zum einen den Experteneinschätzungen, die Orientierungshilfen gerade für Ältere als weit bedeutsamer einschätzten. Zum anderen widersprechen diese Ergebnisse deutlich den qualitativen Befunden aus der begleiteten Beobachtung. Hier war festgestellt worden, dass insbesondere die Bewältigung von Orientierungsaufgaben viel schwerer fällt als andere Anforderungen bei der Kombination individueller und öffentlicher Verkehrsmittel. Die vermutlich wichtigste Erklärung für diesen Unterschied zwischen der vergleichsweise untergeordneten Bewertung durch die Älteren selbst und den hohen gemessenen Beanspruchungen bei der Bewältigung von Orientierungsaufgaben liefert die Situations-taxonomie der begleiteten Beobachtung: Je moderner Umsteigeanlagen ausgerüstet waren, desto mehr wurden die Untersuchungsteilnehmer in der begleiteten Beobachtung beansprucht. Vermutlich sahen die Älteren wenig Nutzen in den vorgeschlagenen Orientierungshilfen für die Attraktivitätssteigerung öffentlicher Verkehrsmittel und werteten diese entsprechend als minder bedeutsam. Daraus darf jedoch nicht geschlossen werden, dass kein Bedarf nach Orientierungshilfen besteht. Ganz im Gegenteil scheinen aktuelle – zumeist technikbasierte – Entwicklungen für die Gruppe der älteren Autofahrer wenig hilfreich zu sein, das bestehende Problem der Orientierung im öffentlichen Verkehr

zu lösen. Deshalb sind neuartige Konzepte gefragt, die besser geeignet sind, die Orientierung im öffentlichen Verkehr für ältere Nutzer effektiv zu erleichtern und so einen wichtigen Beitrag zur Attraktivitätssteigerung öffentlicher Verkehrsmittel zu leisten.

13. Erleichterung der Fahrradmitnahme: Wie die Gewichtung der älteren Autofahrer an vorletzter Stelle – wenn auch signifikant bedeutender als von den Verkehrsexperten beurteilt – zeigt, ist die Erleichterung der Fahrradmitnahme im öffentlichen Verkehrsmittel nur für eine Teilgruppe der älteren Autofahrer von Bedeutung. Diese Teilgruppe zeichnete sich durch eine vergleichsweise starke Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln aus. Jedoch zeigen qualitative Ergebnisse der begleiteten Beobachtung ganz deutlich, dass gewisse bauliche Bedingungen die Fahrradmitnahme für diese Gruppe unmöglich machen können (z. B. Stufen zum Bahnsteig und hohe Einstiege ins öffentliche Verkehrsmittel). Ein Beleg für die stark unterschiedliche Gewichtung dieses abgefragten Aspektes innerhalb der Gruppe der älteren Autofahrer kann darin gesehen werden, dass dieser Punkt im Vergleich zu allen anderen abgefragten Aspekten die größte Standardabweichung aufweist.

14. Weniger Wartezeiten: Die drei diesem Problemfeld zugeordneten Aspekte streuen in ihrer Gewichtung sehr weit. Während einer im oberen Viertel der Gewichtungen der Einzelaspekte anzusiedeln ist, liegen die anderen beiden auf den letzten beiden Plätzen. Der bedeutsame Aspekt bezieht sich auf den Wunsch nach dichter Taktfolge und besseren Anschlüssen bei öffentlichen Verkehrsmitteln; er wurde auch von den Experten ähnlich hoch bewertet. An letzter Stelle der Bedeutungshierarchie hingegen liegen die Beschleunigung der Fahrt im öffentlichen Verkehrsmittel (z. B. weniger Haltepunkte, höhere Fahrtgeschwindigkeit) sowie ein Unterhaltungsangebot während der Wartephasen (z. B. Fernsehen), um die Wartezeit subjektiv kürzer zu gestalten. Auch in der Expertengewichtung liegt letzterer Aspekt am unteren Ende der Bedeutungshierarchie. Das Problemfeld Warten lässt vermuten, dass für ältere Autofahrer weniger die tatsächliche Fahrtzeit oder Unterhaltungsangebote von Bedeutung sind, als dass vielmehr die im Bahnhof mit Warten verbrachte Zeit häufig unangenehm erlebt wird. Demnach wird nicht der insgesamt notwendige Zeitaufwand für eine Fahrt in öffentlichen Verkehrsmitteln zum wichtigen Kriterium, sondern die im Erleben "nutzlos" mit Warten verbrachte Zeit. Neben der objektiven Verkürzung dieser Wartezeiten erscheinen hier Überlegungen erfolgversprechend, inwiefern die am Bahnhof verbrachte Zeit auf anderem Wege als durch mediale Unterhaltungsangebote angenehmer gestaltet werden kann. Möglicherweise ist auch hier eine Erhöhung des Komforts (z. B. angenehme Sitzgelegenheiten, Witterungsschutz) hilfreich.

5. Zusammenfassende Bewertung

Insgesamt zeigen die Ergebnisse, dass die untersuchten älteren Autofahrer ihren Pkw zwar viel nutzen, dies jedoch weniger aus Freude am Autofahren als vielmehr deshalb, weil sie keine akzeptablen Alternativen sehen, ihre Mobilität aufrecht zu erhalten. So fühlen sich viele Ältere in hohem Maße abhängig von ihrem Pkw, um ihre Mobilitätsbedürfnisse zu befriedigen und damit eine unabhängige Lebensführung wie auch gesellschaftliche Teilhabe zu verwirklichen. Beim Pkw-Fahren werden häufig eine Reihe von Belastungen empfunden, was eine hohe Bereitschaft erwarten lässt, bei Problemen mit dem Autofahren auf attraktive Alternativangebote umzusteigen. Die bestehenden Alternativen sind aus Sicht der älteren Autofahrer jedoch häufig mit noch mehr Problemen verbunden. Also wird weiter Auto gefahren.

Bei der differenzierten Beurteilung öffentlicher Verkehrsmittel fällt auf, dass die Bewertungen eine Reihe von Unterschieden zwischen den in der verkehrsplanerischen Praxis tätigen Experten und den betroffenen älteren Autofahrern beinhalten. Hier stellt sich die Frage, inwieweit die Gestaltung öffentlicher Verkehrsmittel an der Zielgruppe der Älteren häufig vorbei geht und gut gemeinte Lösungen den Betroffenen manchmal nur wenig tatsächliche Hilfe bieten. So wurde z. B. die Bedeutung der Fahrtkosten, des Schutzes vor Kriminalität, der Erleichterung des Fahrscheinerwerbs sowie der Toiletten deutlich unterschätzt. Diese Bereiche sind für ältere Autofahrer viel bedeutsamer als die Experten dies einschätzten. Dahingegen werden von den Experten u. a. Zugangserleichterungen sowie die Reduktion körperlicher Anforderungen in ihrer Bedeutung vergleichsweise übergewichtet. Gerade bei körperlichen Anforderungen muss jedoch auch die starke Heterogenität in der Gruppe der Älteren beachtet werden: Was für den körperlich Leistungsfähigen bedeutungslos ist, kann bei reduzierter körperlicher Belastbarkeit zur essentiellen Anforderung an öffentliche Verkehrsmittel werden. Besonders kritisch sind die Einschätzungen der älteren Autofahrer zur Bedeutung von Orientierungshilfen. Offensichtlich besteht hier ein Bedarf, dem bislang keine adäquaten Lösungen gegenüberstehen.

Es wird darauf hingewiesen, dass die Expertenbefragung neben den hier dargestellten Ergebnissen insgesamt 132 qualitative Beurteilungen von Verbesserungsoptionen für öffentliche Verkehrsangebote hervorgebracht hat. Hierzu wurde ein eigener Forschungsbericht erstellt (Engeln, Schlag & Deubel, 2002). Dort werden vielschichtige innovative Lösungs- und Verbesserungsmaßnahmen vorgestellt und kritisch diskutiert.

