

ZU FUSS UNTERWEGS – MOBILITÄT UND FREIZEIT ÄLTERER MENSCHEN

von BIRGIT KASPER und ULRIKE LUBECKI



Inhalt

1	Einleitung	1
2	Theoretischer Hintergrund	1
3	Untersuchungsgebiete und Stichprobe	1
4	Freizeit	2
4.1	Was verstehen ältere Menschen unter Freizeit?	2
4.2	Was machen ältere Menschen in ihrer Freizeit?.....	4
5	Mobilität	6
5.1	Verkehrsmittelwahl in der Freizeit.....	6
5.2	Bedeutung der Mobilität in der Freizeit.....	7
5.3	Einschränkungen der Mobilität im Alter.....	8
5.4	Ansätze zur Sicherung der Mobilität älterer Menschen.....	8
6	Raum	10
6.1	Raumspezifische Aktivitäten.....	10
6.2	Wohnstandortwahl.....	11
6.3	Variation von Freizeitwünschen.....	11
7	Resümee	12
8	Literatur	12

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

Dipl.-Psych. Ulrike Lubecki
Universität Bonn
Zentrum für Evaluation
und Methoden (ZEM)
D-53113 Bonn
Tel 0228/73-4139
Lubecki@zem.uni-bonn.de

1 Einleitung¹

Demographischer Wandel in Deutschland, Veränderungen des Freizeitverhaltens, zunehmende Automobilisierung und die Forderung nach nachhaltiger Mobilitätsentwicklung sind die Eckpunkte des Forschungsprojektes „Freizeitmobilität älterer Menschen“ (FRAME). In einem urbanen, einem suburbanen und einem ländlichen Untersuchungsgebiet wurden beispielhaft verschiedene empirische Untersuchungen durchgeführt. Beteiligt sind WissenschaftlerInnen aus Geographie, Psychologie und Verkehrsplanung. Ziel des Projektes ist, Grundlagenwissen zu erarbeiten und Handlungsempfehlungen für die Entwicklung umwelt- und sozialverträglicher sowie wirtschaftlich tragfähiger Verkehrsangebote für Freizeitaktivitäten älterer Menschen zu entwickeln. Dabei geht es nicht nur um technische Lösungen, welche die Nutzung von Verkehrsmitteln erleichtern und die Sicherheit erhöhen, sondern auch um organisatorische Ansätze, welche die Beweglichkeit älterer Menschen sowie die Erreichbarkeit von Freizeitzielen fördern. Dieser Beitrag gibt einen kurzen Überblick über das Projekt und Ergebnisse zu den Themen Freizeit, Mobilität und Raum.

2 Theoretischer Hintergrund

Mobilität gilt als Möglichkeit, Aktivitäten auszuüben (HOLZ-RAU 2002:7) und wird als Schlüsselement für eine selbständige und kompetente Lebensführung im Alter betrachtet. Im dritten Bericht zur Lage der älteren Generationen in der Bundesrepublik Deutschland wurde der Erhalt der Mobilität als Basis für die „Erschließbarkeit der verschiedensten Ressourcen der ‚Außenwelt‘“ (BMFSFJ 2001:240) bewertet. Mobilität basiert wie jede Kompetenz auf dem Zusammenspiel der individuellen Fähigkeiten, Fertigkeiten und Ressourcen eines Menschen und den Möglichkeiten sowie Anforderungen seiner Umgebung (vgl. OLBRICH 1990). Entsprechend thematisiert die Forschung zunehmend den Erhalt der Mobilität im Alter (vgl. MOLLENKOPF & FLASCHENTRÄGER 2001), ermittelt Mobilitätsprobleme im Kontext spezifischer Fortbewegungsformen wie bspw. der Nutzung öffentlicher Verkehrsangebote (vgl. DRAEGER & KLÖCKNER 2001; ENGELN & SCHLAG 2001) und untersucht Freizeitaktivitäten Älterer differenziert nach Raumstrukturen (vgl. MOLLENKOPF 2002). Jedoch besteht bei den differenzierten Mobilitätsbedürfnissen älterer Menschen aufgrund des gesellschaftlichen und demographischen Wandels noch Klärungsbedarf. Beispielsweise zeigt sich die Veränderung der Bedeutung des Autos für Ältere im Anstieg der FührerscheinbesitzerInnen in dieser Altersgruppe, in einer zunehmend subjektiven Bindung an das Auto innerhalb der letzten 10 bis 15

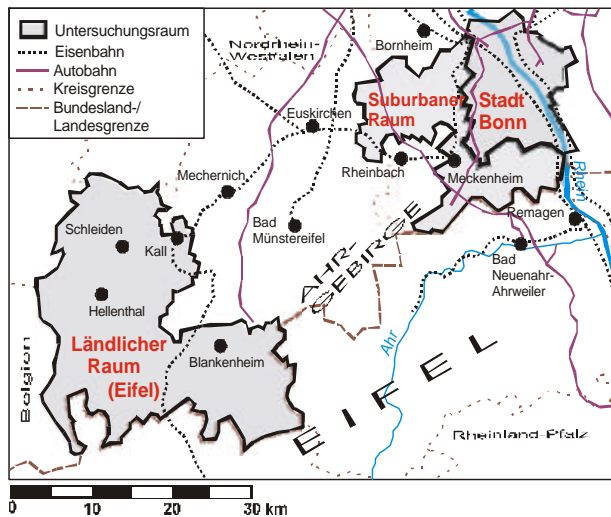
Jahre und in der Veränderung der Fahrgewohnheiten älterer VerkehrsteilnehmerInnen: Waren 1986 noch 37% der Menschen über 55 Jahre in Deutschland aktive AutofahrerInnen, waren es 1998 bereits 51%. Vor allem der Anteil der autofahrenden Frauen stieg stetig. Ende der 90er Jahre wurden bereits 31% der Pkw-Fahrten von Frauen unternommen. Die Zunahme der Pkw-Nutzung und der Rückgang der regelmäßigen Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel sind Hinweise darauf, dass das Auto zunehmend im Mittelpunkt der Freizeitmobilität älterer Menschen steht (vgl. JANSEN ET AL. 2001). Mit der zunehmenden Pkw-Verfügbarkeit geht jedoch nicht automatisch eine Erweiterung der Freizeitmobilität einher. Denn mit steigendem Alter verringern sich aus gesundheitlichen Gründen oder durch die zunehmend komplexeren Verkehrssituationen die Anzahl und die Distanz der selbständig mit dem Pkw zurückgelegten Wege oder die Älteren müssen ihre Fahrpraxis ganz aufgeben (SCHLAG 1990). Für diejenigen, die in ihrer Mobilität vom Auto abhängig sind, ist eine Umstellung auf andere Verkehrsmittel nur schwer möglich. Die Sicherung der Freizeitmobilität älterer Menschen ist deshalb nicht weniger bedeutsam als die Frage, welche Aussichten für die Strategien einer nachhaltigen Mobilität bestehen.

3 Untersuchungsgebiete und Stichprobe

Das zentrale Element der Datenerhebung des Projektes FRAME war eine standardisierte Befragung von 4.500 SeniorInnen zwischen 60 und 101 Jahren. Mit Hilfe eines umfangreichen Fragebogens wurden u.a. das Mobilitäts- und Freizeitverhalten, der Gesundheitszustand und persönliche Einstellungen der Befragten erhoben. Zusätzlich wurden qualitative Interviews geführt. Im Rahmen von ein- bis zweistündigen Leitfadengesprächen berichteten 30 der 4.500 SeniorInnen u.a. über Freizeitaktivitäten, Verkehrsmittelwahl und Wohnstandortwahl. Mit offenen Fragen wurden die älteren Menschen aufgefordert, Abläufe, Motive oder Begründungen ihrer Freizeit zu schildern. Ziel war es, zu genaueren Kenntnissen der Bedürfnisse und Probleme der älteren Menschen zu gelangen.

Beide Erhebungen fanden in drei Untersuchungsgebieten im Bonner Raum statt, die typische Kreise in Agglomerationsräumen repräsentieren und damit exemplarisch für Raumstrukturen stehen, in denen mehr als die Hälfte der deutschen Bevölkerung lebt. Abb. 1 zeigt eine Karte der Untersuchungsgebiete. Die Kernstadt des ausgewählten Agglomerationsraumes ist Bonn – der urbane Untersuchungsraum. Um Bonn herum befindet sich der Rhein-Sieg-Kreis. Alle rechtsrheinischen Gemeinden wurden ausgeschlossen, da der Rhein eine Mobilitätsbarriere darstellt.

