

Mobilität im Alter – eine geschlechtsspezifische Betrachtung

Prof.‘in Dr. Birgit Blättel-Mink

Frankfurt am Main, Januar 2015

„Die moderne Idee eines **autonomen, eigenständigen und eigensinnigen Subjektes** impliziert im Kern das Prinzip der **SelbstverOrtung**. Darin zeigt sich, ..., dass der individualisierte Mensch in der Moderne als **mobiler Mensch** gedeutet und konzeptualisiert wird. Gesellschaftlich sieht er sich konfrontiert mit der Forderung "Sei mobil! Nimm Einfluss auf die Faktizität deiner Mobilität und sei nicht nur ein **flexibler Mensch**, der sich an die veränderten Bedingungen anpasst!" Bewegung und Beweglichkeit gelten in diesem modernen Verständnis als Gestaltungsaufgaben, die kompetent bewältigt werden müssen.“

<http://www.unibw.de/soziologie/forschung/Forschungaktuell/mobilitaet>

Inhalt

1. Definition von Mobilität
2. Demographischer Wandel und die Folgen
3. Bestimmungsgründe von Mobilität
4. Mobilität nach Geschlecht und Alter
5. Neue (nachhaltige) Formen der Mobilität zwischen Technik und Sozialität?
6. Ausblick

„Ganz allgemein kann man Mobilität definieren als den Wechsel eines Individuums zwischen den definierten Elementen eines Systems.“
(Peter Franz, zitiert nach Götz 2011: 326f)

In den Sozialwissenschaften unterscheiden wir soziale und räumliche Mobilität

Soziale Mobilität meint die Bewegung eines Individuums von einer sozialen Schicht in die andere

Aufstiegs- oder Abstiegsmobilität

Aber auch im Lebenslauf, die soziale Mobilität von einer beruflichen Station zur anderen – ohne Auf- oder Abstieg bzw. von einer sozialen Situation in die andere: Familiengründung etc.

Räumliche bzw. geographische Mobilität ist die Bewegung eines Individuums oder einer Gruppe von Individuen (z.B. Familie) von einem Ort zum anderen.

Verkehr ist die Bewegung von Personen, Gütern oder Nachrichten in einem definierten System. Durch Verkehr wird **Mobilität** erst möglich.

Verkehr entsteht als Folge einer räumlichen Trennung menschlicher Bedürfnisse wie Wohnen, Arbeiten, Freizeit, Bildung, Erholung, Tourismus etc. – **Soziale Differenzierung**

Schließlich – virtuelle Mobilität – Mobilität im Netz ...

„Man muss, um ein Wort Goethes zu bemühen, nicht mehr nach Rom reisen, "um ein anderer zu werden". Man kann sich die Welt auch ins Haus holen und dadurch die eigenen Möglichkeitsräume in einer bisher nie da gewesenen Weise erweitern.“

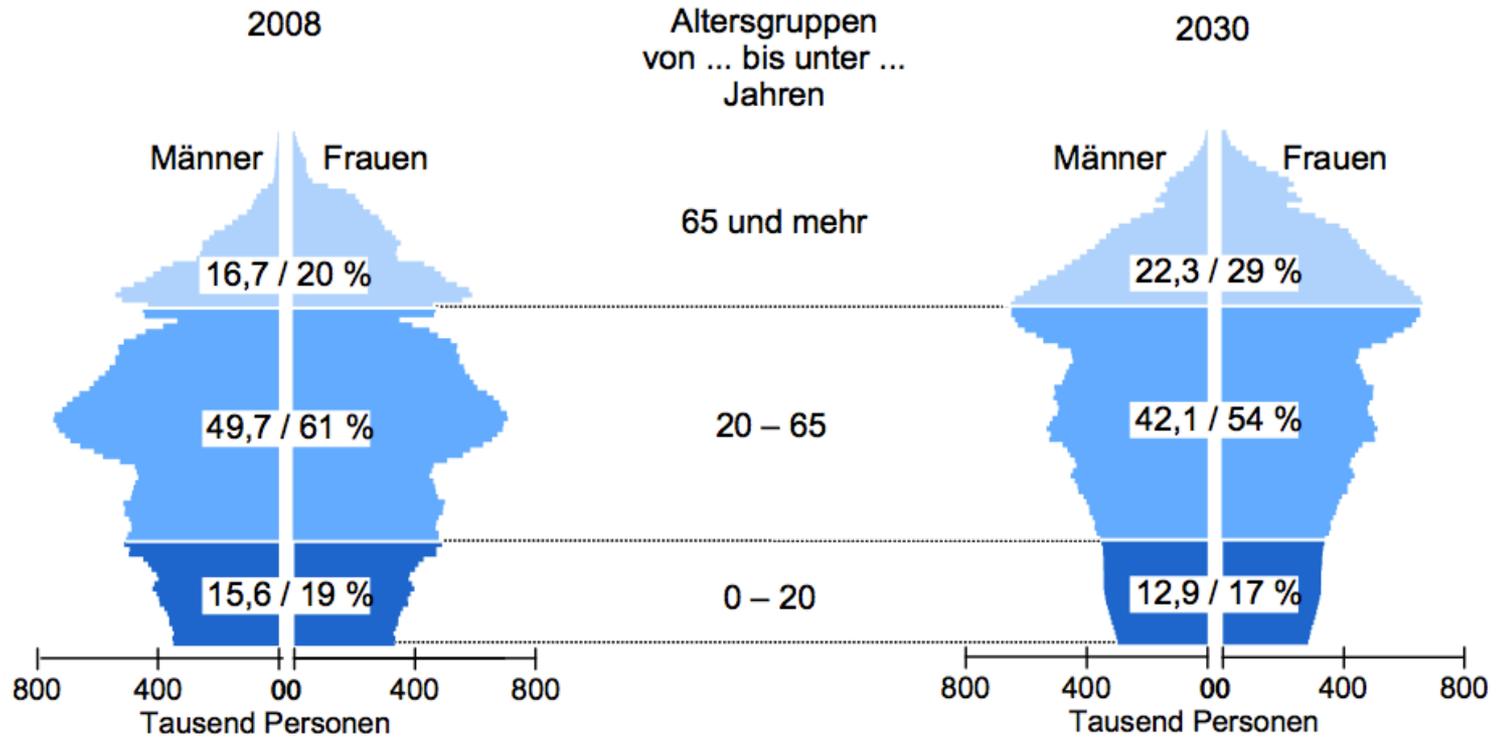
<http://www.unibw.de/soziologie/forschung/Forschungaktuell/mobilitaet>

Im folgenden soll es vor allem um **räumliche** (oder auch geographische) Mobilität gehen, es wird aber auch deutlich werden, wie eng verknüpft soziale, virtuelle und räumliche Mobilität sind.

