

Erhaltung von Mobilität im Alter

Erhaltung von Mobilität im Alter

Heidrun Mollenkopf
Pia Flaschenträger

Endbericht des vom Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend (BMFSFJ) geförderten und unter Leitung von Prof. Dr. Wolfgang Zapf am Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung (WZB) durchgeführten Projekts „Erhaltung von Mobilität zur sozialen Teilhabe im Alter“

Band 197
Schriftenreihe des Bundesministeriums
für Familie, Senioren, Frauen und Jugend

Verlag W. Kohlhammer
Stuttgart Berlin Köln

Die Deutsche Bibliothek – CIP – Einheitsaufnahme

Erhaltung von Mobilität im Alter / Mollenkopf, Heidrun; Flaschenträger, Pia [Hrsg.: Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend]

Stuttgart; Berlin; Köln: Kohlhammer, 2001

(Schriftenreihe des Bundesministeriums für Familie, Senioren, Frauen und Jugend; Bd. 197)
ISBN 3-17-017144-5

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,
11018 Berlin

Titelgestaltung: 4 D Design Agentur, 51427 Bergisch-Gladbach

Gesamtherstellung: DCM • Druckcenter Meckenheim, 53340 Meckenheim

Verlag: W. Kohlhammer GmbH
2001

Verlagsort: Stuttgart
Printed in Germany

Gedruckt auf chlorfrei holzfrei weiß Offset

Vorwort

Die Mobilitätsforschung hinsichtlich älterer Menschen hat sich bisher weitgehend beschränkt auf das tatsächliche Verkehrsverhalten: So wurden z.B. die Zahl der Wege untersucht, zurückgelegte Distanzen, die Verkehrsmittelwahl und Fahrtzwecke verschiedener Altersgruppen oder Probleme und Anpassungsstrategien älterer Autofahrerinnen und Autofahrer. Nicht bekannt hingegen war bislang, ob reduziertes Mobilitätsverhalten aufgrund äußerer Gegebenheiten oder gesundheitlicher Probleme erfolgt, in welchem Umfang ein größerer Wunsch nach Mobilität besteht und woran seine Verwirklichung im Einzelnen möglicherweise scheitert.

Diesen Fragen widmet sich die vorliegende Studie. Die gewonnenen Daten vermitteln neue und wichtige Informationen für kommunale, regionale und überregionale Stadt- und Verkehrsplanung sowie für die Industrie. Die mehrstufige Untersuchung wurde in Chemnitz und Mannheim, d.h. in städtischen Regionen mit differenzierten Siedlungs- und Verkehrsinfrastrukturen sowie in Randgebieten mit geringer Verkehrsanbindung und Angebotsdichte durchgeführt.

Die Ergebnisse zeigen, dass Lebensqualität wesentlich beeinflusst wird durch die Möglichkeit, auch im Alter beweglich und aktiv sein zu können. Bezüglich individueller Mobilitätshindernisse spielt das kalendarische Alter nur eine untergeordnete Rolle. Entscheidende Voraussetzungen sind vielmehr Bewegungsfähigkeit und Gesundheitszustand sowie Fahrkompetenz und Nutzungsmöglichkeiten eines Autos.

Die Studie zeigt auch, dass fast alle älteren Menschen, unabhängig davon, ob sie als Fußgänger, Radfahrer, Auto- oder ÖPNV-Nutzer unterwegs sind, unter dem zunehmend dichter und aggressiver werdenden Verkehr leiden. Mangelnde gegenseitige Rücksichtnahme, fehlende soziale Unterstützung, Hektik und Aggressivität werden als problematisch empfunden. Demgegenüber spielen gesundheitliche Einschränkungen oder ungünstige Wetterverhältnisse eine geringere Rolle.

Einfache verkehrspolitische, sozial- und stadtplanerische Maßnahmen könnten Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern ermöglichen, weitgehend auf das Auto zu verzichten. Die Studie zeigt hier Möglichkeiten auf und gibt Empfehlungen. Entscheidend zur Lebenszufriedenheit tragen die Möglichkeiten der Fortbewegung bei. Wenn Mobilität auch bei körperlichen Beeinträchtigungen oder unter ungünstigen sozialen, technischen und räumlichen Bedingungen erhalten werden

könnte, wäre das eine weitere Verbesserung der Lebensqualität im Alter.

A handwritten signature in black ink, reading "Christine Bergmann". The script is cursive and fluid, with the first name "Christine" and the last name "Bergmann" clearly distinguishable.

Dr. Christine Bergmann

Bundesministerin für Familie, Senioren, Frauen und Jugend

Inhaltsverzeichnis

Vorwort	9
1 Einführung	11
2 Allgemeine Rahmenbedingungen der Mobilität Älterer ...	15
2.1 Die demographische Situation	15
2.2 Mobilität und Verkehr in Deutschland.....	18
2.3 Mobilitätsforschung	25
3 Methodische Grundlagen	29
3.1 Die methodische Konzeption.....	29
3.2 Die Untersuchungsregionen	31
3.3 Erste – quantitative – Untersuchungsphase: Konzeption und Durchführung.....	39
3.4 Die zweite – qualitative – Untersuchungsphase.....	51
4 Die Befragten	58
4.1 Die Lebenssituation der Befragten	58
4.2 Welche Aussagen sind möglich?	66
5 Komponenten der Mobilität Älterer	68
5.1 Die subjektive Bedeutung von Mobilität	68
5.2 Physische Voraussetzungen	72
5.3 Technische Voraussetzungen	79
5.4 Ältere als Verkehrsteilnehmer	84
5.5 Die Zufriedenheit Älterer mit ihren Mobilitätsmöglichkeiten ...	93
6 Die Wege der Älteren	97
6.1 Definition der Wege und Teilwege	97
6.2 Realisierte Mobilität / Ergebnisse der Tagebuchauswertungen (Outdoor Mobility Diary)	100

6.3	Einflußfaktoren für die Mobilität im Alter.....	118
7	Mobilität und Umweltbezüge	125
7.1	Wohnen und Wohnumfeld.....	125
7.2	Sicherheitsgefühle und Ängste.....	140
7.3	Angebote und Dienstleistungen	143
7.4	Das soziale Umfeld	155
7.5	Freizeitaktivitäten und Reisen	161
7.6	Zum Zusammenhang von Wohnen, Mobilität und Zufrieden- heit.....	171
8	Mobilitätshindernisse und Verbesserungsmöglichkeiten	183
8.1	Problemfelder	183
8.2	Verbesserungswünsche	194
9	Zusammenfassung und Ausblick	198
9.1	Zusammenfassung.....	199
9.2	Ausblick	210
	Literatur	215
	ANHANG	222
	Datenerhebung und Ausschöpfung	223
	Übersicht über die ausgewählten Wohnviertel	226
	Quantitative Erhebungsphase	227
	Fragebogen (Kurzfassung).....	227
	Wege-Tagebuch	236
	Qualitative Erhebungsphase (Fallstudien)	242
	Gesprächs-Leifaden (Kurzfassung).....	251
	Projekt-Beirat	248

Vorwort

Die Möglichkeit, sich außerhalb der eigenen vier Wände fortbewegen zu können, ist eine entscheidende Voraussetzung für Selbständigkeit und gesellschaftliche Partizipation. Die Frage, inwieweit diese Voraussetzung für Männer und Frauen im höheren Erwachsenenalter gegeben ist, stand im Mittelpunkt des Projekts „Erhaltung von Mobilität zur sozialen Teilhabe im Alter“, das vom Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend (BMFSFJ) unter der Nummer 314-1720-319 gefördert und unter der Leitung von Prof. Dr. Wolfgang Zapf von Oktober 1994 bis November 1997 am Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung (WZB) – ab April 1996 als Kooperationsprojekt mit der Freien Universität Berlin – durchgeführt wurde.

Das Projekt war Teil eines internationalen Forschungsverbundes, dessen Konzept im Rahmen des europäischen COST A5 Programms „Ageing and Technology“ von deutschen, finnischen, holländischen und italienischen Wissenschaftlern entwickelt worden war. Maßgeblich beteiligt waren daran *Dree Op 't Veld* (INRO – TNO, Institute of Spatial Organization, Delft) und *Mart Tacken* (OSPA, Research Institute of Urban Planning and Architecture, Technische Universität Delft), Niederlande, *Isto Ruoppila* (Department of Psychology, Universität Jyväskylä), Finnland, *Fiorella Marcellini* (INRCA, Istituto Nazionale di Riposo e Cura Anziani, Ancona), Italien, sowie *Heidrun Mollenkopf* (WZB, Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung), Deutschland, die auch den internationalen Projektverbund koordinierte. Beratend wirkten außerdem *Aleid Hekstra* (TNO Road-Vehicles Research Institute, Delft), *Heinrich Kill* (Technische Universität Berlin), und *Annie Pauzié* (INRETS, Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité, Frankreich) an der Ausarbeitung des Projektantrags „Keeping the Elderly Mobile“ mit.

Das vorliegende Buch basiert auf dem im Dezember 1997 fertiggestellten Endbericht des deutschen Teils des Projekts. Die Wissenschaftlichen Mitarbeiterinnen Heidrun Mollenkopf und Pia Flaschenträger, die das Projekt bearbeiteten, wurden tatkräftig und zuverlässig unterstützt von Steffen Werner, bei dem wir uns für seinen unermüdlichen Einsatz und auch in kritischen Situationen nie nachlassenden Humor ganz herzlich bedanken. Danken möchten wir auch den Kolleginnen und Kollegen der Abteilung Sozialstruktur und Sozialberichterstattung des WZB für ihre fachliche und zugleich freundschaftliche Begleitung unserer Arbeit. Ursula Gerlach und Marion Obermaier nahmen uns im Laufe der drei Jahre viel mühsame Sekretariatsarbeit ab, und Ursula Noack

und Birgit Schultz unterstützten uns kooperativ und unkompliziert in allen Verwaltungsangelegenheiten. Auch ihnen gebührt unser Dank.

Bei der methodischen Vorbereitung der Untersuchung wurden wir äußerst kompetent durch Michaela Thoma und Rolf Porst vom Zentrum für Umfragen, Methoden und Analysen (ZUMA) e.V. in Mannheim beraten. Ihr geduldiges Eingehen auf unsere durch die internationale Zusammenarbeit und die Neuartigkeit eines Teils der Erhebungsinstrumente bedingten Probleme war uns eine große Hilfe. Viel konstruktive Kritik und wertvolle Anregungen erfuhren wir auch durch die Mitglieder des Beirats, der das Projekt während seiner Laufzeit begleitete. Ihnen allen sei herzlich gedankt für das Interesse, das sie unserer Arbeit entgegengebracht haben.

Einen großen Teil zum Gelingen des Projekts haben die Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen der Stadtverwaltungen von Mannheim und Chemnitz sowie der Mannheimer Versorgungs- und Verkehrsgesellschaft MVV beigetragen. Sie haben uns wichtige Informationen über die soziale, siedlungsstrukturelle und verkehrstechnische Situation in den beiden Städten geliefert, haben uns bei der Stichprobengewinnung unterstützt und durch Empfehlungsschreiben und die geduldige Beantwortung vieler Rückfragen aus der Bevölkerung die Akzeptanz der Untersuchung und die Bereitschaft der älteren Bürger und Bürgerinnen zur Beteiligung erhöht. Stellvertretend für alle anderen möchten wir hier Herrn Silbermann vom Sozialamt der Stadt Chemnitz und Herrn Hoffmann vom Sozialamt der Stadt Mannheim nennen und uns für ihre wertvolle Unterstützung bedanken.

Mit der Durchführung der standardisierten Befragung im Herbst 1995 und den qualitativen Interviews im Herbst 1996 war das Institut USUMA in Berlin beauftragt. Es erledigte diese Aufgabe in Zusammenarbeit mit MARPLAN fachmännisch und pünktlich. Für die kooperative Zusammenarbeit danken wir besonders Herrn Wolfgang Reymann. Schließlich – und nicht zuletzt – möchten wir uns bei allen den Frauen und Männern bedanken, die uns in vielen Interviews und Tagebuchaufzeichnungen an ihren Erfahrungen und Empfindungen teilhaben ließen. Wir hoffen und wünschen, dass wir mit unserer Arbeit einen Beitrag zur Erhaltung ihrer Mobilität und gesellschaftlichen Teilhabe und damit zu ihrer Lebensqualität leisten können.

Berlin, im Dezember 1997
Heidrun Mollenkopf
Pia Flaschenträger
Wolfgang Zapf

1 Einführung

Mobilität, also die Fähigkeit zur Fortbewegung, und Verkehr, das heißt der Transport von Menschen, Gütern und Nachrichten, waren im Laufe der Geschichte zentrale Faktoren bei der Herausbildung moderner Staaten. Sie sind auch heute noch Voraussetzung, Motor und Folge wirtschaftlicher Entwicklung in modernen Gesellschaften.

Aber nicht nur gesamtgesellschaftlich gesehen bilden Mobilität und Verkehr wesentliche Entwicklungs- und Bestandserhaltungsfaktoren. Mit der zunehmenden funktionalen und räumlichen Trennung von Berufs- und Privatsphäre, von Gewerbe-, Wohn- und Freizeitgebieten, von Arbeit, Wohnen, Versorgung, Unterhaltung und Erholung ist Mobilität auch für jedes einzelne Gesellschaftsmitglied über das menschliche Grundbedürfnis zur physischen Bewegung hinaus zu einer immer wichtigeren Voraussetzung für die Sicherung der alltäglichen Lebensführung, für den Erhalt sozialer Beziehungen und die Teilhabe an jeglicher Art von Aktivitäten außerhalb der Wohnung geworden. Mobilität ist erforderlich zur Überwindung räumlicher Entfernungen, um Personen oder Orte aufsuchen zu können, die subjektiv als bedeutsam erachtet werden oder die objektiv wichtig zur Versorgung mit Gütern des alltäglichen Bedarfs und für die gesundheitliche Betreuung sind. Mobilität und Verkehrsteilnahme, sei es als Fußgänger oder als Nutzer privater oder öffentlicher Verkehrsmittel, bilden deshalb zentrale Komponenten für den Erhalt der Lebensqualität.

Mit zunehmendem Alter gewinnt Mobilität noch an Bedeutung: Erwachsenen gewordene Kinder verlassen das Elternhaus, mit dem Ausscheiden aus dem Erwerbsleben entfallen beruflich bedingte Kontakte sowie die Bindung eines Großteils von Zeit und Energie, der Verlust der für die meisten Menschen wichtigsten Bezugsperson, des Lebenspartners, muss bewältigt werden – alles Veränderungen, die ein erhöhtes Maß an Mobilität erfordern, wenn soziale Teilhabe erhalten werden soll. Zugleich wächst mit dem Alter jedoch auch das Risiko physischer Beeinträchtigungen und der Verringerung sensorischer Fähigkeiten und damit der Einschränkung von Mobilität, und außerhalb der Wohnung werden älteren Menschen die Möglichkeiten der Fortbewegung noch zusätzlich durch vielfältige äußere Umstände erschwert:

- Das Wohnumfeld, öffentliche Gebäude und Versorgungseinrichtungen sind häufig nicht barrierefrei zugänglich,
- Verkehrsmittel und Infrastruktur sind in vielen Fällen noch nicht funktional genug gestaltet oder fehlen ganz, und

- die Geschwindigkeit und Komplexität des Verkehrsgeschehens kann für Ältere so beängstigend sein, dass sie ihren Aktionsradius „freiwillig“ einschränken.

Auf individueller Ebene können sich neben objektiven Faktoren wie nachlassenden physischen und kognitiven Fähigkeiten und fehlenden sozialen und finanziellen Ressourcen auch subjektive Faktoren wie mentale Befindlichkeiten, Einstellungen und die Einschätzung von Situationen und eigenen Fähigkeiten auf das Mobilitätsverhalten auswirken.

Auch gesamtgesellschaftlich gewinnt das Mobilitätsverhalten älterer Menschen in Zukunft an Bedeutung, da ihr Anteil an der Bevölkerung im Vergleich zu jüngeren Altersgruppen in den nächsten Jahrzehnten in allen europäischen Ländern wächst. Daraus ergeben sich Veränderungen in der Sozialstruktur, das heißt der demographischen Grundgliederung der Bevölkerung und ihrer Gliederung bezüglich hochbewerteter, knapper Güter wie Erwerbspositionen und Einkommen: Ältere sind aus dem Erwerbsleben, einem zentralen gesellschaftlichen Bereich, ausgegliedert und befinden sich je nach Altersgeneration, Haushaltsform und Einkommenssituation in sehr unterschiedlichen Lebensverhältnissen. Gleichzeitig verfügen sie über eine sehr unterschiedliche Ausstattung ihrer Haushalte mit Technik, da diese weitgehend von den genannten Faktoren abhängig ist.

Die private Technikausstattung und die Technikverfügbarkeit und -nutzung außerhalb des Haushalts, aber auch Kompetenzen im Umgang mit neuen Technologien, wie sie traditionellerweise hauptsächlich über die Erwerbsarbeit vermittelt werden, sind jedoch unter Umständen entscheidend für die Möglichkeiten gesellschaftlicher Teilhabe. Kommunikation und Mobilität beispielsweise, zwei wesentliche Voraussetzungen für soziale Integration und Partizipation, werden in modernen Gesellschaften weitgehend durch Technik unterstützt, in vielen Fällen überhaupt erst ermöglicht, und gerade in diesen Technikbereichen ist gegenwärtig eine rasante technologische Entwicklung zu beobachten. Technik kann insofern wie das Einkommen als hochbewertetes, knappes Gut bezeichnet werden.

Insbesondere im Falle nachlassender Kräfte und physischer Beeinträchtigungen kann eine Vielzahl allgemein verfügbarer Transportmittel und spezifischer Mobilitätshilfen älteren Menschen ermöglichen, eine eventuell bestehende Kluft zwischen eigenen Kompetenzen und Anforderungen der Umwelt zu überbrücken und ihren Lebensraum räumlich auszudehnen (Mollenkopf/Hampel 1994 a und b). So nimmt beispielsweise die Mobilität älterer Autofahrer und Autofahrerinnen mit zuneh-

memdem Alter kaum ab, während speziell die Älteren ohne Zugang zu einem privaten Pkw weniger außerhäuslichen Aktivitäten nachgehen als jüngere. Außerdem beschränken ihre Wege sich auf kürzere Entfernungen. Auf der anderen Seite erschweren Technisierungsprozesse wie die Entpersonalisierung von Dienstleistungen oder die Zunahme des motorisierten Verkehrsgeschehens älteren Menschen unter Umständen die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben außerhalb der Wohnung.

In dem internationalen, in Deutschland vom Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend (BMFSFJ) geförderten Kooperationsprojekt „Erhaltung von Mobilität zur sozialen Teilhabe im Alter“ („Keeping the Elderly Mobile“) wurde daher untersucht, welche Bedürfnisse, Verhaltensweisen und Probleme bei älteren Menschen im Hinblick auf ihre außerhäusliche Mobilität bestehen. Das im Rahmen des europäischen COST A5 Programms „Ageing and Technology“¹ von deutschen, finnischen, holländischen und italienischen Wissenschaftlern entwickelte Projekt hatte zum Ziel,

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

Die mehrstufige Untersuchung wurde in Ost- und Westdeutschland (Chemnitz und Mannheim) sowie etwa zeitgleich in Finnland (Jyväskylä) und Italien (Ancona) in städtischen Regionen mit differenzierter Siedlungs- und Verkehrsinfrastruktur sowie Randgebieten mit geringer Verkehrsanbindung und geringer Angebotsdichte durchgeführt. Sie setzte sich im wesentlichen aus zwei Erhebungsphasen zusammen: In einer ersten Phase wurden im Herbst 1995 mittels standardisierter Interviews, kombiniert mit einem von den Befragten über drei Tage geführten Mobilitätstagebuch, Informationen über objektive Faktoren und subjektive Einschätzungen und Motive gesammelt, die die alltägliche Mobilität älterer Menschen außerhalb ihrer Wohnung beeinflussen (können). Durch die Tagebücher gewannen wir darüber hinaus Aufschluss über das ganz alltägliche realisierte und unterlassene Mobilitäts- und Verkehrsverhalten und die jeweils damit verbundenen Kontextbedingungen.

¹ Ziel dieses Ende 1996 abgeschlossenen Programms war die fachübergreifende und international vergleichende Erforschung des Beitrags, den Technologien zum Erhalt der Lebensqualität älterer Menschen leisten können, sowie der strukturellen Bedingungen und kulturellen Unterschiede, die dabei von Bedeutung sind (vgl. COST-AKTION A5 1991).

In einer zweiten Untersuchungsphase wurde das gewonnene Datenmaterial im Herbst 1996 durch qualitative Fallstudien ergänzt, um weiterführende Erkenntnisse über soziale und technische Rahmenbedingungen zu gewinnen, die die Realisierung von Mobilitätsbedürfnissen typischerweise unterstützen oder behindern.

Ergänzend zu den empirischen Erhebungen wurden 1995 in Ancona und 1996 in Berlin zwei internationale Expertenworkshops durchgeführt, um neben den sozialwissenschaftlichen Aspekten der Untersuchung auch technische und organisatorische Gesichtspunkte angemessen zu erfassen.

Ziel des Forschungsprojektes war es, konkrete Verbesserungsmöglichkeiten zur Erleichterung der Mobilität älterer Menschen im Hinblick auf die Erhaltung ihrer gesellschaftlichen Partizipation und damit der Lebensqualität im Alter zu identifizieren und aufzuzeigen. Der Ost-West-Vergleich und der Vergleich verschiedener europäischer Regionen ermöglichen Aufschlüsse über die Auswirkungen unterschiedlicher Voraussetzungen im Bereich verkehrstechnischer Infrastruktur und der Verfügbarkeit privater Transportmittel sowie unterschiedlicher kultureller Traditionen auf die Mobilität älterer Menschen.

In dem hier vorgelegten Bericht werden zunächst die allgemeinen Rahmenbedingungen für die Mobilität Älterer dargelegt. Im dritten Kapitel erläutern wir den methodischen Aufbau und das Design der Untersuchung und stellen kurz die städtischen Regionen vor, in denen der deutsche Teil der Untersuchung stattfand. Im Anschluss daran werden die Ergebnisse der Untersuchung vorgestellt, wobei der Schwerpunkt dieses Berichts auf den Ergebnissen des deutschen Teils der Studie liegt.

2 Allgemeine Rahmenbedingungen der Mobilität Älterer

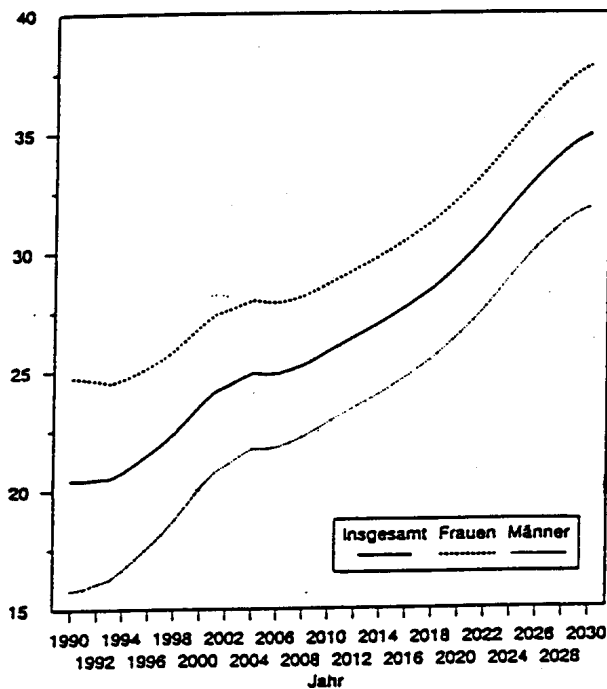
2.1 Die demographische Situation

Die Altersphase als eine Phase der Nichterwerbstätigkeit, als „Ruhestand“, ist ein typisches Phänomen moderner Gesellschaften. Medizinischer Fortschritt, ausgewogenere Arbeitszeiten und -bedingungen, gesündere Ernährung sowie höhere Hygienestandards und Wohnqualität haben dazu beigetragen, dass heute – zumindest in westlichen Industrie- und Wohlfahrtsstaaten – ganze Generationen fast geschlossen alt werden können. Da in einem gegenläufigen Trend dazu seit Ende der 60er Jahre die Geburtenhäufigkeit sinkt, verändert sich derzeit die gesamte Altersstruktur der Bevölkerung.

In den Ländern der Europäischen Gemeinschaft beispielsweise ist nahezu ein Drittel der Bevölkerung über 50 Jahre alt. Bis zum Jahr 2000 werden ältere Menschen (60 Jahre und älter) mehr als ein Fünftel, bis 2020 mehr als ein Viertel der Bevölkerung stellen (KdEG 1993: 7). In Deutschland sind bereits heute rund 22 Millionen Männer und Frauen 55 Jahre und älter. Davon leben 17,7 Millionen in den alten und 4,1 Millionen in den neuen Bundesländern. Der Anteil der Frauen beläuft sich dabei auf 58%. Diese Personen leben in rund 16 Millionen Haushalten, und zwar 13 Millionen in den alten und drei Millionen in den neuen Bundesländern. Die Prognosen für die zukünftige Entwicklung gehen zwar etwas auseinander, je nachdem welches Ausmaß an Zuwanderungen in den kommenden Jahren angenommen wird, aber mit ziemlicher Übereinstimmung wird davon ausgegangen, dass im Jahr 2030 rund ein Drittel der Bevölkerung 60 Jahre und älter sein wird (Höhn/Roloff 1994). Dabei wird insbesondere der Anteil der Hochbetagten wachsen. Der Anteil der Kinder und Jugendlichen wird auf 16% zurückgehen, und derjenige der Bevölkerung im erwerbsfähigen Alter wird rund 25% unter dem heutigen Niveau liegen.

Wenig beachtet wird bisher, dass diese Entwicklung mit einem massiven Rückgang der Gesamtbevölkerungszahl verbunden sein wird. Man geht davon aus, dass die Einwohnerzahl Deutschlands bis zur Jahrtausendwende noch auf rund 84 Millionen ansteigen, dann aber deutlich zurückgehen wird. Für das Jahr 2040 wird nur noch eine Einwohnerzahl von 72 Millionen prognostiziert (Sozialpolitische Umschau 380/1994; zur demographischen Entwicklung in Deutschland vgl. im einzelnen die detaillierten Berechnungen in Höhn/Roloff 1994).

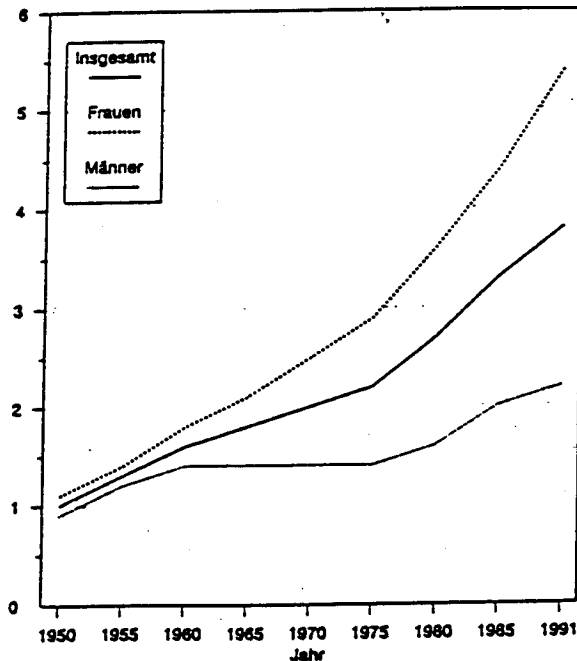
Abbildung 2.1: Bevölkerungsprognose: Anteil der ab 60jährigen (1990-2030)



Quelle: 7. Koordinierte; BiB, eigene Berechnungen

BiB-Ro93/23

Abbildung 2.2: Anteil der Hochbetagten (80+) an der Gesamtbevölkerung in Deutschland (1950-1991)



Quelle: Statistisches Bundesamt; BiB, eigene Berechnungen

BiB-Ro93/18

Angaben in %

Aus: Höhn/Roloff 1994: S. 45 und 58

Gleichzeitig ist das Alter als ein Lebensabschnitt, der im Durchschnitt zwanzig bis dreißig Jahre umfasst, ein Produkt der besonderen Bedingungen industrieller und wohlfahrtsstaatlicher Entwicklungen:

Als Folge der Automatisierung von Routinetätigkeiten und der Einführung neuer Technologien, verstärkt noch durch arbeitsmarktpolitische Maßnahmen, die der Verringerung der Arbeitslosigkeit dienen sollten, werden ältere Arbeitnehmer seit Mitte der 80er Jahre immer häufiger in den vorzeitigen Ruhestand entlassen. Daraus entstand das Paradox, dass immer mehr Menschen immer älter werden, aber immer früher aus dem Erwerbsleben ausscheiden (vgl. Alber 1995 sowie Kohli 1992). Ältere Menschen sind damit aus einem zentralen gesellschaftlichen Bereich ausgegliedert und von Modernisierungsprozessen, wie sie über

die Erwerbsarbeit vermittelt werden, weitgehend abgeschnitten. Zudem entfallen soziale Kontakte, die über den Arbeitszusammenhang vorgegeben waren.

Möglich geworden ist eine solche Altersphase ohne Erwerbseinkommen durch gesetzlich geregelte Sicherungssysteme wie die Sozial- und Rentenversicherung (Mayer/Müller 1988; Kohli 1990, 1992). Diese wohlfahrtsstaatlichen Leistungen gewährleisten die materielle und medizinische Versorgung älterer Menschen und ermöglichen ihnen einen hohen Grad individueller Unabhängigkeit. Allerdings entfällt damit auch ein wichtiger Bestandteil vorindustrieller Generationenverhältnisse: die gegenseitige wirtschaftliche Abhängigkeit der Eltern- und Kindergenerationen von einander. Die Bedeutung solidarischen Handelns in der Familie wird dadurch zwar nicht geringer, aber es wird zu einer stärker auf Freiwilligkeit und persönlichem Verantwortungsbewusstsein und weniger zu einer auf Notwendigkeit beruhenden Entscheidung.

Gleichzeitig – und zum Teil damit zusammenhängend – wird sich der Trend zu kleineren – und damit zu zahlenmäßig mehr – Haushalten fortsetzen. Zum einen ist dies ein Effekt der längeren Lebenserwartung von Frauen, zum anderen eine Folge der sich wandelnden Lebensformen und Lebensstile. Die bekannte Veränderung der Familienstrukturen und die zunehmende Singularisierung der Lebensformen führen zudem dazu, dass familiäre Netze kleiner und brüchiger werden. Auch der im Verlauf des Alterns eintretende Verlust nicht-familialer Bezugspersonen scheint im Alter nicht mehr so leicht ausgeglichen werden zu können wie in jüngeren Jahren (Diewald 1993).

In Verbindung mit gesundheitlichen Beeinträchtigungen, die mit steigendem Alter zunehmend wahrscheinlicher werden, können die beschriebenen Tendenzen die Autonomie und soziale Teilhabe alter Menschen beträchtlich erschweren. Gefühle der Einsamkeit und Isolation treten insbesondere bei Hochaltrigen auf, die auch schon den Partner oder andere nahe Familienangehörige verloren haben (Mathwig/Mollenkopf 1996: 133). Unter diesen Umständen wächst die Bedeutung von Mobilität für die Gewährleistung gesellschaftlicher Teilhabe.

2.2 Mobilität und Verkehr in Deutschland

„Verkehr“, so Flade (1994: 10), „lässt sich definieren als Summe aller individuellen Fortbewegungen (...). Individuelle Fortbewegungen wer-

den zum Verkehrsverhalten, wenn sie im öffentlichen Raum stattfinden (...). Das Fortbewegungsmittel im individuellen Handlungsablauf wird im öffentlichen Raum zum Verkehrsmittel.“

Das vorherrschende Verkehrsmittel in Deutschland ist das Auto. Wie in den meisten Industrienationen standen Verkehrspolitik und Verkehrsplanung seit den 50er Jahren auch hier ganz im Zeichen der wachsenden Motorisierung (Wipfler 1994: 307). Die Folge waren ein immenser Neu- und Ausbau von Straßen und der Abbau des Schienennetzes der Bundesbahn. Allein von 1989 bis 1995 ging die Zahl der von der Deutschen Bundesbahn und Reichsbahn bzw. der Deutschen Bahn AG geleisteten Personenkilometer von 64 732 Mill. auf 60 514 Mill. zurück (StBA 1992b; StBA 1997).

Mit einem Pkw oder Kombi auf rund zwei Einwohner weisen die alten Bundesländer heute die höchste Motorisierungsdichte in Europa auf (ARAL AG 1993, nach Kalwitzki 1994: 20), und auch in den neuen Bundesländern ist das Verkehrsvolumen seit der Wende enorm angewachsen. Von den Anfang 1997 in Deutschland zugelassenen 48,5 Millionen Kraftfahrzeugen mit amtlichen Kennzeichen waren 41 Millionen Pkw (einschließlich Kombis), das sind 85% aller Fahrzeuge. Daneben gibt es noch 2,3 Millionen Lkw und 2,5 Millionen Motorräder. Zum Vergleich: 1970 waren in den alten Bundesländer nur knapp 14 Millionen Personenkraftwagen zugelassen. Rechnet man noch die ca. 1,7 Millionen Mopeds und Mofas hinzu, kommen im Durchschnitt auf 1000 Bundesbürger 610 Fahrzeuge. Der Anteil der Pkw am gesamten Personenverkehr betrug 1996 82% (745 Milliarden Personen-km) (Kraftfahrtbundesamt 1997 nach Schmidt-Zahlenbilder 1/97, 400-180).

Die Zeiten, da die steigende Pkw-Dichte in Deutschland ausschließlich als Indikator des individuellen und gesamtgesellschaftlichen Wohlstands betrachtet wurde, sind inzwischen vorüber. Dennoch – und trotz wachsendem Problembewusstsein und drohendem „Verkehrsinfarkt“ – hat das Auto kaum an Attraktivität verloren, und das Verkehrsgeschehen hat insgesamt in den letzten Jahren noch einmal an Dichte und Transportaufkommen zugenommen. Dabei hat sich die Anzahl der täglich gegangenen beziehungsweise gefahrenen Wege pro Einwohner kaum verändert. Gewachsen sind vor allem die zurückgelegten Entfernungen (Brög 1992a, 1992b). Wurden 1994 im gesamten Personenverkehr noch 885 Milliarden Personenkilometer zurückgelegt, betrug diese Zahl zwei Jahre später schon 914 Milliarden. Nur 18% davon entfielen auf den Öffentlichen Nahverkehr (Straßenbahn, Bus, U-Bahn: 77 Md. Personen-km, 8%), die Eisenbahn (65 Md. Personen-km, 7%) und den Flugverkehr über Deutschland (26 Md. Personen-km, 3%). Der Anteil

des Öffentlichen Nahverkehrs ging dabei im Vergleich zum Jahr 1994 um 1% zurück.

Der Güterverkehr erhöhte sich im gleichen Zeitraum von 360 auf 411 Milliarden Tonnenkilometer. Er wurde 1996 zu 65% von Lastkraftwagen geleistet (268 Md. Tonnen-km). Nur 17% der Güter-Transportleistung werden per Schiene erbracht. Die Werte der Eisenbahn schwankten von 60 Md. (1994) über 72 Md. im Jahre 1995 bis zu 69 Md. Tonnen-km im Jahre 1996. Der Anteil am gesamten Güterverkehr blieb relativ konstant. Die schwache Konjunktur in vielen Industriebereichen konnte die Zunahme des Transportaufkommens nur leicht abschwächen (ifo Institut für Wirtschaftsforschung nach Globus-Schaubilder 1994, GA-1850; Globus-Schaubilder 1996, GA-3717).

Notwendig geworden ist das immer größer werdende Transport- und Verkehrsaufkommen zum einen durch wirtschaftliche Entwicklungsprozesse und die Entwicklung des Massentourismus, zum anderen – und vor allem – aber durch Veränderungen der Stadt- und Raumstrukturen wie beispielsweise die Gründung großer Industrie- und Handelsbetriebe abseits der Wohnorte und die auf die „Charta von Athen“ zurückgehende funktionale Trennung der Bereiche Wohnen und Arbeit, Versorgung und Freizeit, die die Überbrückung der wachsenden Entfernungen zwischen den Funktionsräumen zwingend erforderlich macht (vgl. dazu auch Flade 1994: 5; Harloff 1994: 29; zur „Charta von Athen“ vgl. Knie/Marz 1997).

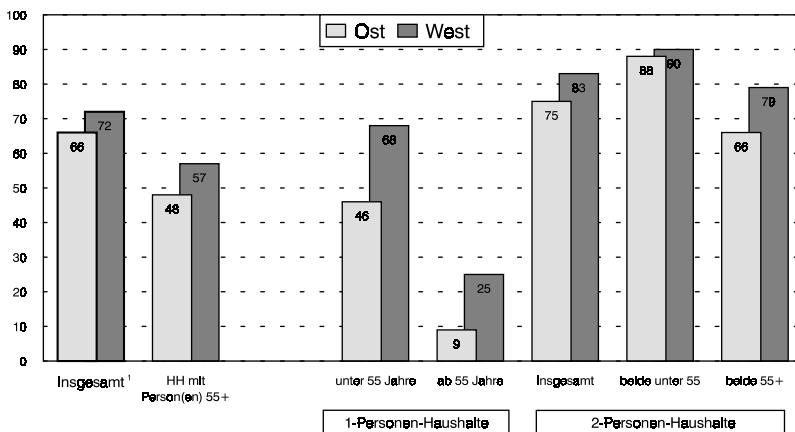
Zugleich ist der Transport von Gütern und Menschen selbst zu einem bedeutenden Wirtschaftsfaktor geworden. Der Verkehr machte 1995 in der Bundesrepublik 5,3% des Bruttoinlandsprodukts aus (StBA 1997), und ist damit gleichzeitig Voraussetzung, Motor und Folge ökonomischer Entwicklung (vgl. dazu auch Harloff 1994: 28). Nach dem Bereich Arbeit und Soziales und den Zinsen für die Bundesschulden machte der Verkehrsetat mit einem Anteil von gut 11% den drittgrößten Etat im Bundeshaushalt 1995 aus (Rohlf/Schäfer 1997).

Den aktuellen Rahmen für die Verkehrsfinanzierungsbereiche bildet der 1992 verabschiedete und bis 2010 geltende Bundesverkehrswegeplan (BVWP), für dessen Realisierung im Bundeshaushalt jährlich 25 Mrd. DM – das sind bis 2010 rund 55 Mrd. DM – veranschlagt sind (Conrath 1994: 39 ff.).

In den nächsten Jahren wird sich die Zahl der Personenwagen voraussichtlich weiter erhöhen. Laut einer Shell-Studie zur Motorisierung in Deutschland wird es zur Jahrtausendwende rund 43 Millionen Pkw ge-

ben. In zwei Szenarien für das Jahr 2020 reichen die prognostizierten Bestandszahlen von ca. 51 Mio. (Szenario I) bis zu gut 46 Mio. Personenkraftwagen (Szenario II). Dabei geht ersteres Szenario von USA-typischen Werten wie Individualismus und Liberalisierung der Bürokratie und des Verkehrsmarktes aus, wogegen sich das zweite eher an asiatischen Denkweisen wie einem dem Gemeinwohl dienenden Zusammenspiel aller gesellschaftlichen Kräfte orientiert. Kommen 1997 noch 625 Pkw auf 1000 Erwachsene, so werden es laut der Shell-Studie im Jahr 2020 bereits 674 bis 736 Autos sein (Shell 1997 nach Globus-Schaubilder 1997, Gb-4371).

Abbildung 5.2: Ausstattung mit Pkw 1995



Angaben in %

¹ Basis: Haushalte mit deutschen Haushaltsvorstand: Westdeutschland: 3628, Ostdeutschland 1836 Haushalte

Datenbasis: Sozio-ökonomisches Panel 1995

Einen nicht unwesentlichen Beitrag zu dieser Entwicklung leistet die wachsende Zahl von Pkw-Besitzern und vor allem –Besitzerinnen in den nachwachsenden Alterskohorten. Noch 1988 hatten nur 5% der über 75jährigen, aber schon 25% der 65-69jährigen und 35% der 60-64jährigen alleinlebenden Frauen ein eigenes Auto zur Verfügung (StBA 1992a: 173). Die Zahl der über sechzigjährigen Führerscheinbesitzerinnen wird sich bis zum Jahr 2000 verdreifachen und diejenige der Männer dieser Altersgruppe verdoppeln, so dass dann etwa jeder vierte Führerscheinbesitzer über 60 Jahre alt sein und die Zahl der älteren Autofahrer und Autofahrerinnen bis zu diesem Zeitpunkt allein in den alten Bundesländern von 4 Millionen (1990) auf 9 Millionen anwachsen wird (DVR Report 1/1992, DVR Presseinformation März 1992).

Zur Zeit ist das Ausstattungsniveau der Rentnerhaushalte mit Personenwagen noch sehr unterschiedlich. Laut Sozio-ökonomischem Panel² (SOEP) verfügten 1995, dem Jahr, in dem die Mobilitätsstudie durchgeführt wurde, 55% der Haushalte mit Haushaltsmitgliedern ab 55 Jahre über (mindestens) einen Pkw. In den neuen Bundesländern liegt der Pkw-Besitz mit 48% knapp 10% niedriger als in den alten Bundesländern (57%). Dabei ist es bei den Zwei-Personen-Haushalten schon zu einer weitgehenden Anpassung der Verhältnisse gekommen. Lediglich für Zwei-Personen-Haushalte, in denen beide Partner schon 55 Jahre und älter sind, liegen die Zahlen für Westdeutschland mit 79% gegenüber 66% in Ostdeutschland noch deutlich höher. Bei Alleinlebenden ist dagegen nicht nur eine unterdurchschnittliche Pkw-Verfügbarkeit zu verzeichnen, hier sind auch die Ost-West-Unterschiede noch beträchtlich. Besonders gering ist der Pkw-Besitz bei den alleinlebenden Älteren (22%); in Ostdeutschland verfügen sogar nur 9% dieser Haushalte über ein Auto³ (Abbildung 5.2).

Zum Vergleich: Bei Angestellten und Arbeitern mit mittlerem Einkommen (Stat. Bundesamt: Haushaltstyp 2) war 1995 in 96% der Haushalte ein Pkw vorhanden. Ein Unterschied zwischen Ost- und Westdeutschland lässt sich hier nicht mehr feststellen; tatsächlich liegen 1996 die Zahlen für Ostdeutschland mit 97% schon geringfügig über dem westdeutschen Niveau. (StBA 1997: 564ff).

In diesem Ausstattungsgefälle und den damit verbundenen Kompetenzunterschieden wirkt sich ein Kohorteneffekt aus, der von Sackmann/Weymann (1994) für die Automobilisierung in der Bundesrepublik nachgewiesen wurde:

„Träger der ‚Automobilisierung‘ waren die Jahrgänge 1924-1943, in denen erstmals Ausstattungsgrade von über 70 Prozent erreicht und bis ins Alter von bis zu 65 Jahren beibehalten wurden.“ (Sackmann/Weymann 1994: 34)

2 Das Sozio-Oekonomische Panel (SOEP) ist eine repräsentative Längsschnittuntersuchung privater Haushalte in Deutschland. Die Befragung wird im jährlichen Rhythmus seit 1984 bei denselben privaten Haushalten, Personen und Familien in der Bundesrepublik durchgeführt. 1990 wurde die Umfrage auf das Gebiet der ehemaligen DDR ausgeweitet. Die Stichprobe umfaßte 1996 knapp 7000 Haushalte mit mehr als 13500 Personen. Die Daten des SOEP geben Auskunft über objektive Lebensbedingungen, über subjektiv wahrgenommene Lebensqualität, über den Wandel in verschiedenen Lebensbereichen und über die Abhängigkeiten, die zwischen verschiedenen Lebensbereichen und deren Veränderungen existieren. Themenschwerpunkte sind unter anderem Haushaltszusammensetzung, Erwerbs- und Familienbiographie, Erwerbsbeteiligung und berufliche Mobilität, Einkommensverläufe, Gesundheit und Lebenszufriedenheit.

3 Auch in der ehemaligen DDR beeinflusste die Haushaltsgröße das Ausmaß der Verbreitung entscheidend: Immerhin ein knappes Drittel (31%), aber nur 3 von 100 der alleinlebenden Rentner verfügten dort über ein Auto (StBA 1992a: 145).

Mit der Verlagerung des Personenverkehrs auf den Individualverkehr ging auch in Ostdeutschland häufig ein Abbau der öffentlichen Verkehrsmittel einher. Durch die Reduktion der ehemals flächendeckenden Verbreitung von Einzelhandelsgeschäften zugunsten von neu an den Stadträndern entstehenden Supermärkten und innerstädtischen Einkaufszentren ist eine preisgünstige Versorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs in Wohnungsnähe in manchen Stadtteilen und vor allem in ländlichen Regionen für ältere Menschen ohne Pkw oder Mitfahrgelegenheit häufig nicht mehr gewährleistet.

Dabei benötigen gerade ältere Menschen, deren physische Kräfte nachlassen, ein Auto häufig zur Bewältigung alltäglicher Erfordernisse wie für die Sicherung der Versorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs, für den Besuch von Freunden und Verwandten und die Beteiligung an kulturellen oder gesellschaftlichen Aktivitäten.

Entsprechend positiv wirkt sich die Verfügbarkeit eines Privatautos auf das Aktivitätsspektrum älterer Menschen aus: Während Ältere ohne Zugang zu einem privaten Pkw in ihrer Mobilität deutlich eingeschränkt sind, reduziert sich bei Autofahrern und Autofahrerinnen die Zahl der Aktivitäten mit zunehmendem Alter nur geringfügig. Insbesondere im Freizeitbereich und für die Wahrnehmung sozialer Kontakte gewinnt das Auto im Alter noch an Bedeutung (Hartenstein et al. 1990; Gelau/Metker/Tränkle 1993).

Allerdings ist, wie oben gezeigt, der Besitz eines Führerscheins und eines privaten Kraftfahrzeugs in der heutigen Generation älterer Menschen noch stark alters- und geschlechtsabhängig. Dies wird sich in den kommenden Jahren ändern, wenn die Generation ins Rentenalter eintritt, für die der Umgang mit Technik zur Alltagserfahrung geworden ist und für die das Fahren eines Autos eine selbstverständliche Kulturtechnik bedeutet. Entwicklungen der Verkehrstechnik zur Erweiterung des Bewegungsraumes werden in Zukunft also von mehr Menschen im Alter genutzt werden können.

Der abrupte Anstieg des Individualverkehrs wirkt sich für ältere Menschen jedoch in unterschiedlicher Weise aus. Einerseits trägt die leichtere Zugänglichkeit von Privatautos zu einer Erhöhung ihrer Mobilität bei. Mit wachsendem Verkehrsaufkommen verstärkt sich aber auch das Bedrohungspotential. Vor allem in Städten hat die Verdichtung des Verkehrs ein Ausmaß angenommen, das dazu führen kann, dass ältere Menschen sich verunsichert aus der Öffentlichkeit zurückziehen. Der Anteil der Älteren, die sich im Straßenverkehr unsicher fühlen, ist von 27% im Jahr 1975 auf fast 40% 1984 gestiegen, und fast die Hälfte der

älteren Menschen sagt, dass sie sich kaum mehr auf die Straße wagen, weil der Verkehr zu bestimmten Zeiten so stark ist (Wittenberg 1986; vgl. Abschnitt 8.1).

Unfallgeschehen

1995 ereigneten sich in Deutschland mehr als 2,2 Millionen Straßenverkehrsunfälle. Davon waren bei 17% Personenschäden zu vermelden (388003 Unfälle).

Die Zahl der Unfälle mit Personenschaden blieb in den letzten 20 Jahren relativ konstant. Der zunehmenden Zahl der am Straßenverkehr teilnehmenden Fahrzeuge standen Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit wie Ausbau des Straßennetzes, Gurtpflicht und Erhöhung der Sicherheit in den Fahrzeugen gegenüber. Betrachtet man die Fahrleistung der Kraftfahrzeuge, so ist das Unfallrisiko in Westdeutschland seit Anfang der 70er Jahre sogar deutlich zurückgegangen. In Ostdeutschland kam es ab 1990 – bedingt durch den rasanten Ausbau des Autobestandes, die schlechten Straßenverhältnisse und eine Überschätzung der Fahrleistung durch die Fahrzeugführer – zu einer erheblichen Steigerung der Unfallzahlen. Bereits von 1989 bis 1990 stieg die Zahl der Personenwagen um fast ein Viertel von 240 auf 300 Fahrzeuge je 1000 Einwohner (Zahlenbilder 4/91, 400-530). Die Zahl der Verkehrstopfer verdoppelte sich im gleichen Zeitraum. 1993 betrug die Fahrzeugdichte bereits 403 auf je 1000 Einwohner und war damit nicht mehr weit vom West-Niveau mit rund 500 Pkw pro 1000 Einwohner entfernt (Hopf 1994). 1994 kamen in Westdeutschland auf eine Milliarde gefahrene Kilometer 633 Verkehrsunfälle mit Personenschäden, mit 836 Verletzten und 14 Todesopfern (zum Vergleich 1970: 2271 Verletzte, 82 Tote bei 1612 Unfällen mit Personenschäden, wieder bezogen auf 1 Md. zurückgelegte Kilometer). Die Werte für Ostdeutschland weisen für 1994 922 Unfälle aus, bei denen 1190 Personen verletzt und 35 getötet wurden (StBA nach Schmidt-Zahlenbilder 9/95, 280-250).

Die Zahl der Verkehrstoten ging insgesamt deutlich zurück. 1970 waren mehr als 21300 Unfalltote zu beklagen. 1995 starben noch 9454 Personen auf deutschen Straßen. 26% der tödlich verunglückten Personen waren in Unfälle innerhalb von Ortschaften verwickelt. 1336 Personen kamen als Fußgänger ums Leben, den größten Anteil aber stellen die Insassen von Pkw (5929 Tote). Daneben kamen noch 751 Fahrradfahrer ums Leben. Unter den Unfalltoten waren 1995 418 Kinder bis 14 Jahre und 1521 Personen über 64 Jahre. Von den über 512000 Verletzten waren 32076 65 Jahre und älter.

Das Risiko, bei einem Verkehrsunfall ums Leben zu kommen, ist in Ostdeutschland deutlich höher. Während in Westdeutschland auf 100000 Einwohner 9,9 Unfalltote kommen, sind es im Osten fast doppelt so viele (18,9). Nicht so groß sind die Unterschiede bei den Senioren. Bei Personen im Alter von 65 Jahren und älter ist im Westen das Unfallrisiko überdurchschnittlich (11,5). Aber auch hier ist der Wert für Ostdeutschland im Vergleich zu den alten Bundesländern größer (15,0; Bundesanstalt für Straßenwesen 1996).

Hochaltrige Fußgänger werden überdurchschnittlich oft bei Verkehrsunfällen verletzt oder getötet. Liegen die Werte bei den 65-74jährigen Männern bei 4,5 schweren Unfällen pro 10000 Einwohnern (Frauen 6,1), so steigt das Unfallrisiko bei den Fußgängern ab 75 Jahren auf 10 bei den Männern, beziehungsweise 10,6 bei den Frauen stark an. Das ist mit Ausnahme der 6-9jährigen Kindern der höchste Unfallrisikowert (Hautzinger/Tassaux-Becker/Hamacher 1996).

64% aller Verkehrsunfälle mit Personenschäden ereigneten sich 1995 innerhalb von Ortschaften. 36% wurden außerhalb von Ortschaften registriert. Innerhalb von Ortschaften bilden Einmündungen und Kreuzungen die Unfallschwerpunkte. Auf diese Gefahrenpunkte entfallen fast 50% aller Unfälle (25% und 24%). Mit 11 beziehungsweise 8% folgen Grundstücksausfahrten und Kurven. Letztere stellen mit 29% aller Unfälle bei den außerorts stattfindenden Unfällen mit Personenschäden den gefährlichsten Gefahrenpunkt dar. Noch 18% entfallen auf Einmündungen. Kreuzungen und Grundstücksausfahrten spielen mit 9 beziehungsweise 3% keine große Rolle mehr. An den gefährlichsten Unfallbrennpunkten ereignen sich auch die meisten tödlichen Unfälle (StBA nach Globus-Schaubilder 1997, Sd-3875).

2.3 Mobilitätsforschung

Mobilität als raum-zeitliche Fortbewegung ist erforderlich, um Entfernungen zu überwinden und Aktivitäten außerhalb der Wohnung oder des Hauses durchführen zu können. Sie kann auf ganz unterschiedliche Weise erfolgen und durch vielfältige, oft nicht von einander zu trennende Motive begründet sein.

Flade (1994: 6) unterscheidet folgende Merkmale der Fortbewegung:

- mehr oder weniger gewohnheitsmäßig (alltäglich oder außergewöhnlich, routinisiert oder einmalig)

- in komplexe oder einfache Handlungsabläufe eingebunden
- zielgerichtet oder als Selbstzweck
- aus eigener Kraft, unter Ausnutzung natürlicher Kräfte oder mit technischen Mitteln durchgeführt
- aktiv oder passiv
- mit unterschiedlicher Geschwindigkeit
- individuell unabhängig oder gemeinschaftlich
- über kürzere oder längere Entfernungen.

Die Anfänge der Mobilität lassen sich auf ultimate Gründe zurückführen – also Gründe, die sich phylogenetisch zurückverfolgen lassen und der Erhaltung der Art dienen wie Nahrungserwerb, Gefahrenvermeidung und Zugang zu Reproduktionschancen –, und sind von daher eine grundlegende Verhaltensweise der meisten Lebewesen. „Mobil zu sein ist für die meisten höheren Lebewesen ein wichtiges Überlebensprinzip.“ (Schmitz 1994: 105).

Darüber hinaus besteht ein untrennbarer Zusammenhang zwischen Raum und Bewegung (Kruse 1990; Kruse und Graumann 1978). Umweltwahrnehmung ist (anders als Objektwahrnehmung) nicht ohne Bewegung möglich. Lebensräume werden erst durch Bewegung im Raum konstituiert (Flade 1994: 8ff.).

Gegenwärtig können zwei zentrale Kategorien von Mobilitätsmotiven unterschieden werden (vgl. dazu Flade 1994; Schmitz 1994):

- Mobilität als Zweck, um ein Ziel zu erreichen oder einen alten Zustand zu verlassen. In diesem Fall ist Mobilität ein Mediator zwischen Bedürfnissen und deren Befriedigung. Fortbewegung dient hier der Erhaltung oder Steigerung von Lebensqualität (zum Beispiel durch die Deckung von Grundbedürfnissen und die Befriedigung des Bedürfnisses nach sozialer Interaktion).
- Mobilität als Selbstzweck und eigenes Handlungsziel. Fortbewegung also nicht als Mediator der Bedürfnisbefriedigung, sondern um der Bewegung willen und als direktes Mittel zur Steigerung des Selbst(wert)gefühls (zum Beispiel durch kompetentes Sich-bewegen-können, als körperlicher Lustgewinn bis hin zum „Thrill“, dem lustvollen Überwinden von Angst durch riskante Bewegung).

Mobilität ist also Bedürfnis und Notwendigkeit zugleich. Ihre Erhaltung und Unterstützung auch im Alter ist deshalb von zentraler Bedeutung für den Erhalt der Lebensqualität älterer Frauen und Männer.

Untersuchungen der Mobilitätsforschung, die auf der Grundlage statistischer Erhebungen Umfang und Struktur der Verkehrsbeteiligung verschiedener Altersgruppen im Hinblick auf Verkehrsbedürfnisse, Aktivitätsbudgets und Verkehrsmittel-Nutzungsmuster erfassen und analysieren, konstatieren einen deutlichen Mobilitätsrückgang bei zunehmendem Alter. Dabei wird allerdings häufig der unterschiedlich hohe Anteil an Autobesitzern und -besitzerinnen in den einzelnen Altersgruppen nicht genügend berücksichtigt. Wird diese Rahmenbedingung explizit in die Analysen einbezogen wie bei den KONTIV-Erhebungen, die 1976, 1982 und 1989 durchgeführt wurden (Emnid o.J.), dann lassen sich „erhebliche Mobilitätszunahmen in den höheren Altersgruppen als Folge stärkerer Motorisierung“ (Hartenstein et al. 1990: 11) nachweisen. Der Nachteil der KONTIV-Untersuchungen liegt darin, dass sie auf weg-spezifische und nicht auf personenspezifische Informationen hin angelegt sind, das heißt lediglich Fahrtzwecke, Fahrhäufigkeiten, Weglängen und Verkehrsmittelwahl nach Altersgruppen und Geschlecht dokumentieren (ebenda; vgl. dazu auch Abschnitt 6.1).

Zu Kompetenzen und Fahrverhalten älterer Autofahrer und Autofahrerinnen hat eine Reihe von Untersuchungen ergeben, dass insbesondere eine verringerte Bewegungsfähigkeit, nachlassendes Dämmerungsvermögen, erhöhte Blendempfindlichkeit und Akkomodationsverlangsamung, eingeschränktes Hörvermögen, Verringerung der sensorischen Fähigkeiten wie z.B. Greifen und vor allem verlangsamte Reaktionsfähigkeit das Fahrvermögen im Alter beeinträchtigen (vgl. u.a. Hartenstein et al. 1990; Ellinghaus/Schlag/Steinbrecher 1990; Tränkle 1994).

Zur Kompensation solcher Funktionseinbußen werden von den Älteren Strategien wie Langsamfahren, Verschieben einer Fahrt bis zu günstigeren Bedingungen, Vermeiden schwieriger und belastender Verkehrssituationen und ganz allgemein das Einschränken von Fahrten angewandt. Ältere vermeiden insbesondere ungünstige Tageszeiten, hohe Verkehrsdichten, Dämmerungs- und Dunkelheitsfahrten, ungünstige Witterungsbedingungen, und sie „fahren insgesamt einfach weniger Auto“ (Schlag 1990: 305).

An Unfällen sind ältere Fahrer und Fahrerinnen nicht überdurchschnittlich häufiger als jüngere beteiligt. Das Unfallrisiko wächst jedoch im Verhältnis zur Fahrleistung (und damit der Gefahrenexposition) mit zunehmendem Alter. Die meisten älteren Fahrer und Fahrerinnen verhalten sich im Straßenverkehr korrekter als jüngere und können damit Leistungseinbußen ausgleichen, aber insbesondere bei komplexen Verkehrsabläufen wie Vorfahrt beachten, links Abbiegen, Einordnen in

den fließenden Verkehr und Rückwärtsfahren machen sich die oben genannten altersbedingten funktionalen Beeinträchtigungen bemerkbar. „Typische“ von älteren Kraftfahrern verursachte Unfälle sind infolgedessen Unfälle in Kreuzungen und Einmündungen (Schlag 1990: 301).

Ob aufgrund des wachsenden Anteils Älterer mit Führerschein und Pkw in Zukunft auch mit einer steigenden Unfallbeteiligung dieser Altersgruppe zu rechnen ist, ist jedoch offen, da die zukünftigen Altengenerationen im allgemeinen über eine längere Fahrpraxis verfügen werden als die heute alten Autofahrer und Autofahrerinnen.

Aber wie bereits erwähnt sind Ältere auch als Fußgänger stark gefährdet. In Deutschland ist für die Menschen ab 65 Jahre das Risiko, als Fußgänger tödlich zu verunglücken, fast viermal so hoch wie für die unter 65jährigen (StBA 1995: 5). Die Unfallschwerpunkte älterer Fußgänger liegen vor allem im Großstadtverkehr. Hauptgefahrenpunkte sind das Überqueren breiter Straßen, dichter, schneller Verkehr und schlecht überschaubare Situationen (Mathey 1991: 609).

Die Rahmenbedingungen für die Mobilität älter werdender Frauen und Männer sind also insgesamt gesehen nicht allzu günstig. Die Frage, ob und wie äußere Bedingungen und Anforderungen der Umwelt im höheren Alter mit individuellen Bedürfnissen und Ressourcen in Einklang gebracht werden können, ist Thema der folgenden Kapitel.

3 Methodische Grundlagen

3.1 Die methodische Konzeption

Im Vordergrund des Projekts „Erhaltung von Mobilität zur sozialen Teilhabe im Alter“ stand Mobilität als zentrale Voraussetzung für soziale Integration und gesellschaftliche Teilhabe. Der Schwerpunkt der Untersuchung lag somit auf der Erforschung von Bedürfnissen, Verhaltensweisen, Motiven und Problemen älterer Menschen im Hinblick auf ihre realisierte und gewünschte Mobilität.

Ein mehrstufiges Untersuchungsverfahren, bestehend aus einer Kombination quantitativer und qualitativer Methoden der empirischen Sozialforschung, sollte Aufschluss geben über das Mobilitätsverhalten und die Mobilitätsbedürfnisse älterer Menschen und die fördernden und behindernden Bedingungen ihrer Realisierung. Dazu fanden in einer ersten Untersuchungsphase im Herbst 1995 in städtischen Regionen mit jeweils differenzierter Siedlungs- und Verkehrsinfrastruktur und in Randgebieten mit geringer Angebots- und Verkehrsinfrastruktur etwa zeitgleich in den beteiligten Ländern Deutschland, Finnland und Italien standardisierte Erhebungen (Interviews, kombiniert mit einem Mobilitätstagebuch) statt.

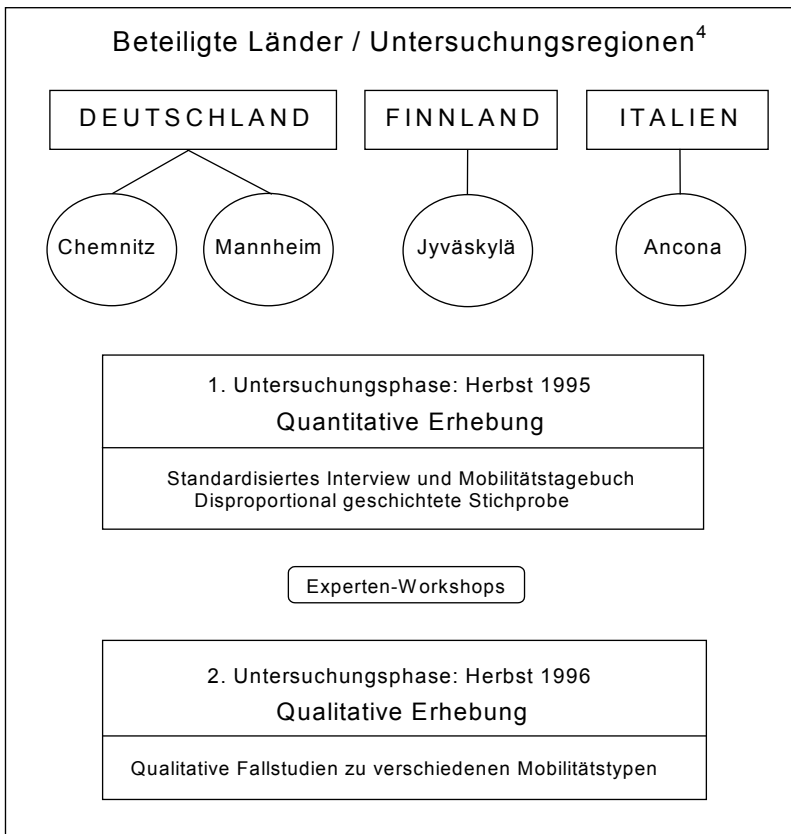
Über diesen methodischen Zugang wurden objektive Faktoren sowie subjektive Einschätzungen und Motive ermittelt, die die außerhäusliche Mobilität beeinflussen können und Rückschlüsse auf Realisierungschancen und Defizite hinsichtlich der Mobilität älterer Menschen mit unterschiedlichen sozialen, materiellen und physischen Ressourcen und Kompetenzen erlauben. Die Tagebücher dienten darüber hinaus der Erfassung der alltäglichen, konkret realisierten oder auch unterlassenen Mobilität und deren jeweiligen Kontextbedingungen und positiv oder negativ erlebten Begleiterscheinungen.

Aufbauend auf dieser ersten Phase der Untersuchung wurden in einem zweiten Schritt Ende 1996 ausführliche qualitative Fallstudien mit 35 Personen durchgeführt, die aufgrund spezifischer Mobilitätsmerkmale unter den Teilnehmern der ersten Befragung ausgewählt worden waren. Ziel dieses qualitativen Untersuchungsteils waren vertiefte Erkenntnisse

- über den lebensgeschichtlichen und den aktuellen alltagspraktischen Hintergrund individuellen Mobilitätsverhaltens,
- über subjektive Gründe und Deutungsmuster, Kompensations- und Bewältigungsstrategien,

- über typische Muster des Zusammenhangs von Mobilität und sozialer Integration sowie
- über die unterschiedlichen positiven und negativen Aspekte, die die Realisierung von Mobilitätsbedürfnissen typischerweise unterstützen oder behindern.

Abbildung 3.1: Untersuchungsdesign



⁴ Im Rahmen einer Untersuchung in den Randgebieten von Zoetermeer (Niederlande) wurden 1996 zusätzlich Teile der ersten Untersuchungsphase in modifizierter Form angewendet.

Mit dieser Methodenkombination wird einerseits die sozialstrukturelle Verortung und quantitative Ermittlung bestimmter Probleme und Prob-

lemgruppen ermöglicht. Andererseits kann durch die Einbeziehung der Deutungen der sozialen Akteure und die Berücksichtigung der jeweiligen Kontextbedingungen auch eine tiefergehende Interpretation der Umfragedaten vor dem Hintergrund umfassender und differenzierter alltagsweltlicher Erfahrungen erfolgen.

Durch die Einbeziehung von Experten aus dem Bereich der Verkehrstechnik und Verkehrsplanung sollte eine praxisnahe Rückkoppelung und interdisziplinäre Verknüpfung der Untersuchungsergebnisse erfolgen.

Dazu wurden 1995 in Ancona und 1996 in Berlin zwei internationale Workshops veranstaltet, in die Experten aus Transportunternehmen und Automobilindustrie, Ingenieure sowie Psychologen einbezogen wurden. Bei diesen Veranstaltungen wurden die jeweils vorliegenden Konzeptionen und Ergebnisse des Projekts präsentiert und zur Diskussion gestellt sowie die Ideen und Erkenntnisse der verschiedenen interdisziplinären und internationalen Fachleute vermittelt.⁵

3.2 Die Untersuchungsregionen

Die Untersuchung wurde in Deutschland in je einer Region in West- und Ostdeutschland durchgeführt, da zum einen in bezug auf die Lebensverhältnisse, zum anderen im Hinblick auf den Technisierungsgrad erhebliche Unterschiede im Struktur- und Ausstattungsniveau zwischen alten und neuen Bundesländern bestehen.

Ein Vergleich kann deshalb Aufschlüsse über die Auswirkungen unterschiedlicher Voraussetzungen im Bereich verkehrstechnischer Infrastruktur und der Verfügbarkeit privater Transportmittel sowie möglicher weiterer Faktoren auf die Mobilität älterer Menschen bringen.

Mit der Fallzahl von rund 400 Befragten je Untersuchungsregion können einerseits noch Ost-West-Unterschiede erfasst werden, andererseits kann für differenzierte Fragestellungen eine kombinierte Auswertung beider Datensätze durchgeführt werden.

⁵ Die Beiträge der Teilnehmer und die Ergebnisse der Workshops sind veröffentlicht in Mollenkopf/ Marcellini 1997: *The Outdoor Mobility of Older People – Technological Support and Future Possibilities*. In dem vorliegenden Bericht werden ausschließlich Ergebnisse aus dem deutschen Teil des Verbundprojektes dargestellt und diskutiert. Zu den international vergleichenden Daten ist eine englischsprachige Veröffentlichung geplant.

Die Konzentration auf städtische Regionen erfolgte,

- um Unterschiede im Mobilitätsverhalten auszuschließen, die allein durch nicht gegebene Transportmöglichkeiten (z.B. fehlende oder nur rudimentär vorhandene öffentliche Personennahverkehrssysteme in ländlichen Regionen) verursacht sind, und
- um umgekehrt feststellen zu können, ob bestehende Mobilitätsbedürfnisse auch bei vorhandenen Verkehrsmitteln möglicherweise nicht realisiert werden, und welche Gründe für deren Nutzung oder Nicht-Nutzung ausschlaggebend sind.

Als Untersuchungsregionen wurden in Westdeutschland Mannheim (Ma) und in Ostdeutschland Chemnitz (Ch) ausgewählt. Bei beiden Regionen handelt es sich um Oberzentren mit differenzierter Siedlungsstruktur, das heißt verdichteter Innenstadt, aufgelockerter Randbebauung sowie älteren und neueren Vorstadtsiedlungstypen in ähnlicher Größenordnung. Durch die vorhandene kulturelle Infrastruktur mit Kinos, Theater, Volkshochschule, Sportmöglichkeiten usw. verfügen die Bewohner der untersuchten Städte grundsätzlich über vergleichbare Aktivitätsoptionen. Allerdings ist die Struktur der Städte durch jeweils unterschiedliche Prämissen und Zielsetzungen der Stadtgestaltung und Stadtplanung in West- und Ostdeutschland geprägt (vgl. Hohn 1990, Seger/Wastel-Walter 1991, Hohn/Hohn 1993, Schmucki 1996).

Beide Untersuchungsregionen weisen innerstädtisch ein vielfältiges öffentliches Nahverkehrsnetz auf, das aus Bus und Straßenbahn sowie Regionalbahnen beziehungsweise -bussen besteht und somit auch das jeweilige Umland mit vielseitigen Erholungs- und Freizeitmöglichkeiten erschließt. Außerdem verfügen beide Städte über einen Bahnanschluss und überregional bedeutsame Verkehrswege.

Die Einwohnerdichte und der Anteil Älterer an der Gesamtbevölkerung sind in den beiden Städten nahezu identisch. In bezug auf den Straßenverkehr lassen sich in Mannheim der für den Westen Deutschlands immer noch typische höhere Motorisierungsgrad und ein höherer Anteil von an Straßenverkehrsunfällen beteiligten Personen feststellen. Auffallend ist die im Vergleich zu Chemnitz niedrigere Arbeitslosenrate bei einem mehr als doppelt so hohen Anteil Arbeitsloser ab 55 Jahre in Mannheim (Abbildung 3.2).

In Absprache mit den städtischen Sozial- und Planungsämtern wurden jeweils sozial- und siedlungsstrukturell divergierende und verkehrstechnisch unterschiedlich gut erschlossene Stadtteile im Zentrum, in einem mittleren Ring sowie in Randgebieten für die Untersuchung ausgewählt, um möglichst vielfältige Ausgangsbedingungen für Mobilität zu erfassen.

