

Sozialer Raum und Lebenszufriedenheit im Alter

Außerhäusliche Mobilität, soziale Kontakte und regionaler Kontext

Dissertation

in der Fakultät Sozial- und Wirtschaftswissenschaften

der Otto-Friedrich-Universität Bamberg

Fachbereich Soziologie

vorgelegt von

Mareike Reiche (M.A.)



Bamberg 2024

Dissertation: Sozialer Raum und Lebenszufriedenheit im Alter – Außerhäusliche Mobilität, soziale Kontakte und regionaler Kontext

Diese Arbeit hat der Fakultät Sozial- und Wirtschaftswissenschaften der Otto-Friedrich-Universität Bamberg als Dissertation vorgelegen.

Name: Mareike Reiche

Erstgutachterin: Prof. Dr. Engelhardt-Wölfler

Zweitgutachterin: Prof. Dr. Hammer

Tag der mündlichen Prüfung: 17.06.2024

Dieses Werk ist als freie Onlineversion über das Forschungsinformationssystem (FIS; <https://fis.uni-bamberg.de>) der Universität Bamberg erreichbar.

Das Werk steht unter der CC-Lizenz CC BY.

Lizenzvertrag: Creative Commons Namensnennung 4.0

<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>



URN: urn:nbn:de:bvb:473-irb-966152

DOI: <https://doi.org/10.20378/irb-96615>

Inhalt

Abbildungsverzeichnis	VIII
Tabellenverzeichnis	X
Abkürzungsverzeichnis	XI
1 Einleitung	1
1.1 Zum Spannungsverhältnis von regionalem Kontext, außerhäuslicher Mobilität, sozialen Kontakten und Lebenszufriedenheit	1
1.2 Aufbau der Arbeit	4
2 Theorie und bisherige empirische Befunde	9
2.1 Sozialer Raum als Ort sozialen Handelns	9
2.1.1 Das Raumverständnis aus soziologischer Perspektive	9
2.1.2 Wechselbeziehungen zwischen Mensch und sozialem Raum	13
2.2 Räumliche Mobilität aus sozialwissenschaftlicher Sicht	15
2.3 Bisherige empirische Befunde zum Verhältnis von außerhäuslicher Mobilität, sozialen Kontakten und regionalem Kontext	21
2.4 Lebenszufriedenheit im Alter in der Wohlfahrtsforschung	36
2.4.1 Lebenszufriedenheit als Qualitätsindikator der gesellschaftlichen Lebensverhältnisse	36
2.4.2 Zustandekommen der Lebenszufriedenheit im Alter	40
2.4.3 Determinanten der Lebenszufriedenheit im Alter	45
2.5 Bisherige empirische Befunde und aktuelle Entwicklungen zur Lebenszufriedenheit im Alter	47
2.5.1 Außerhäusliche Mobilität und Lebenszufriedenheit	52
2.5.2 Soziale Kontakte und Lebenszufriedenheit	57
2.5.3 Regionale Merkmale im Zusammenhang mit der Lebenszufriedenheit	60
2.6 Zusammenfassung und Entwicklung der übergeordneten Forschungsziele	69
2.6.1 Das Verhältnis zwischen außerhäuslicher Mobilität, sozialen Kontakten und dem regionalen Kontext (zu Forschungsziel A)	70
2.6.2 Der Zusammenhang von außerhäuslicher Mobilität, sozialen Kontakte und des regionalen Kontexts mit der Lebenszufriedenheit im Alter (zu Forschungsziel B)	74

3	Quantitative Studie	78
3.1	Übersicht	78
3.2	Hypothesen	79
3.2.1	Hypothesen zum Verhältnis zwischen außerhäuslicher Mobilität, sozialen Kontakten und der regionalen Ausstattung (zu Forschungsziel A).....	79
3.2.2	Hypothesen zum Zusammenhang der außerhäuslichen Mobilität, der sozialen Kontakte und der regionalen Ausstattung mit der Lebenszufriedenheit im Alter (zu Forschungsziel B)	83
3.3	Datengrundlagen.....	87
3.3.1	Deutscher Alterssurvey.....	88
3.3.2	INKAR-Datensatz.....	89
3.4	Operationalisierung der Konstrukte	90
3.4.1	Außerhäusliche Mobilität	90
3.4.2	Soziale Kontakte	92
3.4.3	Allgemeine Lebenszufriedenheit	93
3.4.4	Regionale Ausstattung	94
3.4.5	Kontrollvariablen	98
3.5	Beschreibung der Teilstichprobe	98
3.5.1	Analyse der fehlenden Werte.....	99
3.5.2	Deskriptive Datenbeschreibung der Teilstichprobe	104
3.6	Methode und Auswertungsverfahren.....	106
3.6.1	Beschreibung der Mehrebenenmodelle.....	107
3.6.2	Maximum-Likelihood-Schätzverfahren	110
3.6.3	Vorgehen	111
3.7	Ergebnisse	115
3.7.1	Ergebnisse zum Verhältnis zwischen außerhäuslicher Mobilität, sozialen Kontakten und der regionalen Ausstattung (zu Forschungsziel A).....	116
3.7.1.1	Zusammenhänge zwischen außerhäuslicher Mobilität und sozialen Kontakten	116
3.7.1.2	Zusammenhänge zwischen regionaler Ausstattung und außerhäuslicher Mobilität bzw. sozialen Kontakten.....	118
3.7.2	Ergebnisse zum Zusammenhang der außerhäuslichen Mobilität, der sozialen Kontakte und der regionalen Ausstattung mit der allgemeinen Lebenszufriedenheit (zu Forschungsziel B).....	135
3.7.3	Zusammenfassung der Ergebnisse	140

4	QGPS-Studie	143
4.1	Einleitung	143
4.1.1	Hinführung und Relevanz	143
4.1.2	Erkenntnisinteresse und Forschungsaufgaben.....	145
4.1.2.1	Erkenntnisinteresse und Forschungsaufgaben zu den Relationen im sozialen Raum – der Bedeutungszusammenhang von außerhäuslicher Mobilität, sozialen Kontakten und regionalem Kontext (zu Forschungsziel A).....	145
4.1.2.2	Erkenntnisinteresse und Forschungsaufgaben zum Zusammenhang von außerhäuslicher Mobilität, sozialen Kontakten und des regionalen Kontexts mit der Lebenszufriedenheit im Alter (zu Forschungsziel B)	148
4.2	Qualitative, GPS-gestützte Mobilitäts- und Sozialraumanalyse (QGPS)	151
4.2.1	Bisherige Methoden und Entwicklungen in der Sozialraum- und Mobilitätsanalyse..	152
4.2.1.1	Sozialraumanalyse zum Verständnis der Lebenswelt	152
4.2.1.2	Methoden der Mobilitätserfassung	154
4.2.1.3	Qualitatives Geoinformationssystem.....	156
4.2.1.4	Bisherige Methoden und Stand der Forschung des GPS-Tracking im QGIS	158
4.2.2	Leistungen von QGPS.....	161
4.2.2.1	Anschluss von QGPS an raumtheoretische Bezüge.....	164
4.2.2.2	Abwägung von QGPS für die Zielgruppe der älteren Menschen sowie forschungspraktische Vorteile.....	165
4.3	Methode.....	170
4.3.1	Datenerhebung.....	170
4.3.1.1	Erhebungsinstrumente.....	170
4.3.1.2	Untersuchungsgebiet	172
4.3.1.3	Stichprobenauswahl.....	173
4.3.1.4	Skizze des Erhebungsablaufs	175
4.3.2	Datenauswertung	177
4.3.2.1	Aufbereitung der teilstrukturierten Befragungsdaten.....	177
4.3.2.2	Auswertung mit qualitativer Inhaltsanalyse	177
4.3.2.3	Aufbereitung der GPS-basierten Mobilitätsdaten	178
4.3.2.4	Auswertung der GPS-basierten Mobilitätsdaten	179
4.3.2.5	Auswertung der Befragungsdaten mit den GPS-basierten Mobilitätsdaten.....	179
4.3.2.5.1	Schritt 1: Georeferenzierung der qualitativen Aussagen	180
4.3.2.5.2	Schritt 2: Konzeptbildung und -validierung durch Zusammenführung und Selektion relevanter Daten.....	181

4.4	Ergebnisse	186
4.4.1	Stichprobenbeschreibung.....	186
4.4.2	Mobilitätsmuster und ihre subjektiven Interpretationen (zu Forschungsziel A)	190
4.4.2.1	Wegeanzahl und -längen, Verortung von Wegen	190
4.4.2.2	Motive der Mobilität außer Haus.....	192
4.4.2.3	Verkehrsmittelwahl	194
	4.4.2.3.1 Zu Fuß	195
	4.4.2.3.2 Auto	196
	4.4.2.3.3 Fahrrad.....	198
	4.4.2.3.4 Bus und Bahn	199
4.4.2.4	Verkehrsreduzierende und -verursachende Unternehmungen.....	201
4.4.2.5	Veränderungen der außerhäuslichen Mobilität.....	202
4.4.3	Relation im sozialen Raum – der Bedeutungszusammenhang von außerhäuslicher Mobilität, sozialer Kontakte und regionalem Kontext (zu Forschungsziel A).....	204
4.4.3.1	Mobilität gemeinsam mit Beziehungspersonen	204
4.4.3.2	Substitution von Mobilität durch Beziehungspersonen.....	209
4.4.3.3	Mobilität zu Beziehungspersonen.....	211
4.4.3.4	Abnahme der Mobilität und der sozialen Beziehungen.....	212
4.4.3.5	Indirekte und direkte Anregung zur Mobilität durch Beziehungspersonen	214
4.4.3.6	Mobilität und spontane Treffen im öffentlichen Raum	215
4.4.3.7	Schwer erreichbare und nicht aufgesuchte Orte	217
4.4.4	Der Zusammenhang der außerhäuslichen Mobilität, der sozialen Kontakte und des regionalen Kontexts mit der Lebenszufriedenheit (zu Forschungsziel B)	222
4.4.4.1	Die Verbindung des regionalen Kontexts mit der Lebenszufriedenheit	222
4.4.4.2	Die Verbindung der eigenen mobilitätsbezogenen Zukunft mit der Lebenszufriedenheit.....	230
4.4.4.3	Die Rolle der Lösungswege zukünftig fehlender Mobilität für die Lebenszufriedenheit.....	231
4.4.4.4	Die Verbindung von Mobilität und Lebenszufriedenheit im Alter	232
4.4.5	Zusammenfassung der Ergebnisse	236
5	Zusammenfassung, Diskussion, Limitationen und Schlussbetrachtung	243
5.1	Zusammenfassung der quantitativen Studie	243
5.2	Diskussion der quantitativen Ergebnisse	244
5.2.1	Diskussion der quantitativen Ergebnisse zum Verhältnis zwischen außerhäuslicher Mobilität, sozialen Kontakten und dem regionalen Kontext (zu Forschungsziel A)	244
5.2.1.1	Zusammenhänge außerhäuslicher Mobilität und sozialer Kontakte ...	244
5.2.1.2	Zusammenhänge regionaler Merkmale mit der außerhäuslichen Mobilität	245
5.2.1.3	Zusammenhänge regionaler Merkmale mit sozialen Kontakten	246

5.2.2	Diskussion der quantitativen Ergebnisse zur Verbindung der außerhäuslichen Mobilität, der sozialen Kontakte und des regionalen Kontexts mit der allgemeinen Lebenszufriedenheit im Alter (zu Forschungsziel B).....	247
5.2.2.1	Individuelle Zusammenhänge außerhäuslicher Mobilität und sozialer Kontakte mit der allgemeinen Lebenszufriedenheit.....	247
5.2.2.2	Zusammenhänge regionaler Merkmale und Cross-Level-Interaktionen mit der allgemeinen Lebenszufriedenheit im Alter	249
5.3	Limitationen der quantitativen Studie und Ansatzpunkte für die zukünftige Forschung	250
5.4	Zusammenfassung der qualitativen, GPS-gestützten Mobilitäts- und Sozialraumanalyse	254
5.5	Diskussion der Ergebnisse der QGPS-Studie	256
5.5.1	Diskussion der Ergebnisse der QGPS-Studie zum Verhältnis zwischen außerhäuslicher Mobilität, sozialen Kontakten und dem regionalen Kontext (zu Forschungsziel A)	256
5.5.1	Diskussion der Ergebnisse der QGPS-Studie zur Verbindung der außerhäuslichen Mobilität, der sozialen Kontakte und des regionalen Kontexts mit der allgemeinen Lebenszufriedenheit im Alter (zu Forschungsziel B).....	259
5.6	Limitationen der QGPS-Studie und Ansatzpunkte für die zukünftige Forschung	261
5.7	Schlussbetrachtungen und Ausblick	265
Anhang		268
Anhang A Ausführliche Ergebnisdarstellung der Regressionsanalyse für allgemeine Lebenszufriedenheit.....		269
Anhang B Fragebögen		272
Anhang C Bewertung der qualitativen Anteile der QGPS-Studie anhand von Gütekriterien qualitativer Forschung		279
Anhang D Zur soziologischen Diskussion über das Zustandekommen von Lebenszufriedenheit im Alter.....		287
Literaturverzeichnis.....		289

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1	Triangulärer Forschungsaufbau der vorliegenden Arbeit.....	8
Abbildung 2	Lebenszufriedenheit als kognitive Dimension des subjektiven Wohlbefindens unter der Lebensqualität	38
Abbildung 3	Wohlfahrtsdispositionen.....	43
Abbildung 4	Grafische Darstellung der übergeordneten Forschungsfrage A (links) und B (rechts) .	70
Abbildung 5	Indikatoren der ökonomischen Lage und Infrastruktur auf Ebene der Kreise	97
Abbildung 6	Flussdiagramm zur Erzeugung der Teilstichprobe	100
Abbildung 7	Anzahl der in die Analysen einbezogenen Personen nach Kreisen	103
Abbildung 8	Mehrebenenstruktur mit Personen auf der ersten Ebene und Kreise auf der zweiten Ebene	107
Abbildung 9	Diagramm der geschätzten Regressionskoeffizienten für Langzeitarbeitslosigkeit in Zusammenhang mit Personen, die psychisch unterstützen, für das Modell der allgemeinen Lebenszufriedenheit (M7)	139
Abbildung 10	Diagramm der geschätzten Regressionskoeffizienten für Personen, die psychisch unterstützen, im Zusammenhang mit Langzeitarbeitslosigkeit für das Modell der allgemeinen Lebenszufriedenheit (M7)	139
Abbildung 11	Leistung von QGPS als Erweiterung von QGIS und qualitativen Daten und Methoden	169
Abbildung 12	Trackinggerät	172
Abbildung 13	Daten auf verschiedenen Ebenen mit Beispielen zur Konzepterstellung und -validierung	183
Abbildung 14	Zusammenführung und Selektion relevanter Daten auf verschiedenen Ebenen zur Konzeptbildung und -validierung.....	185
Abbildung 15	Von Probanden und Probandinnen am häufigsten genutztes Verkehrsmittel.....	186
Abbildung 16	Überblick über alle Bewegungen der Probanden und Probandinnen der QGPS-Studie mit Konzentrationsdarstellung	191
Abbildung 17	Momentaufnahme einer bewegungseingeschränkten Probandin	193
Abbildung 18	Momentaufnahme eines hochmobilen Probanden.....	194
Abbildung 19	Wege nach Verkehrsmittel	195
Abbildung 20	Ein als typisch beschriebener Rundweg mit funktionalen Zielen	201
Abbildung 21	Wege eines Ehepaars im Vergleich.....	208
Abbildung 22	Einschränkung der Mobilität und der sozialen Kontakte.....	213
Abbildung 23	Planungsaufwand und Vorteile spontaner Treffen im (semi-)öffentlichen Raum	216
Abbildung 24	Genannte Orte spontaner Treffen im (semi-)öffentlichen Raum	217
Abbildung 25	Auswahl schwer erreichbarer und nicht aufgesuchter Orte.....	221
Abbildung 26	Einkaufsmöglichkeiten im Dorf	223
Abbildung 27	Das neue Café gegenüber dem Friedhof	227

Gleichungsverzeichnis

Gleichung	(1)	108
Gleichung	(2)	108
Gleichung	(3)	108
Gleichung	(4)	109
Gleichung	(5)	109

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1	Deskriptive Datenbeschreibung der Teilstichprobe	105
Tabelle 2	Zusammenhang zwischen außerhäuslicher Mobilität und sozialen Kontakten	116
Tabelle 3	Mehrebenenmodelle: Sport treiben im Zusammenhang mit individuellen Merkmalen und regionaler Ausstattung.....	120
Tabelle 4	Mehrebenenmodelle: Spazieren gehen im Zusammenhang mit individuellen Merkmalen und regionaler Ausstattung.....	122
Tabelle 5	Mehrebenenmodelle: Veranstaltungen besuchen im Zusammenhang mit individuellen Merkmalen und regionaler Ausstattung.....	124
Tabelle 6	Mehrebenenmodelle: Anzahl wichtiger Personen mit regelmäßigem Kontakt im Zusammenhang mit individuellen Merkmalen und regionaler Ausstattung	127
Tabelle 7	Mehrebenenmodelle: Partner*in im Zusammenhang mit individuellen Merkmalen und regionaler Ausstattung	129
Tabelle 8	Mehrebenenmodelle: Personen, die psychisch unterstützen, im Zusammenhang mit individuellen Merkmalen und regionaler Ausstattung.....	131
Tabelle 9	Mehrebenenmodelle: Personen, die psychisch belasten, im Zusammenhang mit individuellen Merkmalen und regionaler Ausstattung.....	133
Tabelle 10	Mehrebenenmodelle: Allgemeine Lebenszufriedenheit im Zusammenhang mit individuellen Merkmalen und regionaler Ausstattung mit signifikanten und tendenziellen Cross-Level-Interaktionen	137
Tabelle 11	Zusammenfassung der Ergebnisse anhand der Hypothesen.....	140
Tabelle 12	Daten mit direktem Ortsbezug	180
Tabelle 13	Daten mit Bezug auf räumliche Bewegungen.....	181
Tabelle 14	Übersicht über die Probanden und Probandinnen.....	189
Tabelle 15	Mobilität gemeinsam mit Beziehungspersonen: Holen und Bringen, Mitnehmen	207
Tabelle 16	Gründe für die Substitution von Wegen bei nicht-mobilitätseingeschränkten Personen	209
Tabelle 17	Gründe und Folgen geringer bis fehlender Substitution von Wegen bei mobilitätseingeschränkten Personen	210
Tabelle 18	Eingeschränkte Erreichbarkeit und Nicht-Aufsuchen von Orten.....	218
Tabelle 19	Gesamtschau der extrahierten Konzepte	236

Abkürzungsverzeichnis

ACL	<i>American Changing Lives Study</i>
AIC	<i>Akaike Information Criterion</i>
ALLBUS	<i>Allgemeine Bevölkerungsumfrage der Sozialwissenschaften</i>
ANBINDUNG	<i>ANforderungen Älterer an eine Benutzergerechte Vernetzung INDividueller UNd Gemeinschaftlich genutzter Verkehrsmittel</i>
BASE	<i>Berliner Altersstudie</i>
BBSR	<i>Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Regionalplanung</i>
BIC	<i>Bayesian Information Criterion</i>
BMFSFJ	<i>Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend</i>
BMVBS	<i>Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung</i>
BMVI	<i>Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur</i>
CAQDAS	<i>Computer-Assisted/Aided Qualitative Data Analysis Software</i>
CAQ-GIS	<i>Computer Aided Qualitative GIS</i>
DEAS	<i>Deutscher Alterssurvey</i>
DZA	<i>Deutsches Zentrum für Altersfragen</i>
EPSG	<i>Geodetic Parameter Dataset</i>
EQLS	<i>European Quality of Life Survey</i>
FML	<i>Full Maximum Likelihood</i>
FRAME	<i>Freizeitmobilität älterer Menschen</i>
GIS	<i>Geoinformationssystem</i>
GNSS	<i>Globales Navigationssatellitensystem</i>
GO NRW	<i>Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen</i>
GPS	<i>Global Positioning System</i>
GSM	<i>Global System for Mobile Communications</i>
H	<i>Hypothese</i>
HRS	<i>Health and Retirement Study</i>
IADL	<i>Instrumental Activities of Daily Living</i>
ICC	<i>Intraclass Correlation Coefficient</i>
INKAR	<i>Indikatoren und Karten der Stadt- und Raumentwicklung</i>
ISCED	<i>International Standard Classification of Education</i>
KONTIV	<i>Kontinuierliche Erhebung zum Verkehrsverhalten</i>
M	<i>Modell</i>
MiD	<i>Mobilität in Deutschland</i>
MOBILATE	<i>Enhancing Mobility in Later Life: Personal Coping, Environmental Resources, and Technical Support</i>
MORO	<i>Modellvorhaben der Raumordnung</i>
n	<i>Teilstichprobe</i>
N	<i>Gesamtstichprobe</i>
NAVSTAR GPS	<i>Navigational Satellite Timing and Ranging – Global Positioning System</i>
NorLAG	<i>Norwegian Life Course, Ageing, and Generation Study</i>
NSFH	<i>National Survey of Families and Households</i>
NUTS	<i>Nomenclature des Unités Territoriales Statistiques</i>
OLS	<i>Ordinary Least Squares</i>
ÖPNV	<i>Öffentlicher Personennahverkehr</i>
OSM	<i>Open Street Map</i>
PANAS	<i>Positive and Negative Affect Schedule Scales</i>
QGIS	<i>Qualitative GIS</i>
QGPS	<i>Qualitative, GPS-gestützte Mobilitäts- und Sozialraumanalyse</i>
REWE	<i>Revisionsverband der Westkauf-Genossenschaften</i>
RMI	<i>Rivermead Mobility Index</i>

RML bzw. REML	<i>Restricted Maximum Likelihood</i>
SF	<i>Short Form</i>
SHARE	<i>Survey of Health, Ageing and Retirement in Europe</i>
SMS	<i>Short Message Service</i>
SOEP	<i>Sozio-oekonomisches Panel</i>
SWLS	<i>Satisfaction with Life Scale</i>
UTM	<i>Universal Transverse Mercator</i>
WGS	<i>World Geodetic System</i>

1 Einleitung

1.1 Zum Spannungsverhältnis von regionalem Kontext, außerhäuslicher Mobilität, sozialen Kontakten und Lebenszufriedenheit

Nie zuvor war die Generation der Älteren gesünder, fitter und mobiler als heute (infas/DLR 2010, S. 170; StMAS 2022). Die bisher in der Gesellschaft postulierten Bilder vom Alter als etwas Defizitärem wurden schon länger durch Konzepte wie „Aktives Altern“ (Rojo-Pérez/Fernández-Mayoralas 2021) aufgeweicht, welche die Potentiale und Erfahrungen Älterer sowie ihren wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Beitrag hervorheben (StMAS 2022). Verbunden damit ist die Forderung, Altern nicht als Belastung, sondern als Chance für unsere Gesellschaft zu begreifen. Dennoch verweisen nüchterne Befunde weiterhin auf einen altersbedingten Rückgang der sozialen Bezüge und auf schwindende Mobilität älterer Menschen (Wagner/Wolf 2001; infas/DLR 2010, S. 77; Smith/Baltes 2010, S. 261; Wagner/Schütze/Lang 2010, S. 334), einhergehend mit einer stärkeren Konzentration auf die nähere Umgebung (Meyer 2013, S. 337; Kricheldorf/Oswald 2015, S. 399).

Das Eingebundensein in soziale Netzwerke stellt nicht nur im Alter ein Grundbedürfnis dar. Soziale Beziehungen geben Halt und Sicherheit. Die Gemeinschaft ermöglicht den Zugang zu Ressourcen und in ihr kann soziales Kapital erworben werden. Mobilität sichert die selbstständige Lebensführung und die soziale Teilhabe im Alter (Mollenkopf 2002a, S. 130; Hieber et al. 2006, S. 15). Mobilität ist notwendig, um persönliche Kontakte aufrechtzuerhalten, aber Mobilität steht zusätzlich auch noch in anderer Art und Weise mit sozialen Beziehungen in Verbindung. So ist beispielsweise das soziale Netzwerk für Unterstützung bei der Mobilität zuständig. Wie diese Verbindung zwischen sozialer Eingebundenheit und physischer Fortbewegung inhaltlich aussieht, wird in der einschlägigen Literatur selten thematisiert, obwohl beide als essenziell für ein gutes Leben angesehen werden. Die Bedeutung der Umgebung für das Leben im Alter wird hingegen in der Literatur vielfach erläutert (Wahl/Mollenkopf/Oswald 1999). Dabei stehen geografisch-räumliche Gegebenheiten nicht nur mit der Mobilität, die in ihnen stattfindet, in Verbindung, sondern sie sind auch mit sozialer Eingebundenheit verschränkt. Werden wie hier physische und soziale Aspekte der Umgebung zusammengebracht, wird ein *sozialer Raum* in den Blick genommen.

Die vorliegende Arbeit untersucht ebenjene sozialräumlichen Verbindungen und erweitert sie um den Aspekt der Lebenszufriedenheit, um somit nicht nur Erkenntnisse über das *Verhältnis zwischen der außerhäuslichen Mobilität, den sozialen Kontakten und dem regionalen Kontext* (Forschungsziel A) zu gewinnen, sondern sie zusätzlich im Hinblick auf ihren *Zusammenhang mit der Lebenszufriedenheit im Alter* zu analysieren (Forschungsziel B).

Von besonderem Interesse ist die Frage nach regionalen Disparitäten in der Lebenssituation älterer Menschen. Die demografische Alterung in Deutschland schreitet fort, vollzieht sich aber regional

unterschiedlich. Der Anteil älterer Personen ist in ländlichen Gebieten fernab der Ballungsräume besonders hoch (Maretzke et al. 2021); ebendiese Gebiete weisen häufig eine ungünstige Wirtschaftslage auf und erleben eine Abwanderung der jüngeren Bevölkerung (BBSR 2011; Maretzke et al. 2021). So ist es für Gebiete mit einem hohen Anteil älterer Menschen an der Bevölkerung besonders herausfordernd, gleichzeitig Daseinsvorsorge zu sichern und gleichwertige Lebensverhältnisse zu schaffen. Typischerweise weisen sie eine vergleichsweise schwache (infra-)strukturelle Ausstattung auf. Sie finden sich vor allem im Osten Deutschlands, an den Küsten und im Saarland, aber auch an der Grenze zu Tschechien. Da physische Mobilität und soziale Kontakte immer ortsgebunden sind, stellt sich die Frage nach dem Zusammenhang zwischen der (Infra-)Strukturstärke dieser Gebiete und diesen beiden individuellen Ressourcen älterer Menschen. Bei der Frage bezieht sich die bisherige Literatur zumeist auf die Kategorien Stadt und Land und liefert kein einstimmiges Ergebnis. Aus diesen Gründen zeichnet sich ein Bedarf an Forschung ab, die ein tieferes Verständnis für das Verhältnis zwischen der Fortbewegung außer Haus, der sozialen Eingebundenheit älterer Menschen und der Ausstattung des regionalen Kontexts ermöglicht.

Auf die beschriebenen regionalen Unterschiede müssen sich Kommunen sowie (Land-)Kreise schon seit einigen Jahren einstellen. Die Themen Mobilität und Erreichbarkeit sowie die Sicherung sozialer Teilhabe älterer Menschen stehen deshalb mit höchster Priorität auf der Entwicklungsagenda der Sozialraumplanung vieler strukturschwacher Gebietskörperschaften. Kommunen und (Land-)Kreise müssen jeweils eigene Lösungen finden, den örtlichen Gegebenheiten zu begegnen. Dazu werden Informationen und Instrumente aus Wissenschaft und Forschung benötigt, die in der Lage sind, individuelle Bedürfnisse und Anforderungen an den geografischen Raum und seine strukturelle Ausstattung zu erheben und adäquat einzuordnen. Mit der Sozialraumanalyse als systematischem Instrumentarium können die physischen (gebaute Umwelt) und die sozialen Dimensionen (Entstehungs- und Aneignungsprozesse sowie der soziale Austausch im gebauten Raum) von Räumen erfasst und beschrieben werden (Hertzsch 2010, S. 91). Ihr zumeist partizipatives Methodensetting schließt vorrangig qualitative Erhebungs- und Auswertungsmethoden ein, nutzt aber auch quantitative Informationen. Es wurden bis jetzt jedoch kaum Techniken der Sozialraumanalyse entwickelt, die außerhäusliche Mobilität in ihre Erhebungen von physischen Orten und sozialen Kontakten einbeziehen.

Um soziale Teilhabe und Mobilitätschancen und -möglichkeiten im Alter aufrechtzuerhalten oder sogar auszubauen und geografische Räume altersgerecht und damit zukunftssicher zu entwickeln, werden als Grundlage neue Methoden der Sozialraumanalyse und darüber hinaus breite, wissenschaftlich fundierte Informationen benötigt, die sich gemeinsam auf soziale Einbindung, die Beschaffenheit

geografischer Räume und Mobilität beziehen. Dies ist notwendig, um weiterführende Einsichten in ihr Zusammenspiel zu erlangen und gegenseitige Wirkmechanismen zu identifizieren. Letztlich ist die Sozialraumentwicklung auch eine Frage nach dem Lebensstandard und nach gesellschaftlicher Wohlfahrt.

Das Streben nach Glück und Zufriedenheit ist für viele Menschen jeden Lebensalters eine wichtige persönliche Lebensaufgabe. Die Lebenszufriedenheit gilt als eine zusammenfassende Bewertung der subjektiv wahrgenommenen Lebensumstände. Sie ist nicht nur eine individuelle und private Angelegenheit: In der Sozialberichterstattung gilt Lebenszufriedenheit inzwischen neben ihrer Rolle als Wohlfahrtsindikator auch als bedeutsamer Indikator für die Bewertung des politischen Handelns (Glatzer/Zapf 1984; Tesch-Römer/Wurm 2006, S. 385; Böhnke/Kohler 2007, S. 373). In den vergangenen Jahrzehnten wurde diese Auffassung immer häufiger von verschiedenen Regierungen und dem öffentlichen Sektor aufgegriffen, um die Messung und damit den Vergleich von Lebensqualität in verschiedenen Gemeinden, Städten, Regionen und Ländern zu motivieren. Internationale Organisationen wie die Vereinten Nationen (UN), die Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD) und insbesondere die Europäische Union (EU) (siehe auch Eurobarometer) haben sich ebenfalls der Aufgabe angenommen, Lebensqualität im Sinne der Wohlfahrt zu messen und deren Entwicklung in verschiedenen Dimensionen zu beobachten (Glatzer 2002, S. 248 f.).

Daraus sollen politische Handlungsanweisungen entstehen, um die soziale Ungleichheit zu verringern und die Daseinsvorsorge an aktuelle Anforderungen anzupassen. Diese Entwicklung zeigt nicht nur die Bedeutung von persönlichen Fähigkeiten und Ressourcen, sondern zugleich die Rolle politischer Verantwortlichkeiten und institutioneller Rahmenbedingungen für das Wohlergehen.