Mobilität - Alter und Geschlecht

Mobilität im Kontext einer „alternden“ Gesellschaft

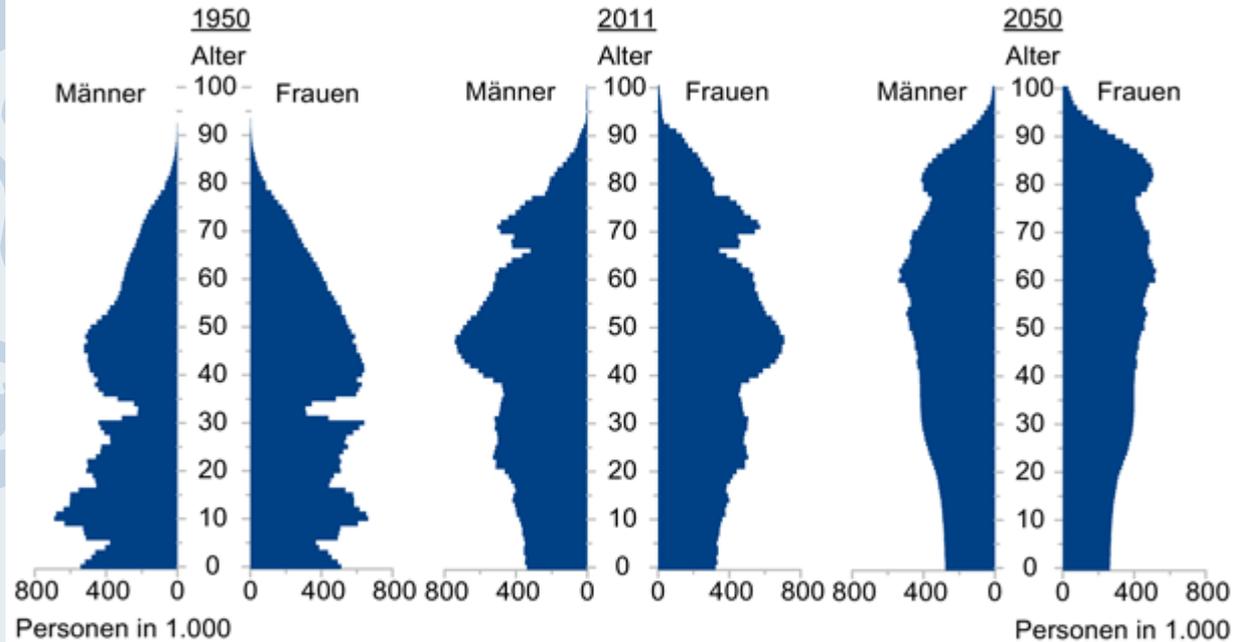
Bevölkerung nach Altersgruppen in Tausend / in % der Gesamtbevölkerung



1 2030 Ergebnisse der 12. koordinierten Bevölkerungsvorausberechnung (Variante Untergrenze der „mittleren“ Bevölkerung).

Demografischer Wandel in Deutschland – veränderte Altersstruktur

Altersstruktur der Bevölkerung in Deutschland, 1950, 2011 und 2050*



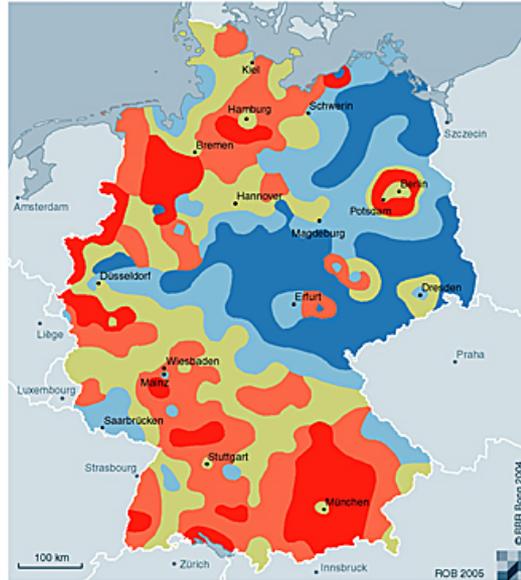
* 2050: Ergebnisse der 12. koordinierten Bevölkerungsvorausberechnung, Variante 1-W2

Datenquelle: Statistisches Bundesamt

© BiB 2012

Demografischer Wandel in Deutschland – veränderte Altersstruktur

Trend der Bevölkerungsentwicklung bis 2020



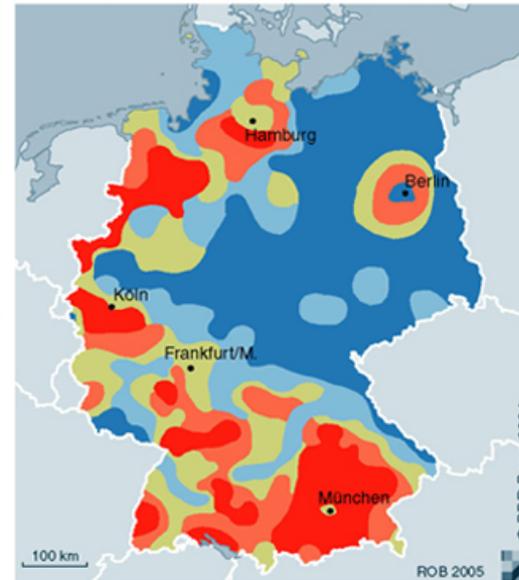
Veränderung der Bevölkerungszahl zwischen 2002 und 2020

- stark abnehmend
- leicht abnehmend
- stabil
- leicht zunehmend
- stark zunehmend