Literatur

- Engeln, A. & Schlag, B. (2001). Abschlußbericht zum Forschungsprojekt ANBINDUNG. Schriftenreihe des Bundesministeriums für Familie, Senioren, Frauen und Jugend. Band 196. Stuttgart, Kohlhammer.
- Engeln, A.; Deubel, K. & Schlag, B. (2002). Verbesserung der Attraktivität öffentlicher Verkehrsangebote für ältere Autofahrerinnen und Autofahrer: Probleme und praktikable Lösungen. Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend. Berlin, BMFSFJ.
- Schlag, B. & Engeln, A. (1996) (Hrsg.). Verkehrsmittelwahl älterer Menschen – Anforderungen und Angebote. Ergebnisbericht zum Expertenworkshop. Dresden, unveröffentlicht.

Zukünftige Automobilität älterer Menschen

Im Human-Factors-Lab der DaimlerChrysler AG arbeiten wir an Unterstützungssystemen, die den älteren Kunden das Autofahren komfortabler und sicherer machen. Unsere spezielle Aufgabe dabei ist die Entwicklung, Erprobung und Bewertung von Bedien- und Anzeige Konzepten im Fahrzeug. Die kognitive Ergonomie, die Gerontotechnik, die Entwicklungspsychologie und die Marktforschung sind die Felder, die für diese Arbeit wichtig sind. Wir werden folgende Aspekte aus unseren aktuellen Forschungen zu älteren Autofahrern und altersgerechten Assistenzsystemen ansprechen:

- Veränderungen der Fahrkompetenz Älterer
- Spezieller Unterstützungsbedarf Älterer
- Unterstützungskonzept zur Bewältigung komplexer Verkehrssituationen
- Gestaltung der Mensch-Fahrzeug-Interaktion
- Evaluation des Unterstützungskonzepts.

1. Veränderungen der Fahrkompetenz Älterer

Ein normatives Modell des Fahrens ist ein nützlicher Ausgangspunkt für die Konzeption und Entwicklung von Unterstützungssystemen. Es gibt Aufgabenanalysen des sicheren Autofahrens, die sehr detailliert das jeweils richtige Verhalten für alle Verkehrssituationen beschreiben. Weiterhin gibt es sehr feine Klassifizierungen von Straßen, Strecken und Knotenpunkten, die ebenfalls als eine objektive Beschreibung von Verkehrssituationen gelten können. Wir selbst bevorzugen indessen als Ausgangspunkt unserer Konzeption die Darstellung der folgenden vier Kernkompetenzen sicheren Fahrens:

- Situationsbewußtsein (Situation awareness): Der sichere Fahrer nimmt alle relevanten Situationsmerkmale rechtzeitig wahr und behält sie solange im Arbeitsgedächtnis, wie es zur Bewältigung der Situation erforderlich ist.
- Handlungskontrolle: Er wechselt flexibel und situationsangemessen von einem eher automatisierten Handeln zu einem bewusst geplanten Handeln. Gerade für erfahrene Fahrer ist das Autofahren weitgehend eine hochgeübte Fertigkeit. Um so kritischer sind dann die wenigen Situationen, die noch die volle Aufmerksamkeit erfordern.
- Situationsbewertung: Damit ist eine Einschätzung der Verkehrssituation auf den zweiten Blick gemeint. Sozial-kognitive und emotionale Prozesse der Definition und Neu-Definition von Situationen im Straßenverkehr beeinflussen unser Verhalten. Angst, Aggression, Stress und deren Bewältigung sind für viele Fahrer alltägliche wohlbekannte Phänomene. Oft helfen Umdefinitionen von Situationen dabei, emotionale Prozesse zu regulieren. Zur Situationsbewertung auf den zweiten Blick gehört auch die Einschätzung, ob ein anderer Autofahrer über bestimmte Assistenzsysteme verfügt.
- Lernfähigkeit: Die Entwicklung der Fahrzeug- und Verkehrstechnik wird auch in Zukunft rasante Fortschritte machen und die Tätigkeit des Fahrens verändern. Daher ist hier als vierte Kernkompetenz die Fähigkeit und Bereitschaft zu nennen, das eigene Handlungsrepertoire zu erweitern.

Die hier genannten Kompetenzen sind mit Absicht so allgemein formuliert. Das hat den Vorteil, dass Gemeinsamkeiten, Wechselwirkungen und auch Kompensationen zwischen dem Fahrverhalten und anderen Mobilitätsarten leichter ins Blickfeld geraten.

Benutzerfreundliche Gestaltungen von Fahrzeugen basieren auf der Kenntnis von Nutzerprofilen. Aus Kundenbefragungen, Fahrerbeobachtungen und Unfallstatistiken bekommen wir Auskunft über die besonderen Anforderungen älterer Fahrer. Zusätzlich gibt es die reichhaltige entwicklungspsychologische Literatur zu Veränderungen des Denkens und Handelns im Alter. Einschränkungen der Seh- und Hörfähigkeiten, eine generelle Verlangsamung der Informationsverarbeitung, und schlechtere Leistungen bei Doppelaufgaben beeinflussen das Fahrverhalten. Wir wissen, dass ältere Fahrer vor allem im innerstädtischen Verkehr Probleme haben.

Das Linksabbiegen und die unvertrauten oder komplexen Kreuzungen sind Situationen, in denen in kurzer Zeit viel Information verarbeitet werden muss. Und nicht immer sind ältere Fahrer in der Lage, solche schwierigen Situationen zu vermeiden, indem sie andere Routen wäh-

len. Das eingeschränkte *Situationsbewusstsein* älterer Fahrer an innerstädtischen Kreuzungen schlägt sich auch eindeutig in der Unfallstatistik nieder. Vorfahrtverletzungen und Fehler beim Linksabbiegen sind häufige Unfallursachen Älterer, während etwa Geschwindigkeitsübertretungen oder Abkommen von der Fahrbahn typische Unfallursachen jüngerer Fahrer sind.

Natürlich profitieren viele ältere Fahrer von ihrer großen Fahrerfahrung. Unsere Verhaltensbeobachtungen älterer und jüngerer Fahrer haben gezeigt, dass gerade ältere Fahrer mit einer *breiten* Fahrerfahrung sehr wenige Fahrfehler machen, während ältere mit *geringer* Fahrerfahrung viele Fahrfehler machen und die unsicherste Gruppe darstellen. Wer viel Fahrerfahrung hat, kann sich meist auf sein automatisiertes Routinehandeln verlassen. Wer dagegen wenig Fahrerfahrung hat, muss häufiger in das aufwendige bewusst geplante Handeln wechseln, das im Alter den bekannten Einschränkungen unterliegt.

Welche Veränderungen ältere Fahrer in Bezug auf die beiden anderen Kernkompetenzen sicheren Fahrens durchmachen, ist weitgehend unerforscht. Zu untersuchen wäre, unter welchen Bedingungen ältere Fahrer den Umgang mit neuen Assistenzsystemen optimal erlernen und inwiefern sie dann auch zu flexiblen Neudefinitionen von Verkehrssituationen und Fahraufgaben in der Lage wären.

2. Spezieller Unterstützungsbedarf Älterer

Handeln und Reagieren geschehen im Straßenverkehr oft unter Zeitdruck. Nicht immer ist es möglich, das Tempo von Abläufen selbst zu bestimmen. Alte Menschen sind gerade in solchen Situationen benachteiligt, in denen ihnen ein Tempo vorgegeben wird oder in denen optische oder akustische Reize nur kurzfristig dargeboten werden.