Auch wenn ältere Menschen zur zufriedensten Bevölkerungsgruppe in Deutschland zählen (Wolff/Tesch-Römer 2017), zeigen sich Unterschiede im Grad der Lebenszufriedenheit im Alter in Verbindung mit der Lebenslage und der Ausstattung mit individuellen Ressourcen.

In der wissenschaftlichen Literatur sind viele Merkmale gut dokumentiert, die auf individueller Ebene mit der Lebenszufriedenheit im Alter im Zusammenhang stehen. Beispielsweise geht eine gute Gesundheit mit höherer Zufriedenheit einher (Berg et al. 2006; Tesch-Römer/Wurm 2006, 408f; Smith et al. 2010, S. 540; Angelini et al. 2012). Der Zusammenhang von Sozialleben und der Zufriedenheit im Leben ist ebenfalls unbestritten (Adler et al. 2000, S. 214; Pinquart/Sörensen 2000; Böhnke 2010, S. 697; Merz/Huxhold 2010; Litwin/Stoeckel 2013). Wie oben bereits erwähnt, gilt Mobilität als Grundbedingung für eine selbstständige Lebensgestaltung und wird daher, zumeist aber lediglich aus hypothetischer Sicht, mit Lebenszufriedenheit assoziiert. Deskriptive Analysen zeigen beispielsweise eine höhere Lebenszufriedenheit bei älteren Personen, die sich ohne körperliche Einschränkungen

fortbewegen können, im Gegensatz zu jenen, die beim fußläufigen Zurücklegen einer Strecke von einem Kilometer oder beim Steigen eines Treppenabsatzes Einschränkungen verspüren (Popp 2016, S. 50 f.).

Zur Frage nach dem Zusammenhang regionaler Kontexte und der Lebenszufriedenheit im Alter existiert allgemein jedoch nur wenig einschlägige Literatur. Dabei zeigen vorangegangene Ergebnisse bereits, dass die Zugehörigkeit zum deutschen Landesteil Ost oder West im Zusammenhang mit der Lebenszufriedenheit im Alter steht (Tesch-Römer/Wurm 2006, S. 409 f.): In den alten Bundesländern sind Personen in der zweiten Lebenshälfte zufriedener als in den neuen (Wolff/Tesch-Römer 2017, S. 178). Ergebnisse zur Lebenszufriedenheit im Alter, die individuelle Merkmale mit kontextuellen Merkmalen wie der regionalen Ausstattung in Verbindung bringen, fehlen hier. Ebenso ist unklar, inwiefern Mobilität im Alter im Zusammenhang mit der Lebenszufriedenheit steht. Auch an dieser Stelle müssen einerseits mobilitätsbeschreibende Merkmale auf ihren Zusammenhang geprüft werden, andererseits ist aufgrund der raren Wissensbasis qualitativ orientierte Forschung notwendig, um ein tieferes Verständnis für die Bedeutung von Mobilität für die Lebenszufriedenheit zu entwickeln.

1.2 Aufbau der Arbeit

Diese Arbeit untersucht anhand zweier empirischer Studien die sozialräumliche Lebenssituation und ihre Verbindung mit der Lebenszufriedenheit älterer Menschen in Deutschland. Beide Studien haben zum Gegenstand, das *Verhältnis zwischen außerhäuslicher Mobilität, sozialen Kontakten und dem regionalen Kontext* (Forschungsziel A) sowie den *Zusammenhang dieser Aspekte mit der Lebenszufriedenheit im Alter* (Forschungsziel B) zu untersuchen, wobei die erste Studie die quantitativen Zusammenhänge zwischen den genannten Aspekten auswertet und die zweite Studie zusätzlich qualitative erhobene Daten auf Basis eines in dieser Arbeit entwickelten methodischen Vorgehens in ihrem räumlichen Kontext betrachtet. Der Präsentation der beiden Studien gehen empirische Befunde und ausgewählte Theoriebezüge (Kapitel 2) voraus, um daraus die übergeordneten Forschungsziele (Kapitel 2.6) zu entwickeln.

Ansätze aus der räumlichen Soziologie, z. B. das relationale Raumverständnis nach Löw (2001), fundieren Forschungsziel A. Die in diesem Teilgebiet der Soziologie vorherrschende Auffassung von einem sozialen Raum, der soziales Handeln und den physischen Ort verbindet, ist für diese Arbeit grundlegend. Ebenfalls aufgegriffene ökogerontologische Ansätze haben insbesondere die Wechselbeziehung zwischen dem älteren Menschen und seiner Umwelt im Blick. Sie bieten damit eine fundierte theoretische Antwort auf die Frage, inwiefern Charakteristika des sozialen Raums im Zusammenhang mit der individuellen Lebenszufriedenheit stehen und wie sich die Verbindung zwischen Alltagsmobilität, sozialen Beziehungen und dem regionalen Kontext gestaltet (Kapitel 2.1).

Eine theoretische Einbettung aus sozialwissenschaftlicher Sicht mit einer handlungstheoretischen Charakterisierung von Mobilität erlauben es, die Verbindung zwischen physischem Ort, sozialen Kontakten und der Mobilität herzustellen (Kapitel 2.2). Dies ermöglicht es, den sozialen Raum sodann anhand der Konstrukte *außerhäusliche Mobilität*, *soziale Kontakte* und *regionaler Kontext* in beiden Studien empirisch zu untersuchen.

Die anschließend dargestellten empirischen Befunde aus der einschlägigen Literatur vertiefen insbesondere die Erkenntnisse über den Zusammenhang von Mobilität und sozialen Beziehungen sowie das Verhältnis zum regionalen Kontext (Kapitel 2.3). Es zeigen sich teilweise konträre Befunde: Zumeist wird der regionale Kontext über die beiden Kategorien „urban“ und „rural“ differenziert. Studien, die auf die regionale Wirtschaftskraft und (Infra-)Strukturstärke abzielen, erweisen sich für diesen Zusammenhang als aussagekräftiger. Aus einigen der betrachteten Studien lassen sich Rückschlüsse auf den Zusammenhang von sozialer Eingebundenheit und außerhäuslicher Mobilität ziehen, wobei hier nur die Studie von Mollenkopf et al. (1997) eine fokussierte Betrachtung erlaubt.

Forschungsziel B bezieht sich auf die Lebenszufriedenheit älterer Menschen. Hierfür wird zunächst das Konzept der Lebenszufriedenheit im Alter theoretisch erläutert und gezeigt, wie es zur kollektiven Wohlfahrtsmessung beiträgt (Kapitel 2.4). Die Lebenszufriedenheit wird als individuelles Maß für die soziologische Betrachtung genutzt.

Einen Überblick über den bisherigen Erkenntnisstand verschaffen Studien zur Lebenszufriedenheit im Alter (Kapitel 2.5), die auf Zusammenhänge individueller und kollektiver Merkmale verweisen. Dafür werden relevante Studien zur sozialen Einbindung und zur außerhäuslichen Mobilität sowie zu regionalen Merkmalen im Zusammenhang mit der Lebenszufriedenheit im Alter diskutiert. Dabei zeigt sich, dass viele Studien mit sozialräumlichem Ansatz lediglich auf Einzelaspekte des sozialen Raums eingehen oder Mobilität höchstens im Zusammenhang mit der näheren Umgebung darstellen. Was fehlt, ist eine kombinierte Betrachtung der sozialräumlichen Aspekte *alltägliche Mobilität*, *soziale Kontakte* und *regionaler Kontext*, die mit dem Verständnis des relationalen Raums aus handlungstheoretischer Perspektive einhergeht. Daneben fällt auf, dass die soziologische Forschung zwar den Zusammenhang individueller Merkmale auf die allgemeine Lebenszufriedenheit vielfältig belegt. Selten allerdings werden individuelle und gleichzeitig kontextuelle Merkmale systematisch einbezogen, obwohl die Notwendigkeit aus ökogerontologischen Theorieansätzen schon seit einigen Jahrzehnten bekannt ist. Diesen Mangel adressiert die vorliegende Arbeit, wodurch sie einen Beitrag zur soziologischen Forschung zur Lebenszufriedenheit älterer Menschen leistet.

Auf Basis dieser theoretischen Einbettung entwickelt Kapitel 2.6 die übergeordneten Forschungsfragen, denen sich die beiden empirischen Studien in der vorliegenden Arbeit widmen.

Die erste Studie (*Quantitative Studie*, Kapitel 3) geht mit einem quantitativen Ansatz (Korrelationsanalysen sowie lineare und generalisierte lineare Mehrebenenregressionen) den Fragestellungen nach, ob ein Zusammenhang zwischen Mobilität und sozialen Bezügen besteht und ob die regionale Ausstattung in Beziehung mit Mobilität und sozialen Kontakte steht. Darüber hinaus untersucht sie, inwieweit die allgemeine Lebenszufriedenheit älterer Menschen in Deutschland mit diesen individuellen wie kontextuellen Merkmale assoziiert ist. Der soziale Raum wird in dieser Studie einerseits durch Maßzahlen der (Infra-)Strukturen (z. B. Steuereinnahmen, Anzahl der Ärzt*innen, Langzeitarbeitslosigkeit) abgebildet, die für die geografisch abgrenzbare regionale Ausstattung stehen. Andererseits werden objektivierte Angaben aufgenommen, die soziales Handeln repräsentieren, wie Angaben zu sozialen Beziehungen oder zur außerhäuslichen Mobilität, da sich im Verständnis der Soziologie sozialer Raum durch soziales Handeln definiert, welches an geografisch-räumlichen Orten stattfindet. Die raumbezogenen Messdaten auf der Ebene der (Stadt- und Land-)Kreise und kreisfreien Städte entstammen den *Indikatoren und Karten der Stadt- und Raumentwicklung* (INKAR) (BBSR 2012) und werden mit den Individualdaten des *Deutschen Alterssurveys* (DEAS) (Mahne/Wolff/Tesch-Römer 2016) zusammengeführt und analysiert. Diese Datengrundlage (Kapitel 3.3) wurde bisher zwar vereinzelt für Untersuchungen zu Bildungs- und Ehrenamtsaktivitäten, Gesundheit, sozialen Netzwerken, subjektivem Wohlbefinden oder Freizeitaktivitäten herangezogen (Kapitel 3.2), jedoch die Frage nach der sozialräumlichen Lebenssituation mit Bezug zur allgemeinen Lebenszufriedenheit im Alter kaum betrachtet. Die bisherige Forschung dazu bezieht selten Merkmale regionaler Ausstattung auf Kontextebene ein.

Die in der dieser Studie verwendete Methode der Mehrebenenanalyse (Kapitel 3.6) bietet unter statistischen Gesichtspunkten erhebliche Vorteile. Sie ist in der Lage, Zusammenhänge auf verschiedenen Ebenen, hier der Individual- und der Kontextebene, zu berücksichtigen und simultan zu berechnen. Ihre Ergebnisse (Kapitel 3.7) verweisen auf eine Verbindung der Mobilität außer Haus und der sozialen Kontakte. Sie erläutern den Zusammenhang zwischen Kontextmerkmalen, die die Ausstattung und (Infra-)Strukturen auf der Ebene der (Stadt- und Land-)Kreise und kreisfreien Städte repräsentieren, mit der realisierten Mobilität außer Haus und mit der allgemeinen Lebenszufriedenheit im Alter. Für die soziale Eingebundenheit können keine signifikanten Zusammenhänge mit dem Kontext gefunden werden. Die stärksten Zusammenhänge mit der allgemeinen Lebenszufriedenheit repräsentieren individuelle Merkmale der sozialen Kontakte sowie der Mobilität. Die regionale Struktur zeigt sich darüber hinaus als Moderator: Psychische Unterstützung durch das soziale Netzwerk ist für die allgemeine Lebenszufriedenheit besonders in strukturschwachen Gebieten relevant.

Mit den Ergebnissen der quantitativen Studie lassen sich die Zusammenhänge des Raums mit dem Alltagsleben eines älteren Menschen auf individueller wie kollektiver Ebene statistisch nachweisen. Um diese Verbindungen jedoch inhaltlich tiefer zu erfassen und qualitativ zu beschreiben, wird eine

zweite Studie mit explorativem Ansatz durchgeführt. Sie enthält die subjektive Sichtweise und die lebensweltliche Deutung älterer Menschen auf die untersuchten sozialräumlichen Beziehungen.

Diese zweite Studie (*QGPS-Studie*, Kapitel 4) fokussiert mit einem explorativen Ansatz die Mobilitätsmuster älterer Personen in einer ausgewählten ländlichen Kommune. Dabei stellt sie als wichtigstes Ergebnis die Verbindung zwischen der Beschaffenheit des Untersuchungsgebietes, der sozialen Beziehungen älterer Menschen und ihrer Mobilität außer Haus vor dem Hintergrund der Lebenszufriedenheit im Alter her und verortet diese auf geografischem Kartenmaterial. Um diese Verbindungen explorieren zu können, wurde für die vorliegende Arbeit mit der *qualitativen, GPS-gestützten Mobilitäts- und Sozialraumanalyse* (QGPS) ein innovativer Erhebungs- und Auswertungsansatz entwickelt. Bei diesem Ansatz erfolgt die Untersuchung anhand von technologieunterstützten Mobilitätsanalysen und teilstandardisierten Interviews ausgewählter Proband*innen. Zur Aufzeichnung der Mobilitätsmuster werden GPS-Tracking-Geräte verwendet. Anschließend erfolgt die Kartografierung und damit die räumliche Verortung der so erhobenen Mobilitätsdaten. Danach werden die wichtigsten qualitativen Inhalte der Interviewdaten mit den Mobilitätsdaten verbunden, um die subjektiven Bedeutungen und Interpretationen dieser Mobilitätsmuster zu erörtern. Mit diesem Vorgehen ergänzt die QGPS-Studie bisherige Ergebnisse mit hoher Inhaltsvalidität und einem tieferen Informationsgehalt. Zudem rückt sie mit ihrer offenen und flexiblen Herangehensweise das subjektbezogene Verstehen in den Vordergrund. Als Ergebnis dieses Vorgehens entstehen mehrdimensionale räumliche Transkripte (Jones/Evans 2012), die verallgemeinerte Aussagen über den Zusammenhang von sozialen Kontakten, Mobilität und regionalen Kontexten auf inhaltlicher und visueller Ebene verstehbar machen. In Abgrenzung zu gewohnten Methoden der einschlägigen Literatur werden in der QGPS-Studie neben Orten auch Strecken (also ausgeführte Bewegungen) mit inhaltlicher Bedeutung versehen. Zudem folgt die Analyse ausgehend von der Sichtweise der Individuen und ihrer sozialen Eingebundenheit, um so die soziale Ebene zu ergänzen. Dies steht im Gegensatz zu den zumeist in der Geografie verwendeten Methoden, welche vorrangig den Blick vom Ort aus lenken.

Arbeiten mit qualitativen Analyseanteilen zeichnen sich durch ihre Vielschichtigkeit aus, wodurch die QGPS-Studie einen wesentlichen Beitrag zur Beantwortung der Forschungsfragen leistet. Von Bedeutung ist darüber hinaus der methodische Beitrag dieser Studie, der es erlaubt, Mobilitätsdaten mit qualitativen Interviewdaten zu verbinden.

Mit diesem triangulär aufgebauten Forschungsvorhaben werden nicht nur neue Erkenntnisse über die Korrespondenz von Raumbeschaffenheit, sozialen Beziehungen, Alltagsmobilität und Lebenszufriedenheit gewonnen, sondern wird überdies die Verwendung von GPS-Technologien in der

sozialwissenschaftlichen Mobilitätsforschung weiter vorangetrieben. Abbildung 1 vergleicht die beiden Studien anhand der von ihnen verwendeten Daten und genutzten Methoden.

Abbildung 1 Triangulärer Forschungsaufbau der vorliegenden Arbeit

Sozialer Raum und Lebenszufriedenheit im Alter		
	Quantitative Studie	QGPS-Studie
Methode	Statistische Analyse (Mehrebenenregression)	Qualitative, GPS-gestützte Mobilitäts- und Sozialraumanalyse
Daten	DEAS und INKAR-Raumdaten	Mobilitätsdaten (GPS) und teilstandardisierte Interviewdaten

Der Vorteil bei dem hier genutzten triangulären Vorgehen ist es, in der quantitativen Studie mithilfe der Survey- und kreisbezogenen Daten Aussagen über die Lebenssituation älterer Menschen und den Zusammenhang von außerhäuslicher Mobilität und räumlicher Umgebung mit dem Leben im Alter treffen zu können, sowie durch die *GPS-gestützte, qualitative Mobilitäts- und Sozialraumanalyse* (QGPS-Studie) diesen Zusammenhang darüber hinaus qualitativ und kartografisch analysieren zu können. So erweitern die Ergebnisse der QGPS-Studie die Befunde der quantitativen Studie. Anhand einer für die QGPS-Studie ausgewählten ländlichen Region werden bestehende Mobilitätsmuster und die Verbindung zwischen Mobilität, sozialen Beziehungen und der Umgebung vor dem Hintergrund der Lebenszufriedenheit aus der Sichtweise älterer Menschen vertieft.

Den Abschluss der Arbeit bildet eine gemeinsame Diskussion beider Studien, die zudem die Grenzen der Untersuchungen sowie die Chancen weiterer Forschung auf diesem Gebiet aufzeigt (Kapitel 5). Die in den beiden Studien gefundenen Ergebnisse sind an die sozialwissenschaftliche Diskussion und die bisherige Forschung anschlussfähig und liefern (nicht zuletzt durch den neuen methodischen Ansatz der QGPS-Studie) vielfältige Einblicke in die Komplexität und Diversität des alltäglichen Lebens älterer Menschen.

2 Theorie und bisherige empirische Befunde

2.1 Sozialer Raum als Ort sozialen Handelns

Das Leben im Alter findet nicht unabhängig von den Umgebungsbedingungen statt, sondern immer mit einem geografischen Bezug (Wahl/Lang 2003). Im Alter, hier verstanden als die ausgedehnte nachberufliche Phase, scheinen die Umweltbezüge einen besonderen Stellenwert zu haben (Friedrich 1995, S. 3). Entsprechend schließt sich die vorliegende Arbeit der theoretischen Auffassung der *Dualität des Raums* (Löw 2001) an und geht auf den regionalen Kontext und dessen Eigenschaften sowie auf Bewegungen älterer Menschen in diesen Kontexten ein. Darüber hinaus liegt der Fokus auf der Interpretation dieser Orte und Räume, den daran örtlich gebundenen Beziehungen und den damit verknüpften Assoziationen auf die Alltagsrealität älterer Menschen. Damit wird ein Verständnis von Raum als *sozialem Raum* zugrunde gelegt, mit welchem sowohl der geografische Ort als auch das soziale Handeln umfasst wird. Aus der theoretischen und empirischen sozialraumorientierten Sicht dieser Arbeit darf die Untersuchung weder ausschließlich den physisch-materiellen Raum (territoriale Orte und Plätze) noch allein das soziale Handeln samt Interaktionen im Raum (Prozesse der Aneignung und Deutung) erfassen, sondern muss beides integriert erforschen (Kogler 2015, S. 51). Dementsprechend wird an späterer Stelle die alltägliche Mobilität, hier im Zusammenhang mit sozialen Beziehungen, als soziales Handeln interpretiert (Kapitel 2.2).

Zwischen dem Raum mit seinen verschiedenen, unter anderem (infra-)strukturellen, Merkmalen und der individuellen Lebensgestaltung herrscht eine enge Austauschbeziehung. Diese Annahme der umwelt- und raumbezogenen sozialwissenschaftlichen Altersforschung ist Grundlage der empirischen Analysen der vorliegenden Arbeit. Räumliche Umwelten halten Ressourcen und Funktionen für ihre Bewohnenden in unterschiedlichem Maß bereit. Dazu zählen hier die Versorgung mit Gütern des alltäglichen Lebens, medizinische Versorgung, Zugang zu Behörden oder anderen Institutionen und Dienstleistungserbringern sowie kulturellen Instanzen. Erreichbar sind diese Orte in der Regel durch (physische) Mobilität. Ebenso spielen gesellschaftliche Treffpunkte und Besuche mit und bei Freunden oder Verwandten im jeweiligen Raum eine zentrale Rolle. Die Umgebung kann zudem Orte der Anregung und Erholung bieten. Räume und Umwelten eröffnen oder verwehren je nach ihrer Beschaffenheit Möglichkeiten der alltäglichen Lebensgestaltung. Nach diesem Verständnis können Räume zu einem gelungenen Alternsprozess und einer hohen Lebensqualität und -zufriedenheit beitragen (Bowling et al. 2003).

2.1.1 Das Raumverständnis aus soziologischer Perspektive

Soziale Räume bieten territoriale Abgrenzungen, in denen soziale Handlungen ortsbezogen stattfinden. Aus handlungstheoretischer Sicht zeigt sich demgegenüber ein erweitertes Raumverständnis: Soziale

Räume werden durch soziale Handlungen von Menschen herausgebildet. Im Sinne der Popperschen Situationsanalyse bietet Raum eine Rahmenbedingung für menschliches Handeln (Friedrich 1995, S. 10). Zugleich gestalten Menschen ihn nach ihren Vorstellungen und Zwecken (Friedrich 1995, S. 10). Damit besitzen menschliche „Handlungsfolgen (Artefakte) eine physisch-materielle Existenz und gehören ebenso zur sozialen wie zur mentalen Welt“ (Friedrich 1995, S. 10). Aus diesem Verständnis heraus argumentiert die Soziologin Martina Löw (2001). Sie prägte die raumbezogene Soziologie, indem sie den Begriff des „relationalen Raums“ als Grundlage ihrer Raumsoziologie etablierte. Löw definiert den Raum als eine „relationale (An-)Ordnung sozialer Güter und von Menschen (Lebewesen) an Orten“ (Löw 2001, S. 224). Raum begreift sie nicht nur als geografischen Ort, sondern darüber hinaus als ein durch menschliche Interaktion entstehendes soziales Konstrukt (Böhnisch/Schröer 2010).

Das allgemeine Raumverständnis war lange Zeit von der Ansicht eines „absoluten Raums“ geprägt. Er besteht für sich und könnte somit wie ein Gefäß entweder leer sein oder es können sich in ihm Vorgänge ereignen. Raum wurde in der Soziologie traditionell als ortsbezogen (Raum als Ort) oder als territorial (Raum als Territorium verdinglicht) konzipiert (Löw 2001, S. 35). In vielen wissenschaftlichen Arbeiten zum gesellschaftlichen Raum ist zu beobachten, dass entweder mit dem dreidimensionalen „Gefäß- oder Containerraum“ oder ohne einen explizit formulierten Körper-, Orts- und Raumbegriff bzw. ohne einen „gesellschaftlich produzierten Raumbegriff“ gearbeitet wird, so Schmals (1999). In der Regel operiert man mit einem formalen, statistischen oder politisch-administrativen Quartiers-, Milieu-, Territorium- oder Feldbegriff (Schmals 1999, S. 68). Eine Wechselwirkung zwischen Raum und sozialem Handeln existiert in keiner dieser Vorstellungen.

Löws Raumverständnis fußt auf Leibniz' Überlegungen, der Raum als Ergebnis von Beziehungsverhältnissen zwischen Körpern charakterisierte. Er vertrat die These, Raum sei „relational“, da er allein aus der Anordnung von bewegten Körpern abgeleitet werden könne. Mit dieser These hebt Leibniz die Absolutheit des Raums auf und bildet die Basis für ein modernes Verständnis des Raums.

In seiner soziologischen Theorie des „sozialen Raums“ (Bourdieu 1985), erweitert Pierre Bourdieu die relativistische Perspektive der Raumkonstitution. Nach seinem Verständnis kann sozialer Raum als soziale Topologie (Lippuner 2007) oder als Geflecht sozialer Lagebeziehungen verstanden werden, wobei die jeweilige Position im Raum über soziales Kapital bestimmt wird (Lippuner 2012, S. 130). Demnach sind gesellschaftliche Akteure, die als solche immer durch die Beziehung zu einem sozialen Raum herausgebildet werden, und Dinge wie Eigentum dieser Akteure immer an einem konkreten Ort des sozialen Raums angesiedelt (Bourdieu 1998, S. 18). Diesen kann man hinsichtlich seiner relativen

Position gegenüber anderen Orten (darüber, darunter, dazwischen etc.) und hinsichtlich seiner Distanz zu anderen definieren (Bourdieu 1998, S. 18). Auch wenn Bourdieu für das Konzept des sozialen Raums weniger auf den physischen Raum im geografisch-räumlichen Sinne Bezug nimmt, stellt er den angeeigneten physischen Raum in späteren Aufsätzen (Bourdieu 1991) als Vergegenständlichung der sozialen Position heraus. Bourdieu erläutert, dass „der von einem Akteur eingenommene Ort und sein Platz im angeeigneten physischen Raum hervorragende Indikatoren für seine Stellung im sozialen Raum abgeben“ (Bourdieu 1991, S. 26). Die Chancen auf Aneignung des physischen Raums sind abhängig vom verfügbaren Kapital (Bourdieu 1991, S. 29).

Auch wenn er in seiner späteren Schrift *Ortseffekte* durchaus auf die Wechselbeziehungen zwischen den Strukturen des sozialen Raums und jenen des physischen Raums eingeht, verweist er darauf, dass die Strukturen des sozialen Raums in den verschiedensten Kontexten in Gestalt räumlicher Oppositionen zum Ausdruck kommen (Bourdieu 1998, S. 18). Dabei funktioniert der bewohnte (bzw. angeeignete) Raum wie eine Art spontane Symbolisierung des sozialen Raums (Bourdieu 1998, S. 18). Räumliche Veränderungen folgen vor allem einer Richtung: Verändert sich das Soziale, kann sich dies im physischen Raum manifestieren. Da sich physische Räume nur träge weiterentwickeln, erscheinen soziale und kulturelle Unterschiede als „vorgegeben“ oder „natürlich“ (Bourdieu 1991, S. 27).

Bourdieu beginnt mit diesen Thesen den Zusammenhang von sozialem und physischem Raum zu entschlüsseln, was seine Thesen für die vorliegende Arbeit nutzbar macht. Er verweist in Ansätzen auf soziale Ungleichheiten, die sich räumlich niederschlagen, und zeigt, dass Zugang und Verwehrung von physischem Raum Ausdruck unterschiedlicher gesellschaftlicher Positionen ist.

Mithilfe dieser Sichtweise können jedoch weder der Zusammenhang des physischen Raums mit dem Sozialen noch Wechselbeziehungen zwischen dem Menschen und seiner Umwelt zur Genüge theoretisch fundiert werden. Beides sind jedoch Annahmen, die in dieser Arbeit getroffen werden. Das sozialräumliche Verständnis dieser Arbeit geht davon aus, dass ein wechselseitiges Verhältnis zwischen den Individuen und den Räumen, in denen sie handeln und sich bewegen, besteht.

Daher ergibt sich ausgehend von Bourdieus Thesen die Notwendigkeit der Nutzung eines weiteren Raumkonzepts, welches die Verbindung sozialen Handelns und regionaler Ordnungen stärker betont: Martina Löw schlägt einen Raumbegriff vor, der in der Regel empirisch zwar schwerer greifbar ist, dafür aber soziales Handeln und den physischen Raum (als Ort) berücksichtigt. Dabei wird Raum durch zwei sich gegenseitig bedingende Prozesse etabliert (Löw 2001, S. 158 ff.): durch den Prozess der Entstehung (*Spacing*) und den Prozess der Reproduktion von Raum (*Synthese*). Als *Spacing* kann das „Platzieren von sozialen Gütern und Menschen bzw. das Positionieren primär symbolischer Markierungen“ bezeichnet werden (Löw 2001, S. 158 ff.). Es dient dazu, „Ensembles von Gütern und Menschen als solche kenntlich zu machen“ (Löw 2001, S. 158 ff.). Zudem bedarf es bei der Konstitution

von Raum einer Syntheseleistung, was bedeutet, dass „über Wahrnehmungs-, Vorstellungs- oder Erinnerungsprozesse“ Güter und Menschen zu Räumen zusammengefasst werden (Löw 2001, S. 158 ff.). Nach Löw (2001) werden Güter (dies meint primär materielle Güter, aber desgleichen soziale Güter, die mit materiellen Gütern verknüpfbar sind) und Menschen an Orten platziert. Menschen sind in zweifacher Weise in die Konstitution von Räumen eingebunden: Zunächst findet diese Einbindung statt, indem Personen als Bestandteil der zu Räumen verknüpfenden Elemente agieren. Zudem ist die Verknüpfung selbst an menschliche Aktivität gebunden. Menschen werden zum einen durch das Handeln anderer Menschen positioniert, zum anderen positionieren sie sich aktiv. Ein Ort steht daher für einen Platz oder eine Stelle, welche konkret benennbar und meist geografisch markiert ist. Der Ort ist das Resultat der Platzierung und nicht selbst platzierendes Element. Erst die miteinander verknüpften sozialen Güter und Menschen werden zum Raum. Jedoch so Löw weiter, sind die Möglichkeiten, Räume konstituieren zu können, abhängig von „den in einer Handlungssituation vorgefundenen symbolischen und materiellen Faktoren, vom Habitus der Handelnden, von den strukturell organisierten Ein- und Ausschlüssen sowie von den körperlichen Möglichkeiten“ (Löw 2012, S. 272). Dadurch entstehen Verteilungen, welche in einer hierarchisch organisierten Gesellschaft zumeist als ungleich bzw. unterschiedliche Personengruppen begünstigend beschrieben werden können (Löw 2001, S. 272). Um bestimmte (An)Ordnungen durchsetzen zu können, werden Ressourcen benötigt, wie etwa „Geld, Zeugnis, Rang oder Assoziation“ (Löw 2001, S. 272). Ebenfalls können die „Verfügbarmöglichkeiten über Räume zur Ressource werden“ (Löw 2012, S. 272).

Übertragen auf das Interesse der vorliegenden Studie können räumliche Strukturen als regionale Strukturen aufgefasst werden. Diese spiegeln die Ressourcenverteilung in einer Region oder einem geografisch markierten Gebiet wider. Bezogen auf die Struktur der medizinischen und pflegerischen Versorgung einer Region, die in dieser Arbeit beispielsweise über der Dichte der Ärzt*innen charakterisiert wird, sind Krankenhäuser, Arztpraxen oder medizinische Versorgungszentren sowie Menschen, die als Ärzt*innen agieren, in bestimmter Weise angeordnet. Sie stehen zueinander in Relation, wodurch sie eine Ordnung bilden. Ebenso lässt sich dies auf den nahen sozialen Raum älterer Personen übertragen. Einrichtungen zur Versorgung mit Lebensmitteln oder für Freizeitaktivitäten, Treffpunkte und Wohnorte von Verwandten, Freunden und Bekannten und sonstige (Infra-)Strukturen wie Gehwege bilden eine relationale Anordnung. Trotz Löws Annahme, dass Räume „relational im Handeln von Menschen konstituiert werden, sind diese nicht beliebig platzierbar, sondern an Orte gebunden“ (Engelbert 2012, S. 37). Jene Ordnungen lassen sich daher als regionale Ordnungen beschreiben. Das heißt, sie sind mit einem bestimmten regionalen Kontext zusammengehörig.