¹ Dieses Arbeitspapier ist die Grundlage des Vortrags "Freizeitmobilität älterer Menschen", der am 13. Mai 2003 von Birgit Kasper und Ulrike Lubecki beim Workshop des Forschungsprojektes FRAME in Bonn gehalten wurde.



Kartographie: J. Scheiner

Abb. 1: Lage der Untersuchungsgebiete

Aus dem linksrheinischen Gebiet wurden diejenigen Gemeinden ausgewählt, die typische Pendlerverflechtungen mit der Kernstadt aufweisen. In diesen Gebieten hat die Suburbanisierung relativ früh eingesetzt, daher leben hier vergleichsweise viele ältere Menschen. Die ausgewählten Gemeinden bilden den suburbanen Untersuchungsraum. Der ländliche Untersuchungsraum umfasst diejenigen Teile des Kreises Euskirchen, die sich in ihrer ländlichen Struktur deutlich vom suburbanen Raum unterscheiden. Die drei Untersuchungsgebiete lassen sich jeweils anhand des Angebots an Versorgungs- und Freizeiteinrichtungen weiter unterteilen. Bei dieser kurzen Darstellung der Ergebnisse wird jedoch nur auf die Dreiteilung urban – suburban – ländlich eingegangen.

4 Freizeit

4.1 Was verstehen ältere Menschen unter Freizeit?

Ausgangspunkt für die Diskussion der Freizeitmobilität älterer Menschen ist die Frage, was Freizeit im Alter eigentlich ist, da die Zeitstrukturierungen durch Erwerbsarbeit und Familienarbeit häufig entfallen. „Wenn ich morgens aufstehe, kann ich ja sagen, ich hab Feierabend – als Rentner“ (Peter L., 63 Jahre, Maurer) oder: „Ich bin jetzt im Ruhestand, da ist praktisch alles Freizeit“ (Edeltraud S., 72 Jahre, Lehrerin). Besteht der Ruhestand tatsächlich nur aus Freizeit?

Freizeit ist Zeitautonomie

Für die meisten Befragten ergibt sich mit dem Ruhestand die Chance, viele Aktivitäten mit eigenem Zeitrhythmus und nach eigenen Interessen zu gestalten. Dabei ist die zentrale Frage, nicht „was“ man macht, sondern „wie“ man etwas macht: „Freizeit ist, wenn ich nun in Ruhe Dinge für mich tun kann“ (Ursula L., 61 Jahre, Krankenschwester). Bei vielen Frauen, die die Dreifachbelastung von Hausarbeit, Kindererziehung und Berufstätigkeit erlebt haben, bedeutet Frei-

zeit den Ausgleich von Zeitmangel, der sich während der Familien- und Berufsphase aufgebaut hat. Welche Aktivitäten im einzelnen diesen Ausgleich darstellen, lässt sich nicht verallgemeinern. Es werden aber Situationen vermieden, die während der früheren Lebensphase durch Zeitdruck, Stundenpläne und Termine als belastend empfunden wurden. Ältere Menschen bewerten Tätigkeiten wie Einkaufen, Gartenarbeit, handwerkliche Arbeit oder sogar bezahlte Dienstleistungen als Freizeitaktivität, sofern sie nach eigener Zeiteinteilung realisiert werden können: „Freizeit ist ein bewusster Umgang mit Lebenszeit“ (Beate P., 80 Jahre, Ärztin).



Abb. 2: Bonn als urbaner Untersuchungsraum

Quelle: alle Fotos von B. Kasper



Abb. 3: Wohngebiet im suburbanen Raum



Abb. 4: Ländliche Gemeinde in der Eifel

Freizeit ist Entscheidungssouveränität

Freizeit entsteht in der Abgrenzung zu früheren Zwängen durch berufliche, familiäre und alltägliche Verpflichtungen: „Seit der Pensionierung gibt es kein 'Muss' mehr, sondern nur noch 'Lust'“ (Siegbert K., 73 Jahre, Beamter). Generell werden Elemente von Freiheit und Unabhängigkeit, von Freude und Lust als Voraussetzung für Freizeitaktivitäten gesehen. Auszuschließen sind dennoch auch die Tätigkeiten nicht, die eine gewisse Verbindlichkeit erfordern:

„Regelmäßig zu meiner kranken Mutter fahren oder mit den Enkeln Zeit verbringen – das ist Freizeit, weil ich es gern mache“
(Rolf K., 64 Jahre, Berufsschullehrer).

Neben den zu erwartenden, typischen Aktivitäten zeigt sich somit eine Fülle an weiteren Tätigkeiten, die



Abb. 5: Regelmäßiger Spaziergang

durch das Gefühl von Freiheit und Freude zu Freizeit gezählt werden. Somit gilt auch soziales Engagement oder die Unterstützung anderer zu den Freizeitaktivitäten, wie man sie im Ehrenamt oder bei gegenseitiger nachbarschaftlicher Hilfe findet:

„Es macht ja auch Spaß, jemandem zu helfen. Es darf dann nicht immer sein oder es darf nicht zur Gewohnheit werden. Aber frei. Ich bin sehr lange im Beruf gewesen; ich habe 40 Jahre voll gearbeitet und da war ich irgendwie immer unter Zwang und das möchte ich jetzt eben nicht mehr“
(Inge D., 67 Jahre, Schneidermeisterin).

Freizeit ist Gestaltungsfreiheit

Ob eine Tätigkeit nun als Freizeit bewertet wird, ist von der Einschätzung der befragten Person abhängig. Für die älteren Menschen wandeln sich manche Tätigkeiten zu Freizeit: Beispielsweise beim Einkaufen formuliert Ingrid P., dass selbst auf der individuellen Ebene mehrere Definitionen gelten:

„Einkaufen, das gehört auch etwas mehr zu Verpflichtungen, würde ich mal sagen. Es sei denn für meine persönlichen Dinge. Wenn ich Kleidung kaufe, das gehört auch mehr zu Freizeit. (...) Da ist ein großer Unterschied, was ich muss und was ich dann möchte oder will oder eigentlich gar nicht brauche“
(Ingrid P., 74 Jahre, Hausfrau).

Aus den Biographien erklären sich dabei die subjektiven Bewertungen, welche Aktivitäten Bestandteil von Freizeit werden: Insbesondere für verheiratete Frauen, die bereits seit Jahrzehnten vorwiegend die Hausarbeit erledigt haben, verändert sich im Alter bzw. mit dem Eintritt in den Ruhestand des Partners nichts Grundlegendes. Für in Partnerschaft lebende Männer können sich nach der Arbeitsphase Teile der Hausarbeit (z.B. Einkaufen und Kochen) zum Hobby entwickeln. Anders ist der Fall bei ledigen, geschiedenen oder verwitweten Älteren, die sich nun „nur“ noch um ihre eigene Versorgung kümmern müssen. Notwendigen Tätigkeiten positive Seiten abgewinnen, sie aktiv zu Freizeit zu entwickeln und gegebenenfalls mit anderen „klassischen“ Freizeitaktivitäten kombinieren (z.B. Freunde zum Essen einladen oder den Einkaufsweg als sportliche Herausforderung betrachten) erweitert den Freizeitbegriff.



Abb. 6: Gemeinsamer Innenstadtbummel

Die genannten Elemente modifizieren den Freizeitbegriff Äterer. Es ist also nicht „alles“ Freizeit. Zeitdruck, unliebsame Verpflichtungen, das Gefühl von Überforderung und vor allem Krankheit zerstören das Gefühl von Freizeit: *„Während der Phase der Krankheit hat man keine Freizeit. Freizeit setzt ein Mindestmaß an Gesundheit voraus“* (Eleonore H., 72 Jahre, verwitwet, Verwaltungsangestellte). Im Ergebnis bedeutet dies, dass nicht entlang der Funktion – „was man macht“ – unterschieden wird, sondern danach „wie“: Entscheidungssouveränität, Gestaltungsfreiheit und vor allem, wie viel Zeit man für eine Tätigkeit zur Verfügung hat, sind die Maßstäbe, nach denen Ätere entscheiden, was zu Freizeit gehört und was nicht. Damit steht die Definition stark mit den subjektiven Bewertungen und individuellen Lebensbedingungen älterer Menschen in Verbindung und beeinflusst ihrerseits die Freizeitaktivitäten.