In diesem Zusammenhang ist wichtig, dass verbale Reaktionszeiten älterer Testpersonen kürzer sind als manuelle. Sie reagieren per Wortäußerung schneller als per Tastendruck. Aufgrund solcher Ergebnisse müssen anwendungsorientierte Untersuchungen durchgeführt werden, die klären, ob etwa Spracherkennungssysteme bei der Fahrzeug- und Gerätebedienung für alte Menschen Vorteile gegenüber der heute noch üblichen manuellen Eingabe bringen können.

Überhöhte Geschwindigkeiten und zu geringe Abstände zu vorausfahrenden Fahrzeugen spielen als Unfallursachen im Alter nur eine geringe

Rolle. Ein Anstieg ist dagegen bei den Ursachen *Vorfahrtverletzung*, *Fehler beim Abbiegen* und *Fehlern gegenüber Fußgängern* zu verzeichnen, d.h. bei Fahrfehlern in komplexen Begegnungssituationen, in denen ein Fahrer in knapp bemessener Zeit Entscheidungen treffen muss.

Die subjektive Kontrollüberzeugung des älteren Fahrers kann erhalten bleiben, wenn nur selten Situationen mit sehr dringlichen Informationen und Warnungen kommen, denn solche Hinweise bringen ihm Zeitdruck und damit das Gefühl der Überforderung. Ein plötzlicher Wechsel von Routine zum bewusst geplanten Handeln sollte von ihm nicht gefordert werden. So sollten zum Beispiel Informationen möglichst dann kommen, wenn seine Kapazität nicht anderweitig beansprucht ist.

Gerade ältere Fahrer haben Schwierigkeiten, ihre Aufmerksamkeit zu teilen und schnell zwischen der Wahrnehmung von (äußerer) Verkehrssituation und Display hin und her zu wechseln. Sie sollten aber rechtzeitig über ein Verlassen einer Routinesituation informiert werden, so dass sie – ohne Hektik – in den Modus der bewusst geplanten Fahrhandlung übergehen können. Eine von Zeitstress geprägte und dann oft falsche Deutung der aktuellen Verkehrssituation kann so vermieden werden. Dieses stressfreie Handeln wird ihnen auf Dauer das Gefühl vermitteln, von ihrer reichen Fahrerfahrung auch in schwierigen Situationen profitieren zu können.

Schwierige Situationen wie etwa das Linksabbiegen an einem komplexen Knotenpunkt werden von erfahrenen Fahrern aufgrund eines im Gedächtnis abgespeicherten *Handlungsskripts* bewältigt. Der Zerfall oder die Erstarrung solcher Skripte im Alter kann zu gefährlichen Verhaltensweisen führen. Die Kombination von mehreren Informationen in einem Mensch-Maschine-Interaktions-Konzept muss zweierlei leisten: zum einen muss die Vielfalt der Informationen verdichtet werden, so dass sie zu bewältigen bleibt. Zum anderen müssen Besonderheiten von unvertrauten Situationen hervorgehoben werden, damit nicht irrtümlich ein falsches Skript abgerufen wird – und der Fahrer beim Linksabbiegen zum Beispiel entgegenkommende Radfahrer übersieht.

3. Unterstützungskonzept zur Bewältigung komplexer Verkehrssituationen

Fahrerassistenzsysteme, die heute schon erhältlich oder in der Entwicklung sind, lassen sich nach dem Grad der Fahrerunterstützung einordnen. Sie reichen von der reinen Information und Warnung wie et-

wa bei Navigationssystemen über verbindliche Anweisungen wie z. B. bei der Erkennung von Verkehrsschildern bis hin zum korrigierenden Eingriff wie beim Bremsassistenten und schließlich zur Übernahme der Fahraufgabe wie bei Systemen zum automatischen Fahren oder zur Kollisionsvermeidung (vgl. Brookhuis, de Waard & Steyvers, 2000).

Wir arbeiten zur Zeit an einem Assistenzsystem, das speziell ältere Fahrer an innerstädtischen Kreuzungen durch Information und Warnung unterstützen soll. Es handelt sich um ein erweitertes Navigationssystem, welches technisch auf einer recht exakten GPS-Ortung und auf verfeinerten digitalen Straßenkarten beruht (Krüger, Küting & Entenmann, 2001). Diese digitalen Straßenkarten werden in Zukunft nicht nur Informationen über die Routenführung enthalten, sondern viele zusätzliche Attribute wie z. B. Informationen über die Vorfahrtsregelung an Kreuzungen, Hinweise auf Fußgängerüberwege und Geschwindigkeitsbegrenzungen auf Strecken.

Diese zusätzlichen Attribute der digitalen Karten nutzen wir für die Unterstützung älterer Fahrer im innerstädtischen Verkehr. Im ersten Schritt geht es nur um Unterstützung beim *Annähern an Kreuzungen*. Die Menge der Informationen in einer komplexen Verkehrssituation soll dadurch reduziert werden, dass der Fahrer in ausreichendem Abstand vor der Kreuzung alle notwendigen Informationen sequentiell dargeboten bekommt (Abbildung 1). Er kann die Informationen dann verarbeiten, wenn seine kognitive Belastung noch relativ gering ist.

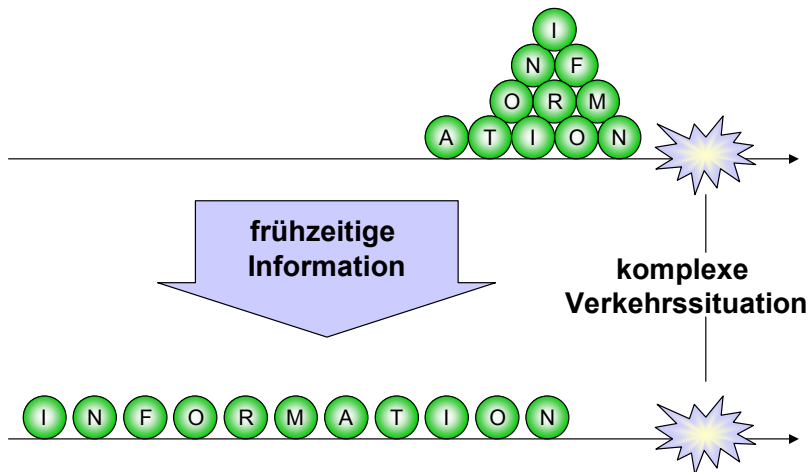


Abb. 1: Unterstützungskonzept für die Bewältigung von komplexen Verkehrssituationen

Welche Situationen werden unterstützt (s. Abb. 2)?

Relevante Informationen wurden aus Unfallstatistiken, Verhaltensbeobachtungen, Selbsteinschätzungen von Problemen und aus dem Vermeidungsverhalten von Älteren abgeleitet:

- Vorfahrtsregelungen
- Andere Verkehrsteilnehmer (z. B. Gegenverkehr beim Linksabbiegen, Straßenbahnen, Radwege, Zebrastreifen, Fußgängerampeln, Kinder)
- Spurgenaue Navigation zum richtigen Einordnen vor und nach einer Kreuzung
- Streckenbezogene Gefahren (z. B. Gefälle, Steigungen, Tunnel, Überholverbot, Glätte) oder Gefahrenpunkte (z. B. Spurzusammenführungen, Spurverengungen, Baustellen, Stauende, Ortsanfang, Bahnübergang)
- Zulässige Höchstgeschwindigkeit

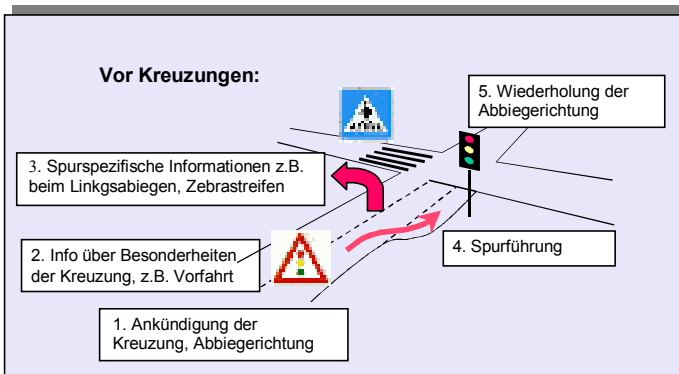


Abb. 2: Reihenfolge der Informationsdarbietung

Die Informationen und Warnungen werden redundant per Display und Sprachausgabe ausgegeben.