Werden nun Räume durch die Verknüpfung von Ort und sozialem Handeln hergestellt, wird klar, dass auch hier Prozesse der Wechselbeziehungen zwischen beiden entstehen. Dies erklärt auf theoretischer

Ebene, wie relationale Ordnungen in Form regionaler (Infra-)Strukturen in Verbindung mit dem Leben im Alter und die Wahrnehmung dieses Lebens stehen können: Günstige regionale Verteilungen gehen mit einer Erleichterung sozialem Handelns wie der alltäglichen Mobilität außer Haus oder der Beziehungspflege einher. Zudem können günstige kontextuelle Rahmenbedingungen im Zusammenhang mit einer höheren allgemeinen Lebenszufriedenheit stehen.

2.1.2 Wechselbeziehungen zwischen Mensch und sozialem Raum

Mit dem soziologischen Verständnis von sozialem Raum als Grundlage wird nun auf theoretischer Ebene erörtert, wie diese Dualität von Mensch und sozialem Raum im Zusammenhang mit dem Leben älterer Personen stehen kann und wie die Verbindung zwischen dem regionalen Kontext, der alltäglichen Mobilität und den sozialen Beziehungen mit der Lebenszufriedenheit korrespondiert. Als fruchtbar für die Überlegungen dieser Arbeit erwiesen sich verschiedene theoretische Ansätze, die Wechselbeziehungen zwischen dem Menschen und der räumlichen Umgebung zu erklären vermögen. Vorteil dieser Ansätze, die meist aus der Gerontologie bzw. Umweltpsychologie stammen, ist ferner ihr überwiegend direkter Bezug auf das subjektive Wohlbefinden und dabei auch auf die allgemeine Lebenszufriedenheit.

Unter Umwelt wird in den Forschungsansätzen grundsätzlich die äußere, physisch-materielle Welt verstanden, die ebenfalls soziokulturelle Aspekte umfasst. Die im Folgenden vorgestellten Ansätze unterscheiden sich jedoch in ihrem Verständnis von Umwelt. Wenn hier die Begrifflichkeit Umwelt statt „sozialer Raum“ verwendet wird, ist das weniger auf die inhaltliche Verschiedenheit, sondern vor allem auf die Entwicklung in den unterschiedlichen Forschungstraditionen der Regional- und Stadtsoziologie bzw. der ökologischen Gerontologie zurückzuführen. Letztere beleuchtet die Wechselbeziehungen zwischen der Umwelt und dem alternden Individuum, während erstere auf die Raumbezogenheit der Gesellschaft fokussiert. Nichtsdestotrotz können die Person-Umwelt-Ansätze hinzugezogen werden, um die Wechselbeziehungen zwischen älteren Personen und ihrem sozialen Raum zu erklären und die Verbindung zwischen dem regionalen Kontext, der Mobilität und den sozialen Beziehungen älterer Menschen aufzuschlüsseln sowie ein Verständnis für den Zusammenhang mit der allgemeinen Lebenszufriedenheit herzustellen.

Menschen altern stets in spezifischen Umwelten. Dies wirkt sich auf den Verlauf von Alterungsprozessen (Wahl/Oswald/Mollenkopf 1999, S. 14) und damit auf die Qualität des Alterns aus. Die Ausgestaltung des umgebenden Raums bzw. der Umwelt spielt eine entscheidende Rolle für die Lebensqualität im Alter (Bowling 2005; Sugiyama/Thompson 2006). Psychologische und gerontologische Arbeiten zur Person-Umwelt-Relation (für eine Übersicht Saup 1993; Wahl/Oswald/Mollenkopf 1999, S. 14 f.) weisen nach, dass der räumlichen Umwelt im Alter eine

besondere Bedeutung zukommt. „Denn zum einen wirken die [...] tief greifenden Veränderungen der baulich-räumlichen und sozialen Umwelt auf die alltägliche Lebensführung der Bewohner und zum anderen verändern sich die Anforderungen alter und alternder Menschen an ihre Umwelt, auf die sie damit selbst Einfluss nehmen“ (Peter 2009, S. 53). Die Umwelt bzw. der umgebende Raum steht in Wechselbeziehung mit dem älteren Menschen. Einerseits stehen Gegebenheiten im Raum in Relation zu dem (alltäglichen) Leben, sie erleichtern oder erschweren Selbstständigkeit, soziale Integration oder Aktivitäten und können damit in Verbindung zur Lebenszufriedenheit älterer Menschen stehen. Andererseits sind alte Menschen nicht ausschließlich „Erdulder von Umweltgegebenheiten, sondern können diese auch selber mitgestalten (ob sie dazu immer in ausreichender Weise die Möglichkeiten haben, ist allerdings eine ganz andere Frage)“ (Wahl 2000, S. 205).

Das auf dieser Grundlage formulierte Umweltanforderungs-Kompetenz-Modell nach Lawton/Nahemow (1973) beschreibt, wie sich das Wohlbefinden einer älteren Person abhängig von den Anforderungen der Umwelt und von ihren Kompetenzen, wie z. B. körperlicher Gesundheit oder sensorischer Wahrnehmungsfähigkeit, entwickelt. Stimmen die Umweltanforderungen und die verfügbaren Kompetenzen einer älteren Person genügend überein, kommt es zum Anpassungsprozess und zu subjektivem Wohlbefinden. Ist dies nicht der Fall, kommt es zu Anpassungsproblemen und Unzufriedenheit. Die Anpassungsfähigkeit der Umwelt wird insbesondere dann essenziell, wenn die persönlichen Kompetenzen im Alter abnehmen (Lawton/Nahemow 1973). Lawton (1983) betont dabei die vier verschiedenen Ebenen der Umwelt: die personale Umwelt, wozu alle wichtigen Personen im Umfeld der älteren Person gehören; die überpersonale Umwelt, die die Charakteristika der Personengruppen im räumlichen Umfeld der älteren Person widerspiegelt; die Mega-Soziale-Umwelt, die durch gesellschaftliche Normen und Werte gezeichnet ist; und letztlich die räumliche Umwelt, die die Ausstattung des Wohnumfelds beschreibt. Letztere ist vergleichbar mit dem regionalen Kontext als Ort, wie beispielsweise in der soziologischen Arbeit bei Löw (2001) und anderen beschrieben.

Weitere Ansätze der ökologischen Gerontologie beschreibt Saup (1993). Er nennt beispielsweise das Kongruenz-Modell nach Kahana (1975; 1982), mit dem Kahana die Kritik an Lawtons Modell aufgreift und es weiterentwickelt, indem sie die Präferenzen des Individuums einbringt. Laut Kahana entsteht Lebenszufriedenheit, wenn zwischen den Umweltbedingungen und den Bedürfnissen einer Person Kongruenz herrscht. Saup bezieht sich daneben auf das Komplementaritätsmodell nach Carp/Carp (1984) mit seinen Basis-, Defizit- und Wachstumsbedürfnissen. Neben diesen müssen jüngere Ansätze wie das Modell des Person-Umwelt-Austauschs (Oswald/Wahl 2003; Wahl/Iwarsson/Oswald 2012) an dieser Stelle nicht weiter ausgeführt werden. Obwohl sich diese interaktionistischen Ansätze durch unterschiedliche Verortungen und Ursprünge auszeichnen, weisen sie doch auf gemeinsame Annahmen hin: In ihrem Verständnis bilden baulich-räumliche Umwelten genauso wie soziale Umwelten die räumliche Umgebung ab, mit der ein Mensch in Interaktion steht. Die Person-Umwelt-

Interaktion ist ein dynamischer Prozess mit der Möglichkeit gegenseitiger Veränderung. Kontextuelle Merkmale auf einer übergeordneten Ebene prägen die Art und den Verlauf von Prozessen im Alter auf der individuellen Ebene. Wohlbefinden und Zufriedenheit wird darin als eine gelingende Adaption gesehen. Diese tritt dann auf, wenn Personen entweder über genügend individuelle Fähigkeiten und Ressourcen verfügen, um mit ungünstigen Umwelтанforderungen umgehen zu können, oder wenn Umwelten so gestaltet sind, dass Personen mit vergleichsweise geringen persönlichen Kompetenzen sich darin arrangieren können. Umweltaspekte stellen zwar nicht unbedingt die eigentliche Problematik dar, abhängig von den Fähigkeiten des Individuums können sie allerdings Schwierigkeiten mit sich bringen (Iwarsson 2005). Geografische Umwelten stehen stärker im Zusammenhang mit älteren als mit jüngeren Menschen und dementsprechend erhöhen unterstützende Umwelten die Lebensqualität älterer Menschen (Sugiyama/Thompson 2007).

Diese Erkenntnisse stützen auf theoretischer Ebene die These der vorliegenden Arbeit. Wenn im vorangegangenen Kapitel 2.1.1 konstatiert wurde, dass günstige regionale Verteilungen soziales Handeln erleichtern, kann diese These durch ökogerontologische Person-Umwelt-Ansätze unterstützt werden. Wie die skizzierten Ansätze darüber hinaus erklären, sind ungünstige regionale Verteilungen insbesondere für ältere Personen, die selbst von Einschränkungen wie einem geminderten Gehvermögen oder einem schlechten Gesundheitszustand betroffen sind, nachteilig. Personennahe bzw. individuelle nachteilige Faktoren führen in Kombination mit ungünstigen regionalen Faktoren zu einer doppelten Deprivation. Gelingt die Adaption dementsprechend nicht, stellt sich Unzufriedenheit ein.

Zudem wird anschaulich gezeigt, dass zwischen der baulich-räumlichen und der sozialen Umwelt sowie der Person mit ihren individuellen Fähigkeiten eine Verbindung besteht, welche mit der Lebenszufriedenheit im Alter korrespondiert. Diese verbundenen Elemente sind relational angeordnet. Übertragen auf die Empirie der vorliegenden Arbeit wird diese Relation im sozialen Raum einer älteren Person als eine Verbindung zwischen ihrem regionalen Kontext, ihren sozialen Beziehungen und ihrer alltäglichen Mobilität außer Haus begriffen. Diese Relation ist von hoher Bedeutung für die Lebenszufriedenheit im Alter.

2.2 Räumliche Mobilität aus sozialwissenschaftlicher Sicht

Räumliche Mobilität (häufig auch synonym *physische Mobilität*) bezeichnet den „Wechsel eines Individuums [...] zwischen den Einheiten eines Systems“ (Windzio 2013, S. 664). Die Einheiten eines räumlichen Systems können Aktionsräume in der Nahumgebung einer Nachbarschaft oder von Gemeinden, Kreisen oder Bundesländern sein, die mithilfe räumlicher Mobilität durchquert werden (Windzio 2013, S. 664). Die Ortswechsel von Personen, Gütern oder Informationen werden auf

aggregierter Ebene durch die Begriffe „Verkehr“ oder „Transport“ beschrieben (Wilde 2014, S. 34). *Außerhäusliche Mobilität* ist diejenige physische Bewegung, die außerhalb der eigenen Wohnstätte stattfindet. Sie bezieht sich vorrangig auf die *alltägliche Mobilität*, die durch kurzfristige Positionsveränderungen gekennzeichnet ist. Dazu zählen beispielsweise Bewegungen zwischen Alltagsstandorten wie der eigenen Wohnstätte und Versorgungs- und Freizeiteinrichtungen sowie Spaziergänge. Alltagsmobilität ist der zirkulären Mobilität zugeordnet: Ausgangs- und Zielpunkt der Bewegungen im Raum sind dabei identisch (Franz 1984, S. 34; Windzio 2013, S. 664). Alltagsmobilität grenzt sich damit von solcher langfristiger Bewegung ab, die Personen vollziehen, wenn sie ihren Wohnstandort wechseln: diese wird als Wanderung, Migration oder residenzielle Mobilität bezeichnet (Windzio 2013, S. 664 f.). Mit Ausnahme des Phänomens der Migration stellt Mobilität als räumliche Bewegung und geografische Distanzüberwindung in der sozialwissenschaftlichen Forschung und Theoriebildung traditionell eher ein Randthema dar (Manderscheid 2013, S. 53), da sie nicht über den Vollzug des Ortswechsels hinausgeht. Ein Grund für diese Forschungslücke kann in der „Raumblindheit“ (Läpple 1991, S. 163) der Soziologie liegen (Manderscheid 2013, S. 53): Die soziologische Tradition begriff Raum lange Zeit als „Randbedingung“ anstatt als Gegenstand oder Medium sozialer Beziehungen und schloss damit die Ortsveränderung aus der soziologischen Betrachtung aus.

Außerhäusliche Mobilität muss daher weiter gefasst und verstanden werden: Sie verweist zusätzlich auf eine soziokulturelle Dimension der individuellen Bewegung und stellt einen Zusammenhang zwischen Mobilität und sozialen und gesellschaftlichen Thematiken her.

Die Sichtweise, Mobilität nicht nur als physische Bewegung zu begreifen, sondern zusätzlich eine soziale und gesellschaftliche Komponente in ihr zu sehen, entwickelte sich verstärkt in den 1990er Jahren; ab diesem Zeitpunkt stieg das sozialwissenschaftliche Interesse an Fragen mit Raum- und Mobilitätsbezug. Das vor allem in der angelsächsischen soziologischen Diskussion vertretene „neue Mobilitätsparadigma“ (Sheller/Urry 2006) schlägt einen theoretischen und methodologischen Kurswechsel vor. Mobilität wird hier in einem umfassenden Sinne verstanden als soziale, virtuelle, imaginative, kommunikative und geografische Distanzüberwindung (Stark 2017, S. 83); dies seien die relevanten Bausteine des Sozialen. Unter Berücksichtigung dieser Bausteine sollten alle sozialen Prozesse neu durchdacht werden (Dorn 2018, S. 10).

Bonß/Kesselring (1999) merken an, dass es aufgrund der disziplinären Arbeitsteilung, die zwischen Verkehrsforschung und Gesellschaftsforschung herrscht, weiterhin ungeklärt ist, in welchem Verhältnis soziale Mobilität und Mobilität als eine Bewegung im (geografischen) Raum stehen. Als soziale Mobilität wird in der Soziologie die Bewegung zwischen sozialen Gruppen verstanden. Dabei bezeichnet die horizontale Bewegung den Wechsel eines sozialen Individuums von einer sozialen

Gruppe zu einer anderen, die sich auf der gleichen Ebene befindet. Vertikale soziale Mobilität meint den Wechsel zwischen den sozialen Schichten, also gesellschaftliche Auf- und Abstiegsbewegungen. Soziale Mobilität ist häufig Thema ungleichheitstheoretisch orientierter Analysen.

Jüngere Studien verweisen inzwischen auf die Schlüsselrolle von sozialer und räumlicher Mobilität für gesellschaftliche Veränderung (z. B. Beckmann et al. 2006). Denn „moderne Gesellschaften zeichnen sich durch eine nachhaltige ‚Verflüssigung‘ sozialer Strukturen aus – ein Prozess, der als Individualisierung und Mobilisierung gleichermaßen beschrieben werden kann“ (Bonß/Kesselring 1999, S. 39). Der individualisierte Mensch ist hochmobil und sieht sich unter den Bedingungen der modernisierten Welt mit „wachsenden räumlichen, zeitlichen und sozialen Flexibilitätszumutungen konfrontiert“ (Bonß/Kesselring 1999, S. 39, vgl. auch Lash/Urry 1994). Moderne Gesellschaften sind häufig hinsichtlich unterschiedlicher Funktionsräume ausdifferenziert (hierunter fällt beispielsweise die Trennung von Arbeit und Wohnen). Diese Differenzierung erfordert Mobilität und schafft gleichwohl neue Mobilitätsformen. Diese neuen Formen und die Zunahme der Mobilität insgesamt ermöglichen eine andere Lebensgestaltung. An diesen teilhaben zu können, setzt wiederum Mobilität voraus. Mobilität ist demnach eine Modernisierungsfolge, die sich als ein soziales System, mit dem Hauptmerkmal der Selbstbezüglichkeit bzw. Selbsterschaffung (im Sinne von Luhmanns „Autopoiesis“), darstellt (Tully/Baier 2006, S. 15). Das Leben in einer „Mobilitätsgesellschaft“ (Tully/Baier 2006, S. 15) birgt einerseits den „Zwang zur Mobilität“, andererseits kann dadurch eine Art „Wahlmobilität“ geschaffen werden, die zum Selbstzweck und zum individuellen Entwicklungsziel wird (Bonß/Kesselring 1999, S. 40). Mobilität ist damit in modernen Gesellschaften eine „Art ‚Querschnittsphänomen‘ mit erheblicher strukturbildender Bedeutung“ und damit zugleich Kernelement und zentrales Charakteristikum der Moderne (Bonß/Kesselring 1999, S. 40 f., vgl. auch Lash/Urry 1994). Diese Argumentation verweist daher aus modernisierungstheoretischer Sicht auf das Zusammenwirken sozialer und physischer Mobilität.

Canzler/Knie (1998) befassen sich mit der Schnittmenge zwischen sozialer und geografischer Mobilität. Mobilität¹ kann in einem „Möglichkeitsraum erfolgen, der in horizontaler und vertikaler Form gefasst ist und sozusagen die Topographie, das Gelände gesellschaftlicher Teilhabe moduliert“ (Knie 1997, S. 42). Anhand dieses Möglichkeitsraums können nach Meinung der Autoren die „Bestimmungsgrößen für das individuelle Verkehrsverhalten besser erkannt und interpretiert werden, weil deren lebensweltliche Einbindung stärker berücksichtigt wird“ (Canzler/Knie 1998, S. 11). In der horizontalen Dimension ist der Möglichkeitsraum ein geografischer Raum, der die physische Beweglichkeit und die

¹ Dabei ist zu beachten, dass Canzler/Knie (1998, S. 11) die Begriffe „Mobilität“ und „Verkehr“ deutlich voneinander abgrenzen: „Mobilität wäre demnach als Bewegung in *möglichen* Räumen, Verkehr als Bewegung in *konkreten* Räumen aufzufassen.“ (Hervorhebungen im Original).

Aneignung begrenzt (Canzler/Knie 1998, S. 30 ff.). In welchem Maße die Begrenzung tatsächlich wirksam wird, hängt von verschiedenen Faktoren wie beispielsweise dem individuellen Informationsstand, vorhandenen technischen Hilfsmitteln oder politischen Entscheidungen ab (Canzler/Knie 1998, S. 30 ff.). Die vertikale Dimensionierung nimmt Bezug auf die Möglichkeit, eigene Lebensentwürfe zu gestalten (Canzler/Knie 1998, S. 30 ff.). Die geistige Beweglichkeit begrenzt den Möglichkeitsraum (Canzler/Knie 1998, S. 30 ff.). Die gesellschaftliche Verfassung, die Zugehörigkeit zu einem Milieu und vorhandene geistige und materielle Ressourcen erweitern oder beschränken die vertikale Raumanneignung (Canzler/Knie 1998, S. 30 ff.). Mit ihrer Beschreibung der horizontalen wie auch der vertikalen Begrenzung des Möglichkeitsraums knüpfen Canzler/Knie an die Forschungstradition der Sozialstrukturanalyse an und verweisen auf unterschiedliche Zugangschancen zum topografischen Gelände sowie zu gesellschaftlicher Partizipation.

Für den damit beschriebenen Zusammenhang zwischen sozialer und räumlicher Mobilität als Modernisierungsbedingung und -folge lassen sich zahlreiche Beispiele finden. Innerhalb der Gesellschaft sind die Zugänge zu und die Realisierung von Mobilität ungleich verteilt, was in einer unterschiedlichen gesellschaftlichen Teilhabe mündet. Ergebnisse der *Kontinuierlichen Erhebung zum Verkehrsverhalten* (KONTIV) aus dem Jahr 2002 veranschaulichen die Verschränkung zwischen sozialer und räumlicher Mobilität: Personen, die höhere soziale Positionen innehaben, sind besonders (verkehrs-)mobil, meist automobil (Tully/Baier 2006, S. 33). Eine Verdoppelung des Einkommens geht mit einer Steigerung der Verkehrsleistung von täglich ungefähr 10 Kilometern einher (Tully/Baier 2006, S. 33). Das heißt, Personen mit höherem Einkommen nehmen täglich weitere Wege (beispielsweise zum Arbeitsplatz) in Kauf (Tully/Baier 2006, S. 33). Der Status einer Person innerhalb der Gesellschaft (dies betrifft insbesondere die ökonomische Situation) begründet zudem einen bestimmten Zugang zur Mobilität: Die möglichen Bewegungen im Raum stehen mit dem sozialen Status der jeweiligen Person in Verbindung.

Damit bestimmen ökonomische, kulturelle und soziale Ressourcen über die Möglichkeit der Wahlfreiheit bezüglich Mobilität und der Nutzung von Räumen. Zudem werden Räume durch Personen in ihrer Erscheinung unterschiedlich wahrgenommen und bewertet. Beispielsweise finden Klassifizierungen in „gute“ und „schlechte“ Stadtviertel oder „attraktive Vorstädte“ und „unattraktive ländliche Gebiete“ statt. Räume werden dabei mit verschiedenen Konnotationen verbunden und divers interpretiert und beurteilt. Diese Interpretation von Räumen ist mit den Bewegungen der Personen verbunden. Die Bewegung wiederum steht in Verbindung mit dem Status und der Lebenssituation der Person, was anhand von Umzugsmobilität verdeutlicht werden kann. Personengruppen, deren finanzielle Situation es erlaubt, wählen eher Stadtviertel, die als attraktiv, sicher oder gut ausgestattet gelten. Weniger gut verdienende Personen sind zum Verbleib in schmutzigen oder bevölkerungsreichen Stadtvierteln oder in unattraktiven ländlichen Gebieten

gezwungen. Nicht nur die Umzugsmobilität hängt von der sozialen Position einer Person innerhalb der Gesellschaft ab, sondern auch die alltägliche Mobilität: Ein Beispiel hierfür liefern Palmer et al. (2013) mit ihren Beobachtungen in den USA dass sich alltägliche Bewegungen von Weißen und Schwarzen Personen² insofern unterscheiden, als dass Schwarze Personen kleinere Bewegungsradien aufweisen und sich lediglich in Gebieten mit mehrheitlich Schwarzer Bevölkerung aufhalten. Hingegen zeigen sich bei Weißen Personen weitere Bewegungsspektren: Dabei halten sich diese sowohl in Gebieten mit mehrheitlich Weißer als auch in Gebieten mit mehrheitlich Schwarzer Bevölkerung auf. Palmer et al. (2013) beurteilen dies als anhaltende Ungleichstellung der Schwarzen Bevölkerung in den USA.

Mobilität als physische Bewegung mit sozialem und gesellschaftlichem Bezug zu betrachten erlaubt es, Mobilität als soziale Handlung zu konstruieren. Soziales Handeln im Sinne Max Webers (1921/1980, S. 1) ist ein auf andere bezogenes sinnhaftes Verhalten. Ziel der Soziologie als Wissenschaft ist in dieser Tradition, das soziale Handeln deutend zu verstehen und dadurch seinen Ablauf und seine Wirkungen ursächlich zu erklären:

„„Handeln‘ soll dabei ein menschliches Verhalten (einerlei ob äußeres oder innerliches Tun, Unterlassen oder Dulden) heißen, wenn und insofern als der oder die Handelnden mit ihm einen subjektiven Sinn verbinden. ‚Soziales‘ Handeln aber soll ein solches Handeln heißen, welches seinem von dem oder den Handelnden gemeinten Sinn nach auf das Verhalten anderer bezogen wird und daran in seinem Ablauf orientiert ist.“ (Weber 1921/1980, S. 1)

Max Weber verfolgte damit die Intention, universell anwendbare Grundbegriffe zu entwickeln. In diesem Sinne lässt sich sozialräumliche Mobilität auf soziales Handeln übertragen. Mit seiner Lehre begründet Weber die handlungstheoretischen Sozialwissenschaften. Als zentraler Aspekt kann der subjektive Sinn³ des menschlichen Tuns herausgestellt werden. Wird der subjektive Sinn der Tat nachvollzogen, kann der Weg zur soziokulturellen Wirklichkeit eröffnet werden. Ziel der Erkenntnis ist es, das sinnhaft orientierte Handeln deutend zu verstehen. Dabei werden Motive für das Handeln gesucht bzw. Mittel und Zweck des Handelns erforscht, was sich als durchaus anspruchsvolle Aufgabe erwiesen hat. Der Versuch, den subjektiven Sinn des Handelns zu verstehen, kann lediglich als ein

² Im Original: „These included variables for sex, race (black, white, and Latino were the only responses given in the data analyzed)“ (Palmer et al. 2013, S. 1120).

³ Weber erwähnt Sinn als „Mittel und Zweck“ und Motiv des Handelns: „Jedes Artefakt, z. B. eine ‚Maschine‘, ist lediglich aus dem Sinn deutbar und verständlich, den menschliches Handeln (von möglicherweise sehr verschiedener Zielrichtung) der Herstellung und Verwendung dieses Artefakts verlieh (oder verleihen wollte); ohne Zurückgreifen auf den Sinn bleibt sie gänzlich unverständlich. Das Verständliche daran ist also die Bezogenheit menschlichen Handelns darauf, entweder als ‚Mittel‘ oder als ‚Zweck‘, der dem oder den Handelnden vorschwebte, und woran ihr Handeln orientiert wurde. Nur in diesen Kategorien findet ein Verstehen solcher Objekte statt. Sinnfremd bleiben dagegen alle – belebten, unbelebten, außermenschlichen, menschlichen – Vorgänge oder Zuständlichkeiten ohne gemeinten Sinngehalt, sowie sie nicht in die Beziehung von ‚Mittel‘ und ‚Zweck‘ zum Handeln treten, sondern nur seinen Anlaß, seine Förderung oder Hemmung darstellen.“ (Weber 1921/1980, S. 3) (Hervorhebungen im Original).

Hilfsmittel für die Betrachtung menschlichen Handelns verstanden werden. Die inhaltliche Bewertung des Sinns entzieht sich allerdings jeglicher äußerer Betrachtung. Zwar ist eine eindeutige Zuordnung in den Kategorien „sinnvoll“ und „nicht sinnvoll“ kaum möglich. Das Handeln eines Menschen kann jedoch in seinem Ablauf erklärt und in einen größeren Zusammenhang eingeordnet, die Motive der Handlung (z. B. erlebnisorientierte, soziale oder funktionale Mobilitätsmotive) können nachvollzogen werden.

Mit Mobilität geht meistens der Sinn einher, ein Ziel zu erreichen. Ein solches Ziel kann verschiedener Gestalt sein: Erstens können durch Mobilität örtliche bzw. geografisch markierte Ziele erreicht werden, wie beispielsweise ein Lebensmittelladen. Zweitens können mit ihrer Hilfe innere Bedürfnisse befriedigt werden. Mobilität kann als Mediator zwischen den Bedürfnissen und ihrer Befriedigung verstanden werden, beispielsweise zur Deckung von (materiellen) Grundbedürfnissen und des Bedürfnisses nach sozialer Teilhabe. Im weiteren Verständnis dieser Arbeit ist Mobilität in der Regel eine eigenständige Aktivität und erfüllt als eigenes Handlungsziel einen Selbstzweck. Sie wird um der Bewegung willen ausgeführt.

In der empirischen Forschung kann der Sinn niemals vollständig aus der Sicht des oder der Handelnden erschlossen werden, wohl aber kann eine Annäherung aus der Sicht des Betrachters stattfinden. „Die volle ‚Nacherlebbarkeit‘ ist für die Evidenz des Verstehens wichtig, nicht aber absolute Bedingung der Sinndeutung. Verstehbare und nicht verstehbare Bestandteile eines Vorgangs sind oft untermischt und verbunden“ (Weber 1921/1980, S. 2). Webers Evidenz des Verstehens kann entweder rationalen (und somit entweder logischen oder mathematischen) oder einführend nacherlebenden (emotionalen, künstlerisch-rezeptiven) Charakters sein (Weber 1921/1980, S. 2). Vom sozialen Handeln ausgehend konstruiert Weber ein Verständnis für den Begriff der *sozialen Beziehung*. „Soziale ‚Beziehung‘ soll ein seinem Sinngehalt nach aufeinander gegenseitig eingestelltes und dadurch orientiertes Sichverhalten mehrerer heißen“ (Weber 1921/1980, S. 13) (Hervorhebung im Original). Um von einer sozialen Beziehung sprechen zu können, benötigt es nach Weber mindestens zwei Personen, die Handlungen mit gegenseitigem Bezug vollführen. Dabei müssen sich diese weder persönlich kennen noch muss Solidarität zwischen ihnen herrschen.

Soziales Handeln führt nicht immer zu einer Interaktion. Nach Abels (2007, S. 184) umschließt die Interaktion ein miteinander und aufeinander bezogenes Handeln wenigstens zweier Individuen. Soziale Beziehung im Sinne Webers ist kein rein einseitiges soziales Handeln, sondern meint das gegenseitig aufeinander bezogene soziale Handeln von Akteuren.

Der Begriff Mobilität, wie er in dieser Arbeit verwendet wird, kennzeichnet nunmehr ein „soziales, auf den Akteur bezogenes Phänomen“ (Wilde 2014, S. 36). Er umschließt gleichzeitig soziale und physische Positionsveränderung, statt sich dem Phänomen ausschließlich einseitig aus

sozialwissenschaftlicher oder verkehrsgeografischer Sicht zu widmen und damit die Möglichkeiten einer erweiterten Analyse zu begrenzen. Dies ist der Beitrag der sozialwissenschaftlichen Theoretisierung des Mobilitätsbegriffes und damit die Grundlage der empirischen Erforschung von Mobilität, welche sich aus der Perspektive des sozialen Konstruktivismus als soziales Phänomen darstellt (Wilde 2014, S. 36). Die Analyse des Raums als relationale Anordnung ermöglicht, jede Bewegung als raumkonstruierend anzusehen (Flade 1994, S. 8). Durch die Bewegung als soziales Phänomen begründen die Akteure ihre Wirklichkeit (Wilde 2014, S. 41). Wird der Raum als soziales Konstrukt aufgefasst, ermöglicht dies einen analytischen Zugang zu Bewegung, der die soziale Wirklichkeit mit einschließt (Wilde 2014, S. 41). Ebenso trägt der Raum zur Konstitution von Bewegung bei, beispielsweise durch die „symbolische Aufladung des Räumlichen in die Bedeutungen von Mobilität und deren Vollzug“ (Wilde 2014, S. 41). Mollenkopf/Flaschenträger (2001, S. 26) sehen einen untrennbaren Zusammenhang zwischen Raum und Bewegung (siehe auch Kruse 1990), da Umweltwahrnehmung (anders als Objektwahrnehmung) nicht ohne Bewegung möglich ist.