Abbildung 3.2: Übersicht über die deutschen Untersuchungsregionen

	Chemnitz	Mannheim
Bevölkerungsstruktur (1992)		
Einwohner (EW)	283.600	318.400
Einwohnerdichte pro qkm	2.186	2.197
Anteil der 65jährigen und älteren an EW	15,7	15,7
Anteil Hochbetagte (75+ Jahre) an EW	7,0	6,9
davon weiblich	73	71
Anteil Schulkinder (5-18 Jahre) an EW	15,3	11,2
Anteil Kleinkinder (0<5 Jahre) an EW	4,2	4,9
Arbeitslose		
Arbeitslosenquote (1993)	14	9,8
davon 55 Jahre und älter	7,5	19,7
Verkehr		
Motorisierungsgrad (1994) Pkw pro 1.000 EW	428	453
Straßenverkehrsunfälle (1992) je 100.000 EW	672	748
dabei Verunglückte	456	611
dabei Getötete	5,6	9,1
In 1 Std. mit der Bahn erreichbare Personen (1991)	5,6 Millionen	1,2 Millionen
In 1 Std. mit Individualverkehr erreichbare Personen (1991)	3,8 Millionen	1,5 Millionen

Quellen: BfLR 1995, Materialien zur Raumentwicklung, Heft 67;
BfLR 1992, Materialien zur Raumentwicklung, Heft 47

Um eine stadträumliche Differenzierung bei ausreichend großen Fallzahlen zu gewährleisten, wurden Stadtteile beziehungsweise statisti-

sche Bezirke unter Beachtung ähnlicher siedlungsstruktureller und soziodemographischer Bedingungen teilweise neu zusammengefaßt.⁶

Als räumliche Bezugseinheit gibt es somit neben den Städten Chemnitz und Mannheim (Untersuchungsregionen) jeweils die grobe Einteilung in

- a) Bezirke des Zentrums, eines mittleren Rings und der Randgebiete (Wohnregionen) und
- b) die noch differenziertere Unterteilung in zehn Stadtteiltypen (Wohngebiete).

In Tabelle 3.1 und Abbildung 3.4 werden die für den Zusammenhang mit Mobilität relevanten objektiven Daten zu den einzelnen Wohngebieten auf der Basis der Erhebung vorgestellt. Im weiteren Text und den nachfolgenden Tabellen werden nur noch die jeweils zugeordneten Kurzbezeichnungen benutzt. Die Abkürzungen stehen für

Z = Zentrum

M = Innenstadtnahe Wohngebiete in einem mittleren Ring

R = Stadtrandwohngebiete

Unter den Kurzbezeichnungen

„Zentrum“

„Zentrumsnahe Vorstadt“

„frühere Arbeitervorstadt“

„Wohnvorstädte“

„Hochhaussiedlung“

„Randgebiet mit altem Ortskern“

„Eigenheimsiedlungen am Stadtrand“

sind jeweils die dazu in Abbildung 3.4 aufgeführten strukturellen Charakteristika subsumiert.

Wenn wir also im folgenden stark vereinfacht von der „früheren Arbeitervorstadt“, der „Hochhaussiedlung“ oder den „Eigenheimsiedlungen am Stadtrand“ sprechen, dann heißt das nicht, dass in dem einen Stadtteil ausschließlich Arbeiter wohnen, dass in dem anderen nur Hochhäuser stehen, und dass es im dritten nicht auch Wohnblocks mit Mietwohnungen gibt. Vielmehr verwenden wir diese Begriffe, um die Wohngebiete durch jeweils typische Merkmale zu kennzeichnen und voneinander abzugrenzen.

⁶ Detailinformationen zu den 17 ausgewählten statistischen Bezirken finden sich in Informationsmaterialien der Städte (Stadt Chemnitz; Stadtplanungsamt 1994; Dezernat für Stadtentwicklung und Bauordnung 1994; Bürgermeisteramt 1994; Bürgermeisteramt/ Amt für Organisation und Informationsverarbeitung 1996a,b/1997; Bürgermeisteramt/ Stadtplanungsamt o.J.; sowie Stadt Mannheim, Vermessungsamt 1988; Arbeitsgruppe Mannheim 2000 1993).

Tabelle 3.1: Sozialräumliche Strukturmerkmale der untersuchten Wohnregionen (nach Wohngebieten)

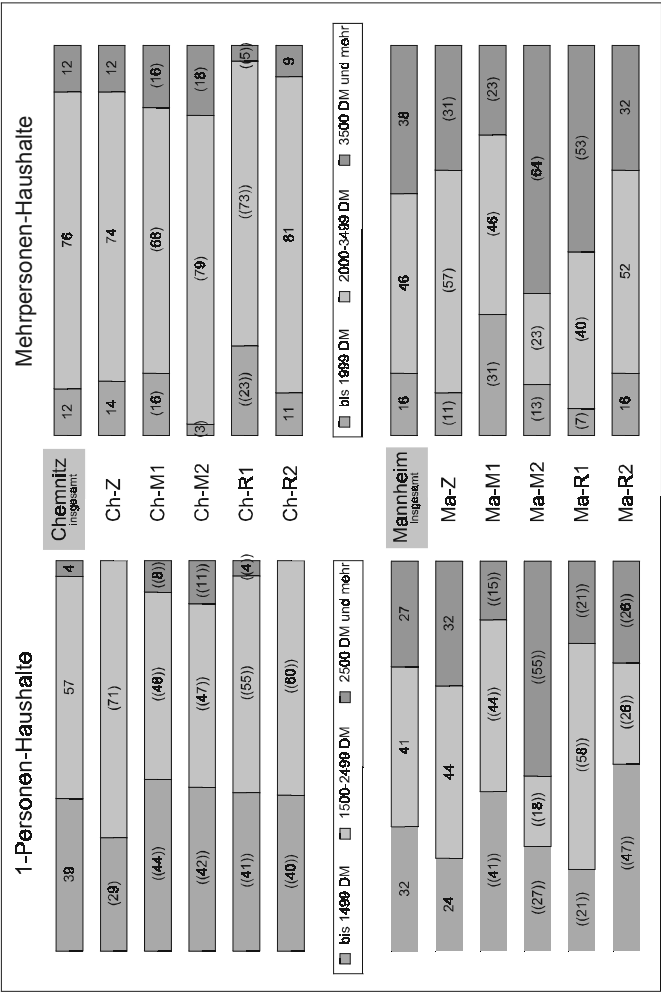
	Bev. ab 55 Jahre ¹	Stich- probe (N)	Gebäude Typ ² A B	Wohn- eigentum ³	> 20 Jahre in der Wohnung	1-Perso- nen-HH	Ständig beein- trächtigt ⁴	Pkw im Haushalt	Einkommen < 2.000 DM (im HH)	Einkommen ab 3.500 DM (im HH)
Chemnitz	31	400	82 18	16	43	37	46	39	39	7
Zentrum										
Ch-Z	39	100	99 1	0	47	35	46	36	41	7
Mittlerer Ring		148	96 4	3	37	36	45	39	33	11
Ch-M1	23	73	95 5	3	32	42	51	37	41	9
Ch-M2	39	75	97 3	3	43	31	40	40	25	12
Randgebiete		152	59 41	38	45	38	47	41	43	4
Ch-R1	18	57	100 0	0	4	53	54	28	57	2
Ch-R2	33	95	34 66	61	71	30	42	49	33	6
Mannheim	28	404	68 32	38	63	36	45	56	32	27
Zentrum										
Ma-Z	22	103	99 1	9	61	50	37	45	30	18
Mittlerer Ring		151	70 30	40	60	34	50	58	37	30
Ma-M1	29	81	90 10	15	70	40	63	47	47	15
Ma-M2	34	70	47 53	69	49	27	36	71	22	54
Randgebiete		150	44 56	57	67	28	45	61	27	29
Ma-R1	33	60	48 52	55	67	38	40	57	29	37
Ma-R2	23	90	41 59	59	68	21	48	63	27	24

Angaben in %

- 1 Quelle: Eigene Berechnungen aus Angaben der Statistischen Ämter der Städte Chemnitz und Mannheim
2 Gebäude Typ A: Wohnblock, Mehrfamilienhaus, Hochhaus Gebäude Typ B: 1-2-Familienhaus, Reihen-/Doppelhaus
3 Eigenes Haus/eigene Wohnung
4 Ständig in der Bewegungsfähigkeit beeinträchtigt
N=804

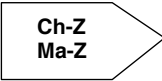
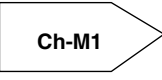
Datenbasis: Outdoor Mobility Survey 1995

Abbildung 3.3: Haushaltseinkommen Älterer (nach Wohngebieten und Haushaltgröße)



Angaben in %
Werte in Klammern: (): 29<N<40; (()): N<30
1-Personen-Haushalte: N(Chemnitz)=122; N(Mannheim)=117
Mehrpersonen-Haushalte: N(Chemnitz)=189; N(Mannheim)=197
Datenbasis: Outdoor Mobility Survey 1995

Abbildung 3.4: Übersicht über die Wohngebiete (Stadtteiltypen)

Wohngebiete/ Gebietstyp	Merkmale (Beschreibung anhand der Stichprobe)
Hochverdichtetes Innenstadgebiet	„Zentrum“
 Ch-Z Ma-Z	• Citylage • Zentraler Bus- und Straßenbahnknotenpunkt • Bahnhof • geringer Anteil 1-2-Familienhäuser • geringer Anteil Wohneigentum • Anteil Älterer in Chemnitz überdurchschnittlich, in Mannheim unterdurchschnittlich • Anteil Einpersonenhaushalte in Chemnitz unter-, in Mannheim überdurchschnittlich • Anteil geringer Einkommen (< 2.000 DM) in Chemnitz über, in Mannheim unter dem Durchschnitt • Pkw-Anteil im Haushalt in Mannheim unter dem Durchschnitt
Verdichtete Innenstadtrandlage	„Zentrumsnahe Vorstadt“
 Ch-M1	• Vorort in zentrumsnaher Lage • mehrere Regional- und Stadtbuslinien in die Innenstadt und Vororte • Straßenbahnverbindung im Bau • geringer Anteil 1-2-Familienhäuser • geringer Anteil Wohneigentum • Anteil Älterer über dem Chemnitzer Durchschnitt • Anteil Einpersonenhaushalte überdurchschnittlich • hoher Anteil beeinträchtigter Personen (51%) • überdurchschnittlich hoher Anteil geringer Einkommen (< 2.000 DM) • Pkw-Anteil im Haushalt leicht unter dem Durchschnitt
Verdichtetes früheres Arbeiterviertel, Innenstadtrandlage	„frühere Arbeitervorstadt“
 Ma-M1	• Vorort in zentrumsnaher Lage • mehrere Bus- und Straßenbahnanschlüsse • geringer Anteil 1-2 Familienhäuser • geringer Anteil Wohneigentum • längste Wohndauer in der Wohnung • Anteil Einpersonenhaushalte leicht überdurchschnittlich • höchster Anteil beeinträchtigter Personen (63%) • höchster Anteil geringer Einkommen (< 2.000 DM) in der Mannheimer Stichprobe (34%) • Pkw-Anteil im Haushalt unterdurchschnittlich

Wohngebiet Innenstadt- randlage	„Wohnvorstädte“
Ch-M2 Ma-M2	• Wohngebiet mit dichter und aufgelockerter Bebauung • in Chemnitz drei Buslinien, davon zwei ins Zentrum • in Mannheim Bus- und (neue) Straßenbahnverbindung ins Zentrum und Naherholungsgebiet • in Chemnitz geringer, in Mannheim höchster Anteil von 1-2-Familienhäusern und Wohneigentum • geringe Wohndauer • Anteil Einpersonenhaushalte unterdurchschnittlich • geringster Anteil beeinträchtigter Personen • höchster Anteil höherer Einkommen (> 3.500 DM) • höchster Pkw-Anteil in Mannheim
Neueres Stadttrand- wohngebiet	„Hochhaussiedlung“
Ch-R1	• Neueres Wohngebiet am Stadtrand • mehrere Buslinien und Straßenbahnanschlüsse • ausschließlich Wohnblocks, Mehrfamilien- und Hochhäuser • kein Wohneigentum • geringste Wohndauer • höchster Anteil Einpersonenhaushalte (53%) • höchster Anteil beeinträchtigter Personen in Chemnitz • höchster Anteil geringer Einkommen (61% <2000 DM) • geringster Pkw-Anteil im Haushalt
Älteres Stadt- randwohn- gebiet mit altem Ortskern	„Randgebiet mit altem Ortskern“
Ma-R1	• Ältere und neuere Bausubstanz • dichte und aufgelockerte Bebauung • mehrere Bus- und Straßenbahnanschlüsse • hoher Anteil 1-2 Familienhäuser • hoher Anteil Wohneigentum (55%) • Anteil Älterer über dem Mannheimer Durchschnitt • überdurchschnittliche Wohndauer • unterdurchschnittlicher Anteil beeinträchtigter Personen • hoher Anteil höherer Einkommen (ab 3.500 DM)

Ältere Stadtrandwohngebiete	„Eigenheimsiedlungen am Stadtrand“
Ch-R2	• Periphere Lage mit älterer Bausubstanz • geringe ÖPNV-Anbindung • aufgelockerte Bebauung • höchster Anteil 1-2-Familienhäuser, Reihen- und Doppelhäuser • überdurchschnittlich hoher Anteil Wohneigentum (60%) • überdurchschnittliche Wohndauer in der Wohnung
Ma-R2	• Anteil Älterer in Chemnitz leicht überdurchschnittlich, in Mannheim unter dem Stichprobendurchschnitt • Anteil Einpersonenhaushalte unterdurchschnittlich • Anteil geringer Einkommen (unter 2.000 DM) leicht unterdurchschnittlich • Pkw-Anteil im Haushalt deutlich über den Stichprobendurchschnitt

3.3 Erste – quantitative – Untersuchungsphase: Konzeption und Durchführung

Der erste Untersuchungsteil des mehrstufigen Untersuchungsverfahrens diente vor allem dazu, vor dem Hintergrund gesellschaftlicher Entwicklungen und differentieller Altersprozesse Informationen zu gewinnen, die Rückschlüsse auf Realisierungschancen und Defizite im Hinblick auf die Mobilität älterer Menschen mit unterschiedlichen sozialen, materiellen und physischen Ressourcen und Kompetenzen erlauben. Um möglichst vergleichbare – auch international vergleichbare – Aussagen zu erhalten, wurden die Daten mit einem geschlossenen Fragebogen (Outdoor Mobility Survey) und einem weitgehend standardisierten „Mobilitätstagebuch“ (Outdoor Mobility Diary) erhoben.

Der Fragebogen

Als Voraussetzung für Mobilität sind mehrere objektive Faktoren sowie deren subjektive Bewertung von Bedeutung. Der Fragebogen wurde so konzipiert, dass er alle wichtigen Komponenten, die die außerhäusliche Mobilität Älterer beeinflussen (können), abdeckt. Jeder Themenbereich enthält darüber hinaus Fragen in bezug auf mögliche Einschränkungen und Mobilitätshindernisse sowie zu Verbesserungsmöglichkeiten. Jedem einzelnen Themenblock sind Fragen zur Zufriedenheit der Befragten mit ihrer Situation vorangestellt.

Sie wurden jeweils mit Hilfe einer Antwortskala von null (das heißt „ganz und gar unzufrieden“) bis zehn (das heißt „ganz und gar zufrieden“) beantwortet. Die Platzierung dieses Fragetyps vor den jeweiligen Themenblöcken wurde gewählt, um eine Beeinflussung der Zufriedenheitsfrage durch vorangegangene Einzelfragen auszuschließen. Die erhobenen Daten ermöglichen Aussagen zu folgenden Themen:

Wohnbedingungen und Wohnwünsche

Mit dem Ausscheiden aus dem Erwerbsleben wächst die Bedeutung der Wohnung als Lebensraum. Dies gilt insbesondere für ältere Menschen, die beispielsweise aus gesundheitlichen Gründen den größten Teil des Tages in der eigenen Wohnung verbringen oder diese ohne fremde Hilfe nicht mehr verlassen können. Alltag im Alter heißt daher bei abnehmendem Aktionsradius vor allem Wohnalltag, oftmals jahrzehntelang in der gleichen Wohnung oder Wohnumgebung (Saup 1993).

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

Mobilität und Verkehrsverhalten

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

In diesem Fragenkomplex ging es somit um die Verfügbarkeit und Nutzung verschiedener Transportmittel des Individualverkehrs und des öffentlichen Personennahverkehrs. Gefragt wurde nach Auto- und Führerscheinbesitz, Fahrrad und anderen Fahrzeugen sowie nach deren jeweiliger Nutzung. Von besonderem Interesse war dabei, etwas über Verhaltensstrategien Älterer in bezug auf die Nutzung der verschiede-

nen Verkehrsmittel, aber auch in ihrer Funktion als Fußgänger in Erfahrung zu bringen.

Auf der anderen Seite war von Interesse, welche Anpassungsmöglichkeiten diejenigen Personen besitzen, die selbst über keinen Pkw verfügen oder keine Fahrerlaubnis (mehr) haben. Die subjektive Einschätzung des Verkehrsgeschehens insgesamt haben wir anhand vorgegebener Aussagen erhoben (Wittenberg 1986).

Mobilität und Dienstleistungen

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

Insofern kommt der *Ausstattung des Wohnumfeldes* mit Geschäften und Einrichtungen für die Versorgung Älterer eine zentrale Bedeutung zu. Von deren leichter Erreichbarkeit beziehungsweise Nähe zur Wohnung hängt oftmals die Aufrechterhaltung einer eigenständigen Lebensführung ab. Hierbei darf auch die soziale Funktion kleinteiliger Einzelhandelsstrukturen – beispielsweise die kommunikative Komponente bei Alltagsaufgaben wie Einkaufen – nicht unterschätzt werden (Fuhrich 1989: 168).

Einen weiteren, für ältere Menschen nicht unwichtigen Teil des Wohnumfeldes bilden Grünflächen und Natur im weiteren Sinne. Sie bieten die Möglichkeit, in angenehmer Umgebung einen Spaziergang machen und gleichzeitig etwas für die Gesundheit tun zu können und sind, zumindest bei Tag, ein attraktiver Aufenthaltsbereich, der die Möglichkeit bietet, ganz ungezwungen auch zu unterschiedlichen Generationen Kontakt aufzunehmen.

Zu diesem Bereich sollte anhand weniger, komprimierter Fragen ein möglichst umfassender Eindruck von der Ausstattung des Wohnumfeldes und der Nutzung der vorhandenen Angebote ermittelt werden. Er-

fragt wurde in diesem Zusammenhang, welche Einrichtungen innerhalb von 15 Minuten erreichbar sind, welche als wichtig eingeschätzt und genutzt werden, ob dies mit Schwierigkeiten verbunden ist und welche Verkehrsmittel üblicherweise benutzt werden. Fragen nach Defiziten in der Ausstattung des Wohnumfeldes und nach den Gründen für bestehende Schwierigkeiten schlossen diesen Fragenkomplex ab.

Mobilität und soziale Beziehungen

Eine wichtige Voraussetzung für Mobilität und für die Ausübung bestimmter Aktivitäten bilden die *Zusammensetzung des Haushaltes* und *soziale Netzwerke*. Ehepaare dürften andere Mobilitätsgewohnheiten aufweisen als Alleinlebende (Hartenstein/ Weich 1993). Und wenn kein Ziel in Form einer Bezugsperson, die subjektiv als bedeutsam eingeschätzt wird, vorhanden ist, wird das Mobilitätsverhalten vermutlich anders ausfallen als bei Personen mit umfangreichem Freundeskreis und Verwandtschaftsnetz. Auch der Umstand, kleinere Unternehmungen oder Reisen allein machen zu müssen, kann sich auf die Mobilität Älterer auswirken.

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

Mobilität und Freizeitaktivitäten

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

Mobilität und Gesundheit

Der für viele Personen im höheren Lebensalter vielleicht ausschlaggebendste Faktor für ausgeübte oder nicht ausgeübte Mobilität ist ihr *Gesundheitszustand*. Aus psychologischen Überlegungen wurden die Angaben hierzu erst am Ende des Fragebogens erfragt. Bei gesundheitlich

stark behinderten Personen hätte eine frühzeitige Konfrontation mit ihrer Situation unter Umständen die weitere Befragung beeinträchtigt.

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

Soziodemographische Daten

Nicht zuletzt sind für ältere Menschen objektive soziodemographische Faktoren wie die finanzielle Situation des Haushalts oder das Bildungsniveau für die Inanspruchnahme von Angeboten sowie die Nutzung von Transportmitteln von Bedeutung. So können einerseits zwar die finanziellen Ressourcen für kulturelle Aktivitäten vorhanden sein, jedoch kein Interesse daran bestehen, auf der anderen Seite können aber unter Umständen Unternehmungen unterlassen werden, weil allein schon die Kosten für die öffentlichen Verkehrsmittel zu hoch sind.

Die allgemein üblichen Angaben zur Person und Haushaltszusammensetzung, zu Ausbildung, beruflicher Stellung und zum Einkommen wurden noch ergänzt um die Frage nach der Bedeutung staatlicher Zuwendungen zum Haushaltseinkommen und um einen kleinen Fragenblock zu arbeitsbedingter Mobilität.⁷

Das Mobilitätstagebuch

Mit einem standardisierten Mobilitätstagebuch, das im Anschluss an die Befragung erklärt und übergeben wurde, sollten von den Befragten

- das realisierte außerhäusliche Mobilitätsverhalten einschließlich Motiven, Zielen, Verkehrsmittelwahl und den eventuell damit verbundenen Schwierigkeiten und
- die gewünschte, aber nicht realisierte Mobilität der Untersuchungspersonen und ihre Gründe dafür

drei Tage lang detailliert festgehalten werden.

⁷ Eine Kurzfassung des in der deutschen Untersuchung verwendeten Fragebogens befindet sich im Anhang.

Anhand eines vorbereiteten Formulars (siehe Anhang) wurden für jeden Teil eines Weges, vom Verlassen der Wohnung bis zur Rückkehr in die Wohnung, die Verkehrsmittelwahl, Begleitpersonen, der Zielort und die am Zielort ausgeübte Aktivität sowie die Dauer des gesamten Weges – also der Abwesenheit von der Wohnung – erfasst. Außerdem konnten die Befragten ihren Gesamteindruck von dem jeweils zurückgelegten Weg und mögliche angenehme oder unangenehme Begleitumstände, die mit dem Weg verbunden waren, beschreiben.

Besonderes Augenmerk bei der Entwicklung des Formulars lag auf einer möglichst einfachen Gestaltung, die den Ausfüllenden ein schnelles Verstehen und somit auch ein möglichst fehlerfreies Bearbeiten der Formblätter ermöglichen sollte. Durch die Frage zum Tagesabschluss, die ergänzend zu jedem Tag auf einem andersfarbigen Blatt im Tagebuch gestellt wurde, hatten die Befragten die Möglichkeit, neben den tatsächlich realisierten Wegen auch gewünschte, aber nicht realisierte Mobilität unter Angabe der Hinderungsgründe zu vermerken. Auf einem weiteren Blatt am Ende des Tagebuchs konnten für den Erhebungszeitraum besondere Ereignisse in der Stadt sowie persönlich bedeutsame Ereignisse notiert werden.

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

Pretest und Interviewerschulung

In den Pretests verlief die Verwendung der Mobilitätstagebücher mit unterschiedlichem Erfolg. Während dieses Instrument in Westdeutschland und in Finnland offenbar kaum Probleme bei den Befragten hervorrief, ergaben sich in der ostdeutschen Untersuchungsregion und in Italien Schwierigkeiten in der Handhabung. Um dennoch eine gesicherte Datenbasis zu erhalten und Ausfälle aufgrund eines zu komplexen Tagebuchs zu vermeiden, wurde eine vereinfachte, weitgehend standardisierte Version zur Erfassung der zurückgelegten Wege entwickelt. Gleichzeitig wurde der Erhebungszeitraum von einer Woche auf drei Tage – in Italien sogar auf nur einen Tag – bei einer angestrebten Wochengleichverteilung beschränkt.

Das Tagebuch wurde am Tag des Interviews übergeben und erläutert und von den Befragten für den Tag vor dem Interview, den Interviewtag selbst und den Tag nach dem Interview ausgefüllt. Auf diese Weise wa-

ren Hilfestellungen des Interviewers, falls gewünscht, möglich. Zusätzlich wurde den Befragten ein Begleitheft zum Tagebuch überreicht, in dem die Handhabung ausführlich erläutert wurde.

Die Interviewerschulung, die in Chemnitz und Mannheim jeweils vor Beginn der Feldphase gemeinsam mit den Instituten USUMA (Chemnitz) und MARPLAN (Mannheim) durchgeführt wurde, war darauf ausgerichtet, Ziele der Untersuchung und Befragungsinstrumente zu erläutern sowie die eingesetzten Interviewer auf die besondere Befragungssituation bei älteren Teilnehmern hinzuweisen, die besonderes Einfühlungsvermögen und bestimmte Verhaltensstrategien im Umgang mit den Älteren erfordern. Da es sich bei dem Mobilitätstagebuch um ein völlig neues Instrument handelte, übten die Interviewer während der Schulung die praktische Anwendung. Diese Vorgehensweise erwies sich später im Hauptfeld als sehr wertvoll.

Die Feldphase

In Abstimmung mit den Sozial- und Planungsämtern der beteiligten Städte Mannheim und Chemnitz wurden für die erste Untersuchungsphase Stadtteile aus dem Zentrum, einem mittleren Ring sowie Randgebieten mit unterschiedlicher verkehrstechnischer Erschließung und Sozialstruktur ausgewählt (vgl. Abschnitt Stichprobe). Als Basis für die Ziehung der Stichprobe dienten die jeweiligen Melderegister.

Die erste Feldphase dauerte in Chemnitz von September bis November 1995. In diesem Zeitraum wurden 402 Interviews mit 401 Tagebüchern realisiert. In Mannheim lief sie von Oktober 1995 bis November 1995 und umfasste 404 Interviews und Tagebücher. Der relativ lange Zeitraum der Erhebung ergab sich durch die hohen Anforderungen der Stichprobenquotierung (Quotierung nach Wohngebieten, Geschlecht, Alter) sowie durch die angestrebte annähernde Tagesgleichverteilung der Tagebuchtage.

Durch Bekanntmachung der Studie in den Medien sowie durch offizielle Anschreiben der Städte wurde der Zugang zu den Befragtenhaushalten wesentlich erleichtert. Mit 63,5% liegt die Ausschöpfungsquote (um stichprobenneutrale Ausfälle bereinigt) in Chemnitz deutlich über der von Mannheim mit 51,7%. Das Ausfüllen des Tagebuchs wurde nur in einem Fall in Chemnitz aufgrund eines Krankenhausaufenthaltes verweigert. Bei telefonischen Nachkontrollen bemerkten einige Befragte lediglich, dass sie Probleme mit den Eintragungen in die Tagebücher hatten und sie deshalb gemeinsam mit dem Interviewer ausfüllten.

Die protokollierten Ausfallgründe lassen sich untergliedern in stichprobenneutrale Ausfälle (Ch: 2,5%, Ma: 4%) und systematische Ausfälle (Ch: 36,5%, Ma: 48,5%). Die einzelnen Ausfallgründe sind detailliert in Abbildung A1 in den „Materialien zum Endbericht“ aufgeführt. Die Bereitschaft, an der geplanten Folgebefragung teilzunehmen, äußerten rund 80% der Chemnitzer und 84% der Mannheimer Befragten – eine für diese Altersgruppe hohe Akzeptanz der Untersuchung.

Insgesamt wurden 59% der Interviews allein mit der Zielperson geführt. In 38% der Fälle waren Familienmitglieder, in 4% andere Personen anwesend. Lediglich in sieben Fällen notierten die Interviewer hierdurch einen negativen Einfluss auf die Befragung.

Die durchschnittliche Interviewdauer betrug 62 Minuten bei nur geringen Abweichungen zwischen Chemnitz und Mannheim (Ch: 64 Minuten, Ma: 59 Minuten). Die meisten Interviews dauerten demnach nicht länger als eine Stunde (Ch: 65%, Ma: 69%). Lediglich 14 Interviews in Chemnitz dauerten länger als zwei Stunden.

Die Auswertung

Die Datenerfassung der Befragungsunterlagen wurde anhand einer von USUMA entwickelten Kodieranleitung durchgeführt. Die Datenübergabe durch das durchführende Institut erfolgte für Chemnitz Ende November und für Mannheim Mitte Dezember 1995. Nach einer umfassenden Datenaufbereitung und -prüfung lagen Anfang März 1996 die endgültigen Datensätze für Chemnitz und Mannheim vor. Zu den durchgeführten Arbeiten gehörten unter anderem die Übernahme der dBASE-Datensätze in SPSS-Dateien und die anschließende Überprüfung der Datensätze im Hinblick auf

- Erfüllung der Stichprobenvorgaben,
- Filterführung,
- Kodierung der Missings,
- Struktur von Mehrfachantworten,
- unklare Fälle.

Letztere konnten durch Nachkontrollen und entsprechende Korrekturen bereinigt werden. Lediglich zwei Fälle wurden nicht zweifelsfrei geklärt und deshalb aus dem Datensatz genommen. Die endgültige, in den Datensatz aufgenommene Zahl der Interviews beläuft sich auf 804, die der auszuwertenden Tagebücher auf 803 (Abbildung 3.5).

Nach der Überprüfung der Dateien wurden für den Fragebogen und das Tagebuch zunächst Variable- und Value-Labels vergeben. Als vorbereitende Arbeitsschritte für die Analyse der Daten wurden verschiedene Variablen wie zum Beispiel „Alter“ und „Einkommen“ gruppiert. Für themenbezogene Analysen wurden neue Variablen wie „Selbstfahrer“ oder „Anzahl der Wege pro Person“ gebildet. Neben rein deskriptiven Aussagen wurden zur Darstellung von Zusammenhängen Kreuztabellen erstellt und Korrelationen errechnet sowie in einigen Fällen Faktor- und Klassifikationsanalysen gerechnet und neue Indizes gebildet. Dabei wurden die Zusammenhänge durchgehend auf Signifikanz ($p < 0,01$) überprüft. Die verschiedenen Themenbereiche des Fragebogens wurden in erster Linie nach Alter und Geschlecht sowie nach der Wohnregion und der gesundheitlichen Situation der Befragten und anderen mobilitätsrelevanten Faktoren analysiert.

Beim Tagebuch galt es zunächst, die komplexe Struktur des Datensatzes auf seine unterschiedlichen Auswertungsmöglichkeiten hin zu untersuchen. Dies gestaltete sich etwas kompliziert, da die Informationen nicht nach Personen, sondern entsprechend den Tagebuchformularen nach den einzelnen Wegen strukturiert sind. Für die Zusammenführung der Informationen aus Tagebuch und Fragebogen, die in getrennten Dateien vorliegen, war somit eine Aggregation des Tagebuch-Datensatzes auf Personenebene notwendig. Analysen der Tagebuchdaten wurden zu folgenden Aspekten jeweils nach den einzelnen Wohnregionen vorgenommen:

- Anzahl der Wege und Teilwege pro Tag und (mobile) Person nach verschiedenen Mobilitätsfaktoren,
- Zeitdauer der Wege,
- Wegeketten,
- Zielorte,
- Verkehrsmittelwahl, Hauptverkehrsmittel
- Begleitung der Wege,
- Aktivitäten,
- positive oder negative Begleitumstände,
- Gründe für unterlassene Wege.

Die Ergebnisse der Auswertung werden in Kapitel 6 dargestellt.

Die Stichprobe

Für die standardisierte Befragung der ersten Untersuchungsphase wurde aus den Melderegistern der beteiligten Städte für die ausgewählten

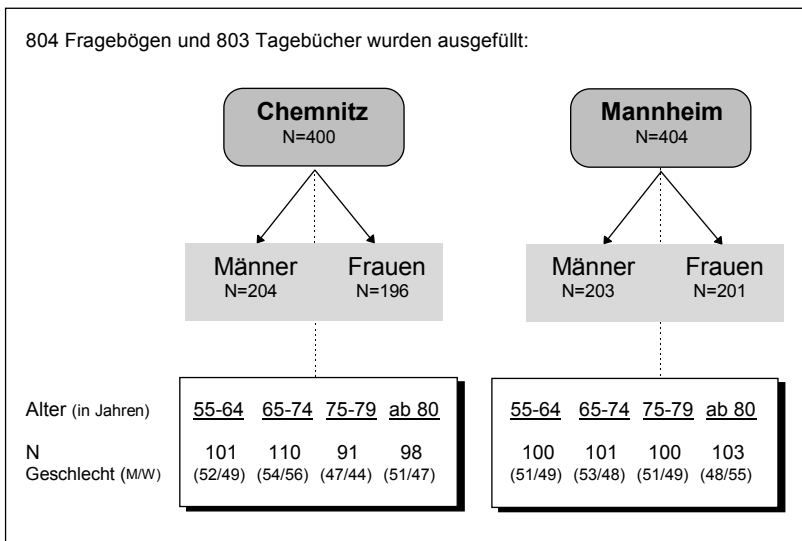
Stadtteile eine nach Alter, Geschlecht und Wohnregion disproportional geschichtete Zufallsstichprobe gezogen, in die Männer und Frauen zu jeweils gleichen Teilen eingingen. Die Grundgesamtheit besteht aus allen Personen mit deutscher Staatsbürgerschaft, die in den ausgewählten Untersuchungsregionen in Privathaushalten und, in begrenztem Umfang, in Altenwohnheimen (nicht: Altenheimen oder Altenpflegeheimen) leben und im Befragungszeitraum das 55. Lebensjahr vollendet hatten. Befragt wurden insgesamt 804 in Privathaushalten lebende Personen.

Die Abgrenzung der Stichprobe erfolgt bei diesem kalendarischen Datum, weil das Ausscheiden aus dem Erwerbsleben als soziale Altersgrenze gilt und dieser Übergang in den meisten europäischen Ländern in den vergangenen Jahren zu einem immer früheren Zeitpunkt stattfindet. In Deutschland liegt das Alter, mit dem ein Arbeitnehmer im Durchschnitt aus dem Arbeitsprozess ausscheidet, zur Zeit bei 54,5 Jahren (Spree 1993: 6).

Beeinträchtigungen der Bewegungsfähigkeit und andere körperliche Funktionseinbußen größeren Umfangs treten im Durchschnitt erst in einem wesentlich höheren Alter auf. So vermuteten wir, dass sich bei den 55-70jährigen Mobilitätsverhalten vor Eintritt größerer gesundheitlicher Beeinträchtigungen zeigt, während wir uns von der Untersuchung der über 70jährigen Aufschluss zum einen über die wichtigsten Kompensations- und Bewältigungsstrategien, zum anderen über die häufigsten und schwerwiegendsten technischen Hindernisse und Unzulänglichkeiten versprachen.

Um einen Vergleich von mindestens zwei Altersgenerationen mit unterschiedlichen Verkehrserfahrungen und -kompetenzen sowie mit unterschiedlichen physischen Voraussetzungen zu ermöglichen, wurden vier Altersgruppen gebildet und jeweils etwa gleich stark besetzt.

Abbildung 3.5: Projekt: Erhaltung von Mobilität zur sozialen Teilhabe im Alter: Zusammensetzung der Stichprobe



Die erste Altersgruppe (55-64 Jahre) umfasst die jüngeren Jahrgänge, die nur zum Teil – in Mannheim zu 37%, in Chemnitz zu 21% – noch regelmäßig erwerbstätig sind. Als zweite Gruppe wurde eine „mittlere Seniorengeneration“ (65-74 Jahre) definiert.

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

Die erhobenen Daten erlauben somit differenzierte Analysen und Aussagen zu bestimmten Lebens- und Problemlagen auch von Hochbetagten und von älteren Männern, die bei einer für die Bevölkerung repräsentativen Stichprobe nicht möglich wären, da in diesem Fall die höheren Altersjahrgänge zahlenmäßig nicht ausreichend und alte Männer aufgrund ihrer niedrigeren Lebenserwartung und der kriegsbedingten Ausfälle in wesentlich geringerer Zahl als alte Frauen vertreten wären.

Um der Heterogenität der Altersphase Rechnung zu tragen, wurden die Analysen in der Regel differenziert nach den vier Altersgruppen durchgeführt. Nur wenn bei bestimmten Fragestellungen die Fallzahlen zu gering waren (zum Beispiel beim Führerscheinbesitz alter Frauen), wurden Altersgruppen zusammengefasst. In allen Bereichen, in denen signifikante Unterschiede zwischen den Befragten der ost- und der westdeutschen Untersuchungsregion bestehen, werden die Ergebnisse aus Mannheim und Chemnitz getrennt ausgewiesen.

Tabelle 3.2: Zusammensetzung der Stichprobe
(nach Wohnregion, Alter und Geschlecht)

	Stadtzentrum	Mittlerer Ring	Randgebiete	Insgesamt
55-64 Jahre	53	71	77	201
Männer	28	35	40	103
Frauen	25	36	37	98
65-74 Jahre	56	79	76	211
Männer	28	41	38	107
Frauen	28	38	38	104
74-79 Jahre	47	71	73	191
Männer	27	36	35	98
Frauen	20	35	38	93
80+ Jahre	47	78	76	201
Männer	24	38	37	99
Frauen	23	40	39	102
Insgesamt	203	299	302	804

Anzahl befragter Personen
Datenbasis: Outdoor Mobility Survey 1995

Tabelle 3.2a: Zusammensetzung der Stichprobe
(nach Wohnregion, 2 Altersgruppen und Geschlecht)

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

Anzahl befragter Personen
Datenbasis: Outdoor Mobility Survey 1995

3.4 Die zweite – qualitative – Untersuchungsphase

Die Erhebung von repräsentativen Daten ist wichtig, um generalisierbare Aussagen über gesellschaftliche Phänomene treffen und ihre quantitative Bedeutung einordnen zu können. Die soziale Wirklichkeit von Individuen wird durch solche Verallgemeinerungen jedoch nur begrenzt wiedergegeben.

Um dieses Defizit der standardisierten Befragung auszugleichen wurde eine zweite, qualitative Untersuchungsphase durchgeführt. Für die vertiefende Erfassung der alltäglichen Wege sowie spezifischer fördernder und behindernder Bedingungen des sozialen und ökologischen Umfeldes wurde ein umfangreicher Gesprächsleitfaden entwickelt (komprimierte Form siehe Anhang) und nach fünf Pretests eingesetzt. Neben Fragen zu Mobilität und Wohnumfeld enthielt der Leitfaden Fragen zu mobilitätsrelevanten Veränderungen, die seit der ersten Befragung eingetreten sein konnten, zur aktuellen Gesundheit und Bewegungsfähigkeit, zu Verkehrsmitteln und Verkehrsgeschehen sowie insbesondere Fragen zu mobilitätsbezogenen subjektiven Erfahrungen, veränderten Einstellungen und Zukunftserwartungen.

Die Auswahl der Befragungspersonen für die Fallstudien

Grundlage für die Auswahl der Fälle bildeten erste Ergebnisse der im Herbst 1995 durchgeführten quantitativen Befragung. Zur Ermittlung unterschiedlicher Typen des Mobilitätsverhaltens Älterer wurden aus den dabei erhobenen Variablen zwei Indizes konstruiert.

Neben einer Größe für „Mobilität“ wurde zur weiteren Differenzierung ein Maß für die körperliche Verfassung der Befragten gebildet. In beide Indizes gingen sowohl objektive als auch subjektive Faktoren ein. Bei der Auswahl der Indexkomponenten wurde auf eine optimale Trennschärfe zwischen den Ausprägungen geachtet.

Im Vordergrund stand also eher die Abbildung „idealtypischer“, ausreichend differenzierter Personengruppen als die Bildung „objektiver“ Maße für Mobilität beziehungsweise Gesundheit.

Der Mobilitätsindex wurde aus folgenden sechs Variablen gebildet:

- Zufriedenheit mit den Mobilitätsmöglichkeiten
- Pkw-Verfügbarkeit (Pkw im Haushalt)
- Sicherheitsgefühl in der Wohngegend

- Anzahl der zurückgelegten Teilwege im Zeitraum der Tagebuchführung
- Nutzung des ÖPNV
- Unternehmen von Reisen.

Für jede Variable konnten 0 bis 2 Punkte⁸ in den Gesamtindex eingehen. Bei den beiden letztgenannten Variablen konnte höchstens 1 Punkt erreicht werden (hier wurde nur zwischen „trifft zu/ „trifft nicht zu“ differenziert). So lag der maximal erreichbare Mobilitätsindex-Wert bei 10 Punkten. Ein hoher Indexwert spricht für ausgeprägte Mobilitätsaktivitäten der Befragungsperson, geringe Werte dagegen für Hindernisse und Einschränkungen der Mobilität.

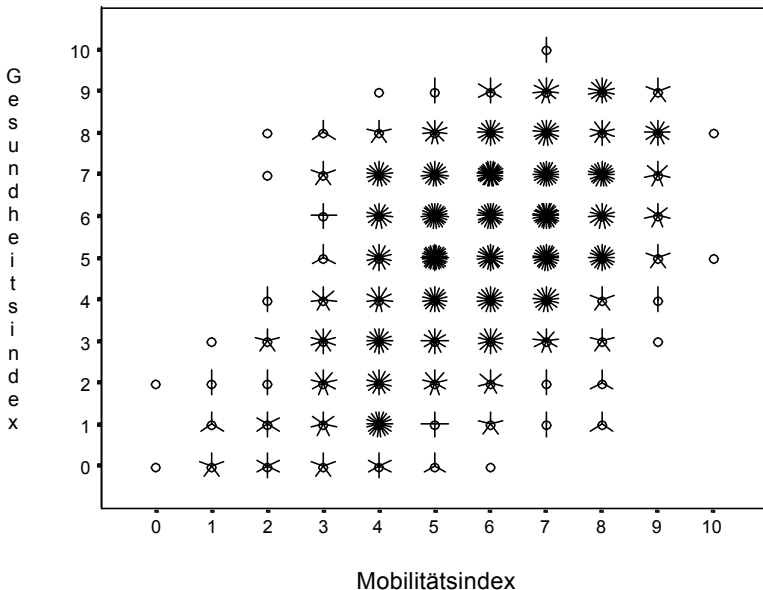
Der Gesundheitsindex setzt sich aus folgenden fünf Variablen zusammen:

- Zufriedenheit mit der Gesundheit
- Grad der Einschränkung der Bewegungsfähigkeit
- Vorhandene Hilfsmittel (wie Brille, Hörgerät, Stock usw.)
- Ausübbarer Tätigkeiten des täglichen Lebens (nach der ADL-Liste)
- Selbsteinschätzung der Bewegungsfähigkeit.

Auch hier ging jede Variable mit 0 bis 2 Punkten in den Indexwert ein (Höchstwert wieder 10 Punkte).

⁸ Der höchste Wert 2 wurde für die optimale Antwortmöglichkeit vergeben; geringere Werte stellen entsprechende Abstufungen der die Mobilität bzw. Gesundheit kennzeichnenden Variablen dar. So gab es zum Beispiel bei den Zufriedenheitsfragen 2 Punkte für die Antwortkategorien 10-9 auf der Zufriedenheitsskala, für 8-5 noch einen Punkt und für geringere Zufriedenheitswerte nur noch 0 Punkte.

Abbildung 3.6: Die Verteilung der Befragten nach dem Mobilitäts-/Gesundheitsindex



Legende: Ein Kreis steht für eine Person, für jede weitere Person kommt je ein kurzer Strich dazu

Nur Befragte ohne Missingwerte bei den Indexvariablen: N=778

Datenbasis: Outdoor Mobility Survey 1995; Outdoor Mobility Diary 1995

Insgesamt konnten für 97% (n=778) der in der ersten Untersuchungsphase befragten Personen beide Indizes gebildet werden. 26 Befragte hatten auf eine der in die Indizes eingehenden Variablen nicht geantwortet.

Extreme Werte konnten trotzdem als Zugehörigkeit zu den zu bildenden Typengruppen interpretiert werden, da keine Befragungsperson mehr als einen Missingwert aufzuweisen hatte (der maximale Fehler betrug so höchstens 2 Indexpunkte).

Von den 804 im ersten Untersuchungsabschnitt Befragten hatten sich 82 Prozent für eine weitere Befragung bereit erklärt. Nach Entfernung der Personen aus der Stichprobe, die keine ausdrückliche Zustimmung zu einer erneuten Befragung erteilt hatten, betrug der Stichprobenumfang nunmehr 661, wobei 19 Befragte einen Missingwert bei einer Variable der Indexberechnung aufwiesen.

Anhand der beiden Indizes wurden alle 804 Fälle in einer Matrix mit vier möglichen Kategorien abgebildet. Da es in der Kategorie „Nicht beeinträchtigt/nicht mobil“ fast keine Fälle gab, andererseits Fälle von besonderem Interesse – z. B. Hochbetagte, die noch täglich mit dem Fahrrad unterwegs waren – keiner der gebildeten Kategorien zugeordnet werden konnten, wurden schließlich folgende Kategorien gebildet:

- I Nicht beeinträchtigte / mobile Personen
- II Beeinträchtigte / nicht mobile Personen
- III Beeinträchtigte / mobile Personen
- IV Andere Fälle von besonderem Interesse.

Bei der Auswahl der Befragungspersonen aus dem Pool möglicher Fälle wurde innerhalb der jeweiligen Kategorien auf eine möglichst gute Verteilung nach soziodemographischen Kriterien wie Alter und Haushaltsform sowie nach Wohnregion und Pkw-Besitz geachtet. Durch diese sorgfältige Vorgehensweise wurde unseres Erachtens trotz der aus Kostengründen geringen Fallzahl eine gute Voraussetzung für die Analyse und Interpretation des gewonnenen Interviewmaterials geschaffen.

Die Feldphase

Rund 80% der Chemnitzer und 84% der Mannheimer Befragten hatten nach der Befragung im Herbst 1995 die Bereitschaft geäußert, an der geplanten Folgebefragung teilzunehmen – eine für diese Altersgruppe hohe Akzeptanz der Untersuchung. Bei der erneuten Kontaktierung durch die Interviewer und Interviewerinnen der durchführenden Institute USUMA (Chemnitz) und MARPLAN (Mannheim) gab es dennoch einige Ablehnungen, und zwar insbesondere bei Personen der Kategorie „Beeinträchtigt/nicht mobil“. Darüber hinaus war eine Reihe der ausgewählten Personen inzwischen verstorben, verzogen oder geistig oder körperlich nicht mehr in der Lage, an einem Interview teilzunehmen. Insgesamt wurden zwischen Ende Oktober und Mitte Dezember 35 auswertbare leitfadengestützte Interviews durchgeführt.

Abbildung 3.7: Übersicht über die Fallstudien

Kategorie	Ge- schlecht	Alter (1996)	Stadtteil	Perso- nen im Haus- halt	Pkw	Selbst- fahrer	Mobili- tätsin- dex	Ge- sund- heitsin- dex
Chemnitz 19 Interviews (davon 2 ohne Bandaufnahme); 3 Pretests								
I Gesund, mobil	M	61	Ch-R2	2	✓	✓	9	8
	M	77	Ch-Z	2	✓	✓	9	8
	M	66	Ch-R1	2	✓	✓	8	6
	F*	60	Ch-M2	2	✓	✓	8	8
	M	76	Ch-M2	2	✓	✓	8	9
	F	63	Ch-M1	2			8	9
	M	68	Ch-R1	1	✓	✓	8	9
	M	67	Ch-Z	2	✓	✓	8	8
II Beeinträchtigt ¹ , nicht mobil	F*	71	Ch-Z	1			2	1
	F	79	Ch-R1	1			3	2
	F	62	Ch-R1	2			4	1
	M	79	Ch-Z	2			4	3
	M	79	Ch-M1	2			4	1
III Beein- trächtig ¹ , mobil	M	66	Ch-R2	1	✓		7	2
	M	73	Ch-R2	3			6	3
IV Sonstige	F	90	Ch-Z	1			5	7
	M	83	Ch-R2	2			5	4
	F	68	Ch-M1	2	✓		6	4
	M	76	Ch-R1	1			6	4
<i>Pretest</i>	F	69	Ch-M1	2			5	4
<i>Pretest</i>	F	58	Ch-R2	1			4	6
<i>Pretest</i>	M	71	Ch-R2	2			4	6
Mannheim 16 Interviews (davon 2 ohne Bandaufnahme); 2 Pretests								
I Gesund, mobil	M	77	Ma-M2	2	✓	✓	10	8
	M	83	Ma-R1	1			9	8
	M	79	Ma-R1	2	✓	✓	9	8
	M	81	Ma-M1	1			8	8
	F	63	Ma-R1	4			8	9
	F	76	Ma-M2	1	✓	✓	(7)	7
II Beeinträchtigt ¹ , nicht mobil	F*	80	Ma-M2	1			2	1
	F	87	Ma-Z	1			2	1
	F	76	Ma-R2	2			4	1
	M	81	Ma-R2	2			4	2
	F	86	Ma-R2	1			(3)	0
III Beeinträchtigt ¹ , mobil	M	79	Ma-M1	2	✓	✓	9	3
	F	78	Ma-M2	1	✓	✓	8	2
	M*	56	Ma-M1	1	✓	✓	5	0
IV Sonstige	F	65	Ma-M2	1			5	6
	M	64	Ma-R2	2	✓	✓	9	5
<i>Pretest</i>	F	78	Ma-M2	2			5	3
<i>Pretest</i>	F	75	Ma-R2	2			5	5

* Interview ohne Tonbandmitschnitt

() Werte in Klammern: auf eine für die Indexbildung berücksichtigten Variable gab die Befragungsperson keine Antwort

1 Beeinträchtigung der Gesundheit

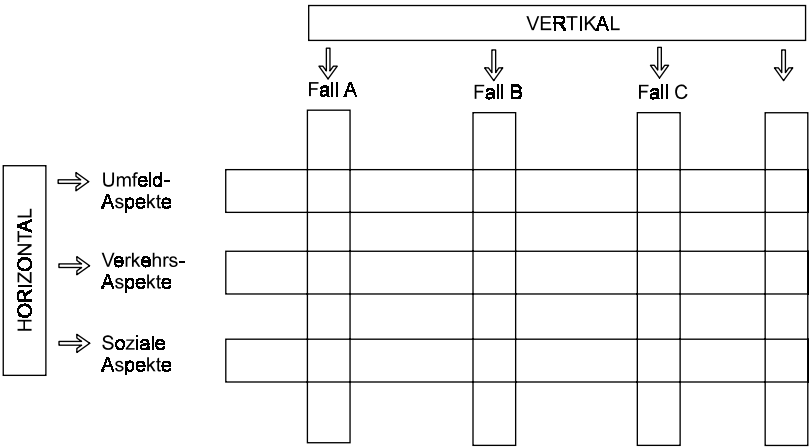
Die Interviews fanden wie bereits bei der ersten Befragung in den Wohnungen der Zielpersonen statt und wurden auf Tonband aufgezeichnet. In vier Fällen wurde eine Aufzeichnung abgelehnt, so dass der Inhalt der Gespräche mitgeschrieben werden musste. Die Aufgabe der Interviewer und Interviewerinnen, die für diesen Auftrag speziell geschult worden waren, bestand darin, die Befragungspersonen anhand des Leitfadens mit Fragen und Zwischenbemerkungen zum Erzählen zu motivieren.

Die Länge der Interviews und die Intensität, mit der über bestimmte Bedingungen und Belange gesprochen wurde, hingen im wesentlichen von der Mentalität, der Sprachkompetenz und dem Erfahrungshintergrund der jeweils Befragten ab.

Nach Aussage der Interviewer und Interviewerinnen nahmen die befragten Personen gern an der Nachbefragung teil. Es war für sie einerseits eine interessante Möglichkeit, auch noch im höheren Alter an der Stadt- und Verkehrsplanung ihres Wohnortes beteiligt zu werden, und andererseits die Gelegenheit, zwei Stunden oder länger mit jemandem über eigene Probleme sprechen zu können.

Die Auswertung

Abbildung 3.8: Horizontale und vertikale Inhaltsanalyse



Analyse auf zwei Ebenen:
 Vertikal: Vergleich zwischen Fällen
 Horizontal: Vergleich zwischen Hauptthemen

Die Auswertung der qualitativen Interviews erfolgte in mehreren Schritten:

1. Zunächst wurde von jedem Fall eine Kurzbeschreibung erstellt, in der die wichtigsten Daten der interviewten Person enthalten sind.
2. Die eigentliche Auswertung erfolgte in Form einer themenzentrierten Inhaltsanalyse in horizontaler und vertikaler Richtung. Das heißt, dass einerseits jeder Fall für sich analysiert und mit anderen Fällen auf minimale und maximale Übereinstimmung überprüft wurde (vertikaler Vergleich), und andererseits alle Fälle nach den einzelnen Themenschwerpunkten miteinander verglichen wurden (horizontaler Vergleich).
3. In einem dritten Schritt wurden schließlich die Ergebnisse des qualitativen Teils zu den Ergebnissen des quantitativen Teils der Untersuchung in Beziehung gesetzt und Folgerungen gezogen.

Der Schwerpunkt der Analysen liegt, wie bereits bei den Umfrage- und Tagebuchdaten, auf den deutschen Daten.

4 Die Befragten

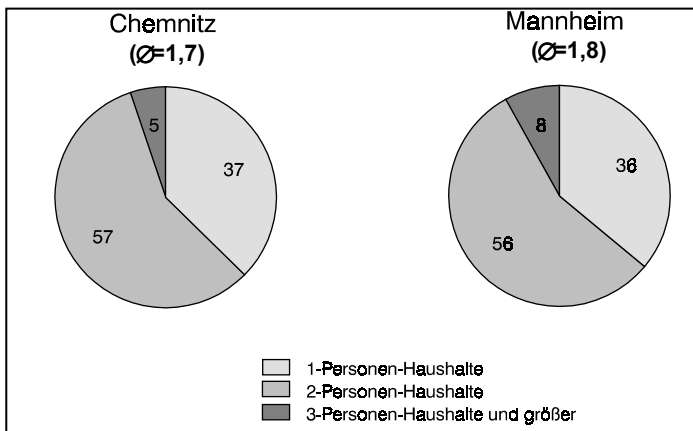
4.1 Die Lebenssituation der Befragten

Im folgenden geben wir einen Überblick über die sozialstrukturellen Lebensbedingungen der Befragten in den beiden Untersuchungsregionen. Diese Basisdaten, die auf der Grundlage von 804 Interviews erstellt wurden (Outdoor Mobility Survey), vergleichen wir, wo möglich, zusätzlich mit Daten des Mikrozensus oder repräsentativer Bevölkerungsumfragen, um die in den folgenden Abschnitten vorgestellten Ergebnisse und Interpretationen entsprechend einordnen zu können. Für die Analysen von Bereichen, in denen besonders starke altersabhängige Unterschiede bestehen, werden die Altersgruppen der 55-64jährigen und 65-74jährigen nochmals unterteilt.

Familienstand und Haushaltsform

Die Haushaltszusammensetzung der Stichprobe entspricht weitgehend der soziodemographischen Struktur der Gesamtbevölkerung. Die befragten Älteren leben zum überwiegenden Teil in Ein- und Zweipersonenhaushalten (93%; s. Abb.4.1, Tab.4.1).

Abbildung 4.1: Haushaltsgröße



Angaben in %

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

Datenbasis: Outdoor Mobility Survey 1995

Tabelle 4.1: Haushaltsgröße (nach Alter und Geschlecht)

	1-Personen-Haushalte	2-Personen-Haushalte	3-Personen-Haushalte und größer
Insgesamt*	36	57	7
Männer	21	70	9
Frauen	52	43	6
55-64 Jahre	16	68	16
Männer	17	62	21
Frauen	16	73	10
65-74 Jahre*	33	62	5
Männer	14	78	8
Frauen	52	46	2
75-79 Jahre*	41	58	1
Männer	20	79	1
Frauen	63	37	0
ab 80 Jahre*	55	38	7
Männer	33	63	4
Frauen	75	15	10

Angaben in %

* Unterschiede zwischen Männern/Frauen signifikant ($p < 0.01$)

N=804

Datenbasis: Outdoor Mobility Survey 1995

Die meisten von ihnen sind verheiratet und wohnen mit ihrem Partner oder ihrer Partnerin zusammen. Kinder gibt es nur in relativ wenig Haushalten, und wenn, dann vorwiegend in den jüngeren Altersgruppen. Noch seltener leben Paare mit anderen Personen zusammen in einem Haushalt (Tabelle 4.2, 4.3).

Tabelle 4.2: Familienstand (nach Alter)

	Insgesamt	55-64 Jahre	65-74 Jahre	75-79 Jahre	ab 80 Jahre
verheiratet, zusammenlebend	60	78	64	52	33
verheiratet, getrenntlebend	1	1	1	2	2
verwitwet	29	5	23	36	53
geschieden	6	8	7	6	3
ledig	7	7	6	5	9

Angaben in %

N=802

Datenbasis: Outdoor Mobility Survey 1995

Der Anteil der Alleinlebenden ab 55 Jahre beträgt im Durchschnitt 36%. Ab einem Alter von etwa 65 Jahren werden jedoch lebensaltersbedingte Verluste spürbar: Die Zahl der Verwitweten und Alleinlebenden steigt – und aufgrund ihrer höheren Lebenserwartung insbesondere bei Frauen – kontinuierlich. Schon etwa die Hälfte der 65-74jährigen, zwei Drittel der 75-79jährigen und drei Viertel der 80jährigen und älteren Frauen leben allein. Bei den gleichaltrigen Männern ist es nur etwa ein Fünftel beziehungsweise ein Drittel (Tabelle 4.3).

Tabelle 4.3: Haushaltsform (nach Alter und Geschlecht)

	55-64 Jahre			65-74 Jahre			75-79 Jahre			ab 80 Jahre		
	Männer	Frauen		Männer	Frauen		Männer	Frauen		Männer	Frauen	
Alleinlebend	16	17	16	33	14	52	41	20	63	55	33	75
Nur mit Partner/Partnerin	67	62	72	62	78	45	55	78	31	34	62	7
Mit Partner und Kind(ern)	10	15	5	3	6	1	1	1	0	1	1	2
Mit Partner u.a. Person(en)	4	7	1	2	3	1	0	0	0	/	1	0
Bei (mit) Kind(ern)	2	0	4	/	0	1	2	0	3	5	2	9

Angaben in %

/ Wert: $x < 0,5$

N=804

Datenbasis: Outdoor Mobility Survey 1995

Das Verhältnis von Ein- und Mehrpersonenhaushalten weicht, bezogen auf die einzelnen Altersgruppen, nur unwesentlich von den Daten der amtlichen Statistik ab. Lediglich in den Altersgruppen ab 75 Jahre ist der Anteil der Alleinlebenden durch den quotenbedingt höheren Anteil von Männern in der Untersuchungsgruppe geringer als in der Gesamtbevölkerung (75-79 Jahre: 41%, ab 80 Jahre: 50% und ab 85 Jahre: 51% Alleinlebende; Mikrozensus 1993: ab 75 Jahre 57% Alleinlebende).

Ost-West-Unterschiede sind hinsichtlich Haushaltsgröße und Familienstand gering. Tendenziell ist lediglich der Anteil der Alleinlebenden in den jüngeren Jahrgängen in der westlichen Untersuchungsregion, in den älteren Jahrgängen (ab 75 Jahre) in der östlichen Untersuchungsregion etwas größer.

Auch der Anteil der Kinderlosen ist in beiden Regionen ähnlich groß: In Mannheim haben 19%, in Chemnitz 16% der befragten Älteren keine Kinder. Die durchschnittliche Kinderzahl beträgt in beiden Städten 1,7.

Enkel und Urenkel haben allerdings – dank des in der früheren DDR üblichen niedrigeren Heiratsalters – deutlich mehr Ältere in Chemnitz als in Mannheim (Tabelle 4.4).

Tabelle 4.4: Kinder/Enkel

	Insgesamt	Chemnitz	Mannheim
<i>Kinder</i>	$\bar{X}=1,7$	$\bar{X}=1,7$	$\bar{X}=1,7$
keine Kinder	18	16	19
1	31	32	30
2	28	28	28
3 und mehr	22	22	22
<i>Enkel und Urenkel</i>	$\bar{X}=3,0$	$\bar{X}=3,3$	$\bar{X}=2,6$
keine	15	8	21
1	18	19	17
2 und mehr	68	73	61

Angaben in %

Mehrfachnennungen möglich

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

Datenbasis: Outdoor Mobility Survey 1995

Erwerbstätigkeit

Den Übergang von der Erwerbstätigkeit in den Ruhestand hat ein großer Teil der Bevölkerung im Alter zwischen 55 und 59 Jahren bereits hinter sich.

In den alten Bundesländern sind nur noch wenig mehr als die Hälfte und in den neuen Ländern nur noch ein Drittel dieser Altersgruppe in regelmäßigen Arbeitsverhältnissen beschäftigt. Bis zum regulären Renteneintrittsalter von 65 Jahren ist in beiden Landesteilen nur noch eine Minderheit erwerbstätig.⁹

Solche gesamtgesellschaftlichen Entwicklungstendenzen, die im Hinblick auf Erwerbstätigkeit und Übergang in den Ruhestand zu beobachten sind, zeigen sich auch bei den Befragten der Mobilitätsstudie. So äußert sich die aufgrund der transformationsbedingten Veränderungen in ganz Ostdeutschland festzustellende niedrigere Erwerbsbeteiligung älterer Erwachsener auch in einem geringeren Anteil älterer Er-

⁹ Nach Daten des Wohlfahrtssurvey 1995 (vgl. Mathwig/ Mollenkopf 1996). Anders als bei der Erwerbsquote, die sich nur auf die Erwerbsbevölkerung bezieht, handelt es sich hier um alle Erwachsenen dieser Altersgruppe, also einschließlich Hausfrauen und Frührentner.

werbstätiger in Chemnitz. In der Altersgruppe der 55-59jährigen ist hier etwa die Hälfte der befragten Männer und Frauen nicht mehr regelmäßig erwerbstätig. Von den 60-64jährigen befindet sich sogar nur noch knapp jeder oder jede zehnte in einem regelmäßigen Beschäftigungsverhältnis.

In Mannheim sind noch 70% der 55-59jährigen Männer regelmäßig erwerbstätig. Die Erwerbstätigkeit von Frauen ist in dieser Altersgruppe aufgrund des für Westdeutschland typischen hohen Hausfrauenanteils deutlich geringer.

Bei den 60-64jährigen unterscheidet sich das Erwerbsniveau der Männer nur noch geringfügig von dem der Frauen. Insgesamt ist in diesem Alter in Mannheim noch knapp ein Drittel der Befragten regelmäßig oder unregelmäßig beschäftigt.

Während die Erwerbssituation der Befragten in Chemnitz fast identisch mit der Situation der Bevölkerung dieses Alters in Ostdeutschland insgesamt ist, ist der Anteil der Erwerbstätigen in Mannheim in der Altersgruppe der 55-59jährigen niedriger und bei den 60-64jährigen höher als in den entsprechenden Altersgruppen in Westdeutschland, wo der Anteil der hauptberuflich Erwerbstätigen 54% beziehungsweise 15% beträgt (vgl. Mathwig/ Mollenkopf 1996).

Ab dem Alter von 65 Jahren ist in beiden Regionen wie in Deutschland insgesamt nur noch eine verschwindend kleine Minderheit erwerbstätig (Tabelle 4.5).

Tabelle 4.5: Erwerbstätigkeit (nach Alter und Geschlecht)

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

Angaben in %

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

Datenbasis: Outdoor Mobility Survey 1995

Auch hinsichtlich der aktuellen oder früheren beruflichen Stellung der Befragten zeigen sich die bekannten Ost-West-Unterschiede: In der westdeutschen Untersuchungsregion finden wir mehr Selbständige, in der ostdeutschen mehr Arbeiter und Angestellte. Hausfrauen und Beamte sind fast ausschließlich in der westdeutschen Untersuchungsgruppe vertreten.

Tabelle 4.6: Aktuelle/frühere berufliche Stellung (nach Geschlecht)

	Ins-ge-samt	Chemnitz			Mannheim		
			Männer	Frauen		Männer	Frauen
Selbständiger Landwirt/Bauer oder Gärtner	1	1	/	1	1	2	/
Akademischer freier Beruf	1	/	/	0	2	3	/
Selbständiger in Handel, Gewerbe, Industrie, Dienstleistung	5	4	4	3	7	10	4
Beamter/ Richter/ Berufssoldat	3	0	0	0	6	9	4
Angestellte(r)	49	55	52	59	42	36	48
Arbeiter/Facharbeiter(in)	35	40	43	36	30	39	21
Hausfrau	6	1	0	2	11	/	21

Angaben in %

/ Wert: $x < 0,5$

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

Datenbasis: Outdoor Mobility Survey 1995

Einkommen

Für die Inanspruchnahme einer Vielzahl außerhäuslicher Freizeitangebote, für die Teilnahme am öffentlichen Personennahverkehr sowie für den Erwerb und die Nutzung privater Transportmittel sind nicht zuletzt objektive sozio-ökonomische Faktoren wie die finanzielle Situation eines Haushalts von Bedeutung. Die „späte Freiheit“, von der so oft die Rede ist, können nur diejenigen genießen, die außer über physische auch über entsprechende materielle Ressourcen verfügen.

Im Gegensatz zu landläufigen Vorstellungen verändern sich die Einkommensverhältnisse im Alter nicht wesentlich. Das durchschnittliche Haushaltsnettoeinkommen pro Person verringert sich zwar mit Beginn des Rentenalters, aber keine Altersgruppe liegt im Durchschnitt merklich mehr als DM 100.- über oder unter dem jeweiligen Durchschnitt der Gesamtbevölkerung in Ost- beziehungsweise Westdeutschland.

Das Einkommensniveau der Befragten der Studie ist in der ostdeutschen Untersuchungsregion erwartungsgemäß niedriger als in der westdeutschen Region.

In Chemnitz liegt das Haushaltsnettoeinkommen von 80% der Älteren, die allein leben, unter DM 2000. In Mannheim beträgt dieser Anteil knapp 60%. Entsprechend stehen rund 40% der Mannheimer, aber nur 20% der Chemnitzer Älteren in Einpersonenhaushalten mehr als DM 2000 monatlich zur Verfügung.

Tabelle 4.7: Verteilung der Haushaltsnettoeinkommen in 1-Personen-Haushalten und Mehrpersonenhaushalten (nach Alter)

	1-Personen-Haushalte					
	Chemnitz			Mannheim		
	Insge- samt*	55-74 Jahre	75 Jahre und älter*	Ins- gesamt	55-74 Jahre	75 Jahre und älter
600-999 DM	8	12	6	11	12	11
1000-1499 DM	30	32	29	21	19	22
1500-1999 DM	42	37	44	26	23	27
2000-2499 DM	16	7	20	15	26	9
2500-2999 DM	4	10	1	14	12	15
3000-3499 DM	0	0	0	6	2	8
3500-3999 DM	0	0	0	3	2	4
4000 DM und mehr	0	0	0	4	5	4
N	122	40	82	117	43	74

	Mehrpersonen-Haushalte					
	Chemnitz			Mannheim		
	Insge- samt*	55-74 Jahre*	75 Jahre und älter*	Ins- gesamt	55-74 Jahre	75 Jahre und älter
600-999 DM	1	1	0	1	0	1
1000-1499 DM	4	3	7	8	3	14
1500-1999 DM	7	6	9	8	6	11
2000-2499 DM	22	22	23	16	14	20
2500-2999 DM	31	30	34	16	17	15
3000-3499 DM	22	25	18	13	16	10
3500-3999 DM	7	9	5	9	12	5
4000 DM und mehr	5	5	4	29	32	25
N	189	115	74	197	116	81

Angaben in %

* Unterschiede zu entsprechenden Daten aus Mannheim signifikant ($p < 0.01$)

Unterschiede zwischen den Altersgruppen innerhalb der jeweiligen Stadtregion nicht signifikant

Datenbasis: Outdoor Mobility Survey 1995

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

Hinter diesen Durchschnittszahlen verbergen sich allerdings große Alters- und Geschlechtsunterschiede: Die jüngeren Jahrgänge sind in Mannheim wie in Chemnitz in den höheren Einkommensgruppen zu finden, und die Einkommensverhältnisse der Männer sind in beiden Regionen günstiger als die der Frauen (Tabelle 4.7 und Tabelle 4.8).

So überrascht es nicht, dass Männer auch mit der wirtschaftlichen Situation ihres Haushalts zufriedener sind als Frauen. Insbesondere bei den Einpersonenhaushalten in Mannheim ist die Diskrepanz zwischen den Geschlechtern offensichtlich.

Tabelle 4.8: Verteilung der Haushaltsnettoeinkommen in 1-Personen-Haushalten (nach Geschlecht)

	Chemnitz			Mannheim		
	Insgesamt*	Männer*	Frauen	Insgesamt	Männer	Frauen
600-999 DM	8	5	10	11	(6)	13
1000-1499 DM	30	20	35	21	(21)	20
1500-1999 DM	42	45	40	26	(9)	33
2000-2499 DM	16	22	12	15	(18)	14
2500-2999 DM	4	2	2	14	(26)	8
3000-3499 DM	0	0	0	6	(12)	4
3500-3999 DM	0	0	0	3	(6)	2
ab 4000 DM	0	0	0	4	(3)	5
N	122	40	82	117	34	83

Angaben in %

() Fallzahl: n<40

* Unterschiede zu entsprechenden Daten aus Mannheim signifikant ($p < 0.01$)

Unterschiede zwischen Männer/Frauen innerhalb der jeweiligen Stadtregion nicht signifikant

Datenbasis: Outdoor Mobility Survey 1995

Generell ist das Niveau der Zufriedenheit mit dem Einkommen oder dem Lebensstandard in Ostdeutschland niedriger als in Westdeutschland (vgl. Mathwig/ Mollenkopf 1996).

Die Chemnitzer Befragten – mit Ausnahme der 55-65jährigen – äußern hingegen eine größere Zufriedenheit mit der wirtschaftlichen Situation ihres Haushalts als die Mannheimer. Die Unterschiede in der Zufriedenheit zwischen Männern und Frauen sind in Chemnitz nur gering (Tabelle 4.9).