4.2 Was machen ältere Menschen in ihrer Freizeit?

Häufigkeit und Vielfalt der Aktivitäten

In der standardisierten Befragung wurden die älteren

Menschen gefragt, ob und wie häufig sie in den letzten 12 Monaten außerhäuslichen Freizeitaktivitäten wie z.B. Museumsbesuchen, Wanderungen, der Teilnahme an Volkshochschul-Kursen oder auch Besuchen bei Verwandten und Bekannten nachgegangen sind.

Durchschnittlich sind die älteren Menschen 439 Mal im Jahr freizeittaktiv außer Haus unterwegs – also häufiger als einmal pro Tag (vgl. Abb. 7). Selbst außerhäuslich wenig aktive SeniorInnen sind nicht völlig passiv. Ihre Aktivitäten sind zwar seltener, aber bis auf wenige Ausnahmen immer noch regelmäßig und nicht nur sporadisch. Dieses Ergebnis überrascht vor dem Hintergrund, dass sich die Freizeit mit zunehmendem Alter mehr und mehr in die eigenen vier Wände verlagert. Die Bandbreite der außerhäuslichen Freizeitaktivitäten älterer Menschen ist groß. Im Durchschnitt gehen sie 12 von 23 erfragten außerhäuslichen Aktivitätsarten nach. Nur eine kleine Gruppe gibt eine stark eingeschränkte Zahl an. Die breite Mehrheit aller SeniorInnen ist demnach in hohem Maße außerhäuslich freizeittaktiv und flexibel in der Art ihrer Freizeitgestaltung.

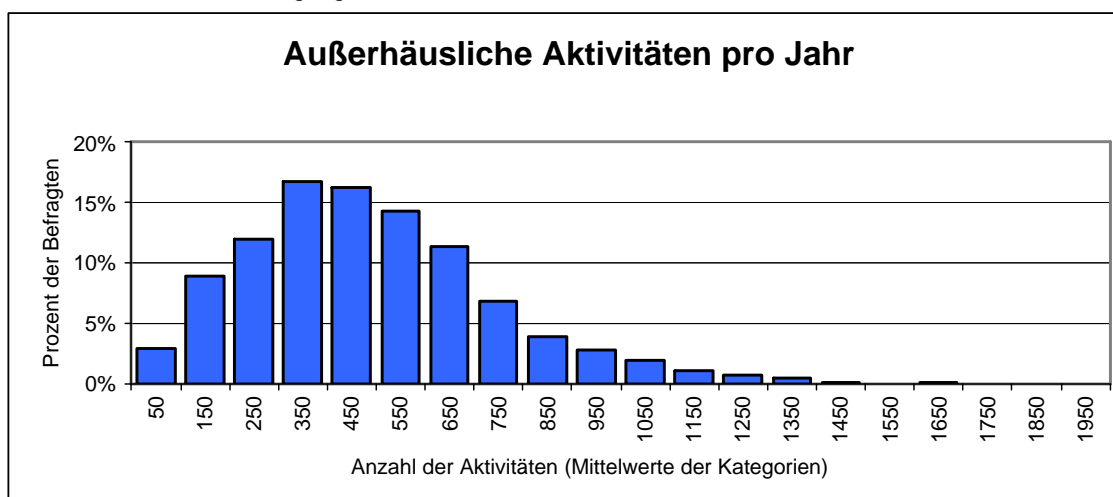


Abb. 7: Außerhäusliche Aktivitäten pro Jahr

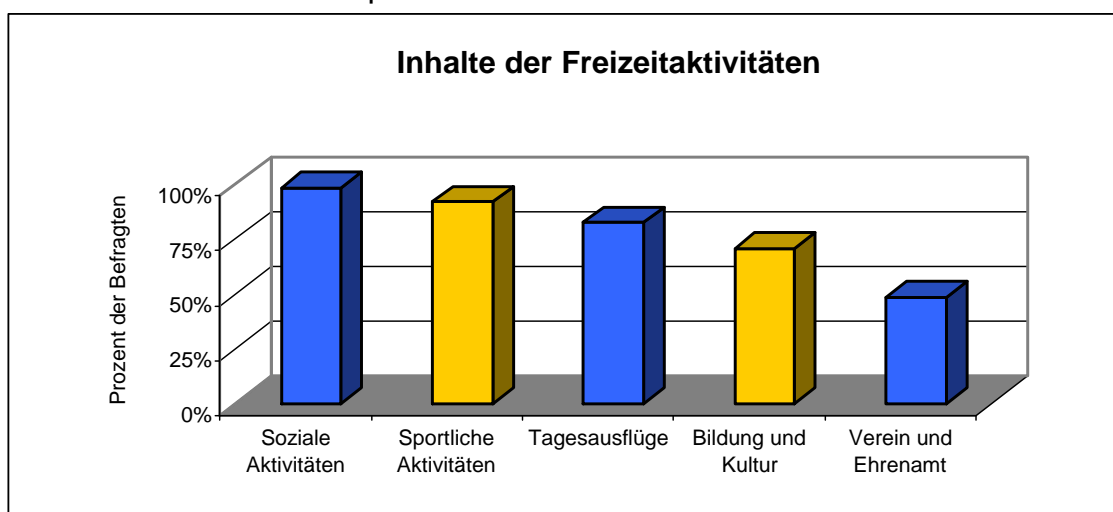


Abb. 8: Inhalte der Freizeitaktivitäten

Quelle: FRAME-Hauptuntersuchung

Wenn man die Inhalte der angegebenen Freizeitaktivitäten betrachtet (vgl. Abb. 8), zeigt sich folgendes Bild: Am häufigsten gehen ältere Menschen sozialen Aktivitäten nach. 98% geben mindestens eine solche Aktivität an - wie z.B. das Besuchen von Verwandten oder auswärts Essen gehen. Am zweithäufigsten sind mit 92% sportliche Aktivitäten inklusive Spaziergänge, Wanderungen und Fahrradtouren. Tagesausflüge werden von 83%, Bildungs- und Kulturaktivitäten wie z.B. Museumsbesuche von 71% unternommen. 49% gehen Vereinsaktivitäten nach oder üben ein Ehrenamt aus.

Veränderungen des Freizeitverhaltens im Alter

Mit dem Übergang von der Versorgungs- und Arbeitsphase in den „Ruhestand“ verändern sich die Freizeitaktivitäten älterer Menschen deutlich. Selten ist in dieser Lebensphase eine bewusste Reduzierung von Freizeitaktivitäten festzustellen. Statt dessen wird die verfügbare Zeit für neue Freizeitaktivitäten, für eine längere, ausgedehntere Ausübung gewohnter Aktivitäten oder auf eine neue Art und Weise für bevorzugte Aktivitäten genutzt. Ob und welche Freizeitaktivitäten realisiert werden, ist von der Biographie, von Einschätzungen und von Wertvorstellungen der befragten Person abhängig. Die Veränderungen sind meist wenig spektakulär, aber bemerkenswert:

- Fortsetzung bestehender Freizeitaktivitäten (z.B. Minigolf, Kegelclub, Gesangsverein)
- Ausweitung bestehender Freizeitaktivitäten (z.B. Reisen, Schwimmen, Wandern, Konzerte besuchen, Kirche)
- Auswahl neuer Freizeitaktivitäten, für die vorher keine Zeit war, oder durch das Entstehen neuer Interessen (Lesen, Pferde halten, Reisen, Studieren)
- Weiterführung ausgeübter beruflicher Aktivitäten als Hobbies (z.B. Schneidern, Schreibern, Gärtnern, Schreiben oder Kongresse besuchen)
- Wandel alltäglicher Pflichten zu Freizeitaktivitäten (z.B. Gartenarbeit, Hausarbeit und v.a. Einkaufen)

Diese Erweiterung der Freizeitaktivitäten auf ehemals berufliche oder alltägliche Verpflichtungen beruht zum einen auf der veränderten Sicht auf die Aktivitäten selbst. Zum anderen gibt es einen weiteren auffälligen Aspekt, der die Wahl der Freizeitaktivitäten beeinflusst, nämlich die Einstellung der Befragten. Zwei Beispiele zeigen die Bandbreite der Unterschiede auf:

- Bei älteren Menschen, die reagieren und eine eher defensive Haltung haben, ist die kontinuierliche Fortführung von Aktivitäten auffällig und die Einbindung in die Familie oder einen festen Bekanntenkreis spielt eine große Rolle: „Was soll ich wollen“ (Werner S. verwitwet, 80 Jahre, Arbeiter).