Quelle: BBR (2005): Raumordnungsbericht 2005, Berichte Bd. 21, Bonn, Seite 32

Datengrundlage: BBR-Bevölkerungsprognose 2002-2020/Exp

Trend der Bevölkerungsentwicklung bis 2050

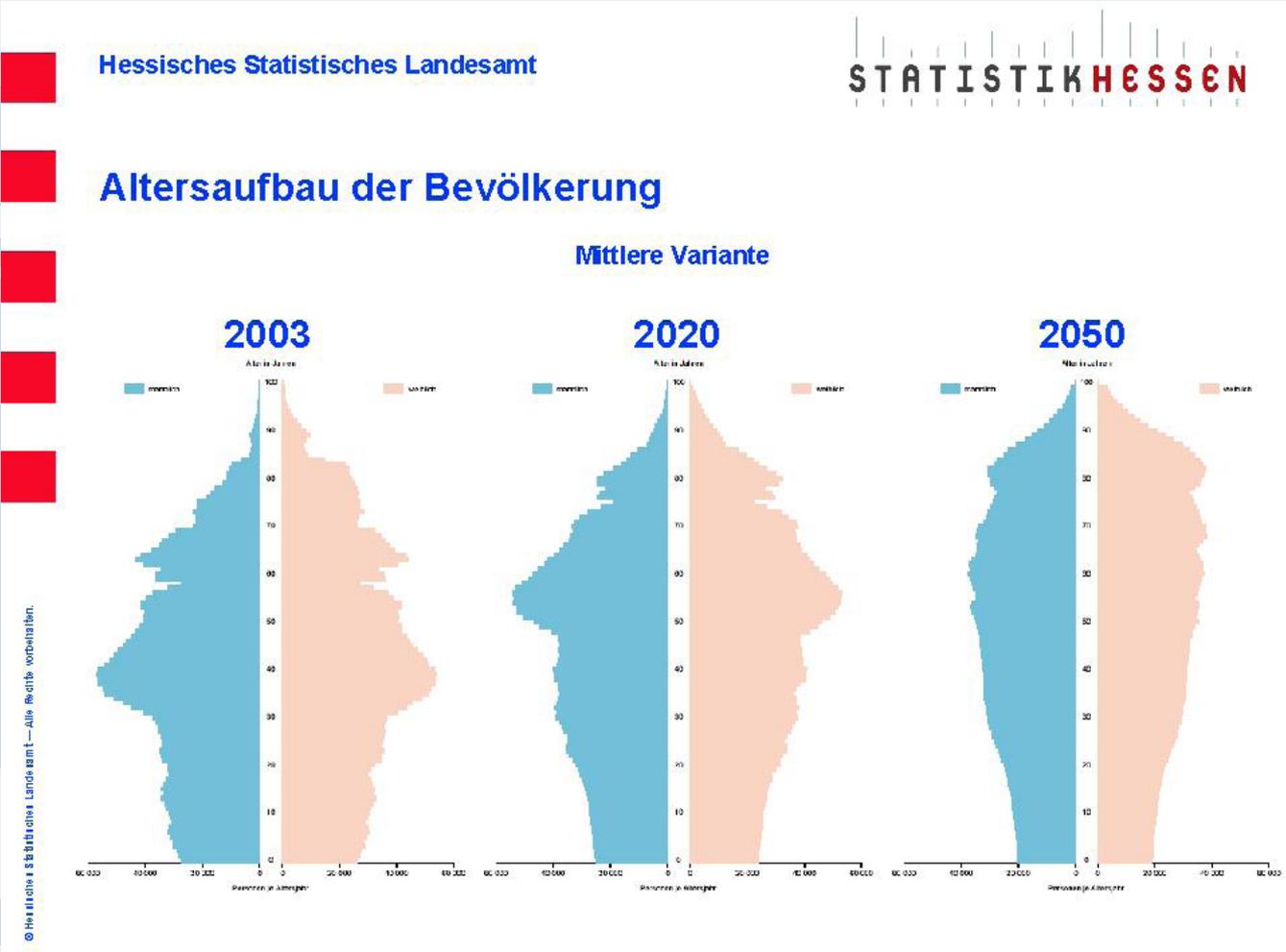


Veränderung der Bevölkerungszahl zwischen 2002 und 2050

- stark abnehmend
- leicht abnehmend
- stabil
- leicht zunehmend
- stark zunehmend

Datengrundlage: BBR-Bevölkerungsprognose 2002-2050/Exp

Quelle: BBR (2005): Raumordnungsbericht 2005, Berichte Bd. 21, Bonn, Seite 33



Demographischer Wandel als Chance?

Geht mit der Zunahme der älteren Bevölkerung auch ein Wandel der Mobilität in Richtung nachhaltiger Mobilität einher?

Bestimmungsgründe des Mobilitätsverhaltens

- Routine und Bequemlichkeit
- Zeit und Kosten
- Zugang zu Mobilität ist sozial überformt

Bestimmungsgründe des Mobilitätsverhaltens

„Befragte, die eine positive Haltung zu einem Verkehrsmittel haben und davon ausgehen, ihr soziales Umfeld wünsche, dass sie es benutzen, bewegen sich signifikant häufiger damit ...“ (Götz 2011: 335)

„Die Tatsache nämlich, dass nicht nur Einstellungen das Verhalten bestimmen, sondern dass Erfahrungen auch auf Einstellungen wirken und sie prägen können. ...“ (Götz 2011: 337)

Bestimmungsgründe von Mobilität

Das Auto als Bedingung von Unabhängigkeit und Flucht aus dem Alltag

Das Auto als Bedingung des Dazugehörens

Bekanntnis zu Risiko und Aggression beim Autofahren

Mobilität als Problem

- Versiegelung von Landschaft
- Zerstörung von gewachsenen Räumen
- Mit dem Auto „erlegte“ Wildtiere und Kleinlebewesen
- Verkehrslärm als Ursachen von Krankheit und sozialer Segregation
- Kohlendioxid-Ausstoß verursacht Klimawandel
- Raumproblem in Städten

Quelle: INFAS/DLR 2010: 10

Konzeptionelle Grundlagen (S. 8 ff)

Methoden:

1.Phase: Haushaltsbefragung
 (PAPI (paper and pencil interview),
 CATI (computer assisted telephone
 interview) und CAWI (computer
 assisted web interview).)

2.Phase : Personen- und
 Wegeinterview (telefonische
 Befragung)

Stichprobe:

Zufalls Adressziehung aus
 Einwohnermelderegister

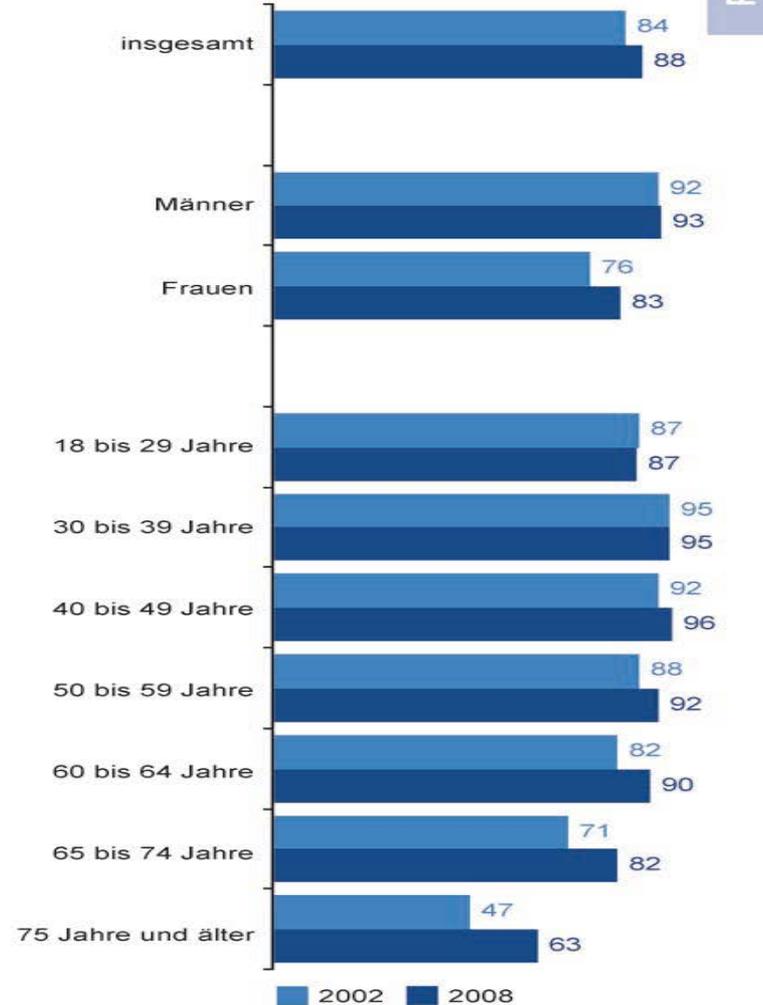
Tabelle 2.1
 Stichprobe nach Bundesländern

	Grund- gesamt- heit	Basis-Stichprobe	
	%	geplant	realisiert
Schleswig-Holstein	3,5	1.000	1.082
Hamburg	2,4	750	794
Niedersachsen	9,6	2.500	2.520
Bremen	0,9	750	770
Nordrhein-Westfalen	21,5	4.000	4.258
Hessen	7,3	2.200	2.276
Rheinland-Pfalz	4,8	1.400	1.421
Baden-Württemberg	12,5	2.500	2.628
Bayern	14,8	2.500	2.545
Saarland	1,3	750	766
Berlin	4,8	1.300	1.300
Brandenburg	3,1	1.000	984
Mecklenburg-Vorpommern	2,1	750	736
Sachsen	5,6	1.600	1.723
Sachsen-Anhalt	3,0	1.000	1.086
Thüringen	2,9	1.000	1.033
gesamt	100	25.000	25.922

Mobilität in Deutschland

Quelle: Abbildung 3.46 (INFAS/DLR 2010: 70)