4. Gestaltung der Mensch-Fahrzeug-Interaktion

4.1. Displays

Wie sieht die altersgerechte Gestaltung von Displays im Fahrzeug aus? Bislang wurden fast ausschließlich Erkenntnisse der Wahrnehmungs-

psychologie und der Sinnesphysiologie als Grundlage für Gestaltungsleitlinien benutzt. Zum Beispiel: Wie können Anzeigen möglichst blendfrei gestaltet werden? Welche Schriften garantieren eine leichte Lesbarkeit? Welche Zeichenabstände verursachen den geringsten Ablesefehler? Die stetige Zunahme des Informationsangebotes im Auto hat jedoch dazu geführt, dass solche Vorschläge nicht mehr ausreichend sind. Gestaltungshinweise für Displays sollten auch auf Erkenntnissen über höhere Stufen der Informationsverarbeitung aufbauen (Kebeck, Cieler & Pohlmann, 1997). Wir haben dazu vor allem gedächtnis-psychologische Aspekte in die kognitive Ergonomie eingebracht. Die Veränderungen des Gedächtnisses im Alter sind bei der ergonomischen Gestaltung von Displays im Auto bislang zu wenig berücksichtigt worden.

Bei der Kontrolle von Displays werden drei gut unterscheidbare Anforderungen an das Gedächtnis gestellt: Erstens, Erinnern an Bedeutungen, zum Beispiel: Was bedeutet dieses Symbol? Zweitens: Erinnern an Positionen, zum Beispiel: Wo befindet sich die Tankanzeige? Drittens, Erinnern an Zustände, zum Beispiel: Welche Geschwindigkeit zeigte der Tachometer gerade an?

Eine Vielzahl empirischer Arbeiten haben in den letzten Jahren nachgewiesen, dass das alternde Gedächtnis keiner generellen Leistungsminderung unterliegt. Ausfälle beziehen sich in der Regel auf eng umschriebene Gedächtnisfunktionen.

Wenn man weiß, welche Teilbereiche des Gedächtnisses sich im Alter verändern, kann man das Fahrzeug-Cockpit entsprechend gestalten. Ziel ist es dann, Gedächtnisdefizite durch ergonomische Gestaltung zu kompensieren. Ältere Personen verwenden zum Beispiel spontan weniger Organisationsstrategien, um Lernmaterial gut zu strukturieren und gut behalten zu können. Dadurch werden unsystematische Gedächtnisfehler wahrscheinlich. Insbesondere für das Behalten von Anzeigenpositionen und -zuständen ist es daher wichtig, übersichtliche und prägnante Displayanordnungen im Pkw vorzugeben. Folgende Organisationshilfen können bei der Gestaltung von Displays angeboten werden:

- Anordnung der Anzeigen nach gestaltpsychologischen Gesichtspunkten
- Kompatibilität von Bedienelementen und dazugehörigen Displays.
- Anordnung der Anzeigen nach logischen Kriterien, zum Beispiel: Alle Warnleuchten an einer Position.

Weitere Leitlinien der kognitiven Ergonomie aus gedächtnis-psychologischer Sicht sind folgende:

- Piktogramme zur Kennzeichnung von Anzeigen sollten gegenständlich und realitätsnah sein.
- Verbale Kennzeichnungen sind vor allem dann zu verwenden, wenn keine konkreten Piktogramme realisierbar sind.
- Bei Digitalanzeigen ist durch entsprechende Technik sicherzustellen, dass die dargestellten Informationen in langsamer Abfolge "aufgefrischt" werden.
- Die Anzahl der Anzeigen sollte auf ein notwendiges Minimum reduziert werden.
- Die Reduktion von Informationen kann auch durch integrierte Informationsdarstellungen erfolgen.
- Akustische Displays belasten Aufmerksamkeitsprozesse weniger. Sie müssen nicht in regelmäßigen Abständen abgelesen werden.

4.2. Sprachausgabe

Die Orientierung beim Fahren basiert vor allem auf visuellen Informationen. Genereller Vorteil der Sprachausgabe ist die Entlastung des visuellen Kanals. Sprachausgaben ziehen in hohem Ausmaß die Aufmerksamkeit des Fahrers auf sich. Diese *Signalwirkung* kann im Sinne der Verkehrssicherheit Vor- und Nachteile haben, und verlangt jedenfalls einen sorgfältigen Umgang mit Fragen der ergonomischen Gestaltung (Vossen, 1993). Die Sprachausgabe wird auch dann noch wahrgenommen, wenn der Hörer sich nicht zur Quelle wendet. Auch diese *Ortsunabhängigkeit* kann Vor- und Nachteile haben. Die Vorteile sind beim Fahren offensichtlich, Nachteile können entstehen, wenn die Sprachausgabe nicht nur den intendierten Benutzer erreicht, z. B. den Beifahrer oder einen Telefonpartner.

Geschwindigkeit. Wegen der linearen Verarbeitung der Information ist die Geschwindigkeit der Informationsaufnahme unter Benutzung des akustischen Kanals im allgemeinen geringer als beim visuellen Kanal. Da jedoch der Fahrer imstande ist, 1,5 bis 2 mal so schnell wie üblich gesprochene Sprache noch vernünftig zu interpretieren, kann dieser Nachteil partiell aufgehoben werden. Besteht die Sprachausgabe dagegen nur aus dem Wort "Stop", lassen sich sogar Verkürzungen von Brems-Reaktionszeiten nachweisen – verglichen mit visuellen Signalen

Wörter. Geeignet sind kurze, konkrete und häufig vorkommende Wörter, wobei es in erster Linie auf die Kürze ankommt.

Sätze. Geeignet sind Sätze mit wenigen Wörtern und wenigen Einzelaussagen, die nach einem einheitlichen Standardschema aufgebaut sind. Auch hier kommt es in erster Linie auf die Kürze an. Im Kontext

von Verkehrsinformationen sind negativ formulierte Meldungen nicht grundsätzlich schwerer verständlich als affirmativ formulierte.

Für die Verständlichkeit von Sprachausgaben sind Frequenzrecherchen von Wörtern nützlich, denn Wörter, die insgesamt im Sprachgebrauch nur selten vorkommen, sind eher ungünstig. Beim Autofahrer können durch Wörter Vorstellungen noch nicht sichtbarer Objekte und sogar umfassendere mentale Modelle – etwa von ganzen Knotenpunkten oder von technischen Systemen – aktiviert werden. Solche antizipatorischen kognitiven Prozesse basieren auf Erfahrung und strukturieren dann die Informationssuche und die Wahrnehmung der Verkehrssituation.

5. Evaluation des Unterstützungskonzeptes

Für die Evaluation des Unterstützungskonzeptes wurde ein Versuchsträger aufgebaut. Der Versuchsträger enthält einen Prototyp des Unterstützungskonzeptes für eine konkrete Teststrecke im Stuttgarter Stadtverkehr. Die Strecke kann in ca. einer Stunde abgefahren werden und enthält Abschnitte unterschiedlicher Komplexität auf Bundesstraßen, Hauptstraßen, in 30er Zonen und im Kreisverkehr. Sobald das Fahrzeug einen Triggerpunkt auf der Strecke überfährt, ertönt die jeweilige Sprachausgabe und es erscheint das passende Display.