Daraus leitet sich eine handlungstheoretische Herangehensweise an die Mobilitätsforschung ab, wie sie in dieser Arbeit betrieben wird. Sie geht davon aus, dass soziale Wirklichkeit sinnhaft konstituiert und Mobilität eine Handlung mit subjektivem Sinngehalt ist (Wilde 2014, S. 37).

2.3 Bisherige empirische Befunde zum Verhältnis von außerhäuslicher Mobilität, sozialen Kontakten und regionalem Kontext

Soziale Teilhabe, die Einbindung in funktionierende Netzwerkbeziehungen, Partizipation älterer Menschen am gesellschaftlichen Leben sowie die Förderung einer selbstständigen Lebensweise durch den Erhalt von Mobilität und Kompetenzen sind wichtige Themen der altersbezogenen Sozialforschung. Bisher erfolgte ihre Bearbeitung allerdings eher aus einer individuellen, auf die einzelne Person bezogenen Sichtweise, aus der heraus entsprechende Handlungsansätze für Forschung und Praxis generiert wurden (Kricheldorf/Oswald 2015, S. 399). Inzwischen tritt vermehrt die sozialräumliche Perspektive in den Vordergrund, die sich bislang jedoch auf Programme und Projekte und deren praxisbezogene Forschung und Evaluation beschränkt (Kricheldorf/Oswald 2015, S. 399). Diese Sichtweise betont die Kontextbezogenheit und die Interdependenz der Ressourcen, Fähigkeiten und Lebensumstände im Alter. Sie erlaubt es zudem, das Zusammenspiel von außerhäuslicher Mobilität, sozialen Kontakten und dem regionalen Kontext empirisch in den Fokus zu nehmen. Dieser Blickwinkel wird daher auch in der vorliegenden Arbeit eingenommen, die durch zwei Studien somit einen empirischen Beitrag zum Stand der Forschung leistet.

Zunächst sei noch darauf hingewiesen, dass die bisher dargestellten theoretischen Ansätze einen wechselseitigen Zusammenhang zwischen Mensch und geografischem Kontext annehmen (Kapitel 2.1). Jedoch wird bereits dort auf eine mögliche Ungleichstärke dieser wechselseitigen

Beziehung zugunsten des Kontextes verwiesen, welche sich sodann auch in der aufgeführten empirischen Literatur abbildet. Neben der Feststellung von Unterschieden hinsichtlich der regionalen Kontexte wird in der Literatur häufig die Denkrichtung einer auf das Individuum wirkenden Region eingenommen. Dennoch verwenden die genannten Studien in der Regel nicht-kontrollierte Forschungsdesigns.

Soziale Beziehungen sind ein vielschichtiges Konstrukt, das sowohl strukturelle wie funktionale Aspekte umfasst (Vonneilich 2020). Beide bilden das individuell verfügbare soziale Netzwerk ab. Strukturelle Aspekte sozialer Beziehungen können über Maße der Quantität, wie z. B. Anzahl der Kontakte, und funktionale Aspekte über Maße der Qualität, wie z. B. soziale Unterstützung (auf emotionaler, instrumenteller oder informeller Ebene) (Vonneilich 2020, S. 35 f.) klassifiziert werden.

Soziale Beziehungen wurden häufig Gegenstand sozialwissenschaftlicher Untersuchungen, was sich an einer Fülle an empirischen Ergebnissen und ausgereifter theoretischer Fundierung zeigt. Dabei wurde die individuelle Ebene ausführlicher beleuchtet (z. B. Kruse/Wahl 1999; Bien/Marbach 2008; Tesch-Römer 2010; Wagner/Schütze/Lang 2010). Zur Frage nach dem Zusammenhang zwischen Kontext und sozialen Beziehungen im Alter finden sich nur wenige Quellen (Simonson et al. 2013; Wiest/Nowossadeck/Tesch-Römer 2015; Huxhold/Fiori 2019), die direkt auf (infra-)strukturelle Aspekte der Regionen eingehen. Hingegen wurde in den 80er Jahren die Geografie des Alterns vor allem mit der Fragestellung von Stadt-Land-Unterschieden (z. B. Lee/Lassey 1980) populär (Pappi/Melbeck 1988; Schilling/Wahl 2002, S. 304; Garrett/Poulain 2018). Ein Großteil der deutschen Literatur zu regionalen Unterschieden sozialer Beziehungen im Alter stammt ebenfalls aus den 1980er und 1990er Jahren (für eine Übersicht Schweppe 2005), wobei die Kategorisierung in „rural“ und „urban“ häufig über die Bevölkerungsdichte vorgenommen wurde. Bereits damals wurde von einem Angleich der Beziehungsstrukturen älterer Menschen zwischen urbanen und ruralen Gebieten gesprochen.

So seien ältere Menschen in ländlichen Gebieten der USA nicht besser in feste, informelle soziale Beziehungen eingebunden als ihre Altersgenossen in suburbanen oder urbanen Gebieten (Mair/Thivierge-Rikard 2010). Zwar telefonieren urban lebende Ältere häufiger mit ihren Freunden, Nachbarn oder Verwandten als ältere Personen im suburbanen oder ländlichen Raum (Mair/Thivierge-Rikard 2010). Bezüglich der Häufigkeit von Besuchen bei bzw. von Freunden, Nachbarn oder Verwandten, bei der Teilnahme an formellen Treffen oder Programmen oder bei Gottesdienstbesuchen sind anhand der Daten der *American Changing Lives Study* (ACL) 1996 keine signifikanten Unterschiede zwischen rural, suburban und urban wohnenden älteren Menschen zu beobachten (Mair/Thivierge-Rikard 2010).

Andere Studien finden wiederum eine stärkere Einbindung älterer Personen in freundschaftliche und nachbarschaftliche Netzwerke auf dem Land im Vergleich zu städtisch lebenden älteren Menschen (Lee/Lassey 1980, S. 68; Wenger 1982; Hamilton/Miedema 2007). So haben ländlich wohnende ältere Personen aus Großbritannien mehr Kontakt zu ihren Nachbarn als Städter*innen, sie gehören eher Organisationen für Freiwilligenarbeit an, stehen häufiger in Kontakt zu religiösen Einrichtungen und unternehmen jene Freizeitaktivitäten, die Potenzial für Kontakte mit anderen entfalten (Wenger 1982, S. 225). Ferner seien ländlich wohnende kanadische Personen ab dem 80. Lebensjahr aktiver in der Freiwilligenarbeit und hätten mehr persönliche Kontakte mit Personen aus ihrem Unterstützungsnetzwerk (Hamilton/Miedema 2007).

Ebenfalls empfangen ältere Menschen auf dem Land mehr Hilfe und Unterstützung durch informelle Netzwerke wie Familie und Freunde (Scott/Roberto 1987; Hofferth/Iceland 1988). Hingegen erhalten ältere Menschen in urbanen Regionen in Wisconsin (USA) weniger Unterstützung durch Freunde oder Familie (Amato 1993), was damit zusammenhängen könnte, dass städtisch wohnende Ältere in weiterer geografischer Entfernung zu ihren Verwandten wohnen als Ältere auf dem Land und Unterstützung eher aus ihren Freundschaftsnetzwerken beziehen (Amato 1993). Da freundschaftliche Beziehungen eher zu gleichaltrigen Personen gepflegt werden, entfallen diese Leistungen im Laufe der Zeit durch Gebrechlichkeit oder Wegsterben der Unterstützenden (Amato 1993). Ältere Menschen in ländlichen Regionen erhalten Unterstützung durch das Verwandtschaftsnetzwerk, welches von einer stärkeren Altersdurchmischung geprägt sein kann (Amato 1993). Ebenfalls zeigen die Daten des *National Survey of Families and Households* (NSFH), dass städtische Ältere häufiger im persönlichen Kontakt mit ihren Kindern oder Geschwistern stehen (Bultena 1969). Ergebnisse aus Großbritannien bestätigen dies teilweise (Wenger 1982, S. 219 f.). Hier gibt es signifikante Unterschiede bei der Kontakthäufigkeit zu den Geschwistern; zudem haben jüngere Ältere weniger Kontakt zu ihren Kindern, was die Autorin auf die Abwanderung junger Menschen aus ländlichen Gebieten, Ruhestandswanderungen oder auf einen weniger wahrgenommenen Bedarf zurückführt (Wenger 1982, S. 219 f.).

Ähnliches legen Ergebnisse aus Deutschland nahe: Hier herrschen auf dem Land größere Familiennetzwerke vor und die Beziehungspflege zu Familie und Verwandten ist enger (Schilling/Wahl 2002). Vor allem westdeutsche Ältere auf dem Land haben durchschnittlich nicht nur mehr Verwandte, sondern pflegen zu diesen entsprechend engere Beziehungen als in Städten lebende ältere Personen (Schilling/Wahl 2002). In den neuen Bundesländern haben ältere Menschen insgesamt größere Familien, allerdings lässt sich hier kein so deutlicher Unterschied zwischen urban und rural lebenden Älteren hinsichtlich der Anzahl und Enge der Verwandtschaftsbeziehungen feststellen (Schilling/Wahl

2002). Diese engeren familialen und verwandtschaftlichen Netze sind hauptzuständig für Unterstützungsleistungen älterer Personen; in städtischen Gebieten werden diese verstärkt durch Freundschafts- und Nachbarschaftsbeziehungen ergänzt (Schweppe 2005). Dies zeigt sich dann ebenfalls bei sozialer Unterstützung wie der Pflege. In der Stadt pflegen neben Familienangehörigen tendenziell inzwischen ebenfalls Freunde, auf dem Land übernehmen diese Aufgabe häufiger nur Familienangehörige (Scherger/Brauer/Künemund 2004, S. 182; Schweppe 2005, S. 10). Diese Leistungen fallen vor allem auf die (Ehe-)Frauen zurück, die allgemein mehr soziale Unterstützung anbieten (Schweppe 2005, S. 10).

Mollenkopf/Kaspar (2005, S. 123 f.) legen bei ihrem Vergleich zwischen zwei ländlichen Landkreisen in Ost- und Westdeutschland dar, dass im Westen zwar ältere Menschen häufiger allein in einem Haushalt leben, hingegen ist die Kontakthäufigkeit zu wichtigen Vertrauenspersonen im ländlichen Kreis in Westdeutschland höher, obwohl in beiden Ländern ein ungefähr gleicher Anteil an Vertrauenspersonen in unmittelbarer Nähe lebt. Keine regionalen Unterschiede zwischen den beiden ländlichen Kreisen in Ost und West bestehen in Bezug auf die Netzwerkvielfalt (Mollenkopf/Oswald 2001; Mollenkopf/Kaspar 2005, S. 123 f.).

Die Wohnlage steht im Zusammenhang mit der Enge der Nachbarschaftskontakte und der Anzahl hilfsbereiter Personen in der Nachbarschaft (Nowossadeck/Mahne 2017b). Ältere Personen, die in als gehoben eingestuften Wohngegenden zu Hause sind, haben nicht nur engere Beziehungen zu ihren Nachbarn, sondern können zudem häufiger auf Hilfe aus dem Nachbarschaftsnetzwerk zurückgreifen als Personen in mittleren oder einfachen Wohngegenden (Nowossadeck/Mahne 2017b).

Soziale Teilhabe durch ehrenamtliche Tätigkeiten ist bei älteren Menschen auf dem Land, wider die Erwartung, geringer ausgeprägt als in der Stadt (Schweppe 2005, S. 11). Ebenfalls ist die Beteiligung am örtlichen Vereinsleben weniger stark. Es stellt sich aber gleichzeitig heraus, dass die Anzahl der Vereine auf dem Land deutlich geringer ist als in der Stadt (Schweppe 2005, S. 11).

Die Ortsgröße (nach Einwohnerzahl kategorisiert) steht in einem u-förmigen Zusammenhang mit der Größe des Netzwerks älterer Menschen: In der *Allgemeinen Bevölkerungsumfrage der Sozialwissenschaften* (ALLBUS) (1980, 1990, 2000) werden die meisten außerhäuslichen Beziehungen in den kleinsten und den größten Orten genannt (Wagner/Wolf 2001). Die Autoren stellen dazu die Überlegungen an, dass soziale Kontakte der älteren Bevölkerung in den kleineren Orten vor allem lokal gebunden und durch die geringe Einwohnerzahl zahlreich vorhanden seien (Wagner/Wolf 2001, S. 541). Mit der Größe des Ortes könnte die geografische Distanz zu freundschaftlichen und verwandtschaftlichen Kontakten zunehmen und die Kontakthäufigkeit damit sinken (Wagner/Wolf 2001, S. 541). In größeren Städten werde diese Distanz durch ein besseres Angebot des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) kompensiert (Wagner/Wolf 2001, S. 541).

In ländlichen Gebieten ist der Rückgang der Netzwerkgröße bei steigendem Alter stärker zu beobachten als in städtischen Gebieten (Huxhold/Fiori 2019). Veränderungen im sozialen Engagement und in sozialer Unterstützung hängen nicht signifikant mit der Bevölkerungsdichte zusammen (Huxhold/Fiori 2019). Darüber hinaus ist aber der altersbedingte Rückgang des sozialen Netzwerks, des sozialen Engagements und der sozialen Unterstützung besonders in ländlichen Kreisen ausgeprägt, die einen überdurchschnittlichen Bevölkerungsrückgang aufweisen (Huxhold/Fiori 2019). In städtischen Gebieten fanden Huxhold/Fiori (2019) keinen solchen Zusammenhang mit dem Rückgang des sozialen Netzwerks im Alter. Huxhold/Fiori (2019) nutzen die mit den INKAR angereicherten Daten des DEAS 1996, 2002 und 2008.

Ein Ungleichgewicht sozialer Teilhabe älterer Menschen zwischen wirtschaftlich stärkeren und schwächeren Kreisen weisen Simonson et al. (2013) nach, die gleichen Studien mit den Daten von 2008 und 2011 nutzend. Durch regionale Charakteristika der Kreise lassen sich in ihrer Untersuchung knapp zehn Prozent der Varianz sozialer Teilhabe (Bildungsaktivitäten und Ehrenamt) erklären (Simonson et al. 2013). In wirtschaftlich schwächeren Kreise ist die soziale Teilhabe älterer Menschen in Deutschland deutlich geringer ausgeprägt als in wirtschaftlich starken Regionen (Simonson et al. 2013). Zudem kumulieren sich hier die Zusammenhänge: Kommen die schlechte ökonomische Lage einer Region und begrenzte individuelle Ressourcen zusammen, bestehen besonders geringe Chancen sozialer Teilhabe (Simonson et al. 2013). Vice versa sind die Teilhabequoten von Personen aus der gehobenen und oberen Mittelschicht in wirtschaftlich starken Kreisen noch einmal deutlich höher als in Gebieten mit niedrigerer Wirtschaftsleistung (Simonson et al. 2013).

Auf geringere soziale Einbindung älterer Menschen in sozioökonomisch schlechtergestellten und schrumpfenden, schnell gealterten Kreisregionen verweisen Wiest/Nowossadeck/Tesch-Römer (2015). Um Unterschiede in der Lebenssituation älterer Menschen in Deutschland (65–85 Jahre) zu erkennen, bilden die Autor*innen anhand der Daten des DEAS 2008 und den INKAR zwei Regionstypen mit regionalen Clustern (für eine differenzierte Darstellung des Vorgehens siehe auch Kapitel 2.5.3).

Bezüglich der „sozioökonomischen Regionstypen (Typologie 1)“ geben Personen aus „strukturschwachen Regionen“ und aus „Tourismusregionen“ im Vergleich zu den Referenzregionen (hier „Kreisregionen mit durchschnittlichen Produktionspotenzialen“) an, ein eher kleines Netzwerk zu besitzen (Wiest/Nowossadeck/Tesch-Römer 2015, S. 27). In diesen Gebieten besteht daneben eine weitere Wohnentfernung zum nächstwohnenden Kind und die Ausübung von Freizeitaktivitäten und Ehrenämtern ist deutlich seltener (Wiest/Nowossadeck/Tesch-Römer 2015, S. 27). Hinsichtlich der Unterscheidung in „demografische Regionstypen (Typologie 2)“ werden im Vergleich zu den Referenzregionen (hier „Kreise mit leichtem Bevölkerungswachstum und einer mittleren Alterungsgeschwindigkeit“) in den „langfristig gealterten Kreisen“ bedeutend größere Netzwerke älterer Personen berichtet (Wiest/Nowossadeck/Tesch-Römer 2015, S. 36). In Bezug auf die

Wohnentfernung zum nächstwohnenden Kind gibt es bei den „demografischen Regionstypen“ keine Unterschiede (Wiest/Nowossadeck/Tesch-Römer 2015, S. 36). Im Vergleich zur Referenz ist der Anteil aktiver Freizeitgestaltung und Ehrenamt in den als „Alterungspioniere“ bezeichneten Kreisen (mit einer schrumpfenden und hoch dynamisch alternden) wesentlich niedriger (Wiest/Nowossadeck/Tesch-Römer 2015, S. 38).

Der Anteil der Varianz auf Kreisebene beträgt bei der Netzwerkgröße 27 Prozent, bei der Wohnentfernung zu Kindern und Ehrenamt jeweils 3 Prozent sowie bei Freizeitaktivitäten 11 Prozent (Wiest/Nowossadeck/Tesch-Römer 2015, S. 21).

Die in bisherigen Studien getroffene Unterscheidung der betrachteten Gebiete in Stadt und Land, zumeist aufgrund der Bevölkerungsdichte kategorisiert, fördert widersprüchliche Ergebnisse zur Beschaffenheit sozialer Beziehungen älterer Menschen zutage. Betrachtet man hingegen Studien, die ökonomische oder demografische Charakteristika des Gebietes in den Blick nehmen, zeigt sich eine klarere Tendenz. Der überdurchschnittliche Bevölkerungsrückgang in ländlichen Gebieten steht in Verbindung mit dem altersbedingten Rückgang der sozialen Einbindung (Huxhold/Fiori 2019) und Regionen mit schlechterer Wirtschaftslage erschweren soziale Teilhabe in Bildung und Ehrenamt (Simonson et al. 2013). Auch wenn anhand sozioökonomischer und demografischer Regionstypen eine geringere soziale Einbindung in schlechter gestellten Regionen nachgewiesen werden konnte (Wiest/Nowossadeck/Tesch-Römer 2015), bleibt weiterhin die Relation zwischen sozialen Kontakten und ihren strukturellen und funktionalen Aspekten und der (infra-)strukturellen Lage der Region unklar. Damit steht im Interesse der vorliegenden Arbeit, die Kontextverbundenheit sozialer Beziehungen besser zu verstehen. Ebenfalls zielt die Arbeit darauf ab, den Zusammenhang von sozialen Kontakten und Mobilität außer Haus zu explorieren und ihre Verbindung zu der geografischen Umgebung näher zu bestimmen.

Im Zuschnitt der vorliegenden Arbeit wird außerhäusliche Mobilität als diejenige zirkuläre Bewegung verstanden, die alltäglich ausgeführt wird. Außerhäusliche Aktivitäten wie das Treffen von Freunden, Familienmitgliedern und Verwandten im privaten oder öffentlichen Rahmen, Pflichtaktivitäten wie der Besuch medizinischer Institutionen oder Erledigungen sind regelmäßiger Bestandteil der Alltagsmobilität älterer Menschen (Jürgens/Kaspar 2006, S. 125 ff.). Diese außerhäuslichen Aktivitäten sind immer damit verbunden, die Wohnung zu verlassen: Es entsteht eine Ortsveränderung, die zwangsweise an Mobilität geknüpft ist. Damit ermöglicht Mobilität die Pflege sozialer Beziehungen vor allem im persönlichen Kontakt. Auch wenn derzeitige und zukünftige Ältere mobiler sind und sein werden als Ältere vorheriger Generationen (infas/DLR 2010, S. 168 ff.), wird Mobilität im Alter häufig mit Mobilitätsveränderung und -abnahme verknüpft. Das hier verwendete Verständnis von Mobilität

umfasst dabei nicht nur die tatsächlich realisierte Bewegung außer Haus, sondern gleichermaßen (körperliche) Mobilitätseinschränkungen und -behinderungen.

Mobilität, hier begrenzt auf die außerhäusliche, ist ein vielschichtiges Konzept und lässt sich empirisch auf unterschiedliche Arten erfassen (Metz 2000), was sich nicht zuletzt an der breiten Diversität empirischer Ergebnisse zeigt. In der Debatte um die Begriffe Mobilität und Verkehr der letzten zwei Jahrzehnte kristallisiert sich heraus: Mobilität soll nicht (nur) verwirklichtes Handeln bedeuten, sondern muss (auch) die Dimensionen der Möglichkeiten, Aktivitäten zu realisieren, einbeziehen (Scheiner 2006, S. 157). Letzteres umfasst das Potenzial, das sich einerseits aus der individuellen Lebenssituation ergibt (z. B. Gesundheit) und andererseits aus der Erreichbarkeit von Opportunitäten (Scheiner 2006, S. 157).

Realisierte Mobilität drückt sich in der Anzahl der außerhäuslichen Aktivitäten, der Wegeanzahl und Tagesstrecken, Wegezwecke und Verkehrsmittelwahl aus und kann als Verkehr verstanden und gemessen werden. Eng damit verknüpft ist die Erreichbarkeit von Personen, Einrichtungen oder Aktivitäten; diese zielt auf den Zusammenhang von Möglichkeiten der Mobilität und der räumlichen Verteilung von Gelegenheiten und Zielen ab. Damit einhergehend können Schwierigkeiten beim Erreichen von Personen oder Einrichtungen erhoben werden, die einerseits auf der individuellen Ebene älterer Personen (z. B. Einschränkung der Gehfähigkeit, fehlender Führerscheinbesitz) oder andererseits auf der Ebene des geografischen Raums liegen können (z. B. fehlendes ÖPNV-Angebot, holprige Gehwege).

Für den deutschen Raum ist die Studie aus der Verkehrs- und Raumplanung *Mobilität in Deutschland* (MiD) (infas/DLR 2018) zentral, die anhand deskriptiver Kennzahlen vor allem Auskunft über realisierte Mobilität und Führerscheinbesitz gibt. Daneben erlebte die auf Deutschland bezogene Forschungsliteratur zur Mobilität im Alter aus (öko-)gerontologischer Sicht Ende der 90er bis Mitte der 2000er ein großes Wachstum. In dieser Zeit entstanden die Erhebungen *ANforderungen Älterer an eine Benutzergerechte Vernetzung INDividueller UND Gemeinschaftlich genutzter Verkehrsmittel* (ANBINDUNG) (Engeln/Schlag 2001) aus den Jahren 1996 bis 1998, die sich auf die Städte Dresden und Köln mit ihrem jeweiligen Umland bezieht, sowie die Studie *Erhaltung von Mobilität zur sozialen Teilhabe im Alter* aus den Jahren 1995 bis 1996 in den Städten Chemnitz und Mannheim sowie in Finnland, Italien und teilweise in den Niederlanden. Ebenfalls dazugezählt werden können der *Outdoor Mobility Survey* aus dem Jahr 1995 (Mollenkopf et al. 2004) und der *Rural Mobility Survey* im Jahr 1999 zu den Kreisen Oberspreewald-Lausitz und Rhein-Hunsrück-Kreis. Das europäische Forschungsprojekt *Enhancing Mobility in Later Life: Personal Coping, Environmental Resources, and Technical Support* (MOBILATE) (Mollenkopf et al. 2005b) aus dem Jahr 2000, welches die Nationen Deutschland (Chemnitz, Mannheim, Region Vogelsberg, Region Jerichow), Finnland, Italien, Ungarn und die Niederlande einbezog sowie das Projekt *Freizeitmobilität älterer Menschen* (FRAME) (Rudinger/Holz-

Rau/Grotz 2004) aus den Jahren 2000 bis 2002 aus Bonn und der Eifel, repräsentieren genauso die Forschungsliteratur.

Zudem existieren weitere, zumeist qualitative Studien aus dem Aus- und Inland, die im Folgenden angeführt werden, um die statistischen Ergebnisse zu ergänzen und ein tieferes Verständnis für den Zusammenhang von Fortbewegung, regionalem Kontext und sozialer Eingebundenheit zu schaffen.

Grundsätzlich lässt sich ein Mobilitätswachstum älterer Personen in Deutschland feststellen, das heißt, es gehen nicht nur mehr Personen ab dem Alter von 60 Jahren aus dem Haus, sondern sie tun dies auch häufiger (infas/DLR 2010). Dieser Anstieg geht vor allem auf die „jungen Alten“ zwischen 65 und 74 Jahre zurück, daneben haben die über 74-Jährigen einen leichten Anstieg der Wege pro Tag zu verzeichnen (infas/DLR 2010). Trotzdem lässt sich belegen, dass ältere Menschen einen weit unterdurchschnittlichen Beitrag zur Gesamtverkehrsleistung leisten, verglichen mit ihrem Anteil an der Gesamtbevölkerung (infas/DLR 2010, S. 77). Dabei fällt die Verkehrsleistung bei den über 74-Jährigen besonders niedrig aus (infas/DLR 2010, S. 77).

Laut der MiD-Studie spielt neben der Anzahl der Lebensjahre der ökonomische Status einer Person eine Rolle im Hinblick auf ihre Mobilität. Über 74-Jährige, die in einem Haushalt mit niedrigem oder sehr niedrigem ökonomischem Status leben, gehen nur zu 69 Prozent täglich aus dem Haus. Dies steht im Gegensatz zu Personen mit hohem oder sehr hohem ökonomischem Status (infas/DLR 2010, S. 182): diese verlassen das Haus täglich zu 80 Prozent (infas/DLR 2010, S. 182). Eine Ausnahme bilden jedoch Personen ab dem vierundsiebzigsten Lebensjahr aus Haushalten mit niedrigem oder sehr niedrigem ökonomischen Status, denn diese gehen zu 77 Prozent aus dem Haus (infas/DLR 2010, S. 182).

Gesundheitliche Beeinträchtigungen korrespondieren häufig ebenfalls zu einer eingeschränkten Verkehrsteilnahme. In der MiD-Studie wurden Personen gebeten, anzugeben, ob eine Gehbehinderung, einer Sehbehinderung oder einer anderen gesundheitlichen Einschränkung vorliegt. Unter einer oder mehreren Einschränkungen leiden 13 Prozent aller befragten Personen im Erwachsenenalter, und 58 Prozent dieser Personen fühlen sich in ihrer Mobilität eingeschränkt. Wie aus anderen Studien bekannt, nehmen gesundheitliche Einschränkungen im Alter zu, wenngleich die Gruppe der ab 75-Jährigen 2008 im Vergleich zu 2002 deutlich seltener Mobilitätseinschränkungen verzeichnet, das heißt, dass diese Altersgruppe im Vergleich zum Vorerhebungszeitraum gesünder ist (infas/DLR 2010, S. 85). Den Zusammenhang zwischen Mobilität und dem allgemeinen Gesundheitszustand belegen Ruoppila/Raitanen (2004): Mobilität korrespondiert demnach mit dem Gesundheitszustand auf kognitiver und auf physischer Ebene (z. B. orthopädisch, neurologisch, kardio-vaskulär, Sinneswahrnehmung).

Hinsichtlich außerhäuslicher Mobilität wurden im MiD recht auffällige Unterschiede zwischen älteren Männern und Frauen gefunden. Die Wegezeiten und Tagesstrecken von Frauen reduzieren sich im Vergleich zu jenen von Männern mit zunehmendem Alter stärker (infas/DLR 2010, S. 77). Menschen ab dem 60. Lebensjahr verbringen knapp 19 Stunden in und etwas mehr als 5 Stunden pro Tag außerhalb ihrer Wohnung (Engstler et al. 2004, S. 236 f.). Die außer Haus verbrachte Zeit sinkt im Laufe des Lebens deutlich (Engstler et al. 2004, S. 236 f.). Dabei zeichnen sich regionale Muster ab: Ältere Menschen in Ostdeutschland verbringen weniger Zeit außer Haus als ältere Westdeutsche; ältere Menschen aus Kernstädten halten sich häufiger außerhalb ihrer Wohnstätte auf als ältere Personen in Ober- und Mittelzentren und sonstigen, kleineren Gemeinden (Engstler et al. 2004, S. 237). Werden die drei Kreistypen „Kernstadt“, „verdichtete Kreise“ und „ländliche Kreise“ anhand von Mobilitätskennziffern verglichen, lässt sich feststellen, dass der Anteil der mobilen Personen in allen Altersgruppen über die Kreistypen hinweg nahezu identisch ist (infas/DLR 2010, S. 175). Nur ältere und vor allem über 74-jährige Kernstadtbewohnende weisen eine etwas höhere Mobilität auf (infas/DLR 2010, S. 175). Genauso zeigt die durchschnittliche Wegeanzahl pro Tag kaum Unterschiede (infas/DLR 2010, S. 175). Jedoch ist die durchschnittliche Tagesstrecke länger, sobald eine Person im verdichteten oder ländlichen Kreis wohnt (infas/DLR 2010, S. 175). Dagegen sind die Wegezeiten der Landbewohnenden kürzer als die der Kernstadtbewohnenden (infas/DLR 2010, S. 175). Bei einer Untersuchung der älteren Bevölkerung in den Städten Mannheim (Westdeutschland) und Chemnitz (Ostdeutschland) (Mollenkopf/Flaschenträger 2001) entfiel ein größerer Anteil aller Wege auf Personen im Westen, indessen wurden die Wege der Chemnitzer häufiger aus mehreren Teilwegen zusammengesetzt. Dabei unterschieden sich die Wege nach Stadtgebiet mit unterschiedlicher Siedlungsstruktur: Die meisten Wege wurden in Chemnitz in den zentrumsnahen Vorstadtteilen zurückgelegt, die geringste Anzahl an Wegen, dafür aber mehr Teilwege in der Hochhaussiedlung. In Mannheim bewältigten die älteren Personen aus den Wohnvorstädten die meisten Wege und Teilwege, in der früheren Arbeitervorstadt die wenigsten (Mollenkopf/Flaschenträger 2001, S. 102). Diese Ergebnisse decken sich mit dem Befund, dass ältere Autofahrer aus dem Umland Kölns (Westdeutschland) in einer Woche mehr Wege zurücklegen als solche aus dem Umland Dresdens (Ostdeutschland) (Engeln/Schlag 2001, S. 164). Demgegenüber konnte mit den Daten der Studie FRAME kein Zusammenhang der Siedlungsstruktur mit der realisierten Mobilität oder mit den potenziellen Möglichkeiten zur Fortbewegung in der Freizeit gefunden werden (Scheiner 2006). Verglichen wurde Bonn Zentrum (urban), Bonn links des Rheins (suburban) und die Eifel (rural).