Pkw-Führerscheinbesitz
nach Geschlecht und
nach Altersgruppen 2002 und 2008



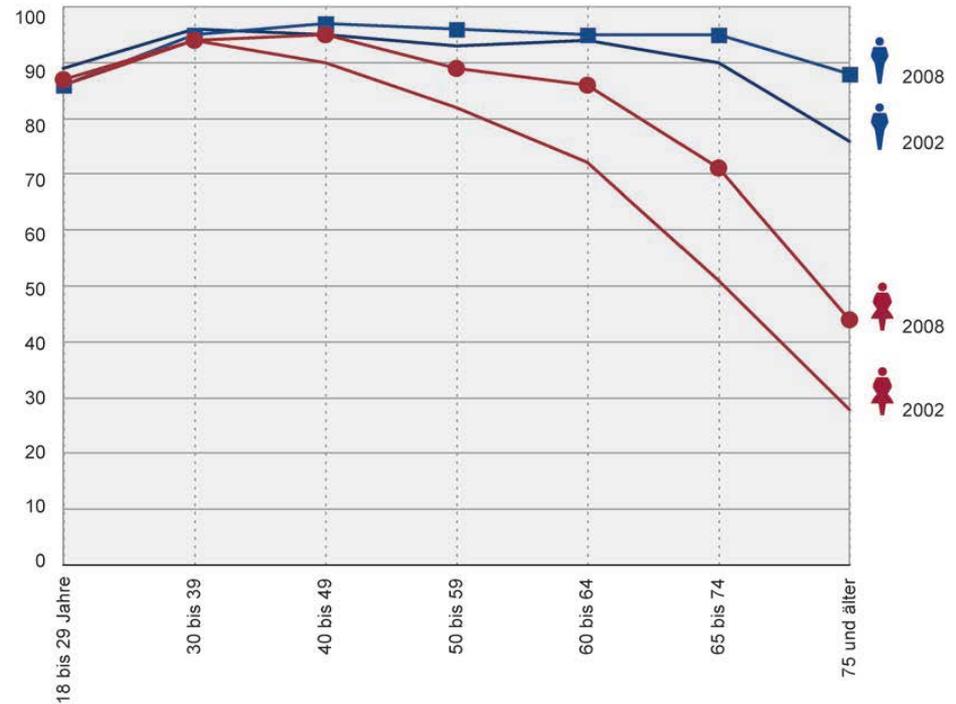
in Prozent, Personen ab 18 Jahren

MiD 2008 | Quelle: infas, DLR

Mobilität in Deutschland

Quelle: Abbildung 3.47 (INFAS/DLR 2010: 71)

Pkw-Führerscheinbesitz von Männern und Frauen nach Altersgruppen 2002 und 2008



in Prozent, Personen ab 18 Jahren
MiD 2008 | Quelle: infas, DLR

Mobilität in Deutschland

Quelle: INFAS/DLR 2010: 80

„rbW = regelmäßige berufliche Wege“ (vgl. ebd.: 195)

Tabelle 3.11
Personenkilometer nach Geschlecht

	Personenkilometer		Anteil an Bevölkerung
	Mio.	%	%
männlich	1850	58	49
weiblich	1364	42	51
gesamt	3.214	100	100

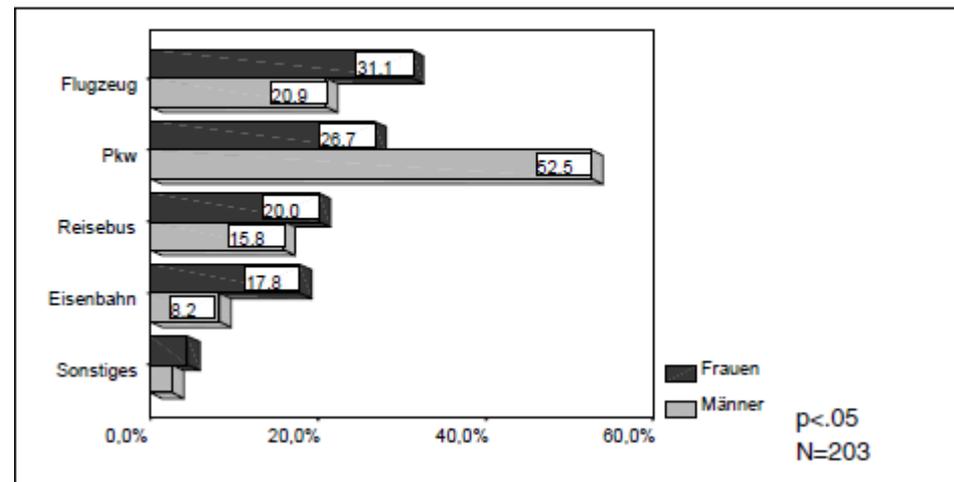
Tabelle 3.10
Zentrale Mobilitätskenngrößen von Männern und Frauen nach Altersgruppen

	Wege		Unterwegszeit (ohne rbW)		Tagesstrecke	
	männlich	weiblich	männlich	weiblich	männlich	weiblich
Alter	Anzahl		Minuten		Kilometer	
0 - 10 Jahre	3,0	3,0	65	62	24	24
11 - 13	3,0	3,0	73	69	28	23
14 - 17	2,9	3,2	76	85	27	33
18 - 29	3,7	3,5	86	87	51	47
30 - 39	3,8	3,9	85	81	65	39
40 - 49	3,9	3,9	88	82	62	40
50 - 59	3,7	3,4	85	78	57	32
60 - 64	3,7	3,3	85	80	37	33
65 - 74	3,5	3,0	87	75	33	23
75 und älter	2,7	2,0	69	50	20	12