In der Untersuchung wurde die Akzeptanz und Wirksamkeit des Unterstützungskonzeptes überprüft. Die abhängigen Variablen zur Prüfung der Akzeptanz des Systems wurden mit Hilfe eines Fragebogens erhoben. Der Fragebogen enthält Teile zur Bewertung der Sprachausgaben und Displays, zur Akzeptanz der dargebotenen Informationen, zur allgemeinen Bewertung des Systems und zur Einschätzung des Beitrages des Systems zur Fahrsicherheit und zum Fahrkomfort, zum Vergleich mit herkömmlichen Navigationssystemen und zur Akzeptanz von Fehlern des Systems. Als abhängige Variablen zur Überprüfung der Wirksamkeit werden Fahrfehler, Fahrtrichtungsfehler, fahrdynamische Daten und die subjektive Beanspruchung nach konkreten Situationen erhoben. Eine Videoaufzeichnung der Fahrszenarie und der Blicke der Probanden soll zunächst qualitativ Aufschluss über die Nutzung des Displays geben. Kommentare während der Fahrt werden protokolliert.

Als Moderatorvariablen werden demographische Daten, Erfahrung mit Navigationssystemen, Fahrzeugbesitz, Fahrerfahrung, Einstellung zu Fahrzeugen, Technikerfahrung, Technikeinstellung, statische Tagesschärfe und Aufmerksamkeitsleistung erhoben. Die 50 Probanden sind Mercedes

S- und E-Klasse Kunden aus dem Raum Stuttgart. Die Untersuchung fand im Mai 2001 statt. Erste Versuchsergebnisse betreffen die Beurteilung der Informationsausgabe per Display und Sprache durch die Fahrer.

Unabhängige Variablen sind das Alter und Unterstützungskonzept. Es werden zwei Altersgruppen gebildet: 40 bis 50-jährige („jung“) und über 60jährige („alt“). 18 *junge* und 32 *alte* Kunden nahmen teil. Es liegen zwei Varianten des Unterstützungskonzeptes vor, eine Variante mit vollständiger Information über alle Besonderheiten der Teststrecke und eine nach einem konkreten Szenario reduzierte Variante. Für den Versuch wird die Teststrecke in zwei vergleichbare Abschnitte geteilt. Beide Versuchsgruppen fahren – in der Reihenfolge ausbalanciert – eine Hälfte der Teststrecke mit einer Version des Unterstützungssystems und die andere mit einer herkömmlichen Navigation. Die Fahrt mit einfacher Navigation soll als Ankerpunkt für die subjektive Einschätzung des zusätzlichen Nutzens der Unterstützung durch das System und als Kontrollbedingung für eine Bewertung der objektiven Daten dienen. In Anlehnung an das existierende Navigationssystem Comand von Mercedes-Benz wurde eine Nachbildung geschaffen, die wie das untersuchte System einen Prototypcharakter hat.

Aufgrund des gewählten Versuchsdesigns können Hypothesen zum Einfluss des Alters und zur Art des Unterstützungskonzeptes auf die Akzeptanz und Wirksamkeit überprüft werden.

Durch den Vergleich der Vollversion mit einer reduzierten kann die Akzeptanz von unterschiedlichen Informationsgehalten und die konkrete Reaktion der Fahrer darauf abgeschätzt werden. Aus der Untersuchung sollen außerdem konkrete Verbesserungsvorschläge zur Gestaltung des Systems, der Sprachausgaben, der graphischen Anzeigen und zur gezielten Reduktion der Vollversion hervorgehen.

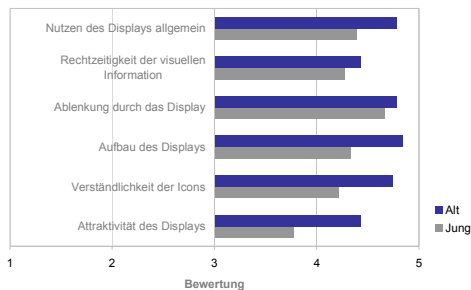


Abb. 3: Bewertung des Display des neuen Unterstützungssystems nach Altersgruppen (5= sehr gut)

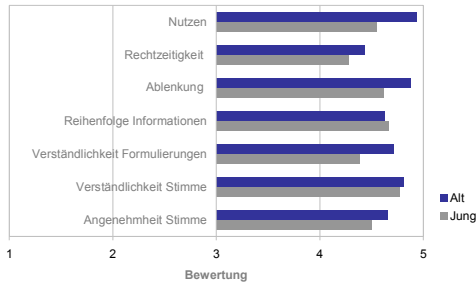


Abb. 4: Bewertung der Sprachausgabe des neuen Unterstützungssystems nach Altersgruppen (5= sehr gut) (Angaben in Prozent)

Abbildung 3 und 4 zeigen, dass sowohl das Display als auch die Sprachausgabe gute bis sehr gute Bewertungen durch die Versuchsteilnehmer erhalten.

Insbesondere das Display wird von den älteren Fahrern sogar noch besser bewertet als von den jüngeren. Befragt, ob sie eher das Display oder eher die Sprachausgabe während der Fahrt genutzt haben, antworten die Älteren meist: „Ich nutze Display und Sprachausgabe gleichermaßen“ während die Jüngeren sagen „Ich nutze eher die Sprachausgabe.“ Vergleicht man die komplette mit der reduzierten Version, so wird bei der kompletten eher die Sprachausgabe genutzt und bei der reduzierten Sprachausgabe und Display gleichermaßen (Abb.5). Interaktionen mit dem Alter gibt es dabei nicht.

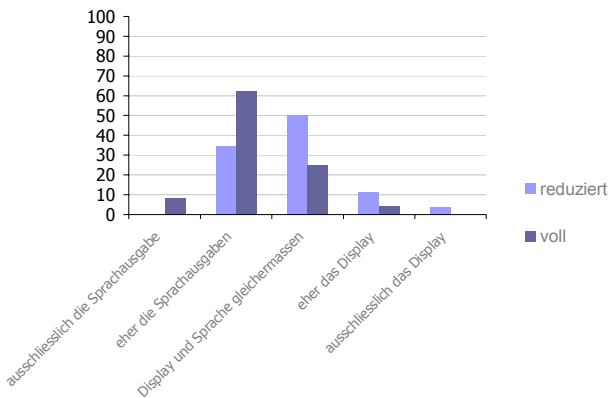


Abb. 5: Nutzung von Sprachausgabe vs. Display nach Systemversion (selbsterzierte Einschätzungen der Versuchsteilnehmer)

Diese von den Probanden geäußerten Bewertungen und Einschätzungen müssen nun in der weiteren Auswertung des Feldexperiments natürlich an den härteren Daten (Blickbewegungen, Fahrleistung) gespiegelt werden.

Fazit: An Nutzerprofilen und Kundenwünschen orientierte Entwicklungen von Assistenzsystemen werden die Zukunft der Automobilität von älteren Fahrerinnen und Fahrern stark beeinflussen. Gute Bedienbarkeit und leichte Verständlichkeit der Systeme sind wesentliche Voraussetzungen dafür, dass gerade ältere Fahrer von diesen neuen Entwicklungen profitieren können.

Anmerkung

Wir danken Barbara Knapp für ihre Unterstützung bei der Durchführung und Auswertung des Feldversuchs.

Literatur

- Brookhuis, K. A.; de Waard, D. & Steyvers, F. J. J. M. (2000). Behavioural aspects of an Intelligent Man-Machine Interface for driver-support systems. Report COV 00-01, Universität Groningen
- De Waard, D.; Van Der Hulst, M. & Brookhuis, K. A. (1999). Elderly and young drivers' reaction to an in-car enforcement and tutoring system. *Applied Ergonomics*, Jg. 30, S. 147-157.
- Kebeck, G.; Cieler, S. & Pohlmann, S. (1997). Vergessene Ergonomie. Gedächtnis-psychologische Aspekte der Gestaltung von Displays. Münster, LIT Verlag.
- Krüger, K.; Küting, H. J. & Entenmann, V. (2001). Optimierung der Kompetenz älterer Fahrerinnen und Fahrer durch frühzeitige Navigationshinweise und Knotenpunktinformationen. In: VDI-Berichte 1613. Der Fahrer im 21. Jahrhundert. Düsseldorf, VDI Verlag.
- Vossen, P. (1993). Akustische Schnittstellen. In: Ziegler, J. & Ilg, R. (Hrsg.). Benutzergerichte Software-Gestaltung. München, Oldenbourg-Verlag.