Tabelle 4.9: Zufriedenheit mit der wirtschaftlichen Situation des Haushalts (nach Alter und Geschlecht)

	Chemnitz	Mannheim
Insgesamt	7,5	7,2
<i>Altersgruppen</i>		
55-64 Jahre	6,9	7,1
65-74 Jahre	7,6	7,4
75-79 Jahre	7,9	7,3
ab 80 Jahre	7,6	7,1
<i>Geschlecht</i>		
Männer	7,6	7,6
- in 1-Personen-Haushalten	7,7	7,1
- in Mehrpersonen-Haushalten	7,6	7,8
Frauen	7,4	6,9
- in 1-Personen-Haushalten	7,4	6,6
- in Mehrpersonen-Haushalten	7,4	7,2

Durchschnittswerte auf Zufriedenheitsskala
von 0 (ganz und gar unzufrieden) bis 10 (ganz und gar zufrieden)
N(Chemnitz)=391; N(Mannheim)=400
Datenbasis: Outdoor Mobility Survey 1995

4.2 Welche Aussagen sind möglich?

In bezug auf grundlegende soziodemographische Merkmale entsprechen die Lebensbedingungen der Untersuchungsteilnehmer weitgehend denjenigen der Gesamtbevölkerung des entsprechenden Alters.

Geringe Unterschiede bestehen lediglich hinsichtlich der Erwerbstätigkeit, die bei den Mannheimer Befragten etwas vom Durchschnitt der Gleichaltrigen in Westdeutschland abweicht, und hinsichtlich des Anteils an Alleinlebenden, der in der Untersuchungsgruppe durch den quotenbedingt über dem Bevölkerungsdurchschnitt liegenden Anteil von Männern geringer ist.

Dennoch weisen wir hier nochmals darauf hin, dass es sich bei den Befragten nicht um einen repräsentativen Bevölkerungsquerschnitt handelt. Die Ergebnisse beruhen auf Analysen, die auf der Grundlage

einer disproportional geschichteten Stichprobe in jeweils ausgewählten Stadtteilen vorher bestimmter städtischer Regionen durchgeführt wurden. Auch wenn wir versucht haben, diesen Umstand sprachlich eindeutig darzustellen, mag es vereinzelt nicht präzise genug formuliert sein.

Es versteht sich aber von selbst, dass wir im folgenden, wenn von den Älteren in Chemnitz oder Mannheim oder von den Befragten in der westdeutschen oder ostdeutschen Untersuchungsregion die Rede ist, diejenigen Älteren ab 55 Jahre meinen, die in die Stichprobe eingegangen sind.

Die in den folgenden Kapiteln vorgestellten Ergebnisse, Aussagen und Interpretationen beziehen sich also auf spezifische Situationen – Erfahrungen, Verhaltensweisen und Bedürfnisse – von Männern und Frauen ab 55 Jahre, differenziert nach Altersgruppen und Wohnregionen, die als charakteristisch für ost- und westdeutsche Großstädte angesehen werden können. Im Interesse einer besseren Lesbarkeit wird in den Tabellen jedoch weiterhin Chemnitz und Mannheim als Synonym für die Befragten aus diesen beiden Untersuchungsregionen verwendet.

5 Komponenten der Mobilität Älterer

Den Schwerpunkt dieses Kapitels bilden neben Ergebnissen aus den Fallstudien zur subjektiven Bedeutung von Mobilität und Verkehrsmitteln Analysen zu wichtigen individuellen Voraussetzungen wie der Gesundheit, insbesondere der Bewegungsfähigkeit, und externen Komponenten wie räumlichen und technischen Gegebenheiten.

5.1 Die subjektive Bedeutung von Mobilität

Was bedeutet Mobilität im Alter?

Wenn man ältere Menschen fragt, welche Bedeutung für sie die Möglichkeit hat, sich außerhalb der Wohnung fortzubewegen, dann äußert ein Teil von ihnen auf einer sehr abstrakten Ebene spontan „Freude“ (Udo R., 73, Ch; Renate J., 63, Ma).

Auf einer konkreteren Ebene lassen sich bei ihren Antworten sechs Hauptaspekte unterscheiden:

1. „*Der Mensch muss sich bewegen! (...) Ich will mich bewegen und fühl mich dabei wohl*“ (Heinrich E., 76, Ch)
„*Das Bedürfnis, mich fortzubewegen*“ (Renate J., 63, Ma)
„*Damit ich Bewegung habe*“ (Udo R., 73, Ch)
➔ **Mobilität als Bewegung an sich, als menschliches Grundbedürfnis.**
2. „*Sehnsucht nach frischer Luft*“ (Renate J., 63, Ma)
„*Spaziergehen*“ (Ludwig D., 56, Ma)
„*Ich muss raus, muss wissen, was in der Natur los ist*“ (Heinrich E., 76, Ch)
„*Ich bin gern in der Natur ...*“ (Franz N., 67, Ch)
➔ **Mobilität als Bewegung im Freien, als Bewegung in und Beobachtung von Natur beziehungsweise natürlicher Umgebung.**
3. „*Dass ich am gesellschaftlichen Leben noch teilnehmen kann*“ (Udo R., 73, Ch)
„*Jemanden treffen oder jemanden zur Ansprache haben*“ (Elisabeth A., 76, Ma)
„*Alte Freunde besuchen*“ (Ludwig D., 56, Ma)
„*Um nicht zu vereinsamen*“ (Gerti G., 78, Ma)

➔ **Mobilität, Fortbewegung als soziales Bedürfnis, als Wunsch nach gesellschaftlicher Integration und Teilhabe.**

4. „Nicht eingesperrt sein“ (Elisabeth A., 76, Ma)

„Jederzeit, wenn ich will, auch rausgehen können“ (Josef I., 83, Ma)

„Sonst kommt mir die Decke auf den Kopf“ (Renate J., 63, Ma)

➔ **Die Möglichkeit der Fortbewegung als Ausdruck persönlicher Autonomie und Freiheit.**

5. „Damit ich hier oben nicht verkalke“ (Udo R., 73, Ma)

„Dass man mal etwas anderes sieht als die vier Wände, in denen man wohnt“ (Paul K., 77, Ch)

„Um etwas anderes zu erleben, nicht zu versauern“ (Axel K., 79, Ma)

➔ **Mobilität als Quelle neuer Eindrücke, als Anregung und Abwechslung.**

Und schließlich

6. „Ein Beweis, dass ich noch ein Mensch bin wie ein anderer Mensch auch“ (Walter F., 77, Ma)

„Dass man das Geschehen draußen noch mitkriegt“ (Paul K., 77, Ch)

„Auf niemand angewiesen sein“ (Anton B., 66, Ma)

„Das letzte bißchen Unabhängigkeit“ (Luise D.; 71, Ch)

➔ **Mobilität als reflektierter Ausdruck von (noch vorhandener) Lebenskraft – ein typisches Altersthema.**

Entsprechend schlimm wird die Möglichkeit gesehen, sich eines Tages draußen nicht mehr fortbewegen zu können.

„Das wäre furchtbar“ (Kurt H., 68, Ch),

„Das wär' ne Katastrophe“ (Paul K., 77, Ch), oder

„Das Schlimmste, was einem passieren kann“ (Anna D., 60, Ch),

lauten da die Antworten. „Ich finde dafür keine Worte – es ist unmenschlich“, sagt Ludwig D. (56, Ma) stellvertretend für viele alte Menschen. Die Begegnung mit anderen Menschen, die Möglichkeit, ab und zu etwas Neues zu sehen, körperliche Bewegung im Freien, überhaupt aus dem Haus gehen zu können – das ist älteren Menschen also ein großes Bedürfnis.

Wie ältere Männer und Frauen auf ihren alltäglichen Wegen zurechtkommen und wie zufrieden sie damit sind, hängt stark von ihrem Gesundheitszustand, von langjährigen Gewohnheiten und von den Verkehrsmitteln ab, die ihnen zur Verfügung stehen. In allen drei Bereichen gibt es große Unterschiede.

Jakob C. beispielsweise ist 81 Jahre alt und gewöhnt, alles mit dem Fahrrad zu erledigen. Er fährt gern, sagt er – *„Und es ist ja auch gesund! In die Stadt, auf den Markt, in die Umgebung, auf den Friedhof – mache ich alles mit dem Fahrrad. Und Einkaufen. Alles mit dem Fahrrad.“* Bis jetzt macht ihm das Fahren keine Mühe. Nur das Rad in den Keller zu transportieren findet er schwierig, und Hauptstraßen vermeidet er. *„Da fahr ich nicht, das ist arg gefährlich, weil die Autos kolossal schnell fahren da.“*

Auch Josef I. (83) hat keine gesundheitlichen Beschwerden. Er ist überzeugter ÖPNV-Nutzer: *„Das ist doch mein bequemster Weg. Und der kürzeste auch!“* Zum Einkaufen benutzt er das Fahrrad – das ist er seit seinem 6. Lebensjahr gewöhnt, und es macht ihm keinerlei Mühe. *„Ich nehme jeden Tag, wenn ich weggehe – zum Einkaufen – in der Regel das Fahrrad. Und dadurch wird der Mensch ja selbst dazu erzogen aufzupassen, dass nichts passiert, und behält gleichzeitig seine Gelenkigkeit.“* Nicht mehr aus dem Haus gehen zu können – *„Das wär‘ eine schlimme Sache,“* meint er. *„Ich bin gern zu Hause, aber ich möchte jederzeit, wenn ich will, auch ,rausgehen können.“*

Wenn aber die Kräfte allmählich nachlassen, wenn das Sehen oder Hören schwieriger wird oder Probleme in bezug auf Bewegungs- und Reaktionsfähigkeit auftreten, wirken sich ungünstige natürliche Umweltbedingungen, bauliche Hindernisse im Wohnumfeld oder schwierige Verkehrsverhältnisse viel stärker aus als bei jungen Menschen, die solche Widrigkeiten oft gar nicht wahrnehmen oder ohne große Mühe kompensieren können.

Luise D. (71) beispielsweise ist in ihrer Bewegungsfähigkeit durch Asthma und eine schwere Arthrose stark eingeschränkt. Sie schafft es gerade noch, ab und zu zum Bäcker in der Nähe zu gehen. Für größere Einkäufe und schwerere Hausarbeiten ist sie auf Hilfe angewiesen. Zum Arzt muss sie mit der Straßenbahn fahren, und um die Haltestelle zu erreichen, muss sie eine große Kreuzung überqueren. Das ist mit großen Schwierigkeiten verbunden, weil sie nur noch ganz langsam gehen kann. Der Verkehr – sie wohnt in der Innenstadt – hat in den letzten Jahren stark zugenommen. *„Da hab ich regelrecht Angst“,* sagt sie. So verlässt sie ihre Wohnung kaum noch, sitzt viel am Fenster, um noch ein bisschen mitzuerleben, was draußen vor sich geht.

In einer noch schwierigeren Situation ist Ludwig D. (56). Nach einem Schlaganfall und einem Herzinfarkt ist sein linker Arm gelähmt. Die Knie kann er nicht mehr durchbiegen, und Laufen und Treppensteigen ist dadurch mit großen Mühen verbunden. Da ihm deshalb auch der Füh-

erschein entzogen wurde, Taxifahren aber zu teuer für ihn ist, kann er nicht mehr zum Bewegungsbad, zur Massage und Krankengymnastik. *„Ich sitze allein in der Wohnung herum, liege auf der Couch herum, schaue Fernsehen – kann nicht mehr in den Park, gar nichts.“* Einziger Kontakt mit der Außenwelt ist ein Zivildienstleistender, der ihn zweimal wöchentlich versorgt. Und ab und zu geht er mal Essen in ein Lokal in der Nachbarschaft. *„Da quäle ich mich hin. Immer an der Wand entlang, damit ich nicht umfalle.“*

Ganz anders sieht es bei Gerti G. (77) aus. Auch sie ist schwer gehbehindert, aber mobil ist sie trotzdem noch – *„... dadurch, dass ich immer noch besser Autofahren kann als laufen,“* freut sie sich. Sie fährt seit 40 Jahren Auto, nutzt es zum Einkaufen und um Freunde zu besuchen, die auswärts wohnen. Geschäfte für den täglichen Bedarf wären von ihrer Wohnung aus zwar auch zu Fuß erreichbar, *„nur ist es dann wieder mit dem Tragen schlecht. Und deshalb nehm‘ ich halt das Auto.“* Da sie seit dem Tod ihres Mannes allein lebt, ist diese Möglichkeit der Fortbewegung ganz wichtig für sie. *„Eigentlich sehr wichtig“,* sagt sie. *„Um nicht – einfach, um nicht zu vereinsamen.“*

An ihrem Beispiel lässt sich erkennen, was für eine Bedeutung ein Auto für Ältere hat. Je nach persönlichen Einstellungen und nach den äußeren Umständen, in denen sie leben, ist Autofahren eher ein Hobby, das Spaß macht, oder wichtige Voraussetzung für den Erhalt der Selbständigkeit. Für die meisten Älteren jedoch gehört das Auto ganz einfach zum Haushalt wie andere notwendige Gebrauchsgegenstände auch. Anton B. (66) aus Chemnitz beispielsweise fährt seit Mitte der fünfziger Jahre Auto. *„Ohne dem Auto könnte ich mich nicht wohlfühlen“,* glaubt er. *„Im Schnitt, das Jahr über gesehen, vielleicht jeden zweiten, dritten Tag benutzen wir das Auto. Zum Zahnarzt, zur ärztlichen Behandlung, in die Stadt rein – weil das alles so umständlich ist: mit der Straßenbahn und umsteigen, oder Straßenbahn und Omnibus!“* Der Bus wird selten genutzt, *„... aus dem ganz einfachen Grund: Vormittags fahren noch Busse, dann über Stunden nichts mehr – und da wäre eine Wartezeit zu lange und mit der Taxe zu teuer. Also nehmen wir das Auto.“*

Ein Auto macht unabhängig von Wetter und ungünstigen Busverbindungen, vermittelt Sicherheit und Privatheit auch in der Öffentlichkeit und ist ein wichtiges Transportmittel vor allem in Wohngegenden, in denen es kaum mehr Geschäfte, zugleich aber auch zu wenig öffentliche Verkehrsmittel gibt.

Zum Arzt zum Beispiel kommt Manfred C. (60) mit öffentlichen Verkehrsmitteln gar nicht hin. Außerdem wohnt sein Sohn mit seiner Fami-

lie in einem anderen Stadtteil. „Und das ist von hier aus mit öffentlichen Verkehrsmitteln sehr, sehr umständlich, dort hinzukommen. Also da ist es schon viel bequemer mit dem Auto. Und dann ist es ja auch so: Meistens haben wir irgendwas mitzunehmen, Blumen oder paar Äpfel oder irgend etwas, und da ist es schon bequemer, mit dem Auto zu fahren“.

Kein Wunder, dass ältere Autofahrer und -fahrerinnen mit ihren Möglichkeiten, überall dort hinzugelangen, wo sie hinmöchten, erheblich zufriedener sind als Ältere, die nicht selbst Auto fahren (vgl. Abschnitt 5.5). Die Nutzungsmöglichkeiten, die ein Pkw bietet, entsprechen den Mobilitätswünschen und -bedürfnissen älterer Menschen zumindest bei den derzeit verfügbaren – oder besser gesagt: fehlenden – Alternativen wesentlich mehr als die herkömmlichen öffentlichen Verkehrsmittel.

5.2 Physische Voraussetzungen

Gesundheit und Bewegungsfähigkeit

Tabelle 5.1: Beeinträchtigung der Bewegungsfähigkeit (nach Alter)

	Insgesamt*			Chemnitz			Mannheim*		
		Männer	Frauen*		Männer	Frauen		Männer	Frauen*
Insgesamt									
Keine	31	32	29	27	25	30	34	39	29
Zeitweise	24	22	25	26	24	29	21	21	21
Ständig	45	45	46	46	50	41	45	40	50
55-64 Jahre									
Keine	44	45	44	37	38	35	52	51	53
Zeitweise	23	21	26	31	29	33	16	14	18
Ständig	32	34	31	33	33	33	32	35	29
65-74 Jahre									
Keine	26	26	26	25	24	27	27	28	25
Zeitweise	28	23	33	29	20	37	27	26	27
Ständig	46	50	41	45	56	36	47	45	48
75-79 Jahre									
Keine	31	36	26	27	21	34	34	49	18
Zeitweise	21	18	25	24	21	27	19	16	22
Ständig	48	46	49	48	57	39	47	35	59
ab 80 Jahre									
Keine	22	23	22	20	18	23	24	29	20
Zeitweise	22	26	18	21	25	17	22	27	18
Ständig	56	51	61	58	57	60	53	44	62

Angaben in %

* Unterschiede zwischen den Altersgruppen signifikant ($p < 0.01$)

fett: Unterschiede innerhalb der Altersgruppen zwischen Männer/Frauen signifikant ($p < 0.01$)

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

Datenbasis: Outdoor Mobility Survey 1995

Gesundheit und Bewegungsfähigkeit sind Faktoren, die für physische Mobilität besonders wichtig sind. In dieser Hinsicht bestehen zwischen den Befragten der ost- und der westdeutschen Region sowie zwischen Männern und Frauen nur geringe Unterschiede. In beiden untersuchten Städten geben rund 70% der über 55jährigen Befragten an, zumindest zeitweise durch Krankheit oder Beschwerden in ihrer Bewegungsfähigkeit beeinträchtigt zu sein. Jede(r) fünfte (21%) beschreibt seine bzw. ihre Bewegungsfähigkeit als schlecht oder sehr schlecht (Tab. 5.1, 5.2).

Wie zu erwarten, treten Einbußen unabhängig von Region und Geschlecht mit zunehmendem Alter immer häufiger auf. Der Anteil der Personen, die sich ständig in ihrer Bewegungsfähigkeit beeinträchtigt fühlen, steigt in Mannheim wie in Chemnitz von knapp einem Drittel bei den 55-64jährigen auf über die Hälfte (56%) bei den 80jährigen und älteren an.

Frauen dieser Altersgruppe berichten etwas häufiger als Männer von Beeinträchtigungen. Auch die subjektive Einschätzung der Bewegungsfähigkeit fällt bei Frauen ab 80 Jahre ungünstiger aus, und bei mobilitätsrelevanten Tätigkeiten sind sie stärker beeinträchtigt als Männer. Immerhin jede bzw. jeder fünfte über 80jährige fühlt sich jedoch noch nicht beeinträchtigt (Tab. 5.1).

Tabelle 5.2: Subjektive Einschätzung der Bewegungsfähigkeit

	Insgesamt	55-64 Jahre*	65-74 Jahre	75-79 Jahre	ab 80 Jahre
Chemnitz*					
Ausgezeichnet	5	13	3	3	3
Gut	31	28	32	31	22
Es geht	42	36	52	41	41
Schlecht	16	14	11	15	23
Sehr schlecht	5	0	3	10	10
Mannheim*					
Ausgezeichnet	10	20	10	6	4
Gut	31	38	26	33	26
Es geht	38	30	47	37	36
Schlecht	13	5	9	16	21
Sehr schlecht	9	7	8	8	13

Angaben in %

* Unterschiede zwischen den Altersgruppen signifikant ($p < 0.01$)

+ Unterschiede zwischen Ost- und Westregion signifikant ($p < 0.01$)

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

Datenbasis: Outdoor Mobility Survey 1995

Innerhalb dieser allgemeinen Tendenzen lassen sich folgende Unterschiede zwischen den Befragten der untersuchten Regionen feststellen:

In Mannheim gibt ein etwas größerer Teil der Älteren, nämlich etwa jede(r) dritte an, nicht durch Krankheit oder bestimmte Beschwerden in seiner Bewegungsfähigkeit beeinträchtigt zu sein. In Chemnitz ist dies nur gut ein Viertel der Älteren. Entsprechend fühlt sich in Chemnitz jede(r) vierte, in Mannheim dagegen nur etwa jede(r) fünfte Befragte zeitweise beeinträchtigt. Zugleich schätzen die 55-64jährigen Mannheimer ihre Bewegungsfähigkeit deutlich besser ein als die gleichaltrigen Chemnitzer. In den höheren Altersgruppen sind keine signifikanten Unterschiede festzustellen (Tabelle 5.2).

Ebenso groß wie der Anteil derer, die ihre Bewegungsfähigkeit als schlecht oder sehr schlecht beschreiben ist der Anteil derer, die angeben, nur mit Schwierigkeiten außer Haus gehen zu können (20%). Etwa 6% der befragten Älteren ist es gar nicht möglich, das Haus zu verlassen. Bei dieser wie auch bei anderen mobilitätsgebundenen Tätigkeiten, die über Items der ADL-Skala (Activities of Daily Living; vgl. Lawton/ Brody 1969) abgefragt wurden, sind die Verhältnisse in Mannheim und Chemnitz im Durchschnitt fast identisch.

Bewegungsabläufe innerhalb der Wohnung und leichte Hausarbeiten, aber auch außer Haus gehen oder Einkäufe erledigen, kann die überwiegende Mehrheit der älteren Männer und Frauen. Schwere Getränke-kisten oder andere schwere Sachen zu tragen, ist etwa der Hälfte der Älteren nicht mehr möglich, und auch bei schwerer Hausarbeit treten vielfach Schwierigkeiten auf.

Bei einer Überprüfung aller Tätigkeiten ohne Berücksichtigung der Altersgruppen ergeben sich ausschließlich bei schwerer Hausarbeit leicht signifikante Unterschiede zwischen den Älteren der beiden Städte. Die Chemnitzer dokumentieren weniger Schwierigkeiten als die Mannheimer.

Unterscheidet man nach Altersgruppen, dann zeigen sich bei den Jüngeren in Chemnitz tendenziell weniger, bei den Hochbetagten dagegen mehr Beeinträchtigungen als bei den jeweils entsprechenden Altersgruppen in Mannheim. Bei der Tätigkeit ‚Getränkekisten tragen‘ liegt der Anteil der 75-79jährigen mit Schwierigkeiten in Chemnitz signifikant über dem Anteil der gleichaltrigen Mannheimer (Tab. 5.3).

Signifikante Unterschiede zeigen sich erwartungsgemäß zwischen den Altersgruppen. Noch fast 90% der 55-64jährigen Männer und Frauen können ohne Schwierigkeiten außer Haus gehen und Einkäufe erledigen. Von den Hochbetagten ab 85 Jahre kann dies nur noch ein knappes Drittel. Jede beziehungsweise jeder fünfte Hochaltrige kann keine Treppen mehr steigen und das Haus nicht mehr verlassen.

Tabelle 5.3: Activities of Daily Living (ADL): Können Tätigkeiten ausgeführt werden? (nach Alter)

	Insgesamt	55-64 Jahre	65-74 Jahre	75-79 Jahre	ab 80 Jahre
Sich in der Wohnung bewegen*					
ohne Schwierigkeiten	88	94	90	89	79
mit Schwierigkeiten	10	5	7	9	19
kann gar nicht	2	1	3	2	2
Sich bücken*					
ohne Schwierigkeiten	70	79	71	69	60
mit Schwierigkeiten	25	19	22	25	35
kann gar nicht	5	12	7	6	5
Treppensteigen*					
ohne Schwierigkeiten	61	75	66	57	45
mit Schwierigkeiten	33	24	29	37	45
kann gar nicht	6	1	5	6	10
Außer Haus gehen*					
ohne Schwierigkeiten	73	87	81	73	52
mit Schwierigkeiten	20	11	13	22	36
kann gar nicht	6	2	6	5	12
Einkäufe erledigen*					
ohne Schwierigkeiten	72	86	79	71	50
mit Schwierigkeiten	17	11	12	19	25
kann gar nicht	12	3	9	10	25
Schwere Sachen tragen*					
ohne Schwierigkeiten	35	54	35	32	19
mit Schwierigkeiten	36	31	42	36	34
kann gar nicht	29	15	23	32	47
Getränkekiste tragen*					
ohne Schwierigkeiten	26	48	26	19	9
mit Schwierigkeiten	23	22	26	23	20
kann gar nicht	51	30	48	58	71
Mind. 2 km gehen*					
ohne Schwierigkeiten	64	85	70	57	43
mit Schwierigkeiten	16	9	14	20	21
kann gar nicht	20	6	15	22	36
Leichte Hausarbeit*					
ohne Schwierigkeiten	87	94	90	89	76
mit Schwierigkeiten	8	4	5	7	17
kann gar nicht	5	2	5	4	7
Schwere Hausarbeit*					
ohne Schwierigkeiten	55	77	56	53	34
mit Schwierigkeiten	21	15	26	20	21
kann gar nicht	24	8	17	27	45

Angaben in %

* Unterschiede zwischen den Altersgruppen signifikant ($p < 0.01$)

N=804

Datenbasis: Outdoor Mobility Survey 1995

Das Treppensteigen bereitet auch jedem vierten 55-64jährigen bereits Schwierigkeiten, und schwere Sachen tragen kann nur noch gut die Hälfte dieser Altersgruppe ohne Probleme. Mindestens 2 km weit zu gehen, fällt der überwiegenden Mehrheit in den jüngeren Altersgruppen noch leicht. Erst ab einem Alter von etwa 75 Jahren treten in diesem Bereich merklich Schwierigkeiten auf.

Ab etwa 80 Jahren erfolgt bei allen erfragten Tätigkeiten ein deutlicher Rückgang der Fähigkeiten. Insgesamt betrachtet treten Schwierigkeiten bei Frauen im höheren Alter häufiger auf als bei den jeweils gleichaltrigen Männern (Tabelle 5.3). Diese Ergebnisse stimmen auch mit Befunden der Berliner Altersstudie (BASE) überein (vgl. Baltes et al. 1996).

Tabelle 5.4: Alle mobilitätsrelevanten Tätigkeiten¹ ohne Schwierigkeiten ausübbar

	Insgesamt*	55-64 Jahre*	65-74 Jahre*	75-79 Jahre	ab 80 Jahre*
Insgesamt*	31	51	31	27	13
Männer*	42	64	44	35	23
Frauen*	20	38	18	19	4

Angaben in %

1 Treppensteigen, außer Haus gehen, Einkäufe erledigen, schwere Sachen tragen und 2 km gehen

* Unterschiede zwischen den Altersgruppen signifikant ($p < 0.01$)

+ Unterschiede zwischen Männer/Frauen signifikant ($p < 0.01$)

N=804

Datenbasis: Outdoor Mobility Survey 1995

Tabelle 5.5: Alle Tätigkeiten¹ ohne Schwierigkeiten ausübbar

	Insgesamt*	55-64 Jahre*	65-74 Jahre*	75-79 Jahre*	ab 80 Jahre*
Insgesamt*	22	43	22	16	7
Männer*	34	59	35	26	14
Frauen*	10	26	9	6	0

Angaben in %

1 Alle Tätigkeiten aus Tabelle 5.3

* Unterschiede zwischen den Altersgruppen signifikant ($p < 0.01$)

+ Unterschiede zwischen Männer/Frauen signifikant ($p < 0.01$)

N=804

Datenbasis: Outdoor Mobility Survey 1995

Die Zufriedenheit mit der Gesundheit

Die Zufriedenheit mit der Gesundheit nimmt wie in der Gesamtbevölkerung mit steigendem Alter ab. Noch deutlicher als das Alter wirken sich jedoch stärkere gesundheitliche Beeinträchtigungen in einer niedrigeren

Zufriedenheit mit der Gesundheit aus. Zwar kommen solche Beeinträchtigungen im hohen Alter häufiger vor, aber ausschlaggebend für die Zufriedenheit ist nicht das Alter als solches, sondern die subjektiv erlebte Einschränkung der Bewegungsfähigkeit. Die weitaus geringste Zufriedenheit wird in der ostdeutschen wie der westdeutschen Region von den alten Menschen geäußert, die ihre Bewegungsfähigkeit subjektiv als schlecht oder sehr schlecht einschätzen (Skalenwert: 1,5; vgl. Tabelle 5.6).

Tabelle 5.6: Zufriedenheit¹ mit der Gesundheit
(nach Alter, körperlicher Beeinträchtigung und Bewegungsfähigkeit)

	Insgesamt	Chemnitz	Mannheim
Insgesamt	6,0	6,0	6,1
<i>Alter</i>			
55-64 Jahre	6,7	6,7	6,7
65-74 Jahre	6,2	6,2	6,1
75-79 Jahre	6,0	5,7	6,2
ab 80 Jahre	5,3	5,3	5,3
<i>Beeinträchtigung der Bewegungsfähigkeit</i>			
Nicht beeinträchtigt	8,0	7,8	8,2
Zeitweise beeinträchtigt	6,6	6,4	6,7
Ständig beeinträchtigt	4,4	4,7	4,2
<i>Selbsteinschätzung Bewegungsfähigkeit</i>			
Ausgezeichnet	8,8	((7,9))	9,3
Gut	7,6	7,4	7,8
Es geht	6,0	6,0	5,9
Schlecht	3,7	4,0	3,4
Sehr schlecht	1,5	((1,5))	(1,5)

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

Werte in Klammern: (): Fallzahl: 29<n<40; (()): Fallzahl: n<30

fett: Unterschiede innerhalb der Stadtregion zwischen den Ausprägungen der jeweiligen Variable signifikant ($p<0.01$)

N(Chemnitz)=398; N(Mannheim)=404

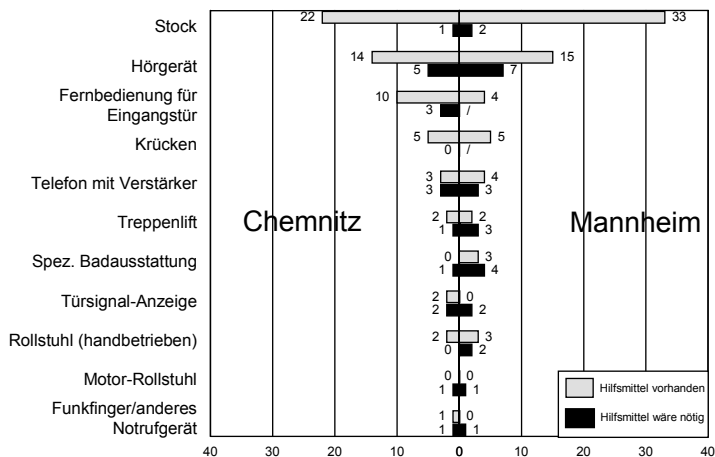
Datenbasis: Outdoor Mobility Survey 1995

Technische Hilfsmittel

Physische Funktionseinbußen, die zu individuell sehr unterschiedlichen Zeitpunkten, im höheren Alter jedoch mit wachsender Wahrscheinlichkeit auftreten, können durch den gezielten Einsatz alltäglicher wie spezifischer technischer Hilfen weitgehend ausgeglichen werden. So kann je nach Art und Grad einer Beeinträchtigung eine Vielzahl allgemein verfügbarer Transport-, Informations- und Kommunikationsmittel oder spezifischer Rehabilitationshilfen einzelne Körperfunktionen ersetzen

und Kompetenzen erhalten und damit älteren Menschen eine selbständige Haushaltsführung und den Kontakt zu ihrer räumlichen und sozialen Umwelt erleichtern. Insbesondere moderne, mit Elektronik ausgestattete Technologien bieten bereits heute und verstärkt in der Zukunft vielversprechende Möglichkeiten.

Abbildung 5.1: Vorhandene und gewünschte Hilfsmittel



Angaben in %,
 / Wert: $x < 0.5$

Basis: Befragte ab 75 Jahre: N(Chemnitz)=189; N(Mannheim)=203

Datenbasis: Outdoor Mobility Survey 1995

Zwischen Verfügbarkeit und Bedarf bestehen jedoch noch ziemliche Lücken. So gibt beispielsweise etwa jede(r) zehnte Befragte ab 80 an, dass er beziehungsweise sie kein Hörgerät hat, aber eines benötigen würde. Auch spezielle Badezimmersausstattungen, Treppenlifte sowie Fernbedienungen und Signalanzeigen für die Eingangstür sind noch nicht dem Bedarf entsprechend vorhanden. Die Einsicht in die Notwendigkeit oder Möglichkeiten technischer Hilfen nehmen zwar mit zunehmendem Alter zu, aber eine selbstbewusste Nutzung findet immer noch relativ wenig statt.

Ein Grund – neben vielen anderen – liegt darin, dass Hilfsmittel häufig von Älteren abgelehnt oder nur widerwillig genutzt werden, weil sie sehr ungewohnt oder schwierig zu handhaben sind oder weil sie durch ihre komplizierte oder unästhetische Gestaltung das Selbstwertgefühl der

Älteren in Frage stellen – Aspekte, die beim Design technischer Hilfsmittel bisher noch viel zu wenig berücksichtigt werden.

5.3 Technische Voraussetzungen

Anders als bei den physischen Voraussetzungen für die Fortbewegung außerhalb der Wohnung, die bei den ost- und westdeutschen Älteren in ähnlicher Weise gegeben sind, bestehen in bezug auf wichtige technische Voraussetzungen – die Verfügbarkeit von privaten und öffentlichen Verkehrsmitteln und Verkehrsinfrastruktur – große Ost-West-Unterschiede.

Pkw-Verfügbarkeit und Fahrkompetenz

Nach dem Fall der Mauer haben sich die Motorisierungskennziffern in den neuen Bundesländern mit ungeheurer Dynamik entwickelt, so dass die individuelle Motorisierung 1991 den Wert von 341 Kfz/1000 Einw. erreicht und sich somit innerhalb von 1 1/2 Jahren sechsmal so schnell entwickelt hat wie im Durchschnitt in den zwei Jahrzehnten zuvor.

Während 1987 nur 46% der Haushalte über einen Pkw verfügten, waren es nach Untersuchungen der SrV 1991 bereits 60% im Vergleich zu 70% im Westen (KONTIV 1989; Hautzinger/Tassaux-Becker 1995: 21). 1995 verfügten nach Daten des Sozio-ökonomischen Panels (SOEP) 48% der Haushalte mit Bezugspersonen ab 55 Jahre in Ostdeutschland und 57% der entsprechenden Haushalte in Westdeutschland über (mindestens) einen Pkw. Nach wie vor bestehen jedoch große Unterschiede in der Pkw-Ausstattung, insbesondere zwischen Jüngeren und Älteren sowie zwischen Ein- und Mehrpersonenhaushalten (vgl. Abschnitt 2.2).

Die Ergebnisse der Mobilitätsstudie entsprechen weitgehend diesen repräsentativen Daten: In der westdeutschen Untersuchungsregion haben die befragten 55jährigen und Älteren zu mehr als der Hälfte (56%) ein Auto im Haushalt, in der ostdeutschen Region lediglich zu zwei Fünftel (39%). Auch die Zahl der durchschnittlich im Haushalt vorhandenen Pkw liegt im Westen höher (Tabelle 5.7).

Ebenso zeigen sich in beiden Städten die bekannten Diskrepanzen nach dem Alter, zwischen Männern und Frauen und zwischen in Ein- und Mehrpersonenhaushalten lebenden Älteren. Der Anteil der Personen mit einem Auto im Haushalt nimmt wie in der Gesamtbevölkerung in den höheren Altersgruppen deutlich, in Chemnitz sogar extrem ab.

Bei Frauen reduziert sich diese Mobilitätsoption schon in jüngeren Altersgruppen und in größerem Umfang.

Tabelle 5.7: Pkw-Verfügbarkeit und -Nutzung in Haushalten Älterer
(nach Alter, Haushaltsform und Pkw-Ausstattung)

	Stadt*					
	Chemnitz			Mannheim		
	Haushaltsform ¹			Haushaltsform ¹		
	Insgesamt	1-Personen-HH	Mehrpersonen-HH	Insgesamt	1-Personen-HH	Mehrpersonen-HH
Insgesamt	39*	12*	55	56	28	71
Alter (Jahre)						
55-64	78	39	84	81	55	88
65-74	38*	19	47*	63	39	75
75-79	24*	2*	41*	53	31	67
ab 80	13	7	23	26	8	45

Angaben in %

* Pkw-Verfügbarkeit: Unterschiede zwischen Ost- und Westregion signifikant ($p < 0.01$)

* Unterschiede zu entsprechendem Mannheimer Wert signifikant ($p < 0.01$)

1 Unterschied zwischen 1-P-HH/M-P-HH innerhalb der Ost- bzw. Westregion signifikant ($p < 0.01$)

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

Datenbasis: Outdoor Mobility Survey 1995

Alleinlebende besitzen im Osten wie im Westen fast durchgängig seltener ein Auto als Personen, die in Mehrpersonenhaushalten leben. Vor allem alleinlebenden Frauen steht im höheren Alter nur noch vereinzelt – in Chemnitz so gut wie nie – ein Auto zur Verfügung. Der Umstand, dass ältere Frauen häufig keinen Führerschein besitzen, kann hierfür genauso Ursache sein wie fehlende Notwendigkeit oder unzureichende finanzielle Mittel, um einen eigenen Pkw anzuschaffen.

Massive geschlechtsspezifische Unterschiede in der Ausstattung lassen sich insbesondere in der westdeutschen Region erkennen. Während Männer hier bis ins hohe Alter zu über 80% ein Auto zur Verfügung haben und erst bei den 80jährigen und älteren eine geringere Ausstattung zu beobachten ist, verfügen Frauen bereits ab 65 Jahren wesentlich seltener über einen Pkw. Lediglich in der Generation der 55-64jährigen ist die Pkw-Verfügbarkeit bei Männern und Frauen annähernd gleich. Von den Alleinlebenden in Chemnitz besitzen in dieser Altersgruppe sogar mehr Frauen als Männer ein Auto.

Betrachtet man das Vorhandensein eines Pkw im Zusammenhang mit der Wohnlage der Befragten, kann man für beide Stadtregionen struktu-

rell ähnliche Verteilungen feststellen. Der Anteil der Autobesitzer ist jeweils im Zentrum am niedrigsten und in den Randgebieten am höchsten (vgl. Übersichtstabelle zu den Untersuchungsregionen).

In bezug auf die Fahrkompetenz treten ähnliche Ost-West-Unterschiede auf wie bei der Verfügbarkeit eines Autos. Gut die Hälfte der ostdeutschen und vier Fünftel der westdeutschen Männer ab 55 Jahre können Auto fahren, und während in der ostdeutschen Region nur 15% der befragten Frauen eine Fahrerlaubnis haben, sind es in der westdeutschen Region 32%. In beiden Regionen nimmt der Anteil der weiblichen Führerscheinbesitzer in den jüngeren Altersgruppen allmählich zu, aber der Abstand zu den Männern ist immer noch groß.

Tabelle 5.8: Führerscheinbesitz (nach Alter und Geschlecht)

	Insgesamt	55-64 Jahre	65-74 Jahre	75-79 Jahre	ab 80 Jahre
Insgesamt*	46	65	47	43	27
Männer*	67	85	69	68	46
Frauen*	24	45	25	16	10
Chemnitz					
Insgesamt*	35 ⁺	58	35 ⁺	26 ⁺	18 ⁺
Männer*	53 ⁺	80	52 ⁺	47 ⁺	33
Frauen*	15 ⁺	35	18	5 ⁺	2
Mannheim					
Insgesamt*	57	73	61	58	36
Männer*	81	90	87	88	58
Frauen*	32	55	33	27	16

Angaben in %

* Unterschiede zwischen den Altersgruppen signifikant ($p < 0.01$)

+ Unterschiede zum entsprechenden Mannheimer Wert signifikant ($p < 0.01$)

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

Datenbasis: Outdoor Mobility Survey 1995

Über die Hälfte der Männer ab 75 Jahre besitzt einen Führerschein bereits seit mehr als 45 Jahren. Rund 40% haben ihre Fahrerlaubnis in den Jahren 1950-59 erworben. Bei den Frauen setzte der Führerscheinwerb in nennenswertem Umfang deutlich später ein, und zwar in der westdeutschen Region ab 1950 und in der ostdeutschen Region ab 1960 (Tabelle 5.9).

Dieser verzögerte Führerscheinwerb setzt sich in Chemnitz außerdem noch in der jüngsten Altersgruppe fort: Gut ein Drittel der 55-64-jährigen hat den Führerschein erst nach 1970 gemacht. In Mannheim war dies nur noch bei 16% der Fall (siehe Tabelle 5.8).

Tabelle 5.9: Jahr des Führerscheinerwerbs (nach Geschlecht)

	Insgesamt	Männer	Frauen*
Chemnitz*			
<i>N</i>	<i>138</i>	<i>108</i>	<i>30</i>
vor 1949	20	26	(0)
1950-1959	33	40	(7)
1960-1969	267	25	(30)
1970-1995	21	9	(63)
Mannheim*			
<i>N</i>	<i>230</i>	<i>165</i>	<i>65</i>
vor 1949	24	30	8
1950-1959	41	44	34
1960-1969	24	19	38
1970-1995	10	7	20

Angaben in %

* Unterschiede zwischen Männer/Frauen signifikant ($p < 0.01$)

* Unterschiede zwischen Ost- und Westregion signifikant ($p < 0.01$)

() Fallzahl: $30 \leq n < 40$

Datenbasis: Outdoor Mobility Survey 1995

Tabelle 5.10: Jahr des Führerscheinerwerbs (nach Alter)

	Insgesamt	55-64 Jahre	65-74 Jahre	ab 75 Jahre ¹
Chemnitz*				
<i>N</i>	<i>138</i>	<i>58</i>	<i>38</i>	<i>42</i>
vor 1949	20	2	(13)	52
1950-1959	33	31	(47)	21
1960-1969	26	33	(21)	21
1970-1995	21	34	(18)	5
Mannheim*				
<i>N</i>	<i>230</i>	<i>73</i>	<i>62</i>	<i>95</i>
vor 1949	24	1	13	48
1950-1959	41	48	47	33
1960-1969	24	34	32	12
1970-1995	10	16	8	7

Angaben in %

¹ ab 75 Jahren zusammengefasst wegen geringer Fallzahl

* Unterschiede zwischen den Altersgruppen signifikant ($p < 0.01$)

Datenbasis: Outdoor Mobility Survey 1995

Tabelle 5.11: Pkw-Verfügbarkeit und -Nutzung in Haushalten Älterer
(nach Alter; Geschlecht, Pkw-Ausstattung, Selbstfahrer)

	Stadt*									
	Chemnitz					Mannheim				
	Geschlecht					Geschlecht*				
	Insges.	Männer		Frauen		Insges.	Männer		Frauen	
	Pkw im HH	Pkw im HH	Selbst-fahrer ¹	Pkw im HH	Selbst-fahrer	Pkw im HH	Pkw im HH	Selbst-fahrer	Pkw im HH	Selbst-fahrer
Insgesamt	39*	45*	42	33	8	56	71	66	40	20
Alter (Jahre)										
55-64	78	79	77	78	22	81	84	80	78	42
65-74	38*	44*	43	32	7	63	81	72	44	21
75-79	24*	36*	32	11	0	53	80	76	24	16
ab 80	13	20	16	6	0	26	37	33	16	4

Angaben in %

* Pkw-Verfügbarkeit: Unterschiede zwischen Ost- und Westregion bzw. Männer/Frauen signifikant ($p < 0.01$)

* Unterschiede zu entsprechendem Mannheimer Wert signifikant ($p < 0.01$)

1 Unterschied zwischen Männer/Frauen signifikant ($p < 0.01$)

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

Datenbasis: Outdoor Mobility Survey 1995

Allerdings fahren auch von den Frauen, die einen Führerschein besitzen, viele nicht (mehr) selbst. In Chemnitz fährt nur noch die Hälfte dieser Frauen selbst Auto, in Mannheim sind es knapp zwei Drittel. Das bedeutet, dass insgesamt in Chemnitz nur etwa 8% und in Mannheim 20% der Frauen ab 55 Jahre aktive Autofahrerinnen sind. Von den Männern sind im Vergleich dazu 42% bzw. 66% Selbstfahrer (Tabelle 5.11).

Diese Zahlen zeigen deutlich, dass die Mobilitätsvoraussetzungen für ältere Menschen in Ost- und Westdeutschland sehr unterschiedlich sind und dass zudem ein extremes Ungleichgewicht zuungunsten der Mobilitätsoptionen von Frauen besteht. Insgesamt wirken sich diese Umstände – wie in Abschnitt 6.3 noch gezeigt wird – in einer mit zunehmendem Alter geringer werdenden Mobilität aus.

5.4 Ältere als Verkehrsteilnehmer

Pkw-Nutzung

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

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

Tabelle 5.12: Pkw-Nutzung

	Insgesamt	Chemnitz	Mannheim
Selbstfahrer ^{1*}	34	25	43
<i>Nutzungshäufigkeit^{2*}</i>			
täglich	40	44	37
1-2 mal die Woche	22	12	29
seltener	10	8	11
nie	28	35	22

Angaben in %

1 Alle Befragten: N(Chemnitz)=400; N(Mannheim)=404

2 Basis: Nur Befragte, die einen Pkw im Haushalt haben

* Unterschiede zwischen Ost- und Westregion signifikant ($p < 0.01$)

Datenbasis: Outdoor Mobility Survey 1995

Bezüglich der jährlichen Pkw-Fahrleistung bestehen zwischen der Ost- und der Westregion keine signifikanten Unterschiede, und auch zwischen Männern und Frauen sind die Unterschiede in dieser Hinsicht nur gering: Frauen fahren im Vergleich zu Männern etwas häufiger nur bis zu 5000 km und seltener mehr als 10000 km im Jahr. Ausschlaggebend für die jährlich gefahrenen Kilometer ist das Alter. Mit zunehmendem Alter nimmt die durchschnittliche jährliche Fahrleistung deutlich ab (Tabelle 5.13).

**Tabelle 5.13: Mit dem Pkw pro Jahr zurückgelegte Kilometer
(nach Alter)***

	Insgesamt	55-64 Jahre	65-74 Jahre	ab 75 Jahre ¹
<i>Strecke pro Jahr</i>				
bis 5.000 km	34	28	21	51
5.000-10.000 km	39	32	55	34
mehr als 10.000 km	27	40	24	15
<i>N</i>	276	113	75	88

Angaben in %

1 Wegen geringer Fallzahlen Zusammenfassung der Altersgruppen „75-79 Jahre“ und „ab 80 Jahre“

* Unterschiede zwischen den Altersgruppen signifikant ($p < 0.01$)

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

Datenbasis: Outdoor Mobility Survey 1995

Veränderungen im Fahrverhalten

Von den Mannheimer Autofahrern und -fahrerinnen ab 55 Jahre fuhren zum Zeitpunkt der Befragung 71% weniger als früher. Bei einem Fünftel ist die Pkw-Nutzung unverändert, und nur eine Minderheit von 8% fährt mehr als früher. In Chemnitz wird dagegen das Auto von fast einem Viertel der Autofahrer(innen) häufiger als früher genutzt, und von einer geringeren Autonutzung berichtet weniger als die Hälfte der Befragten. Lediglich die Hochbetagten ab 80 Jahre fahren in Mannheim wie in Chemnitz fast ausnahmslos weniger als früher (Tabelle 5.14).

Tabelle 5.14: Veränderung der Pkw-Nutzung
(nach Alter und Geschlecht)

Fahre...	... weniger als früher	keine Veränderung	... mehr als früher	N
Chemnitz				
Insgesamt*	46	31	24	101
Männer*	45	31	23	86
Frauen	((47))	((27))	((27))	15
<i>Alter</i>				
55-64 Jahre*	31	33	35	51
ab 65 Jahre ¹	60	28	12	50
Mannheim				
Insgesamt	71	21	8	175
Männer	75	18	7	134
Frauen	61	29	10	41
<i>Alter</i>				
55-64 Jahre	56	34	10	62
ab 65 Jahre ¹	80	13	7	113

Angaben in %

Basis: nur Führerscheinbesitzer

1 Wegen geringer Fallzahlen Zusammenfassung der Altersgruppen „65-74 Jahre“, „75-79 Jahre“ und „ab 80 Jahre“

(()) Werte in Doppelklammern: n<30

* Unterschied zu entsprechender Mannheimer Verteilung signifikant ($p<0.01$)

fett: Unterschiede zwischen den Ausprägungen der Variable signifikant ($p<0.01$)

Datenbasis: Outdoor Mobility Survey 1995

Der Grund, den die Befragten am häufigsten für ihre geringere Autonutzung angeben, ist in beiden Regionen, dass sie auch ohne Auto alles erreichen können. Fast ebenso oft – und damit deutlich häufiger als in der westdeutschen Untersuchungsregion – wird in Chemnitz der hektische Verkehr als Ursache genannt. Dieser Grund spielt in Mannheim eine etwas geringere Rolle. Bei genauso vielen – gut einem Fünftel – führte die schwierige Parkplatzsuche zu einer Einschränkung der Pkw-Nutzung.

In gleicher Weise sind die Befragten beider Regionen dagegen wieder durch physische Beeinträchtigungen betroffen: Bei jeweils einem Viertel sind gesundheitliche Gründe die Ursache für das seltenere Autofahren (Tabelle 5.15.)

Tabelle 5.15: Gründe für „Weniger fahren“

	Insgesamt	Chemnitz	Mannheim
Auch ohne Auto alles erreichbar	33	37	32
Verkehr zu hektisch	23	30	21
Gesundheitliche Gründe	24	24	24
Schwierige Parkplatzsuche	19	9	22
Jemand fährt mich	9	7	10
Mühe beim Einparken	4	2	4
Autohandhabung zu schwer	2	0	3
Finanzielle Gründe	2	0	2
Andere Gründe	50	41	54

Angaben in %

Mehrfachnennungen möglich

N(Chemnitz)=46; N(Mannheim)=125

Datenbasis: Outdoor Mobility Survey 1995

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

Die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel

Eine Alternative zum privaten Personenwagen bilden die Verkehrsmittel des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV). Die Möglichkeit, öffentliche Verkehrsmittel zu nutzen, wird in der ostdeutschen und westdeutschen Untersuchungsregion gleichermaßen von rund 80% der Befragten, also auch von Autofahrern und Autofahrerinnen, wahrgenommen. Nur jede beziehungsweise jeder fünfte gibt an, diese Verkehrsmittel nie zu benutzen. Bei letzteren handelt es sich vor allem um Hochaltrige.

Ost-West-Unterschiede in der Nutzung von Bus oder Straßenbahn bestehen lediglich in der Gruppe der 65-74jährigen mit einer höheren und bei den Älteren ab 80 Jahre mit einer geringeren ÖPNV-Nutzung in Chemnitz. Dass in Mannheim auch 40% der Hochaltrigen (ab 80 Jahre) noch regelmäßig öffentliche Verkehrsmittel nutzen, dürfte darauf zurückzuführen sein, dass dort seit einigen Jahren verstärkt moderne Niederflurfahrzeuge zum Einsatz kommen, die auch sehr alten und gebrechlichen Menschen den Zugang erleichtern.

Im Gegensatz zu Chemnitz führen in Mannheim weder das Alter noch die unterschiedliche Bewegungsfähigkeit zu signifikanten Unterschieden in der Nutzung des ÖPNV.

Tabelle 5.16: Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel
(nach Alter, Pkw-Besitz, Wohnregion und Geschlecht)

ÖPNV nutzen in...	Insgesamt	Chemnitz	Mannheim
Insgesamt	80	81	79
<i>Alter</i>			
55-64 Jahre	81	80	82
65-74 Jahre*	89	95	82
75-79 Jahre	80	87	74
ab 80 Jahre*	70	60	79
<i>Pkw im Haushalt</i>			
Pkw vorhanden	76	78	74
Kein Pkw	84	82	85
<i>Wohnregion</i>			
Zentrum	74	79	69
Mittlerer Ring	85	84	86
Randgebiete	79	79	79
<i>Geschlecht</i>			
Männer	78	82	74
Frauen	82	80	85

Angaben in %

* Unterschiede zwischen Ost- und Westregion signifikant ($p < 0.01$)

fett: Unterschiede innerhalb der Stadtregion zwischen den Ausprägungen der jeweiligen Variable signifikant ($p < 0.01$)

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

Datenbasis: Outdoor Mobility Survey 1995

Auch wenn öffentliche Verkehrsmittel häufiger von Frauen als Transportmittel verwendet werden, bestehen nur in Mannheim – vermutlich wegen des hohen Anteils an Autofahrern – signifikante Differenzen zwischen Männern und Frauen.

Aktive Autofahrer unterscheiden sich in der Nutzungshäufigkeit deutlich von den „Mitfahrern“ und den Personen ohne Pkw im Haushalt. In der ostdeutschen wie der westdeutschen Region nutzt mehr als die Hälfte der letztgenannten regelmäßig öffentliche Verkehrsmittel, während Autofahrer und -fahrerinnen dies nur in gut 20% der Fälle tun. Ältere, die zwar einen Pkw im Haushalt haben, aber nicht selbst fahren, liegen mit 40% in Chemnitz und 26% in Mannheim jeweils dazwischen. Insgesamt nutzen Mannheimer mit einem Pkw im Haushalt öffentliche Verkehrs-

mittel signifikant weniger als Personen, die kein Auto zur Verfügung haben (74%, 85%). (Tabelle 5.16 und Tabelle 5.17).

Tabelle 5.17: ÖPNV: Nutzung von Bus oder Straßenbahn

	Chemnitz			Mannheim		
	regel- mäßig	gele- gentlich	nie	regel- mäßig	gele- gentlich	nie
Insgesamt	41	38	20	38	38	23
<i>Alter</i>						
55-64 Jahre	37	43	21	34	43	23
65-74 Jahre*	53	42	5	43	37	21
75-79 Jahre	47	37	16	34	38	27
ab 80 Jahre	29	31	41	42	36	23
<i>Geschlecht</i>						
Männer	38	42	20	32	38	30
Frauen	45	34	20	45	39	17
<i>Pkw</i>						
Selbstfahrer	20	54	26	24	45	31
Mitfahrer	40	40	20	26	50	24
Kein Pkw im HH	51	31	18	56	29	16
<i>Bewegungsfähigkeit</i>						
Keine Beeinträchtigung	46	42	12	35	49	16
Zeitweise beeinträchtigt	44	42	14	45	34	22
Ständig beeinträchtigt	37	34	29	38	33	30
<i>Wohnregion</i>						
Zentrum	34	44	21	43	26	31
Mittlerer Ring	51	32	17	47	37	17
Randgebiete	37	40	23	27	48	25

Angaben in %

* Unterschiede zwischen Ost- und Westregion signifikant ($p < 0.01$)

fett: Unterschiede innerhalb der Stadtregion zwischen den Ausprägungen der jeweiligen Variable signifikant ($p < 0.01$)

N(Chemnitz)=398; N(Mannheim)=397

Datenbasis: Outdoor Mobility Survey 1995

In beiden Städten wird der ÖPNV insbesondere von Bewohnern der im mittleren Ring gelegenen Stadtteile genutzt, gefolgt von den Randgebieten und dem Zentrum. Die Unterschiede zwischen den Wohngebieten sind jedoch nur in Mannheim signifikant. Der Grund dafür dürfte sein, dass der mittlere Ring verkehrstechnisch besser angebunden ist als die Randgebiete und zugleich eine größere Notwendigkeit besteht, öffentliche Verkehrsmittel zu nutzen als im Zentrum, wo viele Dienstleistungseinrichtungen auch zu Fuß erreicht werden können. Außerdem

ist der Anteil der Autobesitzer in den Randgebieten größer als in den Wohnvierteln des mittleren Rings.

Tabelle 5.18: ÖPNV: Nutzung von Bus oder Straßenbahn
(nach Wohngebieten)

	Ins- gesamt	Zentrum	Mittlerer Ring		Randgebiete	
Chemnitz		Ch-Z	Ch-M1	Ch-M2	Ch-R1	Ch-R2
Regelmäßig	41	34	52	50	49	29
Gelegentlich	38	44	30	34	35	43
Nie	20	21	18	16	16	27
Mannheim*		Ma-Z	Ma-M1	Ma-M2	Ma-R1	Ma-R2
Regelmäßig	38	43	53	39	37	20
Gelegentlich	38	26	39	33	46	50
Nie	23	31	8	27	17	3

Angaben in %

* Unterschiede zwischen den Wohngebieten in der jeweiligen Stadt signifikant
($p < 0.01$)

N(Chemnitz)=398; N(Mannheim)=397

Datenbasis: Outdoor Mobility Survey 1995

Gründe für die Nichtnutzung des ÖPNV

In Mannheim ist die Hälfte der Nicht-Nutzer öffentlicher Verkehrsmittel mindestens 75 Jahre alt, in Chemnitz 80 Jahre und älter. Als Begründung für die Nicht-Nutzung des ÖPNV wird in Mannheim am häufigsten – zu etwa 80% – die Antwort „Ich brauche keine öffentlichen Verkehrsmittel“ genannt. Jeweils gut 10% geben an, dass die Linienführung ungünstig oder die Fahrpreise zu hoch seien. Die Antwortmöglichkeit „Es sind keine öffentlichen Verkehrsmittel in der Wohngegend vorhanden“ wurde in keinem der Fälle gewählt, doch sind für jeweils knapp 10% die Haltestellen zu weit entfernt oder die Busse und Bahnen zu unbequem (Tab. 5.19).

Tabelle 5.19: Gründe für Nichtnutzung des ÖPNV

	Insgesamt	Chemnitz	Mannheim
<i>Anzahl Nicht-Nutzer des ÖPNV</i>	<i>161 (20%)</i>	<i>77 (19%)</i>	<i>84 (21%)</i>
Ich brauche keine öffentlichen Verkehrsmittel	75	68	81
Haltestelle zu weit entfernt	14	21	8
Busse und Bahnen zu unbequem	11	14	8
Fahrpreise zu hoch	12	12	12
Linienführung ist ungünstig	11	9	12
Busse und Bahnen fahren zu selten	5	5	5
Kein ÖPNV in Wohngegend vorhanden	1	1	0

Angaben in %

Mehrfachnennungen möglich

Datenbasis: Outdoor Mobility Survey 1995

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

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

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

In Chemnitz ist die Bereitschaft der Autofahrer noch geringer ausgeprägt, auf den eigenen Pkw zu verzichten und auf den ÖPNV umzusteigen. Zwei Drittel der älteren Autofahrer würden ein Freiticket in keinem Fall vorziehen, und rund ein Drittel würde es nur für den Fall nutzen, dass sie selbst nicht mehr fahren könnten. Fast niemand macht eine

Verbesserung der Bedingungen im ÖPNV zur Voraussetzung. Offenbar besitzt das eigene Auto für die älteren ostdeutschen Autofahrer und -fahrerinnen aufgrund langjähriger Einschränkungen einen noch größeren Stellenwert als im Westen.

Die Zufriedenheit mit dem ÖPNV

Nach dem öffentlichen Personennahverkehr in ihrer Stadt befragt, äußern sich die Älteren in beiden untersuchten Regionen etwa gleich zufrieden. Der geringe Unterschied lässt sich vermutlich auf die in den letzten zwei Jahren in Mannheim durchgeführten umfangreichen Änderungen des Liniennetzes, den Bau einer neuen Straßenbahnlinie sowie den Einsatz neuer Niederflur-Stadtbahnen und -Busse zurückführen. Diese Maßnahmen haben zeitweise enorme Beeinträchtigungen und Umstellungen für die Bevölkerung mit sich gebracht, die auch öffentliche Kritik zur Folge hatten, insgesamt aber zu einer Verbesserung der Situation des ÖPNV in Mannheim führten.

So erklärt sich vermutlich auch der in Mannheim um 10% höhere Anteil der Hochzufriedenen (höchster Wert auf einer Skala von 0 bis 10) durch die insgesamt günstigere Situation im öffentlichen Nahverkehr. Generell sind ÖPNV-Nutzer mit dem Angebot ihrer Stadt zufriedener als Nicht-Nutzer (Tabelle 5.20).

Tabelle 5.20: Zufriedenheit¹ mit dem ÖPNV
(nach Nutzern/Nicht-Nutzern)

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

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

* Unterschied zwischen Nutzern/Nichtnutzern signifikant ($p < 0.01$)

(()) Werte in Doppelklammern: Fallzahl: $n < 30$

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

Datenbasis: Outdoor Mobility Survey 1995

Fahrradnutzung

Fahrradbesitz und -nutzung variieren – vermutlich aufgrund der unterschiedlichen geographischen Bedingungen der beiden Regionen – stark zwischen Chemnitz, wo nur ein Viertel, und Mannheim, wo drei Viertel der Befragten ein Fahrrad haben.

Tabelle 5.21: Fahrradnutzung

	Insgesamt	Chemnitz	Mannheim
Fahrradbesitz*	34	18	50
<i>Nutzungshäufigkeit¹*</i>			
täglich	29	15	34
1-2 mal die Woche	18	24	16
seltener	26	38	21
nie	21	21	20
abhängig von der Jahreszeit	6	1	8

Angaben in %

1 Basis: Nur Befragte, die ein Fahrrad besitzen

* Unterschiede zwischen Ost- und Westregion signifikant ($p < 0.01$)

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

Datenbasis: Outdoor Mobility Survey 1995

In der westdeutschen Region nutzen 50% der älteren Männer und Frauen, die ein Fahrrad besitzen, dieses Verkehrsmittel täglich beziehungsweise ein- bis zweimal in der Woche. In der ostdeutschen sind es etwa 40%, aber mit deutlich geringerem Anteil bei der täglichen Fahrradnutzung (Ch: täglich 15%, Ma: täglich 34%). Jeweils knapp ein Viertel der Fahrradbesitzer(innen) beider Regionen benutzen das Rad nie. Fahrradbesitz und -nutzung unterscheiden sich in beiden Städten wiederum nach der Wohngegend. Der Anteil der Älteren, die ein Fahrrad besitzen, ist jeweils in den aufgelockerten Eigenheimsiedlungen am Stadtrand am höchsten, in Mannheim darüber hinaus im Randgebiet mit altem Ortskern und in der Wohnvorstadt.

5.5 Die Zufriedenheit Älterer mit ihren Mobilitätsmöglichkeiten

Die unterschiedlichen individuellen Voraussetzungen und regionalen Rahmenbedingungen wirken sich überraschend stark auf die Zufriedenheit der Älteren mit ihren Mobilitätsmöglichkeiten aus.

Tabelle 5.22: Zufriedenheit¹ mit den Mobilitätsmöglichkeiten²

	Insgesamt	Chemnitz	Mannheim
Insgesamt*	7,6	7,3	7,8
<i>Alter</i>			
55-64 Jahre	8,0	8,0	8,0
65-74 Jahre*	7,9	7,4	8,4
75-79 Jahre	7,6	7,4	7,8
ab 80 Jahre	6,7	6,4	7,1

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

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

- trifft nicht zu

* Unterschiede zwischen Ost- und Westregion signifikant ($p < 0.01$)

fett: Unterschiede innerhalb der Stadt zwischen den Ausprägungen der jeweiligen Variable signifikant ($p < 0.01$)

N(Chemnitz)=396; N(Mannheim)=403

Datenbasis: Outdoor Mobility Survey 1995

In der ost- wie in der westdeutschen Region nimmt die Zufriedenheit Älterer mit den Möglichkeiten, überall dort hinzukommen, wohin sie möchten, gleichermaßen mit der Entfernung der Wohnung zum Zentrum, mit steigendem Alter sowie bei zunehmender Beeinträchtigung der Bewegungsfähigkeit stark ab (Tab. 5.22, 5.23).

Im Durchschnitt ist die Zufriedenheit in der westdeutschen Region geringfügig höher als in der ostdeutschen. Im Vergleich der einzelnen Stadtteile fallen das Hochhausgebiet in Chemnitz mit den niedrigsten und das Randgebiet mit altem Ortskern in Mannheim mit den höchsten Zufriedenheitswerten auf (6,7 und 8,7 Skalenpunkte).

Tabelle 5.23: Zufriedenheit¹ Älterer mit ihren Mobilitätsmöglichkeiten²

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

- nicht vorhanden/trifft nicht zu/nicht gefragt

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

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

Werte in Klammern: (): Fallzahl: 29<n<40; (()): Fallzahl: n<30

* Unterschied zu entsprechendem Mannheimer Wert signifikant ($p<0.01$) **fett**: Unterschiede zwischen den Ausprägungen der Variable signifikant ($p<0.01$)

N(Chemnitz)=400; N(Mannheim)=404; ($\emptyset$ aller Befragten = 7,6)

Datenbasis: Outdoor Mobility Survey 1995

Deutliche Unterschiede in der Zufriedenheit ergeben sich, wenn man nach den individuellen Möglichkeiten der Verkehrsmittelnutzung differenziert und unterscheidet zwischen Personen, die nicht (mehr) selbst Auto fahren, auf der einen und Autofahrern und -fahrerinnen auf der anderen Seite. Die Zufriedenheit aktiver Kraftfahrer bleibt auch im hohen Alter und bei beeinträchtigter Bewegungsfähigkeit auf hohem Niveau bestehen. Im Vergleich dazu liegen die Zufriedenheitswerte von Personen, die kein Auto im Haushalt haben, zum Teil um mehrere Skalenpunkte niedriger. Ungünstige Rahmenbedingungen wie Stadt-

randlage mit unzureichenden ÖPNV-Anschlüssen oder gesundheitliche Beeinträchtigungen können demnach von alten Menschen zumindest zum Teil kompensiert werden, wenn sie in der Lage sind, ein privates Kraftfahrzeug zu nutzen. Können sie dies nicht, dann wirken sich äußere Gegebenheiten wie die Wohnlage oder die aktuelle Bewegungsfähigkeit wesentlich stärker auf die Zufriedenheit aus. Ausschlaggebend ist dabei jeweils nicht, ob ein Pkw im Haushalt vorhanden ist, sondern ob jemand selbst Auto fährt (Tab. 5.23).

6 Die Wege der Älteren

Untersuchungsziel der Mobilitätsstudie war die Erfassung der Mobilitätsbedürfnisse Älterer und der eventuell auftretenden Schwierigkeiten auf ihren außer Haus zurückgelegten Wegen. Als Erhebungsinstrument für Alltagsmobilität wurde von uns ein Mobilitätstagebuch eigens für die Zielgruppe dieser Untersuchung entwickelt.

Unter Mobilität wurden in Übereinstimmung mit Hartenstein/Weich (1993: 39) alle Aktivitäten und Bewegungen außerhalb des Haushalts verstanden. Sie schließen Fortbewegungsarten mittels technischer Verkehrsmittel und -infrastruktur ebenso ein wie Zu-Fuß-Gehen. In dieses Tagebuch haben die Teilnehmer und Teilnehmerinnen der Untersuchung im Zeitraum September bis November 1995 jeweils drei Tage lang alle ihre durchgeführten Wege und deren Begleitumstände eingetragen.

6.1 Definition der Wege und Teilwege

Ein Weg beginnt nach unserer Definition und entsprechend in den verwendeten Tagebuchformularen mit dem Verlassen der eigenen Wohnung und endet mit der Rückkehr in die Wohnung. Er umfasst alle Etappen des Weges – also Teilwege – und die am jeweiligen Zielort ausgeübten Aktivitäten. Ein Teilweg ist durch die Benutzung jeweils nur eines Verkehrsmittels gekennzeichnet. Bei einem Wechsel des Verkehrsmittels oder mit einer neuen Aktivität beginnt ein neuer Teilweg.

Die Bezeichnung ‚mobile Person‘ umfasst in unserer Studie diejenigen Älteren, die im Untersuchungszeitraum von drei Tagen mindestens einen Weg unternommen haben; die Erhebung der SrV (System repräsentativer Verkehrsbefragungen) bezieht sich hingegen lediglich auf einen Erhebungstichtag.

Die von uns verwendeten Begriffe ‚Weg‘ und ‚Teilweg‘ entsprechen somit keinem der bisher in der Verkehrsforschung üblichen, aber nichtsdestoweniger unterschiedlichen und zum Teil widersprüchlichen Begriffe und Definitionen. Zur besseren Einordnung unserer Ergebnisse wird daher im folgenden kurz auf den Unterschied der von uns verwendeten Definition zu einigen gebräuchlichen Begriffserklärungen eingegangen.

- a) In den bekannten Mobilitätsuntersuchungen von KONTIV (Kontinuierliche Erhebungen zum Verkehrsverhalten) und SrV wird verstärkt Gewicht gelegt auf die rein messbare Erfassung von Ortsveränderungen.

Dem Wegebegriff unserer Untersuchung entspricht in diesem Fall die Bezeichnung ‚Ausgang‘, bei dem mehrere ‚Aktivitätenorte‘ aufgesucht werden können und der stets zwei oder mehr Wege (nach unserer Definition: Teilwege) umfasst (vgl. Hautzinger/Tassaux-Becker 1995).

In den entsprechenden Studien der SrV wird jede „Ortsveränderung zwischen einem räumlich bestimmbaren Quell- und Zielpunkt sowie mit einem eindeutigen Zweck“ als Weg bezeichnet und inklusive Zeit- und Kilometerangabe erfasst (TU Dresden 1994). Im einfachsten Fall kommt es danach zu einem Ausgang mit zwei Wegen, dem Hin- und Rückweg, jeweils mit der gleichen Aktivität bei unterschiedlichen Zielorten. Für einen Weg kann grundsätzlich mehr als ein Verkehrsmittel benutzt werden. Die ‚Wegedauer‘ berechnet sich somit aus der Tür-zu-Tür-Zeitdifferenz zwischen Beginn eines Weges und Ankunft am Ziel. In unserer Untersuchung bezieht sich dagegen die Wegedauer auf die gesamte Abwesenheit von der Wohnung.

Bereits 1993 wurden in einem Gutachten des DIW (Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung) die Schwierigkeiten deutlich, die sich allein beim Vergleich der Kontinuierlichen Erhebungen zum Verkehrsverhalten (KONTIV 1976, 1982, 1989) durch unterschiedliche Erhebungsmethoden und -designs ergeben (Kloas/Kunert 1993 und 1994a, 1994b). Methodische Unterschiede und unterschiedliche Erhebungsjahrgänge müssen auch bei einem Vergleich von KONTIV und SrV sowie amtlicher Statistik berücksichtigt werden.

- b) Wiederum anders ist die Abgrenzung der Begriffe im internationalen Vergleich. Nach einer Definition von Eurostat (Eurostat 1995) handelt es sich bei einem ‚Weg‘ um eine Reihe von Etappen zwischen zwei Aktivitäten. Die Bezeichnung ‚Etappe‘ entspricht etwa dem von uns benutzten Begriff ‚Teilweg‘, definiert als Teil einer Reise (bei uns: eines Weges) mit nur einem Verkehrsmittel. Eine ‚Reise‘ führt an einen oder mehrere Zielorte – mit Beginn und Ende zu Hause – und umfasst, entsprechend unserer Definition von Weg, den gesamten Zeitraum der Abwesenheit einer Person.