Mobilität in Deutschland

Engeln/Schlag (2001): 178

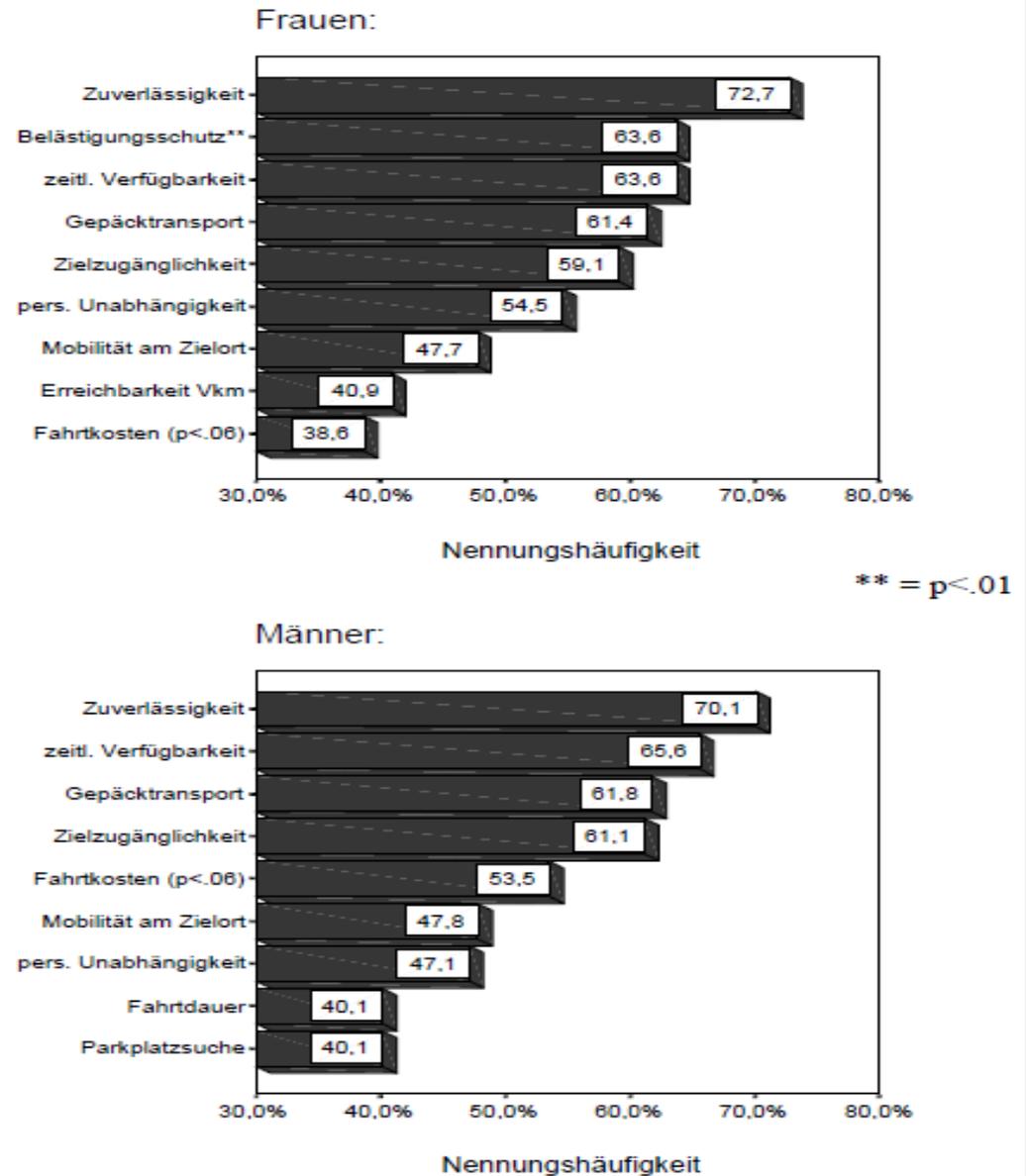
Abb. 40: Hauptreiseverkehrsmittel im Geschlechtervergleich



Mobilität in Deutschland

Engeln/Schlag (2001): 198

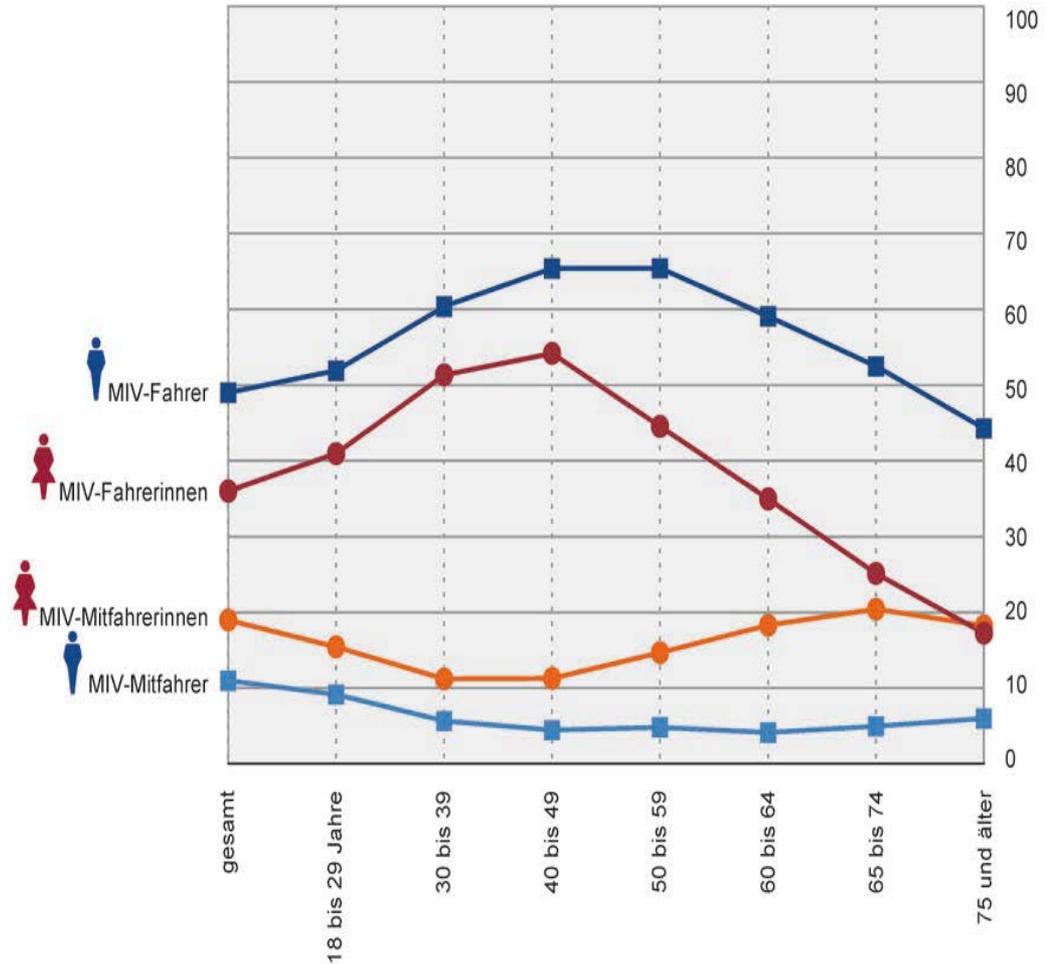
Abb. 49: Die neun wichtigsten Kriterien der Verkehrsmittelwahl nach Geschlecht



Mobilität in Deutschland

MIV-Anteile für Männer und Frauen nach Altersgruppen

Abbildung 3.68 (INFAS/DLR 2010: 94)