- Auf der anderen Seite haben agierende ältere Menschen eine eher offensive Haltung gegenüber den Herausforderungen des Lebens. Es werden Entscheidungen für neue (durchaus auch müßige) Aktivitäten getroffen, aber Veränderungen sind erwünscht: „Jetzt will ich endlich mal machen, was ich will“ sagt Edeltraud S. (ledig, 71 Jahre, Lehrerin).

Unterschiede innerhalb der Gruppe älterer Menschen

Diese Unterschiede werden auch in der standardisierten Befragung deutlich. Die Lebenslagen und Lebensweisen der älteren Menschen sind ebenso vielfältig wie im Rest der Bevölkerung. Anhand von Lebensalter und Geschlecht sollen hier nun exemplarisch Unterschiede im Freizeitverhalten aufgrund der Lebenssituation aufgezeigt werden.



Abb. 9: Hinweg mit dem Zug – zurück mit dem Rad

Besonders augenfällig sind die Unterschiede nach Lebensalter erwartungsgemäß bei sportlichen Aktivitäten. So zeigt sich beispielsweise ein signifikanter Rückgang der Radtouren in den höheren Altersgruppen. Bei den 60- bis 69-Jährigen geben 41% an, dass sie in den letzten 12 Monaten mindestens einen Ausflug mit dem Fahrrad unternommen haben. Bei den 70- bis 79-Jährigen sind es nur noch 21%; bei den ab 80-Jährigen nur noch 4%. Aber auch weniger körperlich anstrengende Aktivitäten wie die Teilnahme an öffentlichen Festen (Straßenfest, Schützenfest etc.) sind mit zunehmendem Alter seltener anzutreffen.

Es gibt aber auch Freizeitaktivitäten, bei denen Hochaltrige stärker vertreten sind, als die jüngeren Alten. So zum Beispiel beim Besuch von Seniorentreffen, Alttagesstätten oder Treffen in der Pfarrgemeinde. Bei den 60- bis 69-Jährigen geben 19% an, dass sie in den letzten 12 Monaten mindestens einmal eine dieser Aktivitäten ausgeübt haben. Bei den 70- bis 79-Jährigen sind es 33%; bei den ab 80-Jährigen sogar 44%. Der Anteil der Männer, die Alttagesstätten besuchen, liegt deutlich unter dem der Frauen. Für das Beispiel der Radtouren ergibt sich eine umgekehrte Geschlechtsverteilung: Hier sind die Männer deutlich stärker vertreten als die Frauen.

Unerfüllte Aktivitätswünsche und deren Ursache

Darüber hinaus haben viele ältere Menschen Ansprüche an ihre Freizeit, die sich in Form von Wünschen äußern. Um die Erwartungen älterer Menschen besser verstehen zu können und um Hinweise zu erhalten, wie die Lebensqualität älterer Menschen verbessert werden könnte wurden solche Wünsche im Rahmen von FRAME näher untersucht. Jeder zweite Befragte – knapp 49% – nennt mindestens einen unerfüllten Aktivitätswunsch. Mit zunehmendem Alter sinkt die Anzahl der geäußerten Freizeitwünsche. Diejenigen Personen, die Freizeitwünsche äußern, sind häufig bereits überdurchschnittlich aktiv in ihrer Freizeit. Sie leiden jedoch oft unter gesundheitlichen Einschränkungen und gehören zu den „jüngeren Alten“.

An erster Stelle steht der Wunsch nach Urlaub, der von 10% aller Befragten als Wunsch genannt wird. Weitere bedeutende Freizeitwünsche sind der Besuch von kulturellen Veranstaltungen wie Oper, Musical oder Konzerten (9%), das Ausüben von sportlichen Aktivitäten (8%), das Unternehmen von Ausflügen (4%) oder Wanderungen (3%) und der Besuch von Museen (2%).

Unter den Hinderungsgründen für die Umsetzung der genannten Wünsche liegt die fehlende Begleitung an der Spitze: 47% der Personen mit unerfülltem Freizeitwunsch äußern dieses Problem. Danach folgen gesundheitliche Einschränkungen (41%) und Probleme mit dem Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV, 41%). Als Defizite des ÖPNV werden mit Abstand am häufigsten die Unübersichtlichkeit von Fahrplänen und Fahrkartensystemen genannt, gefolgt von der schlechten Anbindung, dem Gefühl mangelnder Sicherheit vor Belästigungen, Schwierigkeiten mit dem Ein- und Ausstieg und der ungünstigen Lage der Haltestellen. Auch die Ausstattung der Fahrzeuge wird als Hinderungsgrund genannt. Weitere bedeutsame Hinderungsgründe sind: Probleme mit

der Gesundheit oder abweichenden Freizeitinteressen von Partner oder Partnerin (36%), zeitliche Gründe (35%), Probleme mit der Dunkelheit (34%), unzureichende oder fehlende Freizeitangebote (30%), Probleme mit den Witterungsverhältnissen (27%), soziale Aspekte der Freizeitangebote wie z.B. Veranstaltungen, bei denen nur ältere Leute anwesend sind (21%), die persönliche Befindlichkeit (20%), fehlende Möglichkeit, den Wunsch mit dem Pkw zu realisieren (18%), die finanzielle Situation (15%) sowie unzureichende Parkmöglichkeiten am Zielort (13%).

5 Mobilität

5.1 Verkehrsmittelwahl in der Freizeit

„Das Auto verführt die alten Leute zur Bewegungslust, weil sie ja mit dem Auto schnell alles erledigen können“ (Eberhard L., verwitwet, 82 Jahre, Unternehmensberater)

Rund 60% der Freizeitwege legen die Befragten zu Fuß zurück. Damit sind die Füße das wichtigste Verkehrsmittel älterer Menschen (vgl. Abb. 10). Auf dem Land sind sogar für rund 70% der Freizeitwege die Füße das bevorzugte Fortbewegungsmittel. Frauen sind in der gesamten Stichprobe häufiger zu Fuß unterwegs als Männer.

Ebenfalls stark genutzt wird der Pkw. Er wird für 25% der Freizeitwege verwendet (vgl. Abb. 10). Bei drei Viertel der Wege wird der Pkw selbst gesteuert – insbesondere von Männern sowie Bewohnern des suburbanen und ländlichen Raumes. Ein Viertel ist als Beifahrer oder vielmehr als Beifahrerin unterwegs – denn es handelt sich dabei überwiegend um Frauen.