Wie aus diesen Erläuterungen deutlich wird, ist weder ein direkter Vergleich anderer Mobilitäts- und Verkehrsforschungen untereinander noch ein unmittelbarer Vergleich mit unseren Ergebnissen möglich. Auf teilweise bestehende Übereinstimmungen oder Unterschiede wird bei der Darstellung der Ergebnisse dennoch gegebenenfalls eingegangen.

An dieser Stelle soll noch kurz auf die aktuelle Diskussion und Neuorientierung der Forschungsrichtung verwiesen werden. Auf dem interdisziplinär zusammengesetzten Workshop „Mobilität und Verkehr besser verstehen“, der Anfang Dezember 1996 auf Initiative des Referates „Grundsatz- und Querschnittsfragen der Mobilität“ des BMBF (Bundesministerium für Wissenschaft, Bildung, Forschung und Technologie) von der „Projektgruppe Mobilität“ am WZB veranstaltet wurde, ging es unter anderem um methodische Fragen der Verkehrsforschung wie die „Probleme der Definition, Messung und Analyse von Mobilität und Verkehr“.

Teilnehmer des Workshops – Experten aus der Schweiz, Österreich und Deutschland sowie Vertreter verschiedener Bundesministerien und -behörden (Bundesministerium für Wissenschaft, Bildung, Forschung und Technologie, Bundesministerium für Verkehr, Bundesministerium für Umwelt, Bundesforschungsanstalt für Landeskunde und Raumplanung, Umwelt Bundesamt) – kritisierten, dass die ausschließlich quantitativ und deskriptiv orientierten Erhebungsmethoden zu wenig Sensibilität für nicht-motorisierte Verkehrsarten aufweisen, komplexe Wegeformen nicht erfasst und dargestellt werden können und bislang „subjektiv-individuelle und gruppenspezifische (Alte, Frauen, Kinder) Dimensionen und Befindlichkeiten der Bewegungsformen“ kaum abgefragt werden (Hautzinger/Knie/Wermuth 1997, 23). Präferenzen, Wünsche und Motive der Menschen im Verkehr als wichtige, der Verkehrsmittelwahl vorgelagerte Dimension, können mit den bisherigen Methoden nicht abgebildet werden. Konsens bestand darüber, interdisziplinär an der Entwicklung neuer Methoden zusammenzuarbeiten (Hautzinger/Knie/Wermuth 1997, 26).

Die Neuorientierung soll unter anderem durch eine Verbesserung und Anpassung von Motivforschungsmethoden, KONTIV-Ergänzung durch qualitative Verfahren wie Mobilitätstagebücher, Mobilitätsstil-Analyse sowie die systematische Berücksichtigung „vergessener“ Mobiler wie Kinder, Alte, Frauen, Radfahrer und Fußgänger geschehen. Eine stärkere Fokussierung von Mobilitäts- und Verkehrswissenschaft auf akteurs- und zielgruppenspezifisierende Forschungsbemühungen als problemadäquate Entscheidungsgrundlage für politische Maßnahmen wurde ebenfalls eingefordert.

Die Entwicklung eines eigenen Konzeptes und Erhebungsinstrumentes zur Erfassung der alltäglichen Mobilität älterer Männer und Frauen, das mit der Verknüpfung von Fragebogenerhebung und Tagebuch eine Kombination aus quantitativen und qualitativen, objektiven und subjektiven Aspekten darstellt und somit diesen Übereinkünften bereits entspricht, erscheint also durchaus gerechtfertigt.

6.2 Realisierte Mobilität / Ergebnisse der Tagebuchauswertungen (Outdoor Mobility Diary)

Anzahl der Wege und Teilwege

Im Mobilitätsverhalten der Älteren in Mannheim (Ma) und Chemnitz (Ch) wurden vor allem Gemeinsamkeiten, aber auch einige Unterschiede in bezug auf die untersuchten Stadt- und Wohnregionen festgestellt.

An den jeweils erfassten drei Tagen wurden von den 803 Teilnehmern mit Mobilitätstagebuch insgesamt 2838 Wege zurückgelegt (Ma: 1473/Ch: 1365). Signifikante Unterschiede zwischen den Untersuchungsregionen sowie zwischen Männern und Frauen bestehen nicht. Im Durchschnitt haben die Älteren im Untersuchungszeitraum innerhalb der jeweils dokumentierten Tage insgesamt 3,5 Wege pro Person zurückgelegt (Ch: 3,4/Ma: 3,6) – pro Tag also durchschnittlich 1,2 Wege (Tab. 6.1).

Tabelle 6.1: Anzahl der Wege und Teilwege¹

	Insgesamt	Chemnitz	Mannheim
Personen mit Tagebuch	803	399	404
Mobile Personen ²	723	360	363
Anzahl Wege ³	2838	1365	1473
Anzahl Teilwege ⁴	6751	3324	3427
Anzahl Aktivitäten ⁵	6976	3390	3586
Verkehrsbeteiligungsquote ⁶ (%)	90	90	90
<i>Wegehäufigkeit in 3 Tagen</i>			
- pro Person	3,5	3,4	3,6
- pro mobile Person	3,9	3,8	4,1
<i>Wegehäufigkeit pro Tag</i>			
- pro Person	1,2	1,1	1,2
- pro mobile Person	1,3	1,3	1,4
<i>Teilwege pro Tag</i>			
- pro Person	2,8	2,7	2,8
- pro mobile Person	3,1	3,1	3,1
Teilwege pro Weg	2,4	2,4	2,3
Aktivitäten pro Teilweg	1,0	1,0	1,0

1 Tagebuchführung: jede(r) Befragte 3 Tage

2 Personen, die innerhalb der drei Tage mindestens einmal außer Haus waren.

3 1 Weg = vom Verlassen der Wohnung bis zur Rückkehr in die Wohnung

4 1 Teilweg = begrenzt durch den Wechsel des Verkehrsmittels bzw. der Aktivität

5 1 Aktivität = pro Teilweg ausgeübte Aktivität; Mehrfachnennungen möglich

6 Anteil der mobilen Personen

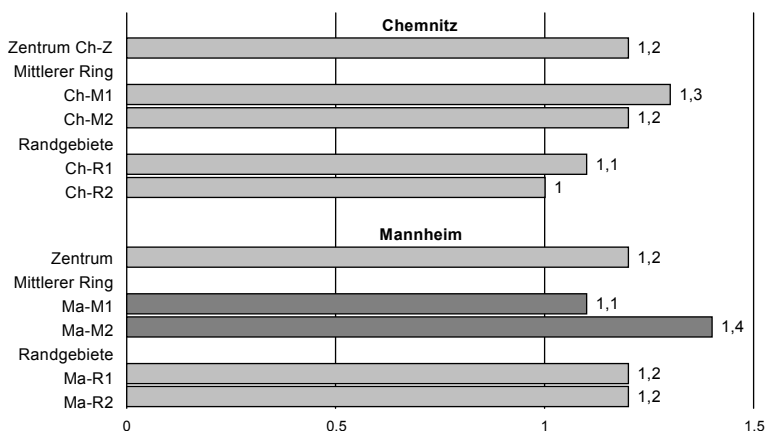
Datenbasis: Outdoor Mobility Diary 1995

Diese Wege sind zum überwiegenden Teil (Ma: 80%/Ch: 76%) einfache Wege, das heißt sie bestehen lediglich aus einem Hinweg, einer Zielaktivität und dem Rückweg. Nur bei knapp einem Fünftel handelt es sich um zusammengesetzte, also aus mehreren Teilwegen bestehende Wege (Wegeketten). Im Durchschnitt besteht ein Weg somit aus 2,4 Teilwegen.

Vergleicht man dieses Ergebnis – unter den genannten Vorbehalten – mit den KONTIV-Daten, nach denen die spezifische Wegehäufigkeit mit etwa drei Wegen (nach unserer Definition: Teilwegen) pro Einwohner und Tag in den letzten 60 Jahren nahezu konstant geblieben ist (Apel 1992), so sind die Älteren in den Untersuchungsregionen etwas weniger mobil als der Bevölkerungsdurchschnitt. Betrachtet man jedoch die tägliche Anzahl der Teilwege pro mobile Person, besteht kein Unterschied zur Gesamtbevölkerung.

Bei den Mobilitätsmustern der Älteren sind folgende Unterschiede zu beobachten: Während in Mannheim der Anteil aller Wege pro Person höher ist als in Chemnitz, sind die Wege in Chemnitz etwas häufiger aus mehreren Teilwegen zusammengesetzt (Ch: 2,4/Ma: 2,3).

Abbildung 6.1: Durchschnittliche Anzahl der Wege pro Tag
(nach Wohngebieten)



Dunkle Balken: Unterschied zwischen den Wohngebieten der jeweiligen Wohnregion signifikant ($p < 0.01$)

Durchschnitt insgesamt: Chemnitz 1,1; Mannheim 1,2

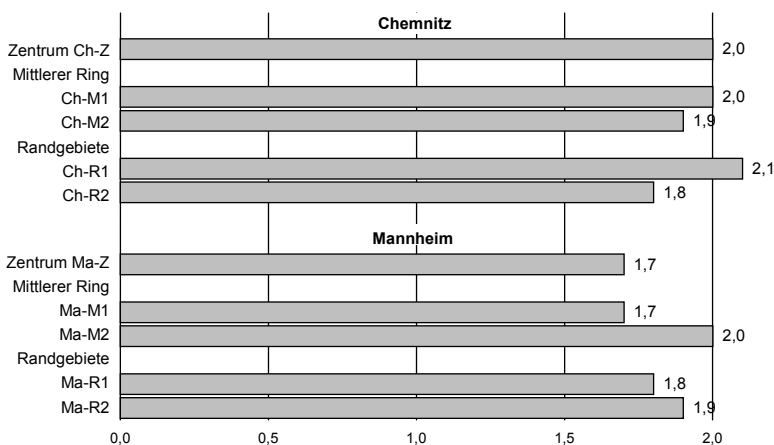
N(Chemnitz)=399; N(Mannheim)=404

Datenbasis: Outdoor Mobility Diary 1995

Im Hinblick auf die Häufigkeit von Wegen innerhalb der Stadtgebiete bestehen in der ostdeutschen wie in der westdeutschen Untersuchungsregion Unterschiede. In Chemnitz werden im Durchschnitt die meisten Wege in den Stadtteilen der zentrumsnahen Vorstadt zurückgelegt, in den Eigenheimsiedlungen am Stadtrand die wenigsten (1,3/1,0). Besonders auffällig ist die Konstellation in der untersuchten Hochhaussiedlung: bei geringer Anzahl der Wege (1,1) werden im Durchschnitt mehr Teilwege als in allen anderen Wohngebieten angegeben (2,1).

In Mannheim weichen die beiden Wohngebieten des Mittleren Rings hinsichtlich der durchschnittlichen Anzahl zurückgelegter Wege signifikant voneinander ab. Die Bewohner der Wohnvorstädte, den Stadtteilen mit dem höchsten Pkw-Anteil und dem höchsten Haushaltseinkommen, legen die meisten Wege und Teilwege zurück (1,4/2,0), die Befragten aus der früheren Arbeitervorstadt hingegen die wenigsten (1,1/1,7).

Abbildung 6.2: Durchschnittliche Anzahl der Teilwege
(nach Wohngebieten)



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

Durchschnitt insgesamt: Chemnitz 1,9; Mannheim 1,8

Datenbasis: Outdoor Mobility Diary 1995

Diese Angaben beziehen sich allerdings nur auf die tatsächlich zurückgelegten Wege. Immerhin notierte jeder oder jede zehnte Befragte an allen drei Tagen keinen einzigen Weg. Die Verkehrsbeteiligungsquote liegt somit bei 90%.

Über ein Viertel (27%) der Älteren liegt indessen mit mehr als 4 bis zu 15 Wegen im Untersuchungszeitraum eindeutig über dem Durchschnitt von 3,5 Wegen. Auch hier zeigt sich ein höherer Anteil Befragter mit überdurchschnittlich vielen Wegen in Mannheim gegenüber Chemnitz.

Wer sind die „immobilen“ Personen?

Von den 10% der Befragten in der ost- und westdeutschen Untersuchungsregion, die innerhalb der dokumentierten drei Tage keinen einzigen Weg zurückgelegt haben, lebt fast die Hälfte (47%) allein. Davon hat etwa ein Drittel keine Kinder.

Mehr als die Hälfte der „immobilen“ Personen ist bereits 80 Jahre und älter, aber immerhin 14% sind jünger als 65 Jahre. Zugleich sind 80% durch Krankheit oder andere Beschwerden ständig in ihrer Bewegungsfähigkeit beeinträchtigt, und die meisten von ihnen sind mit ihrer gesundheitlichen Situation unzufrieden.

Auf einer Skala von 0 bis 10 ordnet sich fast jede dritte der nicht mobilen Personen sogar dem Wert 0, also „ganz und gar unzufrieden“ zu (Mittelwert 3,4 zu 6,3 bei Befragten mit Wegen). Erwartungsgemäß ist auch die Zufriedenheit dieser Befragten mit ihren Mobilitätsmöglichkeiten (5,4 zu 7,8) sowie ihre Lebenszufriedenheit allgemein (6,0 zu 7,5) signifikant geringer, wenngleich auf einem höheren Niveau als die Zufriedenheit mit der Gesundheit.

Rund 60% der Personen, die im Untersuchungszeitraum ihre Wohnung nicht verließen, gaben gleichzeitig an, nicht mehr in der Lage zu sein, einkaufen zu gehen. Mehr als ein Drittel sagte sogar, dass es ihnen überhaupt nicht möglich sei, aus dem Haus zu gehen. Sieben Ältere, die einen Rollstuhl nutzen (40% der Rollstuhlfahrer) waren an allen drei Tagen nicht einmal aus dem Haus.

Bei den nicht mobilen Personen handelt es sich also hauptsächlich um alte Menschen, die in ihrer Mobilität sehr stark eingeschränkt sind. Als Ursache kommen neben der eingeschränkten Bewegungsfähigkeit auch Einschränkungen in der Wahrnehmung in Frage. Bei einem Fünftel der „immobilen“ Befragten sind es Sehprobleme, die diese Männer und Frauen ständig oder gelegentlich davon abhalten, außer Haus zu gehen (19%). Hörprobleme sind bei 12% der Älteren ein Hindernis für ihre Mobilität.

Etwa jede(r) fünfte von den 10% der Befragten ohne einen Weg kann jedoch ohne Schwierigkeiten außer Haus gehen und einkaufen. Ein

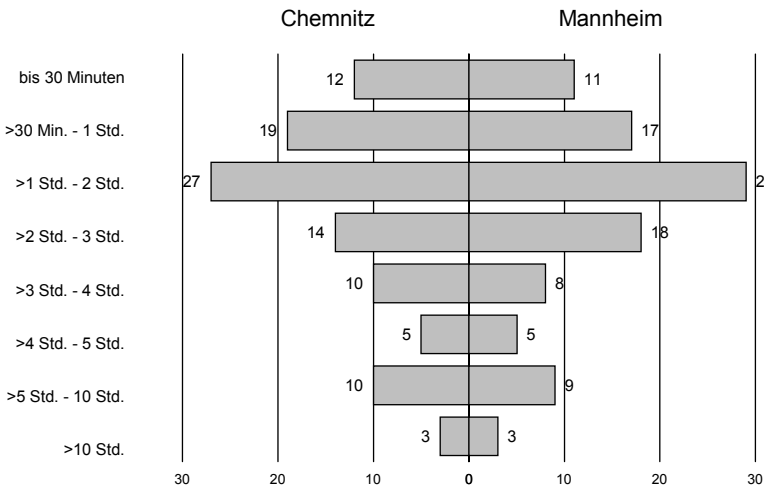
ebenso großer Anteil ist nicht oder nicht ständig in seiner Bewegungsfähigkeit beeinträchtigt.

Bei dieser Gruppe liegt die Vermutung nahe, dass andere als gesundheitliche Gründe die Ursache für die Immobilität im Untersuchungszeitraum sind, sei es die Wettersituation, die fehlende Notwendigkeit oder zeitliche Restriktionen, die einen Weg im Untersuchungszeitraum verhindert haben.

Dauer und Zeitpunkt der Wege

Die Wegedauer bezieht sich in der vorliegenden Untersuchung auf den Zeitraum vom Verlassen der Wohnung bis zur Rückkehr. Sie enthält somit auch die Dauer der außerhäuslichen Aktivität am Zielort und nicht ausschließlich die Verkehrsteilnahme. Für einzelne Teilwege und die dazwischenliegenden Betätigungen liegen daher keine detaillierten Zeitangaben vor.

Abbildung 6.3a: Zeitraum vom Verlassen der Wohnung bis zur Rückkehr (pro Weg)

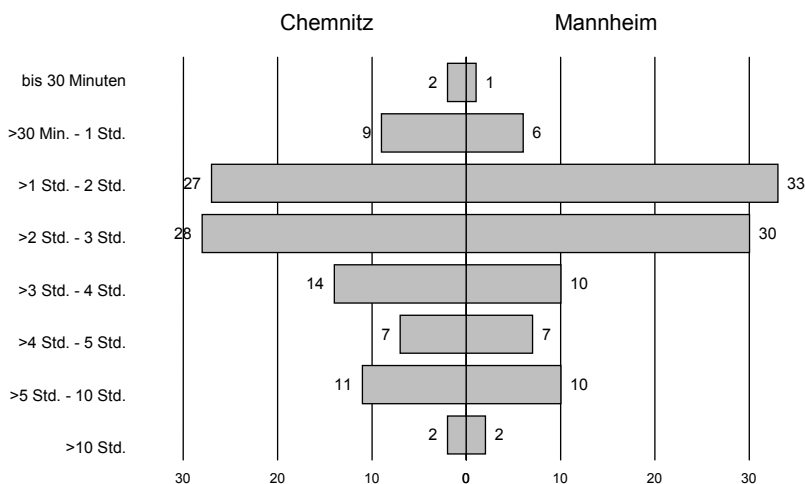


Angaben in %
Wege Chemnitz: N=1366; Wege Mannheim: N=1472
Datenbasis: Outdoor Mobility Diary 1995

Insgesamt betrachtet weisen die Angaben zur Wegedauer nur wenige Unterschiede zwischen den beiden Städten auf. Die durchschnittliche Wegedauer, berechnet auf der Grundlage aller zurückgelegten Wege, beträgt zwei Stunden und 48 Minuten. Dabei steigt die durchschnittliche Zeitdauer pro Person in Abhängigkeit von der Wohnlage vom Stadtzentrum (176 Minuten) zu den Randgebieten (188 Minuten) an. Der größte Teil der Wege wird innerhalb von drei Stunden zurückgelegt (75%). Rund 30% sind bereits nach einer Stunde beendet. Länger als drei Stunden dauern somit nur etwa 15% aller Wege.

Während die befragten Chemnitzer jedoch zum überwiegenden Teil – und zwar bei 20% der Wege – eine halbe bis zu einer Stunde unterwegs sind, kommt bei den Älteren in Mannheim zusätzlich ein zweiter Zeitraum, nämlich „über zwei bis drei Stunden“, besonders häufig vor. In jede der beiden Rubriken fallen hier jeweils 18% der zurückgelegten Wege.

Abbildung 6.3b: Zeitraum vom Verlassen der Wohnung bis zur Rückkehr (pro mobiler Person)



Angaben in %

Chemnitz: N=360 , Mannheim: N=363

Datenbasis: Outdoor Mobility Diary 1995

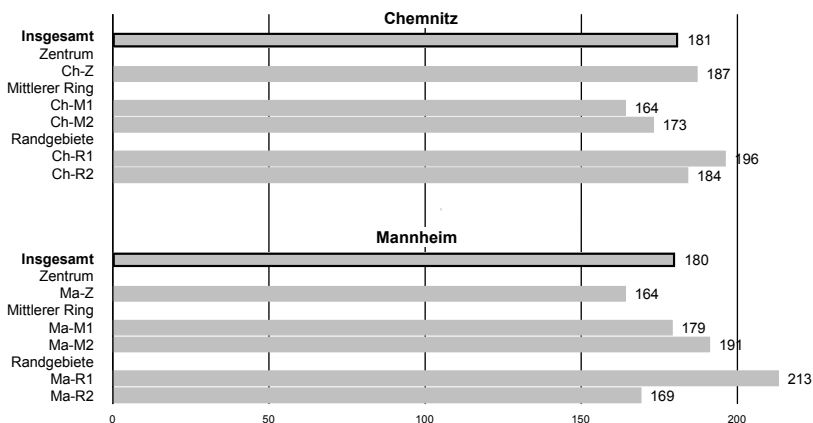
Errechnet man die Wegedauer nur der **mobilen Personen**, dann dauert die Zeitspanne vom Verlassen der Wohnung bis zur Rückkehr durchschnittlich drei Stunden (Ch: 181 Min./Ma: 180 Min.). Die meisten Äl-

ren (Ch: 55%/Ma: 63%) benötigen zwischen einer und drei Stunden für einen gesamten Weg. Nur etwa jede(r) Zehnte ist weniger als eine Stunde pro Weg unterwegs. Länger als drei Stunden sind 34% der mobilen Personen in Chemnitz und 29% der mobilen Mannheimer unterwegs.

Die Dauer der Wege weicht zwischen den einzelnen Stadtteiltypen der Ost-West-Regionen leicht voneinander ab. In Chemnitz sind die Bewohner der Hochhaussiedlung am Stadtrand mit zugleich hohem Anteil an Teilwegen am längsten unterwegs (196 Minuten). Die Älteren aus der zentrumsnahen Vorstadt sind am kürzesten außer Haus (164 Minuten) bei gleichzeitig höchster Anzahl der Wege pro Tag.

In Mannheim sind die Personen, die im Zentrum wohnen, im Durchschnitt ebenfalls nach 164 Minuten wieder zurück in ihrer Wohnung, im Randgebiet mit altem Ortskern dagegen erst nach dreieinhalb Stunden (213 Minuten).

Abbildung 6.4: Durchschnittliche Dauer der Wege
(nach Wohngebieten)



Angaben in Minuten

Basis: mobile Personen: N(Chemnitz)=360; N(Mannheim)=363

Datenbasis: Outdoor Mobility Diary 1995

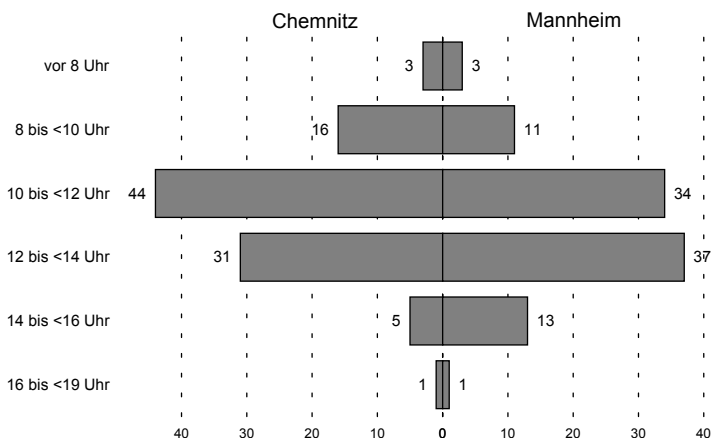
Zeitpunkt

Etwa die Hälfte der Wege beginnt am Vormittag zwischen acht und zwölf Uhr (48%), weitere 20% am frühen Nachmittag zwischen zwei und vier Uhr. Mittags und am späteren Abend beginnen nur 12% aller Wege. Nach sieben Uhr abends bis Mitternacht verlassen die befragten Älteren ihre Wohnung nur noch für 3% der Wege, und 13% geben an, in dieser Zeit nach Hause zurückgekehrt zu sein. Die meisten Wege (30%) enden am späten Nachmittag zwischen vier und sieben Uhr.

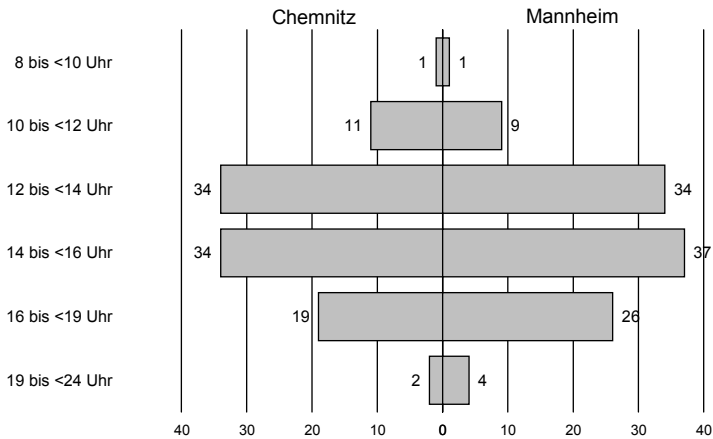
Die älteren Menschen, die innerhalb des Untersuchungszeitraums mindestens einmal unterwegs waren, sind am häufigsten in der Zeit von 10.00 bis 12.00 Uhr (39%), beziehungsweise zwischen 12.00 und 14.00 Uhr (34%) aus dem Haus gegangen. Dabei beginnen und enden die Wege in Chemnitz insgesamt häufiger am Vormittag als in Mannheim, wo das Haus häufiger erst ab 12.00 Uhr verlassen wird. Das gleiche Bild zeigt sich – mit leichten Verschiebungen – bei den Endzeiten.

Abbildung 6.5: Anfangs- und Endzeiten der Wege
(mobile Personen)

Anfangszeit



Endzeit



Angaben in %

Basis: mobile Personen: N(Chemnitz)=360; N(Mannheim)=363

Dunkle Balken: Unterschiede zwischen Ost- und Westregion signifikant ($p < 0.01$)

Datenbasis: Outdoor Mobility Diary 1995

Tabelle 6.2: Beginn und Ende der Wege

	Chemnitz		Mannheim	
	Anfangszeit*	Endzeit*	Anfangszeit	Endzeit
0.00-7.59 Uhr	6	1	7	1
8.00-9.59 Uhr	29	6	22	5
10.00-11.59 Uhr	21	24	23	19
12.00-13.59 Uhr	14	16	10	17
14.00-15.59 Uhr	20	14	20	11
16.00-18.59 Uhr	8	30	15	31
19.00-23.59 Uhr	2	10	3	15

Angaben in %

* Unterschiede zwischen Ost- und Westregion signifikant ($p < 0.01$)

Wege Chemnitz: N= 1366; Wege Mannheim: N=1472

Datenbasis: Outdoor Mobility Diary 1995

Ziele und Aktivitäten

Ziele

Für alle Teilwege wurden in dem von uns verwendeten Erhebungsinstrument die Wegeziele erfasst, so dass sich die folgenden Ergebnisse wieder auf die einzelnen Wegeabschnitte beziehen.

Lässt man die Teilwege, die zurück in die eigene Wohnung führen, bei der Untersuchung der Ziele außer acht, dann findet in beiden Städten etwa die Hälfte aller Teilwege in der näheren Umgebung beziehungsweise in der Nachbarschaft der Befragten statt. Knapp ein Fünftel führt in die weitere Umgebung oder einen anderen Stadtteil. Nur 7% der Teilwege in Mannheim werden in einen anderen Ort oder eine andere Stadt unternommen. In Chemnitz belaufen letztere sich sogar nur auf rund 3% (Tabelle 6.3).

Teilwege, die in die Innenstadt führen, werden in Mannheim ebenfalls etwas häufiger als in Chemnitz angeführt: ihr Anteil liegt bei 16%, in Chemnitz bei 10%. Der Anteil der Teilwege, die zunächst eine Haltestelle oder einen Bahnhof zum Ziel haben, ist in Chemnitz mit fast einem Fünftel signifikant größer als in Mannheim. Dort wird dieses Ziel nur bei 7% der Teilwege genannt. Ähnlich wie bei der Wahl der Verkehrsmittel wirken sich hier die Unterschiede in der Ausstattung der Haushalte mit privaten Personenwagen aus (vgl. Abschnitt 5.3).

Zwischen den Befragten mit Wohnung im Zentrum, Mittleren Ring oder in den Randgebieten lassen sich nur vereinzelt Unterschiede feststellen. In Mannheim nehmen die Nennungen der Nahziele vom Zentrum zu den Randgebieten hin nur leicht ab.

In den Chemnitzer Randgebieten dagegen wird die nähere Umgebung, verglichen mit dem Mittleren Ring und dem Zentrum, deutlich seltener aufgesucht. Statt dessen führt besonders am Stadtrand, aber auch in den anderen Chemnitzer Wohngebieten, eine große Anzahl der Teilwege zunächst zu einer Bus- oder Straßenbahnhaltestelle.

In der westlichen Untersuchungsregion ist dieses Ziel von wesentlich geringerer Bedeutung – in den Randgebieten allerdings mit mehr als doppelt so vielen Nennungen wie in den Stadtteilen des Mittleren Rings und dem Zentrum. Etwa ein Fünftel der Teilwege führt in Chemnitz wie in Mannheim in die weitere Umgebung beziehungsweise einen anderen Stadtteil.

Tabelle 6.3: Zielorte

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

Angaben in %

- nicht vorhanden/trifft nicht zu/nicht gefragt

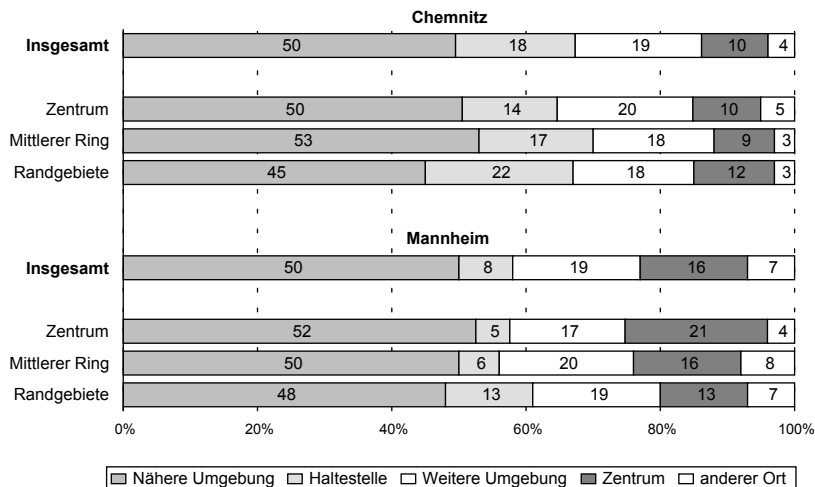
N(Chemnitz)=360; N(Mannheim)=363

Datenbasis: Outdoor Mobility Diary 1995

Beim Vergleich der beiden Stadtregionen fällt auf, dass das Zentrum als Zielort insgesamt in Mannheim wesentlich häufiger genannt wird als in Chemnitz, wo der höchste Anteil der Nennungen dieses Ziels bei 12% in den Randgebieten liegt.

Die im Zentrum lebenden Mannheimer geben im Vergleich dazu für 21% der Teilwege das Zentrum als Ziel an. Über das Stadtgebiet hinaus werden in beiden Regionen relativ wenige Wege unternommen.

**Abbildung 6.6: Ziele der zurückgelegten Wege
(nach Wohnregionen)**



Angaben in %

Basis: An allen 3 Tagen genannte Aktivitäten mobiler Personen

Mehrfachnennungen möglich

N(Chemnitz)=360; N(Mannheim)=363

Datenbasis: Outdoor Mobility Diary 1995

Aktivitäten

Bezogen auf die Zahl ihrer Aktivitäten pro Teilweg zeigen die Befragten der beiden untersuchten Städte insgesamt keine wesentlichen Unterschiede in ihrem Mobilitätsverhalten.

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

Tabelle 6.4: Zweck/Aktivitäten je Teilweg

	Chemnitz			Mannheim		
	Insgesamt	mit	ohne	Insgesamt	mit	ohne
		Rückweg			Rückweg	
		%			%	
Einkäufe, Besorgungen	529	16	29	571	16	28
Spaziergang, Hund ausführen	283	8	15	255	7	12
Zusammensein mit Freunden/ Verwandten	145*	4	8	230	6	11
Gesundheitsversorgung	144	4	8	139	4	7
Erledigungen (Post, Bank, Behörden)	110	3	6	105	3	5
Gartenarbeit	104*	3	6	57	2	3
Arbeit	64	2	3	91	3	4
Jemandem helfen (Betreuung, Reparatur)	63	2	3	64	2	3
Restaurant-, Cafébesuch	49	1	3	78	2	4
Jemanden begleiten, abholen, wegbringen	39	1	2	28	1	1
Gottesdienst, Friedhof	34*	1	2	96	3	5
Sport, Wandern, Kegeln	32*	1	2	91	3	4
Kulturelle Veranstaltungen, Weiterbildung	26	1	1	33	1	2
Kleine Reise, Urlaub	15	/	1	20	1	1
Weiterführung am Folgetag	13	/	1	13	/	1
Fortsetzung vom Vortag	11	/	1	13	/	1
Vereins-, ehrenamtliche Tätigkeit	11*	/	1	33	1	2
Hinweg (zu Garage, Haltestelle, Bahnhof)	182	5	10	131	4	6
Rückweg	1536	45	-	1538	42	-
Aktivitäten insgesamt	3390	100	-	3586	100	-
Aktivitäten ohne Rückweg	1854	-	100	2048	-	100

Mehrfachnennungen möglich

* Unterschied zum entsprechenden Insgesamt-Wert der Westregion signifikant ($p < 0.01$)

/ Wert: $x < 0,5$

- nicht vorhanden/trifft nicht zu/nicht gefragt

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

Datenbasis: Outdoor Mobility Diary 1995

Rechnet man Vereinsaktivitäten, die Teilnahme an kulturellen Veranstaltungen und Weiterbildungsangeboten sowie persönliche Hilfeleistungen zu dem oben angeführten Zusammensein mit Freunden und Bekannten hinzu, dann entfallen insgesamt 17% aller Aktivitäten außer Haus auf die Pflege persönlicher Kontakte und geselliges Beisammensein. Signifikante Unterschiede zwischen den beiden Untersuchungsregionen ergeben sich bei der Gartenarbeit, einer relativ häufigen Beschäftigung der Chemnitzer Befragten, während in den Tagebüchern der Älteren in Mannheim Gottesdienst- und Friedhofsbesuche sowie sportlich-gesellige Aktivitäten wie Wandern oder Kegeln, aber auch Vereins- oder ehrenamtliche Tätigkeiten signifikant häufiger genannt werden (Tabelle 6.4).

Tabelle 6.5: Zusammengefasste Aktivitäten

	Insgesamt	Chemnitz	Mannheim
Einkäufe, Erledigungen	34	35	33
Freizeitveranstaltungen/-aktivitäten ¹	30	30	31
Soziale Kontakte ²	16	14	18
Weg zu Haltestelle/Garage	8	10	6
Gesundheitsvorsorge	7	8	7
Arbeit	4	3	4

Angaben in %

Mehrfachnennungen möglich

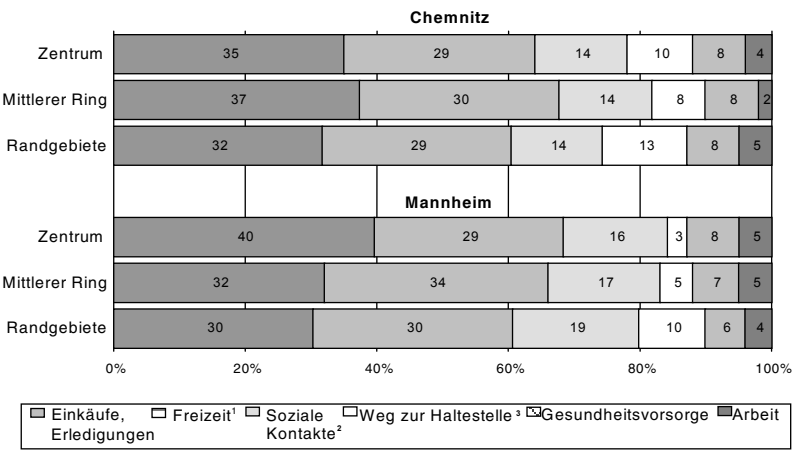
1 Spaziergehen, Gartenarbeit, Sport, kulturelle Veranstaltungen, Essen gehen, Gottesdienst, Reise

2 Geselliges Beisammensein, Hilfeleistungen, Begleitung, Verein

Nennungen Chemnitz=1829; Nennungen Mannheim=2023

Datenbasis: Outdoor Mobility Diary 1995

Abbildung 6.7: Zusammengefasste Aktivitäten
(nach Wohnregionen)



Angaben in %
1 Spazierengehen, Gartenarbeit, Sport, kulturelle Veranstaltungen, Essen gehen, Gottesdienst, Reise
2 Geselliges Beisammensein, Hilfeleistungen, Begleitung, Verein
3 Hinweg zu Haltestelle/Garage
Nennungen Chemnitz:1829; Mannheim: 2023
Datenbasis: Outdoor Mobility Diary 1995

Für einen Vergleich auf Stadtteilebene wurden die pro Teilweg genannten Aktivitäten teilweise zu inhaltlich homogenen Kategorien zusammengefasst. Auf dieser Basis lassen sich weder zwischen den Untersuchungsregionen noch zwischen den einzelnen Stadtteilen wesentliche Unterschiede ausmachen. Auffällig ist allerdings der hohe Anteil der Älteren im Mannheimer Stadtzentrum, die als Zweck beziehungsweise Aktivität eines Teilweges „Einkaufen“ oder „Erledigungen“ angeben (40%). In den Randgebieten entfallen nur 30% auf diese Tätigkeit. In Chemnitz werden Besorgungen am häufigsten im Mittleren Ring (37%) genannt.

Wie bei den Zielorten wird auch bei den Aktivitäten der „Weg zur Haltestelle“ in beiden Untersuchungsregionen jeweils am häufigsten von Befragten aus den Stadtteilen der Randgebiete sowie in Chemnitz insgesamt genannt. Aktivitäten in Verbindung mit sozialen Kontakten spielen in Mannheim insgesamt eine größere Rolle als in Chemnitz. Wege zur Gesundheitsversorgung und zur Arbeit fallen innerhalb der dokumentierten Tage mit jeweils nur geringen Anteilen ins Gewicht.

Verkehrsmittelnutzung

Mit welchen Verkehrsmitteln die Befragten ihre Wege zurückgelegt haben, wurde für alle Teilwege in den Tagebuchformularen detailliert erhoben. Beide untersuchten Städte verfügen durch das Angebot von Stadt- und Regionalbussen sowie Straßenbahnen über eine in den Grundzügen ähnliche Verkehrsinfrastruktur. Dennoch ist die Nutzung der Verkehrsmittel unterschiedlich.

Insgesamt wird mehr als die Hälfte aller Teilwege (56%) von den Befragten zu Fuß unternommen, gefolgt von etwa einem Viertel (26%), die mit dem Auto bewältigt werden. Im einzelnen lassen sich jedoch zwischen Chemnitz und Mannheim Unterschiede in der Verkehrsmittelwahl feststellen. In Mannheim wird die Hälfte der Teilwege zu Fuß erledigt. Das sind gut 10% weniger als in Chemnitz. Mit dem Fahrrad werden in Mannheim immerhin 8% der Teilwege zurückgelegt. In Chemnitz hat dieses Verkehrsmittel für die ältere Bevölkerung so gut wie keine Bedeutung (1%).¹⁰

Die Pkw-Nutzung liegt in der ostdeutschen Region deutlich hinter der Nutzung in der westdeutschen Region zurück. In Mannheim werden 30% der Teilwege mit dem Auto – zumeist von Selbstfahrern (3/4 Selbstfahrer, 1/4 Mitfahrer) – zurückgelegt. In Chemnitz benutzen die Befragten das Auto insgesamt nur für gut ein Fünftel der Teilwege (22%), und auch der Anteil der Selbstfahrer ist im Vergleich zu Mannheim deutlich niedriger (2/3 Selbstfahrer, 1/3 Mitfahrer). Diese Unterschiede in der Verkehrsmittelnutzung stehen in unmittelbarem Zusammenhang mit den Differenzen in der Pkw-Ausstattung der Haushalte.

¹⁰ Dabei sind die unterschiedlichen geographischen Bedingungen der Städte zu berücksichtigen.

Tabelle 6.6: Verkehrsmittelwahl (je Teilweg)

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

N(Chemnitz)=360; N(Mannheim)=363
Datenbasis: Outdoor Mobility Diary 1995

Der öffentliche Personennahverkehr hat insgesamt einen Anteil von rund 12% an allen Teilwegen. In Chemnitz ist die ÖPNV-Nutzung geringfügig höher als in Mannheim (Ch: 14%/ Ma: 11%). Insgesamt sind die Nennungen für Bus und Straßenbahn fast gleich hoch. Betrachtet man die beiden Verkehrsmittel für jede Region getrennt, zeigt sich, dass in Mannheim die Straßenbahn mit 8% gegenüber dem Bus (3%) Priorität hat, während für die Älteren in Chemnitz der Bus das wichtigere öffentliche Verkehrsmittel ist (Bus: 11%, Straßenbahn 3%).

Faßt man nun alle im Verlauf eines Weges benutzten Verkehrsmittel in einer Hierarchie (1. Öffentliche Verkehrsmittel: Bus, Straßenbahn, Bahn und auch Taxi; 2. Pkw als Fahrer oder Mitfahrer; 3. Fahrrad und zu Fuß) zu einem Hauptverkehrsmittel pro Weg zusammen, so bestätigen sich wieder der hohe Anteil der Fußwege (51%) und die häufige Auto-nutzung, sei es als Selbst- oder Mitfahrer (25% ausschließlich Pkw-Nutzung). Insgesamt werden 56% aller Wege allein zu Fuß oder mit dem Fahrrad, also in Form von nichtmotorisiertem Individualverkehr zurückgelegt.

Der Anteil der Wege, die ausschließlich mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt werden, ist gering (5%). Bei weiteren 11% der Wege wird jedoch mindestens für einen Teilweg ein öffentliches Verkehrsmittel genutzt – kombiniert mit Fußwegen, Fahrrad- oder Pkw-Nutzung. Ein Pkw als Hauptverkehrsmittel wird bei 29% aller Wege für die zu bewältigenden Strecken genutzt.

Im Vergleich der beiden Städte können wieder bedeutende Unterschiede in den Anteilen der Hauptverkehrsmittel an den benutzten Verkehrsmitteln festgestellt werden:

Während in Mannheim bei fast einem Drittel der Wege der Pkw das Hauptverkehrsmittel ist, liegt dieser Anteil in Chemnitz bei 22%. Statt dessen sind in der ostdeutschen Region – begründet durch den geringeren Pkw-Besitz – die Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln etwas und der Anteil der Fußwege deutlich höher als in der westdeutschen Region. Wegeketten, bei denen mehr als zwei Typen von Verkehrsmitteln verwendet werden, sind insgesamt äußerst selten.

Nach den einzelnen Wohngebieten betrachtet zeigen sich in bezug auf die verwendeten Hauptverkehrsmittel folgende Gemeinsamkeiten und Unterschiede:

Den mit Abstand größten Anteil an Fußwegen weisen die Älteren im Zentrum der westdeutschen Untersuchungsregion auf (68%). Entsprechend gering ist der Anteil der mit dem Auto oder öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegten Wege. In der ostdeutschen Innenstadt ist der Anteil der reinen Fußwege etwas geringer und derjenige der mit dem Auto oder dem ÖPNV zurückgelegten Wege höher.

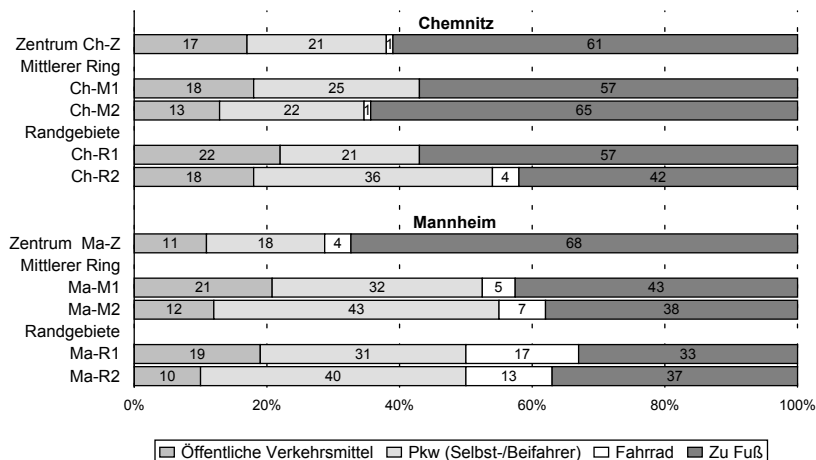
In den Chemnitzer Stadtteilen des mittleren Rings ist die Verkehrsmittelnutzung ähnlich wie im Zentrum. Der Anteil der mit öffentlichen Verkehrsmitteln oder dem Pkw zurückgelegten Teilwege ist jedoch in der zentrumsnahen Vorstadt höher, die frühere Arbeitervorstadt in Chemnitz hat ihrerseits den höchsten Anteil nichtmotorisierten Individualverkehrs (68%).

In den Randgebieten nimmt dagegen der Anteil der Fußwege deutlich ab. Sie werden in der Hochhaussiedlung gleichermaßen durch öffentliche Verkehrsmittel und Pkw-Nutzung und in den Eigenheimsiedlungen am Stadtrand verstärkt durch den Pkw als Hauptverkehrsmittel ersetzt (36%).

In dem entsprechenden Randgebiet in Mannheim ist diese Form der Verkehrsmittelnutzung noch stärker ausgeprägt. Der Anteil der Wege, die mit dem Auto zurückgelegt werden, liegt hier mit 40% sogar höher als der Anteil der Fußwege (37%). Auch das Fahrrad wird in diesem Stadtteiltyp ähnlich wie in dem Stadtrandwohngebiet mit altem Ortskern – unter anderem aufgrund der günstigen geographischen Lage Mannheims – relativ häufig genutzt.

In bezug auf die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel und die Pkw-Nutzung in Mannheim gleichen die Angaben der Befragten des letztgenannten Randgebietes denjenigen aus der früheren Arbeitervorstadt, während das Nutzungsmuster der Eigenheimsiedlungen stark demjenigen der Wohngebiete in Innenstadttrandlage gleicht. Den mit Abstand höchsten Anteil an Fußwegen in Mannheim weisen die Älteren im Zentrum auf (68%).

Abbildung 6.8: Hauptverkehrsmittel pro Weg



Angaben in %

Anteil der Hauptverkehrsmittel berechnet aus Eintragungen an allen drei Tagen
Der Definition Hauptverkehrsmittel pro Weg liegt folgende Hierarchie zugrunde:

1. Öffentliche Verkehrsmittel, 2. Pkw, 3. Fahrrad/Moped, 4. Zu Fuß

Wege Chemnitz: N=1365; Wege Mannheim: N=1470

Datenbasis: Outdoor Mobility Diary 1995

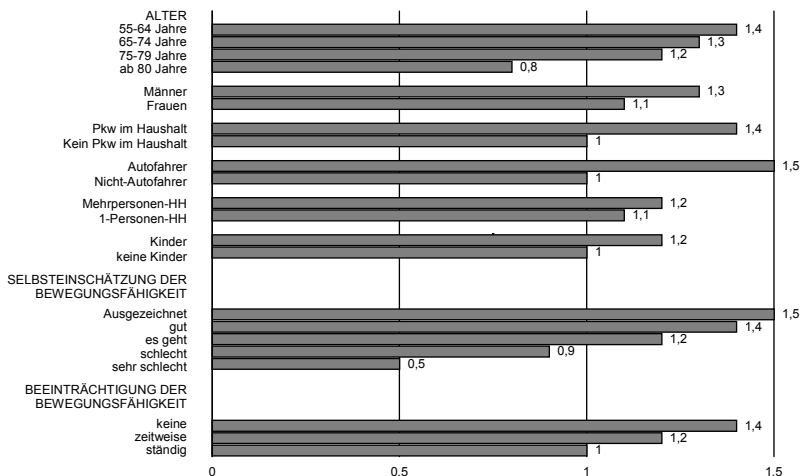
6.3 Einflussfaktoren für die Mobilität im Alter

Individuelle Einflussfaktoren

Untersucht man das Ausmaß der Mobilität anhand der durchschnittlichen Anzahl der Wege pro befragte Person nach verschiedenen Einflussfaktoren, dann zeigen sich hinsichtlich der Variablen Alter, Pkw-Verfügbarkeit und Selbstfahrer, Haushaltsform, Kinder und Einschätzung der Bewegungsfähigkeit signifikante Unterschiede zwischen den jeweiligen Ausprägungen. Die Anzahl der durchgeführten Wege und

Teilwege wird entscheidend vom Alter und mehr noch vom Gesundheitszustand beeinflusst. Mit zunehmendem Alter und abnehmender Bewegungsfähigkeit werden deutlich weniger Wege zurückgelegt.

Abbildung 6.9: Durchschnittliche Anzahl der Wege pro Tag
(nach Alter, Geschlecht, Sozialen Beziehungen, Pkw-Besitz und Bewegungsfähigkeit)



Unterschiede zwischen den Ausprägungen aller Variablen signifikant ($p < 0.01$); Signifikanz berechnet auf Basis der Wege an allen drei Tagen

N=803

Datenbasis: Outdoor Mobility Diary 1995

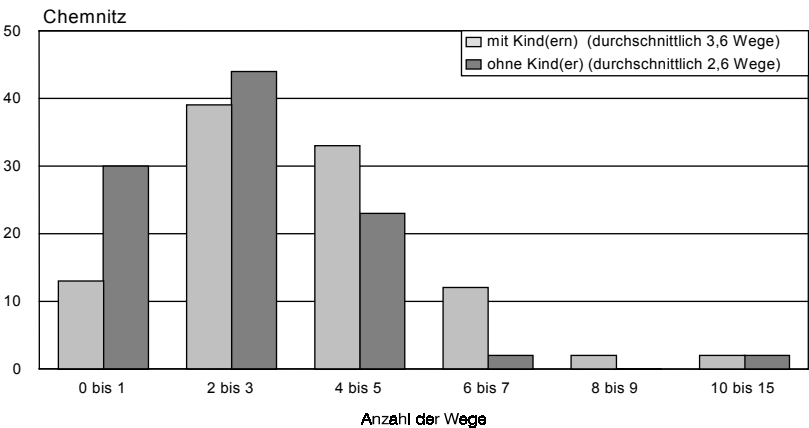
Während die Befragten zwischen 55 und 59 Jahren im Durchschnitt 1,5 Wege pro Tag zurücklegen, berichten die Älteren ab 80 Jahre in ihren Tagebüchern von wesentlich weniger, nämlich 0,8 Wegen pro Tag. Entsprechend sinkt die Anzahl der Wege im Zusammenhang mit einer geringeren Bewegungsfähigkeit. Personen, die ihre Bewegungsfähigkeit zur Zeit der Befragung als sehr gut einschätzen, legen im Durchschnitt täglich 1,5 Wege, diejenigen mit schlechter Bewegungsfähigkeit 0,9 Wege und Ältere mit sehr schlechter Bewegungsfähigkeit sogar nur 0,4 Wege pro Tag zurück. Außerdem notieren Befragte, die ständig in ihrer Bewegungsfähigkeit eingeschränkt sind, weniger Wegeketten als Ältere, die sich wenig oder überhaupt nicht eingeschränkt fühlen.

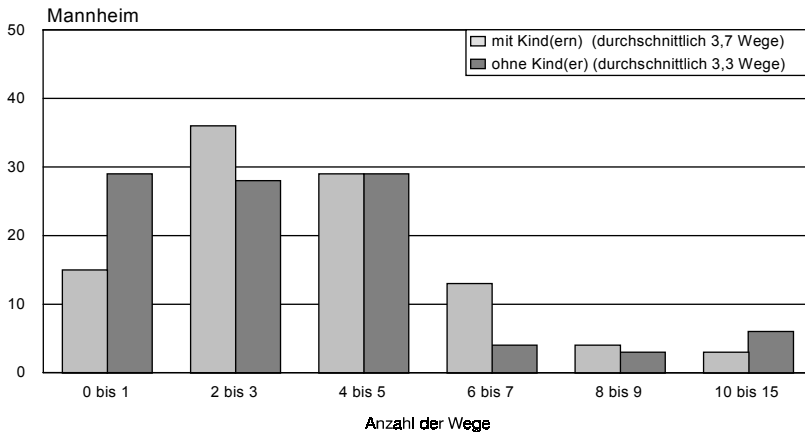
Technische und soziale Rahmenbedingungen

Neben dem Alter und der gesundheitlichen Situation wirken sich auch technische und soziale Rahmenbedingungen signifikant auf Ausmaß und Umfang der Mobilität Älterer aus. Die Mobilitätsmuster von Führerschein- und Pkw-Besitzern verglichen mit Personen ohne Auto weichen beispielsweise deutlich voneinander ab.

Mehr noch als von der Verfügbarkeit eines Pkw ist das Ausmaß der Mobilität jedoch davon abhängig, ob jemand selbst Auto fährt. Während Personen, die nicht selbst fahren, genauso wie Personen ohne Pkw im Haushalt durchschnittlich lediglich einen Weg pro Tag zurücklegen, absolvieren Pkw-Besitzer im Durchschnitt 1,4 Wege und Selbstfahrer 1,5 Wege pro Tag. Männer und Frauen, die Kinder haben, sind etwas häufiger unterwegs (1,2 Wege pro Tag) als kinderlose Personen (1,0 Wege), ebenso wie die Befragten aus Mehrpersonenhaushalten tendenziell häufiger pro Tag aus dem Haus gehen (1,2 Wege) als Personen, die allein leben (1,1 Wege).

Abbildung 6.10: Anzahl der Wege (in 3 Tagen)





Angaben in %

Befragte mit Kind(ern): N(Chemnitz)=332; N(Mannheim)=332

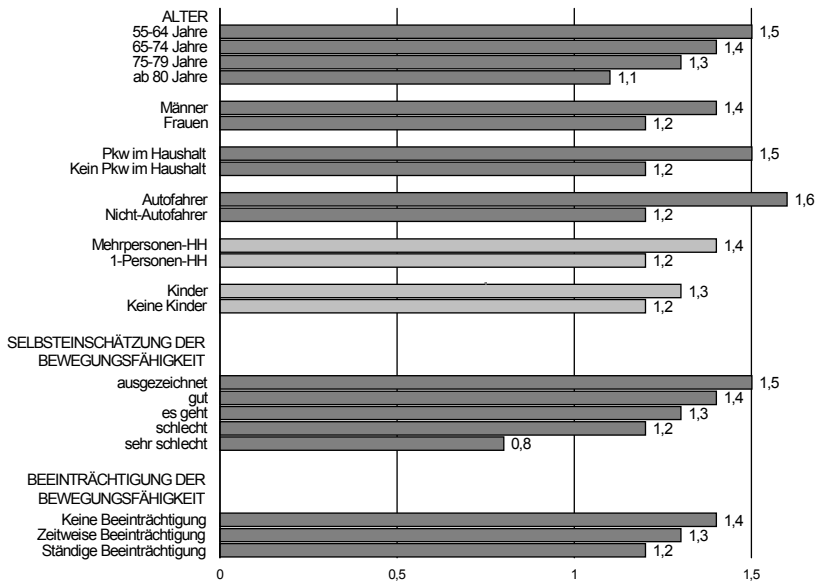
Befragte ohne Kind(er): N(Chemnitz)=66; N(Mannheim)=78

Datenbasis: Outdoor Mobility Survey 1995

Die Unterschiede zwischen in Ein- und in Mehrpersonenhaushalten lebenden Älteren weisen allerdings nur eine geringe Signifikanz auf und sind somit nicht so stark ausgeprägt wie die Unterschiede zwischen Personen mit und ohne Kind(er) (siehe Abbildung 6.10).

Betrachtet man zum Vergleich noch einmal nur die mobilen Personen nach den einzelnen Faktoren, so zeigt sich ein ähnliches Bild wie bei allen Befragten, allerdings auf etwas höherem Niveau und mit teilweise geringeren Abweichungen zwischen den Ausprägungen. Haushaltsform und Kinder weisen in diesem Fall keine signifikanten Unterschiede in der durchschnittlichen Anzahl der Wege mehr auf (siehe Abbildung 6.11).

**Abbildung 6.11: Durchschnittliche Anzahl der Wege pro Tag
(mobile Personen)**



Dunkle Balken: Unterschiede zwischen den Ausprägungen einzelner Variablen signifikant ($p < 0.01$); Signifikanz berechnet auf Basis der Wege an allen drei Tagen.

N=723

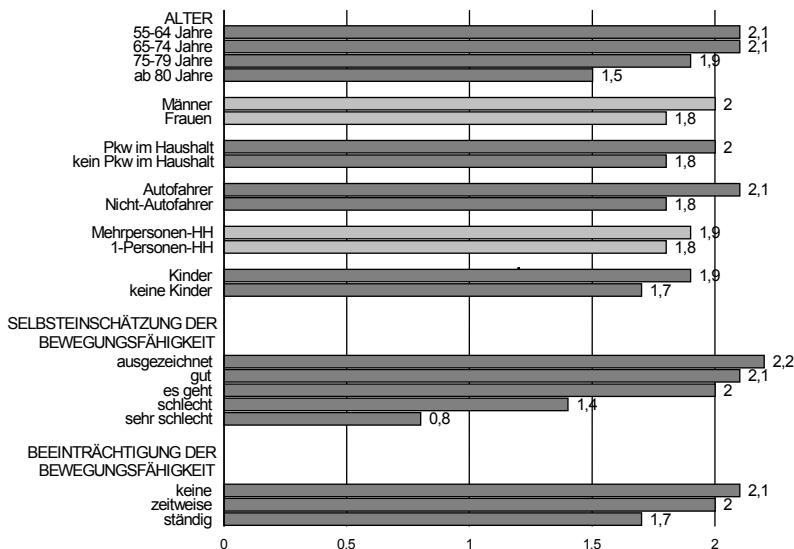
Datenbasis: Outdoor Mobility Diary 1995

Auch für die durchschnittliche Anzahl der Teilwege pro Weg und Person lässt sich ein ähnliches Mobilitätsmuster feststellen. Die meisten Teilwege werden von Personen mit ausgezeichneter Bewegungsfähigkeit zurückgelegt (2,2 Teilwege pro Weg und Person).

Die geringste Anzahl Teilwege geben Ältere mit sehr schlechter Bewegungsfähigkeit an (0,8). Die Unterschiede in den Ausprägungen nach Geschlecht und Haushaltsform sind nicht signifikant.

Die Unterschiede in der Häufigkeit und Struktur der Wege lassen sich also in erster Linie darauf zurückführen, dass sehr alte und sehr beeinträchtigte Menschen gar nicht mehr mobil sind.

Abbildung 6.12: Durchschnittliche Anzahl der Teilwege pro Weg und Person



Dunkle Balken: Unterschiede zwischen den Ausprägungen einzelner Variablen signifikant ($p < 0.01$); Signifikanz berechnet auf Basis der Wege an allen drei Tagen.

N=803

Datenbasis: Outdoor Mobility Diary 1995

Begleiter

Im Durchschnitt erledigte gut die Hälfte (58%) der mobilen Personen ihre Teilwege allein. 29% waren in Begleitung ihres Partners beziehungsweise ihrer Partnerin unterwegs, und 12% wurden von anderen Personen begleitet.

Der Anteil derjenigen, die sowohl mit dem Partner als auch mit anderen Personen auf einem Teilweg unterwegs waren, ist sehr gering. Bemerkenswert ist, dass von den Befragten, die einen Hund im Haushalt haben (3%), an allen drei Tagen in der west- wie der ostdeutschen Untersuchungsregion im Durchschnitt deutlich mehr Wege protokolliert wurden als von denjenigen ohne Hund (Ch: 7,2 Wege zu 3,3/Ma: 7,8 Wege zu 3,5). Auffällig ist weiterhin, dass die Hundebesitzer ihre Bewegungsfähigkeit zumeist als „gut“ (43%) oder „es geht“ (36%) bezeichnen

und jeweils zu gleichen Teilen erklären, überhaupt nicht beziehungsweise ständig in ihrer Bewegungsfähigkeit eingeschränkt zu sein (36%).

Korrelation mit Einflussfaktoren

Bei einer Überprüfung des Einflusses einzelner Faktoren auf die ausgeübte Mobilität ergab die Korrelation mit der Zahl der laut Tagebuchaufzeichnungen zurückgelegten Wege für alle befragten Personen, dass die Selbsteinschätzung der Bewegungsfähigkeit (‘ausgezeichnet’ bis ‘sehr schlecht’) am höchsten korreliert ($R^2=-0,33$), gemeinsam mit der Variable Selbstfahrer ($R^2=0,33$) und gefolgt vom Alter ($R^2=-0,28$) sowie der Verfügbarkeit eines Pkw im Haushalt ($R^2=0,27$). An fünfter Stelle steht der Zusammenhang zwischen der Anzahl der Wege an allen drei Tagen und der Beeinträchtigung der Bewegungsfähigkeit (‘ständig beeinträchtigt’ bis ‘keine Beeinträchtigung’) mit $R^2=0,22$. Das Geschlecht und die Haushaltsform sowie die Tatsache, ob die Älteren Kinder haben oder nicht, sind zwar ebenfalls signifikante Einflussfaktoren, weisen aber alle geringere Korrelationswerte auf.

Die Wohnregionen Zentrum, Mittlerer Ring und Randgebiete beeinflussen die Anzahl der zurückgelegten Wege kaum. Allerdings lassen sich in der ostdeutschen und westdeutschen Untersuchungsregion im einzelnen Unterschiede in der Bedeutung der oben genannten Faktoren feststellen. In Chemnitz ist die wichtigste Einflussgröße die Einschätzung der Bewegungsfähigkeit ($R^2=-0,37$) vor dem Alter der Befragten ($-0,31$) und der Tatsache, ob eine Person selbst Auto fährt ($0,29$) oder ob es einen Pkw im Haushalt gibt ($0,23$). Beeinträchtigungen der Bewegungsfähigkeit spielen eine geringere Rolle. In Mannheim ist hingegen der Aspekt ‘Selbstfahrer’ ($R^2=0,36$) von hervorstechender Bedeutung für das Ausmaß der Mobilität Älterer, noch vor der subjektiven Einschätzung der Bewegungsfähigkeit ($-0,31$) und der Pkw-Verfügbarkeit ($0,29$). Der Einfluß der Faktoren Alter und Beeinträchtigung der Bewegungsfähigkeit bewegt sich jeweils auf ähnlichem Niveau ($-0,26$ bzw. $0,25$).

Insgesamt gesehen bestätigen diese Ergebnisse, dass das biologische Alter allein nicht ausschlaggebend für das Ausmaß der Mobilität ist. Entscheidender ist, wie beweglich eine Person (noch) ist und – das zeigt das Mannheimer Beispiel – ob ein Auto zur Kompensation genutzt werden kann.

7 Mobilität und Umweltbezüge

7.1 Wohnen und Wohnumfeld

Mobilität beginnt nicht erst mit dem Verlassen der Wohnung. Eine wichtige Rolle für die Mobilitätschancen älterer Menschen spielt neben dem engeren Wohnumfeld bereits die Gestaltung der Wohnung als zentraler Lebensraum.

Schon kleine Details der baulichen Gestaltung oder technischen Ausstattung können die Funktionsgerechtigkeit einer Wohnung und eines Wohnumfeldes und damit den Aktionsradius eines alten Menschen erheblich einschränken. Außerdem wächst mit dem Ausscheiden aus dem Erwerbsleben die Bedeutung der Wohnung und des unmittelbaren Wohnumfeldes. Dies gilt insbesondere für ältere Menschen, die aus gesundheitlichen Gründen den größten Teil des Tages in ihrer Wohnung verbringen oder diese ohne fremde Hilfe nicht mehr verlassen können.

Der Begriff „Mobilität“ wird von uns deshalb um den Aspekt der Wohnmobilität unter besonderer Berücksichtigung des Wohnumfeldes erweitert.

Wohndauer und Wohneigentum

Die im Vergleich zur Gesamtbevölkerung geringere Wohnmobilität älterer Menschen ist bekannt (Friedrich 1994, Schader Stiftung 1996, 1997). Sie zeigt sich auch in der hohen Wohndauer der Älteren in den beiden untersuchten Städten: Vier von fünf (82%) der Befragten ab 55 Jahre in Mannheim und Chemnitz leben bereits länger als 30 Jahre, rund 90% länger als 20 Jahre in ihrer Stadt.

Innerhalb der Stadtregionen sind die befragten Chemnitzer offensichtlich etwas häufiger umgezogen, denn in ihrer jetzigen Wohnung wohnt hier ein gutes Drittel erst seit höchstens zehn Jahren (36%). In Mannheim ist das bei weniger als einem Fünftel der Befragten der Fall (19%). Gut drei Fünftel (64%) leben schon länger als zwanzig Jahre in ihrer derzeitigen Wohnung. Das sind rund 20% mehr als in Chemnitz (siehe Tabelle 7.1).

Tabelle 7.1: Wohndauer in Wohnung/Stadtteil/Stadt

	Insgesamt	Zentrum	Mittlerer Ring		Randgebiete	
Chemnitz		Ch-Z	Ch-M1	Ch-M2	Ch-R1	Ch-R2
<i>In jetziger Wohnung seit*</i>						
0-1 Jahr	8	6	7	11	14	4
2-5 Jahren	14	12	16	12	35	3
6-10 Jahren	14	15	8	5	39	7
11-20 Jahren	22	19	37	29	9	15
21-30 Jahren	16	15	18	37	2	8
31 Jahren und länger	27	32	14	5	2	62
<i>Im jetzigen Stadtteil seit*</i>						
0-1 Jahr	5	3	5	7	11	2
2-5 Jahren	11	7	14	7	33	2
6-10 Jahren	10	11	5	3	33	4
11-20 Jahren	20	13	37	21	19	14
21-30 Jahren	16	18	14	36	2	6
31 Jahren und länger	39	47	25	27	2	72
<i>In Chemnitz seit</i>						
0-1 Jahr	1	1	1	1	4	0
2-5 Jahren	3	4	4	1	7	0
6-10 Jahren	2	2	0	0	5	1
11-20 Jahren	5	4	3	5	9	5
21-30 Jahren	7	6	4	19	5	3
31 Jahren und länger	82	83	88	73	70	91
Mannheim		Ma-Z	Ma-M1	Ma-M2	Ma-R1	Ma-R2
<i>In jetziger Wohnung seit</i>						
0-1 Jahr	2	5	0	3	0	1
2-5 Jahren	6	8	6	11	2	3
6-10 Jahren	11	9	5	13	10	17
11-20 Jahren	18	17	19	24	22	11
21-30 Jahren	23	21	27	19	25	21
31 Jahren und länger	41	40	43	30	42	47
<i>Im jetzigen Stadtteil seit</i>						
0-1 Jahr	1	4	0	0	0	0
2-5 Jahren	4	7	0	9	2	3
6-10 Jahren	6	7	0	11	7	7
11-20 Jahren	13	12	12	20	13	10
21-30 Jahren	20	20	16	24	20	21
31 Jahren und länger	55	50	72	36	58	59
<i>In Mannheim seit</i>						
0-1 Jahr	/	2	0	0	0	0
2-5 Jahren	2	3	0	4	0	3
6-10 Jahren	2	4	0	1	2	2
11-20 Jahren	5	5	6	6	3	6
21-30 Jahren	8	11	6	9	8	6
31 Jahren und länger	82	76	88	80	87	83

Angaben in %

/ Wert: $x < 0,5$

fett: Unterschiede zwischen den Wohnregionen signifikant ($p < 0,01$)

* Unterschiede zu entsprechender Mannheimer „Insgesamt“-Verteilung signifikant ($p < 0,01$)

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

Datenbasis: Outdoor Mobility Survey 1995

Tabelle 7.2: Wohnform (nach Alter)

	Insgesamt	55-64 Jahre	65-74 Jahre	75-79 Jahre	ab 80 Jahre
Chemnitz					
*zur Miete	79	83	81	83	70
*Eigentum	16	17	17	13	14
*andere Wohnform ¹	5	0	2	3	15
1-Familienhaus	12	15	15	9	10
Reihen-/Doppel-/ 2-Familienhaus	5	1	4	8	9
Wohnblock/ Mehrfamilienhaus	82	84	82	84	81
1. Etage	32	31	35	30	32
2.-4. Etage	47	46	44	47	53
5. Etage und höher mit Fahrstuhl ²	21 49	24 39	22 50	23 52	15 55
Mannheim					
zur Miete	61	56	65	64	58
Eigentum	38	43	35	36	40
andere Wohnform ¹	1	1	0	0	2
1-Familienhaus	15	17	12	14	17
Reihen-/Doppel-/ 2-Familienhaus	17	21	18	16	15
Wohnblock/ Mehrfamilienhaus	68	62	70	70	69
1. Etage	50	48	59	46	45
2.-4. Etage	47	46	37	52	52
5. Etage und höher mit Fahrstuhl ²	4 15	6 12	4 10	2 19	3 18

Angaben in %

* Unterschiede zwischen den Altersgruppen signifikant ($p < 0.01$)

1 Wohnanlage für Senioren; Altenwohnheim; sonstige Wohnformen

2 Nur Befragte, die nicht im Erdgeschoss wohnen

fett: Unterschiede zu entsprechenden Mannheimer Werten ($p < 0.01$)

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

Datenbasis: Outdoor Mobility Survey 1995

Verständlich werden die Unterschiede, wenn man nach Stadtteilen differenziert und die jeweilige Wohnform betrachtet: Am längsten ist die Wohndauer zum einen in den Stadtzentren und in Mannheim in der zentrumsnahen früheren Arbeitervorstadt, zum anderen in den Stadtrandsiedlungen mit hohem Eigenheimanteil.

Ein Großteil der älteren Chemnitzer ist dagegen im Laufe der letzten Jahre – vermutlich aus sanierungsbedürftigen Altbauten – in die mit modernen Heizungs- und Sanitäranlagen und Fahrstuhl ausgestatteten, zum Teil direkt als „altengerecht“ bezeichneten Häuser der Hochhaus-siedlung am Stadtrand gezogen (Tabellen 7.2 und 7.3).