in Prozent
MiD 2008 | Quelle: infas, DLR

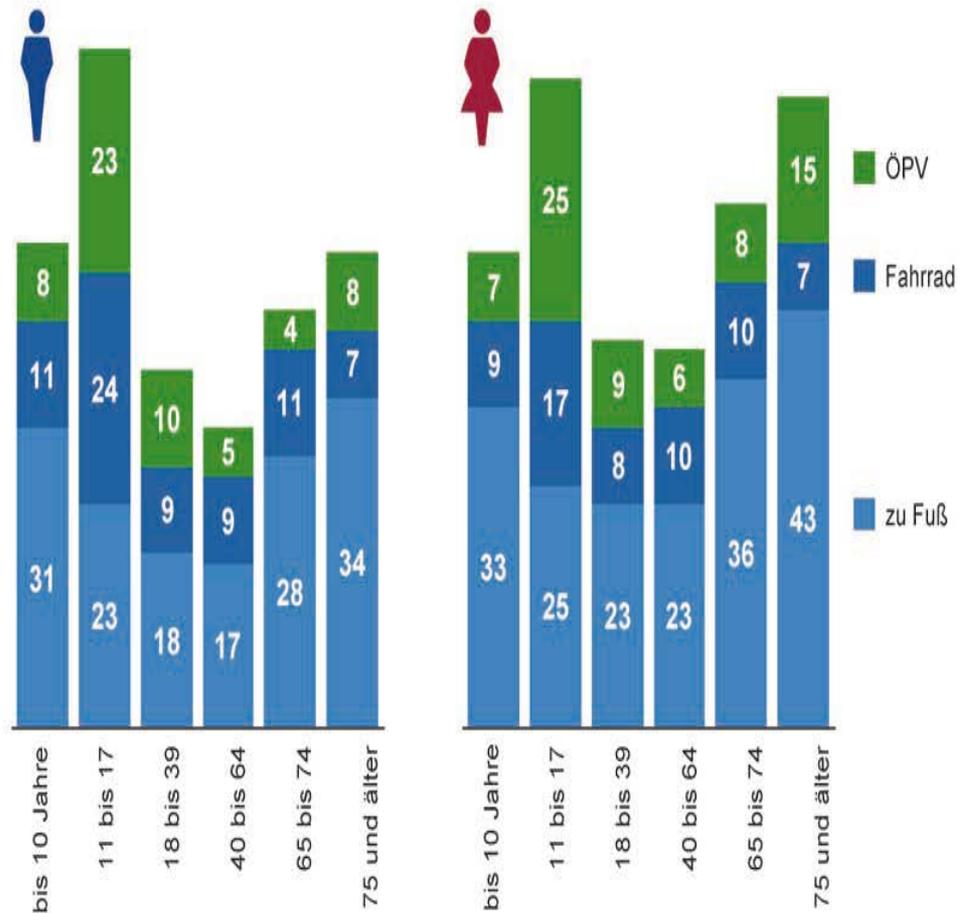
Mobilität in Deutschland

Abbildung 3.76 (INFAS/DLR 2010 104)

Definition Modal-Split:

„ *Verkehrsteilung*; Verkehrsträger bzw. Verkehrsmittelanteile an der Befriedigung der Gesamtnachfrage nach bestimmter Verkehrsdiensten; Aufteilung der Transportleistung auf die verschiedenen Verkehrsträger bzw -mittel.“ (Gabler Wirtschaftslexikon o.J.: Letzter Zugriff 21.01.2015 <http://wirtschaftslexikon.gabler.de/Definition/modal-split.html>)

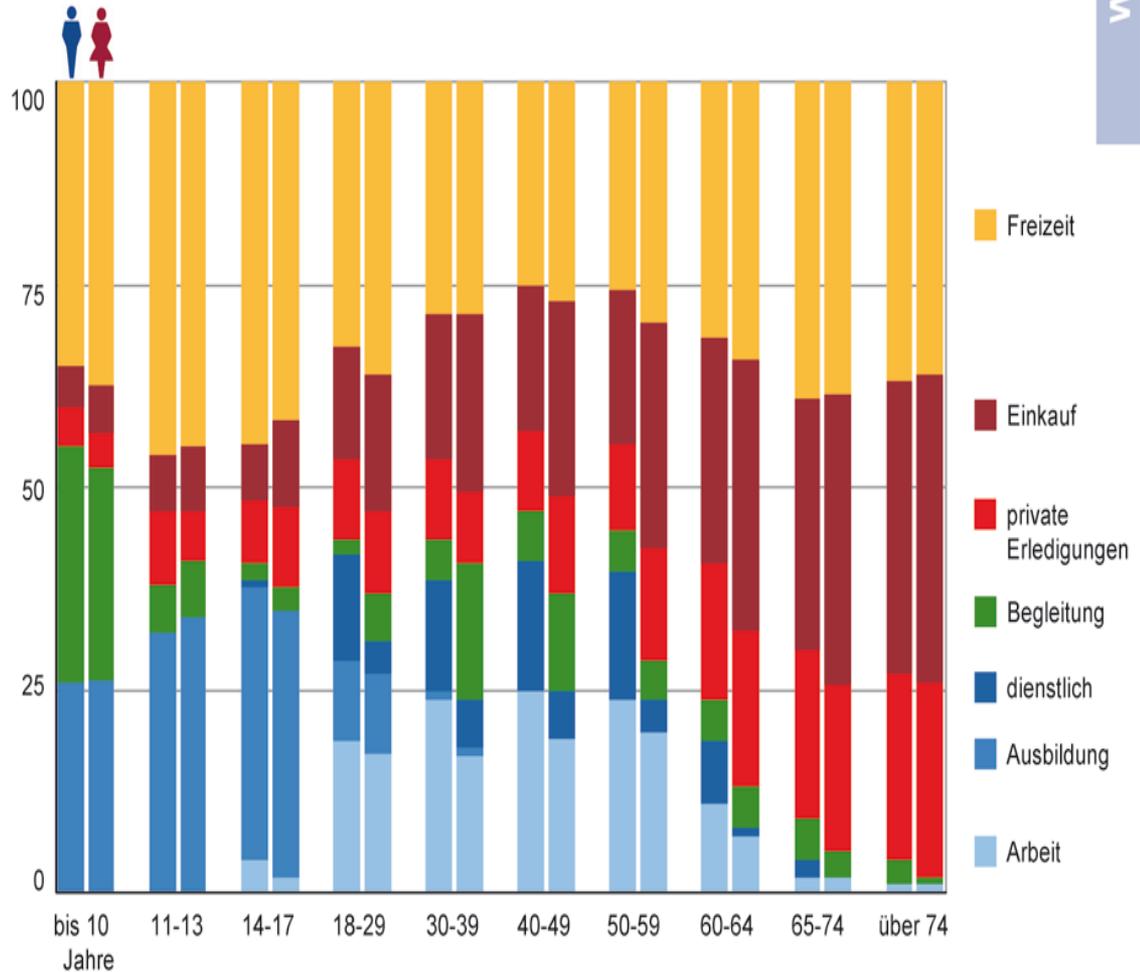
Modal Split-Anteile von ÖPV und NMIV für Männer und Frauen nach Altersgruppen



Mobilität in Deutschland

Wege Zwecke von Männern und Frauen nach Altersgruppen

Quelle: Abbildung 3.55 (INFAS/DLI 2010: 81)