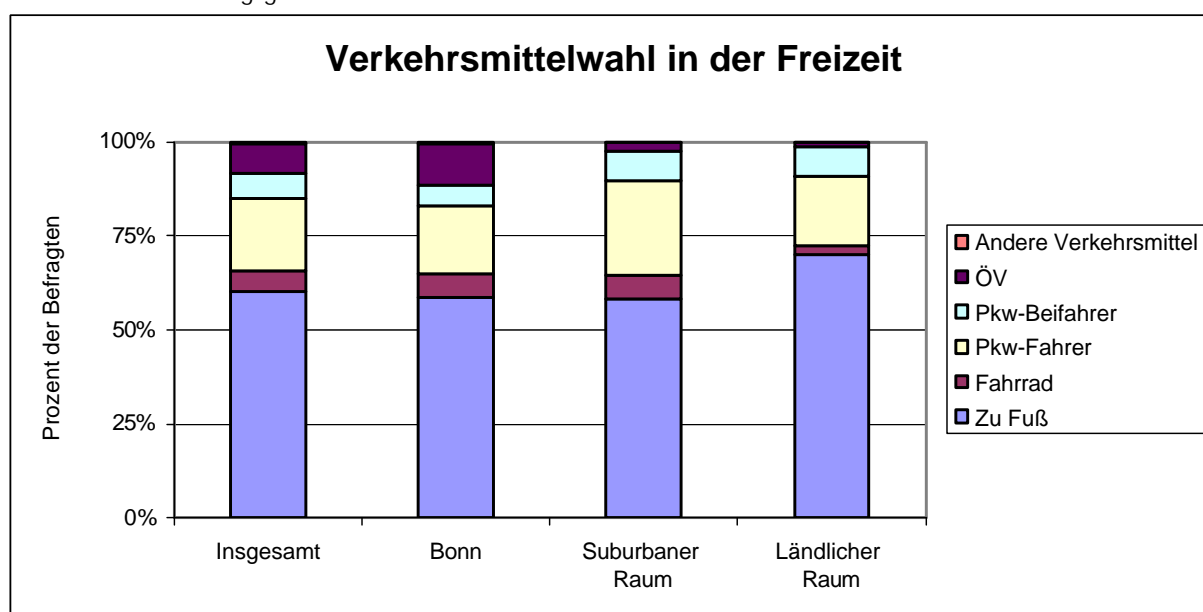


Abb. 10: Verkehrsmittelwahl in der Freizeit

Quelle: FRAME-Hauptuntersuchung

Mit großem Abstand folgen öffentliche Verkehrsmittel und das Fahrrad mit 13% bzw. 12% (vgl. Abb. 10). Auf dem Land wird das Fahrrad für knapp 3% der Wege so gut wie gar nicht genutzt. Auch öffentliche Verkehrsmittel spielen kaum eine Rolle. Busse und Straßen- oder U-Bahnen sowie die Eisenbahn werden nur in der Stadt und überwiegend von Frauen in nennenswerter Häufigkeit für Freizeitaktivitäten genutzt. Andere Verkehrsmittel wie v.a. das Taxi sind zu vernachlässigen. Generell werden im ländlichen Gebiet öffentliche Verkehrsmittel kaum genutzt, da die Entfernungen zu den Haltestellen meist groß, die Frequenzen geringer und die Verbindungen schlechter sind als in den anderen Räumen.

Die Füße und der Pkw spielen bis ins hohe Alter hinein eine große Rolle. Es findet jedoch eine Verschiebung zugunsten der Füße statt. Mit zunehmendem Alter sinkt der Prozentsatz derjenigen, die überwiegend das Auto nutzen. Das Zu-Fuß-Gehen, das schon bei den jüngeren Alten etwas stärker ausgeprägt ist als die Pkw-Nutzung, gewinnt bei den betagteren Altersgruppen deutlich an Bedeutung als wichtigste Fortbewegungsart. Es gibt zwei Faktoren, die für diese Verschiebung verantwortlich sind. Zum einen die nachlassende Gesundheit im Altersverlauf, die das selbständige Autofahren beispielsweise durch nachlassende Sehfähigkeit beeinträchtigt oder zur Aufgabe der Fahrpraxis zwingt. Bei der heutigen Generation der älteren Menschen kommt zum anderen ein Kohorteneffekt zum Tragen: Der Führerschein- und Pkw-Besitz war bei den Hochaltrigen schon in jüngeren Lebensjahren niedriger ausgeprägt als bei den heutigen jungen Alten.

Die Verkehrsmittelwahl variiert mit verschiedenen Freizeitaktivitäten. Für die vielfältigen und häufig ausgeübten sozialen Aktivitäten werden überwiegend Fußwege zurückgelegt. Auch bei Vereinsaktivitäten lässt sich – zumindest im ländlichen Gebiet, wo besonders viele einem Verein angehören – eine klare Präferenz des Zu-Fuß-Gehens ausmachen. Für Kultur und Bildung oder für Tagesausflüge wird als Verkehrsmittel von einem großen Teil der Personen überwiegend das Auto gewählt. Das betrifft z.B. den Anfahrtsweg zu kulturellen Veranstaltungen oder zum Startpunkt einer Wanderung. Tagesausflüge werden häufig mit Reisebussen unternommen. Doch auch hier gibt es teilweise raumspezifische Unterschiede. So werden in der Stadt Kultur- und Bildungsveranstaltungen deutlich häufiger als in der Gesamtstichprobe mit öffentlichen Verkehrsmitteln angefahren.

5.2 Bedeutung der Mobilität in der Freizeit

Die Ergebnisse der qualitativen Untersuchung zeigen, dass der Weg zur Freizeitaktivität nicht nur Überwindung einer Distanz ist. Auch dem Weg selbst kann ein „Freizeitwert“ zugeschrieben werden, frei nach dem Motto „Der Weg ist das Ziel“. Der Freizeitwert entfällt, wenn der Weg stets nur unter großem Aufwand organisiert und unter Schwierigkeiten bewältigt werden

kann. Das folgende Zitat weist auf die Bedeutung der Freizeitmobilität hin:

„Einkaufen ist keine Arbeit. Ich kaufe gern ein. Nun muss ich mich ja sehr bescheiden, trotzdem, ich gehe jeden Tag einkaufen. Erst mal, weil ich raus will, mich bewegen. Und zweitens, was ich so kaufe ist Beschäftigung, ist Ablenkung. (...) Unterwegs trifft man mal jemand, da kommt mal der Nachbar auf ein Schwätzchen oder so was, das gehört dazu. Und jetzt im Sommer in der Stadt, da sind Menschen. Das ist ganz wichtig, dass man unter Menschen ist und nicht allein“ (Irmtraud F., verwitwet, 83 Jahre, Krankenschwester).

Folgende Motive machen Freizeitmobilität aus:

- Selbstbestimmte Bewältigung einer existenziellen Notwendigkeit (z.B. selbständige und unabhängige Versorgung)
- Zeitliche Strukturierung des Alltags (z.B. sinnvolle Nutzung der Zeit und Beschäftigung)
- Emotionale Anregung (z.B. Spaß und Freude an der Aktivität, Gefühl noch nicht zum „alten Eisen“ zu gehören)
- Geistige Anreize (z.B. Neuigkeiten erfahren)
- Gestaltung sozialer Kontakte (z.B. Vorbeugung vor Einsamkeit, Gespräche mit Nachbarn und Bekannten, für Nachbarn etwas mitbringen oder erledigen)
- Auseinandersetzung mit der natürlichen und gebauten Umwelt (z.B. Wetter genießen, Freude an der Natur erleben, soziale Kontrolle ausüben)



Abb. 11: Unterwegs mit Rucksack

- Organisieren von regelmäßigen körperlichen Aktivitäten (z.B. Freude an der Bewegung, Rehabilitation von Krankheit durch Bewegung und vor allem Förderung der Gesundheit und Fitness ist ein häufig genanntes Motiv)

Überraschend ist dabei, dass zwei Motive nicht thematisiert werden, die für die Stadt- und Verkehrsplanung dann besonders interessant sind, wenn es um das Thema Nachhaltigkeit geht:

- Umweltfreundliches Verhalten als Motiv zu Fuß oder mit dem Fahrrad unterwegs zu sein: Die umweltfreundliche Verkehrsmittelwahl ist kein formuliertes Motiv
- Unterstützung der näheräumlichen Freizeit- oder Versorgungseinrichtungen: Die Förderung von Einrichtungen „um die Ecke“ ist kein Motiv, wenn aus anderen Gründen die Alternative in größerer Distanz gewählt werden kann (d.h. wenn der Laden auf der „grünen Wiese“ preiswerter ist, geht man nicht zum „Tante Emma Laden“ um die Ecke, um dazu beizutragen, dass er nicht schließt)

Auch wenn diese strategischen Überlegungen nicht als Motive auftauchen: Ältere Menschen legen – ob zu Fuß oder mit dem Fahrrad – viel Wert auf gut erreichbare, unspektakuläre Freizeitziele. Dies wird mit dem gesundheitsfördernden Trainingseffekt, der Freude am „unterwegs sein“ und dem Wert der sozialen Kontakte erklärt. Die Bedeutung von dezentralen und zu Fuß oder mit dem Fahrrad gut erreichbaren, alltäglichen Freizeitzielen und Versorgungseinrichtungen ist hoch.