Unfälle und Sicherheit älterer Menschen

1. Einleitung

Die in den kommenden Jahren zu erwartende Zunahme der Zahl älterer Menschen in unserer Gesellschaft wirft eine Reihe von sicherheitsrelevanten Fragen im Bereich der Unfallprävention auf:

- Sind ältere Menschen stärker unfallgefährdet als jüngere Altersgruppen? Falls ja, was sind die Ursachen einer erhöhten Gefährdung bei älteren Menschen?
- Gibt es im höheren Lebensalter andere Unfallschwerpunkte als in jüngeren Altersgruppen?
- Stellen ältere Menschen ein Sicherheitsrisiko für andere dar?
- Muss die Unfallprävention für ältere Menschen anders gestaltet werden als für jüngere?

Zur Beantwortung dieser Fragen kann die Unfallforschung wichtige Grundlagen liefern. Damit Unfallverhütung bei Älteren auf verlässlicher Grundlage betrieben werden kann, stellt sich die Frage nach dem Unfallgeschehen bei Seniorinnen und Senioren, den Umständen der Unfälle und den Risikofaktoren, welche die Unfallereignisse begünstigen. Nur wenn ältere Menschen häufiger als andere Altersgruppen an den unterschiedlichen Unfallarten beteiligt sind, entsteht ein besonderer Handlungsbedarf für eine seniorenbezogene Unfallprävention und Sicherheitsarbeit.

2. Epidemiologie der Unfälle im höheren Lebensalter

Zur Beschreibung des gesamten Unfallgeschehens im höheren Lebensalter kann die jährliche Todesursachenstatistik des Statistischen Bundesamtes herangezogen werden. Sie wird auf der Grundlage der ärztlichen Todesursachen-Feststellungen angefertigt. Neben der To-

desursachen-Statistik erstellt das Statistische Bundesamt auch eine spezielle Verkehrsunfall-Statistik, die auf der Grundlage der polizeilichen Unfallmeldungen angefertigt wird. In dieser Statistik ist die Anzahl der Verkehrstoten in der Regel etwas geringer als in der Todesursachen-Statistik, weil als „tödlich verletzt“ nur solche Unfallopfer gelten, die innerhalb von 30 Tagen nach dem Unfall gestorben sind. Sterben die bei Verkehrsunfällen Verletzten nach dieser 30-Tage-Frist, werden sie in der polizeilichen Unfallstatistik weiter als „Schwerverletzte“ erfasst. In der Todesursachen-Statistik werden Verkehrstote auch nach 30 Tagen erfasst, weil die Ärzte den Verkehrsunfall – auch wenn er zu einem späteren Zeitpunkt zum Tode führt – als Todesursache festgestellt haben.

Im Jahr 1999 verunglückten in Deutschland insgesamt 9.341 Personen im Alter von 65 und mehr Jahren tödlich, die meisten davon (4.258 = 46 %) im häuslichen Bereich. Im Straßenverkehr kamen 1.452 ältere Menschen zu Tode (15 %). Weitere 3.583 Ältere (38 %) verunglückten tödlich bei den sog. „Sonstigen Unfällen“ – eine leider sehr große Gruppe von Unfällen ohne Ursachenangabe oder mit unklaren Ursachen (vgl. Tabelle 1).

Bezieht man die Anzahl der tödlichen Unfälle auf die Bevölkerungszahlen, zeigt sich die extrem hohe Gefährdung bei den Älteren: Auf je 100.000 Personen im Alter von 65 und mehr Jahren kommen 71,4 durch Unfälle getötete Personen. Im Vergleich dazu die Unfallzahlen für andere Altersgruppen: Bei den unter 15jährigen Kindern sind es 5,0 Getötete je 100.000 der Altersgruppe, bei den 15- bis 25jährigen 25,2 Getötete und bei den 25- bis 65jährigen 15,8 Getötete je 100.000 Einwohner (vgl. Tabelle 2). Die Gefahr, im Seniorenalter einen tödlichen Unfall zu erleiden, nimmt in der Altersspanne von 65 bis 90 Jahren mit wachsendem Lebensalter der Älteren deutlich zu (vgl. Tabelle 3). Das bestätigen auch die Forschungsergebnisse aus der Schweiz (Beer, Minder, Hubach & Abelin, 2000): Das Risiko, infolge eines Unfalls zu sterben, verdoppelt sich in der Schweiz etwa alle 10 Altersjahre und ist bei den 90jährigen und älteren mehr als sechsmal so groß wie bei den 65- bis 69jährigen.

Tab. 1: Anzahl der Getöteten durch Unfälle nach Unfallkategorien 1999 in Deutschland (Todesursachenstatistik des Statistischen Bundesamtes, 2000)

Alter (Jahre)							
Unfallkategorie	65-70	70-75	75-80	80-85	85-90	90+	Gesamt
Männer							
Arbeitsunfall	22	7	6	1	1	-	37
Verkehrsunfall	225	219	160	106	70	37	817
Häuslicher Unfall	225	209	260	210	330	267	1.501
Sport-, Spielunfall	1	6	2	-	-	-	9
Sonstiger Unfall	189	232	233	189	273	189	1.305
Insgesamt	662	673	661	506	674	493	3.669
Frauen							
Arbeitsunfall	2	1	4	-	2	2	11
Verkehrsunfall	122	120	173	100	84	36	635
Häuslicher Unfall	90	181	394	483	848	747	2.743
Sport-, Spielunfall	1	-	1	2	1	-	5
Sonstiger Unfall	95	170	363	351	690	609	2.278
Insgesamt	310	472	935	936	1.625	1.394	5.672
Männer und Frauen							
Arbeitsunfall	24	8	10	1	3	2	24
Verkehrsunfall	347	339	333	206	154	73	1.452
Häuslicher Unfall	315	390	654	693	1.178	1.014	4.244
Sport-, Spielunfall	2	6	3	2	1	-	14
Sonstiger Unfall	284	402	596	540	963	798	3.583
Insgesamt	972	1.145	1.596	1.442	2.299	1.887	9.341

Ältere Männer verunglücken häufiger als ältere Frauen tödlich (76,1 je 100.000 ältere Männer gegenüber 69,3 je 100.000 ältere Frauen, vgl. Tabelle 3). Der größte Unterschied zeigt sich dabei bei den Verkehrsunfällen (ältere Männer: 16,9 Verkehrstote je 100.000, ältere Frauen: 7,8 Verkehrstote je 100.000). Im häuslichen Bereich sind die Unterschiede gering (ältere Frauen: 33,6 Getötete je 100.000, ältere Männer: 31,1 Getötete je 100.000). Frauen verletzen sich dabei eher im Haus (Wohnbereich, Küche, Treppe) bei der Hausarbeit, Männer dagegen eher am Haus (Garten, Garage) beim Heimwerken und bei der Gartenarbeit.