Mit Blick auf den Zweck der Wege im Alter lässt sich bereits eine klare Verbindung von Mobilität und sozialen Bezügen feststellen, wenngleich an erster Stelle der Wege Älterer funktionale Ziele stehen. Alltagserledigungen wie Einkaufen oder der Arztbesuch gewinnen mit zunehmendem Alter immer mehr an Bedeutung und die Konzentration auf die alltägliche Versorgung nimmt zu (infas/DLR 2010,

S. 75). Die verhältnismäßig wenigen Wege der über 74-Jährigen dienen zu einem großen Teil diesem Zweck (infas/DLR 2010, S. 75). Neben diesem ist das Hauptmotiv außerhäuslicher Mobilität das Zusammensein mit Familienangehörigen oder Freunden (Mollenkopf 2002a, S. 132). Ein großer Teil der Wegezwecke älterer Menschen entfällt auf soziale Aktivitäten wie den Besuch von Freunden oder die Teilnahme an Kultur- oder Bildungsaktivitäten sowie die Hilfe für andere Personen (Mollenkopf et al. 1997, S. 300 f.). Hierbei unterscheiden sich die Untersuchungsregionen Chemnitz und Mannheim sowie die ländlichen Regionen Oberspreewald-Lausitz und Rhein-Hunsrück-Kreis nur unwesentlich (Mollenkopf 2002a, S. 132). Wie die Studie FRAME (Käser 2003; Rudinger/Holz-Rau/Grotz 2004) belegt, rangieren soziale und sportliche Aktivitäten in Bezug auf die Ausübungshäufigkeit an erster Stelle, gefolgt von der freiwilligen Arbeit bzw. ehrenamtlichen Engagement, sonstigen Freizeitaktivitäten und Tagesausflügen sowie Bildungs- und Kultur-Unternehmungen lineare Gleichung geschätzten Ausdruck wird durch eine nichtlineare Kopplungsfunktion (Käser 2003, S. 41). Ältere Autofahrer in Dresden und Köln geben darüber hinaus an, dass knapp ein Zehntel ihrer Fahrten im „Dienste anderer“ stattfinden. Dies bezeichnet Fahrten für „sinnstiftende Aufgaben wie die Ausübung von Ehrenämtern oder Servicefahrten für Dritte“ (Engeln/Schlag 2001, S. 167). Dabei zeichnet sich ein Bild im Zusammenhang mit dem Ort ab: Erledigungen werden zumeist in den nächsten Orten, Mittel- oder Oberzentren durchgeführt, aber mehr als ein Drittel der Wege in den Nachbarort dienen zumeist Besuchen von Freunden oder Familie. Ein ebengleicher Anteil der Wege in nahe Zentren ist mit kulturellen Freizeitaktivitäten verbunden; ein großer Anteil der Wege zu Fernzielen sowie alle Wege in die Natur dienen Freizeitaktivitäten (Engeln/Schlag 2001, S. 168 f.).

In Deutschland gehören die eigenen Füße und der Personenkraftwagen (PKW) zu den am häufigsten genutzten Verkehrsmitteln älterer Personen (Mollenkopf/Flaschenträger 2001, S. 115; Käser 2003, S. 90; infas/DLR 2010, S. 77). Selbst in den Städten Mannheim und Chemnitz spielt die ÖPNV-Nutzung bei älteren Menschen eine untergeordnete Rolle (Mollenkopf/Flaschenträger 2001, S. 116). Das Fahrrad wird viel seltener und mit steigendem Alter immer weniger genutzt (infas/DLR 2010, S. 77) und spielt im ländlichen Raum (Käser 2003, S. 90) oder in Ostdeutschland eine noch geringere Rolle (Mollenkopf/Flaschenträger 2001, S. 115). Sicherlich hängt die Verkehrsmittelwahl unter anderem von den oben genannten Wegezwecken ab. Ältere Frauen gehen häufiger zu Fuß als Männer (Käser 2003, S. 90) und haben seltener einen Führerschein (infas/DLR 2010, S. 84). Bei Männern und außerhalb der Stadt dominiert das selbstständige Fahren (Käser 2003, S. 90). Frauen nutzen im suburbanen Raum den PKW selbstständig oder als Beifahrerin genauso intensiv wie Männer; im Gegensatz zum städtischen und ländlichen Raum, wo Frauen insgesamt seltener auf den PKW zurückgreifen (Käser 2003, S. 90). Zwar verfügt inzwischen eine wachsende Zahl älterer Menschen in Deutschland über einen PKW

(infas/DLR 2010, S. 77). Zudem nimmt der Anteil älterer Frauen mit Führerschein zu (infas/DLR 2010, S. 77). Allerdings wird der PKW mit steigendem Alter seltener genutzt (infas/DLR 2010, S. 77).

Wie sich aus den oben präsentierten Ergebnissen ableiten lässt, sind Führerscheinbesitz und Verfügbarkeit eines PKWs große Faktoren für die außerhäusliche Mobilität. Personen ohne Führerschein legen weniger als die Hälfte der durchschnittlichen Tagesstrecke von Führerscheinbesitzenden zurück, sie haben eine geringere Wegeanzahl und kürzere Wegezeiten (infas/DLR 2010, S. 84). Ältere, in deren Haushalt ein PKW existiert, halten sich längere Zeit außer Haus auf als ältere Menschen, die keinen PKW besitzen (Engstler et al. 2004, S. 237 f.). Dies gilt nicht nur für die 60- bis 64-Jährigen, sondern zugleich in der ältesten Altersgruppe der über 75-Jährigen (Engstler et al. 2004, S. 237 f.). Generell verfügen ostdeutsche Haushalte seltener über einen PKW (infas/DLR 2010, S. 59); speziell alleinlebende Ältere im ostdeutschen ländlichen Raum besitzen am seltensten ein Auto (Mollenkopf/Kaspar 2005, S. 125). Dabei wird in der Literatur auf die tragende Rolle des Automobils für ältere Menschen und vor allem in suburbanen und ländlichen Regionen verwiesen (z. B. Siren/Hakamies-Blomqvist 2004; Haustein/Siren 2015; Zeitler/Buys 2015) und diese kontrovers diskutiert (Scheiner 2006, S. 157). Autofahren steht im Zusammenhang mit Spontanität und Unabhängigkeit (für eine Übersicht Schwanen/Banister/Bowling (2012)); Autofahren wird zudem als alternativlos angesehen, da die persönlichen Bedürfnisse älterer Menschen im ÖPNV zu wenig berücksichtigt werden (Alsnih/Hensher 2003, S. 909).

In der qualitativen Studie von Zeitler/Buys (2015) wird die Bedeutung des (eigenen) PKWs für die soziale Eingebundenheit erörtert. Ein eigenes Automobil zu fahren, bedeutet anderen soziale Unterstützung geben zu können wie den Transport von (Enkel-)Kindern zur Schule, die Organisation des Einkaufs für andere Menschen aus dem sozialen Netzwerk, Fahrten zu Veranstaltungen oder zu Gesundheitsterminen (Zeitler/Buys 2015, S. 801). In gleicher Weise hängt das ehrenamtliche Engagement von der Verfügbarkeit eines PKWs ab (Zeitler/Buys 2015, S. 801). Dass das Auto zum Transport von anderen aus dem Familien- oder Freundschaftsnetzwerk genutzt wird, findet sich ebengleich in der deutschen Literatur (Engeln/Schlag 2001, S. 167). Zeitler/Buys (2015) folgern, dass die Art und die Zusammensetzung des sozialen Netzwerks in Verbindung mit dem Mobilitätsverhalten steht. Ohne einen PKW sind ältere Menschen auf den Besuch von anderen oder eine Mitfahrgelegenheit angewiesen. Dabei verließen sich diejenigen Personen, die gut in ein Netzwerk eingebunden waren, auf Freunde und Verwandte, um größere Entfernungen zurückzulegen, Befragte ohne ein solches Netzwerk hatten hingegen keine mobilen Aktivitäten zu verzeichnen, die ein Auto erfordern (Zeitler/Buys 2015, S. 801). In der Literatur werden dem Nutzen von beziehungsweise dem Angewiesensein auf Mitfahrgelegenheiten zumeist negative Gefühle zugeschrieben. Sich auf andere verlassen zu können, um die eigenen Mobilitätsbedürfnisse oder -notwendigkeiten zu erfüllen, birgt einerseits das Gefühl, umsorgt zu sein, andererseits das Gefühl, besonders dankbar sein zu müssen

(Zeitler/Buys 2015, S. 801), anderen zur Last zu fallen oder sich reziprok verhalten zu müssen (Bauer/Rottunda/Adler 2003, S. 316; Davey 2007, S. 61).

Welchen Stellenwert das Auto nicht nur für die Pflege und den Erhalt sozialer Beziehungen hat, wird vor allem dann klar, wenn das Autofahren aufgegeben wird (Bauer/Rottunda/Adler 2003; Musselwhite/Haddad 2010). Im Übrigen besteht die größte Unzufriedenheit über mangelnde Mobilitätsmöglichkeiten innerhalb der Personengruppe ohne PKW oder mit eingeschränkter körperlicher Bewegungsfähigkeit (Mollenkopf et al. 1997, S. 302). Mollenkopf et al. (1997, S. 305) erläutern, dass in Ein-Personen-Haushalten, welche zumeist von älteren Frauen ohne Führerschein bewohnt werden, in der Regel kein PKW zur Verfügung steht, was die Mobilität ihrer Bewohnenden und damit zugleich die sozialen Kontakte einschränkt. Unter näherer Analyse findet sich der Zusammenhang des Autobesitzes mit der Zufriedenheit mit Mobilitätsmöglichkeiten nur in den ländlichen Regionen Deutschlands (Mollenkopf 2002a, S. 144). Scheiner (2006) bezweifelt die Zuschreibung, dass das Automobil ursächliche Wirkung auf den Erhalt der Mobilität, die Bedürfnisbefriedigung oder soziale Integration im Alter habe. Denn neben der PKW-Verfügbarkeit im Haushalt steht beispielsweise auch eine ÖPNV-Dauerkarte im positiven Zusammenhang mit der Freizeitmobilität (Scheiner 2006).

In einer quantitativen Analyse mit vergleichenden Daten älterer Personen aus vier verschiedenen Städten und Regionen in West- und Ostdeutschland (Mannheim, Chemnitz, Hunsrück, Lausitz) zeigt Mollenkopf (2002b), dass ältere Westdeutsche aus Stadt und Land zufriedener mit ihren Mobilitätsmöglichkeiten sind als Ostdeutsche (Mollenkopf 2002b, S. 265). Insgesamt ist aber die Zufriedenheit der 55- bis 74-Jährigen mit den außerhäuslichen Mobilitätsmöglichkeiten in ländlichen Regionen trotz der begrenzten (Infra-)Struktur größer als in den Städten. Dies gilt nicht für noch ältere Menschen (Mollenkopf 2002b, S. 265). Mit steigendem Alter und zunehmender Beeinträchtigung der Bewegungsfähigkeit nimmt die Zufriedenheit mit den Mobilitätsmöglichkeiten vor allem bei Personen ab, die nicht (mehr) selbst Auto fahren (Mollenkopf 2002b, S. 265). Um den Zusammenhang individueller Voraussetzungen und regionaler Gegebenheiten auf die Zufriedenheit mit den Mobilitätsmöglichkeiten zu erklären, führt Mollenkopf (2002b) Regressionsanalysen getrennt nach den vier Regionen durch. Die Zufriedenheit mit den Mobilitätsmöglichkeiten wird in allen Regionen vor allem durch die persönliche Bewegungsfähigkeit und das Alter sowie (infra-)strukturelle Voraussetzungen gemessen an der Zufriedenheit mit dem ÖPNV und den Freizeitaktivitäten determiniert (Mollenkopf 2002b, S. 265). In den ländlichen Regionen spielt das Vorhandensein eines Autos und insbesondere auf dem Land in Ostdeutschland, die Erreichbarkeit von Geschäften und anderen Dienstleistungseinrichtungen in der Wohngegend eine große Rolle hierfür (Mollenkopf 2002b,

S. 265). Geringe Zusammenhänge mit der Mobilitätszufriedenheit weisen Einkommen, soziales Netzwerk und das (Un-)Sicherheitsgefühl in der Wohnumgebung auf (Mollenkopf 2002b, S. 266).

Scheiner (2006, S. 161 f.) belegt den Zusammenhang des sozialen Netzwerks mit der Freizeitmobilität: Sind ältere Menschen in ein dichtes Netzwerk aus Familie oder Freundeskreis eingebunden, steht dies im positiven Zusammenhang mit der Häufigkeit und der Diversität der Freizeitmobilität sowie der Entfernung zu diesen Aktivitäten. Das passt zum Forschungsbefund, dass kinderlose ältere Menschen deutlich weniger Aktivitäten nachgehen als jene mit Kindern (Mollenkopf et al. 1997, S. 302) und ältere Menschen, die alleine leben, weniger mobil sind als Gleichaltrige, die in einem Zwei- oder Mehrpersonenhaushalt wohnen (infas/DLR 2010, S. 168 ff.). Die durchschnittliche Wegelänge von Frauen, die alleine leben, liegt merklich niedriger (infas/DLR 2010, S. 180). Dennoch findet Scheiner (2006, S. 162) einen Zusammenhang mit dem Vorhandensein einer Partnerschaft bei der Gruppe von 70- bis 84-Jährigen und der Häufigkeit außerhäuslicher Aktivitäten. Dafür führt er zwei mögliche Erklärungen an: Alleinlebende ältere Menschen sind eher gezwungen, ihren Bedarf an sozialen Kontakten außerhalb des eigenen Haushalts zu befriedigen, und Personen in einer Partnerschaft haben eine hohe Wahrscheinlichkeit, aufgrund der Pflege von Angehörigen ans Haus gebunden zu sein (Scheiner 2006, S. 162). Ebenfalls sind Personen, die (körperliche) Einschränkungen bei der Fortbewegung außerhalb ihrer Wohnung aufweisen, auch weniger gut in Nachbarschaftsnetzwerke integriert (Nowossadeck/Mahne 2017b, S. 321 f.). Damit wird an dieser Stelle eine klare Verbindung zwischen der außerhäuslichen Mobilität älterer Menschen und ihrer sozialen Situation evident: Sind Personen engmaschig in ein Netzwerk aus Familie und Freunden eingebunden, steht dies im Zusammenhang mit ihrer potenziellen und realisierten Mobilität.

In Ost- und Westdeutschland berichten ein Viertel der älteren Menschen in Mannheim und Chemnitz gleichermaßen von Schwierigkeiten, die Personen oder Einrichtungen, die für sie wichtig sind, zu erreichen (Mollenkopf/Flaschenträger 2001, S. 191 ff.). In Bezug auf Freizeitaktivitäten hat ein Drittel der Befragten Probleme mit der Erreichbarkeit, dies gilt in zentraler wie in randständiger Wohnlage (Mollenkopf/Flaschenträger 2001, S. 191 ff.). Zusammengenommen treten in Ostdeutschland bei fast der Hälfte und in Westdeutschland sogar bei über der Hälfte aller Befragten Probleme auf, wenn sie Freunde, Verwandte, Dienstleistungen oder Freizeitorte aufsuchen wollen (Mollenkopf/Flaschenträger 2001, S. 191 ff.). Gesundheitliche Gründe werden an der Spitze der Erreichbarkeitsschwierigkeiten angeführt, gefolgt von einer zu großen Entfernung vor allem zu den wichtigsten Bezugspersonen und Dienstleistungen, schlechten Verkehrsverbindungen oder ÖPNV-Nutzungsproblemen (Mollenkopf/Flaschenträger 2001, S. 191 ff.). Gibt es niemanden, mit der*dem man mitkommen könnte oder die*der einen begleitet, verhindert dies das Erreichen von persönlichen Kontakten und Einrichtungen (Mollenkopf/Flaschenträger 2001, S. 191 ff.). Baas et al. (2005) explorieren ebenfalls die

Beziehung zwischen sozialen Netzwerken und der außerhäuslichen Mobilität älterer Menschen im Vergleich von verschiedenen europäischen Ländern. Deskriptiv berichten am häufigsten italienische urban und rural lebende Ältere über Schwierigkeiten, ihnen wichtige Personen zu treffen, am seltensten niederländische (Baas et al. 2005, S. 214). In Deutschland berichten interessanterweise mehr Personen aus urbanen Gebieten über Schwierigkeiten, ihnen wichtige Personen zu treffen als Ältere aus ruralen Gebieten (Baas et al. 2005, S. 214 f.). In einem Regressionsmodell wurden Merkmale getestet, die im Zusammenhang mit Probleme beim Treffen wichtiger Personen außer Haus stehen: Die Verfügbarkeit eines PKWs stellt eine signifikante Assoziation in allen Ländern dar. Keinen Zusammenhang wies die Entfernung zur wichtigsten Kontaktperson (außer in Ungarn und Italien) auf, obwohl zuvor eine Verbindung von der Entfernung zur wichtigsten Person und der Häufigkeit persönlicher Kontakte gemessen wurde (Baas et al. 2005). Die räumliche Nähe, wie zwischen Eltern und Kindern oder zu anderen wichtigen Personen, stellt eine Gelegenheitsstruktur für (persönlichen) Kontakt dar (Mahne/Motel-Klingebiel 2010, S. 189). Wie die Ergebnisse erläutern, scheint die schlechte Erreichbarkeit aber kein Problem der Entfernung zu sein, sondern eines fehlenden Verkehrsmittels zur Überwindung dieser Distanz. Dies findet sich beim regionalen Vergleich der Zufriedenheit mit den Mobilitätsmöglichkeiten wieder: Ältere Westdeutsche aus Stadt und Land sind zufriedener mit ihren Mobilitätsmöglichkeiten als ältere Ostdeutsche (Mollenkopf 2002b, S. 265).

In Bezug auf unerfüllte Mobilitätsbedürfnisse wurden stärkere Zusammenhänge mit den Siedlungsstrukturen in Finnland (Siren/Hakamies-Blomqvist 2004) und Norwegen (Hjorthol 2013) als in Dänemark (Haustein/Siren 2014) gefunden. In Deutschland spielen die Kategorien urban, suburban und rural keine Rolle (Scheiner 2006). Daraus lässt sich ableiten, dass „Ländlichkeit“ in Nationen mit höherer Bevölkerungsdichte anders bewertet werden muss als in Ländern mit geringerer Bevölkerungsdichte (Haustein/Siren 2015, S. 476 f.).

Ein etwas anderes Bild von der Verknüpfung zwischen Mobilität, sozialer Teilhabe und dem regionalen Kontext zeichnen Studien aus der Lebenspraxis. Diese Studien möchten Verständnis dafür schaffen, wie Mobilität in die soziale Wirklichkeit älterer Menschen eingebettet ist (Wilde 2014, S. 25). Dazu gehört es, die individuelle Bedeutung und die subjektive Interpretation von Mobilität zu erkennen und die Art und Weise, wie Menschen diese in ihr Leben einbinden, zu begreifen (Wilde 2014, S. 25). Nach Wilde geschieht dies zumeist mithilfe qualitativer Studien oder Fallbetrachtungen aus erkenntnistheoretischer Position (Wilde 2014, S. 25). Im Folgenden sollen zwei solche Studien kurz vorgestellt werden.

Anhand der Zielgruppe älterer Menschen aus der Ortschaft Hockeroda (Thüringen) untersucht Wilde (2014) Mobilität im ländlichen Raum als Lebenspraxis. Mit dem theoretischen Rahmen der „sozialen Praxis“ (Reckwitz 2000; 2002; 2003) rekonstruiert er aus der Akteursperspektive die Form und Gestalt

der *Mobilitätspraxis*, also die Art und Weise, in der jeder Akteur seine eigene Lebenswirklichkeit und Sinnkonstellation produziert, die wiederum zu ganz eigenen Praktiken der Mobilität und unverwechselbaren Bewegungsmustern führen. Die Mobilitätspraxis älterer Menschen setzt sich demnach zusammen aus dem Wissen um die Mobilitätspraxis, Routine, Unberechenbarkeit sowie mobilitätspraktischer Materialität: Wilde stellt fest, dass ältere Menschen über ein breites Repertoire an praktischem Wissen über den Individualverkehr, Mitnahmemöglichkeiten und über den öffentlichen Verkehr verfügen. Es besteht umfängliches Wissen über den Umgang mit Verkehrsmitteln und die Kompetenz des planvollen Vorgehens betreffend der Abläufe des Verkehrs- und Mobilitätsgeschehens. Auch emotional-motivationales Wissen, das sich beispielsweise anhand von Motiven der Versorgung oder der Zusammenkunft mit anderen manifestiert, ist vorhanden. Diese individuellen Wissensbestände fügen sich zu Mobilitätsstrategien zusammen. Mobilität findet überdies im Rahmen von Gewohnheiten statt, was sich beispielsweise in Einkaufsroutinen oder wiederkehrenden Zusammenkünften institutionalisierter Gruppen im Tages-, Wochen- oder Jahresrhythmus zeigt. Wenn Orte oder Ereignisse wegfallen, beispielsweise durch den Tod einer Bezugsperson, findet ein Wechsel dieser Routine statt. Unter Materialität der Mobilitätspraxis versteht Wilde den Körper und seinen altersbedingten Verfall, die mit der Mobilitätspraxis verbundenen Verkehrsmittel und alltäglichen Geografien. Der physisch-materielle Raum wird als Ort und Schauplatz eines sozialen Ereignisses aufgefasst, in welchen ein Akteur durch Mobilität wechseln kann. Wilde unterteilt den physisch-materiellen Raum in persönliche Orte, in Orte der Zusammenkunft und funktionelle Orte.

Andersartige Mobilitätssysteme, welche Bewegung, Stillstand und Kommunikation vereinen, entwerfen Burnett/Lucas (2010) dem „neuen Mobilitätsparadigma“ (Sheller/Urry 2006) folgend. Mithilfe dieser Mobilitätssysteme lassen sich die Verbindung zwischen Mobilität und der Gestaltung von ortsgebundenen und ortsschaffenden sozialen Beziehungen älterer Menschen erfassen. Ihre Mobilitätssysteme bezeichnen sie als nichtlinear, multidirektional sowie lokal bedingt; sie grenzen sich so von der herkömmlichen Darstellung in Form von Wegeketten ab. Sie identifizieren zwei Mobilitätssysteme, die sich um die beiden Forschungsstandorte der Luther-Seniorengemeinde und des Seniorenzentrums in Boston arrangieren. Diese unterscheiden sich nach ihren Mobilitätsgraden und nach ihrem Mobilitätspotenzial. Das eine System verbindet die Bewohnenden der Luther-Seniorengemeinde, zieht sich über mehr Räume, ist komplexer und beinhaltet eine größere Vielfalt an Bewegungen und Nicht-Bewegungen als das System des Seniorenzentrums in Boston. Vor allem außerhalb des Seniorenzentrums oder der Seniorengemeinde werden verschiedene Technologien zur Bewegung genutzt, wie beispielsweise ein PKW, der Bus der Seniorengemeinde, Elektro-Rollstühle und Rollatoren, daneben kommen das Telefon oder andere digitale Kommunikationstechnologien zum Einsatz. Die Bewohnenden der Luther-Seniorengemeinde haben Zugang zu einer größeren Anzahl an

unterschiedlichen Transport-Modi als die Bewohnenden des Bostoner Seniorenzentrums und nutzen diese auch. In beiden Systemen sind die ortsgebundenen und -schaffenden sozialen Beziehungen ein Ergebnis ihrer Mobilität, die sich in Besorgungen und Routinen darstellt. Interaktion und Partizipation ist für die Nutzenden des Seniorenzentrums in Boston per Definition die Folge einer Routine und der geplanten und wiederholten Anwesenheit im Zentrum. Die Interaktion erfolgt als Folge von Bewegung inner- und außerhalb des Zentrums sowie durch allein verbrachte Zeiten zu Hause. Da die Bewohnenden der Luther-Seniorengemeinde wohlhabender sind und zudem die Gemeinde ein größeres Bewegungspotenzial für sie vorhält, könnte angenommen werden, dass diese weniger isoliert leben als die Besuchenden des Seniorenzentrums in Boston. Dennoch zeigen die Mobilitätssysteme beider Standorte auf, dass die Bewegung unterschiedliche Formen der sozialen Teilhabe schafft. Insbesondere die Nichtbewegung und eine Form des kommunikativen Reisens (über das Telefonat) führt zu Interaktionen über größere Entfernungen hinweg mit einer größeren Anzahl an Beziehungspersonen, als dies körperliche Mobilität im Alter erlauben würde.

2.4 Lebenszufriedenheit im Alter in der Wohlfahrtsforschung

2.4.1 Lebenszufriedenheit als Qualitätsindikator der gesellschaftlichen Lebensverhältnisse

In der aktuellen Forschung und Theoriebildung existieren verschiedenartige Konzepte zur Lebenszufriedenheit, Lebensqualität, zum subjektiven Wohlbefinden, aber auch Konzepte eines „guten Lebens“, um gesellschaftliche Wohlfahrt zu beschreiben. Die allgemeine Lebenszufriedenheit, wie sie in der vorliegenden Arbeit verstanden wird, gilt als die subjektive Beurteilung der Lebensqualität und rückte seit den 1980er Jahren in den Fokus der Sozialindikatorenforschung (Beierlein et al. 2014, S. 5 siehe auch Diener/Inglehart/Tay 2013).

Glatzer (2002, S. 248 f.) zufolge beschäftigen sich bereits philosophische Quellen aus der Antike sinngemäß mit Konzepten eines „guten Lebens“. Diese Konzepte sind mit zu der heutigen Zeit existierenden Wohlfahrts- oder Lebensqualitätskonzepten vergleichbar und enthalten die Lebenszufriedenheit als Dimension (Glatzer 2002, S. 248 f.). Der Ursprung des heutigen Lebenszufriedenheits-Konzepts liegt damit viele Jahrtausende zurück. Doch im letzten Jahrhundert hat die Idee des „guten Lebens“ größere Bedeutung erhalten: In den 1920er Jahren spricht Arthur Cecil Pigou (1877–1959) im Rahmen der Wohlfahrtsökonomie beispielsweise vom Begriff „Quality of Life“ (Pigou 1924). In den industrialisierten Ländern gewinnt die Auseinandersetzung mit Lebensqualität ab den 1960er Jahren an gesellschaftspolitischer Bedeutung und sie wird zur zentralen Zielvorstellung in der Wohlstandsgesellschaft erhöht. Dabei wird die Lebensqualität vonseiten der Wohlfahrtsforschung dem verbreiteten Streben nach Wirtschaftswachstum entgegengesetzt (Glatzer 2002, S. 248 f.). In den 1980ern wird das Konzept der allgemeinen Lebenszufriedenheit, wie es von der Wohlfahrtsforschung (bzw. der Sozialindikatorenforschung) entwickelt wurde, als interdisziplinär relevanter Indikator für die

Lebensqualität entdeckt, da er die subjektive Bewertung der Lebensqualität durch die Befragten abbilden kann (Beierlein et al. 2014, S. 5). Lebensqualität zielt auf die normative Vorstellung eines guten Lebens in einer guten Gesellschaft ab (Ebbinghaus et al. 2006). Kollektive Wohlfahrt liegt vor, wenn die objektiven Lebensumstände in einer Gesellschaft als gut beschrieben werden können und ein hohes subjektives Wohlbefinden empfunden wird. Bei dem Konstrukt Lebensqualität handelt es sich um „eine multidimensionale Zielformel für die gesellschaftliche Entwicklung und Gesellschaftspolitik, aber zugleich um einen Maßstab, an dem die tatsächlichen Lebensverhältnisse der Bevölkerung gemessen und bewertet werden können“ (Ebbinghaus et al. 2006, S. 5). Lebensqualität ist somit nicht nur ein individuelles oder kollektives Empfinden, sondern verweist zusätzlich auf die Rolle, die politisch Verantwortliche und institutionelle Rahmenbedingungen für das Wohlergehen spielen.

Mit dem Konzept der Lebensqualität werden nicht nur die objektive und subjektive Verfügbarkeit von materiellen und immateriellen Gütern, sondern darüber hinaus individuelle und kollektive Wohlfahrtskomponenten erfasst (Noll 2000; Glatzer 2002; Ebbinghaus et al. 2006). Diese Dimensionen sind im Rahmen der Sozialberichterstattung zentral (Glatzer/Zapf 1984; Heidl/Landenberger/Jahn 2012, S. 5; Schumacher/Klaiberg/Brähler 2003, S. 1; Tesch-Römer/Wurm 2006, S. 386). Die breite Auseinandersetzung mit der Lebensqualität geht allerdings mit einem Mangel an inhaltlicher und methodischer Eindeutigkeit einher. So kritisieren Smith et al. (2010, S. 521): „Trotz dieser verbreiteten Anwendung sind die Konzepte des Wohlbefindens und der Lebensqualität nicht klar definiert, und ihre adäquate Messung ist sehr umstritten.“ Häufig werden Konzepte zur Lebenszufriedenheit, zum subjektiven Wohlbefinden, aber auch zum Glück unter dem Begriff der Lebensqualität subsumiert (Heidl/Landenberger/Jahn 2012, S. 10). Teilweise werden diese Konzepte in der Literatur in unmittelbarer Nähe zueinander angesiedelt, teilweise werden jedoch auch größere Unterschiede gesehen. Nicht immer findet eine klare Abgrenzung statt; selbst eine äquivalente Verwendung der Begriffe findet sich in Teilen der Literatur (Tesch-Römer/Wurm 2006, S. 386; Heidl/Landenberger/Jahn 2012, S. 10) (Kapitel 2.4.2). Damit werden die Vergleichbarkeit empirischer Befunde und die theoretische Zuordnung der jeweiligen Konstrukte erschwert.

Der Vorschlag von Glatzer (2002, S. 248 f.) sieht vor, das Konstrukt der Lebensqualität durch objektiv vorhandene Lebensbedingungen und subjektives Wohlbefinden zu bestimmen, wie Abbildung 2 zeigt. Allgemeine Lebenszufriedenheit bildet die kognitive Dimension des „subjektiven Wohlbefindens“ ab, daneben steht die emotionale Dimension, die Befindlichkeit (Diener 1984; Glatzer 2002, S. 248 f.). Die vorliegende Arbeit schließt sich diesem Konzept an, konzentriert sich jedoch lediglich auf die kognitive Dimension „allgemeine Lebenszufriedenheit“. Die emotionale Befindlichkeit beschreibt „Gefühlszustände und Affekte, die einerseits als direkte Reaktionen auf Erfahrungen und Erlebnisse

vorübergehende Stimmungen der Person widerspiegeln, aber auch als stabile Grundgestimmtheiten Nähe zu Persönlichkeitseigenschaften aufweisen können“ (Tesch-Römer/Wurm 2006, S. 387). Zumeist wird die emotionale Befindlichkeit mit „positiver“ und „negativer Affekt“ bezeichnet.