5.3 Einschränkungen der Mobilität im Alter

Doch Mobilität ist keinesfalls nur mit Vergnügen und angenehmer körperlicher Betätigung verbunden. Manchmal ist es gerade die Mobilität, die im Alltag und insbesondere in der außerhäuslichen Freizeit älterer Menschen Probleme verursacht. Anhand der standardisierten Daten wurde analysiert, wodurch Mobilität eingeschränkt werden kann. Es zeigte sich, dass vor allem der Gesundheitszustand und Einstellungen gewichtige Faktoren sind, die Mobilität erleichtern können oder zum Problem werden lassen.

Die Gesundheit kommt zum Tragen, wenn z.B. das selbständige Auto- oder Fahrradfahren nicht mehr funktioniert oder wenn wegen nachlassender Sehfähigkeit ein unübersichtlich gestalteter oder klein gedruckter Fahrplan unleserlich wird, aber auch, wenn eingeschränkte Bewegungsfähigkeit die Stufen im Bus zum Hindernis werden lässt. Auch Einstellungen zu und die Zufriedenheit mit Verkehrsmitteln, sowie allgemeine persönliche Einstellungen beeinflussen die Verkehrsmittelwahl. Denn längst nicht alle zur Verfügung stehenden Verkehrsmittel werden auch tatsächlich genutzt.



Abb. 12: Schwieriger Einstieg im ländlichen Raum

Innerhalb der Gruppe der Hochaktiven hat auch der Faktor Zeit bzw. Zeitmangel eine große Bedeutung. Bei denjenigen, für die Gesundheit und persönliche Einstellungen keine Probleme darstellen, führt eine schlechte finanzielle Lage oder ein unzureichendes Freizeitangebot in der näheren Umgebung oft zu Einschränkungen der Freizeitmobilität. Natürlich wirken sich auch andere Einflussfaktoren – wie beispielsweise Angst vor der Dunkelheit – negativ auf die Mobilität aus. Sie sind aber längst nicht so bedeutsam wie die vorher genannten Faktoren.

5.4 Ansätze zur Sicherung der Mobilität älterer Menschen

Für das Ziel einer **nachhaltigen Mobilität** gelten wie für alle anderen Bevölkerungsgruppen Bemühungen zur Verkehrsvermeidung, Verkehrsverlagerung usw.. Für die Freizeitmobilität älterer Menschen ist außerdem die Sicherung der Mobilität ein Ziel. Im Folgenden wird anhand der drei Ebenen Kompetenz, individuelle Rahmenbedingungen und Infrastrukturangebot aufgezeigt, wie die Erreichung dieses Ziels gefördert werden kann.

Kompetenz und multimodale Verkehrsmittelnutzung

Jeder Mensch hat sein Profil an Wege-Mix, Distanzen und Verkehrsmittelnutzung. Es lassen sich zwei Typen der Verkehrsmittelnutzung unterscheiden: Monomodale Nutzung, die fast ausschließlich auf ein Verkehrsmittel konzentriert ist, und multimodale, bei der die Fähigkeit besteht, verschiedene Verkehrsmittel zu nutzen.

Die Nutzung jedes Verkehrsmittels erfordert Kompetenz: Gehfähigkeit, Übung im Fahrrad fahren, Kenntnisse über die Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln oder die Befähigung zur Führung eines PKW. Haben Befragte die Fähigkeit, verschiedene Verkehrsmittel zu nutzen, können sie beim Wegfall eines Verkehrsmittels Alternativen nutzen.

Beispiel: Inge D. fährt in Bonn-Kessenich regelmäßig Rad und hat ein Auto: „Das gönne ich mir als Luxus“ (Inge D., geschieden, 68 Jahre, Schneidermeisterin). Darüber hinaus hatte sie letzten Winter von einer erkrankten Nachbarin ein Jahres-Umweltticket des ÖPNV für einen Monat geliehen bekommen. Zur Zeit ist sie noch mit dem Fahrrad und Auto schneller und bequemer unterwegs, aber sie will „wenn es nicht mehr geht“ auf den ÖPNV umsteigen.



Abb. 13: Routinierte Nutzerin

Bei der monomodalen Verkehrsmittelnutzung werden die Freizeitwege überwiegend mit dem Auto zurückgelegt und nur die nötigsten Strecken zu Fuß. Wenn die Nutzung des PKW nicht mehr möglich ist, ist die Entwicklung neuer Kompetenzen für ein neues Verkehrsmittel notwendig: Neue Abläufe lernen - oder die Einschränkung der Mobilität muss hingenommen werden.

Beispiel: Frieda S. (ledig, 78 Jahre, Verwaltungsangestellte) lebt ebenfalls in Bonn-Kessenich und fährt alle Freizeitwege mit dem Auto. Fußwege in das Stadtteilzentrum sind ihr zu weit. „Wenn es nicht mehr geht“ und sie nicht mehr Auto fahren kann, will sie aufs Taxi umsteigen und ihre außerhäuslichen Aktivitäten entsprechend einschränken.

Wichtig ist an dieser Stelle der Unterschied der Monomodalität zum Konzept des "captive riders" (vgl. Rutherford, Wekerle 1988), wobei diejenigen VerkehrsteilnehmerInnen als "gefangen" bezeichnet werden, die keine echte Verkehrsmittelwahl haben, sondern in ihrer Mobilität auf öffentliche Verkehrsmittel angewiesen sind. Analog dazu wird mittlerweile auch der Begriff der "captive drivers" verwendet, der diejenigen bezeichnet, die in ihrer Mobilität auf das Auto angewiesen sind.

Das Konzept der Monomodalität und Multimodalität greift diese Frage der Verkehrsmittelwahl(un)freiheit auf. Bei Monomodalität steht nur ein Verkehrsmittel zur Verfügung, so dass die Befürchtung, davon abhängig zu sein, berechtigt ist. Multimodalität umfasst nicht nur die Fähigkeit verschiedene Verkehrsmittel zu nutzen, sondern schließt auch persönliche Netzwerke oder Strategien ein, z.B. als Beifahrerin oder in einem Car-Sharing-Verein die Verkehrsmittelwahl zu erweitern. Persönliche Kontakte lassen sich auch zum Erwerb neuer Kompetenzen nutzen. Gerade bei älteren Ehepaaren findet sich oft die Konstellation eines monomodalen Autofahrers und seiner Ehefrau ohne Führerschein oder eigenem Auto, die jedoch ÖPNV-kompetent ist. Bei der Abschaffung des Autos aus gesundheitlichen Gründen haben diese Ehemänner die Chance, unter Anleitung ihrer Frau die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel zu erlernen.

→ Wichtigste Erkenntnis um multimodale Verkehrsmittelnutzung planerisch zu unterstützen, ist die Tatsache, dass jede Verkehrsmittelnutzung erst gelernt werden muss. Eine leicht durchschaubare („fehlerfreundliche“) oder angeleitete Nutzung vereinfacht den Ein- und den Umstieg.

Individuelle Rahmenbedingungen

Es gibt im Alter Tatsachen, an denen sich kaum etwas ändern lässt wie z.B. die finanzielle Situation oder der Gesundheitszustand. Ein Befragter (Alfred W.) fasste dies zusammen: „Es gibt zwei Dinge. Der Geldzustand: was hat er? Und der Erhaltungszustand: Wie fühlt er sich? Die sind maßgeblich. Wenn Sie beides nicht haben, dann haben sie das Pflegeheim. Haben Sie eins, dann geht es noch; haben sie beides, dann ist das natürlich besonders schön“ (Alfred W. geschieden, 65 Jahre, Verwaltungsangestellter). Diese Beschreibung trifft den Kern. Einkommen und Gesundheit sind zentrale Aspekte. Die Frage ist, wie man sich arrangiert und inwiefern die Umwelt die Möglichkeiten bietet, trotz dieser Zwänge mobil zu sein.

→ Für die Planung und die Verkehrsunternehmen wird daher weiterhin die Aufgabe darin bestehen, den Belangen mobilitätseingeschränkter Menschen und dem Bedarf nach preiswerten Möglichkeiten der Freizeitmobilität Rechnung zu tragen.