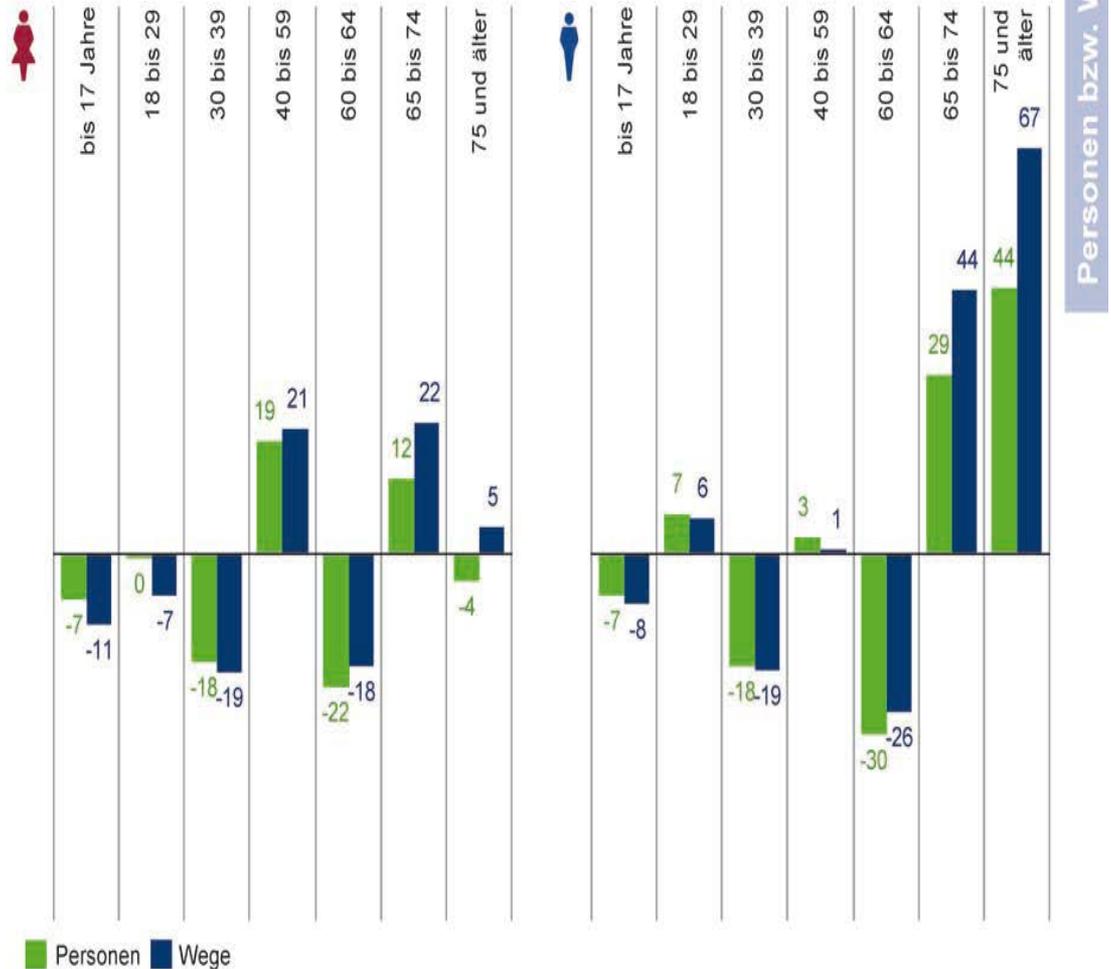


in Prozent
MiD 2008 | Quelle: infas, DLR

Mobilität in Deutschland

Veränderung von Altersgruppen und Verkehrsaufkommen nach Geschlecht 2008 gegenüber 2002

Abbildung 4.12 (INFAS/DLR 2010 173)



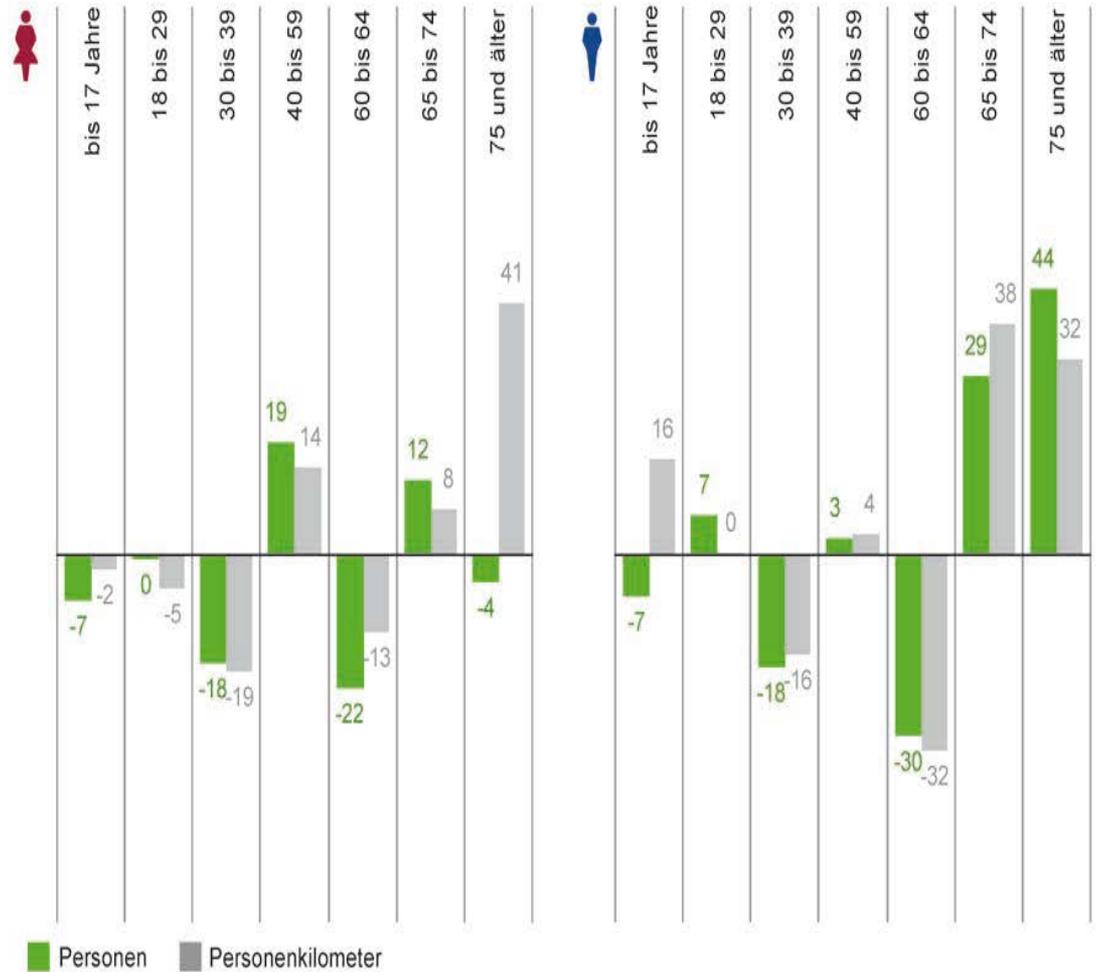
prozentuale Veränderungen der Anteile 2008 zu 2002

MiD 2008 | Quelle: infas, DLR

Mobilität in Deutschland

Abbildung 4.17 (INFAS/DLR 2010: 179)

Veränderung von Altersgruppen und Verkehrsleistung nach Geschlecht 2008 gegenüber 2002



Personen bzw. Kilometer

prozentuale Veränderungen der Anteile 2008 zu 2002
 MiD 2008 | Quelle: infas, DLR

Mobilität in Deutschland 2002 - 2008

1. In den Altersgruppen 65+ ist der Anteil an Personen mit gefühlter **Mobilitätseinschränkung** gegenüber 2002 geringer geworden. Haben Personen allerdings gesundheitliche Einschränkungen, dann bedeutet das: Sie sind weniger oft außer Haus als nicht-eingeschränkte Personen, sie legen im Durchschnitt weniger Wege zurück, und sie verbringen weniger Zeit damit, unterwegs zu sein.
2. Die meisten Altersgruppen sind von 2002 nach 2008 mobiler geworden, ganz besonders die Altersgruppen 65+. Der Anteil der Senioren, das heißt der Personen im Alter von 65 Jahren oder mehr, ist zwischen 2002 und 2008 um 16 Prozent gewachsen; der Anteil der Wege, die diese Gruppe zurücklegt, ist demgegenüber um **31 Prozent** gewachsen.
3. Der Mobilitätswachstum ist bei den Frauen relativ größer als bei den Männern.
4. Ältere Menschen legen gegenüber 2002 **mehr Wege** zurück. Die durchschnittliche Tagesstrecke ändert sich dagegen nur geringfügig.