Abbildung 2 Lebenszufriedenheit als kognitive Dimension des subjektiven Wohlbefindens unter der Lebensqualität nach Glatzer 2002, S. 248 f., eigene Darstellung

Lebensqualität		
Objektive Lebensumstände	Subjektives Wohlbefinden	
	Lebenszufriedenheit (Kognitive Dimension)	Befindlichkeit (Emotionale Dimension)

Die Kongruenz zwischen erstrebten und erreichten (Lebens-)Zielen beschreibt definitorisch die Lebenszufriedenheit (Augst 2003, S. 72). Anders ausgedrückt bezieht sich die Lebenszufriedenheit auf die Ergebnisse einer mehr oder minder rationalen Bewertung objektiver Lebensbedingungen, die vor dem Hintergrund von Wertorientierungen, Ansprüchen und Erwartungen vorgenommen wird (Noll/Weick 2010, S. 728). Die allgemeine Lebenszufriedenheit ist dabei nicht nur eine zusammenfassende Bewertung der gegenwärtigen Lebensbedingungen einer Person, sondern umfasst daneben vergangene Erfahrungen, daraus resultierende Ansprüche sowie Zukunftsperspektiven (Böhnke 2010, S. 695). Der Vergleichsstandard (die erstrebten und erreichten Lebensziele) liegt innerhalb der eigenen Person (Vergleich mit früheren Lebensphasen) oder außerhalb der Person (Vergleich mit anderen Personen) (Heidl/Landenberger/Jahn 2012, S. 10 f.). Die Beurteilung des Fortschritts beim Erreichen der Ziele erfolgt einerseits aufgrund individuell getroffener Entscheidungen sowie immanenter Wünsche und unter Verwendung persönlicher Maßstäbe. Neben diesen individuellen Faktoren prägen andererseits auf kollektiver Ebene befindliche gesellschaftliche Strukturen und das kulturelle Wertesystem die allgemeinen Lebensziele und damit das Niveau des Wohlbefindens (Smith et al. 1996, S. 498).

In einigen sozialwissenschaftlichen Surveys wird die allgemeine Lebenszufriedenheit anhand von Skalen mit nur einer Frage⁴ gemessen. Der Vorteil einer eindimensionalen Skala liegt in der Einfachheit und der kurzen Bearbeitungszeit bei der Beantwortung. Diener et al. (1985) kritisierten die Vorgehensweise einer eindimensionalen Erfassung und entwickelten daraufhin eine Multi-Item-Skala, die *Satisfaction with Life Scale* (SWLS)⁵, da eindimensionale Skalen mit einem höheren Risiko eines

⁴ Zum Beispiel wird im SOEP die allgemeine Lebenszufriedenheit durch die Frage erfasst: „Wie zufrieden sind sie gegenwärtig, alles in allem, mit ihrem Leben?“. Es folgt eine horizontale 11-er Skala. Der Wert „0“ bedeutet „ganz und gar unzufrieden“, der Wert „10“ repräsentiert in der Gegenüberstellung „ganz und gar zufrieden“. (Wagner 2007, S. 51).

⁵ Die Skala enthält folgende Aussagen (Diener et al. 1985, S. 72):

„1. In most ways my life is close to my ideal.“

„2. The conditions of my life are excellent.“

„3. I am satisfied with my life.“

„4. So far, I have gotten the important things I want in life.“

fehlenden Wertes und einer schwerer abschätzbaren Reliabilität behaftet sind. Zudem gilt die Kritik, dass eine eindimensionale Skala die Tiefe und Differenziertheit des Konzepts der Lebenszufriedenheit nicht ausreichend erfassen könne.

Um die Unabhängigkeit der beiden emotionalen Dimensionen voneinander adäquat nachweisen zu können, entwickelten Watson/Clark/Tellegen (1988) das Instrument der *Positive and Negative Affect Schedule Scales* (PANAS). Beide, die SWLS und die PANAS, werden im DEAS verwendet (für weitere Informationen zur SWLS, Kapitel 3.4.3). Durch Analysen von Daten des DEAS weisen Tesch-Römer/Wurm (2006, S. 387) einen Zusammenhang zwischen Zufriedenheit und emotionalen Befindlichkeiten im Konstrukt des subjektiven Wohlbefindens im Alter nach. Dieser Zusammenhang findet sich auch in anderen empirischen Untersuchungen und ist durch eine Korrelation mittlerer Stärke der beiden Komponenten festzumachen (Tesch-Römer/Wurm 2006, S. 387). Die *Berliner Altersstudie* (BASE) bestätigt den Zusammenhang jeweils zwischen positiver und negativer emotionaler Befindlichkeit und der Lebenszufriedenheit im Alter (Smith et al. 2010, S. 533). „Diese Korrelationen zeigen, dass es sinnvoll und notwendig ist, drei Facetten des subjektiven Wohlbefindens voneinander zu unterscheiden: allgemeine Lebenszufriedenheit, positiver Affekt und negativer Affekt“ (Tesch-Römer/Wurm 2006, S. 398). Es ist daher aus empirischer Sicht sinnvoll, diese drei Aspekte bei der Beschreibung der Lebensqualität zu trennen (Tesch-Römer/Wurm 2006, S. 387).

Laut Heidl/Landenberger/Jahn (2012, S. 8) weisen in vielen Untersuchungen (mit Personen unterschiedlichen Alters) „Urteile über das allgemeine Wohlbefinden eine relativ hohe Stabilität“ auf. Die Stabilität der Lebenszufriedenheit im Alter spielt insbesondere bei dem „Zufriedenheits-Paradox im Alter“ (Baltes/Baltes 1990) eine Rolle. Insbesondere bezieht sich diese Stabilität auf das Konzept des „habituellen Wohlbefindens“, welches im Gegensatz zum aktuellen Wohlbefinden (der augenblicklichen Befindlichkeit) Aussagen einer Person über ihr typisches und somit charakteristisches Wohlbefinden enthält (Abele 1991). Dieses stabile Urteil entsteht primär aus einem kognitiven Prozess (Heidl/Landenberger/Jahn 2012, S. 8). Damit ist die Stabilität insbesondere der allgemeinen Lebenszufriedenheit zuzuordnen. Diese Beobachtung deckt sich mit den Ergebnissen von Tesch-Römer/Wurm (2006, S. 419): Mithilfe von Stabilitätskoeffizienten untersuchen sie das subjektive Wohlbefinden älterer Proband*innen: Die Lebenszufriedenheit zeigt sich über eine längere Lebensspanne hinweg stabiler als die affektiven Komponenten (emotionale Befindlichkeit) des subjektiven Wohlbefindens, da insbesondere die Stabilität negativer Gefühle mit dem Alter sinkt

„5. If I could live my life over, I would change almost nothing.“

„Instructions for answering the scale are: Below are five statements with which you may agree or disagree. Using the 1-7 scale below, indicate your agreement with each item by placing the appropriate number on the line proceeding that item. Please be open and honest in your responding. The 7-point scale is: 1 = strongly disagree, 2 = disagree, 3 = slightly disagree, 4 = neither agree nor disagree, 5 = slightly agree, 6 = agree, 7 = strongly agree.“

(Tesch-Römer/Wurm 2006, S. 419). Dies kann entweder auf stabile Personeneigenschaften oder auf eine gewisse Stabilität der Lebenssituation zurückgeführt werden (Tesch-Römer/Wurm 2006, S. 419).

So ist vor diesen theoretischen Überlegungen festzuhalten, dass sich das Konstrukt „allgemeine Lebenszufriedenheit“ gut als Indikator der Lebensqualität und zur Bewertung der Lebensverhältnisse in der Gesellschaft eignet. Emotionale Befindlichkeiten, die sich im Alter als weniger stabil erweisen, können ausgeklammert werden. Hingegen tritt der Beitrag der individuellen und kollektiven Lebensumstände zur Wohlfahrt älterer Personen aufgrund einer subjektiven, aber überlegten Bewertung in den Vordergrund.

2.4.2 Zustandekommen der Lebenszufriedenheit im Alter

Altern steht tendenziell mit dem Verlust sozialer Beziehungen, mit abnehmender Mobilität oder einer Abnahme der allgemeinen Gesundheit in Verbindung. Wie kann dann die hohe allgemeine Lebenszufriedenheit älterer Menschen in Deutschland erklärt werden? Mit dieser Frage setzt sich die Wohlfahrtsforschung intensiv auseinander. Denn die hohe Lebenszufriedenheit erstaunt, wenn man sich vor Augen führt, dass insbesondere starke Zusammenhänge zwischen sozialer und gesundheitlicher Variablen und der Lebenszufriedenheit identifiziert wurden (Kapitel 2.5). In der gerontologischen und soziologischen Debatte finden sich mehrere Erklärungen.

Viele gerontologische Forschungs- und Theorieansätze befassen sich mit Person-Umwelt-Interaktionen und insbesondere dem „gelungenen Adaptionsprozess“ im Alter (Lawton/Nahemow 1973; Kahana 1975; Carp/Carp 1984; Saup 1993; Wahl/Iwarsson/Oswald 2012). Im Folgenden werden zunächst gerontologische Theorien des Alterns vorgestellt, auf die sich auch die soziologische Theoriebildung bezieht. Da der Fokus des Konstrukts Lebenszufriedenheit auf der individuellen Ebene der Persönlichkeit liegt, wird es außerdem in der Psychologie erforscht (Veenhoven 2008). Dennoch ist die allgemeine Lebenszufriedenheit ein soziologischer Indikator dafür, inwieweit die Gesellschaft die Bedürfnisse ihrer Bürger*innen befriedigt (Veenhoven 2008). Sie ist sowohl ein Ergebnis sozialer Systeme als auch ein Faktor für ihre Funktion und gehört somit zum Kernthema der Soziologie (Veenhoven 2008). Dementsprechend wird im zweiten Teil des Abschnitts auf Erklärungen der Soziologie hinsichtlich der Lebenszufriedenheit im Alter verwiesen.

Ausgewählt wurden solche Alternstheorien, die sich konkret mit dem Zustandekommen von Lebenszufriedenheit befassen und nicht allgemeiner etwa mit „erfolgreichem Altern“, wie es bei Theorien in der Tradition von Havighurst (1963) der Fall ist. Im Gegensatz zu diesen (sowie anderen gerontologischen Theorien) stellen die hier dargestellten Konzepte nicht den komplexen Prozess der Adaption in den Vordergrund, sondern sie legen ihren Fokus auf das Ergebnis dieser Adaption in Form von Zufriedenheit, welche für die vorliegende Untersuchung hohe Relevanz hat.

Einschränkend muss allerdings festgehalten werden, dass die im Folgenden aufgeführten klassischen Alternstheorien das lange Zeit in der Gerontologie geltende Defizitbild des Alterns hervorheben, anstatt sich am „Erfolg des Alterns“ zu orientieren. Dennoch gelten sie als die einflussreichsten Theorien im Kontext der gerontologischen Forschung. Auch in der breiteren Öffentlichkeit erlangten sie Aufmerksamkeit.

Beim gerontologischen Ansatz des Disengagements (Cumming/Henry 1961) wird die These vertreten, dass der Rückzug älterer Personen aus sozialen Rollen und das Vernachlässigen sozialer Aufgaben gleichermaßen von Individuum und Gesellschaft erwünscht sei und zu mehr Lebenszufriedenheit auf Seite der älteren Personen führe. Hierbei sei insbesondere die subjektive Bedeutung dieses Prozesses und die Qualität und Quantität des Rückzugs wichtig. Dieser Rückzug steht auch im Zusammenhang mit Mobilität. Demnach seien ältere Menschen nicht allein aufgrund umwelteigener Mobilitätsbarrieren weniger mobil, sondern sie legten freiwillig weniger Wege zurück. Die Mobilität reduziere sich auf die Wege, die essenziell bzw. zentral für die Aufrechterhaltung einer selbstständigen Lebensführung sind. Kompensiert werde dieser Rückzug durch die gleichzeitige „stärkere Ausrichtung auf die Wohnung und die Entdeckung neuer innerhäuslicher Aktivitäten“ (Hieber et al. 2006, S. 19). Dementsprechend verzichten Personen im Alter freiwillig auf Mobilität und Sozialkontakte und erleben trotzdem oder genau deshalb Lebenszufriedenheit.

Die „Aktivitäts-These“ (Tartler 1961) als weiterer gerontologischer Ansatz argumentiert in die entgegengesetzte Richtung. Sie sieht Lebenszufriedenheit im Alter in Verbindung mit sozialen Aktivitäten. Um Lebenszufriedenheit zu erhalten, werde versucht, dem sich im Alter einstellenden Funktions- und Rollenverlust entgegenzutreten, welcher mit einer Einschränkung des Aktivitätsradius einhergeht. Zufriedenheit im Alter werde dann erreicht, wenn die Bedürfnisse nach Aktivitäten und sozialen Kontakten mit ihrer tatsächlichen Umsetzung in Einklang stünden. „Im Hinblick auf das Thema Mobilität wäre laut Aktivitätstheorie anzunehmen, dass außerhäusliche Aktivitäten einen zentralen Beitrag zur Lebenszufriedenheit leisten“ (Hieber et al. 2006, S. 20). Dann erscheint „Disengagement“ eher als eine ungünstige Bewältigungsreaktion auf Veränderungen im Alter. Ältere Menschen, die ihre Bedürfnisse nach außerhäuslichen Aktivitäten eher erfüllen können, erreichen laut der Aktivitätstheorie eine höhere Lebenszufriedenheit.

Eine differenziertere Beobachtung machen Adler et al. (2000). Sie stellen die These auf, dass das realisierte Ausmaß an Sozialkontakten in gewissem Umfang an die individuellen Bedürfnisse angepasst wird. Die Bedeutung der Sozialkontakte für die Lebenszufriedenheit sei daher differenziert zu betrachten: Personen, die ihr Leben lang einen häuslich-zentrierten Lebensstil geführt haben, sind im Alter zufriedener, wenn sie sich aus sozialen Beziehungen zurückziehen können (Adler et al. 2000, S. 214). Anders sei das bei älteren Menschen, die zuvor vorrangig einen nach außen gewandten Lebensstil gepflegt haben. Diese Personen erreichen ein höheres Maß an Lebenszufriedenheit, wenn

sie ihre Beziehungen und die aktive Lebensweise aufrecht erhalten können (Adler et al. 2000, S. 214). Diese empirischen Ergebnisse stimmen mit der Kontinuitätstheorie (Atchley 1989) überein: Sie postuliert, dass Menschen im mittleren und höheren Erwachsenenalter versuchen, vorhandene innere und äußere Strukturen zu bewahren, um damit einen erfolgreichen und zufriedenstellenden Alternsprozess zu erreichen. Den Ausgleich zwischen Kontinuität in den Alltagsstrukturen und Veränderung im biologischen Entwicklungsprozess schaffen Strategien, welche aus vergangenen Erfahrungen mit sich selbst und der sozialen Umwelt entwickelt wurden. Dieser theoretische Ansatz konstatiert damit, dass Lebenszufriedenheit erreicht werde, indem bisherige (außerhäusliche) Aktivitäten sowie Beziehungstendenzen und -ansprüche im Alter aufrechterhalten werden.

Diese in der Gerontologie gängigen Theorien liefern laut Carstensen (1987) allerdings keine hinreichenden Erklärungen für das Phänomen der Lebenszufriedenheit im Alter. Sie nähert sich dem Thema mittels der von ihr Anfang der 1990er Jahre entwickelten sozioemotionalen Selektivitätstheorie (Carstensen 1991). Während des Lebens komme es zu Verschiebungen der Motivationsstruktur, die durch die Veränderung der Zeitperspektive im Lebenslauf bedingt sei. Wenn die Lebenszeit als (vermeintlich) unbegrenzt und die Zukunft als offen erlebt wird, wie dies in jüngeren Jahren der Fall ist, dann steht die Suche nach Informationen und neuen Erfahrungen im Vordergrund, welche durch Beziehungen und sozialen Austausch befriedigt wird. Je begrenzter die Lebenszeit erlebt jedoch wird, desto eher rückt der Erhalt emotional bedeutsamer Erlebensinhalte (Emotionsregulation) vor allem im Bereich der sozialen Beziehungen in den Vordergrund. Daher konzentrieren sich ältere Menschen mehr auf Netzwerkpartner*innen, die ihnen emotional nahestehen, und geben weniger wichtige Sozialbeziehungen eher auf. Dies geht automatisch mit der Verkleinerung der Netzwerke bei gleichbleibender Zufriedenheit mit den sozialen Kontakten einher (Baas 2008, S. 152 siehe auch Field/Minkler 1988).

In eine ähnliche Richtung argumentieren Theorien der kognitiven Umstrukturierung im Alter wie beispielsweise die kognitive Persönlichkeitstheorie nach Thomae (1971). Bei ungünstigen Lebensumständen könne ein Individuum diesem theoretischen Ansatz zufolge zwei verschiedene Strategien anwenden: Entweder versucht die Person ein Problem aktiv zu lösen oder sie strukturiert das Problematische kognitiv um und bleibt ansonsten passiv: Die kognitive Persönlichkeitstheorie nach Thomae (1971) postuliert, dass nicht objektive Veränderungen, sondern die kognitive Aktivität und hier konkret die subjektiven Bewertungen der Lebenssituation eine Rolle für das Wohlbefinden im Alter spielen. Um einen Gleichgewichtszustand zwischen der kognitiven Struktur und den Bedürfnissen im Alter zu erreichen, kann eine kognitive Umdeutung der Situation genügen. Konkret gefasst: Ältere Personen bewerten ihre Lebensumstände womöglich positiv und stufen sich dadurch selbst als zufrieden ein, obwohl vielleicht objektiv ungünstige Lebensbedingungen vorherrschen. Dabei wird die subjektive Deutung durch kognitive Umstrukturierungsprozesse moderiert.

Thomaes Theorie liefert eine mögliche Erklärung für das sogenannte „Zufriedenheits-Paradox im Alter“ (Baltes/Baltes 1990). Wenn bei dieser Altersgruppe objektive Lebensumstände und deren subjektive Bewertung nicht übereinstimmen, wird dies in der gerontologischen Forschung mit einer Stabilität hinsichtlich der Lebenszufriedenheit interpretiert (Schilling 2006).

Diese Auffassung gründet auf dem Ansatz der empirischen Wohlfahrtsforschung nach Glatzer und Zapf (1984). In dieser Darstellung werden objektive Lebensbedingungen und ihre subjektive Wahrnehmung und Bewertung verbunden. Durch deren Zusammenführung entstehen vier prototypische Wohlfahrtsdispositionen: Well-being (Wohlbefinden), Dissonanz (Uneinigkeit), Adaption⁶ (Anpassung) und Deprivation (Entzug) (Zapf 1984, S. 25 f.) (Abbildung 3). Als am meisten erstrebenswert sehen Glatzer/Zapf (1984) den Zustand von objektiv wie subjektiv positiven Lebensbedingungen an, was als „Well-being“ beschrieben wird. Im Gegensatz dazu bildet der Zustand der „Deprivation“ negative objektive Lebensbedingungen ab, die als solche wahrgenommen werden. „Dissonanz“ entsteht aus der Kombination von als negativ wahrgenommenen, aber objektiv positiven Lebensbedingungen. Dies wird häufig als „Unzufriedenheitsdilemma“ bezeichnet. Um eine hohe Zufriedenheit bei objektiv ungünstigen Lebensverhältnissen zu erreichen, wird die Disposition der „Adaption“ eingeführt, mit dem das Zufriedenheits-Paradox einhergeht.

Abbildung 3 Wohlfahrtsdispositionen nach Zapf 1984, S. 25, eigene Darstellung

Wohlfahrtsdispositionen		Subjektive Lebensbedingungen	
		gut	schlecht
Objektive Lebensbedingungen	gut	Well-being	Dissonanz
	schlecht	Adaption	Deprivation

Als mögliche Erklärung dieses Paradoxes werden Bewältigungsstrategien herangezogen. Diese Strategien beschreiben eine Art Hinnahme und ein Sich-Abfinden mit Lebensumständen, die nicht aus eigener Kraft veränderbar sind. (Zur soziologischen Diskussion über das Zustandekommen von Lebenszufriedenheit im Alter siehe Anhang D.) Nach Zapf stellen Personen, die diese Strategien zur Lebensgestaltung wählen, eine Problemgruppe dar: „Die Adaptierten repräsentieren häufig die Realität von Ohnmacht und gesellschaftlichem Rückzug. Gerade sie, die sich subjektiv in greifbare

⁶ Die hier genannte Adaption ist negativ konnotiert und bezieht sich auf das Hinnehmen objektiv schlechter Lebensbedingungen, um Zufriedenheit herbeizuführen. Der Begriff, wie er hier verwendet wird, ist nicht mit der positiv konnotierten Adaption aus den Person-Umwelt-Interaktionsansätzen zu verwechseln (Kapitel 2.1.2). Er versteht gelungene Adaption als Passung zwischen menschlichen Fähigkeiten und den Umweltanforderungen, aus welcher Zufriedenheit resultiert.

Mangellagen fügen, werden häufig von den etablierten sozialpolitischen Maßnahmen nicht erreicht“ (Zapf 1984, S. 26).

Unter Annahme eines solchen Zufriedenheits-Paradoxes würden in der vorliegenden quantitativen Studie Merkmale, die für schlechte objektive Lebensbedingungen stehen (wie defizitäre räumliche Umwelten oder geringe Mobilitätsmöglichkeiten), keine Zusammenhänge mit der Lebenszufriedenheit im Alter aufweisen.

Den Zusammenhang von Lebensumständen und der Lebenszufriedenheit zu beobachten ist eine Herausforderung, denn hinter dem Zustandekommen der Zufriedenheit stehen komplexe Prozesse, die sich der Beobachtung weitestgehend entziehen können. Dies scheint vor allem dann problematisch zu werden, wenn eine hohe Zufriedenheit trotz aktuell weniger günstiger Lebensumstände auftritt. Einerseits bleibt unklar, ob es bei ungünstigen Lebensumständen auf persönlicher oder auf kollektiver Ebene zu oben beschriebenen kognitiven Umstrukturierungsprozessen kommt und somit eher Adaption beobachtet wird. Andererseits lässt sich nicht erkennen, welcher Vergleichsstandard (unbewusst) herangezogen wird, um die Lebenssituation zu bewerten. Zum Beispiel können umgebende regionale Strukturen derzeit zwar besser als in früheren Jahren (z. B. in der Nachkriegszeit) ausgebaut sein, im aktuellen innerdeutschen Vergleich aber schlechter abschneiden als Strukturen anderer Gebiete. Solang der Vergleichsstandard unklar bleibt, wird der Zusammenhang regionaler Strukturen auf die Lebenszufriedenheit älterer Menschen schwer beobachtbar sein. Diese Herausforderungen lassen erwarten, dass sich insbesondere Zusammenhänge mit regionalen Merkmalen als schwer messbar erweisen und vor allem das Einhergehen ungünstigerer regionaler Strukturen mit Merkmalen des Lebens im Alter möglicherweise unterschätzt wird. Bei der Korrespondenz von Lebenszufriedenheit und individuellen Merkmalen bestehen diese Herausforderungen ebenfalls, auch wenn in der Regel davon ausgegangen werden kann, dass es zu Mobilitätseinbußen und der Abnahme sozialer Kontakte im Alter kommt. Neben der kognitiven Umstrukturierung besteht auch hier die Frage nach dem Vergleichsstandard. So könnte neben dem Vergleich mit früheren Lebensphasen ein Vergleich mit anderen älteren Personen stattfinden oder Ansprüche und Erwartungen an die eigene Leistungsfähigkeit durch vorherrschende defizitäre Altersbilder geprägt sein. Zudem können, je nach bisherigem Lebensstil (häuslich zentriert oder nach außen gewandt) oder unterschiedlichen individuellen Bedürfnissen, die Zusammenhänge mit der Lebenszufriedenheit divergent ausfallen.

Die theoretischen Überlegungen legen nahe, einigen dieser Unklarheiten zu begegnen, indem der inhaltliche Zusammenhang zwischen Mobilität oder der Umgebung mit den vorgehaltenen (Infra-)Strukturen und der Lebenszufriedenheit qualitativ aus Sicht älterer Befragter eruiert wird. Hierbei sollten explizit die Zufriedenheit vor dem Hintergrund des individuellen, altersbedingten

Wandels der Mobilität und individuelle Begründungen des Zustandekommens des Urteils berücksichtigt werden.

2.4.3 Determinanten der Lebenszufriedenheit im Alter

Eine zentrale Frage der Lebenszufriedenheitsforschung beschäftigt sich mit dem Zusammenhang zwischen objektiver Lebenssituation und subjektiver Lebensbewertung (Tesch-Römer/Wurm 2006, S. 388). In der Literatur lassen sich zwei grundsätzliche Richtungen finden, Bottom-up und Top-down-Ansätze (Diener et al. 1999) sowie vermittelnde interaktionistische oder transaktionale Ansätze, die die Verbindung diverser Merkmale rahmen (Dette 2005, S. 50; Tesch-Römer/Wurm 2006).

Der Bottom-up-Ansatz (Diener et al. 1999), dem die vorliegende Arbeit folgt, geht hingegen davon aus, dass Wohlbefinden und Lebenszufriedenheit aus einer Summe externaler, das heißt außerhalb einer Person (bzw. ihrer Persönlichkeit) liegender Ereignisse und Erlebnisse, resultieren. Solche Variablen sind Sachverhalte innerhalb der Umwelt in der sich eine Person befindet, die nicht oder nur schwer von ihr veränderbar sind. Entscheidend für die Zufriedenheit ist somit die Erfüllung von (universellen) Bedürfnissen. Es wird angenommen, dass Menschen, die gleiche (oder zumindest ähnliche) Bedürfnisse haben, nach gemeinhin gleichen Lebensbedingungen streben und unter ähnlichen Situationsbedingungen glücklich sind. Zudem können diese Bedürfnisse nur durch externe Faktoren befriedigt werden. Implizit folgt der Ansatz der Auffassung, dass eine bestimmte Qualität des ökologischen, sozialen und gesellschaftlichen Kontexts das Leben und die Zufriedenheit der Menschen (gleichartig) beeinflusst.

Der Top-Down-Ansatz (Diener et al. 1999) legt die persönlichkeitspsychologische Annahme zugrunde, dass Lebenszufriedenheit ein Persönlichkeitsmerkmal ist. Diese Merkmale als individuelle Eigenschaften („Traits“) sind ausschlaggebend für die Lebenszufriedenheit einer Person und wirken dadurch unabhängig von der jeweiligen (objektiven) Lebenssituation (Diener et al. 1999). Studien, die eine hohe Stabilität von Lebenszufriedenheit nachweisen, stützen diese Annahme (Augst 2003, S. 79). Die stabilen Merkmale einer Person sind beispielsweise Neurotizismus (Erregbarkeit/Ängstlichkeit) oder Extraversion (Aufgeschlossenheit). Klassischerweise wird eine direkte Verbindung dieser Merkmale mit dem subjektiven Wohlbefinden angenommen (Dette 2005, S. 51).

Zu bedenken ist allerdings, dass sowohl der Top-Down- als auch der Bottom-up-Ansatz von einer direkten Beeinflussung durch Personeneigenschaften bzw. objektive Lebensbedingungen auf die Lebenszufriedenheit ausgehen. Diese findet per Definition nur in eine Richtung statt, wodurch die Realität nur ungenügend abgebildet wird (Dette 2005, S. 51).

Daher vermitteln interaktionistische oder transaktionale Ansätze (auch Mediatoren-Modelle) zwischen den beiden Ansichten, indem kognitive Wahrnehmungs- und Beurteilungsprozesse als Mediatoren bei

der individuellen Bewertung der objektiven Lebenssituation hinzugezogen werden (Tesch-Römer/Wurm 2006, S. 392). Personen nehmen verschiedene Bereiche ihrer persönlichen Lebenssituation (z. B. ihren Gesundheitszustand) unterschiedlich wahr und bewerten diese Situation mithilfe ihrer individuellen Werte, Normen und Ziele. Anschließend fließt diese Bewertung in ihr Zufriedenheitsurteil zu dem jeweiligen Lebensbereich ein (z. B. Zufriedenheit mit dem Gesundheitszustand). Diese Bereichszufriedenheit bestimmt neben den Persönlichkeitsmerkmalen die allgemeine Lebenszufriedenheit mit.

Ähnliche Gedanken finden sich im in der Soziologie verbreiteten Konzept der „Dimensions Of Welfare“, welches auf den Soziologen Erik Allardt (1973) zurückgeht. Auch wenn Allardts Konzept die Analyse von Wohlfahrt beabsichtigt, wird es in der einschlägigen Literatur häufig als theoretische Begründung für Lebenszufriedenheit herangezogen, da davon ausgegangen wird, dass das kognitive Urteil über die Lebensumstände nicht unabhängig von den objektiven Gegebenheiten gefällt wird. Allardt definiert Wohlfahrt anhand einer objektiven und einer subjektiven Dimension. Quer zu dieser Einteilung legt er drei Kategorien von Grundbedürfnissen dar, die dem *Basic Needs Approach* entnommen sind: „Having“, „Loving“ und „Being“. Ersteres subsumiert den Aspekt des Wohlstands, die materiellen und immateriellen Dimensionen des Lebensstandards sowie ökonomische Ressourcen, Wohnbedingungen, Gesundheit, Bildung und Umweltverhältnisse, sowie die Bedingungen des Lebensumfelds des Einzelnen. „Loving“ bezieht sich auf das Bedürfnis nach Zugehörigkeit und sozialen Kontakten. „Being“ umfasst die Optionen der Beteiligung und Selbstverwirklichung, das heißt die Möglichkeit der Partizipation am gesellschaftlichen Leben und einer aktiven und selbstbestimmten Lebensführung. Allardts Konzept geht davon aus, dass die drei Grundbedürfnisse sowohl in der objektiven als auch in der subjektiven Dimension verfügbar sein müssen, um ein „gutes“ Leben führen zu können.

Aus Sicht des Bottom-up-Ansatzes (Diener et al. 1999, S. 278) bzw. aus Allardts Konzept wird erstens deutlich, dass die genannten Bedürfniskategorien nicht nur auf individueller Ebene, sondern auch auf kollektiver Ebene verfügbar sein sollten. Die Wohnumgebung kann als Ort der Erfüllung der oben genannten Grundbedürfnisse verstanden werden, der die Lebenszufriedenheit grundlegend mitbestimmt (Dittmann/Goebel 2010, S. 499). Es kann auf eine Zusammengehörigkeit von Kontext und Lebenszufriedenheit geschlossen werden. Zweitens erläutern interaktionistische Ansätze zwar, dass nicht nur die objektive Lebenssituation die Lebenszufriedenheit bedingt, sondern dass sie vielmehr von der subjektiven Bewertung abhängt, die von verschiedenen, einer Person inhärenten Faktoren gespeist wird. Dennoch erklärt Allardts Ansatz, möglicherweise konträr zur Annahme eines Zufriedenheits-Paradoxes im Alter, dass die subjektive Bewertung der Lebensbereiche durchaus von den objektiven Lebensumständen abhängig ist. Ebenso erläutern Smith et al. (2010, S. 522) bei den Analysen der BASE, dass zwar objektiv äquivalente Lebensumstände verschieden interpretiert werden und so verschiedenartige Zusammenhänge mit der Lebenszufriedenheit aufweisen, jedoch nichtsdestotrotz

die subjektiven Bewertungen der Lebensbereiche aufgrund der objektiven Lebensumstände getätigt werden und dadurch meist eine grobe Übereinstimmung aufweisen (Smith et al. 2010, S. 522). Analysen mit ausschließlich objektiv feststellbaren Merkmalen sind in der Forschungslandschaft durchaus gängig.