Tabelle 7.3: Wohnform (nach Wohngebieten)

	Insgesamt	Zentrum	Mittlerer Ring		Randgebiete	
Chemnitz		Ch-Z	Ch-M1	Ch-M2	Ch-R1	Ch-R2
*zur Miete	79	96	90	93	86	39
*Eigentum	16	0	3	3	0	61
*andere Wohnform ¹	5	4	7	4	14	0
*1-Familienhaus	12	0	3	3	0	47
*Reihen-/Doppel-/ 2-Familienhaus	5	1	3	0	0	19
*Wohnblock/ Mehrfamilienhaus	82	99	95	97	100	34
*1. Etage	32	17	27	27	19	62
*2.-4. Etage	47	48	55	48	56	35
*5. Etage und höher	21	35	18	25	25	3
*mit Fahrstuhl	37	60	30	52	40	6
* Fahrstuhl ²	49	66	34	62	43	17
Mannheim		Ma-Z	Ma-M1	Ma-M2	Ma-R1	Ma-R2
*zur Miete	61	91	84	30	43	41
*Eigentum	38	9	15	69	55	59
*andere Wohnform ¹	1	0	1	1	2	0
*1-Familienhaus	15	1	2	36	17	24
*Reihen-/Doppel-/ 2-Familienhaus	17	0	7	17	35	34
*Wohnblock/ Mehrfamilienhaus	68	99	90	47	48	41
*1. Etage	50	25	40	61	62	70
*2.-4. Etage	47	68	57	34	38	29
*5. Etage und höher	4	8	4	4	0	1
*mit Fahrstuhl	10	21	5	11	3	6
* Fahrstuhl ²	15	25	6	22	0	7

Angaben in %

1 Wohnanlage für Senioren; Altenwohnheim; sonstige Wohnformen

2 Nur Befragte, die nicht im Erdgeschoss wohnen

* Unterschiede zwischen den Wohngebieten signifikant ($p < 0.01$)

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

Datenbasis: Outdoor Mobility Survey 1995

Wohnform, Infrastruktur und Ausstattung

Tabelle 7.4: Wohnungsinfrastruktur
(nach Geschlecht, HH-Form und Wohnform)

	Bad/ Dusche	Innen- WC	Zentral-/ Etagen- heizung	Kohle- heizung/ Einzel- öfen	Balkon/ Loggia/ Ter- rasse	Eigener Garten	Garage	Park- mögl. in Whg.- nähe	Telefon
Insgesamt	96	96	87	13	63	29	27	47	87
Männer	96	96	89	12	65	32	31	51	89
Frauen	95	95	84	14	61	27	22	43	84
1-P-HH	92	91	80	19	60	21	14	43	76
M-P-HH	97	98	90	10	65	34	34	50	93
Miete ¹	96	96	85	13	63	9	12	38	86
Eigen- tumswg.	97	97	94	3	83	51	69	77	100
eigenes Haus	95	92	89	16	61	92	68	73	92
andere Wohnf.	96	96	96	4	57	4	0	35	43
Chemnitz									
Insgesamt	94	94	87	11	56*	23*	14*	36*	74*
Männer	95	96	90	11	60	22	15	39	79
Frauen	94	92	85	12	53	24	14	33	70
1-P-HH	92	88	84	14	57	20	8	38	54
M-P-HH	96	98	90	9	56	25	18	35	86
Miete ¹	95	96	88	10	63	10	7	33	76
eigenes Haus	89	83	79	23	17	98	57	53	75
andere Wohnf.	100	100	100	0	60	0	0	25	40
Mannheim									
Insgesamt	97	97	86	15	70	36	39	58	99
Männer	97	96	89	13	69	42	48	63	99
Frauen	97	98	83	17	70	30	31	54	98
1-P-HH	93	94	76	23	64	23	20	49	97
M-P-HH	99	98	91	11	73	43	50	64	99
Miete ¹	96	97	81	17	63	7	20	44	98
Eigen- tumswg.	100	100	96	4	96	38	11	77	100
eigenes Haus	98	96	93	14	79	90	72	81	99

Angaben in %

* Unterschiede zu entsprechendem Mannheimer Wert signifikant ($p < 0.01$) (nur gesamt)

fett: Unterschiede innerhalb der Stadt zwischen den Ausprägungen der jeweiligen Variable signifikant ($p < 0.01$)

¹ Signifikanzprüfung nur zwischen Miete/Eigentum

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

Datenbasis: Outdoor Mobility Survey 1995

Von daher stellt sich auch die Wohnsituation der von uns befragten Älteren in Chemnitz im Hinblick auf die Wohnungsinfrastruktur günstiger dar als die der älteren Bevölkerung in Ostdeutschland insgesamt. In Mannheim dagegen sind die Wohnbedingungen der Befragten etwas ungünstiger als die des Durchschnitts der Bevölkerung ab 55 Jahre in Westdeutschland, wo lediglich in bezug auf ein bequemes Heizungs-system bei Älteren teilweise noch Defizite bestehen. In Ostdeutschland dagegen bestehen besonders bei alleinlebenden alten Menschen noch erhebliche Mängel bezüglich Wohnungsinfrastruktur und Ausstattung (Tabellen 7.4 und 7.5).

Tabelle 7.5: Wohnungsinfrastruktur nach Daten des Sozio-Ökonomischen Panel (SOEP) in West- und Ostdeutschland 1995
(nach Alter und Haushaltsgröße)

	Bad/ Dusche		Innen-WC		Zentral- heizung		Balkon/ Terrasse		Garten		Telefon	
	W	O	W	O	W	O	W	O	W	O	W	O
Insgesamt¹	98	91	99	88	91	60	75	45	62	45	95	68
1-P-HH	97	81	98	82	89	48	63	38	44	32	92	53
unter 55	97	83	97	81	89	47	53	34	34	21	92	54
55+	97	80	98	83	88	49	70	40	51	39	91	53
2-P-HH	99	96	98	91	92	60	78	46	64	51	98	73
beide unter 55	99	96	97	92	96	67	76	44	56	36	98	66
beide 55+	98	97	99	91	89	55	81	46	71	59	98	74
HH mit Person ab 55 Jahre	98	90	99	88	89	55	76	44	65	51	95	68

Angaben in %

1 Basis: Haushalte mit deutschem Haushaltsvorstand: Westdeutschland: 3628, Ostdeutschland 1836 Haushalte

Datenbasis: SOEP 1995

Insgesamt betrachtet ist die Wohnsituation der Befragten in beiden Untersuchungsregionen wie in der Gesamtbevölkerung in den höheren Altersgruppen zumeist ungünstiger als in den jüngeren (Tabelle 7.6). Mit deutlich weniger modernem Wohnkomfort als der Durchschnitt sind auch die Alleinlebenden ausgestattet. Dies gilt sowohl für die Wohnungsinfrastruktur als auch für die Ausstattung mit technischen Geräten.

Nur wenig mehr als die Hälfte der alleinlebenden Älteren in Chemnitz hat bisher ein Telefon – bei den Mehrpersonenhaushalten sind es immerhin 86%. In Mannheim hat praktisch jeder Haushalt mindestens ein Telefon zur Verfügung. Die Situation der Wohneigentümer ist bezüglich

der genannten Komfortmerkmale in Chemnitz schlechter als die der Haus- oder Wohnungsbesitzer in Mannheim (vgl. nochmals Tabelle 7.4).

Tabelle 7.6 Wohnungsausstattung (nach Alter)

Alter (in Jahren)	Bad/ Du- sche	Innen- WC	Zentral-/ Etagen- heizung	Kohle- heizung/ Einzel- öfen	Balkon/ Loggia/ Ter- rasse	Eigener Garten	Garage	Park- mögl. in Whg.- nähe	Telefon
Insgesamt	96	96	87	13	63	29	27	47	87
55-64	96	96	99	8	61	33	35	51	90
65-74	98	97	84	13	63	30	29	43	90
75-79	95	95	85	17	66	27	27	53	87
ab 80	93	94	85	15	63	27	16	43	80
Chemnitz									
Insgesamt	94	94	87	11	56*	23*	14*	36*	74*
55-64	96	97	94	5	56	20*	21*	41*	82*
65-74	97	95	83	14	55	27	17*	30*	81*
75-79	95	93	86	15	58	23	14*	40*	73*
ab 80	89	91	88	11	56	20	5*	35	61*
Mannheim									
Insgesamt	97	97	86	15	70	36	39	58	99
55-64	96	96	92	12	65	46	50	62	97
65-74	99	98	85	12	70	34	43	56	99
75-79	96	97	85	18	74	30	38	65	100
ab 80	96	96	82	18	70	34	27	50	98

Angaben in %

* Unterschiede zum entsprechenden Mannheimer Wert signifikant ($p < 0.01$)

fett: Unterschiede innerhalb der Stadt zwischen den Altersgruppen signifikant ($p < 0.01$)

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

Datenbasis: Outdoor Mobility Survey 1995

Auch die durchschnittliche Zahl der Zimmer – ohne Küche, Bad, Flur und Abstellräume – liegt in Chemnitz sowohl bei den Ein- als auch bei den Mehrpersonenhaushalten niedriger als in Mannheim. Einem alleinlebenden Älteren stehen in Chemnitz im Durchschnitt nur 1,8 Zimmer zur Verfügung, in Mannheim 2,4. Bei den Mehrpersonenhaushalten beträgt die Differenz fast ein Zimmer (Ch: 2,6, Ma: 3,4). Die höchste durchschnittliche Zimmerzahl für Einpersonenhaushalte lässt sich für die Eigenheimsiedlungen am Stadtrand von Mannheim ermitteln (Ma-R2: 3,1), die geringste mit 1,3 Räumen für die Hochhaussiedlung in Chemnitz.

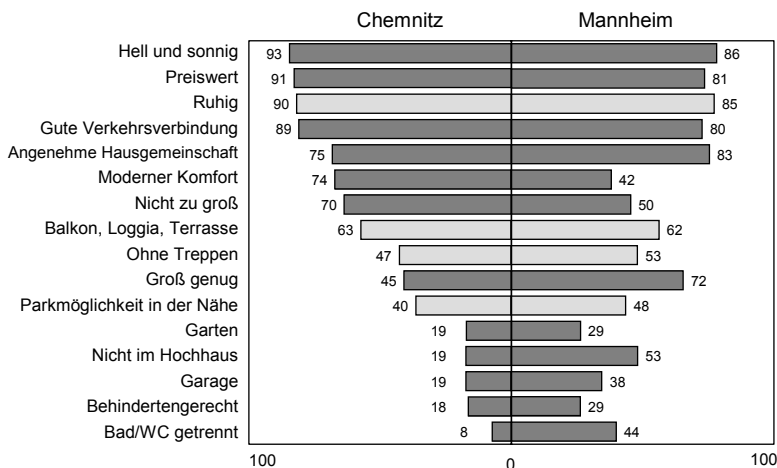
Für die Mehrpersonenhaushalte steht der größte Wohnraum in den Wohnungen der westdeutschen Wohnvorstädte zur Verfügung (Ma-M2:

4,3) und der geringste wiederum in der Chemnitzer Hochhaussiedlung (Ch-R1: 2,2). Untersucht nach dem Alter, lässt sich in den höheren Altersgruppen in Chemnitz eine deutliche (von 2,7 auf 1,9) und in Mannheim lediglich eine schwache Reduzierung des zur Verfügung stehenden Wohnraumes erkennen (von 3,4 auf 2,9 Zimmer pro Haushalt).

Wichtige Wohnkriterien

Offenbar entsprechen die Wohnverhältnisse auch weitgehend den Wünschen an Wohnung und Wohngegend: Modernen Wohnkomfort beispielsweise halten vor allem die überwiegend alleinlebenden alten Menschen in der Hochhaussiedlung in Chemnitz für sehr wichtig. Ein Garten wird insbesondere von denjenigen als wichtig erachtet, die in den Eigenheimsiedlungen mit Garten am Stadtrand wohnen, und die Bewohnerinnen und Bewohner der Stadtzentren legen auf eine ruhige Wohnlage weniger Wert als die anderen Befragten (Abbildung 7.1 und Tabelle 7.7).

Abbildung 7.1: „Sehr wichtige“ Merkmale einer Wohnung
(nach Ost-/Westregion)



Angaben in %

Dunkle Balken: Unterschiede zwischen Ost- und Westregion signifikant ($p < 0.01$)

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

Datenbasis: Outdoor Mobility Survey 1995

Insgesamt werden an einer Wohnung in erster Linie Merkmale wie „hell und sonnig“, „ruhig“ und „preiswert“ als wichtig erachtet. Auch eine gute Hausgemeinschaft und gute Verkehrsverbindungen sind wichtige Kriterien. In einem Hochhaus möchten die befragten Mannheimer deutlich

weniger gern leben als die Chemnitzer. Moderner Wohnkomfort – im Westen schon fast eine Selbstverständlichkeit – hat dagegen in Chemnitz einen höheren Stellenwert.

Tabelle 7.7: „Sehr wichtige“ Merkmale einer Wohnung
(nach Wohngebieten)

	Insgesamt ¹	Zentrum	Mittlerer Ring		Randgebiete	
Chemnitz		Ch-Z	Ch-M1	Ch-M2	Ch-R1	Ch-R2
Hell und sonnig	93	88	95	97	96	94
Preiswert	91	96	93	93	84	87
Ruhig	90	82	95	95	91	93
Gute Verkehrsverbindungen	89	90	89	88	89	89
Angenehme Hausgemeinschaft	75	73	68	87	79	70
Moderner Komfort	74	60	78	79	79	79
Nicht zu groß	70	66	70	69	79	69
Balkon; Loggia; Terrasse*	63	59	75	92	79	24
Ohne Treppen*	47	53	48	57	60	23
Groß genug	45	46	51	48	52	35
Parkmöglichkeiten in der Nähe	40	42	38	53	51	24
Garten*	19	6	12	8	2	66
Nicht im Hochhaus*	19	7	3	4	4	63
Garage*	19	17	19	9	5	38
Behindertengerecht*	18	23	21	15	25	11
Bad/WC getrennt	8	12	10	9	5	4
Mannheim		Ma-Z	Ma-M1	Ma-M2	Ma-R1	Ma-R2
Hell und sonnig*	86	91	70	87	98	84
Ruhig*	85	76	72	90	98	93
Angenehme Hausgemeinschaft*	83	81	72	77	95	90
Preiswert*	81	86	90	67	83	79
Gute Verkehrsverbindungen	80	78	78	83	90	73
Groß genug	72	71	63	76	88	69
Balkon; Loggia; Terrasse*	62	50	49	74	77	70
Ohne Treppen	53	63	44	52	52	52
Nicht im Hochhaus*	53	34	46	57	78	62
Nicht zu groß	50	43	42	41	64	61
Parkmöglichkeit In der Nähe*	48	41	35	56	52	54
Bad/WC getrennt	44	42	32	54	58	42
Moderner Komfort*	42	46	30	59	39	37
Garage*	38	32	24	52	40	44
Behindertengerecht*	29	18	10	44	40	38
Garten*	29	5	14	40	45	54

Angaben in %

* Unterschiede zwischen den Wohnregionen signifikant ($p < 0.01$)

1 **fett:** Unterschiede zwischen Ost- und Westregion signifikant ($p < 0.01$)

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

Datenbasis: Outdoor Mobility Survey 1995

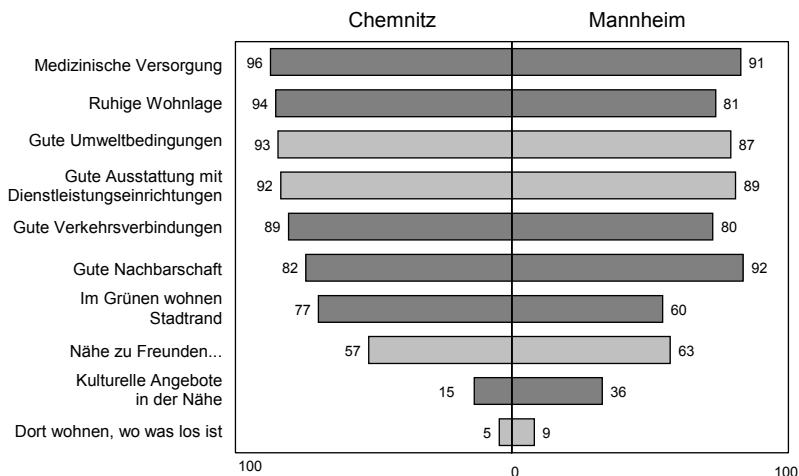
Wohnumfeld

Was ist nun für Ältere besonders wichtig an ihrem Wohnumfeld?

An erster Stelle steht für alle Älteren gleichermaßen eine gute medizinische Versorgung in der Nähe der Wohnung. Auch die Versorgung mit Geschäften und Dienstleistungseinrichtungen wird von rund 90% der Älteren als sehr wichtig erachtet. Den Befragten in Chemnitz sind darüber hinaus eine ruhige Lage und gute Umweltbedingungen sehr wichtig, während für die Älteren in Mannheim eine gute Nachbarschaft eine größere Rolle spielt (Abbildung 7.2).

Deutliche Unterschiede bestehen in einigen Bereichen zwischen Personen, die in den Stadtzentren wohnen, und den Bewohnern der Stadtteile im mittleren Ring und den Randgebieten. Die Bewohnerinnen und Bewohner der Stadtzentren legen im Vergleich zu den anderen Befragten weniger Wert auf eine Wohnlage im Grünen, und sie sind es auch, die noch am ehesten in einer Gegend wohnen möchten, „in der etwas los ist“. Für sie hat die Nähe kultureller Angebote einen höheren Stellenwert (Tabelle 7.8).

Abbildung 7.2: „Sehr wichtige“ Merkmale der Wohngegend
(nach Ost-/Westregion)



Angaben in %

Dunkle Balken: Unterschiede zwischen Ost- und Westregion signifikant ($p < 0.01$)

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

Datenbasis: Outdoor Mobility Survey 1995

Tabelle 7.8: „Sehr wichtige“ Merkmale der Wohngegend
(nach Wohngebieten)

	Insgesamt ¹	Zentrum	Mittlerer Ring		Randgebiete	
Chemnitz		Ch-Z	Ch-M1	Ch-M2	Ch-R1	Ch-R2
Gute medizinische Versorgung in der Nähe	96	96	96	97	95	98
Ruhige Wohnlage*	94	83	95	100	93	99
Gute Umweltbedingungen	93	91	92	98	89	94
Gute Versorgung mit Dienstleistungseinrichtungen	92	91	89	99	91	91
Gute Verkehrsverbindungen	89	88	86	89	91	89
Gute Nachbarschaft	82	79	78	92	75	86
Im Grünen; Stadtrand*	77	40	81	92	86	95
Nähe zu Freunden; Verwandten	57	46	58	51	70	64
Kulturelle Angebote in der Nähe*	15	20	11	13	21	9
Dass etwas los ist	5	8	6	4	4	1
Mannheim		Ma-Z	Ma-M1	Ma-M2	Ma-R1	Ma-R2
Gute Nachbarschaft*	92	90	83	96	98	97
Gute medizinische Versorgung in der Nähe	91	92	86	93	90	89
Gute Versorgung mit Dienstleistungseinrichtungen	89	92	83	94	93	83
Gute Umweltbedingungen*	87	85	72	94	100	89
Ruhige Wohnlage*	81	66	74	94	93	88
Gute Verkehrsverbindungen	80	83	81	81	92	67
Nähe zu Freunden; Verwandten	63	57	60	61	66	73
Im Grünen; Stadtrand*	60	31	37	86	73	83
Kulturelle Angebote in der Nähe*	36	39	15	36	54	38
Dass etwas los ist	9	15	6	6	12	8

Angaben in %;

* Unterschiede zwischen den Wohnregionen signifikant ($p < 0.01$)

1 **fett**: Unterschiede zwischen Ost- und Westregion signifikant ($p < 0.01$)

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

Datenbasis: Outdoor Mobility Survey 1995

Bevorzugte Wohnform

Wenn es aus gesundheitlichen Gründen einmal notwendig wäre, würden die meisten Älteren lieber ihre derzeitige Wohnung altengerecht umbauen lassen als umziehen, und zwar unabhängig von der Wohnform, dem Alter oder ob sie Kinder haben. Am ehesten wären noch die Bewohner von Mietwohnungen bereit, entweder in eine altengerecht ausgestattete Wohnung, in eine Seniorenwohnung oder ein Alten- oder Pflegeheim zu ziehen. Bei den Kindern oder anderen Verwandten im Haus zu wohnen, können sich nur wenige vorstellen. Ob überhaupt

Kinder vorhanden sind, wirkt sich allerdings bei den Chemnitzern stark auf die Überlegung aus, in ein Altersheim zu ziehen. Auch können sich die über 80jährigen eher einen Umzug in ein Alten- oder Pflegeheim als in eine altengerecht ausgestattete Wohnung vorstellen. Diese Wohnform scheint immerhin noch für knapp 30% der „jungen Alten“ in West und Ost attraktiv zu sein. Den geringsten Zuspruch finden in Mannheim wie in Chemnitz neuere Wohnformen wie Wohngemeinschaften oder organisierte Wohngruppen (Tabelle 7.9).

Tabelle 7.9: Bevorzugte Wohnform – bei aus gesundheitlichen Gründen notwendigem Wohnungswechsel
(nach Wohnform, Alter und Kindern)

Chemnitz	Insgesamt	zur Miete	Wohn-eigen-tum	55-64 ¹	80+	keine Kinder	Kinder
Altengerechter Umbau der jetzigen Wohnung	48	46	63	51	45	44	49
Umzug in eine altengerecht ausgestattete Wohnung	24	28	5	27	11	16	25
Seniorenwohnung/ betreutes Wohnen/ Service-Wohnen	9	10	7	11	7	11	9
Wohngemeinschaft z.B. mit Freunden	1	1	0	1	0	0	1
Organisiertes Wohnen (mehrere Generationen im Haus)	1	1	2	1	2	0	1
Bei den Kindern oder anderen Verwandten im Haus	7	4	20	5	13	3	7
Alten- oder Pflegeheim	11	10	3	3	22	25	8
Mannheim							
Altengerechter Umbau der jetzigen Wohnung	46	32	70	42	48	44	47
Umzug in eine altengerecht ausgestattete Wohnung	20	29	6	28	12	25	19
Seniorenwohnung/ betreutes Wohnen/ Service-Wohnen	14	16	11	13	13	12	14
Wohngemeinschaft z.B. mit Freunden	2	2	1	5	0	0	2
Organisiertes Wohnen (mehrere Generationen im Haus)	/	1	0	2	0	0	1
Bei den Kindern oder anderen Verwandten im Haus	6	7	5	5	10	1	7
Alten- oder Pflegeheim	11	14	8	5	18	18	10

Angaben in %; / Wert: $x < 0.5$

¹ Signifikanz für alle 4 Altersgruppen gerechnet

fett: Unterschiede innerhalb der Stadt zwischen den Ausprägungen der jeweiligen Variable signifikant ($p < 0.01$)

N(Chemnitz)=376; N(Mannheim)=402

Datenbasis: Outdoor Mobility Survey 1995

Jeweils rund 6% gaben an, bei einem notwendigen Umzug aus gesundheitlichen Gründen keinen bestimmten Standort zu bevorzugen. Besonders in der ostdeutschen Untersuchungsregion waren sich viele hierüber nicht sicher. Für die meisten Älteren, die sich zu einem möglichen Umzugsziel äußerten, sollte die neue Wohnung möglichst im gleichen Stadtteil (Ch: 44%, Ma: 50%) oder zumindest in der gleichen Stadt (Ch: 45%, Ma: 37%) liegen.

Dabei ist die Bindung der Befragten an einen Stadtteil abhängig von ihrer Zufriedenheit mit dem Wohnumfeld. Eher Unzufriedene (Skalenwert 0-4) würden den gleichen Stadtteil deutlich seltener als neuen Wohnstandort wählen (Ch: 14%, Ma: 9%), und auch andere Stadtteile in der gleichen Stadt werden von ihnen seltener als von den mit ihrem Wohnumfeld Zufriedenen als Zielort genannt.

Tabelle 7.10: Bevorzugtes Ziel bei aus gesundheitlichen Gründen notwendiger Wohnungsaufgabe¹
(nach Wohngebieten)

	Insgesamt	Zentrum	Mittlerer Ring		Randgebiete	
Chemnitz		Ch-Z	Ch-M1	Ch-M2	Ch-R1	Ch-R2
Gleicher Stadtteil	44	27	((19))	(69)	(53)	(53)
Dieselbe Stadt	45	60	((56))	(28)	(37)	(44)
Zu entfernter lebenden Kindern oder Verwandten	4	2	((11))	(0)	(10)	(0)
Eine andere Stadt in Deutschland	1	2	((0))	(3)	(0)	(0)
Eine landschaftlich schöne Gegend, z.B. ein Kur- oder Ferienort	5	7	((15))	(0)	(0)	(3)
Ausland	0	0	((0))	(0)	(0)	(0)
Mannheim		Ma-Z	Ma-M1	Ma-M2	Ma-R1	Ma-R2
Gleicher Stadtteil	50	47	42	((50))	((77))	((43))
Dieselbe Stadt	37	36	51	((31))	((8))	((46))
Zu entfernter lebenden Kindern oder Verwandten	6	11	2	((4))	((8))	((0))
Eine andere Stadt in Deutschland	3	2	2	((12))	((0))	((0))
Eine landschaftlich schöne Gegend, z.B. ein Kur- oder Ferienort	5	4	2	((4))	((8))	((11))
Ausland	0	0	0	((0))	((0))	((0))

Angaben in %

Werte in Klammern: () 29<n<40; (()) n<30

1 Basis: Nur Befragte, die ihre jetzige Wohnung nicht altengerecht umbauen lassen würden/könnten. 77% aller Befragten in Chemnitz, bzw. 83% in Mannheim gaben dabei ein konkretes Umzugsziel an.

N(Chemnitz)=163; N(Mannheim)=180

Datenbasis: Outdoor Mobility Survey 1995

Auf Ebene der Stadtteiltypen entscheiden sich die Bewohner der Wohnvorstädte in Chemnitz am deutlichsten für einen Verbleib in ihrem Viertel (69%), während in Mannheim vor allem die Bewohner des Randgebietes mit altem Ortskern im gleichen Stadtteil bleiben möchten (77%).

Zufriedenheit mit der Wohnung und dem Wohnumfeld

Die Zufriedenheit mit der Wohnung ist in der westdeutschen Untersuchungsregion deutlich größer (8,1 Skalenpunkte) als in der ostdeutschen (7,6).

Tabelle 7.11: Zufriedenheit¹ mit der Wohnung oder dem Haus
(nach Alter, Wohnregion, Haushaltstyp und Wohnform)

	Insgesamt	Chemnitz	Mannheim
Insgesamt*	7,9	7,6	8,1
<i>Alter</i>			
55-64 Jahre	7,6	7,5	7,6
65-74 Jahre	8,1	7,8	8,3
75-79 Jahre	7,8	7,6	8,1
ab 80 Jahre*	8,0	7,5	8,5
<i>HH-Form</i>			
1-Personen-HH	7,8	7,7	7,9
Mehrpersonen-HH*	7,9	7,6	8,3
<i>Wohnform</i>			
Zur Miete	7,5	7,4	7,7
Eigentum	8,8	8,8	8,8
<i>Wohnregion</i>			
Zentrum	7,5	7,2	7,8
Mittlerer Ring	7,9	7,7	8,1
Randgebiete*	8,1	7,8	8,4
Chemnitz			
Ch-Z	-	7,2	-
Ch-M1	-	7,7	-
Ch-M2	-	7,7	-
Ch-R1	-	7,2	-
Ch-R2	-	8,2	-
Mannheim			
Ma-Z	-	-	7,8
Ma-M1	-	-	7,9
Ma-M2	-	-	8,5
Ma-R1	-	-	9,0
Ma-R2	-	-	8,0

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

- trifft nicht zu

* Unterschiede zwischen Ost- und Westregion signifikant ($p < 0.01$)

fett: Unterschiede innerhalb der Stadt zwischen den Ausprägungen der jeweiligen Variable signifikant ($p < 0.01$)

N(Chemnitz)=388; N(Mannheim)=400

Datenbasis: Outdoor Mobility Survey 1995

In Chemnitz bestehen zugleich große Unterschiede zwischen den einzelnen Stadtteilen. Besonders niedrige Zufriedenheitswerte werden hier im Stadtzentrum und in der Hochhaussiedlung (7,2) vergeben. Diejenigen Älteren allerdings, die im eigenen Haus oder in der eigenen Wohnung wohnen, sind trotz des in Chemnitz teilweise mangelnden Wohnkomforts in beiden Untersuchungsregionen gleichermaßen zufrieden.

Tabelle 7.12: Zufriedenheit¹ mit der Wohngegend
(nach Alter und Wohnregion)

	Insgesamt	Chemnitz	Mannheim
Insgesamt	7,4	7,4	7,3
<i>Alter</i>			
55-64 Jahre	6,9	7,1	6,7
65-74 Jahre	7,4	7,5	7,3
75-79 Jahre	7,4	7,6	7,3
ab 80 Jahre	7,8	7,7	8,0
<i>Wohnregion</i>			
Zentrum	6,8	7,2	6,4
Mittlerer Ring	7,6	7,8	7,4
Randgebiete	7,6	7,3	7,9
Chemnitz			
Ch-Z	-	7,2	-
Ch-M1	-	7,1	-
Ch-M2	-	8,4	-
Ch-R1	-	6,4	-
Ch-R2	-	7,8	-
Mannheim			
Ma-Z	-	-	6,4
Ma-M1	-	-	6,7
Ma-M2	-	-	8,2
Ma-R1	-	-	9,0
Ma-R2	-	-	7,1

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

fett: Unterschiede innerhalb der Stadt zwischen den Ausprägungen der jeweiligen Variable signifikant ($p < 0.01$)

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

Datenbasis: Outdoor Mobility Survey 1995

Besonders groß sind in diesem Bereich die Unterschiede in den Wohnregionen: In Chemnitz sind die Bewohner der Wohnvorstadt im mittleren Ring am zufriedensten (8,4 Skalenpunkte). Verhältnismäßig zufrieden (7,8) sind auch die älteren Chemnitzer in den Eigenheimsiedlungen am

Stadttrand, während die Zufriedenheit im Zentrum und in der zentrumsnahen Vorstadt etwas geringer ist (7,1).

Am wenigsten zufrieden äußern sich die Bewohner der Hochhaussiedlung mit 6,4 Skalenpunkten auf der Zufriedenheitsskala.

In Mannheim ist die Zufriedenheit mit der Wohnumgebung in der Innenstadt und dem zentrumsnahen früheren Arbeiterviertel am niedrigsten (6,8 und 6,7). In der Wohnvorstadt des mittleren Rings und den Eigenheimsiedlungen der Randgebiete äußern die Älteren sich relativ zufrieden (8,2 bzw. 7,3); das Randgebiet mit altem Ortskern fällt wieder durch einen besonders hohen Zufriedenheitswert (9,2) auf.

7.2 Sicherheitsgefühle und Ängste

Wie wohl jemand sich in einer Wohngegend fühlt, hängt unter anderem damit zusammen, inwieweit diese den subjektiven Sicherheitsbedürfnissen einer Person entspricht. Dies scheint in den untersuchten Städten nur begrenzt der Fall zu sein, denn in der ost- wie der westdeutschen Untersuchungsregion fühlen sich nahezu vier von zehn Älteren in ihrer Wohnumgebung ziemlich oder sogar sehr unsicher. Insbesondere die Mannheimer Frauen äußern sich verunsichert (52%). Das Alter spielt dagegen im Hinblick auf das Sicherheitsgefühl keine große Rolle.

Für viele ältere Männer und Frauen ist dadurch eine Inanspruchnahme von kulturellen Angeboten wie Theater oder Konzert oft nicht mehr möglich. Solche Veranstaltungen werden in der Regel am Abend angeboten und sind – insbesondere für Ältere ohne Zugang zu einem Pkw – durch einen reduzierten Fahrbetrieb der öffentlichen Verkehrsmittel in den Abendstunden nur noch eingeschränkt nutzbar. Berta G. (62, Ch) zum Beispiel traut sich abends nicht mehr in die Stadt. Zu Veranstaltungen geht sie nur noch, wenn sie von Bekannten im Auto mitgenommen wird. *„Da sind solche Jugendliche und soviel Besoffene – da traue ich mich nimmer. Und andere auch net. Da passiert doch so viel abends.“*

Walter F. (77, Ma), Autofahrer, fühlt sich körperlich und geistig noch sehr beweglich. Aber auch er meint: *„Die Kriminalität ist nicht grad niedrig hier. Und sie richtet sich hauptsächlich gegen ältere Menschen. Und Kinder. Also diejenigen, die etwas hilfloser derartigen Attacken ausgeliefert sind. Die Kriminalität hat zugenommen im Vergleich mit früheren Jahren. Also diese Zerstörungswut, das ist was Neues!“*

Tabelle 7.13: Sicherheitsgefühl in der Wohngegend
(nach Geschlecht und Alter)

Fühle mich...	sehr sicher	ziemlich sicher	ziemlich unsicher	sehr unsicher
Insgesamt	14	47	31	8
Männer	17	51	26	6
Frauen	11	42	35	11
Chemnitz				
Insgesamt	13	51	28	8
Männer	14	53	26	6
Frauen	11	49	30	10
55-64 Jahre	9	57	29	5
65-74 Jahre	15	49	28	7
75-79 Jahre	12	51	30	8
ab 80 Jahre	13	46	27	13
Zentrum	4	53	31	11
Ch-Z	4	53	31	11
Mittlerer Ring	16	58	20	6
Ch-M1	11	48	33	8
Ch-M2	21	68	7	4
Randgebiete	14	42	35	9
Ch-R1	10	40	40	11
Ch-R2	18	43	32	7
Mannheim				
Insgesamt	16	43	33	8
Männer	20	49	26	5
Frauen	12	36	40	12
55-64 Jahre	19	43	31	6
65-74 Jahre	17	44	34	6
75-79 Jahre	13	37	36	13
ab 80 Jahre	15	46	30	9
Zentrum	8	34	39	19
Ma-Z	8	34	39	19
Mittlerer Ring	13	44	38	5
Ma-M1	11	37	47	5
Ma-M2	14	52	28	6
Randgebiete	25	47	24	4
Ma-R1	24	56	20	0
Ma-R2	26	42	26	7

Angaben in %

1 keine signifikanten Unterschiede ($p < 0.01$) zwischen Ost- und Westregion

fett: Unterschiede zwischen Geschlecht/Altersgruppen bzw. Wohnregion signifikant ($p < 0.01$)

N(Chemnitz)=399; N(Mannheim)=401

Datenbasis: Outdoor Mobility Survey 1995

Am größten sind die Ängste jeweils in den Innenstädten und zentrumsnahen Stadtteilen sowie in der Hochhaussiedlung, also in Gegenden, in denen auch die geringsten Zufriedenheitswerte mit dem Wohnumfeld vergeben werden.

In den Stadtteilen dagegen, in denen Ängste und Unsicherheitsgefühle relativ gering sind, wird zugleich auch eine hohe Zufriedenheit mit der Wohnumgebung geäußert. In Chemnitz sind dies die Stadtteile im mittleren Ring, in Mannheim die Randgebiete (Tabelle 7.13; vgl. nochmals Tabelle 7.12).

Als Grund für die Unsicherheitsgefühle wird in allen Wohngebieten an erster Stelle die Angst genannt, bei Dunkelheit überfallen zu werden. In Mannheim ist außerdem die Befürchtung groß, dass während der Abwesenheit von der Wohnung eingebrochen werden könnte. Die weiteren Begründungen, die angeführt werden, variieren je nach örtlichen Gegebenheiten: Sich „rumtreibende Gestalten“ scheinen speziell ein Problem in den Innenstädten, in Mannheim auch in den Gebieten des mittleren Rings zu sein. Eine Verunsicherung durch negative Vorkommnisse in der Vergangenheit und die Angst, sogar am Tag überfallen zu werden, wird von fast jedem beziehungsweise jeder fünften älteren Befragten in der Mannheimer Innenstadt geäußert. „Einsame Gegenden“ tragen vor allem in den Mannheimer Bezirken des mittleren Rings und in den Chemnitzer Randgebieten zu erhöhten Ängsten bei.

Äußere Rahmenbedingungen wie schlechte Straßenbeleuchtung oder gefährliche Straßen werden im Vergleich dazu wesentlich seltener als Ursachen für Unsicherheitsgefühle genannt (Tabelle 7.14).

Tabelle 7.14: Gründe für Unsicherheit in der Wohngegend

	Insgesamt ¹	Zentrum	Mittlerer Ring		Randgebiete	
Chemnitz		Ch-Z	Ch-M1	Ch-M2	Ch-R1	Ch-R2
Angst vor Überfall in Dunkelheit	77	83	80	75	65	78
Sich rumtreibende Gestalten*	32	50	23	0	62	0
Einbruch bei Abwesenheit	31	24	33	50	17	43
Auch am Tage Angst vor Überfall	8	21	30	38	24	35
Einsame Gegend*	23	17	17	0	29	40
Negative Vorkommnisse in Vergangenheit	17	21	20	12	24	5
Andere Gründe	9	10	17	0	14	0
Uneinsichtiges Gelände	9	12	7	0	7	11
Schlechte Straßenbeleuchtung	9	2	17	0	31	23
Gefährliche Straßen	7	7	10	0	7	8
Mannheim		Ma-Z	Ma-M1	Ma-M2	Ma-R1	Ma-R2
Angst vor Überfall in Dunkelheit*	81	80	93	96	75	57
Einbruch bei Abwesenheit	48	42	57	52	67	34
Sich rumtreibende Gestalten*	42	47	69	13	17	28
Negative Vorkommnisse in Vergangenheit	35	37	31	48	50	24
Einsame Gegend*	31	10	57	30	75	21
Auch am Tage Angst vor Überfall	22	30	19	22	8	14
Andere Gründe	16	12	17	17	17	21
Gefährliche Straßen	16	17	17	9	8	21
Schlechte Straßenbeleuchtung	14	5	19	17	33	14
Uneinsichtiges Gelände*	14	5	36	9	8	7

Angaben in %

* Unterschiede zwischen den Wohngebieten signifikant ($p < 0.01$)

1 Unterschiede zwischen Ost- und Westregion signifikant ($p < 0.01$)

Basis: nur Befragte, die sich unsicher fühlen: N(Chemnitz)=146; N(Mannheim)=166

Datenbasis: Outdoor Mobility Survey 1995

7.3 Angebote und Dienstleistungen

Mit der im höheren Alter zunehmenden Wahrscheinlichkeit physischer Einschränkungen wächst die Bedeutung der Erreichbarkeit von Geschäften, Dienstleistungseinrichtungen, medizinischer Versorgung und Freizeitangeboten in Wohnungsnähe. Im folgenden wird untersucht, in-

wieweit diese Erfordernisse in den untersuchten Städten gegeben sind. Erfragt wurde zunächst, welche Einrichtungen innerhalb von 15 Minuten erreichbar sind, welche von den Älteren als wichtig eingeschätzt und genutzt werden und ob dies mit Schwierigkeiten verbunden ist.

Sowohl zwischen den Städten Chemnitz und Mannheim wie zwischen den einzelnen Wohngebieten bestehen im Hinblick auf die Versorgung mit Dienstleistungseinrichtungen große Unterschiede. Während die ostdeutschen Befragten besser mit Lebensmittelläden und Bushaltestellen in erreichbarer Nähe ausgestattet sind, ist ihre Versorgung in vielen anderen Bereichen signifikant schlechter als in Mannheim. Auch in der Bewertung der Wichtigkeit verschiedener Einrichtungen weichen die Angaben der west- und ostdeutschen Älteren zum Teil erheblich voneinander ab. Für die Beschreibung der wohnortnahen Infrastruktureinrichtungen ist jedoch eine Betrachtung nach einzelnen Stadtteiltypen unerlässlich.

In den Zentren beider Städte sind die infrastrukturellen Voraussetzungen offensichtlich gut, denn die überwiegende Mehrheit der Älteren in den innerstädtischen Wohngebieten gibt an, dass die für eine eigenständige Lebensführung wichtigen Einrichtungen in ihrem Stadtviertel vorhanden sind. Ausnahmen bilden lediglich spezielle Einrichtungen wie Seniorenzentren, Sozialstationen oder Tagespflegeeinrichtungen und Schwimmbäder, die aber auch nur von einem kleinen Teil der Älteren als für sie wichtig erachtet werden. In Chemnitz ist außerdem die Versorgung mit Krankenhaus, Kirche und Friedhof lückenhaft.

In den Wohngebieten des mittleren Rings zeigen sich in der ostdeutschen Stadt darüber hinaus deutliche Lücken in Bezug auf Behörden und kulturelle Einrichtungen. Im früheren Arbeitervorort von Mannheim wirkt sich die zentrumsnahe Lage positiv auf die Erreichbarkeit der meisten Einrichtungen aus, während in den anderen Stadtteilen des mittleren Rings ähnliche Defizite zu erkennen sind wie in Chemnitz.

Die Randgebiete sind insgesamt in beiden Städten, besonders aber in Chemnitz, mit Dienstleistungseinrichtungen wesentlich spärlicher versorgt als die Stadtzentren oder der mittlere Ring. Innerhalb der jeweiligen Randgebiete bestehen jedoch deutliche, siedlungsstrukturell bedingte Unterschiede.

In dem Randgebiet mit altem, gewachsenem Ortskern ist die Erreichbarkeit von Dienstleistungseinrichtungen ähnlich günstig wie in den Zentren und den Innenstadtrandlagen. Auch in der Hochhaussiedlung sind mit Ausnahme von Behörden die wichtigsten Einrichtungen vor-

handen. Die bekannt spärlichere Versorgung der reinen Wohngebiete am Stadtrand zeigt sich auch in den entsprechenden Vierteln von Chemnitz und Mannheim. Lediglich Lebensmittelgeschäfte, Sparkassen, Bushaltestellen und medizinische Versorgungseinrichtungen sowie in Mannheim Post und Kirche sind weitgehend vorhanden (Tabelle 7.15).

Tabelle 7.15: Vorhandene¹ Geschäfte und Einrichtungen im Stadtviertel, die für Ältere wichtig sind

	Chemnitz		Mannheim	
	vorhanden	wichtig	vorhanden	wichtig
Lebensmittelladen	97 ⁺	86	93	86
Arzt, Gesundheitszentrum	93	72	90	69
Apotheke	90	67	94	75
Bank, Sparkasse	96	66	94	74
Andere Geschäfte	86	53	85	58
Post	86	49 ⁺	89	63
Park, Grünanlage	65 ⁺	33	80	38
Friseur	82	30 ⁺	87	41
Fußpflege, Physiotherapie u.ä.	60	20	67	19
Klinik, Krankenhaus	32 ⁺	13 ⁺	56	26
Rathaus, Sozialamt, Behörden	26 ⁺	11 ⁺	67	21
Sozialstation, Seniorenzentrum	31 ⁺	9	53	7
Kulturelle Einrichtungen	27 ⁺	9 ⁺	58	15
Friedhof	20 ⁺	8 ⁺	56	22
Schwimmbad, Fitness-Center	44	7	44	9
Tagespflege	13 ⁺	4	39	4
Kirche	27 ⁺	4 ⁺	90	37
Bushaltestelle	96 ⁺	59 ⁺	85	45
Straßenbahnhaltestelle	58 ⁺	33 ⁺	82	54
Bahnhof	22 ⁺	7 ⁺	52	18

Angaben in %, Mehrfachnennungen möglich

1 innerhalb von 15 Minuten erreichbar

+ Unterschiede zum entsprechenden Wert (Mannheim) signifikant ($p < 0.01$)

Frage: Sagen Sie mir bitte, (a) ob es die folgenden Einrichtungen in Ihrem Stadtviertel gibt und (b) welche davon wichtig für Sie sind?

N(Chemnitz)=398; N(Mannheim)=401

Datenbasis: Outdoor Mobility Survey 1995

Tabelle 7.16: Vorhandene¹ Geschäfte und Einrichtungen im Stadtviertel

	Zentrum	Mittlerer Ring		Randgebiete	
	Ch-Z	Ch-M1	Ch-M2	Ch-R1	Ch-R2
Chemnitz					
Lebensmittelladen	96	97	100	100	95
Arzt, Gesundheitszentrum	98	94	96	88	89
Apotheke*	98	97	100	81	73
Bank, Sparkasse	98	99	100	91	90
Andere Geschäfte*	95	93	95	63	78
Post*	96	90	100	77	65
Park, Grünanlage*	84	58	85	54	40
Friseur*	94	85	97	77	60
Fußpflege/Physiotherapie*	66	65	89	60	26
Klinik, Krankenhaus*	24	19	88	4	21
Rathaus, Sozialamt, Behörden*	79	18	11	0	4
Sozialstation, Seniorenzentrum*	26	50	52	33	2
Kulturelle Einrichtungen*	73	18	20	2	4
Friedhof*	14	15	21	12	32
Schwimmbad, Fitness-Center*	64	31	77	40	11
Tagespflege*	9	17	29	9	4
Kirche*	43	21	23	5	33
Bushaltestelle	98	93	100	91	98
Straßenbahnhaltestelle*	86	29	84	86	13
Bahnhof*	60	14	7	2	12
Mannheim	Ma-Z	Ma-M1	Ma-M2	Ma-R1	Ma-R2
Lebensmittelladen*	96	100	91	100	80
Arzt, Gesundheitszentrum*	98	96	84	93	78
Apotheke*	100	99	93	98	80
Bank, Sparkasse*	99	99	96	100	80
Andere Geschäfte*	98	91	58	97	75
Post*	94	99	75	98	79
Park, Grünanlage*	85	96	84	85	54
Friseur*	97	91	88	95	65
Fußpflege/Physiotherapie*	74	81	68	85	33
Klinik, Krankenhaus*	68	94	55	62	8
Rathaus, Sozialamt, Behörden*	88	75	32	93	43
Sozialstation, Seniorenzentrum*	61	74	39	67	27
Kulturelle Einrichtungen*	76	85	28	83	18
Friedhof*	46	70	28	98	46
Schwimmbad, Fitness-Center*	55	81	43	25	12
Tagespflege*	43	67	25	52	11
Kirche*	83	98	86	98	89
Bushaltestelle*	67	95	84	93	93
Straßenbahnhaltestelle*	93	99	78	100	44
Bahnhof*	73	70	29	22	52

Angaben in %, Mehrfachnennungen möglich

1 innerhalb von 15 Minuten erreichbar

* Unterschiede zwischen den Wohnregionen signifikant ($p < 0.01$)

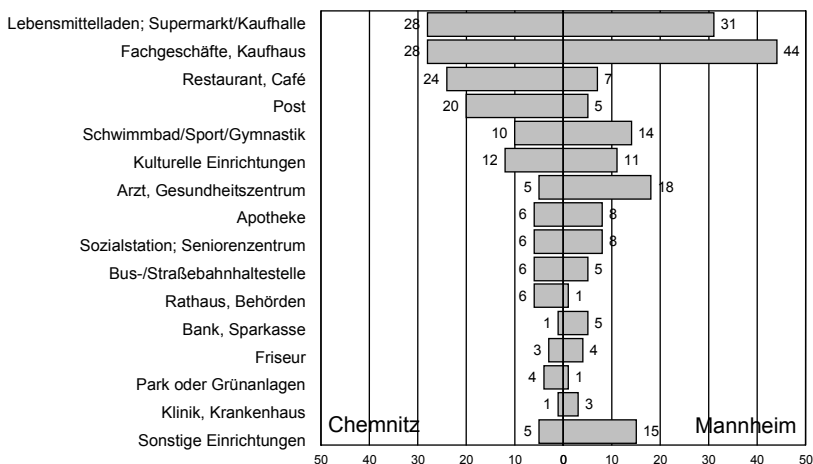
N(Chemnitz)=398; N(Mannheim)=401

Datenbasis: Outdoor Mobility Survey 1995

Was wird vermisst?

Als Folge der unterschiedlichen Erreichbarkeit werden Angebote und Einrichtungen fast ausschließlich von Bewohnern des mittleren Rings und der Randgebiete vermisst. Fast 30% der älteren Männer und Frauen aus diesen Wohngebieten nennen mindestens eine Dienstleistungseinrichtung, die für sie wichtig wäre, aber nicht vorhanden oder nicht erreichbar ist. Dazu gehören trotz ihrer vergleichsweise hohen Verbreitung insbesondere Lebensmittelläden, aber auch andere Einzelhandelsgeschäfte wie Metzger oder Buchhandlungen, sowie medizinische Versorgungseinrichtungen und Sportmöglichkeiten. Die Älteren in der ostdeutschen Untersuchungsregion vermissen vor allem auch Restaurants und Cafés, Postämter und kulturelle Einrichtungen (Abbildung 7.3).

Abbildung 7.3: Vermisste Geschäfte und Einrichtungen in der Wohngegend



Anzahl der Nennungen (offene Antwortmöglichkeit); Mehrfachnennungen möglich
 N(Chemnitz)=119 (30% aller Befragten); N(Mannheim)=116 (29%)
 Datenbasis: Outdoor Mobility Survey 1995

Schwierig wird eine lückenhafte Infrastruktur für Ältere vor allem dann, wenn Beeinträchtigungen der Bewegungsfähigkeit auftreten, die Verkehrsanbindung ungünstig ist und kein Auto zur Verfügung steht. Eine solche Situation kann unter Umständen eine selbständige Lebensführung im Alter gefährden, wenn Mobilitätsdefizite zunehmen und sich gleichzeitig die Tendenz fortsetzt, Geschäfte, Dienstleistungseinrichtungen

gen, medizinische Versorgung und Freizeitangebote immer stärker entweder im Zentrum oder „auf der grünen Wiese“ zu konzentrieren. Ländliche Regionen und städtische Randgebiete sind schon heute mit solchen Einrichtungen oft nur noch rudimentär versorgt.

Tabelle 7.17: Zufriedenheit¹ mit Angeboten und Einrichtungen in der Wohngegend

	Insgesamt	Chemnitz	Mannheim
Insgesamt	7,3	7,2	7,4
Alter			
55-64 Jahre	7,0	6,9	7,2
65-74 Jahre	7,3	7,3	7,3
75-79 Jahre	7,4	7,4	7,3
ab 80 Jahre	7,4	7,3	7,6
Wohngebiet			
Ch-Z	-	7,3	-
Ch-M1	-	8,0	-
Ch-M2	-	7,8	-
Ch-R1	-	6,6	-
Ch-R2	-	6,3	-
Ma-Z	-	-	8,5
Ma-M1	-	-	8,1
Ma-M2	-	-	6,4
Ma-R1	-	-	8,5
Ma-R2	-	-	5,4

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

- trifft nicht zu

* Unterschiede zwischen Ost- und Westregion signifikant ($p < 0.01$)

fett: Unterschiede innerhalb der Stadt zwischen Ausprägungen der jeweiligen Variable signifikant ($p < 0.01$)

N(Chemnitz)=395; N(Mannheim)=396

Datenbasis: Outdoor Mobility Survey 1995

Die ungünstigere Versorgung der Randgebiete macht sich bei den Älteren, die in diesen Stadtteilen wohnen, in einer entsprechend größeren Unzufriedenheit mit dem vorhandenen Angebot bemerkbar. Das gilt für alle Altersgruppen und für die Ost- wie die Westregion gleichermaßen (Tabelle 7.17).

Für die Zufriedenheit mit der Wohnumgebung hingegen scheint die Erreichbarkeit von Dienstleistungseinrichtungen keine allzu große Rolle zu spielen. Die Älteren in den Zentren und innenstadtnahen Quartieren

sind bei besserem Angebot weniger zufrieden mit ihrem Wohnumfeld als die geringer versorgten Eigenheimsiedlungen am Stadtrand (Tabelle 7.12).

Wie sich der unterschiedliche Ausstattungsgrad der Wohnregionen auf die Mobilität Älterer auswirkt, wird im folgenden Abschnitt dargestellt.

Verkehrsmittelnutzung für Besorgungen und zu Freizeiteinrichtungen

Verkehrsmittelwahl nach Wohngegend

Überprüft man, welche Rolle die Wohnlage für die Verkehrsmittelwahl zum Erreichen von Versorgungs- und Freizeiteinrichtungen spielt, lassen sich Unterschiede je nach Einrichtung, zwischen Ost- und Westregion sowie zwischen den Bewohnern der verschiedenen Wohngebiete feststellen. Wir verdeutlichen dies an einigen ausgewählten Einrichtungen, die von den Älteren als wichtig für ihren alltäglichen Bedarf, für die Gesundheitsversorgung und für Freizeitaktivitäten erachtet werden: Lebensmittelläden, Sparkasse beziehungsweise Bank und Arzt sowie Sport- und kulturelle Einrichtungen (Tabellen 7.18 und 7.19a-c).

Tabelle 7.18: Verkehrsmittelwahl für Besorgungen und zu Freizeiteinrichtungen

	Zu Fuß	Auto	Bus	Straßenbahn	Fahrrad	Taxi u.a. ¹	N
Chemnitz							
Lebensmittelladen	85	14	5	2	1	0	309
Arzt	77	13	11	5	1	1	312
Bank	77	13	10	4	1	0	303
Kulturelle Einrichtungen	65	9	31	29	2	2	55
Schwimmbad	75	17	10	4	3	0	72
Mannheim							
Lebensmittelladen	83	13	4	3	10	/	301
Arzt	69	19	3	11	8	4	300
Bank	77	15	5	6	11	1	320
Kulturelle Einrichtungen	71	14	7	19	7	11	72
Schwimmbad	45	24	17	28	3	10	58

Angaben in %

Mehrfachnennungen möglich

1 incl. Fahrdienst

Datenbasis: Outdoor Mobility Survey 1995

In den Stadtzentren können die für die alltägliche Versorgung notwendigen Einrichtungen zum überwiegenden Teil – zu 75% bis 95% – zu Fuß erreicht werden. Die beste fußläufige Verteilung für die Befragten haben offensichtlich Banken und Sparkassen, gefolgt von Lebensmittelläden und Arztpraxen. Aber auch kulturelle und sportliche Angebote werden in den Zentren in über 80% der Fälle zu Fuß erreicht.

In den Vororten des mittleren Rings sind deutliche „Ost-West“-Unterschiede erkennbar: Während Wege zu Lebensmittelgeschäften, zum Arzt und zur Sparkasse in diesen Wohngebieten in Chemnitz noch zum größten Teil zu Fuß zurückgelegt werden, steigt in den entsprechenden Mannheimer Stadtteilen der Anteil der Auto- und ÖPNV-Nutzung je nach Zieleinrichtung auf mehr als ein Drittel.

Tabelle 7.19a: Verkehrsmittelwahl: Lebensmittelläden
(nach Wohnregion)

	Zu Fuß	Fahrrad	Auto (Selbstf.)	Auto (Mitfahrer)	Bus	Straßen- bahn	N
Chemnitz							
Insgesamt	85	1*	8	6	5	2	354
Zentrum	87	0	6	2	5	6	86
Mittlerer Ring	90	1	7	4	1	1	135
Randgebiete	79	3	10	10	9	1	133
Mannheim							
Insgesamt	83	10	10	4	4	3	349
Zentrum	96	3	1	1	0	3	95
Mittlerer Ring	81	3	9	4	4	4	135
Randgebiete	74	24	18	6	7	3	119

Angaben in %

Mehrfachnennungen möglich

* Unterschied zu entsprechendem Mannheimer Wert signifikant ($p < 0.01$)

fett: Unterschiede zwischen den Wohnregionen signifikant ($p < 0.01$)

Datenbasis: Outdoor Mobility Survey 1995

Tabelle 7.19b: Verkehrsmittelwahl: Arzt (nach Wohnregion)

	Zu Fuß	Fahrrad	Auto (Selbstf.)	Auto (Mitf.)	Bus	Straßen- bahn	Taxi	
Chemnitz								
Insgesamt	77	1*	6*	8	11*	5	1	312
Zentrum	76	0	4	0	13	11	0	76
Mittlerer Ring	87	1	2	8	6	1	1	126
Randgebiete	65	1	11	13	14	7	2	110
Mannheim								
Insgesamt	69	8	14	6	3	11	4	300
Zentrum	84	4	1	1	0	12	1	82
Mittlerer Ring	64	2	16	8	7	18	6	117
Randgebiete	61	19	22	9	2	2	3	101

Angaben in %

Mehrfachnennungen möglich

* Unterschied zu entsprechendem Mannheimer Wert signifikant ($p < 0.01$)

fett: Unterschiede zwischen den Wohnregionen signifikant ($p < 0.01$)

Datenbasis: Outdoor Mobility Survey 1995

Tabelle 7.19c: Verkehrsmittelwahl: Bank (nach Wohnregion)

	Zu Fuß	Fahrrad ¹	Auto (Selbstf.)	Auto (Mitf.)	Bus	Straßen- bahn	N
Chemnitz							
Insgesamt	77	2*	5	7	10	4	303
Zentrum	93	0	0	0	6	6	72
Mittlerer Ring	86	2	5	4	5	1	121
Randgebiete	57	3	9	15	17	6	110
Mannheim							
Insgesamt	77	11	10	6	5	6	320
Zentrum	94	3	0	1	0	2	94
Mittlerer Ring	76	4	11	4	11	12	115
Randgebiete	64	24	16	11	3	3	111

Angaben in %;

Mehrfachnennungen möglich

* Unterschied zu entsprechendem Mannheimer Wert signifikant ($p < 0.01$) (nur gesamt)

fett: Unterschiede zwischen den Wohnregionen signifikant ($p < 0.01$)

¹ incl. Moped/Motorrad in Chemnitz

Datenbasis: Outdoor Mobility Survey 1995

In den Randgebieten nimmt die Bedeutung von Pkw und ÖPNV noch weiter zu. In beiden Untersuchungsregionen werden Arzt und Sparkas-

se nur noch in etwa 60% der Fälle zu Fuß erreicht, und selbst für den Weg zum Lebensmittelladen wird zu etwa einem Fünftel das Auto benutzt. Der ÖPNV-Anteil ist in Chemnitz aufgrund der geringeren Pkw-Verfügbarkeit deutlich höher als in Mannheim. Mit Sportstätten und kulturellen Einrichtungen sind die Randgebiete am spärlichsten versorgt. Entsprechend wenig können von den Älteren in diesen Wohngebieten die eigenen Füße als Verkehrsmittel genutzt werden. Bei einer insgesamt geringeren Nutzung und Bedeutung dieser Einrichtungen für ältere Menschen ist hier der Auto- und ÖPNV-Anteil an den Verkehrsmitteln am höchsten.

Verkehrsmittelwahl nach individuellen Voraussetzungen und Art der Einrichtung

Die wichtigsten Unterschiede, die nach den Tagebuchaufzeichnungen der Befragten zwischen der ost- und der westdeutschen Untersuchungsregion hinsichtlich individueller Voraussetzungen bestehen, setzen sich auch in den Ergebnissen der Fragebogenauswertung zur Verkehrsmittelwahl im Hinblick auf verschiedene Dienstleistungsangebote und Einrichtungen unabhängig von der betrachteten Einrichtung als Muster fort.

Dazu gehört, dass in der ostdeutschen Untersuchungsregion der Anteil der Fußgänger ebenso wie der Anteil der Busnutzer höher ist, während in der westdeutschen Untersuchungsregion insbesondere das Auto, aber auch das Fahrrad deutlich häufiger genutzt werden. Fahrrad und Auto werden als übliche Verkehrsmittel überwiegend von Personen unter 75 Jahren genannt, während sich Fußgänger und Nutzer des ÖPNV in der Regel etwa zu gleichen Teilen aus Befragten unter und ab 75 Jahre zusammensetzen. Lediglich die unter „Sonstige“ zusammengefassten Verkehrsmittel Taxi, Bahn und Fahrdienste werden etwas häufiger von dem älteren Personenkreis genutzt, und zwar vor allem bei Fahrten zur Klinik und zum Arzt.

Überprüft nach dem Einfluss, den die Verfügbarkeit eines Pkw auf die Verkehrsmittelwahl zum Erreichen wichtiger Dienstleistungsangebote hat, lässt sich für alle erfragten Einrichtungen grob folgendes Muster feststellen: Personen ohne Pkw im Haushalt geben in der Regel häufiger an, Einrichtungen zu Fuß zu erreichen. Die Differenz gegenüber den Autobesitzern beträgt jedoch selten mehr als 10%. Das Fahrrad wird überwiegend von Personen genutzt, die gleichzeitig auch ein Auto im Haushalt haben. Der ÖPNV hingegen scheint eine fehlende Pkw-Verfügbarkeit zu kompensieren. Bei den Personen ohne Pkw, die zu etwa 20% angeben, zu wichtigen Einrichtungen üblicherweise mit dem

Auto zu fahren, handelt es sich in der Regel um Mitfahrer. Sonstige Verkehrsmittel wie das Taxi nutzen erwartungsgemäß überwiegend Personen ohne Auto, und zwar neben Fahrten zum Arzt und zur Klinik auch für Fahrten zur Post oder Sparkasse. Ältere, die Schwierigkeiten haben, wichtige Einrichtungen zu erreichen, erledigen ihre Wege generell häufiger mit dem Auto oder dem ÖPNV als Personen ohne Schwierigkeiten.

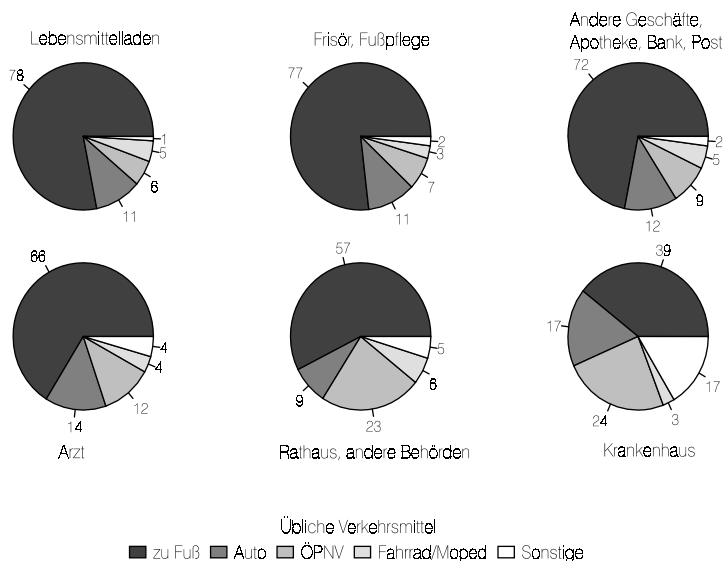
Schwierigkeiten beim Erreichen von mindestens einer Dienstleistungseinrichtung werden insgesamt in Chemnitz etwas häufiger genannt (26%) als in Mannheim (17%). Bei Personen, die kein Auto im Haushalt zur Verfügung haben, treten Schwierigkeiten in beiden Städten in größerem Ausmaß auf (Ch: 32%, Ma: 25%) als bei Personen mit Pkw (Ch: 18%, Ma: 11%).

Betrachtet man die beschriebenen Muster nach der Art der aufgesuchten Einrichtungen, ergeben sich in Abhängigkeit von räumlichen Gegebenheiten und verfügbaren Verkehrsmitteln deutliche Unterschiede¹². Lebensmittelläden sowie Frisör und Fußpflege, aber auch die Kirche werden in jeweils gut drei Viertel der Fälle zu Fuß erreicht. Fahrrad und öffentliche Verkehrsmittel spielen für das Erreichen dieser Einrichtungen nur eine ganz geringe Rolle, und das Auto wird in 11% der Fälle genutzt.

Andere Geschäfte, Apotheke, Bank oder Post werden zu 12% mit dem Pkw erreicht. Zugleich nimmt der Anteil der fußläufigen Erreichbarkeit ab, während die Bedeutung des ÖPNV als Verkehrsmittel etwas steigt. Die Wege zu diesen wie auch allen weiteren in Abbildung 7.4 aufgeführten Einrichtungen werden – allerdings fast ausschließlich in Mannheim – jeweils zu rund 5% mit dem Fahrrad erledigt.

¹² In Abbildung 7.4 wird zugunsten einer besseren Übersichtlichkeit und um zu geringe Fallzahlen zu vermeiden, nicht nach ost- und westdeutscher Untersuchungsregion unterteilt, da außer den beschriebenen Abweichungen nur in wenigen Untergruppen signifikante Unterschiede bestehen. Aus dem gleichen Grund werden die Verkehrsmittel Bus und Straßenbahn sowie Fahrrad und Moped zusammengefaßt. Darüber hinaus werden diejenigen Dienstleistungseinrichtungen und Angebote zusammengefaßt, die ein ähnliches Muster der Verkehrsmittelwahl aufweisen.

Abbildung 7.4: Verkehrsmittelwahl nach Einrichtungen



Angaben in % (nach Anzahl der Nennungen)

Datenbasis: Outdoor Mobility Survey 1995

Da man beim Aufsuchen eines Arztes oder eines Krankenhauses in der Regel gesundheitlich eingeschränkt ist, geht bei diesen Einrichtungen der Anteil der Fußgänger erwartungsgemäß zugunsten der Pkw-Fahrer und ÖPNV-Nutzer deutlich zurück. Darüber hinaus wird zum Krankenhaus in 17% der Fälle mit anderen Verkehrsmitteln, vor allem dem Taxi, gefahren. Beim Weg zum Rathaus und zu anderen Behörden tritt zwar ein ähnliches Muster der Verkehrsmittelwahl auf, jedoch ist dies – wie auch beim Weg zum Friedhof – eher durch die räumliche Lage im Stadtgebiet als durch gesundheitliche Beeinträchtigungen begründet.

Insgesamt zeigen diese Ergebnisse, dass die Verkehrsmittel„wahl“ im Alter nicht völlig frei, sondern in Abhängigkeit von jeweils vorhandenen Möglichkeiten und bestehenden Notwendigkeiten geschieht. Sowohl individuelle Ressourcen wie technische Ausstattung und Führerscheinbesitz als auch regionale Infrastruktur und siedlungsstrukturelle Gegebenheiten haben sich dabei als wichtige Faktoren erwiesen.

7.4 Das soziale Umfeld

Wichtige Bezugspersonen

Im höheren Alter wird das Netz sozialer Beziehungen allmählich dünner. Besonders einschneidend wirkt sich der Verlust des Lebensgefährten aus, aber auch gute Freunde können im Alter nicht mehr so leicht ersetzt werden wie in jüngeren Jahren. Ältere Menschen haben signifikant häufiger als Jüngere keine engen Freunde, und je älter sie sind, desto häufiger fühlen sie sich einsam (vgl. Mathwig/Mollenkopf 1996).

Tabelle 7.20: Soziale Beziehungen: „Welche Personen sind wichtig für Sie?“ (nach Befragten mit/ohne Kind(er))

	Alle 15 vorgegebenen Personen-Kategorien	Ohne Kategorien: Sohn, Tochter; Schwiegerkinder; Enkel
Insgesamt	4,6	2,2
Chemnitz	4,3	1,8
Mannheim	5,0	2,7
Befragte mit Kind(ern) (82%)	5,1*	2,2
Chemnitz	4,7*	1,7
Mannheim	5,5*	2,7
Befragte ohne Kinder (18%)	2,5	2,4
Chemnitz	2,1	2,0
Mannheim	2,8	2,8

Durchschnittliche Anzahl von Kategorien wichtiger Personen

* Unterschied zu Wert der Befragten ohne Kinder signifikant ($p < 0.01$)

fett: Unterschiede zwischen Ost- und Westregion signifikant ($p < 0.01$)

Datenbasis: Outdoor Mobility Survey 1995

Anhand einer Liste mit 15 verschiedenen Kategorien möglicher Bezugspersonen (davon eine Kategorie „Sonstige“) wurden die an der Mobilitätsstudie beteiligten Frauen und Männer gefragt, welche Personen für sie wichtig sind. Im Durchschnitt bezeichnen die Älteren in fünf verschiedenen Kategorien Personen als für sie wichtig. Kinderlose können jedoch weniger, nämlich in durchschnittlich nur 2,5 Kategorien, Personen benennen, die für sie wichtig sind – und einige sogar überhaupt keine. Die Älteren in der ostdeutschen Untersuchungsregion benennen in jeweils signifikant weniger Kategorien wichtige Sozialpartner (Tabelle 7.20).

Von verheirateten oder in einer Partnerschaft lebenden Paaren ist bekannt, dass ihre wichtigste Bezugsperson der Partner beziehungsweise die Partnerin ist (Bruckner/Knaup/Müller 1993; Diewald 1993). Lässt man diese Priorität als Selbstverständlichkeit unberücksichtigt, dann zeigen sich bei den befragten älteren und alten Menschen folgende Beziehungsmuster:

Tabelle 7.21: Soziale Beziehungen: „Welche Personen sind wichtig für Sie?“ (nach Befragten mit/ohne Kind(ern))

	mit Kind(ern) (82%)			keine Kinder (18%)		
		Chemnitz	Mannheim		Chemnitz	Mannheim
<i>N</i>	659	333	326	144	66	78
Sohn	71*	70*	71*	-	-	-
Tochter	68*	70*	67*	-	-	-
Schwiegertochter/-sohn	72*	78*	66*	-	-	-
Enkel	76*	83*	70*	3	6	1
Gute Freunde	49	35	63	52	36	65
Nachbarn	50	31	69	51	33	65
Arbeitskollegen	11	10	13	11	11	12
Kirche/Pfarrer/Priester	13	3	23	16	8	23
Haushaltshilfe/Sozialhelfer u.ä.	4	2*	6	8	12	5
Bezahlte Helfer	1	1	2	3	2	5
Geschwister	38	31	46	38	32	44
Andere Verwandte	34*	28*	41	49	45	51
Mutter	5	5	6	3	2	5
Vater	2	2	2	1	2	0
Andere Personen	13	24	2	10	18	3
Niemand	/*	0*	/	3	3	3

Angaben in %

- trifft nicht zu

/ Wert: $x < 0.5$

* Unterschied zu Befragten ohne Kinder signifikant ($p < 0.01$)

fett: Unterschiede zwischen Ost- und Westregion signifikant ($p < 0.01$)

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

Datenbasis: Outdoor Mobility Survey 1995

Bei denjenigen Männern und Frauen, die Kinder und Enkelkinder haben, stehen die erwachsenen Söhne und Töchter und deren Partner sowie Enkel und Urenkel – die engere Familie also – an erster Stelle. In

dieser Hinsicht bestehen nur geringe Unterschiede zwischen den Befragten der beiden untersuchten Städte.

In Mannheim ist lediglich der Anteil der Personen, die keine Kinder haben, etwas höher (19% im Vergleich zu 16% Kinderlosen in Chemnitz), und entsprechend haben sie auch seltener Enkelkinder (ohne Enkel: 21%, in Chemnitz: 8%; vgl. Abschnitt 4.1). Neben den engen Familienangehörigen werden gute Freunde und Nachbarn am häufigsten als wichtige Bezugspersonen genannt, gefolgt von Geschwistern und weitläufigeren Verwandten.