Mobilität in Deutschland 2002 - 2008

5. Ältere Menschen nutzen **verstärkt das Verkehrsmittel Pkw**, während bei den Jüngeren die Pkw-Nutzung leicht zurückgeht. Gleichzeitig nimmt die Nutzung des Öffentlichen Verkehrs bei den älteren Menschen ab und die des Autos zu. Zweitwichtigstes Verkehrsmittel für die „alten Alten“ (75 Jahre und mehr) sind die **eigenen Füße auf 38 Prozent** aller Wege.
6. Ältere Menschen, die *alleine leben*, sind weniger mobil als Gleichaltrige, die in einem Zwei- oder Mehrpersonenhaushalt wohnen.
7. Kohortenanalysen zeigen, dass die beschriebenen Veränderungen vor allem auf **biografische Effekte** zurückzuführen sind. Die aktuelle „ältere“ Generation ist bedingt durch ihre bisherigen Lebensumstände **mobiler als ältere Menschen früherer Geburtsjahrgänge** in der entsprechenden Lebensphase.

Demographischer Wandel als Chance?

Nachhaltige Mobilität kaum in Sicht?

Nachhaltig ist Mobilität, die weniger NOx und CO2 Emissionen verursacht – Sharing, ÖPV, Fahrrad, zu Fuß, Intermodalität

„Nachhaltige Mobilitätsentwicklung bedeutet, dass wir (Ortsveränderungs-)Bedürfnisse alle heute Lebender fair und gerecht messen, berücksichtigen und ermöglichen müssen – aber mit weniger Aufwand, mit weniger Risiken, mit weniger Verkehr (wegen künftiger Bedürfnisse) ... **Nachhaltige Mobilität ist bedürfnisgerechte Mobilität mit weniger Verkehr.**“ (Udo Becker, zit. nach Götz 2011: 331)

Frauen (ab 50) und (nachhaltige) Mobilität

„Ein Alltag würde dann so aussehen, dass ich morgens zum Bäcker laufe. Mir ein Frühstück kaufe. Ahm, mit dem Auto fahre ich an meinen Arbeitsplatz und von dort aus, äh, erledige ich dann die Einkäufe, äh, zum Supermarkt. Also ein größerer Einkauf.“

(Interview 1)

„Nein ich würde nicht ganz aufs Auto verzichten. Nein, nein, nein. Ich glaube, aufs Auto würde ich nicht ganz verzichten, weil Auto für mich ein Stück Freiheit bedeutet. Ich kann selbst entscheiden, wann und wo ich hin will. Ich würde es eventuell reduzieren, wenn ich alleine wäre, Arbeitsplatz in der Nähe, ahm, dann würde ichs mit Sicherheit reduzieren. Aber ich möchte nicht drauf verzichten. Auf keinen Fall.“

Frau 50, Arbeiterin, Hauptschulabschluss, geschieden, 2 Kinder (17 und 19), Peripherie, Haushaltseinkommen 1.500 Euro/Monat

Frauen (ab 50) und (nachhaltige) Mobilität

„Ich verlasse die Wohnung, steige die Treppe hinab, gehe auf den Bürgersteig, gehe zur U-Bahnstation und steige in die U-Bahn Zur Arbeit.“

„Da meine Mutter nicht mehr laufen kann und ich mit meiner Mutter sowieso einkaufen muss, werden die Einkäufe mit dem Auto erledigt. Meine Mutter wohnt auch nicht in F. und ich muss dann mit meinem Auto nach G. fahren, gehe mit ihr einkaufen und fahre wieder zurück – einmal oder weniger die Woche.“ (Interview 2)

„Wenn meine Mutter tot wäre, könnte ich eigentlich komplett auf mein Auto verzichten. Ich wohne relativ zentral, 10 Minuten von mir ist der nächste ALDI entfernt und das könnte ich schon mit dem Einkaufswagen erledigen, die Treppen muss ich es sowieso hoch schleppen.“

Frau, 53, Lehrerin, Hochschulabschluss, geschieden, 2 Kinder 17 und älter, Stadt, Haushaltseinkommen 2.700 Euro/Monat

Frauen (ab 50) und (nachhaltige) Mobilität

„In der Regel nehme ich das Fahrrad für Besorgung im Ort. Wenn das Wetter zu schlecht ist, gehe ich zu Fuß. Wenn ich größere Einkäufe machen muss, dann fahre ich mit meiner Tochter oder der Enkelin zum Einkaufen. Ich kann das ja nicht alles tragen. Ab und zu, wenn ich mal nach Darmstadt muss, dann fahre ich mit dem Bus und der Straßenbahn. Aber das ist nur ein, zweimal im Monat.“ (Interview 10)

Bedingungen für nachhaltigere Mobilität, d.h. häufigere Nutzung des ÖPNV: mehr Haltestellen, höhere Taktung, geringere Kosten

Frau, 72, verrentet, verwitwet, Hauptschulabschluss, 4 erwachsene Kinder, 3 Enkelkinder, auf dem Dorf lebend, 1.300 Euro/Monat

Frauen (ab 50) und (nachhaltige) Mobilität

„Nach dem Kaffee ... es kommt ganz darauf an, was ich an diesem Tage vorhabe: Entweder gehe ich in die Stadt, dann laufe ich oder ich muss arbeiten, dann fahre ich mit dem Auto, ja ich fahre mit dem Auto.“ (Interview 7)

„Ja weil ich jetzt alleine bin und, äh, mobil bleiben will, äh, und mir meine, äh, Sachen halt selbst erledigen will und niemand anderen ahm damit belasten will.“

„Jaaa, das ist was feines. Das Flugzeug. Wenn ich ein Flugzeug sehe, da hab ich immer Fernweh. Ich könnte jeden Tag mit dem Flugzeug fliegen.“

„Tja auf mein Auto ganz zu verzichten, wenn ich halt nicht mehr in der Lage bin äh, wenn ich merke, dass ich nicht mehr so gut reagieren kann oder ähm, tja, wenn ich halt in dem Alter bin, wo ich mir selbst sage. Es geht nicht mehr, ich gebe mein Auto ab.“

Frau, 66, verrentet bzw. noch geringfügig beschäftigt, Mittlere Reife, 1 erwachsenes Kind, verwitwet, Stadt, Haushaltseinkommen 2. 400 Euro/Monat

Neue soziale Praktiken der Mobilität

Car sharing, Umstieg auf ÖPV, Intermodalität, neue Formen des Wohnens (z.B. Mehrgenerationenhaushalte; die Entscheidung, wo man lebt, impliziert auch spezifische Rahmenbedingungen und Bedarfe der Mobilität)

- *Soziale Bedingungen?*

Soziale Teilhabe – siehe Projekt „Daseinsvorsorge im Vogelsbergkreis“

Technische Neuerungen –

Elektromobilität, Exoskelett (Stuetzstruktur)
Siehe sehr aktuell das führerlose Auto von google?
Apps für nachhaltige Mobilität

- *Soziale Bedingungen?*
Technikaffinität differiert nach Geschlecht

Ausblick

1. Rahmenbedingungen berücksichtigen: demographischer Wandel und Wandel der Infrastrukturen
2. Differenzen des Mobilitätsverhaltens nach Wohnsituation – Stadt / Land
3. Zunehmende Mobilität älterer Menschen in unserer Gesellschaft – biographisch bedingt
4. PKW bzw. Motorisierter Individualverkehr scheint absehbar nicht an Bedeutung zu verlieren
5. Welche Rolle werden in Zukunft technische Möglichkeiten, mobil zu sein und zu bleiben, spielen?
6. Wer kann sich die technischen Neuerungen leisten?
7. Wer kann / will mit technischen Neuerungen umgehen?
8. Werden sich die zukünftig älteren Menschen neuen sozialen Praktiken der Mobilität eher öffnen
9. Welche Implikationen hat das für die Stadt- und Quartiersplanung?



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit

www.goethe-universitaet.de