Daher schließt sich die vorliegende Untersuchung den Annahmen des Bottom-up-Ansatzes an: Die objektive Lebenssituation einer Person, etwa hinsichtlich der Verfügbarkeit von individuellen und räumlichen Ressourcen, steht in Verbindung mit der Qualität von Ereignissen und Erlebnissen. Da günstige Lebenslagen die Wahrscheinlichkeit für angenehme Ereignisse erhöhen, sollte eine höhere Lebenszufriedenheit mit einer günstigen Lebenslage einhergehen entsprechend müssen ungünstige Lebenslagen in Verbindung mit weniger Lebenszufriedenheit stehen (Tesch-Römer/Wurm 2006, S. 388 ff.). Allardts Ansatz leistet eine erste inhaltliche Kategorisierung der korrespondierenden Merkmale. Daneben ist in der aktuellen Forschungsliteratur bisher keine Theorie über die inhaltlichen Merkmale, die im Zusammenhang mit der Lebenszufriedenheit stehen, zu finden (Dette 2005, S. 50). Diesem Mangel steht inzwischen allerdings ein sehr umfangreiches Sortiment einzelner empirischer Befunde zur Lebenszufriedenheit und ihren verschiedenen Korrelaten gegenüber (Dette 2005, S. 50), wie im Kapitel 2.5. weiter ausgeführt wird.

2.5 Bisherige empirische Befunde und aktuelle Entwicklungen zur Lebenszufriedenheit im Alter

Die Lebenszufriedenheit älterer Menschen in Deutschland befindet sich auf einem relativ hohen Niveau (Tesch-Römer/Wurm 2006, S. 400). Die Auswertungen des DEAS bestätigen dies: Im Jahr 2014 geben mehr als drei Viertel der Menschen zwischen 40 und 85 Jahren eine hohe Lebenszufriedenheit an (Wolff/Tesch-Römer 2017, S. 175). Dabei ist der Wert in den letzten 20 Jahren stabil geblieben (DEAS 1996, 2002, 2008 und 2014). In allen Jahren lag der Anteil an Menschen in der zweiten Lebenshälfte, die mit ihrem Leben eher oder sehr zufrieden sind, bei über 70 Prozent (Wolff/Tesch-Römer 2017, S. 178). Während der Wert zwischen den Jahren 1996 und 2002 etwas angestiegen ist, blieb er seither auf ähnlicher Höhe (Wolff/Tesch-Römer 2017, S. 178).

Bei der allgemeinen Lebenszufriedenheit handelt es sich um eine summarische (Selbst-)Einschätzung der eigenen globalen Lebenslage. Die Bestimmung der Lebenszufriedenheit ist ein kognitiv gefälltes Urteil und bezieht sich auf einen längeren Zeitabschnitt im Leben. Unterschiede in der Lebenszufriedenheit werden in der Literatur häufig vor dem Hintergrund der Ungleichheits- bzw. Benachteiligungsdebatte diskutiert, da teilweise erhebliche Unterschiede in der Höhe der Lebenszufriedenheit zwischen verschiedenen Gruppen der Bevölkerung festzustellen sind. Wichtige Fragen sind daher, welche Unterschiede bestehen, wie sich diese Unterschiede erklären und welche individuellen oder kontextuellen Charakteristika dabei eine Rolle spielen. Dabei interessiert sich die

Soziologie vorrangig für den Zusammenhang von soziodemografischen und -ökonomischen Merkmalen (Glatzer/Zapf 1984; Veenhoven 1984; Headey/Wearing 1992; Argyle 1999). Vor allem das Alter, die Gesundheit, das Geschlecht, das Einkommen und die Arbeitslosigkeit sind entscheidende individuelle Merkmale, die auf ihren Zusammenhang mit Lebenszufriedenheit eingehend untersucht wurden (Clark/Oswald 1994; Dössel 1999; Laubach et al. 2000; Pinguart/Sörensen 2000; Berg et al. 2006; Böhnke 2010; Goebel/Habich/Krause 2010; Smith et al. 2010; Tesch-Römer/Wiest/Wurm 2010; Angelini et al. 2012; Hansen/Slagsvold 2012; Heidl/Landenberger/Jahn 2012; Wolff/Tesch-Römer 2017; Hansen/Blekesaune 2022). Beispielsweise wurde auf individueller Ebene bereits eine geringere Lebenszufriedenheit bei von Arbeitslosigkeit betroffenen Personen nachgewiesen (Gerlach/Stephan 2001; Heidl/Landenberger/Jahn 2012, S. 47). Zudem sind Personen der Gruppe der älteren Arbeitslosen (55 Jahre und älter) sind wesentlich häufiger von Langzeitarbeitslosigkeit betroffen als Personen jüngerer Gruppen (BA 2023).

Grundsätzlich zeigen die Zufriedenheitswerte über alle Altersklassen hinweg in der Literatur einen insgesamt U-förmigen Altersverlauf, mit „höheren Zufriedenheitswerten bei den Jüngeren beim Eintritt ins Familien- und Berufsleben sowie bei Älteren beim Übergang in den Ruhestand“ (Goebel/Habich/Krause 2010, S. 470 f.). Im Laufe der Erwerbsphase nimmt die Lebenszufriedenheit ab. Überblicksarbeiten zu Querschnittsanalysen weisen nach, dass in den meisten Gesellschaften die Lebenszufriedenheit über die Altersgruppen (20–99 Jahre) relativ stabil ist (Hansen/Slagsvold 2012, S. 187). Die Ergebnisse des DEAS passen zu diesem Bild. Hier sind die ältesten Personen (Gruppe der 70-bis 85-Jährigen) in den letzten Jahren am zufriedensten (Tesch-Römer/Wiest/Wurm 2010, S. 272). Ältere Proband*innen geben mit höherem Alter eine höhere allgemeine Lebenszufriedenheit an als jüngere Altersgruppen (45–69 Jahre). Die Auswertungen von Schilling (2005), Gerstorf/Wagner (2010), oder auch Gwozdz/Sousa-Poza (2010) weisen jedoch ein deutliches Absinken der Lebenszufriedenheit in sehr hohem Alter bei den meisten Menschen nach. Die BASE arbeitet mit Daten von Personen im Alter von 70 bis 95+ Jahren. Hier können hingegen keine signifikanten Unterschiede in Bezug auf die Lebenszufriedenheit zwischen den sehr alten Altersgruppen (70 bis 100 Jahre) bzw. Kohorten gefunden werden (Smith et al. 2010, S. 534).

Einen positiven Zusammenhang zwischen dem Lebensalter und der Lebenszufriedenheit finden Angelini et al. (2012) in den Daten des *Survey of Health, Ageing and Retirement in Europe* (SHARE) bei Personen ab dem 50. Lebensjahr. In ihrer Studie steht das Alter im stärksten Zusammenhang mit der Lebenszufriedenheit, gefolgt vom Gesundheitszustand. Laut Angelini et al. sei der Einfluss des Lebensalters auf die Höhe der allgemeinen Lebenszufriedenheit älterer Menschen grundsätzlich in der Literatur vielfach nachgewiesen und wenig umstritten (2012, S. 300).

Ebenso eindeutig ist der Zusammenhang zwischen dem Gesundheitszustand und der Lebenszufriedenheit im Alter. Variablen des SHARE wie „Gesundheitliche Probleme“ oder

„Einschränkungen bei instrumentellen Aktivitäten des täglichen Lebens (IADL-Skala)“ stehen in negativem Zusammenhang mit der Lebenszufriedenheit (Angelini et al. 2012, S. 300). Die Ergebnisse bezüglich des Gesundheitszustandes sind nicht überraschend und wurden in vielerlei Hinsicht bereits erbracht. Beispielsweise wurde ein Zusammenhang von Körperbeschwerden (Laubach et al. 2000) und der persönlich empfundenen Gesundheit bzw. dem subjektiven Gesundheitszustand (Laubach et al. 2000; Berg et al. 2006; Dumitrache/Rubio/Rubio-Herrera 2017) mit der Lebenszufriedenheit gefunden. Weiter gelten als Merkmale, die mit der Lebenszufriedenheit in Verbindung stehen, die Anzahl und Art der Erkrankungen und Einschränkungen der täglichen Lebensaktivitäten bei sehr alten Menschen, wobei die soziale Unterstützung als Moderator auftritt (Dumitrache/Rubio/Rubio-Herrera 2017). Signifikant mit der Lebenszufriedenheit sehr alter Menschen verbunden sind der selbstberichtete und der medizinisch diagnostizierte Gesundheitszustand, das Gefühl, die Kontrolle über das eigene Leben inne zu haben sowie depressive Symptome (Berg et al. 2006).

Den Ergebnissen von Angelini et al. (2012) auf Basis des SHARE-Datensatzes zufolge sind ältere Frauen zufriedener als ältere Männer. Dies deckt sich mit den deskriptiven Ergebnissen des DEAS. Der DEAS weist geringe, statistisch nicht bedeutsame Unterschiede in der Lebenszufriedenheit zwischen Männern und Frauen aus (Wolff/Tesch-Römer 2017, S. 176), wobei Frauen im Durchschnitt insgesamt etwas zufriedener mit ihrem Leben sind. Dieses Geschlechterverhältnis blieb in allen vier DEAS-Wellen (1996, 2002, 2008, 2014) stabil (Tesch-Römer/Wiest/Wurm 2010, S. 272). In 2014 geben Frauen der ältesten Altersgruppe (70- bis 85-Jährige) eine etwas geringere Lebenszufriedenheit an als Männer (Wolff/Tesch-Römer 2017, S. 176). In der BASE zählen Männer zu den Personen mit höherer Zufriedenheit und höherem subjektiven Wohlbefinden. Dies könnte damit zusammenhängen, dass Männer innerhalb der Stichprobe bei den älteren Teilnehmenden die finanziell und sozial besser gestellte Gruppe bilden (Smith et al. 2010, 537f).

Mit den Ergebnissen des SHARE ist erkennbar: Die Höhe des Bildungsgrades steht im Zusammenhang mit höherer Lebenszufriedenheit (Angelini et al. 2012, S. 302). Nachweise über den Zusammenhang von Bildungsgrade und Lebenszufriedenheit wurden bereits häufig erbracht (z. B. Laubach et al. 2000) und decken sich mit den Ergebnissen für alle Altersgruppen erwachsener Menschen aus der Literatur. Auch hier ist bekannt, dass Personen mit höherem Bildungsniveau eine höhere Lebenszufriedenheit als Personen mit niedrigerem Bildungsniveau vermelden (Laubach et al. 2000; Pinguart/Sörensen 2000). Ebenso weisen die Daten des DEAS (2014) nach, dass die Unterschiede in der Höhe der Lebenszufriedenheit zwischen den Altersgruppen dennoch nicht so groß sind wie die Unterschiede zwischen den Bildungsgruppen. Ältere mit einem höheren Bildungsstand sind häufiger mit ihrem Leben sehr zufrieden als solche mit einem niedrigeren (Tesch-Römer/Wiest/Wurm 2010, S. 273; Wolff/Tesch-Römer 2017, S. 177). Die Bildungsunterschiede hinsichtlich der Lebenszufriedenheit sind in allen Altersgruppen ähnlich stark ausgeprägt (Wolff/Tesch-Römer 2017, S. 177), wie sich anhand der

Ergebnisse des DEAS zeigt. Sozioökonomische Unterschiede können anhand von Bildungsunterschiede abgelesen werden (Wolff/Tesch-Römer 2017, S. 172). Neben besseren Kenntnissen und Kompetenzen verfügen höhergebildete Personen häufig über ein höheres Einkommen und ein höheres berufliches Ansehen (Wolff/Tesch-Römer 2017, S. 172). Damit verfügen höhergebildete Menschen über mehr der Lebenszufriedenheit zuträglichen Ressourcen als Personen mit niedrigerem Bildungsniveau (Wolff/Tesch-Römer 2017, S. 172). Der ökonomische Status hängt oft eng mit dem Bildungsstand einer Person zusammen. Beides sind Faktoren, die zumeist beim Eintritt in den Ruhestand weitestgehend feststehen. Bei höhergebildeten Personen kann man von einer „günstigeren Ausgangsposition“ sprechen, aufgrund derer sie die für eine selbstständige Alltagsbewältigung notwendigen Kompetenzen länger aufrechterhalten können (Mayer et al. 1996, S. 604). „Die finanziellen Ressourcen wiederum gewähren Zugang zu Möglichkeiten der aktiven Lebensgestaltung, die das funktionale Altern positiv unterstützen können“ (Engeln 2003).

Hinsichtlich der Lebenszufriedenheit bestehen klare Ost-West-Unterschiede in Deutschland. Ältere Menschen in Ostdeutschland sind weniger zufrieden mit ihrem Leben als Menschen der gleichen Altersgruppe in Westdeutschland (Wolff/Tesch-Römer 2017, S. 172). Allerdings ist ein Anstieg der Lebenszufriedenheit zu verzeichnen, der in Ostdeutschland stärker zutage tritt. Dieser bewirkt, dass die regionalen Unterschiede bei der Lebenszufriedenheit 2014 im Vergleich zu den vorherigen Erhebungsjahren des DEAS kleiner geworden sind (Wolff/Tesch-Römer 2017, S. 179). In der Literatur werden diese Unterschiede einerseits mit strukturellen Gründen, welche maßgeblich für das niedrigere Wohlbefinden in Ostdeutschland sind, erklärt (Böhnke 2010, S. 702; Goebel/Habich/Krause 2010, S. 464). Andererseits „spielen offensichtlich auch Gründe eine Rolle, die regional gebunden sind und nicht mit diesen Standardkategorien erfasst werden können wie etwa Enttäuschung, Hoffnungslosigkeit, Gerechtigkeitsansprüche und Erwartungshaltungen“ (Böhnke 2010, S. 702).

Für die Analysen der quantitativen Studie der vorliegenden Arbeit bildet der DEAS 2014 (Mahne/Wolff/Tesch-Römer 2016) die Datengrundlage. Für diesen Datensatz konnten noch keine Arbeiten gefunden werden, die sich auf den Zusammenhang von individuellen oder kontextuellen Faktoren und der allgemeinen Lebenszufriedenheit konzentrieren. Allerdings legen Tesch-Römer/Wurm (2006) einen Beitrag zum Thema anhand der Daten des DEAS der Wellen 1996 und 2002 vor. Sie untersuchen unter anderem den Zusammenhang verschiedener individueller Merkmale mit der allgemeinen Lebenszufriedenheit im Alter. Dabei sind das Alter, die Zahl der Krankheiten und das Vorhandensein einer Partnerschaft am stärksten assoziiert, gefolgt vom Äquivalenzeinkommen⁷. Der

⁷ „Das Äquivalenzeinkommen ist ein Wert, der sich aus dem Gesamteinkommen eines Haushalts und der Anzahl und dem Alter der von diesem Einkommen lebenden Personen ergibt. Das Äquivalenzeinkommen wird vor allem für die Berechnung von Einkommensverteilung, Einkommensungleichheit und Armut verwendet. Mithilfe

weniger starke Verbindungen gehen vom Landesteil (Ost- und Westdeutschland) aus, dieser nimmt zwischen den Jahren ab. Eher geringe Zusammenhänge mit der allgemeinen Lebenszufriedenheit zeigen demnach die soziale Schicht, das Qualifikationsniveau, das Geschlecht, das Vorhandensein eines Kindes bzw. von Kindern und die Größe des Netzwerks. Mit diesen objektiven, individuellen Merkmalen im Modell können für die Daten aus 1996 12 Prozent und aus 2002 17 Prozent der Varianz aufgeklärt werden. Das Muster der einzelnen Koeffizienten ist zu den beiden Messzeitpunkten 1996 und 2002 ähnlich (Tesch-Römer/Wurm 2006, S. 410).

Auf individueller Ebene weisen Arbeiten aus der Biologie und Psychologie vergleichsweise starke genetische Einflüsse und Persönlichkeitsmerkmale als Determinanten nach (Böhnke/Kohler 2007, S. 373). Darüber hinaus sind soziale Beziehungen starke Indikatoren für eine höhere Lebenszufriedenheit (Crohan/Antonucci 1989; Tesch-Römer 2010; Bennett/Riedel 2013). Weniger Aufmerksamkeit erlangten bislang die Themen außerhäusliche Mobilität als Korrelat der Zufriedenheit und Unterschiede regionaler Charakteristika, die gewisse Lebensbedingungen vorgeben und so mit der kognitiven Einschätzung der Lebenslage korrespondieren.

In den folgenden Abschnitten finden verschiedene Studien und aktuelle empirische Ergebnisse Erläuterung. Bei der Auswahl der Studien für den hier dargestellten Stand der Forschung sind zwei Aspekte zu berücksichtigen: Erstens wird der Begriff „allgemeine Lebenszufriedenheit“ in der Literatur teilweise abweichend zur Definition in dieser Arbeit verwendet und zweitens beziehen viele Studien Daten von erwachsenen Personen allen Alters ein. Beide Aspekte erschweren die Übertragbarkeit der jeweils belegten Ergebnisse. Insbesondere verwendet ein Teil der Studien Konzepte der „Lebensqualität“, andere befassen sich mit dem „subjektiven Wohlbefinden“ und weitere nutzen tatsächlich den Terminus der „Zufriedenheit mit dem Leben“. Auch wenn sich die allgemeine Lebenszufriedenheit, wie sie in dieser Arbeit verstanden wird, unter das Konzept des subjektiven Wohlbefindens und das der Lebensqualität ordnet (Kapitel 2.4), sind die Ergebnisse dieser verschiedenartigen Messungen nicht ohne Weiteres vergleichbar. Werden beispielsweise in der Literatur Verbindungen mit dem subjektiven Wohlbefinden untersucht, so lassen sich die festgestellten Ergebnisse für die emotionale Befindlichkeit nicht von denen auf die Lebenszufriedenheit unterscheiden. Im Folgenden konzentriert sich die Arbeit auf die allgemeine Lebenszufriedenheit. Abgesehen davon wird in den vorhandenen Studien das Konzept der allgemeinen Lebenszufriedenheit unterschiedlich operationalisiert. Beispielsweise verwendet der DEAS die Skala nach Pavot/Diener

einer Äquivalenzskala werden die Einkommen nach Haushaltsgröße und -zusammensetzung gewichtet. Dadurch werden die Einkommen von Personen, die in unterschiedlich großen Haushalten leben vergleichbar, da in größeren Haushalten Einspareffekte (Economies of Scale) auftreten (z. B. durch gemeinsame Nutzung von Wohnraum oder Haushaltsgeräten).“ (Destatis 2023a).

(1993), die die allgemeine Lebenszufriedenheit mit fünf Aussagen misst⁸. Das Sozio-oekonomische Panel (SOEP) erhebt die allgemeine Lebenszufriedenheit mit einem Einzel-Item über eine 11er-Skala (Wagner 2007), ebenso der SHARE (Börsch-Supan et al. 2013). Die BASE erhebt die Lebenszufriedenheit als kognitive Dimension des Wohlbefindens jeweils über Einzelitems in drei Zeitabschnitten: Vergangenheit, Gegenwart und erwartete Zukunft (Smith et al. 2010, S. 530). In den hier dargestellten qualitativen Studien bleibt die Operationalisierung der allgemeinen Lebenszufriedenheit teilweise offen.

Ähnlich verhält es sich mit Befunden zur allgemeinen Lebenszufriedenheit, die durch empirische Analysen mit Daten von Erwachsenen jeden Alters gewonnen wurden. In dieser Arbeit sollen ausschließlich Ergebnisse von Studien präsentiert werden, die die Lebenszufriedenheit im Alter fokussieren, um die Vergleichbarkeit der Ergebnisse besser gewährleisten zu können. Sicherlich können sich die Prioritäten Merkmale im Zusammenhang mit der Lebenszufriedenheit im Alter ändern. Das heißt, im Alter können bestimmte Merkmale mit der Lebenszufriedenheit in höherem bzw. geringerem Maße assoziiert sein, als in jüngeren Jahren (Tesch-Römer/Wurm 2006, S. 432 f.). Zu beachten ist, dass keine der Studien ein experimentelles oder kontrolliertes Design verwendet und die dort häufig verwendete Folgerung „Einfluss“ bzw. „Effekt“ ausschließlich theoretisch hergeleitet wird. Zudem sei darauf hingewiesen, dass die Studien unterschiedliche Methoden, insbesondere unterschiedliche statistische Analyseverfahren, verwenden und auch deshalb nicht ohne Weiteres vergleichbar sind.

2.5.1 Außerhäusliche Mobilität und Lebenszufriedenheit

Studien, die Mobilität im Alter mit einem Blick auf Defizite analysieren oder den Fokus auf deren Aufrechterhaltung im Alter richten, stellen häufig eine Verbindung zur Lebensqualität her. Zumeist wird hypothetisch davon ausgegangen, dass Lebensqualität und -zufriedenheit dann gesichert werden können, wenn Mobilität weiterhin als Fähigkeit im Alter bestehen bleibt. Möglichkeiten, die Mobilität eröffnet, wie beispielsweise Teilhabe am sozialen Leben oder Selbstständigkeit bei der Versorgung mit alltäglichen Dingen, untermauern diese Behauptung. Dabei wird der Bezug zur Lebensqualität bzw. -zufriedenheit ausschließlich im Entdeckungs- oder Verwertungszusammenhang hergestellt. Im Begründungszusammenhang findet er sich kaum. Im Folgenden werden zuerst solche Argumente aus der Literatur dargelegt, die den Zusammenhang von Lebenszufriedenheit und Mobilität begründen,

⁸ Im DEAS wird die Lebenszufriedenheit mit „fünf Aussagen erfasst [...], wie etwa ‚In den meisten Dingen ist mein Leben ideal.‘, ‚Ich bin zufrieden mit meinem Leben.‘ und ‚Wenn ich mein Leben noch einmal leben könnte, würde ich kaum etwas anders machen.‘“ (Wolff/Tesch-Römer 2017, S. 174).

anschließend werden entsprechende Studien vorgestellt, mit quantitativen, aber vor allem mit qualitativen Methoden, die den Zusammenhang empirisch untersuchen.

Mobilität stellt eine Basis für die Rauman eignung und die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben dar (Hieber et al. 2006, S. 15). Die Mobilität, vor allem die außerhäusliche Mobilität, ist das Bindeglied zwischen der Person und ihrer sozialen Umwelt (Mollenkopf et al. 1997). „Mobilität ist Ausdruck von Freiheit und Selbstbestimmung, der flexiblen Lebensgestaltung und vor allem für eine eigenständige Alltagsbewältigung zentral“ (Hieber et al. 2006, S. 15). Im Zusammenhang mit dem Aktivitätsverhalten außer Haus spielt Mobilität eine essenzielle Rolle. Sie ist notwendig, um entsprechende Angebote erreichen zu können (Engeln 2003, S. 118). Sie ermöglicht durch das Überwinden räumlicher Distanzen eine aktive Lebensgestaltung, welche Vernetzung mit anderen Individuen, die eigene Versorgung oder die Nutzung von Kultur- und Bildungsangeboten zulässt. Daher ist sie eine „zentrale Voraussetzung für den Zugang zu Gütern, Dienstleistungen und sozialen Kontakten“ (Mahne/Naumann/Block 2010, S. 149). Defizite der Wohnsituation können durch mobile Aktivitäten kompensiert (Schmitz-Scherzer 1977, S. 28) und durch soziale Integration realisiert werden, was die Lebenssituation insgesamt zufriedenstellend erhält (Engeln 2003, S. 118).

Diesen Argumenten schließen sich qualitative Ergebnisse der von der Eugen-Otto-Butz-Stiftung geförderten Studie *Mobilität im Alter – Kontinuität und Veränderung der alltäglichen Mobilität älterer Menschen* und die Ergebnisse der MOBILATE-Studie (Mollenkopf/Flaschenträger 2001; Mollenkopf et al. 2005b;) an, aus der wiederum erstgenannte hervorging (Hieber et al. 2006, S. 15). Auch sie stellen die Bedeutung von Mobilität für ein erfolgreiches Altern und ein zufriedenstellendes Leben heraus. Mobilität ist mehr als ein rationales Mittel, um bestimmte Ziele zu erreichen (Hieber et al. 2006, S. 17). Freunde, Selbstbestätigung, Unabhängigkeit, Teilhabe an der natürlichen und sozialen Umwelt, Wahlfreiheit – dafür steht Mobilität, genauso wie für das Gefühl, ein vollwertiges Mitglied der Gesellschaft zu sein, was für alte Menschen besonders von Wichtigkeit ist (Hieber et al. 2006, S. 17). Mobilität dient damit nicht ausschließlich dem Selbstzweck, „sondern trägt in entscheidendem Maße zum Wohlbefinden und zur Lebenszufriedenheit älterer Menschen bei“ (Hieber et al. 2006, S. 17). Mobilität ist weit über die „Notwendigkeit alltäglicher Erledigungen hinaus mit so vielfältigen Aspekten wie der Erfahrung von Neuem und Anregendem, mit körperlicher Bewegung und dem Erleben von Natur sowie der Begegnung mit anderen Menschen“ (Hieber et al. 2006, S. 16) verbunden.

Diese generellen Bedeutungszuschreibungen der Mobilität finden sich im Grunde ebenfalls in der Studie FRAME (Käser 2003; Rudinger/Holz-Rau/Grotz 2004). Wie Hieber et al. (2006, S. 17) durch ihre qualitativen Analysen zeigen, steht Mobilität in Verbindung mit anderen Faktoren, die, wie aus der Literatur bekannt, mit der Lebenszufriedenheit assoziiert sind, wie z. B. Begegnung mit anderen Menschen und Teilhabe an der sozialen und natürlichen Umwelt, Unabhängigkeit oder körperliche

Erfahrungen (Hieber et al. 2006, S. 17). Mollenkopf/Flaschenträger (2001, S. 26) bezeichnen Mobilität daher als ein menschliches Grundbedürfnis und als eine Notwendigkeit zugleich. Möglichkeiten und Fähigkeit zur Mobilität seien ein großes Bedürfnis älterer Menschen und infolgedessen eine wichtige Voraussetzung für Lebensqualität im Alter (Mollenkopf/Flaschenträger 2001, S. 198).

Welche Bedeutung die Mobilität für ein zufriedenstellendes Leben im Alter hat, wird vor allem dann klar, wenn es zu Mobilitätseinschränkungen kommt, häufig verursacht durch eine Abnahme der körperlichen und geistigen Gesundheit (Engeln 2003, S. 118; Ruoppila/Raitanen 2004, S. 65; Tesch-Römer/Wurm 2006, S. 427 f.; infas/DLR 2010, S. 85). Wie die Studie ANBINDUNG (Engeln/Schlag 2001) zeigt, hängt Unzufriedenheit häufig mit unbefriedigten außerhäuslichen Mobilitätsbedürfnissen bei notwendigem Mobilitätsverzicht zusammen (Engeln 2003, S. 123). Häufig wünschen sich ältere Menschen eine mehr aktive Umsetzung von Aktivitäten außer Haus (Tokarski 1989, S. 76; Engeln 2003, S. 118). Dies bezieht sich vor allem auf den Besuch (in-)formeller geselliger Veranstaltungen (Tokarski 1989, S. 76; Engeln 2003, S. 118). So werden teilweise weniger Aktivitäten außer Haus durchgeführt, als es für einen zufriedenstellenden Alterungsprozess wünschenswert wäre (Engeln 2003, S. 118).

Besondere Bedeutung kommt der Mobilität einer Lebensführung in der Moderne zu. Die Moderne ist durch eine zunehmende funktionale und räumliche „Trennung von Berufs- und Privatsphäre, von Gewerbe-, Wohn- und Freizeitgebieten, von Arbeit, Wohnen, Versorgung, Unterhaltung und Erholung gekennzeichnet (Mollenkopf/Flaschenträger 2001, S. 11). Deshalb ist Mobilität mehr als das menschliche Grundbedürfnis der physischen Bewegung (Mollenkopf/Flaschenträger 2001, S. 11). Sie sichert die alltägliche Lebensführung, den Erhalt sozialer Beziehungen und die Teilhabe an Unternehmungen außerhalb der Wohnstätte (Mollenkopf/Flaschenträger 2001, S. 11). Um räumliche Entfernungen zu überwinden wird Mobilität benötigt, damit Personen oder Orte aufgesucht werden können, die „subjektiv als bedeutsam erachtet werden oder die objektiv wichtig zur Versorgung mit Gütern des alltäglichen Bedarfs und für die gesundheitliche Betreuung sind“ (Mollenkopf/Flaschenträger 2001, S. 11). Daher stellt Mobilität eine zentrale Komponente für den Erhalt der Lebensqualität dar (Mollenkopf/Flaschenträger 2001, S. 11).

Die oben genannten Autor*innen unterstreichen somit die zentrale Bedeutung von Mobilität für die Lebenszufriedenheit. Die Funktionen von Mobilität und die mit ihnen verbundenen Möglichkeiten werden dabei als ausschlaggebende Faktoren angenommen.

Direkt zu ihrer Auffassung von Lebensqualität⁹ befragen Gabriel/Bowling (2004, S. 682) 40 Männer und 40 Frauen im Alter von 65 bis 80 Jahren aus Großbritannien mithilfe qualitativer Interviews. Sie finden

⁹ Lebensqualität umfasst nicht nur eine kognitive Bewertung der Lebenszufriedenheit, sondern hat auch eine emotionale Komponente (Kapitel 2.4.1). Daher kann der hier genannte Stellenwert der Mobilität nicht ausschließlich auf die Lebenszufriedenheit bezogen werden.

dabei Angaben zum persönlichen Stellenwert der Mobilität. Sechszwanzig der Proband*innen geben an, dass sie durch ein unzureichendes, schlecht ausgebautes oder unkomfortables ÖPNV-Angebot unter Mobilitätseinschränkungen leiden, was wiederum negative Auswirkungen auf ihre Lebensqualität habe (Gabriel/Bowling 2004, S. 682). Die Befragten betonen die Wichtigkeit ihrer Unabhängigkeit im Alter, dabei verweisen sie unter anderem auf den Zusammenhang zwischen ihrer Unabhängigkeit, ihrer Gehfähigkeit und ihrer Mobilität außer Haus. Laut den Befragten ist Mobilität darüber hinaus essenziell, da sie ermöglicht, sich im Freien aufzuhalten, um das Leben zu genießen, andere Menschen zu treffen und Abhängigkeiten von anderen Personen zu vermeiden (Gabriel/Bowling 2004, S. 682).