Tab. 2: Bei Unfällen Getötete 1999 in Deutschland (Statistisches Bundesamt, 2000)

Alter	Getötete	Getötete je 100.000 der Altersgruppe	Bevölkerung (1.000)
unter 15 Jahre	650	5,0	12.980
15 – 25 Jahre	2.289	25,2	9.079
25 – 65 Jahre	7.435	15,8	46.912
65+ Jahre	9.341	71,4	13.067

Tab. 3: Anzahl der durch Unfälle getöteten Männer und Frauen 1999 in Deutschland (Todesursachenstatistik des Statistischen Bundesamtes)

Alter	Getötete		Getötete je 100.000		Bevölkerung (1.000)	
	Männer	Frauen	Männer	Frauen	Männer	Frauen
65 – 70 Jahre	662	310	36,2	14,8	1.828	2.087
70 – 75 Jahre	673	472	48,2	22,7	1.397	2.078
75 – 80 Jahre	661	935	73,1	50,2	904	1.863
80+ Jahre	1.673	3.955	241,7	184,2	692	2.147
Gesamt	3.669	5.672	76,2	69,4	4.821	8.175

Will man nicht nur die Anzahl der getöteten, sondern auch die Gesamtzahl der verunglückten Älteren (Getötete + Verletzte) erfassen, muss man einschlägige Untersuchungen aus unseren Nachbarländern heranziehen, weil es in Deutschland bislang noch keine Unfall-Gesamterhebung in Arztpraxen und Krankenhäusern gibt.

In dem Schweizer Forschungsbericht über eine großangelegte epidemiologische Untersuchung zur Unfallbelastung im höheren Lebensalter (Beer u.a., 2000) wurde eine Unfallrate von 7.500 Verunglückten Älteren pro 100.000 Personen ab 65 Jahren ermittelt (5.400 pro 100.000 Männer und 9.000 pro 100.000 Frauen im Alter ab 65 Jahren). 91 % aller Unfälle ereigneten sich im Haushaltsbereich, 5 % im Straßenverkehr und 4 % beim Sport. Die häufigste Unfallart ist der Sturz: Mehr als 3/4 aller Männer und rund 9 von 10 Frauen erlitten einen Sturz. Männer verunglücken zu 85 % im Haushaltsbereich, zu 8 % im Straßenverkehr und zu 3 % beim Sport. Bei den Frauen liegt die Verteilung bei 93 % im Haushalt, 3 % im Straßenverkehr und 3 % Bei Sport. Bei den schweren Unfällen stehen Frak-

turen an erster Stelle. Rund ein Drittel aller Männer und fast die Hälfte aller Frauen haben mindestens eine Fraktur erlitten. Als wichtige Risikofaktoren für schwere Unfälle ergeben sich hohes Alter, Geh- und Gedächtnisprobleme, Erschöpfung/Müdigkeit und Alkoholkonsum.

In einer österreichischen epidemiologischen Untersuchung (Furian & Rehberg, 2000) wurden ca. 2.889 Personen im Alter ab 60 Jahren nach ihren Unfällen befragt. 15% der Befragten hatten im Jahr vor der Befragung mindestens einen Unfall mit Verletzungsfolgen erlitten. Rund 12% aller Seniorinnen und Senioren verletzten sich so schwer, dass sie eine medizinische Behandlung in Anspruch nehmen mussten. Das entspricht einer Unfallrate von 15.000 bzw. 12.000 Verunglückten pro 100.000 Personen ab 60 Jahren. Die Mehrzahl der Verletzungen entsteht in Österreich durch einen Unfall im Haushalt (53% aller Verletzungen) oder beim Zufußgehen (30%), ohne Beteiligung eines Fahrzeugs. Rund 8% der Verletzungen werden durch Verkehrsunfälle verursacht, 5% entstehen bei der Arbeit und 4% beim Sport. Die häufigste Unfallart in Österreich ist auch der Sturz (82% aller Verletzungen), wobei die überwiegende Mehrzahl aller Stürze bei der unspektakulären Tätigkeit des Gehens entweder im Haushalt oder als Fußgänger geschieht. Kollisionen sind mit 8% unter den Verletzungsursachen vertreten. Schläge und Stöße sind in 2% der Verletzungen als Ursache zu betrachten. Die häufigsten Verletzungsfolgen in Österreich sind auch – wie in der Schweiz – die Frakturen (29% aller Verletzungen). Das Verletzungsrisiko steigt etwa ab dem siebzigsten Lebensjahr stark an. Frauen haben ein höheres Verletzungsrisiko als Männer. Weitere Risikofaktoren für Unfälle im höheren Lebensalter waren in Österreich: geringe Mobilität, Medikamentenkonsum, geringes seelisches Wohlbefinden, Tod des Partners, geringe soziale Unterstützung, alte Wohnungen und geringes Einkommen.

Zusammenfassend betrachtet, zeigen sich bei älteren Menschen zwei Unfallschwerpunkte:

- Unfälle im Straßenverkehr
- Unfälle in häuslichen Umfeld.

Aus diesem Grund werden wir auf diese beiden Unfallschwerpunkte besonders eingehen.

3. Verkehrsunfälle älterer Menschen

Im Jahr 1999 verunglückten im heutigen Deutschland insgesamt 36.747 Personen im Alter von 65 und mehr Jahren im Straßenverkehr, 1.306 davon tödlich. Weitere 11.030 wurden schwer verletzt (vgl. Limbourg und Reiter, 2001 und Tabellen 4 bis 8).

Wenn man die Entwicklung der Verkehrsunfälle älterer Menschen in den letzten 30 Jahren betrachtet, zeigt sich eine deutliche Abnahme der Anzahl der tödlichen Unfälle von 1970 bis 1999, obwohl die Anzahl älterer Menschen in der Bevölkerung deutlich zugenommen hat (vgl. Tabellen 6 und 8). Im Jahr 1970 gab es in Westdeutschland die bislang größte Zahl im Straßenverkehr getöteter Älterer (4.016), die meisten davon verunglückten beim Zufußgehen (2.509). Von diesem Zeitpunkt an hat sich die Anzahl tödlich verletzter älterer Personen stetig verringert. Bis zum Jahr 1995 war die Anzahl der getöteten älteren Fußgänger höher als die Zahl der im Pkw getöteten Personen, ab 1996 war die Anzahl der getöteten Pkw-Insassen unter den älteren Menschen höher als die der Fußgänger (Statistisches Bundesamt, Verkehrsunfallstatistik, 1997). Nicht nur die Getötetenzahlen sondern auch die Verunglücktenzahlen haben sich verringert: Der Vergleich der Unfallzahlen von 1970 und 1999 je 100.000 Einwohner der Altersgruppe zeigt, dass sowohl die Zahlen für die Getöteten als auch die Zahlen für die Schwerverletzten/Leichtverletzten stark abgenommen haben. Dies spricht für eine Reduktion der Unfallhäufigkeiten in dieser Altersgruppe (vgl. Tabelle 6).

Will man diese Unfallzahlen mit denen anderer Altersgruppen vergleichen, müssen die absoluten Unfallhäufigkeiten mit den entsprechenden Einwohnerzahlen in Beziehung gesetzt werden (Verunglückte je 100.000 Einwohner der entsprechenden Altersgruppe). Auf der Grundlage dieses Vergleichs sind die über 65jährigen bei der Anzahl der Verunglückten deutlich unterrepräsentiert (vgl. Tabelle 4). Bei anderen Altersgruppen ist das Unfallrisiko deutlich höher. Die Zahl tödlich verunglückter älterer Männer (65 +) ist zwar höher als die der 25- bis 65jährigen, sie liegt jedoch deutlich unter der Zahl der jungen Fahrer im Alter von 18 bis 25 Jahren. Nur die über 80jährigen Männer erreichen Risikozahlen wie die jungen Fahrer. Die älteren Frauen verunglücken nicht häufiger tödlich als die 25- bis 65jährigen (vgl. Tabellen 4 und 8).