Tabelle 7.22: Soziale Beziehungen: „Welche Personen sind wichtig für Sie?“
(nach Alter, Befragten mit/ohne Kind(ern))

	Chemnitz				Mannheim			
	mit Kind(ern)		keine Kinder		mit Kind(ern)		keine Kinder	
	55-74	75+	55-74	75+	55-74	75+	55-74	75+
<i>N</i>	183	150	27	39	166	160	35	43
Sohn/Tochter	99*	98*	-	-	96*	100*	-	-
Schwiegertochter/-sohn	79*	78*	-	-	63*	70*	-	-
Enkel	87*	77*	((0))	(10)	66*	75*	(0)	3
Gute Freunde	39	30	((44))	(31)	67	59	(71)	60
Nachbarn	32	29	((41))	(28)	70	69	(63)	67
Arbeitskollegen	12	7	((15))	(8)	18	7	(14)	9
Kirche/Pfarrer/Priester	4	3	((7))	(8)	24	22	(14)	30
Haushaltshilfe/Sozialhelfer u.ä.	1	3*	((7))	(15)	4	11	(9)	9
Geschwister	38	21	((41))	(26)	57	34	(54)	35
Andere Verwandte	36	18*	((37))	(51)	49	32*	(40)	60
Mutter/Vater	10	1	((7))	(0)	13	0	(11)	0
Andere Personen	33	14	((26))	(13)	2	1	(3)	2
Niemand	0*	0	((4))	(3)	1	0	(3)	2

Angaben in %

- trifft nicht zu; / Wert: $x < 0.5$

* Unterschied zu Befragten ohne Kinder signifikant ($p < 0.01$)

Werte in Klammern: (()): $n < 30$; (): $30 \leq n < 40$

fett: Unterschiede zwischen den Altersgruppen signifikant ($p < 0.01$)

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

Datenbasis: Outdoor Mobility Survey 1995

Die Beziehungsmuster der kinderlosen Älteren sehen, wie zu erwarten, etwas anders aus: Von ihnen werden gute Freunde und Nachbarn sowie Geschwister und andere, weitläufige Verwandte am häufigsten als wichtige Sozialpartner genannt.

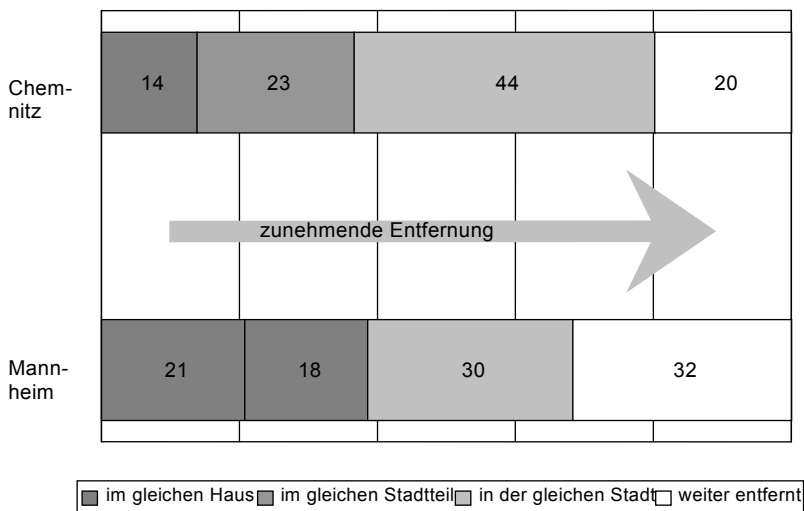
In den höheren Altersgruppen wird das Beziehungsnetz insgesamt dünner. Die Lücken im sozialen Netz werden zum Teil durch bezahlte Helfer oder kirchliche und soziale Dienste geschlossen. Auffällig ist, dass gute Freunde und die weitere Verwandtschaft offenbar in der östlichen Untersuchungsregion in allen Altersgruppen und bei Kinderlosen ebenso wie bei Älteren, die Kinder haben, eine wesentlich geringere Rolle spielen als in der Westregion (Tabelle 7.22).

Unterschiedliche Haushaltsformen und familiäre Netze schlagen sich bei älteren Menschen, wie in Abschnitt 6.3 gezeigt, unmittelbar in einer anderen Häufigkeit von Wegen nieder. Im folgenden wird am Beispiel der Besuche bei den erwachsenen Kindern und deren Familien (die, wie erwähnt, besonders wichtig für die Mobilität Älterer außerhalb der Wohnung sind) untersucht, inwieweit ein Zusammenhang zwischen diesen sozialen Faktoren, der Wohnlage und Verkehrsmittelnutzung besteht.

Verkehrsmittelnutzung für Besuche

Von der überwiegenden Mehrheit der Älteren in den beiden Untersuchungsregionen, die Kinder haben, lebt mindestens ein Kind in der gleichen Stadt (Ch: 80%; Ma: 68%). Rund 40% haben ein Kind sogar im gleichen Stadtteil oder im gleichen Haus. Von jedem beziehungsweise jeder fünften Älteren in Chemnitz und fast jedem oder jeder dritten in Mannheim leben die Kinder jedoch weiter entfernt (Abbildung 7.5).

Abbildung 7.5: Wo lebt das nächste Kind?



Angaben in %

Basis: Befragte mit Kind(ern):

N(Chemnitz)=333; N(Mannheim)=326

Datenbasis: Outdoor Mobility Survey 1995

Betrachtet man nicht nur die am nächsten wohnenden Kinder, sondern bezieht alle Kinder in die Berechnungen ein, dann zeigt sich, dass ein beträchtlicher Teil der Älteren – in Chemnitz 50%, in Mannheim sogar 64% – Kinder hat, die weiter entfernt wohnen.

Kinder im gleichen Stadtteil oder gleichen Haus haben in beiden Untersuchungsregionen diejenigen Älteren am häufigsten, die in den Randgebieten (außer dem Hochhausgebiet) wohnen. Am wenigsten ist das bei den Älteren in den Innenstädten der Fall (Tabelle 7.23).

Tabelle 7.23: Kinder und Wohnnähe

	Insgesamt	Zentrum	Mittlerer Ring		Randgebiete	
Chemnitz		Ch-Z	Ch-M1	Ch-M2	Ch-R1	Ch-R2
Kinder	83	83	88	82	77	85
<i>Wo wohnen die Kinder?¹</i>						
Im gleichen Haus*	14	4	9	5	5	38
Im gleichen Stadtteil	26	13	33	28	34	27
In der gleichen Stadt	54	58	52	66	50	47
Weiter entfernt	50	55	52	48	61	38
Mannheim		Ma-Z	Ma-M1	Ma-M2	Ma-R1	Ma-R2
Kinder*	81	69	81	87	83	87
<i>Wo wohnen die Kinder?¹</i>						
Im gleichen Haus*	21	9	11	25	30	31
Im gleichen Stadtteil	21	13	20	13	24	33
In der gleichen Stadt	37	46	46	34	24	32
Weiter entfernt	64	59	62	72	64	65

Angaben in %, Mehrfachnennungen möglich

1 Nur Befragte mit Kindern: Chemnitz: n=333; Mannheim: n=326

* Unterschiede zwischen den Wohnregionen signifikant ($p < 0.01$)

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

Datenbasis: Outdoor Mobility Survey 1995

In den Randgebieten können infolgedessen Besuche bei Töchtern und Söhnen am ehesten zu Fuß – in Mannheim auch mit dem Fahrrad – gemacht werden. Darüber hinaus ist die Nutzung von privaten und öffentlichen Verkehrsmitteln in allen Wohnregionen ähnlich hoch. Unterschiede zeigen sich in dieser Hinsicht lediglich in dem bereits bekannten Muster der höheren Pkw-Nutzung in der westdeutschen und der stärkeren ÖPNV-Nutzung in der ostdeutschen Untersuchungsregion (Tabelle 7.24).

Rund drei von vier Älteren haben keine Schwierigkeiten, die Personen, die für sie wichtig sind, auch zu erreichen. Die Wohnregion spielt in dieser Beziehung kaum eine Rolle: Personen, die im Stadtzentrum wohnen, geben zwar etwas häufiger an, Schwierigkeiten zu haben (26%), und am wenigsten Schwierigkeiten haben offenbar die Bewohner der Randgebiete (22,5%), aber die Unterschiede sind verschwindend gering (vgl. zu Schwierigkeiten auch Kapitel 8).

Tabelle 7.24: Verkehrsmittelwahl für Besuche bei Sohn oder Tochter (nach Wohnregion)

	Zu Fuß	Fahr- rad ¹	Auto (Selbst- fahrer)	Auto (Mit- fahrer)	Bus	Stra- ßen- bahn	Taxi ²	Son- stige	N
Chemnitz									
Insgesamt	25	1	22	29	40	13	2	17	294
Zentrum	23	1	21	31	34	17	1	19	70
Mittlerer Ring	22	1	19	30	48	12	1	17	115
Randgebiete	29	1	26	27	36	12	4	17	107
Mannheim									
Insgesamt	33	5	36	22	6	17	1	21	307
Zentrum	16	0	35	22	0	27	3	21	63
Mittlerer Ring	26	0	37	24	9	20	1	25	122
Randgebiete	47	13	36	20	7	8	1	16	122

Angaben in %; Mehrfachnennungen möglich

1 incl. Moped/Motorrad in Chemnitz; 2 incl. Fahrdienst in Mannheim

Basis: Befragte mit Kind(ern); Datenbasis: Outdoor Mobility Survey 1995

7.5 Freizeitaktivitäten und Reisen

Unter den Freizeitaktivitäten Älterer nehmen gemeinschaftliche Unternehmungen einen der vordersten Plätze ein. Unabhängig von Alter, Bewegungsfähigkeit oder Autobesitz steht das Zusammensein mit Freunden oder Verwandten an erster Stelle der außerhäuslichen Aktivitäten, gefolgt von Spaziergehen und Stadtbummeln. Als Beschäftigung innerhalb der Wohnung wird Lesen am häufigsten genannt und als wichtig bezeichnet.

Diese und andere ruhige, eher passive Beschäftigungen wie Besuch bekommen oder es sich einfach zu Hause gemütlich machen, sind vorwiegend für Personen höheren Alters von Bedeutung, die entweder kein Auto zur Verfügung haben oder aus gesundheitlichen Gründen in ihrer Bewegungsfähigkeit eingeschränkt sind. Mit zunehmendem Alter verstärkt sich die Wichtigkeit dieser Beschäftigungen innerhalb der Wohnung oder im näheren Wohnumfeld noch.

Für Autofahrer wie für mobile jüngere Personen stehen Aktivitäten wie Ausflüge machen, Wandern und Radfahren, aktiv Sport treiben oder auch ins Café oder Restaurant gehen, stärker im Vordergrund. Nennenswerte Unterschiede zwischen Männern und Frauen finden sich nur in wenigen Bereichen.

So wird das Zusammensein mit Freunden, Lesen oder Rätsellösen sowie ein gelegentlicher Theater- oder Kinobesuch mehrheitlich von Frauen als wichtig erachtet, während Männer Gartenarbeit, Wandern und Radfahren etwas häufiger nennen. Aktivitäten wie der Besuch von Seniorenveranstaltungen, Kirchgang oder andere religiöse Veranstaltungen haben im übrigen nur für die Altersgruppe ab 75 Jahre eine gewisse Bedeutung (Tabellen 7.25, 7.26a und b).

Tabelle 7.25: Ausgeübte und wichtige Aktivitäten Älterer

	Ausgeübte Aktivitäten		Wichtige Aktivitäten	
	Chemnitz	Mannheim	Chemnitz	Mannheim
SOZIALE AKTIVITÄTEN				
Freunde und Bekannte treffen	70	81	43	50
Religiöse Veranstaltungen	6	36	2	17
Klub- und Vereinsaktivitäten	6	17	4	7
Seniorenveranstaltungen	13	22	5	7
HÄUSLICHE AKTIVITÄTEN				
Zu Hause Besuch bekommen	75	76	35	35
Spiele machen (u.a. Bingo, Skat)	15	27	6	9
Lesen, Rätsel raten etc.	76	69	45	36
Es sich zu Hause gemütlich machen	56	63	31	26
Handarbeiten, "Do it yourself", Reparaturen	39	33	16	12
MIT MOBILITÄT VERBUNDENE AKTIVITÄTEN				
Spaziergehen, Stadtbummel	77	71	44	36
Ausflugsfahrten, kleinere Reisen	48	49	23	21
Gartenarbeit	41	30	33	15
Wandern, Radfahren	21	45	10	24
Aktiv Sport treiben	8	15	5	9
KULTURELLE AKTIVITÄTEN				
Theater, Kino, Konzerte	19	34	8	13
Bücherei aufsuchen	5	13	1	2
SONSTIGE AKTIVITÄTEN				
Ins Café oder Restaurant gehen	30	52	9	17
Tanzen, Kegeln	6	14	2	5

Angaben in %

fett: Unterschiede zwischen Ost- Und Westregion ($p < 0.01$)

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

Datenbasis: Outdoor Mobility Survey 1995

Tabelle 7.26a: Wichtige Aktivitäten
(nach Alter und Beeinträchtigung)

	Alter		Beeinträchtigung der Bewegungsfähigkeit	
	55-74	75+	keine	ständig
SOZIALE AKTIVITÄTEN				
Freunde und Bekannte treffen	51	41	50	40
Religiöse Veranstaltungen	8	11	10	10
Klub- und Vereinsaktivitäten	5	6	8	4
Seniorenveranstaltungen	3	9	5	7
HÄUSLICHE AKTIVITÄTEN				
Zu Hause Besuch bekommen	33	37	31	36
Spiele machen (u.a. Bingo, Skat)	8	7	8	4
Lesen, Rätsel raten etc.	39	43	42	40
Es sich zu Hause gemütlich machen	25	33	23	32
Handarbeiten, "Do it yourself", Reparaturen	17	10	19	12
MIT MOBILITÄT VERBUNDENE AKTIVITÄTEN				
Spazierengehen, Stadtbummel	40	39	43	36
Ausflugsfahrten, kleinere Reisen	27	17	25	15
Gartenarbeit	34	13	24	20
Wandern, Radfahren	23	10	24	11
Aktiv Sport treiben	8	6	11	4
KULTURELLE AKTIVITÄTEN				
Theater, Kino, Konzerte	12	8	12	7
Bücherei aufsuchen	2	1	2	1
SONSTIGE AKTIVITÄTEN				
Ins Café oder Restaurant gehen	13	12	16	8
Tanzen, Kegeln	5	3	6	3

Angaben in %

fett: Unterschiede zwischen den Ausprägungen der jeweiligen Variable signifikant ($p < 0.01$)

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

Datenbasis: Outdoor Mobility Survey 1995

Verständlicherweise sind Ältere, die in ihrer physischen Bewegungsfähigkeit beeinträchtigt sind, aber auch diejenigen, die kein Auto haben oder nicht selbst fahren, außerhalb ihrer Wohnung weniger aktiv als Personen, die in ihrer Mobilität nicht eingeschränkt sind. Über ein geringeres Maß an Aktivitäten wird auch von Kinderlosen berichtet. Die Älteren der westdeutschen Untersuchungsregion sind im Durchschnitt in

fast jedem einzelnen und in insgesamt mehr Bereichen aktiver als ihre Altersgenossen in der untersuchten ostdeutschen Stadt (Tabelle 7.25).

Tabelle 7.26b: Wichtige Aktivitäten
(nach Geschlecht, Kindern und Pkw-Verfügbarkeit)

	Geschlecht		Kinder		Pkw-Verfügbarkeit	
	Männer	Frauen	Kinder	keine	Pkw im HH	kein Pkw
SOZIALE AKTIVITÄTEN						
Freunde und Bekannte treffen	43	49	47	41	49	43
Religiöse Veranstaltungen	7	12	9	12	8	11
Klub- und Vereinsaktivitäten	6	6	6	6	6	5
Seniorenveranstaltungen	5	7	6	6	4	8
HÄUSLICHE AKTIVITÄTEN						
Zu Hause Besuch bekommen	35	35	36	33	31	39
Spiele machen (ua. Bingo, Skat)	7	7	6	12	8	6
Lesen, Rätsel raten etc.	37	45	40	44	38	43
Es sich zu Hause gemütlich machen	28	29	29	30	25	32
Handarbeiten, "Do it yourself", Reparaturen	15	13	14	12	17	11
MIT MOBILITÄT VERBUNDENE AKTIVIT.						
Spazierengehen, Stadtbummel	39	41	41	34	37	42
Ausflugsfahrten, kleinere Reisen	24	20	22	23	28	17
Gartenarbeit	29	19	25	18	35	14
Wandern, Radfahren	21	12	18	12	25	9
Aktiv Sport treiben	8	6	7	7	10	4
KULTURELLE AKTIVITÄTEN						
Theater, Kino, Konzerte	7	14	10	12	12	9
Bücherei aufsuchen	2	1	2	0	1	1
SONSTIGE AKTIVITÄTEN						
Ins Café oder Restaurant gehen	13	13	12	17	15	10
Tanzen, Kegeln	4	3	4	3	5	2

Angaben in %

fett: Unterschiede zwischen den Ausprägungen der jeweiligen Variable signifikant ($p < 0.01$)

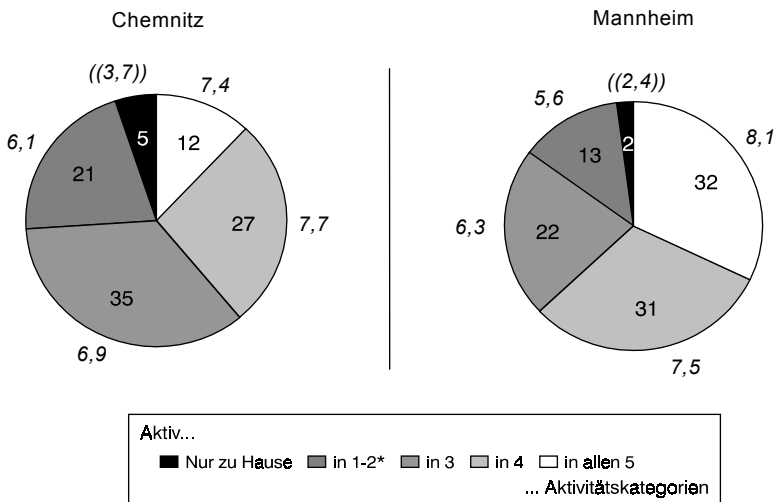
N(Chefnitz)=400; N(Mannheim)=404

Datenbasis: Outdoor Mobility Survey 1995

Die Zufriedenheit Älterer mit ihren Möglichkeiten der Freizeitgestaltung

Die Möglichkeit und Fähigkeit, mobil und aktiv zu sein, wirkt sich sehr deutlich auf die Zufriedenheit Älterer aus: Diejenigen Männer und Frauen, die in mehreren Bereichen aktiv sind, äußern sich wesentlich zufriedener über ihre Freizeitmöglichkeiten als Personen, deren Aktivitätsspektrum vergleichsweise eingeschränkt ist. Am unzufriedensten sind Ältere, die kaum noch etwas oder gar nichts mehr außerhalb ihrer Wohnung unternehmen können (Abbildung 7.6).

Abbildung 7.6: Aktivitätsniveau und Zufriedenheit mit den Freizeitmöglichkeiten



Angaben in %;

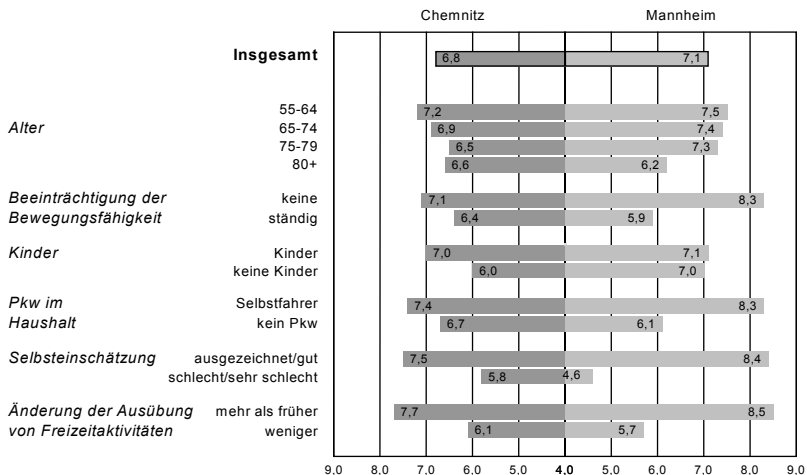
* mindestens eine außerhäusliche Aktivitätskategorie;

(()) Fallzahl: n<30

kursiv: Durchschnitt auf Zufriedenheitsskala von 0 (ganz und gar unzufrieden) bis 10 (ganz und gar zufrieden)

Datenbasis: Outdoor Mobility Survey 1995

Abbildung 7.7: Zufriedenheit mit Freizeitmöglichkeiten
(nach Alter, Beeinträchtigung, Kindern, Pkw-Besitz und Veränderung der Aktivitäten)



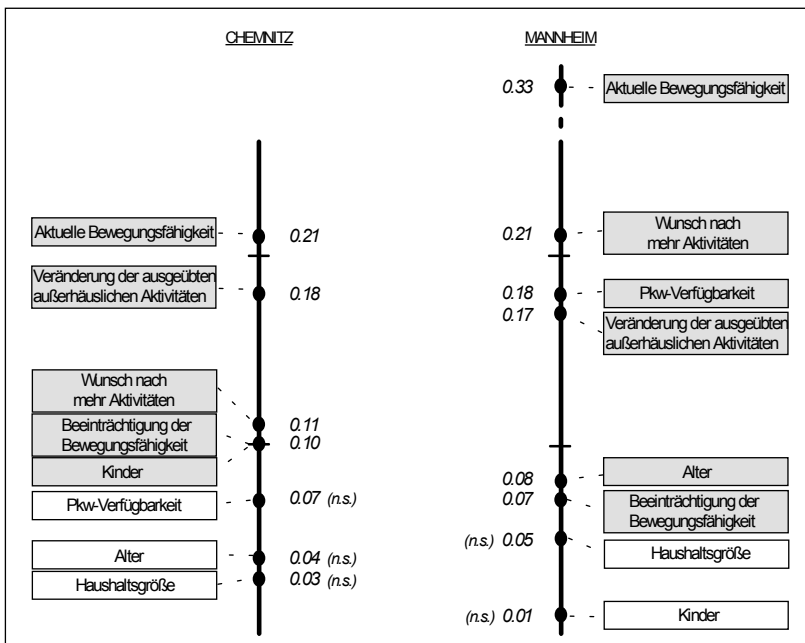
Durchschnitt auf Zufriedenheitsskala: von 0 (ganz und gar unzufrieden) bis 10 (ganz und gar zufrieden)

N(Chemnitz)=394; N(Mannheim)=402; Datenbasis: Outdoor Mobility Survey 1995

Die Zufriedenheit Älterer mit ihren Möglichkeiten der Freizeitgestaltung ist außer von der Vielseitigkeit und Zahl der Aktivitätsbereiche von unmittelbar damit in Zusammenhang stehenden Faktoren wie Einschränkungen der Bewegungsfähigkeit, Veränderungen im Ausmaß der Aktivitäten und dem Wunsch nach mehr Betätigungsmöglichkeiten abhängig.

Der Faktor mit dem höchsten Erklärungswert ist die selbsteingeschätzte aktuelle Bewegungsfähigkeit, während sich das Alter als solches kaum und die Höhe des Einkommens gar nicht auf die Zufriedenheit auswirken. In der ostdeutschen Stadtregion ist außerdem von Bedeutung, ob jemand Kinder hat, während in der westdeutschen Stadt die Verfügbarkeit eines Autos eine größere Rolle spielt (siehe Abbildung 7.8).

Abbildung 7.8: Erklärung der differierenden Zufriedenheiten mit den Freizeitmöglichkeiten



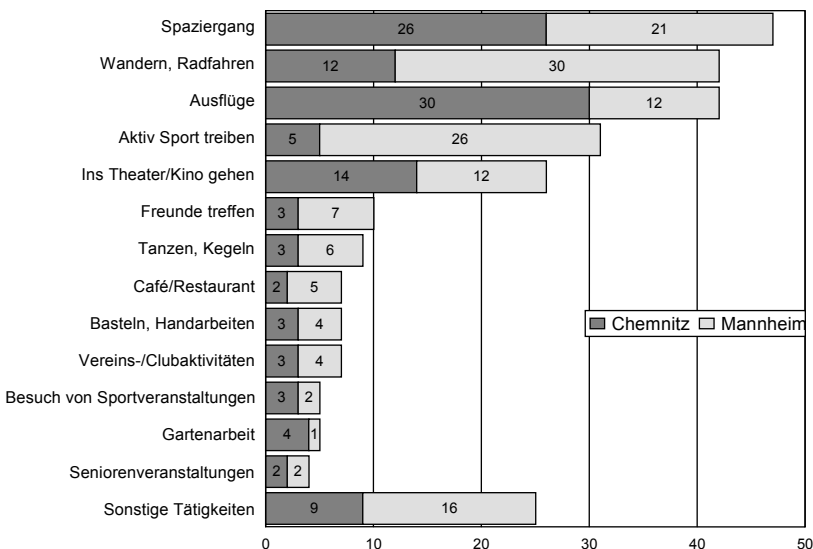
Multiple Klassifikationsanalyse (MCA): beta (korrigiert auf Unabhängigkeit)

N(Chemnitz)=400; $R^2=0.15$; N(Mannheim)=404, $R^2=0.41$

Datenbasis: Outdoor Mobility Survey 1995

Aktivitäten, die die meisten Älteren gerne häufiger außerhalb ihrer Wohnung machen würden, sind solche, die stark mit physischer Mobilität verbunden sind: Spaziergehen steht – überraschenderweise – an erster Stelle ihrer Wünsche. Wir interpretieren dies als einen Ausdruck dafür, dass selbst so einfache Bewegungsformen außer Haus bereits Schwierigkeiten bereiten. Aber auch Ausflüge machen, Wandern und aktiv Sport treiben würden viele Ältere gerne öfter (Abbildung 7.9).

Abbildung 7.9: Aktivitäten, die Ältere gerne öfter ausüben würden



Anzahl der Nennungen

Mehrfachnennungen möglich

Basis: Befragte, die Aktivitäten öfter ausüben möchten: N(Chemnitz)=117 (29%);

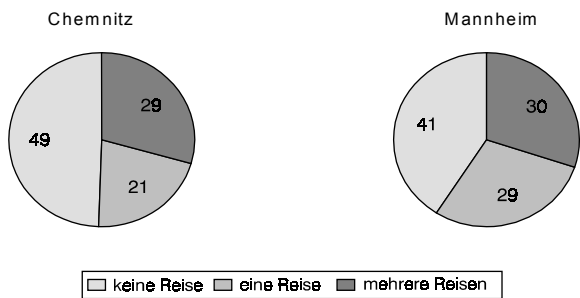
N(Mannheim)=146 (36%)

Datenbasis: Outdoor Mobility Survey 1995

Reisen

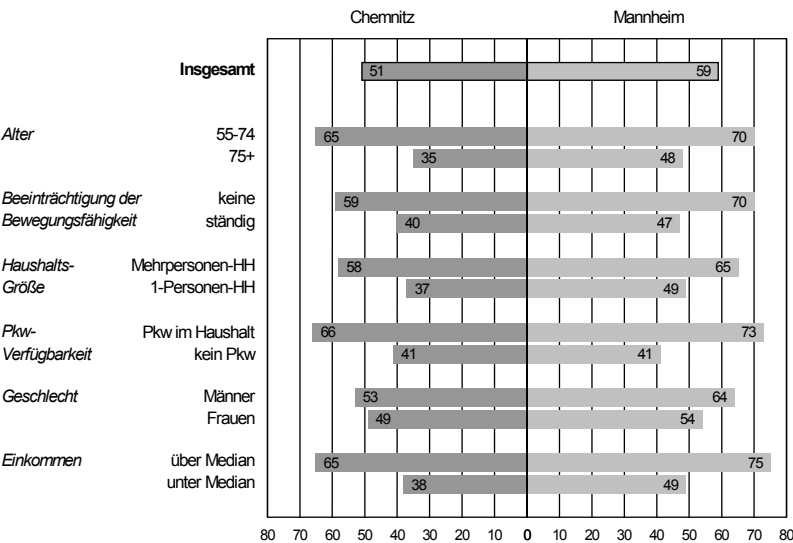
Eine besondere Form von Freizeitmobilität ist das Reisen. 60% der 55jährigen und Älteren in der westdeutschen und die Hälfte der Älteren in der ostdeutschen Untersuchungsregion haben zwischen Anfang 1994 und Herbst 1995 – also in knapp zwei Jahren – mindestens eine größere Reise gemacht. Dabei ist der Anteil der Personen, die in diesem Zeitraum keine Reise machten, in Chemnitz etwas größer (49%) als in Mannheim (41%). Mehrmals verreist sind dagegen in beiden Städten etwa gleich viel Ältere (29% bzw. 30%; Abbildung 7.10).

Abbildung 7.10: Größere Reisen



Angaben in %; In den letzten 2 Jahren Reisen länger als eine Woche
Datenbasis: Outdoor Mobility Survey 1995

Abbildung 7.11: Größere Reisen
(nach Alter, Bewegungsfähigkeit, Haushaltsgröße, Pkw-Besitz, Geschlecht und Einkommen)

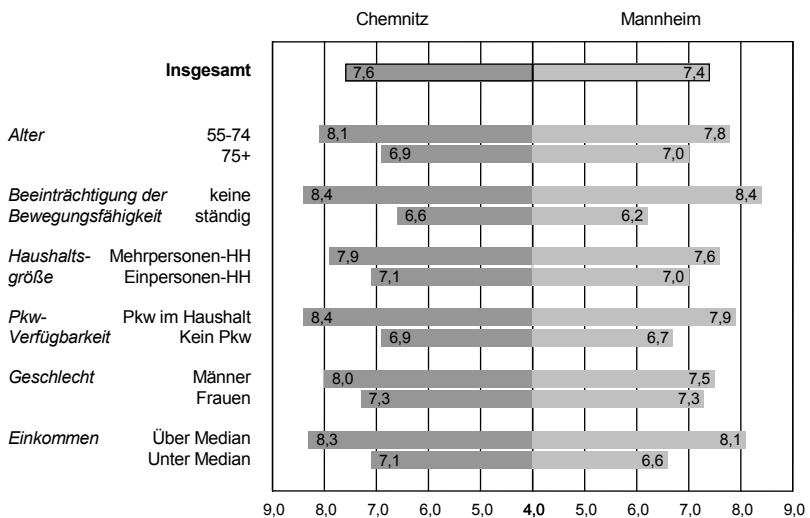


Angaben in %; In den letzten 2 Jahren Reisen länger als eine Woche
N(Chemnitz)=400; N(Mannheim)=404; Datenbasis: Outdoor Mobility Survey 1995

Ob Reisen gemacht werden bzw. gemacht werden können, hängt mit ähnlichen Voraussetzungen zusammen wie die Ausübung anderer Freizeitaktivitäten: mit der Bewegungsfähigkeit, dem Alter und der Verfügbarkeit eines Autos. Darüber hinaus ist für größere Reisen die Höhe des Einkommens von Bedeutung (Abb. 7.11).

Entsprechend zeigt sich auch bei den Zufriedenheitswerten ein ähnliches Muster: Ältere, die größere Reisen unternommen haben, äußern sich wesentlich zufriedener als diejenigen, die nicht verreisen konnten.

Abbildung 7.12: Zufriedenheit mit den Reisemöglichkeiten
(nach Alter, Bewegungsfähigkeit, Haushaltsgröße, Pkw-Besitz, Geschlecht und Einkommen)



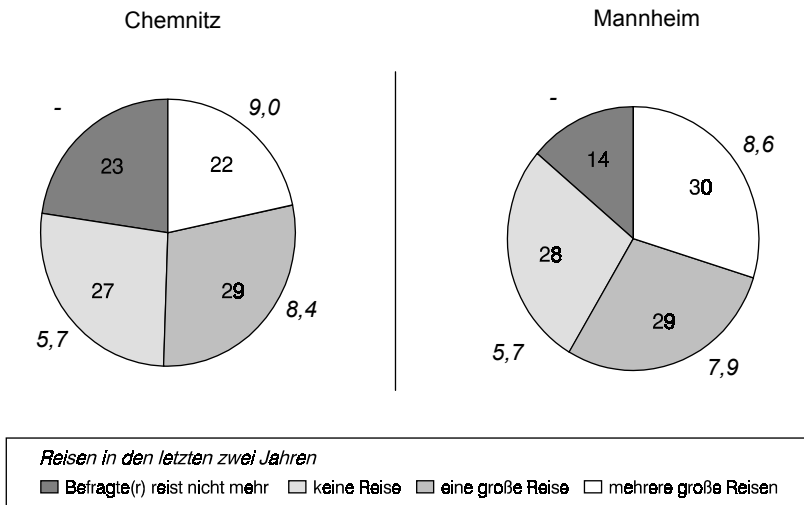
Durchschnitt auf Zufriedenheitsskala: von 0 (ganz und gar unzufrieden) bis 10 (ganz und gar zufrieden)

Basis: Befragte, die noch Reisen unternehmen:

N(Chemnitz)=305; N(Mannheim)=332

Datenbasis: Outdoor Mobility Survey 1995

Abbildung 7.13: Zufriedenheit mit Reisemöglichkeiten nach durchgeführten Reisen



Angaben in %

kursiv: Durchschnitt auf Zufriedenheitsskala von 0 (ganz und gar unzufrieden) bis 10 (ganz und gar zufrieden)

- keine Zufriedenheitswerte erhoben

N(Chemnitz)=395; N(Mannheim)=389

Datenbasis: Outdoor Mobility Survey 1995

7.6 Zum Zusammenhang von Wohnen, Mobilität und Zufriedenheit¹³

Determinanten der Zufriedenheit

Die Ergebnisse der in den vorausgegangenen Abschnitten durchgeführten Analysen zu objektiv gegebenen Voraussetzungen und subjektiven Wahrnehmungen von Wohnen und Mobilität im Alter haben gezeigt, dass ein enger Zusammenhang zwischen diesen beiden Komponenten besteht.

¹³ Diesem Abschnitt liegt eine Expertise zugrunde, die wir im Februar 1997 für die Sachverständigenkommission zum zweiten Altenbericht der Bundesregierung – Berichtsthematik "Wohnen im Alter" – erstellt haben. Die Analysen wurden jedoch für die gesamte Datenbasis, also alle Befragten ab 55 Jahre (statt ab 60), neu gerechnet.

Tabelle 7.27: Zufriedenheit¹ mit den Mobilitätsmöglichkeiten²
(nach Wohngebieten)

	Ins- gesamt	Zentrum	Mittlerer Ring		Randgebiete	
Chemnitz		Ch-Z	Ch-M1	Ch-M2	Ch-R1	Ch-R2
Insgesamt	7,3	7,4	7,5	7,8	6,7	7,0
<i>Alter</i>						
55-74 Jahre	7,7	8,0	(7,8)	(7,9)	((7,3))	7,2
ab 75 Jahre	6,9	6,7	(7,1)	(7,7)	((6,0))	6,8
<i>Pkw</i>						
Kein Pkw	7,0	7,0	7,2	7,9	6,4	6,6
Pkw im Haushalt	7,7	(8,1)	((8,0))	((7,7))	((7,2))	7,5
<i>HH-Form</i>						
1-Personen-HH	6,9	(6,5)	((7,2))	((7,8))	(6,6)	((6,7))
Mehrpersonen-HH	7,5	7,9	7,6	7,8	((6,7))	7,1
<i>Bewegungsfähigkeit</i>						
beeinträchtigt ³	7,1	7,1	7,4	7,7	6,3	6,7
nicht beeinträchtigt	7,9	(8,1)	((7,6))	((8,2))	((7,6))	(7,6)
Mannheim		Ma-Z	Ma-M1	Ma-M2	Ma-R1	Ma-R2
Insgesamt*	7,8	8,1	7,8	7,7	8,7	7,1
<i>Alter</i>						
55-74 Jahre	8,2	8,2	8,5	(8,4)	((8,9))	7,4
ab 75 Jahre	7,4	7,9	7,1	(7,1)	(8,5)	6,7
<i>Pkw</i>						
Kein Pkw*	7,2	7,8	7,6	((6,4))	((7,9))	(5,4)
Pkw im Haushalt	8,3	8,4	(8,1)	8,2	(9,3)	8,0
<i>HH-Form</i>						
1-Personen-HH*	7,3	7,9	(7,4)	((7,3))	((7,8))	((5,0))
Mehrpersonen-HH*	8,1	8,2	8,1	7,8	(9,3)	7,6
<i>Bewegungsfähigkeit</i>						
beeinträchtigt ³	7,5	8,1	7,7	(7,1)	(7,9)	6,7
nicht beeinträchtigt*	8,5	(8,1)	((8,2))	(8,4)	((9,7))	((8,0))

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

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

3 ständig oder zeitweise beeinträchtigt

* Unterschiede zwischen den Wohnregionen signifikant ($p < 0.01$)

fett: Unterschiede innerhalb der Stadt zwischen den Ausprägungen der jeweiligen Variable signifikant ($p < 0.01$)

Werte in Klammern: () $29 < n < 40$; (()) $n < 30$

N(Chemnitz)=396; N(Mannheim)=403

Datenbasis: Outdoor Mobility Survey 1995

In Einzelbereichen wurde zudem bereits deutlich, dass sich neben individuellen Lebensumständen und Befindlichkeiten auch siedlungsstrukturelle Gegebenheiten stark auf die Zufriedenheit Älterer mit ihrem Wohnumfeld und ihren Möglichkeiten, überall dort hinzukommen, wohin sie möchten – also auf ihre Mobilitätsmöglichkeiten – auswirken.

Auf diesen Einzelbefunden aufbauend untersuchen wir nun über die bestehenden Unterschiede hinaus in einem weiteren Schritt, welche Faktoren die jeweiligen Zufriedenheiten am besten erklären. Dabei werden sowohl mögliche objektive soziodemographische und ökonomische Einflussfaktoren als auch gesundheitliche, soziale und mentale Komponenten in die Analyse einbezogen. Zu letzteren gehört neben Gefühlen der Unsicherheit in der Wohnumgebung die Zufriedenheit mit dem Leben allgemein, mit der Gesundheit, mit Angeboten und Dienstleistungseinrichtungen im Stadtviertel sowie mit dem ÖPNV-Angebot in der Stadt.

Die Zufriedenheit mit der Wohngegend

Die Zufriedenheit Älterer mit der Gegend, in der sie wohnen, hängt – das zeigen die in Tabelle 7.28 dokumentierten Zahlen – in der ostdeutschen und der westdeutschen Untersuchungsregion offensichtlich von unterschiedlichen Voraussetzungen ab.

In Chemnitz hat die Zufriedenheit mit dem öffentlichen Nahverkehr die größte Erklärungskraft, gefolgt von der Zufriedenheit mit Einrichtungen und Angeboten im Wohngebiet und der Zufriedenheit mit dem Leben allgemein. Mit Gefühlen der Unsicherheit im Wohnumfeld besteht ein negativer Zusammenhang. Darüber hinaus bildet in Chemnitz lediglich noch die Zufriedenheit mit der Gesundheit einen signifikanten Faktor für die Zufriedenheit mit der Wohngegend.

In Mannheim bilden Unsicherheitsgefühle, und ob jemand zur Miete oder in einer eigenen Wohnung beziehungsweise einem eigenen Haus wohnt, die stärksten Erklärungsfaktoren. Auch der Zusammenhang mit der Wohnregion selbst und mit dem Stadtteil, in dem jemand wohnt, ist groß. Ansonsten spielen nur noch das Alter und die Zufriedenheit mit Einrichtungen und Dienstleistungen im Wohngebiet eine gewisse Rolle.

In beiden Städten besteht im Hinblick auf die Zufriedenheit mit der Wohngegend keine Korrelation mit Faktoren wie Haushaltstyp, Einkommen, Kindern im Stadtteil und Geschlecht oder mit Mobilitätsfaktoren wie Bewegungsfähigkeit, Anzahl der Wege, Pkw-Besitz und Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel.

Tabelle 7.28: Determinanten der Zufriedenheit¹ mit der Wohngegend

	Insgesamt	Chemnitz	Mannheim
Ost-/Westregion	-,01	-	-
Wohnregion	,12*	,00	,19*
Wohngebiet	-	,06	,17*
Alter	,13*	,09	,16*
Geschlecht	,04	-,02	,09
Haushaltsgröße	,00	,00	,03
Einkommen	,04	,04	,04
Wohneigentum	,16*	,10	,23*
Pkw-Besitz	-,06	-,09	-,02
ÖPNV-Nutzung	,08	,07	,09
zurückgelegte Wege	-,01	,03	-,03
Bewegungsfähigkeit	,01	,00	,02
Unsicherheitsgefühle	-,23*	-,24*	-,23*
Kinder im Stadtteil	,08	,02	,12
Zufriedenheit ¹ mit			
Leben	,17*	,24*	,12
Einrichtungen/Dienstl.	,19*	,27*	,14*
ÖPNV	,21*	,32*	,13
Gesundheit	,12*	,15*	,12

Korrelationskoeffizienten (Pearson)

Wohnregion: Zentrum-Mittlerer Ring-Randgebiete

Wohngebiet: siehe Abschnitt 3.2

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

- trifft nicht zu

* signifikant ($p < 0.01$)

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

Datenbasis: Outdoor Mobility Survey 1995

Die Zufriedenheit mit den Mobilitätsmöglichkeiten

Für die Zufriedenheit älterer Menschen mit ihren Mobilitätsmöglichkeiten haben, wie erwartet, unmittelbar mobilitätsrelevante Faktoren wie Bewegungsfähigkeit, Alter, Pkw-Besitz und ÖPNV-Nutzung sowie die realisierte Mobilität in Form zurückgelegter Wege eine wesentlich höhere Erklärungskraft als für die Zufriedenheit mit dem Wohnumfeld. Die Signifikanz dieser Rahmenbedingungen ist in der ost- und der west-deutschen Untersuchungsregion jeweils ähnlich groß. In Mannheim spielen darüber hinaus das Einkommen und der Haushaltstyp eine Rolle.

Der stärkste Zusammenhang besteht jedoch in beiden Untersuchungsregionen mit subjektiven Komponenten wie der Zufriedenheit mit Einrichtungen im Wohngebiet, mit dem ÖPNV und insbesondere mit der Gesundheit und dem Leben allgemein.

Tabelle 7.29 Zufriedenheit¹ mit den Mobilitätsmöglichkeiten

	Insgesamt	Chemnitz	Mannheim
Ost-/Westregion	,11*	-	-
Wohnregion	-,08	-,10	-,06
Wohngebiet	-	-,09	-,09
Alter	-,20*	-,24*	-,18*
Geschlecht	-,05	,01	-,12
Haushaltsgröße	,13*	,12	,15*
Einkommen	,18	,07	,23*
Wohneigentum	-,02	-,05	-,04
Pkw-Besitz	,21*	,15*	,23*
ÖPNV-Nutzung	,17*	,20*	,15*
zurückgelegte Wege	,24*	,27*	,22*
Bewegungsfähigkeit	,23*	,20*	,24*
Unsicherheitsgefühle	-,11*	-,16*	-,08
Zufriedenheit ¹ mit			
Leben	,42*	,42*	,43*
Einrichtungen/Dienstl.	,33*	,39*	,29*
ÖPNV	,39*	,35*	,44*
Gesundheit	,40*	,38*	,41*

Korrelationskoeffizienten (Pearson)

Wohnregion: Zentrum-Mittlerer Ring-Randgebiete; Wohngebiet: siehe Abschnitt 3.2

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

- trifft nicht zu; * signifikant ($p < 0.01$)

N(Chemnitz)=396; N(Mannheim)=403

Datenbasis: Outdoor Mobility Survey 1995

Im folgenden stellen wir noch einmal den siedlungsstrukturellen Bezug zu den Komponenten her, die sich in den vorausgegangenen Analysen als besonders relevant für den Zusammenhang von Wohnen und Mobilität erwiesen haben. In einem „Zufriedenheitsprofil“ für jeden untersuchten Stadtteiltyp stellen wir dar, inwieweit die Zufriedenheit unterschiedlicher Gruppen Älterer mit ihrer jeweiligen Wohnregion vom durchschnittlichen Zufriedenheitswert der Stadt – er beträgt in beiden Untersuchungsregionen 7,5 auf der Skala von 0 (ganz und gar unzufrieden) bis 10 (ganz und gar zufrieden) – positiv oder negativ abweicht, um auf diese Weise Siedlungsstrukturen zu identifizieren, die sich für

„junge“ und „alte“ Alte, für Ältere mit und ohne Auto, für Wohneigentümer und Mieter, für Ältere, die sich in ihrer Wohnumgebung sicher und solche, die sich nicht sicher fühlen, und schließlich für ältere Menschen, die mit ihren Mobilitätsmöglichkeiten und mit Geschäften und anderen Dienstleistungseinrichtungen im Stadtviertel besonders zufrieden beziehungsweise eher unzufrieden sind (Skalenwert zwischen 8 und 10 bzw. zwischen 0 und 7) als besonders günstig oder besonders ungünstig erwiesen haben.

Die in den Abbildungen 7.14 und 7.15 dokumentierten Ergebnisse zeigen deutlich unterschiedliche Stadtteilprofile, wobei die Daten für die westdeutschen Stadtregionen jeweils noch einheitlicher und mit extremeren Werten auf einen bestimmten Trend in der Zufriedenheit hinweisen als die der ostdeutschen. Lediglich bei den Älteren in den Eigenheimsiedlungen am Stadtrand ist die Zufriedenheit in Chemnitz fast durchgängig positiv, während in Mannheim in diesen Wohnregionen deutliche Unterschiede zwischen den Untergruppen bestehen. Die Ergebnisse im einzelnen:

Innenstadt

In den Stadtzentren liegt die Zufriedenheit der Älteren mit ihrer Wohnumgebung bei fast allen Untergruppen unter dem städtischen Durchschnitt. Einzige Ausnahme bilden die Älteren in der ostdeutschen Untersuchungsregion, die mit den Einrichtungen im Wohnumfeld sehr zufrieden sind. In der Regel haben Ältere, die in den Innenstädten wohnen, alle für sie wichtigen Einrichtungen in erreichbarer Nähe. Entsprechend hoch ist deshalb auch die Unzufriedenheit derjenigen, für die diese Vorteile der Wohnlage nicht bestehen oder die mit ihren Mobilitätsmöglichkeiten nicht zufrieden sind. In der westdeutschen Innenstadt fällt zudem die große Unzufriedenheit der jüngeren Altersgruppe (55-74 Jahre) und der Autobesitzer auf.

Die meisten Bewohner und insbesondere Bewohnerinnen der Innenstädte fühlen sich in ihrer Wohnumgebung unsicher, und sie äußern sich entsprechend unzufrieden. Im westdeutschen Stadtzentrum ist die Zufriedenheit der Älteren, die sich sicher fühlen, aber genauso gering wie die Zufriedenheit der Unsicheren. Wir interpretieren diese Befunde dahingehend, dass die Wohnqualität der Innenstädte insgesamt den Bedürfnissen älterer Menschen nicht besonders entspricht.

Zentrumsnahe Vorstädte und frühere Arbeitervorstadt

Die unterdurchschnittliche Zufriedenheit Älterer in den Innenstädten setzt sich in etwas abgemilderter Ausprägung, von der Tendenz her jedoch ähnlich, in den zentrumsnahen Vorstädten und der früheren Arbeitervorstadt fort.

Besonders groß ist in diesen Wohngebieten die Unzufriedenheit der Pkw-Besitzer und derjenigen Älteren, die auch mit der Versorgung mit Geschäften und Dienstleistungseinrichtungen unzufrieden sind. Zudem äußern sich Ältere, die mit ihren Mobilitätsmöglichkeiten unzufrieden sind, ähnlich unzufrieden mit der Wohnumgebung wie die Bewohner der Stadtzentren. Eine Polarisierung findet zwischen den Unsicheren und den Sichereren statt: Ältere, die sich unsicher fühlen, äußern sich deutlich unzufriedener als Ältere, die solche Ängste nicht haben.

Wohnvorstädte in Innenstadtrandlage

Die von den älteren Bewohnern und Bewohnerinnen in den Wohnvorstädten in Innenstadtrandlage vergebenen hohen Zufriedenheitswerte weisen in der ostdeutschen wie der westdeutschen Stadtregion auf eine deutlich höhere Wohnqualität dieses Siedlungstyps hin. In beiden Stadtregionen ist die Zufriedenheit mit der Wohnumgebung bei allen Untergruppen überdurchschnittlich hoch. Selbst unsichere Personen fühlen sich in diesen Wohngebieten offenbar wohler als in der Innenstadt oder den zentrumsnahen Vorstädten.

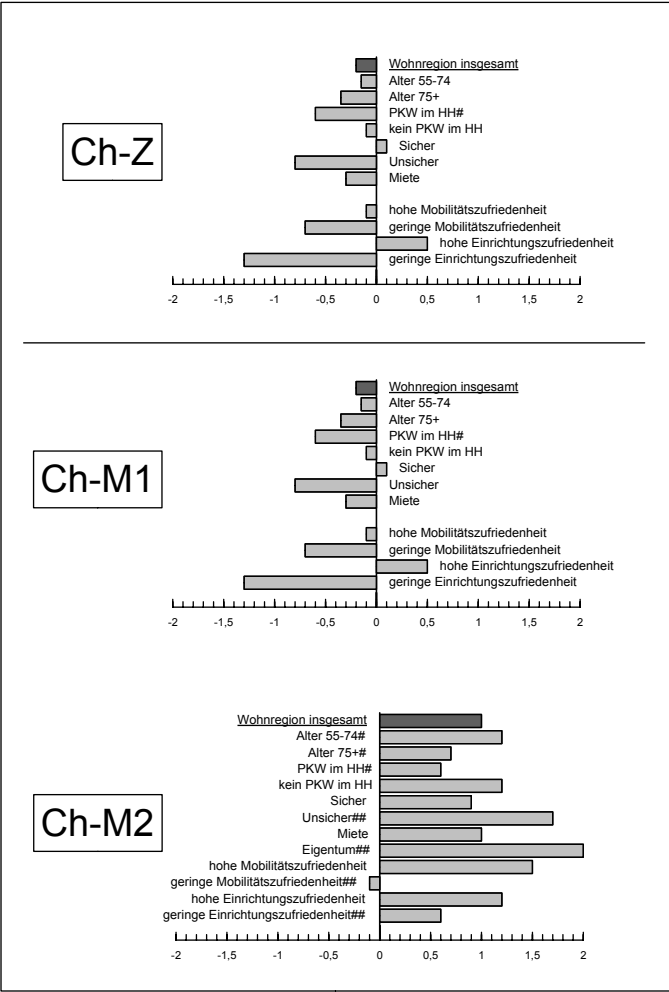
Hochhaussiedlung am Stadtrand

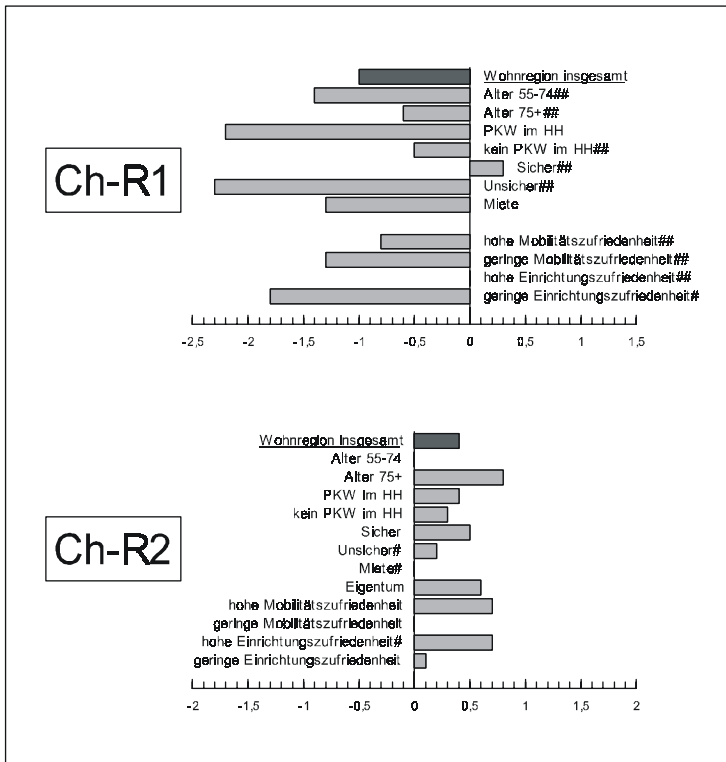
Die größte Unzufriedenheit mit der Wohngegend herrscht in der neueren Wohnsiedlung am Stadtrand mit überwiegender Wohnblock- und Hochhausbebauung. Diese Unzufriedenheit zieht sich durch alle Untergruppen, und nur die Älteren ohne Unsicherheitsgefühle äußern sich etwas zufriedener, während diejenigen, die sich unsicher fühlen, besonders unzufrieden mit ihrem Wohnumfeld sind.

Randgebiet mit altem Ortskern

Das positive Gegenstück zu der Hochhaussiedlung bildet das westdeutsche Randgebiet mit altem Ortskern. Es weist in allen Untergruppen insgesamt die höchsten Zufriedenheitswerte auf. Dieser Siedlungstyp bietet – nach unserer Interpretation – damit die für ältere Menschen höchste Wohnqualität.

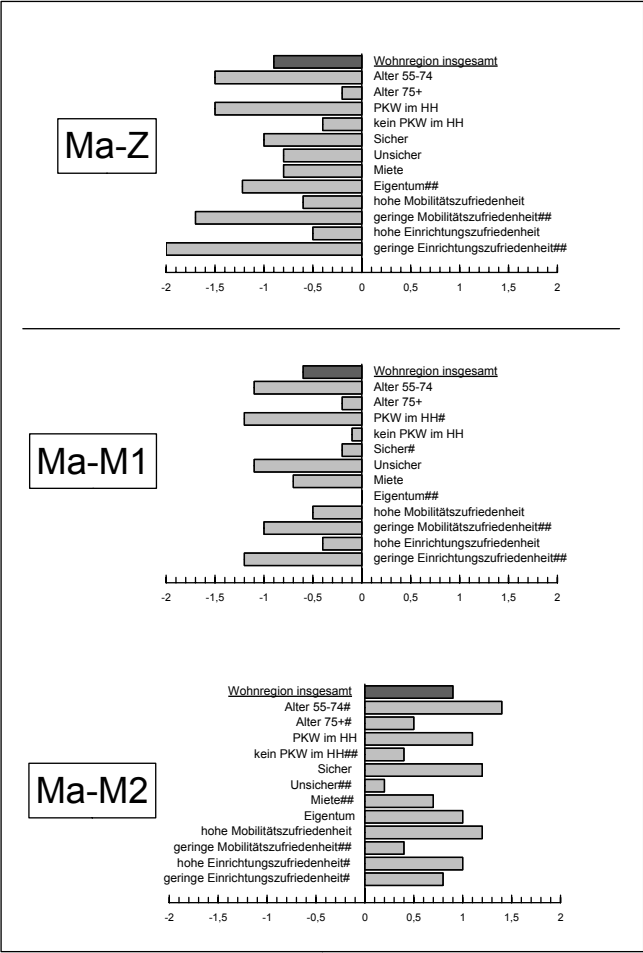
Abbildung 7.14: Chemnitz: Zufriedenheit mit der Wohngegend (nach Wohngebieten)



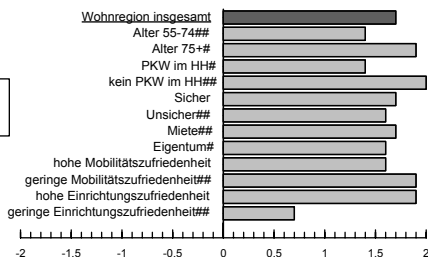


Abweichungen vom Durchschnittswert der Ostregion (Chemnitz gesamt=7,5)
auf Zufriedenheitsskala von 0 -ganz und gar unzufrieden- bis 10 -ganz und gar zufrieden-
Sicher: Gefühl, wenn man in der Wohngegend unterwegs ist: "sehr sicher" oder "ziemlich sicher"
Unsicher: Gefühl, wenn man in der Wohngegend unterwegs ist: "ziemlich unsicher oder "sehr unsicher"
Hohe Mobilitätszufriedenheit: Zufriedenheit mit den Mobilitätsmöglichkeiten 8-10
Geringe Mobilitätszufriedenheit: Zufriedenheit mit den Mobilitätsmöglichkeiten 0-7
Hohe Einrichtungszufriedenheit: Zufriedenheit mit den Einrichtungen/Dienstleistungen der Wohngegend 8-10
Geringe Einrichtungszufriedenheit: Zufriedenheit mit den Einrichtungen/Dienstleistungen der Wohngegend 0-7
##: N<30; #: 29<N<40
N=400
Datenbasis: Outdoor Mobility Survey 1995

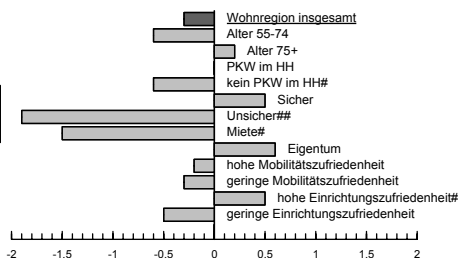
Abbildung 7.15: Mannheim: Zufriedenheit mit der Wohngegend (nach Wohngebieten)



Ma-R1



Ma-R2



Abweichungen vom Durchschnittswert der Westregion (Mannheim gesamt=7,5)
auf Zufriedenheitsskala von 0 -ganz und gar unzufrieden- bis 10 -ganz und gar zufrieden-
Sicher: Gefühl, wenn man in der Wohngegend unterwegs ist: "sehr sicher" oder "ziemlich sicher"
Unsicher: Gefühl, wenn man in der Wohngegend unterwegs ist: "ziemlich unsicher oder "sehr unsicher"
Hohe Mobilitätszufriedenheit: Zufriedenheit mit den Mobilitätsmöglichkeiten 8-10
Geringe Mobilitätszufriedenheit: Zufriedenheit mit den Mobilitätsmöglichkeiten 0-7
Hohe Einrichtungszufriedenheit: Zufriedenheit mit den Einrichtungen/Dienstleistungen der Wohngegend 8-10
Geringe Einrichtungszufriedenheit: Zufriedenheit mit den Einrichtungen/Dienstleistungen der Wohngegend 0-7
##: N<30; #: 29<N<40
N=404
Datenbasis: Outdoor Mobility Survey 1995

Eigenheimsiedlungen am Stadtrand

Für die älteren Wohngebiete mit aufgelockerter Bebauung und hohem Anteil an Wohneigentum zeigt sich in der ostdeutschen Untersuchungsregion eine insgesamt positive Tendenz. Lediglich die 55-74jährigen Männer und Frauen, die in diesen Gebieten wohnen, sind etwas unzufriedener als der Durchschnitt der Älteren insgesamt.

In den westdeutschen Wohngebieten dieses Typs sind die Befunde nicht so einheitlich. Diejenigen Älteren, die in einer eigenen Wohnung oder einem eigenen Haus wohnen, sich sicher fühlen oder mit den Einrichtungen und Dienstleistungsangeboten des Wohngebietes zufrieden sind, äußern auch eine überdurchschnittliche Zufriedenheit mit dem Wohnumfeld insgesamt. Alle anderen sind eher unzufrieden. Insbesondere die Bewohner und Bewohnerinnen von Mietwohnungen und Ältere mit Unsicherheitsgefühlen äußern sich in diesem Siedlungstyp extrem unzufrieden mit dem Wohnumfeld.

Fazit

Die Ergebnisse verweisen auf einen engen Zusammenhang von Wohnen und Mobilität. Die Befunde zur Zufriedenheit der Älteren mit ihrem Wohnumfeld und ihren Mobilitätsmöglichkeiten zeigen, dass das Wohlbefinden von einer Vielzahl interagierender individueller und struktureller Einflussfaktoren abhängt. Einzelne beeinträchtigende Faktoren wie Einschränkungen der Bewegungsfähigkeit oder ungünstige Wohnverhältnisse können offenbar durch positive Rahmenbedingungen wie die gute Erreichbarkeit von Geschäften oder eine gute ÖPNV-Anbindung des Wohngebietes ausgeglichen werden. Sind solche ausgleichenden Komponenten nicht gegeben, wie in einigen Teilen der Innenstädte, der zentrumsnahen Gebiete und Randgebiete, dann liegt die Zufriedenheit bei allen Älteren deutlich unter dem Durchschnitt.

8 Mobilitätshindernisse und Verbesserungsmöglichkeiten

In der Mobilitätsstudie wurde über unterschiedliche Zugänge versucht, mögliche konkret bestehende Hindernisse und subjektiv wahrgenommene Problemsituationen zu erfassen, die bei alltäglichen Wegen älterer Menschen auftreten können. Zum einen konnten die Befragten in den über drei Tage geführten Tagebüchern angenehme und unangenehme Begleitumstände ihrer Wege eintragen. Von den Männern und Frauen, die an den jeweils dokumentierten Tagen mindestens einmal unterwegs waren – das heißt also von den 90% mobilen Älteren (vgl. Abschnitt 6.2) – wurden insgesamt bei 13% der zurückgelegten Wege Schwierigkeiten notiert.

Zum zweiten wurde in den standardisierten Interviews gefragt, ob – und wenn ja welche – Schwierigkeiten auf den Wegen zu wichtigen Bezugspersonen, zu Dienstleistungseinrichtungen und Freizeitaktivitäten auftreten und wie bestimmte Verkehrssituationen erlebt werden. Mehr als die Hälfte (54%) der 55jährigen und Älteren in den untersuchten Städten gab an, in mindestens einem dieser Bereiche Schwierigkeiten zu haben. Darüber hinaus konnten sich die Personen, die ein Jahr später noch einmal in offenen Interviews befragt wurden, ausführlich zum aktuellen Verkehrsgeschehen und zu ihren alltäglichen Erfahrungen unterwegs äußern.

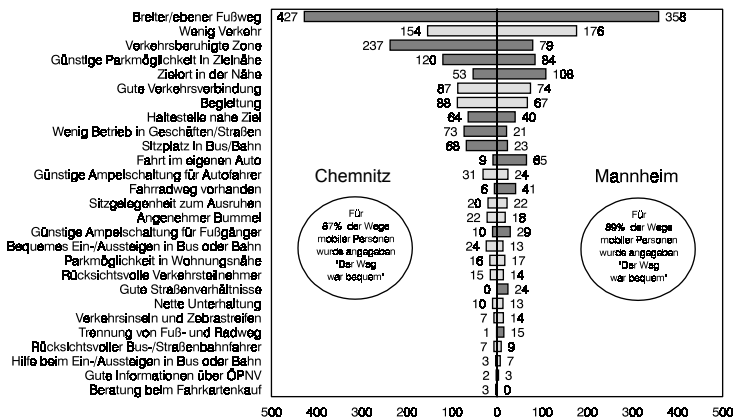
8.1 Problemfelder

Fast alle Älteren – unabhängig davon, ob sie als Fußgänger oder Radfahrer, als Auto- oder ÖPNV-Nutzer unterwegs sind – leiden unter dem zunehmend dichter und aggressiver werdenden Verkehrsgeschehen. Dieses Ergebnis zeigt sich durchgängig in allen genannten Erhebungsverfahren.

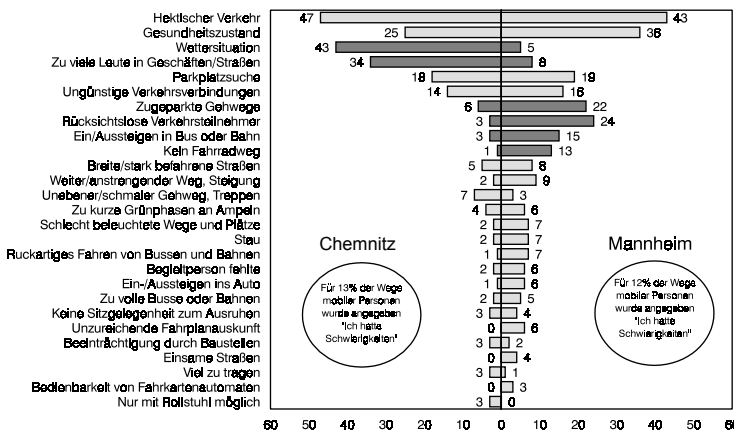
Besonders aufschlussreich sind in dieser Hinsicht die Eintragungen in den Tagebüchern, in denen die Befragten ihre zurückgelegten Wege detailliert beschrieben haben. Die Aufzeichnungen zeigen, dass von den älteren Menschen mehr noch als gesundheitliche Einschränkungen oder Beeinträchtigungen durch ungünstige Wetterverhältnisse insbesondere spezifische Interaktionen im öffentlichen Raum als unangenehm erlebt werden. Als häufigste Beeinträchtigung wird von den Älteren in der west- wie der ostdeutschen Stadt an erster Stelle der hektische Verkehr genannt (Abbildung 8.1).

Abbildung 8.1: „Wie war der Weg?“

- Angenehme Begleitumstände



- Schwierigkeiten



Anzahl der Nennungen im Wege-Tagebuch

Anzahl der Wege mobiler Personen an allen 3 Tagen: Chemnitz=1626; Mannheim =1757 Wege

Dunkle Balken: Unterschiede zwischen Ost- und Westregion signifikant ($p < 0.01$)

Datenbasis: Outdoor Mobility Diary 1995

Anhand der Fallstudien lassen sich dabei zwei Aspekte unterscheiden, die sich durch alle Interviews hindurchziehen:

- Der dichter gewordene Verkehr insgesamt und das damit verbundene dauernde Verkehrs-„Chaos“, das als „Stress“, als „Katastrophe“, als hektisch, unangenehm, schlimm und störend, sogar als unheimlich wahrgenommen wird, und
- die undisziplinierte, aggressive und rücksichtslose Fahrweise vieler Auto- und Radfahrer.

„Die Dichte, die Verkehrsdichte hat zugenommen. Dann das Verkehrsrowdytum hat zugenommen,“ stellt beispielsweise Anton B. (66) aus Chemnitz fest. Ähnlich äußert sich Heinz E. (78) aus Mannheim: *„Ers-tens gibt es immer mehr Autos – und dann vor allen Dingen: Die fahren ja, wie wir hier sagen, wie die gesengten Säue!“*

Nur wenige Ältere – vor allem die Jüngeren unter ihnen und Ältere, die kein Auto haben und deshalb weniger und anders als Autofahrer am Straßenverkehr beteiligt sind – fühlen sich dadurch nicht gestört. Die meisten sagen, sie hätten sich daran gewöhnt, haben ihre Fahrweise angepasst – das heißt, sie fahren vorsichtiger, meiden bestimmte Straßen oder Zeiten und riskieren nichts mehr beziehungsweise „passen mehr auf“. *„Die Autos kommen wie die Verrückten gefahren (...) – man muss damit rechnen, wenn jemand schnell fährt, dass der einen über’n Haufen fährt,“* meint Hubert J. (83, Ch), aber *„das ist eben so.“*

Besonders verunsichernd ist der Vertrauensschwund, der mit dem veränderten Verkehrsverhalten verbunden ist. *„Man hat früher darauf vertrauen können, dass einer aufgepasst hat und sich verkehrsgerecht verhalten hat,“* ist die Erfahrung von Walter F. (77, Ma). *„Heute hat man das Vertrauen nicht mehr.“*

Große Probleme bereiten den Älteren auch rücksichtslose Fahrradfahrer und Inline-Skater, die zu schnell, in die falsche Richtung und/oder auf dem Bürgersteig fahren, „wo sie nichts zu suchen haben“. Ursula P. (77, Ma) zum Beispiel ist früher gern am Flussufer spazieren gegangen. *„Da konnten wir früher, auch als unsere Nichten und Neffen noch klein waren, mit denen spazieren gehen, und es war immer schön. Und jetzt fahren da die Radfahrer, drei und vier nebeneinander, und da kann man nur noch sehen, dass man auf die Seite springt – also das ist unmöglich!“*

Ein Problem der Chemnitzer Befragten ist nach den Tagebuchaufzeichnungen auch zu viel Betrieb in Straßen und Geschäften, während in Mannheim eher rücksichtslose Verkehrsteilnehmer und zugeparkte Gehwege als unangenehme Begleitumstände aufgeführt wurden.

Die lästige Parkplatzsuche und ungünstige Verkehrsverbindungen werden in beiden Untersuchungsregionen wieder gleichermaßen als unangenehm empfunden.

Als besonders angenehm wurde in den Tagebüchern – speziell in Chemnitz – vermerkt, wenn die Fußwege breit und bequem waren, wenn nur wenig Verkehr herrschte, eine verkehrsberuhigte Zone genutzt werden konnte oder günstige Parkmöglichkeiten in der Nähe des Ziels vorhanden waren.

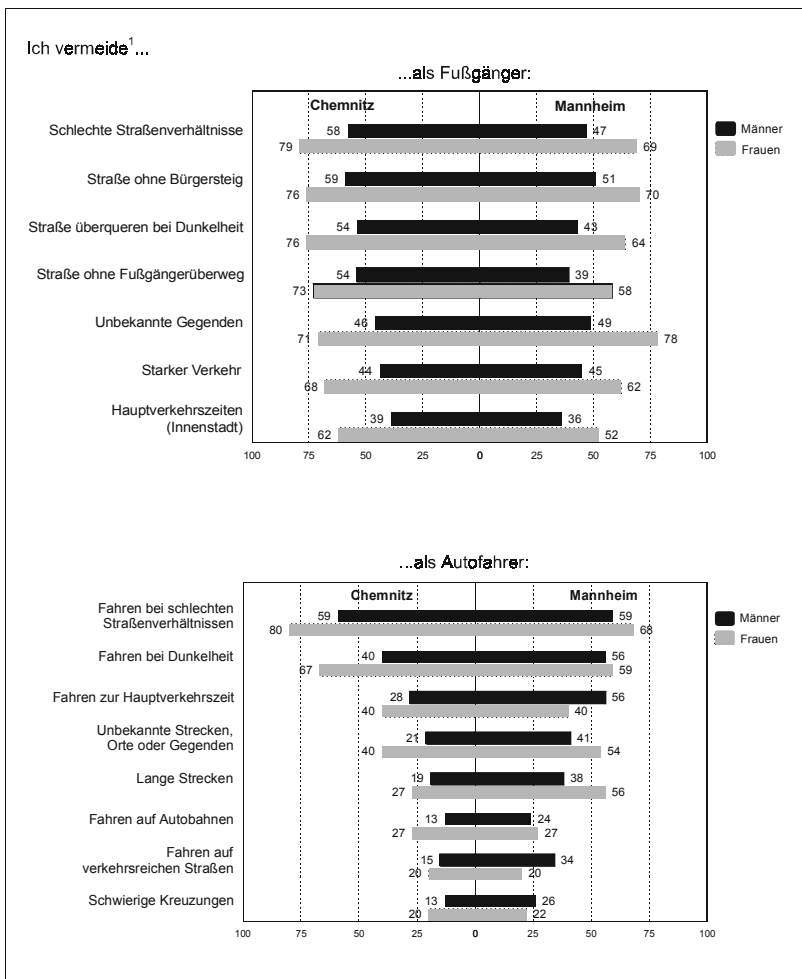
In Mannheim wurde außerdem häufig positiv gewertet, wenn das Ziel gleich in der Nähe lag oder für die Fahrt das eigene Auto genutzt wurde. In den Chemnitzer Tagebüchern wurden außer den bereits genannten positiven Begleitumständen auch noch wenig Betrieb in Geschäften und Straßen, ein freier Sitzplatz in Bus oder Straßenbahn sowie die Nähe einer Haltestelle des ÖPNV positiv erwähnt. Darüber hinaus empfanden es viele Ältere in beiden Untersuchungsregionen als angenehm, wenn eine gute Verkehrsverbindung genutzt werden konnte oder wenn sie begleitet wurden.