Abb. 14: Am Busbahnhof

Infrastrukturangebot

Je nach Lage im Raum – städtisch, suburban, ländlich - existiert am Wohnort ein ein- oder mehrdimensionales Infrastrukturangebot. Bei einem eindimensionalen Angebot muss das passende Verkehrsmittel verfügbar sein, um den Alltag zu bewältigen. Ansonsten ist die Mobilität extrem eingeschränkt und ein Umzug wird nötig.

Beispiel: Friedbert R. (verheiratet, 68 Jahre, Physiker) hat sich vor 7 Jahren in der Eifel einen „Altersruhesitz“ gebaut, wo er seinem Hobby Islandponies nachgehen kann. Alle Wege legen er und seine Frau mit dem Auto zurück. Er plant aber, wenn die Gesundheit nachlässt und das Autofahren zu schwierig wird, zurück in eine Stadt zu ziehen, um weiterhin mobil bleiben zu können.

Ein mehrdimensionales Angebot ermöglicht mehr Freiheiten am selben Ort: Hier können im Zweifelsfall neue Formen von Freizeitmobilität entwickelt werden.

Beispiel: Ursula L. (verwitwet, 61 Jahre, Krankenschwester) ist nach dem Tod ihres Mannes aus einem Dorf in eine Mietwohnung in eine Kleinstadt der Eifel gezogen. Das alte Auto hatte sie letzten Herbst verkauft und den Winter über die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel „gelernt“.

→ Für die Raum- und Verkehrsplanung zeigt sich daran, dass auch im ländlichen Raum in den Untertzen ein Mindestangebot an Freizeitangeboten und öffentlichen Verkehrsmitteln erforderlich ist, um die selbstbestimmten Formen der Freizeitmobilität älterer Menschen zu gewährleisten.

6 Raum

„Sie kennen vielleicht die Geschichte von den zwei Leuten: Der eine sagt: Wenn sie so weit draußen wohnen würden wie ich, dann hätten sie bestimmt auch ein Auto. Und der andere sagt: Wenn sie keinen Führerschein hätten wie ich, dann würden sie nicht draußen wohnen! Das ist der Punkt.“
(Christine R., verheiratet, 69 Jahre, Dozentin)

Es wurde bereits mehrfach erwähnt, dass die verschiedenen Räume, in denen die untersuchten älteren Menschen leben, unterschiedliches Verhalten in Bezug auf Freizeitmobilität begünstigen. Die Ergebnisse aus den qualitativen Interviews zeigen: In verschiedenen Räumen bestehen verschiedene Freizeitinteressen, Ge(h)wohnheiten und Probleme des Alterns. Es lassen sich verschiedene Lebens- und Freizeitstile identifizieren.

6.1 Raumspezifische Aktivitäten

In der standardisierten Erhebung zeigten sich über die drei Untersuchungsräume hinweg keine wesentlichen Unterschiede in der Ausübungshäufigkeit und in der Vielfalt der Aktivitäten. Dennoch lassen sich für die drei Untersuchungsräume jeweils besonders typische und untypische Aktivitäten feststellen.

Als typisch urban können kulturelle Aktivitäten bezeichnet werden. Vor allem der Museums- und Kunstausstellungsbesuch spielt hier eine übergeordnete Rolle. Im suburbanen Raum gibt es jedoch einzelne Ortsteile, die dem urbanen Raum ähneln, oder sogar – wie im Beispiel Meckenheim – höhere Werte für Aktivitäten aus dem Bereich Bildung und Kultur aufweisen. Im ländlichen Raum sind diese Aktivitäten eher gering ausgeprägt.

Typisch für den suburbanen Raum sind mehrere Aktivitäten: Ausflüge mit dem Auto, Radtouren, Wanderungen sowie Sport. Beim Besuch von Seniorentreffs weisen die suburbanen Befragten eine vergleichsweise geringe Beteiligung auf. Bei allen übrigen Aktivitäten nimmt der suburbane Raum als Ganzes oft die „vermittelnde Rolle“ zwischen Stadt- und Landbewohnern ein. Zudem zeigen sich deutliche Unterschiede zwischen den einzelnen suburbanen Orten. Beispielsweise ähneln die Befragten in Meckenheim – wie schon erwähnt – hinsichtlich ihrer kulturellen Aktivitäten eher den Städtern, während die Heimerzheimer Probanden diesbezüglich eher „ländlich“ geprägte Verhaltensmuster aufweisen.

Typisch ländlich sind ausschließlich Aktivitäten mit kommunikativem Charakter. So liegt beispielsweise die Beteiligung am Kirchgang und dem Besuch öffentlicher Feste auf dem Land um etwa zehn Prozent höher als im gesamten Untersuchungsgebiet, auch Vereinsmitgliedschaften und der Besuch von Sportveranstaltungen sind auf dem Land weiter verbreitet.

6.2 Wohnstandortwahl

Eine wichtige Frage auf dem Weg zu Handlungsempfehlungen ist: Passen sich die älteren Menschen im Lauf der Zeit mit ihren Freizeitbedürfnissen dem Raum an oder sind sie in den passenden Raum gezogen? Mit der Wohnstandortwahl wird die Entscheidung für den Ausgangsort für Freizeitaktivitäten getroffen. In den Biographien der Älteren wurde der *Raumtyp* meist bewusst ausgesucht.

Der ländliche Raum bietet eine traditionellere, ländliche Lebens- und Arbeitsweise für Einheimische und Zugereiste: „*Ich war Nebenserwerbslandwirt und hab die Tiere heut noch als Hobby*“ sagt Gustav B. (verwitwet, 78 Jahre, Lokführer)- „*Ich wollte immer noch mal ein Haus mit Garten in dieser herrlichen Landschaft, die mich an meine Kindheit erinnert*“ (Edeltraud S., ledig, 71 Jahre, Lehrerin, die mit 65 Jahren ihr Haus baute), „*Hier in Schleiden kennt man sich einfach, das find ich schön*“ (Ursula L., verwitwet, 61 Jahre, Krankenschwester).

Der suburbane Raum stellt einen gelungenen Kompromiss aus Nähe zum Arbeitsplatz, genug Wohnraum für Familien und ländlichem Flair dar: „*Ich bin eine Landpomeranze, ich würd in der Stadt eingehen*“ sagt Eleonore H. (verwitwet, 72 Jahre, Verwaltungsangestellte). „*Wir wären vielleicht auch noch weiter aufs Land gezogen, aber wir wollten auch in die Nähe vom Arbeitsplatz und von Schulen für die Kinder*“ (Beate P., verwitwet, 80 Jahre, Ärztin, die für sieben Personen ein bezahlbares Haus suchte), „*wir waren bestrebt, den Kindern eine gute Umgebung zu gönnen*“ (Maria P., verheiratet, 65 Jahre, Hausfrau)

In der Stadt ist die Erreichbarkeit alltäglicher Ziele auf verschiedenen Wegen möglich, Lebendigkeit und Ruheraum sind beisammen: „*Ich hab vorn die Friedrichstraße und hinten den Grunewald – was will ich mehr*“ sagt Karl-Heinz S. (verheiratet, 76 Jahre, Manager), lebt in Kessenich in einem Gründerzeithaus mit einer kleinen Terrasse und hat die Straßenbahnhaltestelle um die Ecke), genauso gibt es aber auch das Pendant zur Landpomeranze: „*ich bin ein Stadtmensch*“ sagt Marianne H. (verheiratet, 74 Jahre, Hausfrau). „*Ein langer Weg ist verlorene Lebenszeit*“ (Alfred W., geschieden, 65 Jahre, Verwaltungsangestellter).

Die Wahl für die Siedlungsstruktur fiel oft gezielt aus. Aber die Wohnstandortwahl *innerhalb* des ausgesuchten Raumes war oft ein Kompromiss: Zugreifen aufgrund von Zeitmangel, Zufall, Zuweisung (gerade in Bonn) und Kosten. Insgesamt ist es also erstrebenswert, den „typischen“ Charakter der jeweiligen Siedlungsstruktur so zu erhalten, dass die naturverbundene Lebensweise ebenso ihren Raum erhält wie die städtische.