Tab. 4: Im Straßenverkehr Getötete und Verunglückte 1999 in Deutschland (Statistisches Bundesamt, 2000)

Alter (Jahre)	Getötete	Verunglückte	Getötete je 100.000 der Altersgruppe	Verunglückte	Bevölkerung (1.000)
unter 15	317	49.184	2,4	379	12.980
15-18	391	36.337	14,1	1.314	2.765
18-25	1.694	116.620	26,8	1.847	6.313
25-65	4.061	290.011	8,7	618	46.912
65 +	1.306	36.747	10,0	281	13.067
gesamt	7.772	528.899	9,5	645	82.037

Tab. 5: Im Jahr 1999 verunglückte ältere Menschen (65 Jahre und älter) nach Verkehrsart (Statistisches Bundesamt, 2000)

Art der Verkehrsteilnahme	Verunglückte 1999			
	Getötete	Schwerverletzte	Leichtverletzte	Gesamt
Pkw	563	4.201	13.459	18.223
Mot. Zweirad	30	526	764	1.310
Fahrrad	257	2.692	4.953	7.902
Zu Fuß	426	3.185	3.547	7.158
Bus	5	237	1.129	1.371
Übrige	25	189	559	783
Gesamt	1.306	11.030	24.411	36.747

Tab. 6: Verunglückte je 100.000 Einwohner über 65 Jahre in den Jahren 1970 und 1999 (Statistisches Bundesamt, 2000)

Verunglückte über 65 Jahre	Jahr 1970		Jahr 1999	
	absolut	je 100.000	absolut	je 100.000
Getötete	4.016	50	1.306	10
Schwerverletzte	11.323	141	11.030	84
Leichtverletzte	16.519	206	24.411	187
Gesamt	31.858	397	36.747	281
Einwohner 65+	8 Mio.		13 Mio.	

Tab. 7: Im Jahr 1999 getötete und verunglückte ältere Menschen nach Alter und Geschlecht und je 100.000 Einwohner der Altersgruppe (....) (Statistisches Bundesamt, 2000)

Alter (J.)	Getötete		Verunglückte		Bevölkerung (1.000)	
	Männer	Frauen	Männer	Frauen	Männer	Frauen
65-70	211 (11)	108 (5)	6.211 (340)	6.246 (299)	1.828	2.087
70-75	199 (14)	119 (6)	4.723 (338)	5.602 (270)	1.397	2.078
75-80	138 (15)	159 (9)	2.845 (315)	4.837 (260)	904	1.863
80+	187 (27)	184 (9)	2.657 (384)	5.158 (240)	692	2.147
Gesamt	735 (15)	570 (7)	16.436 (336)	21.843 (267)	4.821	8.175

Tab. 8: Im Straßenverkehr getötete ältere Menschen in Deutschland – Zeitreihe (Statistisches Bundesamt 1961 bis 2000)

Jahr	Zusammen	Fußgänger	Radfahrer	Pkw-Insassen	Sonstige	Bevölkerung 65+ (1.000)
1960	2.689	1.862	399	234	194	6.029
1970	4.016	2.509	540	702	265	7.991
1980	3.196	1.779	534	658	225	9.552
1990	1.979	966	360	553	100	9.683
1998	1.328	465	237	554	72	12.966
1999	1.306	426	257	563	60	13.037

Betrachtet man die Unfälle im Seniorenalter nach Art der Verkehrsteilnahme, so zeigt sich, dass ältere Menschen in Deutschland am häufigsten als Pkw-Insassen verunglücken (vgl. Tabelle 5). Mit dem Pkw erleiden sie auch die meisten tödlichen Unfälle. Diese Entwicklung ist relativ neu; bis 1995 wurden bei Verkehrsunfällen im höheren Lebensalter mehr Fußgänger getötet als Pkw-Insassen. Bei diesen Zahlen ist zu beachten, dass ältere Menschen in der heutigen Zeit auch den größten Teil ihrer Verkehrsleistungen im Pkw erbringen (vgl. Tabelle 9).

Tab. 9: Verkehrsleistung und Verkehrsbeteiligungsdauer älterer Menschen in Westdeutschland 1991 (Hautzinger, Tassaux-Becker & Hamacher, 1996)

Art der Verkehrsbeteiligung	Verkehrsleistung (Mrd. km/Jahr)	Verkehrsbeteiligungsdauer (Mio. Std./Jahr)
Zu Fuß	5,8	1.500,6
Fahrrad	1,4	180,7
Mot. Zweirad	0,0	6,3
Pkw-Fahrer	22,2	616,6
Pkw-Mitfahrer	28,4	611,7

Tab. 10: Risikokennziffern 1991: Verunglückte pro 1 Mio. km Verkehrsleistung nach Alter (Hautzinger u. a., 1996)

Alter (J.)	Gruppe	Fußgänger	Radfahrer	Motorradfahrer	Pkw-Insassen	
					Mitfahrer	Selbstfahrer
45-65	Männer	0,90	3,21	1,19	0,33	0,19
	Frauen	0,64	2,67	1,28	0,26	0,46
65-75	Männer	0,64	2,95	0,60	0,13	0,26
	Frauen	0,93	3,34	-	0,23	0,24
75 +	Männer	1,91	6,19	1,94	0,16	0,45
	Frauen	2,80	5,76	-	0,39	0,57

Diese Unfallrisikoschätzungen auf der Grundlage der erbrachten Verkehrsleistungen stammen aus dem Jahr 1991. Neuere Zahlen sind erst für das Jahr 2002 zu erwarten. Für diese Zeit ist eine neue KONTIV-Verkehrserhebung vorgesehen. Da auch bei den Älteren in den letzten 10 Jahren erhebliche Änderungen der Mobilitätsvoraussetzungen gegeben sind, können die 1991er Verkehrsleistungs- und Verkehrsbeteiligungsdauerzahlen nicht bedenkenlos als für die heutige Zeit zutreffend angenommen werden. Es ist vielmehr davon auszugehen, dass in dieser Altersgruppe sowohl die Verkehrsleistung als auch die Verkehrsbeteiligungsdauer besonders der Seniorinnen zugenommen haben.

Tab. 11: Risikokennziffern 1991: Verunglückte pro 1 Mio. Std. Verkehrsbeteiligungsdauer nach Alter (Hautzinger u. a., 1996)

Alter (J.)	Gruppe	Fußgänger	Radfahrer	Motorradfahrer	Pkw-Insassen	
					Mitfahrer	Selbstfahrer
45-65	Männer	4,2	30,8	29,3	15,5	7,2
	Frauen	2,6	21,7	25,5	12,6	14,1
65-75	Männer	2,8	24,1	9,9	7,8	9,2
	Frauen	3,4	24,2	-	10,7	11,1
75 +	Männer	6,5	55,3	20,9	9,9	14,9
	Frauen	9,7	41,3	-	13,4	10,2

In der Arbeit von Hautzinger u. a. (1996) wurde auch ein Vergleich der Unfallrisikozahlen aus den Jahren 1976, 1982 und 1991 durchgeführt. Die Ergebnisse zeigen, dass sich bei den Seniorinnen und Senioren eine stetige Reduktion der Unfallrisiken als Fußgänger zeigt. Bei den älteren Radfahrern wurden nur die Jahre 1982 und 1991 verglichen. Auch hier zeigte sich eine Abnahme des verkehrsleistungsbezogenen Unfallrisikos. Die Gründe für diese Entwicklung können in der Verbesserung der Leistungsfähigkeit und der Verkehrskompetenz von älteren Menschen als Fußgänger und Radfahrer liegen, sie könnten aber auch mit der Verbesserung der Bedingungen für Fußgänger und Radfahrer in unserem Verkehrsraum zusammenhängen, die nicht nur zur Reduktion der Seniorenunfallzahlen geführt hat, sondern auch zu einer deutlichen Reduktion der Kinderunfälle als Fußgänger und Radfahrer im Straßenverkehr (vgl. Limbourg u. a., 2000).

4. Konsequenzen für die Prävention von Verkehrsunfällen Älterer

Auf der Grundlage der Erkenntnisse aus der vorliegenden Unfallanalyse stellen Seniorinnen und Senioren der Altersgruppe 65 bis 75 Jahre kein