Nach den Tagebuchaufzeichnungen war der größte Teil der Befragten (58%) allerdings allein unterwegs. 29% der mobilen Personen erledigten ihre Wege in Begleitung ihres Partners, und 12% wurden von anderen Personen begleitet. Der Anteil derjenigen, die sowohl vom Partner als auch einer anderen Person auf einem Teilweg begleitet wurden, ist sehr gering.

Vermeidungsstrategien

Auf die als unangenehm empfundenen Rahmenbedingungen ihrer alltäglichen Wege reagieren die Älteren mit unterschiedlichen Vermeidungsstrategien, je nachdem, ob sie als Fußgänger oder als Autofahrer unterwegs sind. Fast jeder zweite ältere Autofahrer fährt nicht zu Hauptverkehrszeiten, wenn es sich vermeiden lässt, und mehr als die Hälfte der Älteren vermeidet möglichst auch als Fußgänger starken Verkehr. Zugleich wird die ungünstigere Ausgangslage der Befragten in der ostdeutschen Untersuchungsregion deutlich: Die überwiegende Mehrheit der Frauen – fast 80% -, aber auch über 50% der Männer vermeiden hier als Fußgänger die schlechten Straßenverhältnisse und Straßen ohne Bürgersteig sowie das Überqueren von Straßen bei Dunkelheit. Darüber hinaus ist das Vermeidungsverhalten der Fußgänger in der ostdeutschen Stadt durchgängig stärker ausgeprägt als in der westdeutschen. Das Überqueren einer Straße ohne Fußgängerüberweg beispielsweise erweist sich vor allem als Problem der Älteren in Chemnitz.

Abbildung 8.2: Vermeidungsverhalten von Fußgängern und Autofahrern (nach Geschlecht)



Balken mit Rahmen: Unterschiede zwischen Ost- und Westregion signifikant ($p < 0.01$)

Fußgänger: (Chemnitz)=393; N(Mannheim)=397

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

Datenbasis: Outdoor Mobility Survey 1995

In der westdeutschen Untersuchungsregion wird von derartigen ungünstigen Bedingungen zwar ebenfalls häufig gesagt, dass sie nach Möglichkeit vermieden werden. Das häufigste Vermeidungsverhalten speziell der Frauen in Mannheim bezieht sich jedoch auf unbekannte Gegenden. Zugleich geben die Frauen aller Altersgruppen in beiden Städten deutlich häufiger als Männer an, die erfragten kritischen Situationen möglichst zu vermeiden.

Auch als Autofahrerinnen ziehen Frauen sich eher zurück als Männer. Signifikante Ost-West-Unterschiede zeigen sich dagegen im Vermeidungsverhalten der Autofahrer und -fahrerinnen kaum. Lediglich drei der erfragten Situationen werden von den Älteren in der westdeutschen Untersuchungsregion stärker vermieden als in der ostdeutschen: ‚Fahren zur Hauptverkehrszeit‘ vermeiden die 65-64jährigen, ‚Lange Strecken‘ die 55-64jährigen, und ‚Unbekannte Strecken, Orte und Gegenden‘ die 75-79jährigen in Mannheim deutlich mehr als die jeweils Gleichaltrigen in Chemnitz. Am stärksten wird von den Älteren in beiden Städten generell das Fahren bei schlechten Straßenverhältnissen, bei Dunkelheit und zu Hauptverkehrszeiten vermieden. Die geringsten Probleme scheinen Ältere bei schwierigen Kreuzungen zu empfinden – obwohl diese Situation bekanntlich die häufigste Ursache für Unfälle von älteren Kraftfahrern ist. Insgesamt zeigen die Befragten als Autofahrer(innen) ein geringeres Vermeidungsverhalten, als wenn sie in möglichen kritischen Situationen als Fußgänger gefragt sind (Abbildung 8.2).

Die Wahrnehmung der Situation im Straßenverkehr nach Wittenberg (1986)

Die tiefgreifende Beeinträchtigung der Mobilität Älterer durch die Stresssituation Verkehr zeigt sich auch in der Zustimmung zu entsprechenden Aussagen über die Situation im Straßenverkehr.

Bei einem Vergleich von drei unabhängig voneinander durchgeführten Untersuchungen stellte Wittenberg bereits 1986 fest, dass sich von 1975 bis 1984 mit zunehmender Verkehrsdichte auch die Unsicherheitsgefühle älterer Verkehrsteilnehmer verstärkt hatten (Wittenberg 1986). Zur Feststellung der Gefühle waren den jeweils Befragten ab 60 Jahre in diesen Untersuchungen Stellungnahmen zum aktuellen Verkehrsgeschehen in Form eines Kartenspiels vorgelegt und ihre Zustimmung oder Ablehnung zu den formulierten Statements erfragt worden.

Seitdem haben sich die Verkehrssituation – besonders in den neuen Bundesländern nach dem Fall der Mauer -, aber auch die Verkehrserfahrungen und -optionen der Verkehrsteilnehmer noch einmal entscheidend gewandelt (siehe Abschnitt 2.2).

Tabelle 8.1: Zustimmung¹ zu Aussagen über die Situation im Straßenverkehr

	Insgesamt	Chemnitz	Mannheim
Kindern und Jugendlichen sollte es verboten werden, auf Bürgersteigen und Fußwegen mit ihren Fahrrädern und Mopeds zu fahren.	56	70	43
Es gibt zu wenig Radwege.	55	72	42
Es gibt zu wenig Personen, die einem im Bus oder in der Straßenbahn ihren Sitzplatz anbieten, wenn jemand einen Sitzplatz braucht.	55	56	54
Viele Auto- und Motorradfahrer fahren zu schnell an Fußgängerüberwege heran, so dass man nie weiß, ob sie noch bremsen oder nicht.	49	48	50
Viele Auto- und Motorradfahrer fahren zu schnell und zu dicht an Bürgersteigen entlang.	40	37	42
Die Autos und Motorräder fahren so schnell, dass man sie oft erst in letzter Minute sieht.	34	37	30
Als älterer Mensch fühlt man sich im heutigen Straßenverkehr benachteiligt.	31	35	27
Man hat oft die Straße erst zur Hälfte überquert, wenn die Ampel schon wieder auf „Rot“ umschaltet.	30	40	20
Der Verkehr ist zu bestimmten Zeiten so stark, dass man sich kaum noch auf die Straße wagt.	30	38	23
Dem heutigen Verkehr steht man oft hilflos gegenüber.	27	31	22
Es gibt zu wenig Fußgängerüberwege mit Zebrastreifen und Druckampelanlagen.	26	35	17
Busse und Straßenbahnen haben zu hohe Trittbretter, so dass das Ein- und Aussteigen sehr mühsam ist.	25	28	23
An den Bushaltestellen gibt es nicht genügend Sitzplätze und Überdachungen.	23	17	28
Das Anfahren der Busse ist zu schnell und ruckartig, so dass man im Bus hin- und hergeschleudert wird.	22	21	23
Busse und Straßenbahnen fahren zu bestimmten Tageszeiten viel zu selten.	21	17	24
Die Fahrpläne und Linienpläne sind schwer zu verstehen und zu entziffern.	20	15	24
Die Gehwege an den Straßen sind mitunter zu schmal, so dass man oft bei entgegenkommenden Personen auf die Straße ausweichen muss.	19	13	25
Das automatische Schließen und Öffnen der Türen von Bussen und Straßenbahnen ist schlecht eingerichtet, so dass man leicht eingeklemmt werden kann.	15	10	19

Angaben in %

¹ Stärkste Antwortkategorie „trifft zu“

fett: Unterschied zwischen Ost- und Westregion signifikant ($p < 0.01$)

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

Datenbasis: Outdoor Mobility Survey 1995

Um rund zehn Jahre nach der letzten Wittenberg-Studie einen erneuten Vergleich der Einstellungen älterer Männer und Frauen zu ermöglichen, wurden die damals verwendeten Statements auch in der Mobilitätsstudie eingesetzt. 15 der 18 Aussagen zur Situation älterer Menschen im Straßenverkehr wurden übernommen, davon drei in den Formulierungen leicht verändert und drei neue Statements hinzugefügt. Bei letzteren handelt es sich um Aussagen zur Verständlichkeit von Fahr- und Linienplänen und zur mangelnden Ausstattung der Haltestellen im ÖPNV sowie um die geringe Ausstattung mit Radwegen. Außerdem ermöglicht die von uns verwendete Abstufung „trifft zu“, „trifft teilweise zu“ und „trifft nicht zu“ sowie „kann ich nicht beurteilen“ eine stärkere Differenzierung der Zustimmung. In Tabelle 8.1 wird ausschließlich die vollständige Zustimmung zu den vorgegebenen Aussagen dargestellt. Somit ist ein Vergleich der veränderten Wahrnehmung Älterer trotz einiger methodischer Unterschiede weitgehend möglich.

Wie schon in den zwischen 1975 und 1984 durchgeführten Untersuchungen wird von den älteren Männern und Frauen auch in der Mobilitätsstudie 1995 am häufigsten der Aussage „Kindern und Jugendlichen sollte es verboten werden, auf Bürgersteigen und Fußwegen mit ihren Fahrrädern und Mopeds zu fahren“ zugestimmt (56%). In der ostdeutschen Untersuchungsregion ist diese Verkehrssituation offensichtlich von besonders großer Bedeutung (Ch: 70%, Ma: 43%). Entsprechend hoch ist auch die Zustimmung zu dem ergänzten Statement „Es gibt zu wenig Radwege“ (Ch: 72%, Ma: 42%).

In den Wittenberg-Studien lagen zu schnell wechselnde Fußgängerampeln jeweils auf dem zweiten Platz der Ranglisten, und auch zu hohe Einstiege bei Bus und Straßenbahn wurden als großes Problem wahrgenommen. 1995 ist die Zustimmung zu diesen Aussagen insgesamt von geringerer Bedeutung. Im Gegensatz dazu stimmt 1995 mehr als die Hälfte der befragten Älteren in West und Ost gleichermaßen darin überein, dass in Bus und Bahn zu wenig Personen ihren Sitzplatz anbieten und dass Auto- und Motorradfahrer zu schnell an Fußgängerüberwege heranfahren, so dass man nicht weiß, ob sie noch halten werden.

Diese Aussagen zum rücksichtslosen Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer und zur Verkehrsüberforderung finden sich auch in den Aussagen zur Benachteiligung (31%), Unsicherheit (30%) und Hilflosigkeit (27%) älterer Menschen im Straßenverkehr wieder und bestätigen die bereits benannten Probleme. Von Frauen werden die eher diffusen Ängste und Unsicherheitsgefühle signifikant häufiger als von Männern genannt, aber auch etwa jeder vierte 55jährige und ältere Mann stimmt diesen Aussagen voll zu (Frauen: 35%, 37%, 35%; Männer: 26%, 24%, 20%).

Insgesamt zeigen die Ergebnisse der Mobilitätsstudie, dass die Älteren in der ostdeutschen Stadt mehr Probleme mit der heutigen Situation im Straßenverkehr haben als die Befragten der westlichen Untersuchungsregion. Zu fast allen Aussagen liegt die Zustimmung in Chemnitz auf höherem Niveau. Die zu kurzen Grünphasen an Fußgängerampeln beispielsweise, die sich auch in den Tagebuchaufzeichnungen speziell als Problem der ostdeutschen Befragten erwiesen haben, werden hier doppelt so häufig genannt (Ch: 40%, Ma: 20%).

Besonders die Gefühle der Unsicherheit im Straßenverkehr sowie technische und bauliche Infrastrukturprobleme der Fußgänger nehmen (neben den bereits erwähnten Unterschieden) einen größeren Stellenwert ein als in Mannheim. Dort finden deutlich mehr Ältere, dass die Fußwege zu schmal seien (Ch: 13%, Ma: 25%), und Probleme mit dem ÖPNV werden ebenfalls häufiger empfunden. Letzteres liegt vermutlich eher an einer höheren Erwartungshaltung der westdeutschen Befragten als an ungünstigeren technischen oder infrastrukturellen Gegebenheiten.

Durch das unterschiedliche Niveau der infrastrukturellen, baulichen und technischen Ausstattung der beiden Städte, aber auch durch die unterschiedlichen Erfahrungen und Ansprüche der Älteren kommt es somit zu durchaus verschiedenen Einschätzungen beziehungsweise Gewichtungen im Hinblick auf die Situation Älterer im Straßenverkehr. Die nach der Wende rapide angewachsene Verkehrsdichte in Ostdeutschland hat offensichtlich dazu geführt, dass sich dort eine große Zahl älterer Männer und Frauen stark verunsichert fühlt.

Schwierigkeiten auf Wegen zu wichtigen Bezugspersonen, zu Dienstleistungseinrichtungen und Freizeitaktivitäten

Auf einzelne Bereiche bezogen, die für die alltägliche Lebensführung, für soziale Integration und gesellschaftliche Teilhabe Älterer von besonderer Bedeutung sind, berichtet jeweils etwa jeder oder jede vierte Ältere von Problemen. Rund drei Viertel der 55jährigen und älteren Frauen und Männer haben keine Schwierigkeiten, die Personen und Einrichtungen, die für sie wichtig sind, auch zu erreichen (Tabelle 8.2). Die Wohnregion spielt in dieser Beziehung kaum eine Rolle.

Anders sieht es mit Freizeitaktivitäten aus. In diesem Bereich hat ein Drittel der Älteren Probleme, die Aktivitäten auch durchzuführen, die sie gerne ausüben würden. Auch hierbei spielt es kaum eine Rolle, ob die Befragten im Zentrum oder in einem Randgebiet wohnen. Das positive Bild ändert sich jedoch, wenn man alle drei untersuchten Mobilitätsbereiche zusammen betrachtet und die auftretenden Schwierigkeiten nach dem Alter der Befragten differenziert.

In mindestens einem Bereich – entweder Freunde und Verwandte öfters zu treffen, Dienstleistungseinrichtungen zu erreichen oder Freizeitaktivitäten auszuüben – treten Schwierigkeiten bereits in den jüngeren Altersgruppen auf, und zwar in der ostdeutschen Untersuchungsregion bei 40% beziehungsweise 47% und in der westdeutschen sogar bei 56% der Befragten zwischen 55 und 74 Jahren. Bei den Hochbetagten nehmen die Probleme erwartungsgemäß noch zu. Vor allem in der ostdeutschen Stadtregion ist der Unterschied zwischen den Altersgruppen aufgrund der günstigeren Ausgangssituation bei den Jüngeren signifikant. Bei den Hochaltrigen dagegen sind die Unterschiede zwischen Chemnitz und Mannheim fast ausgeglichen: In beiden Städten haben mehr als zwei Drittel der 80jährigen und älteren Menschen Probleme im Hinblick auf das Erreichen wichtiger Ziele. Positiv ausgedrückt kann man jedoch sagen, dass selbst von den über 80jährigen etwa ein Drittel angibt, keine Schwierigkeiten zu haben (Tabelle 8.3).

Tabelle 8.2: Schwierigkeiten Älterer beim Erreichen von...

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

Angaben in %

- nicht vorhanden/trifft nicht zu/nicht gefragt

/ Wert: $x < 0,5$

Mehrfachnennungen möglich

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

Datenbasis: Outdoor Mobility Survey 1995

Tabelle 8.3: Personen mit Schwierigkeiten beim Erreichen von wichtigen Personen, Einrichtungen oder Aktivitäten (nach Alter und Bewegungsfähigkeit)

	Insgesamt	Chemnitz	Mannheim
Insgesamt	54	50	58
<i>Alter</i>			
55-64 Jahre	48	40	56
65-74 Jahre	52	47	56
75-79 Jahre	55	52	59
ab 80 Jahre	62	64	60
<i>Bewegungsfähigkeit</i>			
Nicht beeinträchtigt	45	41	49
Zeitweise beeinträchtigt	44	41	48
Ständig beeinträchtigt	66	62	70

Angaben in %

fett: Unterschiede zwischen den Ausprägungen der Variable signifikant ($p < 0.01$)
N(Chemnitz)=400; N(Mannheim)=404; Datenbasis: Outdoor Mobility Survey 1995

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

Erwartungsgemäß besteht außer mit dem Alter auch ein enger Zusammenhang zwischen dem Auftreten von Schwierigkeiten und körperlicher Verfassung. Der überwiegende Teil der nicht oder nur zeitweise in ihrer Bewegungsfähigkeit eingeschränkten Menschen gibt an, keine Schwierigkeiten zu haben. Die Probleme konzentrieren sich bei den sehr alten und in ihrer Bewegungsfähigkeit eingeschränkten Menschen, und zwar insbesondere bei hochaltrigen Frauen (Frauen ab 80 Jahre mit Beeinträchtigung: 79%, Männer ab 80 Jahre mit Beeinträchtigung: 66%). Entsprechend ist das am häufigsten genannte Problem bei der Ausübung von Mobilität die eigene Gesundheit (Tabelle 8.2).

In ihrer Bewegungsfähigkeit eingeschränkte Personen sind verständlicherweise mit den Möglichkeiten, überall dorthin zu gelangen, wohin sie gerne möchten, deutlich weniger zufrieden als nicht beeinträchtigte Personen (vgl. Abschnitt 5.5). Auch mit ihren Freizeitmöglichkeiten sind die älteren Befragten – wie in Abschnitt 7.5 gezeigt – um so unzufriedener, je eingeschränkter sie sich in ihrer Bewegungsfähigkeit fühlen.

Dies ist an sich kein überraschendes Ergebnis. Es ist jedoch ein deutlicher Hinweis darauf, dass die geringere außerhäusliche Mobilität im Alter kein ganz freiwilliger Rückzug ist und dass viele Ältere durchaus mehr unternehmen würden, wenn sie die Möglichkeit dazu hätten.

Es trifft demnach nicht zu, dass ältere Menschen sich mit gesundheitlichen Einschränkungen und äußeren Bedingungen abfinden und ihre persönliche Zufriedenheit bereitwillig an diese Gegebenheiten anpassen.

Die weiteren Gründe für die Einschränkung von Besuchen, Besorgungen oder Freizeitaktivitäten sind zum einen auf konkrete äußere Gegebenheiten wie zu große Entfernungen oder schlechte Verkehrsverbindungen zurückzuführen. Auch die in jeder Stadt unterschiedlichen Fahrzeugtypen und Tarifsysteme, Fahrkartenautomaten und Entwertungsmöglichkeiten im ÖPNV werden von älteren Menschen als irritierend erlebt. Schwierigkeiten bei der Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel selbst spielen eine vergleichsweise geringe Rolle. Niederflrbusse und Niederflurstraßenbahnen werden als deutliche Verbesserung wahrgenommen.

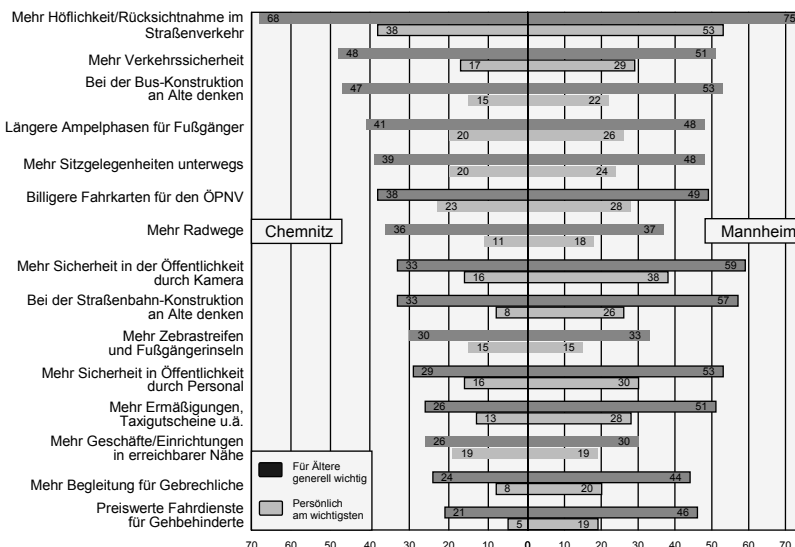
Zum anderen – und das war keinesfalls zu erwarten – stellen auch soziale Verhältnisse und zu hohe Kosten ein nicht unbedeutendes Mobilitätshindernis dar. Etwa 13% der Älteren, die Schwierigkeiten nannten, gaben als Grund dafür an, dass sie niemanden haben, der sie begleitet, dass sie sich um ein Familienmitglied kümmern müssen oder Angst haben, bei Dunkelheit aus dem Haus zu gehen.

8.2 Verbesserungswünsche

Die Schwierigkeiten, die von Älteren genannt werden, finden sich widergespiegelt in den Verbesserungen, die sie im Verkehrswesen für wichtig erachten. Die befragten Männer und Frauen konnten 27 unterschiedliche Vorschläge jeweils nach ihrer Wichtigkeit beurteilen. Dabei wurde unterschieden nach Verbesserungen, die für Ältere generell als wichtig erachtet werden und solchen, die den Befragten persönlich am wichtigsten sind. Insgesamt wurde von den älteren Männern und Frauen ein Verbesserungsbedarf für Ältere allgemein in viel stärkerem Maße wahrgenommen, als sie für sich persönlich beanspruchen (Abbildung 8.3).

Die weitaus größte Bedeutung messen die Älteren der Aussage „Mehr Höflichkeit und Rücksichtnahme im Straßenverkehr“ zu, und zwar sowohl für ältere Menschen allgemein als auch für sich persönlich (71%, 46%). Diese Rücksichtnahme für Ältere generell fordern neben den 55-74jährigen sowohl die Selbstfahrer (Personen mit Pkw im Haushalt, die auch selber fahren) als auch die ÖPNV-Nutzer signifikant häufiger als andere.

Abbildung 8.3: Verbesserungsmöglichkeiten im Verkehrswesen



Angaben in %

Balken mit Rahmen: Unterschiede zwischen Ost- und Westregion signifikant ($p < 0.01$)
N(Chemnitz)=383; N(Mannheim)=388

Datenbasis: Outdoor Mobility Survey 1995

Mit 50% findet die Anpassung von Autobussen an die Bedürfnisse älterer Menschen die nächsthöchste Zustimmung, gleichauf mit dem nicht nur technisch zu beantwortenden Wunsch nach „Mehr Verkehrssicherheit“ (50%).

„Mehr Sicherheit auf öffentlichen Plätzen, Straßen und Unterführungen durch Kameraüberwachung“ wurde von 46% der Befragten als wichtig für Ältere allgemein erachtet. Dieser technische Lösungsansatz ist ebenfalls auf eine Mischung aus subjektiven Unsicherheitsgefühlen und real existierender Kriminalitätsbedrohung zurückzuführen. Wiederum

45% halten die Anpassung der Straßenbahnen an die Bedürfnisse Älterer für eine wichtige Verbesserungsmöglichkeit im Verkehrswesen.

Während sich verständlicherweise signifikant mehr ÖPNV-Nutzer für eine verbesserte Konstruktion von Bussen und Straßenbahnen einsetzen, plädieren für mehr Verkehrssicherheit neben den ÖPNV-Nutzern in erster Linie Selbstfahrer, unter 75jährige und Männer. Dieses auf den ersten Blick überraschende Ergebnis wird verständlich, wenn man berücksichtigt, dass ja vor allem die jüngeren Männer (noch) Autofahren und dadurch dem Straßenverkehr am unmittelbarsten ausgesetzt sind.

Bei der Forderung nach mehr Sicherheit im öffentlichen Raum lassen sich interessanterweise keine signifikanten geschlechtsspezifischen Unterschiede feststellen. Auch insgesamt betrachtet sind Geschlecht und Alter nur selten Anlass für signifikante Unterschiede. Während das Geschlecht nur noch hinsichtlich besserer Informationen im ÖPNV eine Rolle spielt – sie werden eher von Männern gefordert – sind mehr Fahrradwege und, auf sehr niedrigem Niveau, Parkplätze für Behinderte, Sammelpunkte an ÖPNV-Haltestellen sowie mehr Park and Ride-Plätze eher für die Befragten unter 75 Jahren von Bedeutung. Der Wunsch nach mehr Sitzgelegenheiten, der in der Rangfolge der allgemeinen Verbesserungswünsche an achter Stelle steht, wird hingegen deutlich häufiger von Personen ab 75 Jahre geäußert.

Betrachtet man nun die Rangfolge möglicher Verbesserungen im Verkehrswesen noch einmal danach, welche davon Ältere als für sich persönlich am wichtigsten erachten, dann kommt man – bis auf den ersten Rangplatz – zu einer etwas anderen Verteilung. Nach dem Wunsch nach mehr Höflichkeit und Rücksichtnahme im Straßenverkehr steht in diesem Fall mehr Sicherheit im öffentlichen Raum durch Videoüberwachung bereits an zweiter Stelle (27%), gefolgt von der Forderung nach billigeren ÖPNV-Fahrkarten (26%). An vierter Stelle stehen mit jeweils 24% folgende Sicherheitsaspekte: „Mehr Verkehrssicherheit“, „Längere Ampelphasen für Fußgänger“ und „Mehr Sicherheit auf öffentlichen Plätzen, Straßen, Unterführungen usw. durch Aufsichtspersonen“. Interessant ist, dass bei der Überwachung des öffentlichen Raums in Mannheim die technische Lösung den Vorrang vor der personalintensiven, aber auch persönlicheren Variante bekommen hat. Möglicherweise ist dieses Ergebnis aber auch durch die bereits praktizierte Videoüberwachung an Straßenbahnhaltestellen in Mannheim beeinflusst.

Sowohl hinsichtlich der Verbesserungsmöglichkeiten für Ältere allgemein als auch für sich persönlich äußern die Älteren in der westdeutschen Untersuchungsregion insgesamt deutlich mehr Wünsche als in

der ostdeutschen. Insbesondere der Sicherheitsaspekt, erstaunlicherweise aber auch finanzielle Vergünstigungen, werden signifikant häufiger als wichtig erachtet.

Um Älteren die Teilnahme am Verkehrsgeschehen zu erleichtern, müssten Verbesserungen also sowohl im Bereich sozialen Verhaltens als auch hinsichtlich technischer Gegebenheiten erfolgen.

9 Zusammenfassung und Ausblick

Sich bewegen, sich physisch von einem Ort zu anderen Orten begeben und dabei Informationen, Eindrücke und Erfahrungen aufnehmen, vertraute Personen aufsuchen und neue Begegnungen und Tätigkeiten wahrnehmen können – mit einem Wort: Mobilität – ist ein menschliches Grundbedürfnis und Notwendigkeit zugleich. Dass die Möglichkeit und Fähigkeit zu Mobilität und damit zu gesellschaftlicher Teilhabe auch ein großes Bedürfnis älterer Menschen und infolgedessen eine wichtige Voraussetzung für Lebensqualität im Alter ist, zeigen die Ergebnisse des Projekts „Erhaltung von Mobilität zur sozialen Teilhabe im Alter“ mit großer Deutlichkeit.

Die Gültigkeit der Ergebnisse des Projekts

Schwerpunkt dieser Studie war die Erforschung der Bedürfnisse, Verhaltensweisen und Probleme älterer Menschen im Hinblick auf ihre realisierte und gewünschte Mobilität und die fördernden und behindernden Bedingungen ihrer Realisierung. Die mehrstufige Untersuchung wurde in jeweils einer ost- und einer westdeutschen Großstadt (Chemnitz und Mannheim) mit differenzierter Siedlungs- und Verkehrsinfrastruktur sowie in Randgebieten mit ungünstiger Verkehrsanbindung und geringer Angebotsdichte durchgeführt. Im Herbst 1995 fanden zunächst standardisierte Erhebungen statt (804 Interviews, kombiniert mit einem von den Befragten über drei Tage geführten Mobilitätstagebuch), durch die Informationen über objektive Faktoren und subjektive Einschätzungen und Motive gesammelt wurden, die die alltägliche Mobilität älterer Menschen außerhalb ihrer Wohnung beeinflussen (können). Dieses Datenmaterial wurde im Herbst 1996 durch qualitative Fallstudien zu unterschiedlichen Mobilitätstypen ergänzt.

In bezug auf grundlegende soziodemographische Merkmale entsprechen die Lebensbedingungen der 55jährigen und älteren Untersuchungsteilnehmer weitgehend denjenigen der Gesamtbevölkerung entsprechenden Alters. Geringe Unterschiede bestehen lediglich hinsichtlich der Erwerbstätigkeit, die bei den Mannheimer Befragten in der Altersgruppe der 55-59jährigen etwas unter und bei den 60-64jährigen etwas über dem Durchschnitt der jeweils Gleichaltrigen in Westdeutschland liegt, sowie hinsichtlich des Anteils an Alleinlebenden, der in der Untersuchungsgruppe durch den quotenbedingt über dem Bevölkerungsdurchschnitt liegenden Anteil von Männern geringer ist. Dennoch sei hier nochmals darauf hingewiesen, dass es sich bei den Be-

fragten nicht um einen repräsentativen Bevölkerungsquerschnitt handelt.

Die Ergebnisse beruhen auf Analysen, die auf der Grundlage einer nach Alter, Geschlecht und Wohnbezirken disproportional geschichteten Stichprobe in jeweils ausgewählten Stadtteilen vorher bestimmter städtischer Regionen durchgeführt wurden. Wenn im folgenden von den Älteren in Chemnitz oder Mannheim oder von den Befragten in der westdeutschen oder ostdeutschen Untersuchungsregion die Rede ist, sind also diejenigen Personen ab 55 Jahre gemeint, die in die Stichprobe eingegangen sind. Die vorgestellten Ergebnisse, Aussagen und Interpretationen gelten infolgedessen für spezifische Situationen – Erfahrungen, Verhaltensweisen und Bedürfnisse – von Männern und Frauen ab 55 Jahre, differenziert nach Altersgruppen und Wohnregionen, die als charakteristisch für ost- und westdeutsche Großstädte angesehen werden können.

9.1 Zusammenfassung

Ältere Menschen in einer ost- und einer westdeutschen Großstadt: Gemeinsamkeiten und Unterschiede

Die Lebensverhältnisse der befragten Älteren in den beiden untersuchten Großstädten unterscheiden sich in zentralen Lebensbereichen nur unwesentlich. Vor allem in Bereichen, die stark durch den natürlichen Alternsprozess beeinflusst werden, wie Haushaltsform, familiales Netzwerk und Gesundheit, spielen Alter und Geschlecht eine wesentlich größere Rolle als die Ost- oder Westzugehörigkeit. Deutliche Ost-West-Unterschiede bestehen hingegen – ähnlich wie zwischen Ost- und Westdeutschland insgesamt – hinsichtlich der Wohn- und Einkommensverhältnisse und der Erwerbsbeteiligung sowie in den technischen und infrastrukturellen Voraussetzungen für die außerhäusliche Mobilität älterer Männer und Frauen. Die Älteren in der ostdeutschen Großstadt leiden vor allem unter den schlechten Straßen- und Verkehrsverhältnissen und der nach der Wende enorm angestiegenen Verkehrsdichte.

Das soziale Beziehungsnetz der Älteren ist in der ostdeutschen Großstadt stark auf die engere Familie, also die erwachsenen Söhne und Töchter und deren Familien, konzentriert. In der westlichen Untersuchungsregion spielen neben den engen Familienangehörigen auch gute Freunde, Nachbarn und die weitere Verwandtschaft in allen Altersgruppen und bei Kinderlosen ebenso wie bei Älteren, die Kinder haben, eine

große Rolle. Bei subjektiven Komponenten wie der Zufriedenheit in verschiedenen Bereichen oder Verbesserungswünschen fallen die Aussagen der Älteren in der westdeutschen Untersuchungsregion jeweils extremer aus als in der ostdeutschen.

Die Zufriedenheiten beispielsweise sind sowohl in positiver als auch in negativer Richtung stärker ausgeprägt: Wenn die Älteren in Mannheim mit ihrer Wohnung oder Wohnumgebung, ihrer Mobilität, ihren Aktivitäten oder Reisemöglichkeiten zufrieden sind, dann äußern sie sich jeweils deutlich zufriedener – im Falle von Unzufriedenheit aber auch deutlich unzufriedener darüber als die Älteren in Chemnitz.

Wohnung und Wohnumfeld

Die Wohnsituation der Älteren ist in beiden Untersuchungsregionen in den höheren Altersgruppen zumeist ungünstiger als in den jüngeren. Mit deutlich weniger modernem Wohnkomfort als der Durchschnitt müssen vor allem die alleinlebenden alten Menschen zurechtkommen. Dies gilt sowohl für die Wohnungsinfrastruktur als auch für die Ausstattung mit technischen Geräten.

Als wichtig an einer Wohnung werden von den Älteren in beiden Städten in erster Linie Merkmale wie „hell und sonnig“, „ruhig“ und „preiswert“ erachtet. Eine gute Hausgemeinschaft und gute Verkehrsverbindungen bilden ebenfalls wichtige Kriterien. Hohen Stellenwert hat in der ostdeutschen Untersuchungsregion außerdem moderner Wohnkomfort, der im Westen schon fast zur Selbstverständlichkeit geworden ist. Es überrascht deshalb auch nicht, dass die Zufriedenheit mit der Wohnung in der westdeutschen Untersuchungsregion deutlich größer ist als in der ostdeutschen. Diejenigen Älteren allerdings, die im eigenen Haus oder in der eigenen Wohnung wohnen, sind trotz des in Chemnitz teilweise mangelnden Wohnkomforts in beiden Städten gleichermaßen zufrieden.

An ihrem Wohnumfeld ist allen Älteren eine gute medizinische Versorgung in der Nähe der Wohnung äußerst wichtig. Auch die Versorgung mit Geschäften und Dienstleistungseinrichtungen wird von rund 90% der Älteren als sehr wichtig erachtet. Für die Befragten in Chemnitz haben darüber hinaus eine ruhige Lage der Wohnung und gute Umweltbedingungen große Bedeutung, während in Mannheim häufiger Wert auf gute Nachbarschaft gelegt wird.

Die Versorgung mit Geschäften und Dienstleistungseinrichtungen

In den Zentren und innerstädtischen Wohngebieten der beiden untersuchten Großstädte sind die für eine eigenständige Lebensführung

wichtigsten Geschäfte und Einrichtungen vorhanden. In den Randgebieten vermissen jedoch fast 30% der älteren Männer und Frauen mindestens eine Dienstleistungseinrichtung, die für sie wichtig wäre, aber nicht vorhanden oder nicht erreichbar ist. Dazu gehören trotz ihrer vergleichsweise hohen Verbreitung insbesondere Lebensmittelläden, aber auch andere Einzelhandelsgeschäfte sowie medizinische Versorgungseinrichtungen und Sportmöglichkeiten. Die Älteren in der ostdeutschen Untersuchungsregion vermissen vor allem auch Restaurants und Cafés, Postämter und kulturelle Einrichtungen.

Für die Zufriedenheit älterer Männer und Frauen mit der Gegend, in der sie wohnen, spielt die Versorgung mit Geschäften und anderen Dienstleistungseinrichtungen allerdings eine eher untergeordnete Rolle. In Chemnitz ist entscheidender, wie zufrieden sie mit dem öffentlichen Nahverkehr sind, und in Mannheim bilden Unsicherheitsgefühle und ob jemand zur Miete oder in einer eigenen Wohnung beziehungsweise einem eigenen Haus wohnt den stärksten Erklärungsfaktor. Gefühle der Unsicherheit im Wohnumfeld wirken sich in beiden Städten negativ auf die Zufriedenheit aus.

Wichtige Voraussetzungen für Mobilität: Bewegungsfähigkeit, geeignete Verkehrsmittel und ein Gefühl der Sicherheit

Bewegungsfähigkeit

Bereits etwa 70% der Männer und Frauen ab 55 Jahre sind zumindest zeitweise durch Krankheit oder Beschwerden in ihrer Bewegungsfähigkeit beeinträchtigt. Jede(r) fünfte beschreibt seine beziehungsweise ihre Bewegungsfähigkeit als schlecht oder sehr schlecht. Erwartungsgemäß treten Beeinträchtigungen unabhängig von Wohnregion und Geschlecht mit zunehmendem Alter verstärkt auf. Der Anteil der Personen, die ständig in ihrer Bewegungsfähigkeit eingeschränkt sind, steigt von knapp einem Drittel bei den 55-64jährigen auf fast die Hälfte bei den 75jährigen und älteren. Immerhin jede beziehungsweise jeder fünfte über 75jährige fühlt sich jedoch (noch) nicht beeinträchtigt. Auch in bezug auf mobilitätsrelevante Fähigkeiten wie Treppensteigen, außer Haus gehen und Einkäufe erledigen, schwere Sachen tragen oder mindestens 2 km weit gehen erfolgt ein deutlicher Kompetenzverlust erst ab einem Alter von etwa 85 Jahren. Hochaltrige Frauen haben bei diesen Alltagsaktivitäten etwas häufiger Schwierigkeiten als Männer im höheren Alter.

Pkw-Verfügbarkeit und -nutzung

Die Verfügbarkeit privater und öffentlicher Verkehrsmittel ist zwischen Ost- und Westdeutschland – trotz der enormen Motorisierung seit der Wende – noch immer sehr unterschiedlich. Daneben bestehen in beiden Landesteilen nach wie vor große Unterschiede in der Pkw-Ausstattung zwischen Jüngeren und Älteren sowie zwischen Ein- und Mehrpersonenhaushalten. Auch in den beiden untersuchten Großstädten nimmt die Zahl der Pkw-Besitzer in den höheren Altersgruppen deutlich ab. Vor allem alleinlebende Frauen haben im höheren Alter nur ganz selten ein Auto.

Erst in der Generation der 55- bis 64jährigen ist die Pkw-Verfügbarkeit bei Männern und Frauen annähernd gleich. Insgesamt haben mehr als die Hälfte der 55jährigen und älteren in der westdeutschen, aber lediglich zwei Fünftel in der ostdeutschen Untersuchungsregion ein Auto im Haushalt.

Fast 70% der Autofahrer und -fahrerinnen in Chemnitz nutzen ihr Auto täglich. In Mannheim ist es nur knapp die Hälfte. Etwa jeder beziehungsweise jede dritte fährt hier ein- bis zweimal die Woche Auto und 14% noch seltener. Bezüglich der jährlichen Pkw-Fahrleistung unterscheiden sich die Autofahrer der Ost- und der Westregion jedoch kaum, und auch zwischen Männern und Frauen sind die Unterschiede in dieser Hinsicht nur gering. Ausschlaggebend für die jährlich gefahrenen Kilometer ist das Alter. Mit zunehmendem Alter nimmt die durchschnittliche jährliche Fahrleistung deutlich ab.

Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel

Verkehrsmittel des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) werden in beiden untersuchten Großstädten von rund 80% der Älteren, also auch von Autofahrern und Autofahrerinnen, genutzt. Nur jede beziehungsweise jeder fünfte gibt an, nie mit dem Bus oder der Straßenbahn zu fahren. Bei letzteren handelt es sich vor allem um Hochaltrige. In der Nutzungshäufigkeit unterscheiden sich aktive Autofahrer allerdings deutlich von Personen ohne Pkw im Haushalt. In der ostdeutschen wie der westdeutschen Untersuchungsregion fährt mehr als die Hälfte der letztgenannten regelmäßig mit öffentlichen Verkehrsmitteln, während Autofahrer und -fahrerinnen dies nur in gut 20% der Fälle tun.

Ängste

Wie gern und häufig jemand aus dem Haus geht oder gehen kann, hängt jedoch nicht allein vom Gesundheitszustand oder den Verkehrs-

mitteln ab, die jemandem zur Verfügung stehen, sondern auch davon, wie sicher er oder sie sich außerhalb der Wohnung fühlt. Dies scheint nur sehr begrenzt der Fall zu sein, denn nahezu vier von zehn Älteren fühlen sich in ihrer Wohnumgebung ziemlich oder sogar sehr unsicher. Das kalendarische Alter spielt im Hinblick auf das Sicherheitsgefühl keine große Rolle. Bei Frauen sind Ängste aber noch weiter verbreitet als bei Männern. Insbesondere die Mannheimer Frauen äußern sich sehr verunsichert. Der Hauptgrund für die Unsicherheitsgefühle ist die Angst, bei Dunkelheit überfallen zu werden. Am größten sind die Ängste in den Innenstädten und zentrumsnahen Stadtteilen sowie in der Hochhaus-siedlung, also in Gegenden, in denen auch die geringste Zufriedenheit mit dem Wohnumfeld besteht.

Städtische Wohngebiete: Vorzüge und Nachteile

In den Stadtzentren und zentrumsnahen Vorstädten haben Ältere in der Regel alle für sie wichtigen Einrichtungen und öffentlichen Verkehrsmittel in erreichbarer Nähe. Die meisten Wege können hier zu Fuß erledigt werden. Zugleich sind aber die Verkehrsbelastungen und die Angst vor Kriminalität groß. So erklärt es sich, dass Ältere, die in den Innenstädten und angrenzenden Gebieten wohnen, bei besserem Angebot weniger zufrieden mit ihrem Wohnumfeld sind als die geringer versorgten Eigenheimsiedlungen an den Stadträndern. Die Wohnqualität der innerstädtischen Gebiete scheint demnach den Bedürfnissen älterer Menschen nicht besonders zu entsprechen.

Wohnviertel in Innenstadtrandlage, in denen wichtige Dienstleistungseinrichtungen und gute Verkehrsverbindungen weitgehend vorhanden sind und die einen hohen Anteil an Wohneigentum sowie auch sozialstrukturell ein vergleichsweise hohes Niveau aufweisen, werden von älteren Bewohnern und Bewohnerinnen wesentlich mehr geschätzt. Am größten ist die Zufriedenheit in einem Randgebiet, das über einen eigenen alten Ortskern verfügt. Selbst unsichere Personen fühlen sich in diesen Stadtvierteln offenbar wohler als in der Innenstadt oder den zentrumsnahen Vorstädten.

Die Wohngebiete an den Stadträndern sind zwar mit Dienstleistungseinrichtungen am spärlichsten versorgt, aber dieser Nachteil fällt offenbar nicht so stark ins Gewicht, wenn die Verkehrsverbindungen gut sind und wenn jemand über Wohneigentum verfügt und sich in der Umgebung sicher fühlt. Ältere, die in Hochhaussiedlungen oder Wohnblocks am Stadtrand zur Miete wohnen und sich unsicher fühlen, sind deutlich unzufriedener mit ihrer Wohngegend als Ältere, die keine diesbezüglichen

chen Ängste haben und in den Eigenheimsiedlungen mit aufgelockerter Bebauung im eigenen Haus oder der eigenen Wohnung leben.

Zwischen Wohnen, Mobilität und Zufriedenheit besteht also ein enger Zusammenhang. Das Wohlbefinden älterer Menschen hängt von einer Vielzahl interagierender individueller und struktureller Einflussfaktoren ab. Einzelne beeinträchtigende Faktoren wie Einschränkungen der Bewegungsfähigkeit oder ungünstige Wohnverhältnisse können offenbar durch positive Rahmenbedingungen wie die gute Erreichbarkeit von Geschäften oder eine gute ÖPNV-Anbindung des Wohngebietes ausgeglichen werden. Sind solche ausgleichenden Komponenten nicht gegeben, wie in einigen Teilen der Innenstädte, der zentrumsnahen Wohnviertel und Randgebiete, dann liegt die Zufriedenheit bei allen Älteren deutlich unter dem Durchschnitt.

Die alltäglichen Wege der Älteren

Die befragten Älteren haben im Untersuchungszeitraum im Durchschnitt pro Person und pro Tag 1,2 Wege (von ihrer Wohnung und zurück) zurückgelegt. Die Verkehrsbeteiligungsquote lag bei 90%. Bei den 10% der Befragten, die innerhalb der jeweils dokumentierten drei Tage ihre Wohnung nicht verlassen haben, handelt es sich hauptsächlich um alte Menschen, die in ihrer Bewegungsfähigkeit sehr stark eingeschränkt sind, aber auch Seh- und Hörprobleme bilden schwerwiegende Mobilitätshindernisse.

In ihrem Mobilitätsverhalten – bezogen auf die Zahl, Dauer und räumliche Ausdehnung ihrer Wege sowie auf ihre häufigsten außerhäuslichen Aktivitäten – zeigen die Älteren in den beiden untersuchten Städten keine wesentlichen Unterschiede. Auch zwischen Männern und Frauen sind in dieser Hinsicht keine signifikanten Unterschiede festzustellen.

Die Wege der Älteren sind zum überwiegenden Teil einfache Wege, das heißt sie bestehen lediglich aus einem Hinweg, einer Zielaktivität und dem Rückweg. Nur bei knapp einem Fünftel handelt es sich um zusammengesetzte, also aus mehreren Teilwegen bestehenden Wegen (Wegeketten). Im Durchschnitt besteht ein Weg aus 2,4 Teilwegen (Etappen). Etwa die Hälfte der alltäglichen Wege älterer Männer und Frauen findet in der näheren Umgebung beziehungsweise Nachbarschaft statt und beginnt am Vormittag zwischen acht und zwölf Uhr. Rund 30% beginnen und enden am Nachmittag. Nur knapp ein Fünftel der Wege führt in die weitere Umgebung oder einen anderen Stadtteil, und nach sieben Uhr abends verlassen Ältere ihre Wohnung nur noch für 3% ihrer Wege.

Die durchschnittliche Wegedauer, also der Zeitraum vom Verlassen der Wohnung bis zur Rückkehr, beträgt drei Stunden. Die meisten Älteren sind für einen gesamten Weg, also einschließlich Zielaktivität, zwischen einer und drei Stunden unterwegs. Nur etwa jede(r) zehnte benötigt für seine beziehungsweise ihre Wege im Durchschnitt weniger als eine Stunde. Länger als drei Stunden ist rund ein Drittel der mobilen Personen unterwegs. In den städtischen Randgebieten dauern Wege im Durchschnitt zehn Minuten länger als in den Stadtzentren.

Gut die Hälfte der mobilen Personen erledigt ihre Wege allein. Die übrigen werden zumeist von ihrem Partner beziehungsweise ihrer Partnerin begleitet. Nur etwa jede(r) zehnte ist an den dokumentierten Tagen auch in Begleitung anderer Personen unterwegs gewesen.

Das wichtigste Verkehrsmittel: die eigenen Füße

Das wichtigste Verkehrsmittel älterer Frauen und Männer sind die eigenen Füße. Über die Hälfte ihrer alltäglichen Wege legen sie zu Fuß oder mit dem Fahrrad, also in Form von nichtmotorisiertem Individualverkehr, zurück.

Die Nutzung eines privaten Pkw ist – entsprechend der unterschiedlichen Verfügbarkeit – in der ost- und der westdeutschen Großstadt verschieden: Während in Mannheim bei fast einem Drittel der Wege das eigene Auto als Hauptverkehrsmittel benutzt wird, liegt dieser Anteil in Chemnitz bei 22%. Statt dessen ist in der ostdeutschen Untersuchungsregion die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel etwas und der Anteil der Fußwege deutlich höher als in der westdeutschen. Die Älteren, die in den Stadtzentren und innenstadtnahen Wohngebieten wohnen, weisen den größten Anteil an Fußwegen auf. Zu den Randgebieten hin nehmen Fußwege dagegen deutlich ab. Sie werden zunehmend durch öffentliche Verkehrsmittel und – insbesondere in den Eigenheimsiedlungen am Stadtrand – durch den Pkw als Hauptverkehrsmittel ersetzt.

Die Unterschiede, die nach den Tagebuchaufzeichnungen der Älteren zwischen der ost- und der westdeutschen Großstadt hinsichtlich Verkehrsmittelwahl bestehen, zeigen sich auch in den Ergebnissen der Umfrage: Um verschiedene Dienstleistungsangebote und Einrichtungen zu erreichen, gehen die Älteren im Osten öfter zu Fuß oder fahren mit öffentlichen Verkehrsmitteln, während im Westen insbesondere das Auto, aber (allerdings begünstigt durch die geographische Lage Mannheims) auch das Fahrrad deutlich häufiger benutzt werden.

Aktivitäten

Die Aktivitäten, die laut Tagebuchaufzeichnungen am häufigsten Anlass und Motiv für die außerhäusliche Mobilität Älterer bilden, sind alltägliche Einkäufe und Besorgungen, kleinere Spaziergänge sowie persönliche Kontakte, Hilfeleistungen und geselliges Beisammensein. An vierter und fünfter Stelle stehen Gesundheitsversorgung und Erledigungen bei Post, Bank oder Behörden.

Das Zusammensein mit Freunden oder Verwandten hat auch erste Priorität bei den außerhäuslichen Freizeitaktivitäten. Aktivitäten in Verbindung mit sozialen Kontakten spielen in der westdeutschen Untersuchungsregion eine deutlich größere Rolle als in der ostdeutschen, in der dagegen Arbeiten im Garten signifikant häufiger als außerhäusliche Beschäftigung genannt werden.

Erwartungsgemäß sind Ältere, die in ihrer physischen Bewegungsfähigkeit beeinträchtigt sind, aber auch diejenigen, die kein Auto haben oder nicht selbst fahren, außerhalb ihrer Wohnung weniger aktiv als Personen, die in ihrer Mobilität nicht eingeschränkt sind. Über ein geringeres Maß an Aktivitäten wird auch von Kinderlosen berichtet.

Die Möglichkeit und Fähigkeit, mobil und aktiv zu sein, wirkt sich sehr deutlich auf die Zufriedenheit Älterer aus: Diejenigen, die in mehreren Bereichen aktiv sind, äußern sich wesentlich zufriedener über ihre Freizeitmöglichkeiten als Personen, deren Aktivitätsspektrum vergleichsweise eingeschränkt ist. Am unzufriedensten sind Ältere, die kaum noch etwas oder gar nichts mehr außerhalb ihrer Wohnung unternehmen können. Ein Drittel der 55jährigen und älteren Männer und Frauen würde gerne mehr außerhalb der Wohnung unternehmen, wenn sie könnten. An erster Stelle ihrer Wünsche steht Spaziergehen. Offenbar bereiten selbst so einfache Bewegungsformen außer Haus vielen älteren Menschen bereits Schwierigkeiten. Aber auch Ausflüge machen, Wandern und aktiv Sport treiben würden viele Ältere gerne öfter.

Reisen

Mit ähnlichen Voraussetzungen wie die Ausübung von Freizeitaktivitäten ist auch das Reisen verbunden: mit der Bewegungsfähigkeit und dem Alter einer Person und der Verfügbarkeit eines Autos. Darüber hinaus ist für größere Reisen die Höhe des Einkommens von Bedeutung. Entsprechend zeigt sich auch bei den Zufriedenheitswerten ein ähnliches Muster: Ältere, die größere Reisen unternommen haben – und das waren zwischen Anfang 1994 und Herbst 1995 60% der Älte-

ren in der westdeutschen und die Hälfte der Älteren in der ostdeutschen Untersuchungsregion -, äußern sich wesentlich zufriedener als diejenigen, die nicht verreisen konnten.

Einflussfaktoren der Mobilität im Alter

Wie häufig ältere Männer und Frauen außerhalb ihrer Wohnung unterwegs sind, wie sie auf ihren alltäglichen Wegen zurechtkommen und wie zufrieden sie damit sind, hängt insbesondere von ihrer Bewegungsfähigkeit, von ihrer Fahrkompetenz und von den Verkehrsmitteln ab, die ihnen zur Verfügung stehen. In allen drei Bereichen werden die Möglichkeiten mit steigendem Alter geringer, und auch das Netz sozialer Beziehungen wird im höheren Alter allmählich dünner. Als Folge werden mit zunehmendem Alter und abnehmender Bewegungsfähigkeit deutlich weniger Wege zurückgelegt. Bei einer Überprüfung des Einflusses einzelner Faktoren auf die ausgeübte Mobilität ergab sich, dass das biologische Alter allein nicht ausschlaggebend für das Ausmaß der Mobilität ist.

Entscheidender ist, wie beweglich eine Person (noch) ist und ob ein Auto zur Kompensation genutzt werden kann. Mehr noch als von der Verfügbarkeit eines Pkw ist das Ausmaß der Mobilität jedoch davon abhängig, ob jemand selbst Auto fährt. Geschlecht, Haushaltsform oder ob Ältere Kinder haben oder nicht, sind zwar ebenfalls signifikante Einflussfaktoren, weisen aber geringere Korrelationswerte auf. Auch ob die Wohnung im Stadtzentrum, in einem Vorort oder einem Randgebiet liegt, beeinflusst die Anzahl der zurückgelegten Wege kaum.

Die Zufriedenheit Älterer mit ihren Mobilitätsmöglichkeiten: Autofahrer sind auch bei ungünstigen Rahmenbedingungen zufrieden

Die unterschiedlichen mobilitätsrelevanten Voraussetzungen und technischen Rahmenbedingungen wirken sich stark auf die Zufriedenheit der Älteren mit ihren Mobilitätsmöglichkeiten aus. In der ost- wie in der westdeutschen Großstadt nimmt ihre Zufriedenheit mit den Möglichkeiten, überall dort hinzukommen, wohin sie möchten, gleichermaßen mit zunehmender Beeinträchtigung der Bewegungsfähigkeit, mit steigendem Alter sowie mit der Entfernung der Wohnung zum Zentrum spürbar ab.

Deutliche Unterschiede in der Mobilitätszufriedenheit bestehen zwischen Personen, die nicht (mehr) selbst Auto fahren, und Autofahrern und -fahrerinnen. Die Zufriedenheit aktiver Kraftfahrer bleibt auch im

hohen Alter und bei beeinträchtigter Bewegungsfähigkeit auf hohem Niveau bestehen. Im Vergleich dazu liegen die Zufriedenheitswerte von Personen, die kein Auto im Haushalt haben, deutlich niedriger.

Ungünstige Rahmenbedingungen wie Stadtrandlage mit unzureichender ÖPNV-Anbindung oder gesundheitliche Beeinträchtigungen können demnach von alten Menschen zumindest zum Teil kompensiert werden, wenn sie in der Lage sind, ein privates Kraftfahrzeug zu nutzen. Können sie dies nicht, dann wirken sich äußere Gegebenheiten wie die Wohnlage oder die aktuelle Bewegungsfähigkeit wesentlich stärker auf ihre Zufriedenheit aus. Ausschlaggebend ist auch hier wieder nicht, ob ein Pkw im Haushalt vorhanden ist, sondern ob jemand selbst Auto fährt. Des weiteren spielt eine Rolle, wie zufrieden jemand mit den Einrichtungen im Wohngebiet, mit dem ÖPNV und insbesondere mit der Gesundheit und dem Leben allgemein ist.

Über die Hälfte der Älteren berichtet von Schwierigkeiten in wichtigen Mobilitätsbereichen

Mehr als die Hälfte (54%) der 55jährigen und älteren Männer und Frauen berichtet von Schwierigkeiten in mindestens einem Bereich, der für die alltägliche Lebensführung, für soziale Integration und gesellschaftliche Teilhabe von Bedeutung ist: dem Weg zu Freunden und Verwandten, zu Dienstleistungseinrichtungen oder Freizeitaktivitäten. Auf einzelne Mobilitätsbereiche bezogen hat jeweils etwa jeder bzw. jede vierte Ältere Probleme.

Bei Hochbetagten treten Schwierigkeiten erwartungsgemäß häufiger auf als in jüngeren Altersgruppen. Immerhin fast jede(r) dritte 80jährige und ältere kann wichtige Ziele aber noch problemlos erreichen. Von den in den Tagebüchern dokumentierten Wegen der mobilen Älteren waren 13% mit Schwierigkeiten verbunden.

Tiefgreifende Beeinträchtigung der Mobilität Älterer durch die Stresssituation Straßenverkehr

Breite und ebene Fußwege, wenig Verkehr oder eine verkehrsberuhigte Zone, wenig Betrieb in Geschäften und Straßen und Begleitung, ein freier Sitzplatz in Bus oder Straßenbahn, das Ziel oder eine Haltestelle des ÖPNV gleich in der Nähe, günstige Parkmöglichkeiten in der Nähe des Ziels oder gute Verkehrsverbindungen – das sind Randbedingungen, die ältere Männer und Frauen als besonders angenehm empfinden, wenn sie in ihrem Alltag unterwegs sind.

Was sie dagegen möglichst vermeiden, sind schlechte Straßenverhältnisse, Straßen ohne Bürgersteig oder Fußgängerüberweg, starker Verkehr und unbekannte Gegenden. Häufig genannte Mobilitätshindernisse sind neben Beeinträchtigungen ihrer Gesundheit und Bewegungsfähigkeit auch zu große Entfernungen oder schlechte Verkehrsverbindungen sowie ungünstige soziale Verhältnisse und zu hohe Kosten.

Das größte Problem bereitet Älteren jedoch das hektische Verkehrsgeschehen. Durch die nach der Wende rapide angewachsene Verkehrsdichte fühlen sich Ältere insbesondere in der ostdeutschen Großstadt stark verunsichert, aber auch in der westdeutschen haben fast alle älteren Frauen und Männer Probleme mit der heutigen Situation im Straßenverkehr. Nur wenige fühlen sich nicht durch den dichter und aggressiver gewordenen Verkehr und die undisziplinierte und rücksichtslose Fahrweise vieler Auto- und Radfahrer gestört. Die meisten sagen zwar, sie hätten sich daran gewöhnt und ihr eigenes Verhalten als Fußgänger, Radfahrer oder Autofahrer entsprechend angepasst, aber fast jede(r) vierte Ältere in der westdeutschen und sogar jede(r) dritte in der ostdeutschen Großstadt fühlt sich im Verkehr hilflos oder benachteiligt. Mehr als die Hälfte der Älteren in West und Ost beklagt zudem, dass in Bussen und Bahnen zu wenig Personen ihren Sitzplatz anbieten und dass Auto- und Motorradfahrer zu schnell an Fußgängerüberwege heranfahren. Jede(r) dritte findet, dass generell zu schnell gefahren wird.

Technische, bauliche und organisatorische Probleme

Zu den konkreten materiellen und organisatorischen Umweltbedingungen, die die Mobilität älterer Menschen erschweren, gehören fehlende Radwege, zu kurze Grünphasen an Fußgängerampeln und fehlende Zebrastreifen, zu hohe Einstiege bei Bus und Straßenbahn und zu wenig Sitzgelegenheiten zum Ausruhen unterwegs. Immerhin noch jede(r) fünfte Ältere empfindet auch das ruckartige Anfahren der Busse und Bahnen, die zu langen Abstände zwischen den Fahrzeiten, unverständliche Fahr- und Linienpläne und zu schmale Fußwege als Schwierigkeit.

Verbesserungswünsche

Was sich die Älteren für sich persönlich und für ältere Menschen allgemein am meisten wünschen, ist mehr Höflichkeit und Rücksichtnahme im Straßenverkehr. Daneben spielen für Männer wie für Frauen auch Sicherheitsaspekte eine große Rolle, und zwar sowohl im Hinblick auf mehr Verkehrssicherheit als auch bezüglich einer größeren Sicherheit auf öffentlichen Plätzen, Straßen und Unterführungen.

Für weitere technische Verbesserungen bei Bussen und Straßenbahnen setzen sich vor allem die Nutzer von öffentlichen Verkehrsmitteln ein, und mehr Sitzgelegenheiten unterwegs und an Haltestellen wünschen sich insbesondere die Hochbetagten. Insgesamt werden auch noch günstigere Fahrpreise oder Taxigutscheine für notwendig erachtet.

9.2 Ausblick

Zu den zentralen Ergebnissen der Studie gehört, dass die Möglichkeit, auch im Alter mobil und aktiv sein zu können, die Lebensqualität wesentlich beeinflusst. Das niedrige Zufriedenheitsniveau der durch Beeinträchtigungen der körperlichen Bewegungsfähigkeit oder durch fehlende private oder öffentliche Verkehrsmittel in ihrer Mobilität eingeschränkten Frauen und Männer ist ein klarer Ausdruck dafür, dass die festgestellte Abnahme der außerhäuslichen Mobilität im Alter kein ganz freiwilliger Rückzug ist, sondern ältere Menschen sich nur mehr oder weniger notgedrungen mit gesundheitlichen Einschränkungen und ungünstigen äußeren Rahmenbedingungen abfinden. Die geringe Zufriedenheit der im Hinblick auf Freizeitaktivitäten und Reisen nur wenig aktiven Älteren ist ein weiterer Hinweis darauf, dass viele von ihnen gerne mehr unternehmen würden, wenn sie die Möglichkeit dazu hätten.

Es wäre also ein entscheidender Beitrag zur Lebensqualität älterer Männer und Frauen, wenn es gelingen würde, ihnen diese Möglichkeiten auch bei körperlichen Beeinträchtigungen, bei finanziellen Restriktionen und unter ungünstigen sozialen, technischen und räumlichen Umweltbedingungen zu erhalten.

In bezug auf individuelle Mobilitätshindernisse spielt das kalendarische Alter als limitierender Faktor nur eine untergeordnete Rolle. Entscheidendere Voraussetzungen für die außerhäusliche Mobilität sind Bewegungsfähigkeit und Gesundheitszustand sowie die Fahrkompetenz einer Person und die Nutzungsmöglichkeit eines Pkw. Massive Einschränkungen treten in allen genannten Bereichen im Durchschnitt erst ab einem Alter von etwa 80 Jahren auf.

Behinderungen der Mobilität durch Umweltfaktoren erfolgen in zweierlei Hinsicht. Ein erstes Problemfeld liegt in den jeweils vorfindlichen räumlichen oder technischen Gegebenheiten. Derartige Barrieren bedeuten vor allem für Personen, die in ihrer Bewegungs- oder Wahrnehmungsfähigkeit eingeschränkt sind, eine schwerwiegende Beeinträchtigung. Insgesamt gesehen haben sich die in diesem Bereich auftretenden

Schwierigkeiten jedoch als weniger weit verbreitet erwiesen als vermutet.

Von weitreichenderer Bedeutung sind Beeinträchtigungen in einem zweiten, durch Defizite im Verkehr als sozialem Handlungsfeld gekennzeichneten Problemfeld. Die in diesem Bereich bestehenden Erschwernisse der außerhäuslichen Mobilität Älterer sind verursacht durch mangelnde gegenseitige Rücksichtnahme, durch die Hektik und Aggressivität des Verkehrsgeschehens, durch real bestehende oder befürchtete Gefährdungen im öffentlichen Raum und Wohnumfeld sowie durch fehlende soziale Unterstützung.

Um Älteren die Teilnahme am Verkehrsgeschehen zu erleichtern, müßten Verbesserungen also sowohl im Bereich sozialen Verhaltens als auch hinsichtlich technischer, baulicher und organisatorischer Rahmenbedingungen erfolgen. Dazu gehören verkehrspolitische und sozialpolitische Maßnahmen ebenso wie entsprechende Planungen im Bereich der Stadtentwicklung.

Verkehrspolitische Maßnahmen

Da sich speziell Ältere, die nicht (mehr) selbst Auto fahren, in ihrer Mobilität eingeschränkt fühlen, während Autofahrer und Autofahrerinnen auch mit zunehmendem Alter und bei gesundheitlichen Beeinträchtigungen zufrieden mit ihren Mobilitätsmöglichkeiten sind, wären an erster Stelle Maßnahmen erforderlich, die die Situation für Fußgänger und die Nutzer öffentlicher Verkehrsmittel verbessern.

Dazu gehören

- lange Ampelphasen für Fußgänger
- Überquerungshilfen bei breiten Straßen
- Geschwindigkeitsbegrenzungen und strikte Verkehrskontrollen
- eine deutliche Trennung von Fuß- und Radwegen und Beschränkungen für Inline-Skater und Fahrradfahrer in Fußgängerbereichen
- Ausweitung von Tempo-30-Zonen in Wohngebieten und in der Nähe wichtiger Dienstleistungseinrichtungen

zur Verkehrsberuhigung und Erhöhung der Verkehrssicherheit, und

- breite und hindernisfreie Fußwege
- witterungsgeschützte Sitzgelegenheiten
- Förderung des Niederflurkonzeptes bei öffentlichen Verkehrsmitteln
- Verstärkung des Kundenservice und der Informationsangebote im ÖPNV

- flexiblere Gestaltung von Liniennetzen und Fahrplänen
- Einsatz preiswerter öffentlicher Verkehrsmittel auch in verkehrsarmen Zeiten

zur Erleichterung und Unterstützung sozial- und umweltverträglicher Mobilität.

Zur Zeit sind Ältere bei eingeschränkter Bewegungsfähigkeit, für die Überwindung längerer Strecken und in verkehrsmäßig schlecht angebundenen Wohngebieten allerdings noch vielfach auf die Nutzung eines privaten Pkw angewiesen. Außerdem nimmt in den nachrückenden Generationen die Zahl der Autobesitzer und -nutzer zu. Unter diesen Umständen sollte auch die Fahrkompetenz Älterer durch gezieltes Fahrtraining auf freiwilliger Basis gestärkt werden.

Günstig wäre darüber hinaus eine weitere Verbreitung von „Park and Ride“-Systemen und preiswerten Sammeltaxen, die den Anschluss und Übergang zu den dichteren innerstädtischen Verkehrssystemen erleichtern. Des weiteren ergeben sich daraus Anforderungen an die Automobilindustrie. Neben möglichen technischen Verbesserungen der Fahrzeuge, auf die hier nicht näher eingegangen werden kann, wäre zur Erhöhung der allgemeinen Verkehrssicherheit insbesondere die Reduzierung einer auf Schnelligkeit und Stärke ausgerichteten Werbung zugunsten einer stärkeren Betonung von Kompetenz durch umwelt- und nervenschonende Fahrweise, vorausschauende Geschwindigkeits- und Abstandsregulierung und selbstverständliche Rücksichtnahme auf andere Verkehrsteilnehmer wünschenswert.

Sozial- und stadtplanerische Maßnahmen

Die Ergebnisse zu Wohnen und Mobilität verweisen auf einen engen Zusammenhang zwischen bestimmten Wohnregionen und jeweils vorherrschenden Mobilitätschancen und -erfordernissen: In den Stadtzentren und angrenzenden Gebieten bestehen aufgrund ihrer spezifischen Siedlungs- und Verkehrsinfrastruktur für ältere Menschen andere Möglichkeiten, aber auch Einschränkungen und Gefährdungen als in Vororten und Randgebieten mit ihren jeweiligen Vorzügen und Nachteilen.

Gesundheitlich bedingte Einschränkungen der Bewegungsfähigkeit und ungünstige siedlungs- und infrastrukturelle Rahmenbedingungen können in begrenztem Umfang durch eine gute ÖPNV-Anbindung der Wohnregion kompensiert werden. Die Nutzungsmöglichkeiten, die ein Pkw bietet, kommen jedoch den Mobilitätswünschen und -bedürfnissen älterer Menschen zumindest bei den derzeit verfügbaren – oder besser

gesagt: fehlenden – Alternativen am ehesten entgegen. Auch deshalb wird der Anteil der Autobesitzer und -nutzer in den künftigen Generationen Älterer weiter wachsen. Damit können sich die Mobilitätsoptionen Älterer zwar individuell erhöhen, insgesamt aber aufgrund der dadurch verursachten weiteren Verkehrsverdichtung sogleich wieder einengen. Wenn zudem wichtige Struktur-, Versorgungs- und Freizeiteinrichtungen immer weiter auf die Nutzer individueller Verkehrsmittel ausgerichtet und entweder in den Stadtzentren oder „auf der grünen Wiese“ konzentriert werden, kann dies zu einer strukturellen Diskriminierung des Teils der älteren Bevölkerung führen, dem die Alternative Privatauto nicht offensteht. Ländliche Regionen und städtische Randgebiete sind schon heute mit wichtigen Dienstleistungseinrichtungen oft nur noch rudimentär versorgt.

Aus sozialpolitischer wie aus ökologischer Sicht wird es deshalb zunehmend dringender, im Rahmen einer koordinierten Stadt-, Sozial- und Verkehrsplanung zum einen flexible, nutzerorientierte Mobilitätsoptionen zu schaffen, die eine echte Alternative zum eigenen Auto sowie zu den traditionellen Angeboten des ÖPNV darstellen, und zum anderen für eine bedarfsorientierte und „alternsgerechte“ Ausgestaltung von Wohnquartieren Sorge zu tragen.

Für ältere Menschen, deren Lebensraum sich durch die Veränderung umweltrelevanter Kompetenzen mehr und mehr einengt, ist von zentraler Bedeutung, dass es in ihrem Wohnumfeld Geschäfte, medizinische Dienste, angepaßte öffentliche Verkehrsmittel und sonstige für die Aufrechterhaltung einer eigenständigen Lebensführung, für soziale Kontakte und Freizeitgestaltung wichtige Einrichtungen gibt, die ohne Behinderungen erreichbar und zugänglich sind.