6.3 Variation von Freizeitwünschen

Bei den erwähnten Freizeitwünschen der älteren Menschen wurden im Projekt FRAME Unterschiede zwischen den drei Untersuchungsräumen festgestellt: Vor

allem bei den drei wichtigsten Aktivitätswünschen – Urlaub, Besuch von kulturellen Veranstaltungen und Sportliches - zeigen sich Unterschiede zwischen den Räumen. Der Wunsch nach Urlaub ist auf dem Land nicht so ausgeprägt wie im urbanen und suburbanen Raum. Das liegt möglicherweise daran, dass die ländliche Wohnumgebung den höchsten Erholungswert aufweist. Dafür vermissen die Befragten auf dem Land den Besuch von kulturellen Veranstaltungen stärker, was mit der spärlichen Angebotstruktur auf dem Land zu erklären ist. Im suburbanen Raum werden neben den Urlaube vor allem mehr sportliche Aktivitäten gewünscht. In der Stadt und auf dem Land steht der Wunsch nach Sport hinter den Wünschen nach Urlaub und nach kulturellen Veranstaltungen.

Unterschiedliche Schwierigkeiten bei der Umsetzung von Wünschen zeigen sich v.a. in Bezug auf den ÖPNV. Im urbanen Raum werden Probleme mit dem ÖPNV am häufigsten genannt, was sicherlich mit der relativ hohen ÖPNV-Nutzung in der Stadt zusammenhängt. Hier sind es vor allem Probleme mit unübersichtlichen Fahrplänen, mit dem Ein- und Ausstieg oder andere eher technische Probleme. Auf dem Land – aber auch im suburbanen Raum – werden hingegen überwiegend die als unzureichend eingeschätzten öffentlichen Verkehrsverbindungen thematisiert.



Abb. 15: Nicht lesbarer AST-Fahrplan

An diesem Beispiel zeigt sich wiederum, dass es keine pauschalen Lösungen für die Freizeitmobilität älterer Menschen über alle Räume hinweg geben kann. Für die Stadtbewohner scheinen bauliche Verbesserungen im Rahmen des bestehenden ÖPNV-Angebots erstrebenswert zu sein. Auf dem Land, und in nicht ganz so starkem Ausmaß im suburbanen Raum, stehen eher

neue Konzepte an, um den ÖPNV überhaupt als Freizeitverkehrsmittel attraktiv und nutzbar zu machen.

7 Resümee

Die Untersuchung zeigt deutlich die Vielfalt der Freizeitaktivitäten Älterer, die Differenzierung der Interessen und die Unterschiede zwischen städtischen und ländlichen BewohnerInnen. Generell gilt für den Freizeitbegriff, dass Aktivitäten, die bei jüngeren oder berufstätigen Menschen zu notwendigen Pflichten gehören, im Alter zu Freizeit gezählt werden können: Nicht was man macht, ist entscheidend, sondern wie man etwas macht. Konkret sind ältere Menschen im Schnitt mehr als einmal pro Tag in Sachen Freizeit unterwegs und haben eine große Bandbreite unterschiedlicher Aktivitäten, besonders häufig soziale Aktivitäten. Trotz der großen Vielfalt der Lebenslagen und Lebensweisen der älteren Menschen sind Gesundheit und Einkommen zentrale Kriterien für die Häufigkeit von Freizeitaktivitäten. Am meisten äußern jüngere SeniorInnen Freizeitwünsche, die bereits recht aktiv sind, aber unter gesundheitlichen Einschränkungen leiden.

Der größte Teil der Wege wird zu Fuß zurückgelegt. Mitunter ist der Weg als Bestandteil der Freizeitaktivität zu verstehen – insofern kann mit der Integration der Erreichbarkeit als Bestandteil eines Freizeitangebots die Freizeitmobilität älterer Menschen gefördert werden. Umweltfreundliches Verhalten ist kein Motiv bei der Verkehrsmittelwahl älterer Menschen, die gezielte Unterstützung von Infrastruktur „um die Ecke“ ist ebenfalls keins. Wichtig ist, dass die Nutzung von Verkehrsmitteln gelernt sein will – allein die Einrichtung z.B. einer neuen Buslinie schafft den „Einstieg“ oder „Umstieg“ nicht. Dafür sind soziale Kontakte zur Vermittlung notwendig.

Typisch urban sind kulturelle Aktivitäten (Museen), typisch suburban sind Ausflüge und Sport und typisch ländlich sind kommunikative Aktivitäten (Kirche und Feste). Städtischer Raum und ländlicher Raum sind als Siedlungsstruktur „alterungsfähig“. Hier können Wege eher zu Fuß zurückgelegt werden als im suburbanen Raum. Dadurch besteht in den verschiedenen Räumen unterschiedliches gestalterisches Potential, mit Fuß- und Radwegen zur sicheren Erreichbarkeit von Freizeitzielen beizutragen. Von seiten der SeniorInnen können mit der Wahl des Altersruhesitzes die Freizeitaktivitäten und die Mobilität optimiert werden.

So wichtig also bauliche oder technische Maßnahmen zur Verbesserung der Freizeitmobilität und Schaffung von Barrierefreiheit sind, so sehr sind ältere Menschen auf organisatorische und vermittelnde Maßnahmen angewiesen, damit ihre Mobilität möglich bleibt. Der Erhalt von kleinen Zentren und der fußläufigen Erreichbarkeit von Freizeit- und Versorgungseinrichtungen sowie die Unterstützung gemeinschaftlicher Aktivitäten sind von zentraler Bedeutung für die selbständige Mobilität Älterer.

8 Literatur

- BMFSFJ (BUNDESMINISTERIUM FÜR FAMILIE, SENIoren, FRAUEN UND JUGEND, 2001). Alter und Gesellschaft - Dritter Bericht zur Lage der älteren Generation in der Bundesrepublik Deutschland. Berlin.
- DRAEGER, W. & KLÖCKNER, D. (2001). Ältere Menschen zu Fuß und mit dem Fahrrad unterwegs. In: A. FLADE, M. LIMBOURG & B. SCHLAG (HRSG.). Mobilität älterer Menschen. Opladen, S. 41-67.
- ENGELN, A. & SCHLAG, B. (2001). ANBINDUNG. Abschlußbericht zum Forschungsprojekt. Schriftenreihe des Bundesministeriums für Familie, Senioren, Frauen und Jugend. Band 196. Stuttgart.
- HOLZ-RAU, C. (2002): Integrierte Verkehrsplanung - eine lange Geschichte. In: Planungsrundschau 5. URL: www.planungsrundschau.de
- HOLZ-RAU, C. & SCHEINER, J. (2002): Seniorenfreundliche Siedlungsstrukturen. In: Schlag, B. & Megel, K. (Hrsg.): Mobilität und gesellschaftliche Partizipation im Alter. Schriftenreihe des Bundesministeriums für Familie, Senioren, Frauen und Jugend 230. Stuttgart: Kohlhammer. S. 198-221. Download unter: www.bmfsfj.de
- JANSEN, E.; HOLTE, H.; JUNG, C.; & RUDINGER, G. (2001). Ältere Menschen im künftigen Sicherheitssystem Straße/Fahrzeug/Mensch. Schriftenreihe der Bundesanstalt für Straßenwesen (BAST). Mensch und Sicherheit. Heft M 134. Bergisch Gladbach.
- MOLLENKOPF, H. / FLASCHENTRÄGER, P. (2001): Erhaltung von Mobilität im Alter. Stuttgart.
- MOLLENKOPF, H. (2002): Die Mobilität Älterer in städtischen und ländlichen Regionen Ost- und Westdeutschlands. In: SCHLAG, B. & MEGEL, K. (HRSG.): Mobilität und gesellschaftliche Partizipation im Alter. Berlin. S. 130-146 .
- OLBRICH, E. (1990). Zur Förderung von Kompetenz im höheren Alter. In: R. Schmitz-Scherzer; A. KRUSE & E. OLBRICH. (HRSG.). Altern – Ein lebenslanger Prozess der sozialen Interaktion. Festschrift zum 60. Geburtstag von Frau Prof. Ursula Maria Lehr. Darmstadt. S. 7-27.
- RUTHERFORD, BM. & WEKERLE, GR.(1988): Captive rider, captive labor: Spatial constraints and women's employment. Urban Geography 9, S 116-137.
- SCHLAG, B. (1990). Empirische Untersuchungen zur Leistungsfähigkeit älterer Kraftfahrer. In: Zeitschrift für Gerontologie, 23, S. 300-306.