Stadt- und Verkehrsplanung auf der einen und Sozialplanung auf der anderen Seite müssen also stärker als bisher aufeinander bezogen werden, um durch

- Anpassung des Wohnungsbestandes und Wohnumfeldes an die Anforderungen Älterer
- Einbeziehung der Betroffenen in Planungsprozesse
- bessere Ausstattung der Wohngebiete mit vielseitigen Angeboten und Einrichtungen
- Erhaltung der Fußläufigkeit
- Erhöhung der Sicherheit durch eine übersichtliche, helle und „freundliche“ Gestaltung von öffentlichen Räumen
- behutsame Verkehrserschließung der Wohngebiete
- sozialverträgliche Umgestaltung belastender Verkehrssituationen

- Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens durch Schaffung neuer Optionen (beispielsweise flexibel einsetzbare, umweltverträgliche Kleintransportsysteme)
- preiswerte, sozial unterstützte Fahr- und Begleitsdienste
- Bekanntmachung bestehender Weiterbildungsprogramme wie „Ältere aktive Kraftfahrer“
- „Mobilitäts-Training“ mit öffentlichen Verkehrsmitteln beispielsweise durch Volkshochschulkurse
- „Info-Training“ mit neuen Medien zur Erschließung neuartiger Informationsmöglichkeiten (z.B. durch Computerkurse in öffentlichen Bibliotheken und Ämtern)

allen Verkehrsteilnehmern einen weitgehenden Verzicht auf das Auto zu ermöglichen und damit sowohl die Integration älterer Menschen in öffentlichen Bereichen zu fördern als auch aus ökologischer Sicht unerwünschten Verkehr zu vermeiden, ohne den Aktionsradius älterer Menschen einzuengen oder sie von bedeutsamen Bereichen und Optionen gesellschaftlicher Teilhabe auszuschließen.

In solcherart gestalteten und erschlossenen Stadtteilen würde sich zugleich die Wohn- und Lebensqualität nicht nur für Ältere, sondern für Menschen jeden Alters erhöhen.

Literatur

- ACKERMANN, Kurt/ COERS, Hans-Günter, 1990: Räumlich zeitlicher Aktionsradius von Altersrentnern. Straße, Heft 1, S. 1-4.
- ADAM, Brigitte, 1993: Das Kolloquium „Frauen planen die Stadt“: ein Baustein frauenbezogener Aktivitäten in der räumlichen Forschung. In: BMBau (Hg.): Frauen planen die Stadt. Dokumentation eines Kolloquiums. Forschung, Heft 4, S. 10-15.
- ALBER, Jens, 1995: Das Alter in der Sozialstruktur gegenwärtiger Gesellschaften und als Lebenslage – Aufgaben für Politik und Verwaltung. In: Schader-Stiftung (Hg.): Gesellschaftswissenschaften im Praxisbezug. Themengebiet 1994 „Alter“. Darmstadt: Schader-Stiftung, S. 121-147.
- APEL, Dieter, 1992: Freie Fahrt für den Umweltverbund. Politische Ökologie 10, S. 25-30.
- ARBEITSGRUPPE MANNHEIM 2000, 1993: Soziale Infrastruktur in den Mannheimer Stadtteilen – Bestand und Perspektiven der Weiterentwicklung. Mannheim: Stadt Mannheim.
- BALTES, Margret M. et al., 1996: Geschlechtsunterschiede in der Berliner Altersstudie. In: Mayer, Karl Ulrich/Baltes, Paul B. (Hg.): Die Berliner Altersstudie. Berlin: Akademie Verlag. S. 573-598.
- BRÖG, Werner, 1992a: Entwicklung der Mobilität unter veränderten Bedingungen der Bevölkerungs-, Siedlungs- und Verkehrsstruktur – Teil 1. Verkehr und Technik, Heft 1, S. 3-8.
- BRÖG, Werner, 1992b: Entwicklung der Mobilität unter veränderten Bedingungen der Bevölkerungs-, Siedlungs- und Verkehrsstruktur – Teil 2. Verkehr und Technik, Heft 2, S. 57-62.
- BUNDESANSTALT FÜR STRASSENWESEN (Hg.), 1996: Verkehrs- und Unfalldaten. Kurzzusammenstellung der Entwicklung in der Bundesrepublik Deutschland.
- BUNDESFORSCHUNGSANSTALT FÜR LANDESKUNDE UND RAUM-ORDNUNG, 1992: Aktuelle Daten zur Entwicklung der Städte, Kreise und Gemeinden 1989/90. Materialien zur Raumentwicklung, Heft 47. Bonn: BfLR.
- BUNDESFORSCHUNGSANSTALT FÜR LANDESKUNDE UND RAUM-ORDNUNG, 1995: Laufende Raumbeobachtung. Aktuelle Daten zur Entwicklung der Städte, Kreise und Gemeinden 1992/93. Materialien zur Raumentwicklung, Heft 67. Bonn: BfLR.
- CHEMNITZER VERKEHRSAKTIEN-GESELLSCHAFT (Hg.), 1993a: Mobilitätsstudie. Band 1: Verhalten. München: Socialdata.
- CHEMNITZER VERKEHRSAKTIEN-GESELLSCHAFT (Hg.), 1993b: Mobilitätsstudie. Band 2: Einschätzungen. München: Socialdata.

- CHEMNITZER VERKEHRSAKTIEN-GESELLSCHAFT (Hg.), 1994: Mobilitätsstudie. Band 3: Möglichkeiten für Verhaltensveränderungen. Chancen für den ÖPNV. München: Socialdata.
- CONRATH, Felizitas, 1994: Verkehrspolitik als Verhaltensrahmen. In: Flade, Antje (Hg.): Mobilitätsverhalten: Bedingungen und Veränderungsmöglichkeiten aus umweltpsychologischer Sicht. Weinheim: Beltz, Psychologie Verlags Union, S. 37-47.
- COST-AKTION A5, 1991: Gemeinsame Absichtserklärung über die Durchführung einer europäischen Forschungsaktion über Technologie und Alter. Brüssel: European Co-Operation in the Field of Scientific and Technical Research.
- DEUTSCHER VERKEHRSSICHERHEITSRAT (DVR), 1992: Report. Magazin für Verkehrssicherheit Nr. 1, 1992.
- DIEWALD, Martin, 1993: Hilfebeziehungen und soziale Differenzierung im Alter. KZfSS 45, 4, S. 731-754.
- ELLINGHAUS, Dieter/ SCHLAG, Bernhard/ STEINBRECHER, Jürgen, 1990: Leistungsfähigkeit und Fahrverhalten älterer Kraftfahrer. Unfall- und Sicherheitsforschung Straßenverkehr, Heft 80.
- EMNID, o. J.: KONTIV 1989. 3 Bände (Bericht zur Methode/ Anlagenband/ Tabellenteil). Bielefeld: Emnid-Institut.
- ERL, Erhard, 1991a: Wohn- und Lebenssituation älterer Menschen auf dem Land und im Umland von Städten – am Beispiel Baden-Württembergs. Exwest Informationen 6, S. 2-6.
- ERL, Erhard, 1991b: Mobilitätsverhalten der älteren Generation. Exwest Informationen 7, S. 4-7.
- EUROSTAT 1995: Proposal for definitions and variables of a household survey for mobility. In: Minutes of the Task Force on Passenger Transport and Tourism Statistics. Luxembourg, 31.1.-1.2.1995.
- FLADE, Antje, 1994: Beiträge der Umweltpsychologie zur Problemlösung. In: Flade, Antje (Hg.): Mobilitätsverhalten: Bedingungen und Veränderungsmöglichkeiten aus umweltpsychologischer Sicht. Weinheim: Beltz, Psychologie Verlags Union, S. 319-326.
- FRIEDRICH, Klaus, 1994: Intraregionale und interregionale Muster und Prinzipien der Mobilität älterer Menschen. Expertise für die Enquete-Kommission „Demographischer Wandel“ des Deutschen Bundestages. Darmstadt.
- FRIEDRICH, Klaus, 1995: Altern in räumlicher Umwelt. Sozialräumliche Interaktionsmuster älterer Menschen in Deutschland und in den USA. Darmstadt: Steinkopf.
- FUHRICH, Manfred 1989: Die Zukunft liegt im Alter. Städtebauliche Konsequenzen aus der Alterung von Nachbarschaften. In: Brech, Joachim (Hg.): Neue Wohnformen in Europa. Bericht des internationalen Wohnbund-Kongresses, Darmstadt, S. 161-173.

- GELAU, Christhard/ METKER, Thomas/ TRÄNKLE, Ulrich, 1993: Mobilität und Sicherheit im Alter: Anforderungen an eine zukunftsorientierte Gestaltung des Straßenverkehrsraumes. Zeitschrift für Gerontopsychologie und -psychiatrie 6, 1, S. 27-38.
- HARLOFF, Hans Joachim, 1994: Die Bedeutung des Verkehrs für Mensch und Gesellschaft. In: Flade, Antje (Hg.): Mobilitätsverhalten: Bedingungen und Veränderungsmöglichkeiten aus umweltpsychologischer Sicht. Weinheim: Beltz, Psychologie Verlags Union, S. 25-36.
- HARTENSTEIN, Wolfgang/ SCHULZ-HEISING, Jochen/ BERGMANN-GRIES, Jutta/ KRAUSS, Fritz/RUDAT, Reinhard/SMID, Menno, 1990: Lebenssituation, Einstellung und Verhalten älterer Autofahrer und Autofahrerinnen. Unfall- und Sicherheitsforschung Straßenverkehr, Heft 79.
- HARTENSTEIN, Wolfgang/ WEICH, Götz-Ulrich, 1993: Mobilität und Verkehrsmittelwahl. In: Deutscher Verkehrssicherheitsrat e.V. (Hg.): Verkehrssicherheit älterer Menschen. Mobilität erhalten und fördern. Bericht und Dokumentation zum Fachkongress, Bonn. S. 34-39.
- HAUTZINGER, Heinz/ TASSAUX-BECKER, Brigitte, 1995: Verkehrsmobilität in Deutschland zu Beginn der 90er Jahre. Band 1: Mobilität der ostdeutschen Bevölkerung. In: Bundesanstalt für Straßenwesen (Hg.): Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen – Mensch und Sicherheit, Heft M 36. Bergisch Gladbach: BAST.
- HAUTZINGER, Heinz/ TASSAUX-BECKER, Brigitte/ HAMACHER, Ralf, 1996: Verkehrsmobilität in Deutschland zu Beginn der 90er Jahre. Band 5: Verkehrsunfallrisiko in Deutschland. In: Bundesanstalt für Straßenwesen (Hg.): Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen – Mensch und Sicherheit, Heft M 58. Bergisch Gladbach: BAST.
- HAUTZINGER, Heinz/ KNIE, Andreas/ WERMUTH, Manfred, 1997: Mobilität und Verkehr besser verstehen. Dokumentation eines interdisziplinären Workshops am 5. und 6. Dezember 1996 in Berlin. WZB discussion paper FS II 97-101. Berlin: Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung (WZB).
- HINRICHS, Wilhelm, 1994: Wohnsituation von Rentnerhaushalten in den neuen Bundesländern. Arbeit und Sozialpolitik 9/10, S. 41-49.
- HÖHN, Charlotte/ ROLOFF, Juliane, 1994: Die Alten der Zukunft – Bevölkerungsstatistische Datenanalyse. Schriftenreihe des Bundesministeriums für Familie und Senioren, Band 32. Stuttgart; Berlin; Köln: Kohlhammer.
- HOHN, Andreas, 1990: Wie weiter nach der Wende? Stadtplanung in der ehemaligen DDR zwischen Kontinuitäten und Kontrasten. Geographische Rundschau 42, 11, S. 604-612.
- HOHN, Andreas/HOHN, Uta, 1993: Großsiedlungen in Ostdeutschland. Geographische Rundschau 45, 3, S. 146-151.
- HOPF, Rainer, 1994: Pkw-Bestandsentwicklung in Deutschland bis zum Jahr 2010. DIW-Wochenbericht 61, 22, S. 357-364.

- KALWITZKI, Klaus-Peter, 1994: Verkehrsverhalten in Deutschland. Daten und Fakten. In: Flade, Antje (Hg.): Mobilitätsverhalten: Bedingungen und Veränderungsmöglichkeiten aus umweltpsychologischer Sicht. Weinheim: Beltz, Psychologie Verlags Union, S. 15-24.
- KLOAS, Jutta/KUNERT, Uwe, 1993: Vergleichende Auswertungen von Haushaltsbefragungen zum Personennahverkehr (KONTIV 1976, 1982, 1989). Berlin: DIW.
- KLOAS, Jutta/KUNERT, Uwe, 1994a: Über die Schwierigkeit, Verkehrsverhalten zu messen. Die drei KONTIV-Erhebungen im Vergleich – Teil I. Verkehr und Technik, Heft 3, S. 91-98.
- KLOAS, Jutta/KUNERT, Uwe, 1994b: Über die Schwierigkeit, Verkehrsverhalten zu messen. Die drei KONTIV-Erhebungen im Vergleich – Teil II. Verkehr und Technik, Heft 5, S. 187-197.
- KNIE, Andreas/MARZ, Lutz, 1997: Die Stadtmaschine. Zu einer Raumlast der organisierten Moderne. WZB discussion paper FS II 97-108. Berlin: Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung (WZB).
- KOHLI, Martin, 1990: Das Alter als Herausforderung für die Theorie sozialer Ungleichheit. In: Berger, Peter A./ Hradil, Stefan (Hg.): Lebenslagen, Lebensläufe, Lebensstile. Soziale Welt, Sonderband 7. Göttingen: Otto Schwartz. S. 387-406.
- KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN (KdEG), 1993: Ältere Menschen in Europa: Wirtschafts- und Sozialpolitik. Bericht 1993 der europäischen Beobachtergruppe.
- KRUSE, Lenelis, 1990: Raum und Bewegung. In Kruse, Lenelis/Graumann, Carl-Friedrich/Lantermann, Ernst Dieter (Hg.): Ökologische Psychologie. Ein Handbuch in Schlüsselbegriffen. München: PVU. S. 313-324.
- KRUSE, Lenelis/ GRAUMANN, Carl-Friedrich, 1978: Sozialpsychologie des Raums und der Bewegung. Sonderheft der Kölner Zeitschrift für Soziologie und Sozialpsychologie 20, S. 177-219.
- LAWTON, M. P./ BRODY, E. M., 1969: Assessment of Older People: Self-Maintaining and Instrumental Activities of Daily Living. The Gerontologist 9, S. 179-186.
- LAWTON, Mortimer Powell, 1980: Environment and aging. Monterey: Brooks/Cole.
- MANNHEIMER VERSORGUNGS- UND VERKEHRSGESELLSCHAFT mbH (MVV), 1991: MVG 2000 – Grundkonzept ÖPNV. Mannheim: MVV.
- MATHEY, Franz Josef, 1991: Verkehrsteilnahme. In: Oswald, Wolf D. et al. (Hg.): Gerontologie. Medizinische, psychologische und sozialwissenschaftliche Grundbegriffe. Stuttgart: Kohlhammer, S. 606-620.
- MATHWIG, Gasala/ MOLLENKOPF, Heidrun, 1996: Ältere Menschen: Problem- und Wohlfahrtslagen. In: Zapf, Wolfgang/Habich, Roland (Hg.): Wohlfahrtsentwicklung im vereinten Deutschland. Berlin: Edition sigma, S. 121-140.

- MAYER, Karl Ulrich/ BALTES, Paul B. (Hg.), 1996: Die Berliner Altersstudie. Berlin: Akademie Verlag.
- MAYER, Karl Ulrich/ MÜLLER, Walter, 1988: Lebensverläufe im Wohlfahrtsstaat. In: Weymann, Ansgar (Hg.): Handlungsspielräume. Stuttgart: Enke, S. 41-60.
- MOLLENKOPF, Heidrun/ HAMPEL, Jürgen, 1994a: Technik, Alter, Lebensqualität. Schriftenreihe des Bundesministeriums für Familie und Senioren, Band 23. Stuttgart: Kohlhammer.
- MOLLENKOPF, Heidrun/ HAMPEL, Jürgen, 1994b: Techniknutzung durch alte Menschen: Heutige Entwicklungen in Ostdeutschland. KDA Thema Nr. 97. Köln: Kuratorium Deutsche Altershilfe (KDA).
- MOLLENKOPF, Heidrun/ MARCELLINI, Fiorella (Hg.), 1997: The Outdoor Mobility of Older People – Technological Support and Future Possibilities. European Commission, COST A5. Luxembourg: Office for official publications of the EC.
- ROHLFS, Horst-Hennek/ SCHÄFER, Ursel, 1997: Jahrbuch der Bundesrepublik Deutschland 1997. München: Beck/dtv.
- SACKMANN, Reinhold/ WEYMANN, Ansgar, 1994: Die Technisierung des Alltags. Generationen und technische Innovationen. Frankfurt/New York: Campus.
- SAUP, Winfried, 1993: Alter und Umwelt. Eine Einführung in die Ökologische Gerontologie. Stuttgart: Kohlhammer.
- SCHADER-STIFTUNG (Hg.), 1996: Integrierter Zwischenbericht zum Forschungsprojekt „Umzugswünsche und Umzugsmöglichkeiten älterer Menschen“. Bochum: Schader-Stiftung.
- SCHADER-STIFTUNG (Hg.), 1997: Forschungsprojekt Umzugswünsche und Umzugsmöglichkeiten älterer Menschen. Darmstadt: Schader-Stiftung.
- SCHLAG, Bernhard, 1990: Empirische Untersuchungen zur Leistungsfähigkeit älterer Kraftfahrer. Zeitschrift für Gerontologie 23, S. 300-306.
- SCHMITZ, Britta B., 1994: Mobilitätsmotive. Warum ist der Mensch mobil? In: Flade, Antje (Hg.): Mobilitätsverhalten: Bedingungen und Veränderungsmöglichkeiten aus umweltpsychologischer Sicht. Weinheim: Beltz, S. 103-112.
- SCHMUCKI, Barbara, 1996: Verkehrsnot in unseren Städten! Leitbilder in der Verkehrsplanung Ost- und Westdeutschlands (1945-1990). Technikgeschichte 4, S. 321-341.
- SEGER, Martin/WASTEL-WALTER, Doris, 1991: Die sozialistische Stadt in Mitteleuropa. Geographische Rundschau 43, 10, S. 570-579.
- SPREE, Reinhard, 1993: Der Rückzug des Todes – wurden wir gesünder? In: Imhof, Arthur E./Weinknecht, Rita (Hg.): Beiträge zum Symposium „Erfüllt leben – in Gelassenheit sterben“ vom 23.-25.11.1993 an der Freien Universität Berlin. MS.

- STADT CHEMNITZ, Amt für EDV, Statistik und Wahlen (Hg.), 1994: Chemnitz-Statistisches Jahrbuch 1994. Stadt Chemnitz.
- Stadt Chemnitz, Amt für Organisation und Informationsverarbeitung (Hg.), 1996a: Statistische Information 3/96. Stadt Chemnitz.
- Stadt Chemnitz, Amt für Organisation und Informationsverarbeitung (Hg.), 1996b: Statistische Information 4/96. Erwerbstätigkeit, Haushalte und Familien in Chemnitz. Ergebnisse des Mikrozensus 1991-1995. Stadt Chemnitz.
- Stadt Chemnitz, Bürgermeisteramt/Amt für Organisation und Informationsverarbeitung (Hg.), 1996: Statistisches Jahrbuch 1996. Stadt Chemnitz.
- Stadt Chemnitz, Bürgermeisteramt/Amt für Organisation und Informationsverarbeitung (Hg.), 1997: Bevölkerung 1996 und Ergebnisse der Gebäude- und Wohnungszählung 1995 in den Chemnitzer Stadtteilen. Stadt Chemnitz.
- Stadt Chemnitz, Bürgermeisteramt/Dezernat für Stadtentwicklung und Bauordnung (Hg.), 1994: Rahmenkonzept Stadtentwicklung Chemnitz 2010. Stadt Chemnitz.
- Stadt Chemnitz, Bürgermeisteramt/Stadtplanungsamt (Hg.), 1994: Verkehrskonzept. Leitlinien zur Entwicklung des Verkehrssystems. Stadt Chemnitz.
- Stadt Chemnitz, Bürgermeisteramt/Stadtplanungsamt (Hg.), o. J.: Innenstadtkonzept. Info. Stadt Chemnitz.
- Stadt Chemnitz, Sozialamt/Bürgermeisteramt (Hg.), 1994: Altenhilfeplan der Stadt Chemnitz für die Jahre 1994 bis 2005. Stadt Chemnitz.
- STADT MANNHEIM, ARBEITSGRUPPE MANNHEIM 2000 (Hg.), 1993: Soziale Infrastruktur in den Mannheimer Stadtteilen. Mannheim.
- Stadt Mannheim, Dezernat für Planung, Bauen, Umweltschutz und Stadtentwicklung, Geschäftsstelle Stadtentwicklung Mannheim 2000, 1997 (Hg.): Die Mannheimer Wohnungsbauschwerpunkte. Mannheim.
- Stadt Mannheim, Vermessungsamt (Hg.), 1988: Beilage zur amtlichen Stadtkarte. Mannheim.
- STATISTISCHES BUNDESAMT, 1992a: Im Blickpunkt: Ältere Menschen. Stuttgart, Metzler-Poeschel.
- STATISTISCHES BUNDESAMT (Hg.), 1992b: Statistisches Jahrbuch für das vereinte Deutschland 1992. Stuttgart: Metzler-Poeschel.
- STATISTISCHES BUNDESAMT (Hg.), 1993: Statistisches Jahrbuch für die Bundesrepublik Deutschland 1993. Stuttgart: Metzler-Poeschel.
- STATISTISCHES BUNDESAMT, 1995: Unfälle von Senioren im Straßenverkehr 1994. Auszug aus Fachserie 8, Reihe 7 „Verkehrsunfälle 1994“. Wiesbaden: Statistisches Bundesamt, Gruppe Verkehr Vc – 81.
- STATISTISCHES BUNDESAMT (Hg.), 1997: Statistisches Jahrbuch für die Bundesrepublik Deutschland 1997. Stuttgart: Metzler-Poeschel.

- TECHNISCHE UNIVERSITÄT DRESDEN 1994: System repräsentativer Verkehrsbefragungen. Sechster Befragungsdurchgang des SrV 1994. Dresden: Technische Universität.
- TRÄNKLE, Ulrich, 1994: Autofahren im Alter: Antworten auf offene Fragen. In: Tränkle, Ulrich (Hg.): Autofahren im Alter. Mensch – Fahrzeug – Umwelt, Band 30, Köln: TÜV Rheinland, Bonn: Deutscher Psychologen-Verlag, S. 361-375.
- VERBAND DEUTSCHER VERKEHRSUNTERNEHMEN (VDV), 1991: Mobilität in Deutschland. Köln: VDV.
- WIPFLER, Richard, 1994: Mobilitätsberatung – ein Beispiel für einen stadtverträglichen Verkehr. In: Flade, Antje (Hg.): Mobilitätsverhalten: Bedingungen und Veränderungsmöglichkeiten aus umweltpsychologischer Sicht. Weinheim: Beltz, Psychologie Verlags Union, S. 305-315.
- WITTENBERG, Reinhard 1986: Einstellung zum Autobesitz und Unsicherheitsgefühle älterer Menschen im Straßenverkehr. Zeitschrift für Gerontologie 19, S. 400-409.

Globus Schaubilder. Hamburg: Globus-Kartendienst GmbH.

Schmidt-Zahlenbilder. Berlin: Erich Schmidt Verlag.

Sozialpolitische Umschau. Bonn: Presse- und Informationsamt der Bundesregierung.

ANHANG

Datenerhebung und Ausschöpfung

Übersicht über die ausgewählten Wohnviertel

Quantitative Erhebungsphase

Fragebogen (Kurzfassung)

Wege-Tagebuch

Qualitative Erhebungsphase (Fallstudien)

Gesprächs-Leitfaden (Kurzfassung)

Projekt-Beirat

Datenerhebung und Ausschöpfung

Mit der Feldarbeit sowie Datenaufarbeitung und -bereitstellung beider Untersuchungsphasen war USUMA Berlin (Unabhängiger Service für Umfragen und Analysen GmbH) betraut. In der Haupterhebung, die von September bis November 1995 in den beiden Untersuchungsregionen Chemnitz und Mannheim stattfand, wurden 804 Interviews mit den dazugehörigen Wege-Tagebüchern entsprechend den methodischen Vorgaben durchgeführt. Die Adressen der Teilnehmer und Teilnehmerinnen wurden aus den von den Einwohnerämtern der beiden beteiligten Städte zur Verfügung gestellten Melderegistern nach einem Quotenplan gezogen. Dieser berücksichtigte Alter, Geschlecht und das Wohnviertel der zur Grundgesamtheit gehörenden Personen. Adressen von Alten- und Pflegeheimen sowie von ausländischen Personen wurden vorher aussortiert. Um auf die vorgegebene Zahl von 400 Interviews je Untersuchungsregion zu kommen, wurde der Quotierung entsprechend die fehlende Zahl Adressen nachgezogen. In Chemnitz liefen die Interviews insgesamt 631 und in Mannheim 782 Adressen an. Die Ausschöpfungsrate lag in der ostdeutschen Untersuchungsregion mit 63,5% höher als in der westdeutschen (51,5%) (Abbildung A1).

Die Verweigerungsrate der Haushalte (Kontakt oder Zielperson) lag in Chemnitz im Durchschnitt bei 21,5%. Sie war am höchsten im Zentrum (28,2%) und am niedrigsten im Hochhausgebiet (13,9%). Ein bedeutender geschlechtsspezifischer Unterschied bei der Verweigerungsrate der Zielpersonen konnte nicht festgestellt werden (Frauen 18,5%, Männer 17,4%). Die meisten Verweigerer befanden sich in der jüngsten Altersgruppe (55-64 Jahre 20%). Den geringsten Anteil haben sie in der direkt folgenden Altersgruppe der 65-74jährigen mit 16,6% (75-79 Jahre 18%, über 80 Jahre 17,5%). In Mannheim lagen die Verweigerungen im Haushalt bei 28,8% und damit etwas höher als in Chemnitz. Im Zentrum lag der Anteil der Verweigerungen mit 26,8% jedoch etwas unter den Chemnitzer Werten. Geschlechtsspezifische Unterschiede in der Verweigerungsrate der Zielpersonen lassen sich hier jedoch deutlich feststellen: mit 24,1% verweigerten Frauen häufiger als Männer mit 19,2%. Ähnlich wie in Chemnitz verweigerten die Zielpersonen im Alter zwischen 65 und 74 Jahre am wenigsten (16,9%), die direkt darauf folgende Altersgruppe (75-79 Jahre) mit 24,6% am häufigsten. Mit 22,6% beziehungsweise 22,7% liegen die Verweigerungsraten der jüngsten und ältesten Zielpersonen eng beieinander.

**Abbildung A1: Ausschöpfungsraten der quantitativen
Untersuchungsphase 1995**

Chemnitz		
Bruttostichprobe	648	100%
Adresse existiert nicht	2	
Zielperson wohnt woanders	10	
Haushalt gehört nicht zur Stichprobe	1	
Haushalt spricht nicht deutsch	1	
Zielperson verstorben	3	
Stichprobenneutrale Ausfälle	17	2,5%
Bereinigter Stichprobenansatz	631	100%
Im Haushalt niemanden angetroffen	28	
Zielperson in Feldzeit nicht anzutreffen	22	
Zielperson trotz mehrfacher Besuche nicht angetroffen	12	
Zielperson krank	29	
Zielperson verweigert	117	
Systematische Ausfälle insgesamt	231	36,5%
Durchgeführte Interviews	400	63,5%
Mannheim		
Bruttostichprobe	813	100%
Adresse existiert nicht	13	
Zielperson wohnt woanders	7	
Haushalt gehört nicht zur Stichprobe	5	
Haushalt spricht nicht deutsch	1	
Zielperson verstorben	5	
Stichprobenneutrale Ausfälle	31	4%
Bereinigter Stichprobenansatz	782	100%
Im Haushalt niemanden angetroffen	43	
Haushalt verweigert jede Auskunft	56	
Zielperson in Feldzeit nicht anzutreffen	30	
Zielperson trotz mehrfacher Besuche nicht angetroffen	8	
Zielperson krank	62	
Zielperson verweigert	178	
Andere Gründe	1	
Systematische Ausfälle insgesamt	378	48,5%
Durchgeführte Interviews	404	51,5%

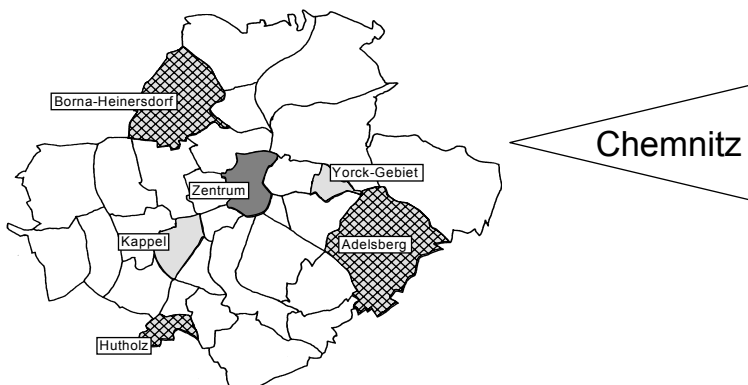
Die durchschnittliche Befragungszeit betrug ungefähr eine Stunde. In Chemnitz lag dieser Wert etwas höher. Schwierigkeiten ergaben sich zum Teil beim Ausfüllen der Wege-Tagebücher. In einigen Fällen mussten die Interviewer erhebliche Unterstützung leisten. In Einzelfällen war das der Grund für die lange Dauer der Befragung.

Alle Teilnehmer und Teilnehmerinnen der ersten Untersuchungsphase wurden nach ihrer Bereitschaft befragt, im darauffolgenden Jahr nochmals für ein Interview zur Verfügung zu stehen. Dabei ergab sich eine günstige Ausgangsbasis für die qualitative Phase, denn mehr als 80 Prozent erklärten sich mit einer Wiederholungsbefragung einverstanden. Aus diesen Befragten wurden die Teilnehmer für die Fallstudien 1996 rekrutiert. Dabei wurden dann ungefähr doppelt so viele Adressen benutzt, wie später Leitfadeninterviews durchgeführt wurden (vgl. Abbildung A2).

Abbildung A2: Ausschöpfungsraten der qualitativen Untersuchungsphase 1996

Chemnitz						
Stichprobe Fragebogen 1995 einverstanden mit 2. Befragung	400 321	80,2	%			
			davon beein- trächtig	davon Zentrum	davon Mittlerer Ring	davon Rand- gebiete
2. Befragung 1996						
benutzte Adressen	39	100	52	21	26	54
Befragungsperson verzogen	0	0	-	-	-	-
Befragungsperson verstorben	3	8	100	33	0	67
Bp geistig/körperlich nicht mehr in der Lage zur Befragung	5	13	100	20	20	60
Bp in der Feldzeit nicht erreichbar	1	3	0	0	100	0
Bp verweigert	11	28	54	9	36	55
Leitfadeninterviews durchgeführt	19	49	32	26	21	53
Mannheim						
Stichprobe Fragebogen 1995 einverstanden mit 2. Befragung	404 340	84,2	%			
			davon beein- trächtig	davon Zentrum	davon Mittlerer Ring	davon Rand- gebiete
2. Befragung 1996						
benutzte Adressen	33	100	65	21	35	44
Befragungsperson verzogen	1	3	100	100	0	0
Befragungsperson verstorben	1	3	100	0	0	100
Bp geistig/körperlich nicht mehr in der Lage zur Befragung	4	12	100	25	25	50
Bp in der Feldzeit nicht erreichbar	3	9	33	33	33	33
Bp verweigert	8	24	75	37	25	37
Leitfadeninterviews durchgeführt	16	50	53	6	47	47

Übersicht über die ausgewählten Wohnviertel



Anmerkung: Die markierten Flächen geben die für die Untersuchung ausgewählten Wohnviertel wieder. Dabei stimmen diese nicht zwingend mit den gleichnamigen amtlichen Stadtteilen überein. Vielmehr wurde vor allem in Mannheim bei einigen Stadtteilen jeweils nur eine Teilmenge der statistischen Bezirke zur Ausschöpfung der Befragtenquote berücksichtigt.

Quantitative Erhebungsphase

Fragebogen (Kurzfassung)

Übersicht

- 1. WOHNBEDINGUNGEN**
 - * Wohngeschichte
 - * Wohnart und Wohnkomfort (Ausstattung)
 - * Wohlbefinden/Unsicherheitsgefühle in der Wohnumgebung
 - * Wohnwünsche, Umzugswünsche
- 2. MOBILITÄT UND VERKEHRSVERHALTEN**
 - * Auto- und Führerscheinbesitz, Fahrrad und andere Fahrzeuge
 - * Nutzung der Fahrzeuge
 - * Verkehrsverhalten
 - * Unfälle und ihre Auswirkungen auf das Verkehrsverhalten
 - * Verfügbarkeit und Nutzung des ÖPNV
- 3. MOBILITÄT UND DIENSTLEISTUNGEN**
 - * Erreichbarkeit und Nutzung von Geschäften, öffentlichen Einrichtungen usw.
 - * Medizinische Versorgung und soziale Dienste
 - * Einschränkungen
- 4. MOBILITÄT UND SOZIALE BEZIEHUNGEN**
 - * Verwandtschafts- und Freundschaftsnetzwerk
 - * Kontakthäufigkeit
 - * Einschränkungen
- 5. MOBILITÄT UND FREIZEITAKTIVITÄTEN**
 - * Aktivitätsbereiche (Geselligkeit, Entspannung, Sport, Kultur)
 - * Reisen
 - * Einschränkungen
- 6. MOBILITÄT UND GESUNDHEIT**
 - * Gesundheitszustand, Einschränkungen, Behinderungen
 - * ADL-Selbsteinschätzung
 - * Technische Hilfsmittel
 - * Verbesserungsmöglichkeiten im Verkehrswesen
- 7. STATISTIK**
 - * Allgemeine sozio-demographische Informationen

- * Erwerbstätigkeit, Erwerbstätigkeit nach Verrentung
- * Arbeitsbedingte Mobilität
- * Einkommen
- * Erwartungen an Nacherwerbsphase
- * Allgemeine Lebenszufriedenheit.

1. WOHNBEDINGUNGEN

- 1.1 Seit wann etwa wohnen Sie in dieser Stadt, in diesem Stadtteil, in Ihrer jetzigen Wohnung?
- 1.2 Wie wohnen Sie? Sagen Sie mir bitte, was auf Ihre Wohnung zutrifft?
- 1.4 Sagen Sie mir bitte anhand dieser Skala (0-10), wie zufrieden Sie – alles in allem genommen – mit Ihrer **Wohnung/Ihrem** Haus sind.
- 1.5 Wie ist Ihre Wohnung/Ihr Haus ausgestattet?
- 1.6 Haben Sie Telefon?
- 1.7 Ist das ein normales Standardtelefon, ein schnurloses Telefon, ein Funktelefon (Handy) oder eine Sonderausführung?
- 1.8 Alles in allem – wie zufrieden sind Sie mit der **Wohngegend** in der Sie leben? Sagen Sie es mir bitte wieder anhand dieser Skala.
- 1.9 Wie sicher fühlen Sie sich oder würden Sie sich fühlen, wenn Sie hier in dieser Gegend draußen alleine sind?
- 1.10 Wenn Sie sich unsicher fühlen, können Sie bitte etwas genauer sagen, weshalb?
- 1.11 Planen Sie, innerhalb der nächsten 6 Monate umzuziehen?
- 1.12 Weshalb möchten oder müssen Sie umziehen?
- 1.13 Was ist Ihnen an einer Wohnung besonders wichtig?
- 1.14 Wenn es aus gesundheitlichen Gründen einmal notwendig werden würde: Würden Sie lieber Ihre jetzige Wohnung „altengerecht“ umbauen lassen, lieber in eine entsprechend ausgestattete Wohnung umziehen, oder würden Sie eine andere der folgenden Wohnformen bevorzugen?
- 1.15 Würden Sie bei einem Umzug einen bestimmten Standort bevorzugen?
- 1.20 Und was ist Ihnen an der Gegend, in der Sie leben möchten – am Wohnumfeld – wichtig?

2. MOBILITÄT UND VERKEHRSVERHALTEN

- 2.1 Sagen Sie uns bitte anhand der Skala (0-10): Wie zufrieden sind Sie – alles in allem – mit Ihren Möglichkeiten, überall dahin zu kommen, wo sie hin möchten – sei es als Fußgänger, Radfahrer oder Autofahrer?

- 2.2 Wie viele **Autos** gibt es in Ihrem Haushalt?
- 2.3 Wie oft fahren Sie selbst mit dem Auto?
- 2.4 Wie viele Kilometer fahren Sie etwa im Jahresdurchschnitt selbst Auto (z.B. 1994)?
- 2.5 Seit wann haben Sie einen Führerschein?
- 2.6 Fahren Sie heute weniger Auto als früher, mehr als früher, oder hat sich das nicht geändert?
- 2.7 Weshalb fahren Sie weniger?
- 2.8 Weshalb fahren Sie mehr?
- 2.9 Vermeiden Sie als Autofahrer/in folgende Situationen?
- 2.10 Einige Städte bieten Personen, die auf die Benutzung des eigenen PKW verzichten, ein Freiticket für den öffentlichen Personennahverkehr. Würden Sie für sich ein solches Angebot nutzen?
- 2.11 Wenn nein: Würden Sie ein solches Angebot nutzen, wenn Sie selbst nicht mehr fahren können, wenn sich die Bedingungen zur Benutzung der öffentlichen Verkehrsmittel verbessern, oder auf keinen Fall?

Wenn kein Auto vorhanden ist oder nicht selbst gefahren wird:

- 2.12 Haben Sie einen (gültigen) Führerschein? Seit wann?
- 2.13 Wenn nein: Hatten Sie früher einen Führerschein?
- 2.14 Wann haben Sie aufgehört zu fahren?
- 2.15 Weshalb fahren Sie selbst nicht mehr Auto?
- 2.16 Haben Sie jemanden, der Sie fährt, wenn Sie irgendwo hin möchten oder müssen? Und wer ist das?
- 2.17 Ist das jederzeit möglich? Oder nur, wenn Sie es brauchen oder nur in ganz dringenden Fällen?
- 2.18 Haben Sie ein **Fahrrad**?
- 2.19 Wie oft fahren Sie mit dem Fahrrad?
- 2.20 Vermeiden Sie als Fahrradfahrer/in folgende Situationen?
- 2.21 Haben Sie ein **Moped oder Motorrad**?
- 2.22 Wie oft fahren Sie mit dem Moped oder Motorrad?
- 2.23 Vermeiden Sie als Moped- oder Motorradfahrer/in folgende Situationen?
- 2.24 Vermeiden Sie als **Fußgänger/in** folgende Situationen?
- 2.25 Wie oft waren Sie während der letzten fünf Jahre in einen Verkehrsunfall verwickelt, sei es als Fußgänger, mit dem Fahrrad, als Mitfahrer oder Fahrer eines Fahrzeugs?
- 2.26 Waren Sie in diesen Unfall verwickelt als Fußgänger, Autofahrer, Moped-/Motorradfahrer, in einem öffentlichen Verkehrsmittel, oder als Mitfahrer in einem privaten Fahrzeug?

- 2.27 Waren mit diesem Unfall gesundheitliche Folgen, finanzielle Folgen oder psychische Folgen (wie Ängstlichkeit, Unsicherheitsgefühle u.ä.) für Sie verbunden?
- 2.28 Als nächstes geht es um den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV): Wie zufrieden sind Sie – alles in allem – mit dem öffentlichen Nahverkehr in Mannheim/in Chemnitz?
- 2.29 Benutzen Sie öffentliche Verkehrsmittel?
- 2.30 Wenn ja: Welche der öffentlichen Verkehrsmittel nutzen Sie regelmäßig, welche nur gelegentlich und welche nie?
- 2.31 Wenn nein: Bitte sagen sie mir, warum Sie keine öffentlichen Verkehrsmittel benutzen?
- 2.32 Als nächstes lese ich Ihnen einige Aussagen zur heutigen Situation im **Straßenverkehr** vor. Sagen Sie mir bitte zu jeder Aussage, ob sie Ihrer Meinung nach zutrifft, nur teilweise zutrifft oder gar nicht zutrifft.
- Man hat oft die Straße erst zur Hälfte überquert, wenn die Ampel schon wieder auf „Rot“ umschaltet.
 - Es gibt zu wenig Fußgängerüberwege mit Zebrastreifen und Druckampelanlagen.
 - Busse und Straßenbahnen haben zu hohe Trittbretter, so dass das Ein- und Aussteigen sehr mühsam ist.
 - Das automatische Schließen und Öffnen der Türen von Bussen und Straßenbahnen ist schlecht eingerichtet, so dass man leicht eingeklemmt werden kann.
 - Das Anfahren der Busse ist zu schnell und ruckartig, so dass man im Bus hin- und hergeschleudert wird.
 - Die Gehwege an den Straßen sind mitunter zu schmal, so dass man oft bei entgegenkommenden Personen auf die Straße ausweichen muss.
 - Busse und Straßenbahnen fahren zu bestimmten Tageszeiten viel zu selten
 - Kindern und Jugendlichen sollte es verboten werden, auf Bürgersteigen und Fußwegen mit ihren Fahrrädern und Mopeds zu fahren.
 - Viele Auto- und Motorradfahrer fahren zu schnell und zu dicht an Bürgersteigen entlang.
 - Viele Auto- und Motorradfahrer fahren zu schnell an Fußgängerüberwege heran, so dass man nie weiß, ob sie noch bremsen oder nicht.
 - Es gibt zu wenig Personen, die einem im Bus oder in der Straßenbahn aufstehen, wenn jemand einen Sitzplatz braucht.
 - Der Verkehr ist zu bestimmten Zeiten so stark, dass man sich kaum noch auf die Straße wagt.

- Die Autos und Motorräder fahren so schnell, dass man sie oft erst in letzter Minute sieht.
 - Dem heutigen Verkehr steht man oft hilflos gegenüber.
 - Als älterer Mensch fühle man sich im heutigen Straßenverkehr benachteiligt.
 - Die Fahrpläne und Linienpläne sind schwer zu verstehen.
 - An den Bushaltestellen gibt es nicht genügend Sitzplätze und Überdachungen.
- 2.33 Machen Fahrkartenautomaten, Geldautomat, Kartentelefon oder automatische Einlasssysteme, z.B. in Schwimmbädern, Ihr Alltagsleben leichter oder schwieriger?
- 2.34 Benutzen Sie diese Automaten gerne oder nur notgedrungen, weil Sie keine andere Möglichkeit haben?

3. MOBILITÄT UND NUTZUNG VON DIENSTLEISTUNGEN

- 3.1 Wie zufrieden sind Sie – alles in allem – mit den Angeboten und Einrichtungen in Ihrer Wohngegend? Wir meinen damit z.B. Geschäfte, kulturelle Einrichtungen etc.
- 3.2 Ich nenne Ihnen jetzt eine Reihe von Geschäften und Einrichtungen. Sagen Sie mir bitte, ob es diese Einrichtungen in Ihrem Stadtviertel gibt (etwa innerhalb von 15 Minuten erreichbar) und welche davon **wichtig** für Sie sind.
- 3.3 Sagen Sie mir bitte jetzt noch, wie Sie normalerweise zu den Einrichtungen, die für Sie wichtig sind, hinkommen und ob Sie sie ohne Schwierigkeiten erreichen können.
- 3.4 Wenn **Schwierigkeiten** genannt wurden und die Einrichtungen wichtig sind: Warum ist es für Sie schwierig oder unmöglich? Bitte nennen Sie mir die wichtigsten Gründe.
- 3.5 Welches Angebot oder welche Einrichtung vermissen Sie, weil sie für Sie wichtig wäre, aber nicht erreichbar ist?

4. MOBILITÄT UND SOZIALE BEZIEHUNGEN

- 4.1 Haben Sie Kinder? Wenn ja, wie viele?
- 4.2 Und wie viele leben davon im gleichen Haus, im gleichen Stadtteil, in der gleichen Stadt, oder weiter entfernt?
- 4.3 Und wie viele Enkel und Urenkel haben Sie?
- 4.4 Sagen Sie mir bitte jetzt, welche Personen für Sie wichtig sind.
- 4.5 Wie gehen oder fahren Sie normalerweise zu den Personen, die für Sie wichtig sind?
- 4.6 Können Sie dies ohne Schwierigkeiten, oder haben Sie Schwierigkeiten, dort hin zu gelangen?

- 4.7 Wenn Sie Schwierigkeiten haben, die Personen zu erreichen, was sind die größten Hindernisse, um dort hin zu gelangen?

5. MOBILITÄT, FREIZEITAKTIVITÄTEN UND SPORT

- 5.1 Wie zufrieden sind Sie – alles in allem – mit Ihren Möglichkeiten, Freizeitaktivitäten auszuüben?
- 5.2 Auf dieser Liste stehen einige Tätigkeiten, die man in seiner Freizeit ausüben kann. Sagen Sie bitte, welche davon Sie zur Zeit ausüben? Und welche davon sind für Sie besonders wichtig?
- Mit Freunden, Verwandten im privaten Kreis zusammen sein
 - In ein Café oder Restaurant gehen
 - Spiele machen (u.a. Bingo, Skat)
 - Zu Hause Besuch bekommen
 - Es sich zu Hause gemütlich machen, aus dem Fenster schauen
 - Lesen, Rätsel raten, Briefmarken, Münzen o.ä. sammeln
 - Ausflugsfahrten oder kleinere Reisen unternehmen
 - Im Garten, in der Datsche arbeiten
 - „Do-it-yourself“, Basteln, Handarbeiten, Reparaturen machen
 - Tanzen, Kegeln
 - Wandern, Radfahren
 - Spaziergehen, Stadtbummel machen
 - Aktiv Sport treiben
 - Besuch von Sportveranstaltungen
 - Ins Kino, Theater, Konzert gehen
 - Bücherei aufsuchen
 - Kurse besuchen, privat weiterbilden
 - Religiöse Veranstaltungen, Kirchgang
 - Aktivitäten im Verein oder in Clubs
 - Seniorenveranstaltungen besuchen
 - Angeln
 - Andere Tätigkeiten
- 5.4 Sind Ihre Freizeitaktivitäten, die Sie außerhalb Ihrer Wohnung ausüben, in den letzten Jahren (z.B. seit Sie im Ruhestand sind) mehr oder weniger geworden, oder sind sie gleich geblieben?
- 5.5 Wenn mehr Aktivitäten: Um welche Aktivitäten handelt es sich dabei? Bitte nennen Sie mir die Wichtigste.
- 5.6 Was hat dazu beigetragen, dass Sie diese Aktivität jetzt häufiger machen?
- 5.7 Gibt es Aktivitäten außerhalb Ihrer Wohnung, die Sie gerne öfter machen würden?
- 5.8 Was würden Sie gerne öfter machen? Sagen Sie mir bitte, was Sie am liebsten öfter machen würden.

- 5.9 Aus welchen Gründen können Sie diese Aktivitäten nicht so oft ausüben, wie Sie gerne möchten?
- 5.10 Wie zufrieden sind Sie – alles in allem – mit Ihren Möglichkeiten zu reisen?
- 5.11 Haben Sie seit Anfang 1994 eine oder mehrere größere Reisen gemacht, für die Sie länger als eine Woche unterwegs waren?

6. MOBILITÄT UND GESUNDHEIT

- 6.1 Alles in allem – wie zufrieden sind Sie mit Ihrer Gesundheit?
- 6.2 Leiden Sie seit längerer Zeit an bestimmten Beschwerden oder Krankheiten, die Sie ständig oder zeitweise in Ihrer Bewegungsfähigkeit beeinträchtigen?
- 6.3 Wie würden Sie zur Zeit Ihre Bewegungsfähigkeit beschreiben?
- 6.4 Sehen Sie gut genug, um die Zeitung oder einen Fahrplan zu lesen?
- 6.5 Sehen Sie gut genug, um Straßenschilder zu erkennen?
- 6.6 Haben Sie Sehprobleme, die Sie ständig oder gelegentlich davon abhalten, außer Haus zu gehen?
- 6.7 Können Sie gut verstehen, was jemand in normaler Lautstärke zu Ihnen sagt?
- 6.8 Haben Sie Hörprobleme, die Sie ständig oder gelegentlich davon abhalten, außer Haus/unter Leute zu gehen?
- 6.9 Können Sie folgende Tätigkeiten ohne Schwierigkeiten ausführen?
 - 1. Sich in der Wohnung bewegen
 - 2. Sich Bücken
 - 3. Treppensteigen
 - 4. Außer Haus gehen
 - 5. Einkäufe erledigen
 - 6. Schwere Sachen tragen, z.B. eine volle Einkaufstasche oder Reisegepäck
 - 7. Getränke(-kiste) tragen
 - 8. Mindestens 2 km weit gehen
 - 9. Leichte Hausarbeiten machen, z.B. Geschirr spülen
 - 10. Schwere Hausarbeiten machen, z.B. Fenster putzen
- 6.10 Angenommen, Sie hätten Grippe und müssten für ein paar Tage im Bett bleiben: Wen könnten Sie um Hilfe bitten, z. B. um sich um Sie zu kümmern oder um Einkäufe zu erledigen?
- 6.11 Welche der folgenden Hilfsmittel haben Sie und welche davon nutzen Sie regelmäßig?
- 6.12 Was für ein Hilfsmittel haben Sie nicht, bräuchten es aber?
- 6.16 In welchen Bereichen sind Ihrer Meinung nach Verbesserungen im Verkehrswesen am wichtigsten? Sagen Sie mir bitte jeweils,

ob Sie sie für Ältere generell für sehr wichtig halten. Sagen Sie mir bitte jetzt, welche Verbesserungen für Sie persönlich die wichtigsten sind.

7 STATISTIK

- 7.1 Geschlecht
- 7.2 In welchem Jahr sind Sie geboren?
- 7.3 Wie ist Ihr Familienstand? Sind Sie.....
verheiratet, mit Ehepartner zusammenlebend / verheiratet, dauernd getrennt lebend / verwitwet / geschieden / ledig?
- 7.4 Wie viele Personen leben insgesamt hier in Ihrem Haushalt, Sie selbst mit eingeschlossen? Rechnen Sie bitte jeden dazu, der normalerweise hier wohnt, auch wenn er z.Zt. abwesend ist, z.B. im Krankenhaus oder in Urlaub oder in Ferien. Auch Kinder rechnen Sie bitte dazu.
- 7.5. Wer sind die anderen Haushaltsmitglieder?
- 7.6 Haben Sie einen Hund oder ein anderes Haustier?
- 7.7 Wie viele Jahre habt Ihre schulische und berufliche Ausbildung gedauert?
- 7.8 Welchen höchsten allgemeinbildenden Schulabschluss haben Sie?
- 7.9 Welchen beruflichen Ausbildungsabschluss haben Sie? Geben Sie mir bitte alle Abschlüsse an, die Sie gemacht haben.
- 7.10 Welche berufliche Stellung trifft (traf zuletzt) auf Sie zu?
- 7.11 Üben Sie neben Beruf, Haushalt, oder als Rentner noch eine oder mehrere Tätigkeiten aus?
- 7.12 Üben Sie derzeit eine Erwerbstätigkeit aus? Was trifft auf Sie zu?
- 7.13 Wie oft sind Sie zu größeren Dienstreisen unterwegs?
- 7.14 Sind diese Reisen eher eine Belastung für Sie, oder haben Sie eher Freude daran, oder trifft beides gleichermaßen zu?
- 7.15 Gibt es etwas, das Sie gerne öfter machen oder neu anfangen möchten, wenn Sie nicht mehr berufstätig sind? Sagen Sie mir bitte, ob Sie die folgenden Beschäftigungen öfter oder neu machen möchten, ob es bleiben wird wie bisher oder ob Sie gar kein Interesse daran haben.
- 7.16 Alles in allem, wie zufrieden sind Sie mit der wirtschaftlichen Situation Ihres Haushalts?
- 7.17 Wie hoch ist das monatliche Nettoeinkommen Ihres Haushalts insgesamt? Ich meine die Summe, die nach Abzug der Steuern und Sozialversicherungsbeiträge verbleibt?
- 7.18 Es bestehen verschiedene Möglichkeiten, den Lebensunterhalt zu sichern, bzw. einen bestimmten Lebensstandard zu erreichen. Welche der folgenden Möglichkeiten stehen Ihnen zur Verfü-

- gung, und welche davon ist die Haupteinkommensquelle Ihres Haushalts?
- 7.19 Was meinen Sie, wie zufrieden sind Sie gegenwärtig – alles in allem – mit Ihrem Leben? Bitte sagen Sie es wieder anhand der Skala (0-10).

8. Vom Interviewer auszufüllen:

- 8.1 Person lebt in einem 1-Familienhaus, einem Reihen-/Doppel-/2-Familienhaus, einem Wohnblock/Mehrfamilienhaus.
- 8.2 In welcher Etage liegt die Wohnung?
- 8.3 Gibt es einen Fahrstuhl?
- 8.4 Anwesenheit anderer Personen während des Interviews?
- 8.5 Störungen/Unterbrechungen?

TAGEBUCH FÜR WEGE

Vom: _____

Bis zum: _____

ID-Nummer: _____

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

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

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

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

Vielen Dank für Ihre Mühe!!!

1. Tag

LISTE A: Zweck, Aktivitäten

A1	Arbeit
A2	Zusammensein mit Freunden, Bekannten, Verwandten
A3	Jemandem helfen (z. B. Enkelkinder betreuen, Reparaturen oder Hilfe im Haushalt)
A4	Einkäufe, Besorgungen (z. B. beim Bäcker, Friseur, Reisebüro)
A5	Erladigungen (z. B. bei der Sparkasse, Post, Behörden)
A6	Gesundheitsversorgung (z. B. beim Arzt, Fußpflege, Massage)
A7	Kaffeetrinken, Essen (z. B. im Restaurant, Café)
A8	Besuch kultureller Veranstaltungen, Weiterbildung (z. B. VHS-Kurs, Vortrag, Konzert, Museum)
A9	Vereinsaktivitäten, ehrenamtliche Tätigkeit
A10	Gartenarbeit
A11	Sport treiben, Wandern, Radtour, Kegeln
A12	Gottesdienst besuchen, Friedhof besuchen
A13	Spazieren gehen, den Hund ausführen, Stadtbummel
A14	Kleine Reise, Urlaub
A15	Jemanden begleiten, abholen, wegbringen

➔ ④

LISTE B: Zielorte

B1	Nähere Umgebung, Nachbarschaft
B2	Stadtzentrum, Innenstadt
B3	Weitere Umgebung, anderer Stadtteil
B4	Haltestelle, Bahnhof
B5	Eigene Wohnung
B6	Anderer Ort, andere Stadt: _____
	PLZ _____

➔ ⑤

Datum: _____ 1995

1. WEG

① VERLASSEN DER WOHNUNG: Uhrzeit: _____

② WEGBESCHREIBUNG: Wie waren Sie unterwegs?

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

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

⑦ WIE WAR DER WEG?

Bitte kreuzen Sie an:

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

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

⑧ NÄCHSTER WEG → NÄCHSTES BLATT

↑ Liste A

↑ Liste B

LISTE C: Angenehme Begleitumstände

C1	Breiter oder ebener Fußweg
C2	Verkehrsberuhigte Zone
C3	Sitzgelegenheiten zum Ausruhen
C4	Verkehrsinself und Zebrastreifen
C5	Günstige Ampelschaltung für Fußgänger
C6	Ausreichende und gute Informationen über den öffentlichen Personennahverkehr
C7	Freundliche Beratung beim Fahrkartenkauf
C8	Gute Verkehrsverbindung, günstige Anschlüsse, kurze Wartezeiten
C9	Rücksichtnahme (Hilfe) anderer beim Ein- und Aussteigen in Bus oder Bahn
C10	Bequemes Ein- und Aussteigen in Bus oder Bahn
C11	Rücksichtsvoller Bus- oder Straßenbahnfahrer
C12	Gleich Sitzplatz in Bus oder Bahn bekommen
C13	Haltestelle nahe beim Ziel
C14	Nette Unterhaltung mit anderen Verkehrsteilnehmern
C15	Günstige Parkmöglichkeit in der Nähe der Wohnung
C16	Günstige Parkmöglichkeit in der Nähe des Ziels
C17	Günstige Ampelschaltung für Autofahrer
C18	Trennung von Fuß- und Radweg
C19	Fahrradweg vorhanden
C20	Wenig Verkehr
C21	Wenig Betrieb in den Geschäften und Einkaufsstrassen
C22	Rücksichtsvolle Verkehrsteilnehmer
C23	Ich wurde begleitet

LISTE D: Mögliche Schwierigkeiten

D1	Unebener oder zu schmaler Gehweg, Treppen
D2	Zugeparkte Gehwege
D3	Keine Sitzgelegenheiten zum Ausruhen
D4	Breite oder stark befahrene Straßen
D5	Zu kurze Grünphasen an Ampeln
D6	Schlechte Bedienbarkeit von Fahrkartenautomaten
D7	Unzureichende Auskunft durch den Fahrplan oder am Fahrkartenschalter
D8	Ungünstige Verkehrsverbindungen
D9	Zu volle Busse oder Bahnen
D10	Probleme beim Ein- und Aussteigen in Bus oder Bahn
D11	Busse oder Bahnen fahren zu schnell an und bremsen zu ruckartig
D12	Probleme wegen meinem Gesundheitszustand
D13	Weiter, anstrengender Weg, anstrengende Steigung
D14	Einsame Straßen (Angst vor Überfällen, Unbehagen bei Dunkelheit)
D15	Schlecht beleuchtete Wege und Plätze
D16	Schwierigkeiten bei der Parkplatzsuche
D17	Probleme beim Ein- und Aussteigen ins Auto
D18	Kein Fahrradweg
D19	Beeinträchtigung durch Wettersituation
D20	Hektischer Verkehr
D21	Zu viele Leute unterwegs in Geschäften und Straßen
D22	Rücksichtslose oder unfreundliche Verkehrsteilnehmer
D23	Mir fehlte eine Begleitperson

Qualitative Erhebungsphase

Gesprächsleitfaden (Kurzfassung) für die Fallstudien 1996

Thema 1: Veränderung der Haushaltszusammensetzung bzw. im Freundeskreis

1. Sagen Sie mir bitte noch einmal, wie viele Personen insgesamt hier in Ihrem Haushalt leben, Sie selbst mit eingeschlossen?
 - *Wer sind die anderen Haushaltsmitglieder?*
2. Gab es seit dem letzten Gespräch eine Veränderung hier im Haushalt, also ist zum Beispiel jemand ausgezogen, pflegebedürftig geworden oder verstorben?
3. Und wie ist das mit Ihrem Freundeskreis? Gab es da größere Veränderungen?

Thema 2: Veränderung der wirtschaftlichen Situation im Haushalt

1. Sagen Sie mir bitte noch einmal Ihr Geburtsjahr?
 - *Sind Sie noch erwerbstätig?*
 - *Was hat sich durch den Übergang in den Ruhestand an Ihren gewohnten Wegen verändert – natürlich außer, dass Sie nicht mehr zur Arbeit gehen?*
2. Hat sich im vergangenen Jahr an der wirtschaftlichen Situation Ihres Haushaltes etwas verändert?
 - *Wie wirkt sich das auf Ihre Aktivitäten außer Haus aus?*
3. Wie zufrieden sind Sie jetzt alles in allem mit der wirtschaftlichen Situation Ihres Haushaltes?

Thema 3: Gesundheitszustand und Bewegungsfähigkeit

1. Hat sich Ihr Gesundheitszustand im Verlauf des letzten Jahres verändert?
2. Wie zufrieden sind Sie denn zur Zeit mit Ihrer Gesundheit?
3. Und wie würden Sie zur Zeit Ihre Bewegungsfähigkeit beschreiben?
4. Haben Sie zur Zeit irgendwelche Beschwerden, die sich auf Ihre Möglichkeiten, außer Haus zu gehen, auswirken?
5. Welche Auswirkungen hat das auf Ihre Möglichkeiten, außer Haus zu gehen, und auf Ihre Aktivitäten außer Haus?
6. Vermissen Sie dadurch etwas?
7. Wie kommen Sie in Ihrem Alltag damit zurecht?
8. Wer – oder was – hilft Ihnen in dieser Situation? Und wodurch?

9. Was könnte Ihnen die Situation eventuell (außerdem) noch erleichtern?

Thema 4: Verkehrsmittel Auto

1. Sagen Sie mir bitte noch einmal: Gibt es in Ihrem Haushalt ein Auto?
2. Fahren Sie selbst?
3. Wofür benutzen Sie das Auto hauptsächlich?
 - *Könnten Sie ganz auf das Auto verzichten?*
- *Weshalb? Weshalb nicht?*
4. Was würden Sie sagen: Was bedeutet das Auto für Sie?
5. Wie kommen Sie mit dem Auto zurecht?
6. Fühlen Sie sich im Auto sicher?
7. Gibt es auch Situationen, in denen Sie sich unsicher fühlen?
8. Können Sie das Auto ohne Schwierigkeiten nutzen – oder macht Ihnen irgend etwas dabei Mühe?
9. Was könnte noch verbessert werden?
10. Was für Schwierigkeiten erleben Sie, wenn Sie mit dem Auto am Verkehr teilnehmen?
 - *Wie reagieren Sie auf solche Situationen?*
11. Haben Sie Schwierigkeiten, wenn Sie einmal nicht selbst fahren, sondern als Beifahrer oder Mitfahrer im Auto unterwegs sind?
12. Was haben Sie als Bei- bzw. Mitfahrer für Wünsche an ein Fahrzeug?

Thema 5: Kein Auto / Gesprächspartner fährt nicht selbst (Mitfahrer)

1. Sind Sie früher Auto gefahren?
2. Seit wann fahren Sie nicht mehr?
3. Weshalb haben Sie aufgehört?
4. Was hat das Auto für Sie bedeutet?
5. Was war das für ein Gefühl, nicht mehr Autofahren zu können?
6. Was hatte das für praktische Auswirkungen auf Ihre Fortbewegungsmöglichkeiten?
7. Bedeutet das eine dauerhafte Einschränkung?
8. Was ist das Schwierigste dabei für Sie?
9. Gibt es etwas, das Sie sich etwas vorstellen, was Ihnen hätte helfen können, weiter Auto zu fahren?
10. Haben Sie als Beifahrer oder Mitfahrer Schwierigkeiten bei der Benutzung eines Pkw?
11. Was haben Sie als Beifahrer oder Mitfahrer für Wünsche an ein Fahrzeug?

Thema 6: Verkehrsmittel Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

1. Nutzen Sie öffentliche Verkehrsmittel (Bus, Straßenbahn)?
2. Sind Sie zufrieden mit dem Angebot öffentlicher Verkehrsmittel in Ihrer Stadt?
3. Was könnte oder müsste verbessert werden, damit Sie öffentliche Verkehrsmittel wie Bus oder Straßenbahn bequemer nutzen können?
4. Welche Veränderungen (positive und negative) gab es durch die Einführung neuer Fahrzeuge oder anderer neuer Technik?

Thema 7: Verkehrsmittel Fahrrad

1. Benutzen Sie manchmal ein Fahrrad?
2. Können Sie es ohne Schwierigkeiten nutzen – oder macht Ihnen irgend etwas dabei Mühe?
3. Was könnte verbessert werden?
4. Können Sie sich vorstellen, ein Dreirad zu benutzen?

Thema 8: Alltägliche Wege

Nun interessiert uns vor allem, wohin Sie ohne große Probleme außerhalb Ihrer Wohnung gehen oder fahren können und was Ihnen diese Wege erleichtert, und auf der anderen Seite, welche Wege Ihnen schwer fallen und welche Schwierigkeiten dabei bestehen.

1. Am besten, Sie erzählen mir einfach mal, was Sie normalerweise im Laufe einer Woche außerhalb Ihrer Wohnung tun und wie es Ihnen auf diesen Wegen geht.
2. Weshalb benutzen Sie dafür ...
 - Auto / Fahrrad / Bus / Straßenbahn / spezielle Verkehrsmittel?
 - Gäbe es Alternativen, die nicht genutzt werden? Weshalb nicht?
3. Gehen oder fahren Sie auch ab und zu
 - *zum Einkaufen / Arzt / Post, Bank, Behörden / Veranstaltungen oder sonstigen Zielen? Und wie kommen Sie dort jeweils hin?*
4. Wie häufig gehen oder fahren Sie zu Ihren Kindern oder anderen Verwandten?
5. Wie häufig gehen oder fahren Sie zu Freunden?
6. Welche Wege unternehmen Sie eher allein, welche mit Ihrem Mann / Ihrer Frau / oder zusammen mit anderen Personen?
7. Zu welchen Zeiten unternehmen Sie denn Ihre Wege?
8. Hat die Wittersituation oder die Jahreszeit einen Einfluß auf Ihre Wege?

Thema 9: Schwierigkeiten auf Wegen

1. Welche Wege sind für Sie beschwerlich oder unangenehm?
2. Was macht diese Wege beschwerlich oder unangenehm für Sie?
3. Wie umgehen oder lösen Sie diese Probleme jeweils?
4. Was ist für Sie so wichtig daran, dass Sie diese Mühe auf sich nehmen?
5. Wer – oder was – hilft Ihnen dabei? Und wodurch?
6. Was könnte Ihnen diesen Weg / diese Wege erleichtern?
 - *Zum Beispiel persönliche Hilfe / technische Verbesserungen / Verbesserungen in der Wohnumgebung?*
7. Gibt es auch Wege, die besonders *e i n f a c h* für Sie zu gehen oder zu fahren sind?
 - Was macht diese Wege so leicht für Sie?

Thema 10: Keine Wege

1. Wie erledigen Sie das, was für Sie nötig ist?
Wer hilft Ihnen oder macht das für Sie?
2. Wie zufrieden sind Sie mit diesen Lösungen?
3. Was gibt es für Alternativen, wenn eine dieser Möglichkeiten ausfällt?
4. Was gäbe es für Möglichkeiten, Ihre Situation zu verbessern?

Thema 11: Verkehr

1. Wie zufrieden sind Sie – alles in allem – mit Ihren Möglichkeiten, überall da hinzu kommen, wo Sie hin möchten – sei es als Fußgänger, Radfahrer, Autofahrer oder Bus- und Straßenbahnfahrer?
2. Was würden Sie machen, wenn Sie ...
 - *Ihre Füße / Ihr Auto / den Bus oder die Straßenbahn / Ihr Fahrrad / Ihr Moped* nicht mehr nutzen könnten?
3. Was macht es Ihnen generell leicht, aus dem Haus zu gehen – was macht es Ihnen schwer?
4. Wie erleben Sie heutzutage den Verkehr?
5. Hat sich das Verkehrsgeschehen Ihrer Meinung nach in den letzten Jahren verändert?
 - *Inwiefern? Empfinden Sie das als Erleichterung oder als Einschränkung?*
6. Haben sich dadurch Ihre Gewohnheiten im Verkehr verändert?
7. Gab es bestimmte Erfahrungen oder Bedingungen, die Ihr Verhalten im Verkehr beeinflusst haben?

8. Was bedeutet es für Sie, (nicht mehr) aus dem Haus gehen zu können und sich draußen fortbewegen zu können?
9. Wie wichtig ist es für Sie, aus dem Haus gehen zu können und weshalb?
10. War das immer so – oder hat sich das im Laufe der Zeit verändert?

Thema 12: Wohnumgebung, Stadtteil

Bei der ersten Befragung haben wir festgestellt, dass sich manche Leute in ihrer Wohnumgebung sehr wohl fühlen und dass es Stadtteile gibt, wo die Leute sehr unzufrieden sind.

1. Wie ist das bei Ihnen: Wie zufrieden sind Sie mit der Wohngegend, in der Sie leben?
2. Was ist für Sie ausschlaggebend dafür, wie wohl Sie sich hier in Ihrer Gegend fühlen?
3. Haben (Hatten) Sie so etwas wie „Lieblingswege“, also Wege, die Sie besonders gerne gehen oder fahren?
4. Und wie ist das mit Wegen, die Sie machen *m ü s s e n* – gibt es dabei auch Strecken, die Sie bevorzugen – oder haben Sie da keine Wahl?
5. Gibt (Gab) es auch Strecken, die Sie möglichst ganz vermeiden, obwohl sie vielleicht sogar zeitlich oder von der Strecke her kürzer wären?
6. Was muss man denn generell können in dieser Gegend, um gut zurechtzukommen?
7. Was könnte oder müsste ganz allgemein in Ihrer Wohngegend noch verbessert werden, damit auch ältere Menschen außerhalb ihrer Wohnung gut zurechtkommen?
8. Wenn Sie *m e h r G e l d* zur Verfügung hätten - wofür würden Sie es eher nutzen:
 - *um Ihre Wohnung gemütlicher einzurichten, oder*
 - *um mehr aus dem Haus zu kommen?*
9. Was speziell würden Sie gerne öfter tun und weshalb?
10. Wenn jemand bereit wäre, Sie überall hinzubringen, wohin Sie möchten – würden Sie das nutzen?

Thema 13: Abschließende Fragen

1. Wenn Sie sich jetzt einmal vergleichen mit anderen Menschen in Ihrem Alter: Würden Sie sagen, Sie sind aktiver außer Haus als Gleichaltrige?
Oder schätzen Sie sich im Vergleich zu Gleichaltrigen eher als weniger aktiv ein?

2. Und wenn Sie jetzt einmal an die Zukunft denken – was haben Sie da für ein Gefühl in bezug auf Ihre Möglichkeiten, mobil zu bleiben?
 - *Welche Hoffnungen und Wünsche? Welche Sorgen oder Befürchtungen?*
3. Und was tun Sie, um Ihre Mobilität zu erhalten - zum Beispiel Ihre körperliche Beweglichkeit oder Ihre Fähigkeit, Auto zu fahren?
4. Was, denken Sie, könnte in Zukunft dazu beitragen, dass Sie mobil bleiben und überall dort hinkönnen, wohin Sie möchten?
5. Gäbe es denn aus Ihrer Sicht noch etwas zu ergänzen, was Ihnen im Hinblick auf das Thema Mobilität wichtig erscheint?

Ich bedanke mich für das Gespräch!

Projekt-Beirat

Dr.-Ing. habil. G. Förchner
Institut für Stadtbauwesen und Verkehr, TU Dresden
Infrastrukturplanung und Stadtverkehr

Prof. Dr. C. Geißler
Universität Hannover
Institut für Entwicklungsplanung und Strukturforschung

Dr. Grevsmühl
Bundesministerium für Verkehr
Bonn

Prof. Dr. H.-J. Kaiser
Universität Erlangen-Nürnberg
Institut für Psychologie II, Lehrstuhl IV

Dipl. Soz. J. Kloas
Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung
Berlin

Dr. T. Metker
Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend
Bonn

Dr. M. Reichert
Forschungsgesellschaft für Gerontologie
Institut für Gerontologie
Dortmund

Prof. Dr. B. Schlag
Technische Universität Dresden
Verkehrspsychologie
Projekt ANBINDUNG

Dr. J. Wolf
Freie Universität Berlin
Institut für Soziologie