Hieber et al. (2006, S. 162 ff.) präsentieren als Ergebnis auf die Frage nach der Rolle, die außerhäusliche Mobilität für die Lebenszufriedenheit älterer Menschen insgesamt spielt, drei verschiedenartige Fallbeispiele. Anhand der Fälle lässt sich beobachten, dass insbesondere die Abnahme von Mobilität mit schwindender Lebenszufriedenheit in Verbindung stehen kann, aber nicht zwangsweise muss. Eher werden andersartige Belastungen angeführt, die sich allgemein negativ auf das Leben auswirken.

In ihren weiteren längsschnittlichen Analysen können Hieber et al. (2006, S. 162 ff.) eine relativ konstante Höhe der Lebenszufriedenheit aller älteren Teilnehmer*innen festhalten. Im Vergleich zwischen „Personen mit und ohne Mobilitätseinschränkungen wird ein Ergebnis sichtbar, das die Hinweise auf einen Zusammenhang zwischen Mobilität und Lebenszufriedenheit stützt. Während die Lebenszufriedenheit der älteren Befragten ohne Mobilitätseinschränkungen über die Zeit auf hohem Niveau weitgehend konstant bleibt, zeigt sich für die Gruppe der älteren Befragten mit Mobilitätseinschränkungen ein deutlicher und statistisch signifikanter Rückgang der Lebenszufriedenheit“ (Hieber et al. 2006, S. 162 ff.). Dies weist darauf hin, dass eine sich verschlechternde Mobilität mit geringerem Wohlbefinden und weniger Lebenszufriedenheit der davon betroffenen älteren Menschen einhergeht (Hieber et al. 2006, S. 162 ff.).

Zwischen der Zufriedenheit mit den Mobilitätsmöglichkeiten und der allgemeinen Lebenszufriedenheit besteht ein moderater Zusammenhang (Mollenkopf 2002b, S. 267). Wichtigere Faktoren der Lebenszufriedenheit sind allerdings weitere, in diese Analyse einfließende Bereichszufriedenheiten wie „Gesundheit“ oder „Einkommen“ (Mollenkopf 2002b, S. 267). Dabei sind ältere Westdeutsche zufriedener mit ihren Mobilitätsmöglichkeiten als Ostdeutsche (Mollenkopf 2002b, S. 265), das zeigt Mollenkopf (2002b) anhand vergleichender Daten älterer Personen aus vier verschiedenen Städten und Regionen in West- und Ostdeutschland. Dennoch lassen ihre Modelle weitere aus der Literatur bereits als zusammenhängende Bereichszufriedenheiten bekannte Faktoren, wie die Zufriedenheit mit den sozialen Beziehungen, vermissen. Daneben weist Mollenkopf (2002b, S. 267) auf einen engen Zusammenhang zwischen den einzelnen Variablen hin. Jede für sich allein, so auch die

Mobilitätszufriedenheit, besitze nur eine geringe Erklärungskraft für die Varianz der allgemeinen Lebenszufriedenheit (Mollenkopf 2002b, S. 267) Analyseinstrumentariums,.

In ihren anschließenden qualitativen Fallstudien gibt Mollenkopf (2002b) kurze Einblicke, welche Bedeutung Mobilität in der subjektiven Wahrnehmung älterer Menschen erlangt. Die Bewegung ist demnach „emotionales Erleben und kognitive Erfahrung, intrinsisches Bedürfnis nach Bewegung und die Erfahrung persönlicher Kompetenz und Autonomie, Teilhabe an der natürlichen und sozialen Umwelt und das Gefühl von Freiheit und Selbstbestimmung“ (Mollenkopf 2002b, S. 269).

Die Daten der eben genannten Studie aus den Städten Mannheim und Chemnitz werden auch in der Studie MOBILATE (Mollenkopf et al. 2005b) verwendet, um den Zusammenhang zwischen verschiedenen Teilzufriedenheiten und der Lebensqualität im Alter anhand von Strukturgleichungsmodellen zu untersuchen (Mollenkopf et al. 2005a). Diesen zufolge moderiert die außerhäusliche Mobilität verschiedene weitere Zusammenhänge der allgemeinen Lebenszufriedenheit. Weitere Zusammenhänge sind ein höherer sozioökonomischer Status, die als zufriedenstellend empfundene soziale Einbindung, gute körperliche Gesundheit und Sehschärfe sowie Sehfähigkeit, die Motivation für außerhäusliche Unternehmungen. Hingegen steht die räumliche Umwelt (Stadt, Land, Ausstattung der Umwelt) in geringerer Beziehung zur Mobilität älterer Menschen (Mollenkopf et al. 2005a). Gleichzeitig können Mollenkopf et al. (1997) zeigen, dass mit fortschreitendem Alter und einhergehenden Einschränkungen der körperlichen Beweglichkeit die Unzufriedenheit mit den Freizeitmöglichkeiten steigt. Dies kann als deutliches Zeichen dafür interpretiert werden, dass eingeschränkte Mobilität außerhalb des Hauses im Alter keinen vollkommen freiwilligen Rückzug darstellt, sondern viele ältere Menschen mehr Aktivitäten nachgehen würden, wenn ihnen dies möglich wäre. Vermisste Aktivitäten sind in Deutschland das Spaziergehen, kurze Reisen oder Wanderungen (Mollenkopf et al. 1997, S. 303). Fehlende Mobilitätsmöglichkeiten gehen mit Unzufriedenheit einher.

Eine mittlere, positive Korrelation zwischen Mobilität, gemessen mit dem „Rivermead Mobility Index“ (RMI), welcher körperliche Bewegungsfähigkeit erfasst, und der allgemeinen Lebenszufriedenheit konnten Mollaoğlu/Tuncay/Fertelli (2010) bei Personen im Alter ab dem 65. Lebensjahr, wohnhaft in vollstationären Pflegeeinrichtungen in der Türkei, finden. Sie nutzten für ihre Analysen die SWLS (Diener et al. 1985), die auch in der vorliegenden Arbeit Verwendung findet.

Ergebnisse von Siren/Hakamies-Blomqvist (2009), einer qualitativen Inhaltsanalyse von Fokusgruppen mit Personen ab dem 65. Lebensjahr aus Helsinki, stellen nicht nur den inhaltlichen Zusammenhang zwischen Zufriedenheit und Mobilität her, sondern eruieren zusätzlich die wichtigsten Aspekte in Bezug auf Mobilität aus Sicht der Befragten. Ihre drei Hauptthesen sind dabei: Erstens sind physische Aspekte (Gesundheit und Bewegungsfähigkeit) ausschlaggebend für Mobilität und werden beim Schwinden gezielt trainiert oder ersetzt (z. B. durch den PKW), um die Zufriedenheit mit der Mobilität

zu erhalten. Zweitens dient Mobilität als Ermöglicher des Lebensstils, da Hobbys, soziale Begegnungen und unabhängiges Wohnen Mobilität erfordern. Drittens findet eine Kompensation der umweltbedingten Mobilitätsbarrieren durch psychisch-kognitive Prozesse (Neu-Definition von Einstellungen und Bedürfnissen) und materielle Hilfsmittel (z. B. technische Hilfen) im Alter statt, um das „Selbst“ im Alterungsprozess zu erhalten.

2.5.2 Soziale Kontakte und Lebenszufriedenheit

Soziale Beziehungen stellen einen bedeutenden Aspekt für die Lebenszufriedenheit dar, nicht nur von Menschen im Alter (Seeman/Berkman 1988; Crohan/Antonucci 1989; Lang 2000; Merz/Huxhold 2010; Elosua 2011). Grundsätzlich besteht in der Literatur Einigkeit darüber, dass die Qualität sozialer Beziehungen und die Teilhabe an sozialen Aktivitäten hochgradig mit der Lebenszufriedenheit im Alter in Verbindung stehen (Mollenkopf et al. 1997, S. 296). Auch wenn das soziale Netzwerk von Personen im höheren Alter schwächer ausgeprägt ist als das jüngerer älterer Personen, hängt es dennoch in hohem Maße mit der Lebenszufriedenheit im Alter zusammen (Bennett/Riedel 2013). Die vielfältigen Ergebnisse zum Zusammenhang von sozialen Beziehungen und der Lebenszufriedenheit im Alter gestalten sich bereits ausdifferenziert. Daher werden sie an dieser Stelle etwas vertiefter ausgeführt.

Eine feste Paarbeziehung und die Lebenszufriedenheit korrespondieren. Ältere Menschen ohne Partner*in sind weniger zufrieden als Menschen mit einer solchen Gemeinschaft (Schumacher/Gunzelmann/Brähler 1996; Tesch-Römer 2010, S. 130 f.; Engstler 2010, S. 16; Angelini et al. 2012, S. 302; Solé-Auró/Cortina 2019). Hierbei kommt es nicht auf die Eheschließung an, denn Ledige und Verwitwete jeweils mit Partner*in sind ähnlich zufrieden wie Verheiratete, jedoch sind Geschiedene (unabhängig vom Beziehungs- und Elternstatus) weniger zufrieden (Engstler 2010, S. 16), ebenso weisen Verwitwete ohne Partner*in geringere Zufriedenheit auf (Solé-Auró/Cortina 2019). Dieses Muster zeigt sich auch bei einer Untersuchung über 13 europäische Länder hinweg (Solé-Auró/Cortina 2019). Insbesondere der Verlust des bzw. der Partner*in geht mit geringerer Lebenszufriedenheit einher (Hansen/Blekesaune 2022). Zur Erklärung der höheren Lebenszufriedenheit verheirateter älterer Personen führt Tesch-Römer (2010, S. 130 f.) zwei Varianten nach Schwarzer/Leppin (1997) an, die im Fall von Paarbeziehungen zutreffen: Paarbeziehungen halten soziale Unterstützung vor. Dies habe grundsätzlich einen positiven Effekt, weil sich Menschen zu zweit wohler fühlten. Neben diesem Haupteffekt existiert noch ein sogenannter „Puffereffekt“ sozialer Unterstützung, der bedeutet, dass soziale Unterstützung besonders bei Krankheit oder Schicksalsschlägen abgerufen werden kann. Bei einer Ehe als institutionalisierter Lebensform, die gesellschaftlich anerkannt und rechtlich verbindlich ist, kann davon ausgegangen werden, dass die aktuelle und zukünftige soziale Unterstützung am sichersten erscheint. Trotzdem können

Partner*innenschaften in loserer Form ähnlich hohe Sicherheiten bieten und dementsprechend Lebenszufriedenheit fördern. Natürlich kommt es auch in Ehe und Paarbeziehung auf die Beschaffenheit der Beziehung an.

Der Zusammenhang zwischen Elternschaft und Lebenszufriedenheit ist unklar (Engstler 2010, S. 16), jedoch zeigen ein bzw. mehrere Kinder und die Größe des Netzwerks positive Verbindungen (Tesch-Römer/Wurm 2006). Ebenfalls stehen die Existenz und des Verhaltens von erwachsenen Kindern in Verbindung mit der Lebenszufriedenheit (Tesch-Römer 2010, S. 152). Allerdings verbessert eine Paarbeziehung die Lebenszufriedenheit im Alter stärker als die Existenz eigener Kinder (Solé-Auró/Cortina 2019). Wird die Größe des nicht-familialen Netzwerkes als Mediator eingebracht, werden die Zusammenhänge von Partner*innen- und Kinderlosigkeit mit der Lebenszufriedenheit durch das Freundesnetzwerk etwas gemildert (Solé-Auró/Cortina 2019).

Durch eine Metaanalyse der Ergebnisse aus 286 empirischen Studien zeigt sich, dass die Lebenszufriedenheit im Alter in einer stärkeren Verbindung mit der Qualität des Kontakts zu erwachsenen Kindern steht als mit der Qualität der Freundschaftskontakte (Pinquart/Sörensen 2000). Dies steht im Gegensatz zum subjektiven Wohlbefinden, denn hier stehen die Freundschaftskontakte in einer stärkeren Verbindung (Pinquart/Sörensen 2000). Bei O'Connor (1995) wird stattdessen die Qualität der Beziehungen zu Freunden als stärkeres Merkmal im Zusammenhang mit der Lebenszufriedenheit sehr alter Personen herausgestellt als die der Beziehungen zu den eigenen Kindern (O'Connor 1995). Wobei die Beziehungsqualität der familiären wie freundschaftlichen Verbindungen wichtiger als die Kontakthäufigkeit ist (O'Connor 1995).

Bei Analysen, welche die quantitative Größe des sozialen Netzwerks einbeziehen, wird in der Regel davon ausgegangen, dass mehr Personen im Netzwerk eine größere verfügbare Menge an unterstützenden Personen darstellen und die Netzwerkgröße somit im positiven Zusammenhang mit der Zufriedenheit steht (Seeman/Berkman 1988, S. 737). Hingegen ist denkbar, dass ältere Menschen das von ihnen realisierte Ausmaß an Sozialkontakten in gewissem Umfang ihren individuellen Bedürfnissen angepasst haben (Adler et al. 2000, S. 214) (vergleiche auch „Kontinuitätstheorie“ nach Atchley 1989, Kapitel 2.4.2). Zwei weitere Thesen können hier angeführt werden: Erstens wird angenommen, dass die Netzwerkgröße mit dem Alter zwar quantitativ abnimmt, dafür aber die Qualität der Beziehungen erhöht wird (Lehr/Minnemann 1987). Zweitens können sich Beziehungen im höheren Alter anders als im jüngeren Alter auf die Lebenszufriedenheit auswirken: Analysen mit dem SHARE-Datensatz ergaben, dass soziale Netzwerke im hohen Alter zwar eine Rolle spielen, aber nicht in dem Maße wie bei jüngeren Älteren (Litwin/Stoeckel 2013). Bei den Befragten im Alter von 60 bis 79 Jahren wurden mehr signifikante Zusammenhänge zwischen den sozialen Netzwerken und der Lebenszufriedenheit gefunden als bei Personen, die 80 Jahre und älter sind. Die Analysen bezogen sich

auf die Bereiche der Familienstruktur, Interaktion, sozialer Austausch und soziales Engagement, wobei im Hinblick auf Gesundheitszustand und Region kontrolliert wurde (Litwin/Stoeckel 2013).

Bennett/Riedel (2013) finden in einer Schweizer Studie unter pflege- und unterstützungsbedürftigen Personen ab 70 Jahren aus drei deutsch-schweizerischen Kantonen heraus: Den stärksten Zusammenhang weist neben dem Lebensalter das Vorhandensein starker sozialer Netzwerke mit der allgemeinen Lebenszufriedenheit auf. Darauf folgen die Zufriedenheit mit der erhaltenen Pflege und Betreuung und der Grad der empfundenen Schmerzen. Selbst bei starker Einschränkung kann die Lebenszufriedenheit hoch sein, sofern bei den Personen Zufriedenheit mit der erhaltenen Pflege und Betreuung herrscht, die Personen nicht zu sehr unter Schmerzen leiden und regelmäßige soziale eingebunden sind. Auch wenn mit zunehmendem Alter das soziale Netzwerk kleiner wird, sind trotzdem in der Gruppe der über 79-Jährigen diejenigen Personen mit dem stärksten sozialen Netzwerk am zufriedensten. Interessanterweise zeigen die Querschnittsanalysen von Bennett/Riedel (2013, S. 25), dass die Wahrscheinlichkeit einer hohen Lebenszufriedenheit bei Personen über 79 Jahren größer ist als bei den 70- bis 79-Jährigen.

Ergebnisse für alte Menschen (60–90 Jahre) aus Angola, die in voll- und teilstationären Altenheimen leben, legen Tomás et al. (2013) vor. Anhand von hierarchischen multiplen Regressionen (bzw. mit blockweisem Vorgehen) zeigen sie, dass die höchste Varianzaufklärung unter Kontrolle von Alter, Geschlecht und empfundener Gesundheit durch soziale Beziehungen, soziale Unterstützung (als ein Indikator für gute Beziehungen zu Familie und Freunden) und emotionale Unterstützung durch Freunde erreicht wurde. Dies trifft auf alle untersuchten Altersgruppen gleichermaßen zu. Wurde in einem ersten Schritt das Alter und Geschlecht in das Modell eingebracht, zeigte sich ein negativer Zusammenhang zwischen der Anzahl der Lebensjahre und der allgemeinen Lebenszufriedenheit. Geringere, aber signifikante Zusammenhänge zeigte das Merkmal Abhängigkeit von anderen Personen. Zu beachten ist, dass sich die letzten beiden Studien auf eine sehr alte Stichprobe beziehen.

Ob soziale Beziehungen mit höherer Lebenszufriedenheit im Alter einhergehen, steht damit in Verbindung, aus welchen Typen von Beziehungen das soziale Netzwerk besteht, da verschiedene Funktionen im sozialen Netzwerk von Familie und außerfamilialen Beziehungen übernommen werden (Huxhold/Mahne/Naumann 2010, S. 215 f.). Je nach Beziehungstyp hängen empfangene Unterstützungsleistungen unterschiedlich mit der Zufriedenheit zusammen (Huxhold/Mahne/Naumann 2010, S. 215 f.). Ältere Erwachsene leisten bis ins hohe Alter Hilfe für ihre Netzwerkpartner*innen und erhalten dieselbe von ihnen (Schütze/Lang 1996), auch wenn im hohen Alter der Anteil an Beziehungen, in denen Hilfe erhalten wird, zunimmt (Kotter-Grühn et al. 2010, S. 667). Diese reziproken Austauschverhältnisse korrespondieren mit der Lebenszufriedenheit älterer Menschen (Lowenstein/Katz/Gur-Yaish 2007).

Trotz zahlreicher empirischer Belege dafür, dass soziale Beziehungen mit einer höheren Lebenszufriedenheit und subjektivem Wohlbefinden und damit mit einer verbesserten Lebensqualität im Alter einhergehen, häufen sich in nun auch Befunde zu negativen Assoziationen mit sozialen Kontakten (Kruse/Wahl 1999; Lang 2000, S. 144). Lang (2000, S. 143) zeigt, dass die Verfügbarkeit von Freunden im sozialen Netz älterer Personen stärker mit der Zufriedenheit zusammenhängt, als es Familienbeziehungen tun. Der Autor vermutet, dass Letztere häufiger mit konfliktbehafteten oder belastenden Interaktionen und Situationen verbunden sind. Hingegen werden Freunde meist im Kontext geselliger Aktivitäten oder als enge Vertraute genannt (Lang 2000, S. 143). Die älteren Proband*innen der Studie von Gabriel/Bowling (2004), die Auskünfte über quantitative und qualitative Befragungen gaben, erklärten, dass nicht alle Beziehungen grundsätzlich positiv seien. Einige Personen machten sich Sorgen über ihre Familienmitglieder oder fühlten sich für diese verantwortlich, was ihre Lebensqualität mindere. Ihre Sorgen drehen sich um Finanzen, schlechte Gesundheit oder Beziehungsprobleme jüngerer Familienmitglieder sowie die Ehescheidungen ihrer erwachsenen Kinder (Gabriel et al. 2004, S. 680). Mit langfristiger Abnahme der Selbstständigkeit und der Zufriedenheit gehe das überbehütende Verhalten einer abhängigkeitsorientierten Umwelt (zu der auch die institutionelle Umwelt gehört) einher (Kruse et al. 1999, S. 336). Laut Kruse et al. (1999) wurde in mehreren Studien nachgewiesen, dass die selbstständige Ausführung von Aktivitäten des täglichen Lebens durch ein Übermaß an „Unterstützung“ durch Kontaktpersonen aus der sozialen Umwelt behindert werde und ältere Menschen mehr und mehr ihre Selbstständigkeit und ihre Zufriedenheit einbüßen (Kruse et al. 1999, S. 336).

2.5.3 Regionale Merkmale im Zusammenhang mit der Lebenszufriedenheit

Die hohe Lebenszufriedenheit älterer Menschen in Deutschland steht einerseits mit den persönlichen Umständen in Verbindung, die das individuelle Leben prägen (wie im vorangegangenen Kapiteln 2.5.1 und 2.5.2 gezeigt wurde). Andererseits hängt die regionale Umgebung und ihre Ausstattung ebenfalls mit der Lebenszufriedenheit zusammen, so eine These der vorliegenden Arbeit. Ältere Personen sind in ihrem Alltag in besonderem Maße auf eine (Infra-)Struktur angewiesen, die es möglich macht, „trotz eingeschränkter Mobilität bzw. eines kleiner werdenden Radius, Einkaufsmöglichkeiten, Gesundheitsversorgungseinrichtungen, hilfe- und pflegerische Dienstleistungen zu erreichen und Möglichkeiten sozialer Teilhabe und Eingebundenheit in den sozialen Nahraum über Netzwerke, Freunde, Verwandte und Familie aktiv wahrnehmen zu können“ (Meyer 2013, S. 337). Um das alltägliche Leben zu bewältigen, müssen räumliche Distanzen überwunden werden. Wird dies nun mit der Erkenntnis verknüpft, dass sich der Bewegungsradius älterer Personen zunehmend verringert und proportional zu den Lebensjahren die tägliche Aufenthaltsdauer in der Wohnung zunimmt (Meyer 2013, S. 337), erklärt sich, warum die nähere Umgebung im Alter an Bedeutung gewinnt. In Räumen

bzw. Regionen werden gewisse administrative und politische Strukturen vorgehalten, durch die Einrichtungen und Dienste verankert sind (z. B. lokale Wohlfahrtsangebote, öffentliche Gesundheitseinrichtungen, ambulante Krankenpflege, öffentliche Verkehrsmittel). Diese Strukturen hängen wiederum mit dem individuellen Leben der Bewohnenden des Raums und damit mit ihrer Lebensqualität und -zufriedenheit zusammen (Gerstorf et al. 2010, S. 663).

Im Folgenden werden hierzu aktuelle Ergebnisse präsentiert. Die Verbindung zwischen regionsgebundenen Charakteristika und der Zufriedenheit im Alter erörtern bereits einige wenige Studien. In der Literatur werden dafür regionale und nationale Bezugsrahmen gewählt. Die Studien rekurren dabei auf (US-)Amerika (Luhmann/Murdoch/Hawkley 2015), verschiedene europäische Nationen (Böhnke/Kohler 2008), Ost- und Westdeutschland (Goebel/Habich/Krause 2010; Tesch-Römer/Wiest/Wurm 2010), Stadt und Land (Schilling/Wahl 2002; Hamilton/Miedema 2007) und auf deutsche Gebiete nach Regionalmerkmalen auf Ebene der (Stadt- und Land-)Kreise und kreisfreien Städte (Gerstorf et al. 2010; Wiest/Nowossadeck/Tesch-Römer 2015). Dabei diskutieren die empirischen Studien den Zusammenhang regionaler bzw. nationaler Kontexte mit der Lebenszufriedenheit im Alter aufgrund ihrer Ergebnisse von Analysen mit verschiedenartigen deskriptiven Methoden und statistischen Modellen. Im Folgenden findet sich ein Überblick über die Studien und die ausgewählten Beiträge. Dabei werden die Studien, ihre Datengrundlage sowie verwendete Methoden dargelegt und Interpretationen angeführt, die von den Autor*innen der Studien selbst stammen. Um diese Interpretationen zu ergänzen, wird darauf eingegangen, welche regionalen Disparitäten in Deutschland hinsichtlich der Lebenszufriedenheit im Alter, der subjektiven Bewertung des Wohnumfelds älterer Menschen und der Versorgungs- und Angebotsstruktur im Sinne der Daseinsvorsorge bestehen. Durch die verschiedenen Bezugsrahmen, die die Studien wählen, ist ein direkter Vergleich der Studien oder eine Gegenüberstellung der konkreten Ergebnisse nur teilweise sinnvoll. Vielmehr zielt die Darstellung darauf ab, einen Vergleich der analysierten Zusammenhangsmuster vorzunehmen und die Richtung bzw. Stärke der identifizierten Zusammenhänge festzuhalten.

Luhmann/Murdoch/Hawkley (2015) verbinden (US-)amerikanische Daten aus der *Health and Retirement Study* (HRS) aus dem Jahr 2008 mit zwei sozioökonomischen Kontextindikatoren: der Arbeitslosenquote und der Armutsquote jeweils auf County-Level und Bundesstaaten-Level (Regionaldaten des U.S. Bureau of Labor Statistics aus dem Jahr 2007). Mithilfe einer Reihe von Mehrebenenmodellen zeigt sich auf der County-Ebene, dass die Lebenszufriedenheit von Personen ab dem 50. Lebensjahr höher in Gebieten mit einer geringeren Armutsquote ist. Auf der Ebene der Bundesstaaten konnte nur ein nicht signifikanter umgekehrter Zusammenhang gefunden werden. Es zeigt sich für die Arbeitslosenquote eine signifikante Beziehung mit der Lebenszufriedenheit auf County-Ebene. Werden Cross-Level-Interaktionen in die Modelle aufgenommen, moderiert das

Haushaltseinkommen die Verbindung der Armutsquote auf County-Ebene mit der Lebenszufriedenheit. Ebenfalls wird der Zusammenhang der Arbeitslosenquote auf County-Ebene mit der Lebenszufriedenheit für Personen, die nicht Rente beziehen, negativ, für Rentenbeziehende jedoch nicht signifikant.

Böhnke/Kohler (2008) zeigen internationale Unterschiede in der Lebenszufriedenheit in einem europäischen Ländervergleich. Sie analysieren systematisch den Zusammenhang zwischen Alter und Lebenszufriedenheit und beziehen dabei Individual- sowie Kontextmerkmale ein. Als Grundlage nutzen sie den *European Quality of Life Survey* (EQLS) aus dem Jahr 2003, der die Lebenszufriedenheit bei erwachsenen Personen aus den EU-Mitgliedsstaaten anhand einer Einzel-Frage erhebt.

In 11 von 28 Ländern zeigen ihre deskriptiven Analysen ein Absinken der Lebenszufriedenheit mit dem Alter. Zu dieser Gruppe gehören postkommunistische und mediterrane Länder. Hingegen steigt die Lebenszufriedenheit mit dem Alter in Ländern wie Frankreich, Großbritannien, Belgien, den Niederlanden, Luxemburg und Schweden. In den weiteren untersuchten Ländern sind Personen der mittleren Jahrgänge am wenigsten zufrieden. In Ländern wie Litauen, der Türkei, Estland, Ungarn und Polen kommt es zu einem „Midlife Dip“, jüngere Personen sind hier zufriedener als ältere. In Deutschland, Malta, Irland, Finnland und Dänemark kommt es hingegen zu einem „Midlife Jump“, die Älteren sind zufriedener als die Jüngeren. In Österreich gibt es geringe Unterschiede zwischen den Altersgruppen, wobei ein leichter Anstieg beim mittleren Alter zu sehen ist.

Um länderspezifische Zusammenhänge mit dem Kontext zu testen, verwenden Böhnke/Kohler (2008) die Merkmale „Ausgaben für Alterssicherung“ und „Ausgaben für das Gesundheitswesen“. Der Zusammenhang von Alter und Lebenszufriedenheit älterer Menschen wird durch das Einkommen in Ländern mit einem finanziell weniger gut ausgestatteten Rentensystem, stärker moderiert. Ein ähnliches Bild zeigt sich für den Gesundheitszustand. Je mehr ein Land für sein Gesundheitssystem ausgibt, desto weniger moderiert die Gesundheit den Zusammenhang zwischen Alter Lebenszufriedenheit. Wenn vor allem das Einkommen und der Gesundheitszustand als individuelle Merkmale die Lebenszufriedenheit prägen, moderieren sozialstaatliche Leistungen diese Verbindung.

Im europäischen Vergleich spiegeln sich die unterschiedlich ausgestatteten staatlichen Wohlfahrtssysteme im Leben älterer Menschen wider. Auch innerhalb Deutschlands zeigen sich Unterschiede in der kollektiven Ausstattung. Einige der hier zitierten Studien weisen explizit Unterschiede zwischen Ost- und Westdeutschland nach. Dabei verweisen sie nicht nur auf eine (infra-)strukturelle Differenzierung, sondern auch auf die Rolle politischer Systeme und wirtschaftlicher sowie demografischer Entwicklung auf die Lebenszufriedenheit im Alter.

Deskriptive Ergebnisse des DEAS, dessen Daten in der vorliegenden Arbeit verwendet werden, stellen deutliche Unterschiede in der allgemeinen Lebenszufriedenheit in der zweiten Lebenshälfte der Menschen zwischen den alten und neuen Bundesländern fest (Tesch-Römer/Wiest/Wurm 2010; Wolff/Tesch-Römer 2017). Im Jahr 2014 gaben in den alten Bundesländern lebende ältere Menschen zu rund 79 Prozent eine hohe Lebenszufriedenheit an. Hingegen sind die Menschen der neuen Bundesländer nur zu 74 Prozent hoch zufrieden (Wolff/Tesch-Römer 2017, S. 177). Diese regionalen Unterschiede finden sich in allen Altersgruppen gleichermaßen (Wolff/Tesch-Römer 2017, S. 178). Zwischen den Jahren 1996 und 2002 steigt die Höhe der Lebenszufriedenheit in Westdeutschland von 74 auf 79 Prozent und bleibt anschließend auf diesem Niveau. In Ostdeutschland steigen die Werte zwischen 1996 und 2002 von circa 64 auf 74 Prozent, um 2008 wieder auf 70 Prozent zu fallen (Wolff/Tesch-Römer 2017, S. 179). Die Zahlen untermauern bleibende regionale Unterschiede: Ältere Menschen in den alten Bundesländern sind und waren häufiger hochzufrieden als ältere Menschen in den neuen Bundesländern, aber diese regionalen Unterschiede haben sich tendenziell zwischen 1996 und 2008 verringert (Tesch-Römer/Wiest/Wurm 2010, S. 280; Wolff/Tesch-Römer 2017, S. 179). Die Minderung der Unterschiede in der Lebenszufriedenheit zwischen Ost- und Westdeutschland in den letzten Jahren können Daten des SOEP nicht bestätigen (Tesch-Römer/Wiest/Wurm 2010, S. 280).

Goebel/Habich/Krause (2010), die die allgemeine Lebenszufriedenheit in den beiden Landesteilen mithilfe der Daten des SOEP für die Jahre 1985 bis 2009 nach Perioden und Altersgruppen darstellen, erkennen eher einen Periodeneffekt in der Beurteilung der Lebenszufriedenheit. Im Zeitraum von 1990 bis 1994 zeigen sich die größten Unterschiede zwischen Ost- und Westdeutschland (Goebel/Habich/Krause 2010, S. 479). In Westdeutschland stiegen die Werte der allgemeinen Lebenszufriedenheit zum Zeitpunkt der Wiedervereinigung an, fielen aber im Verlauf der 1990er bis nach dem Anbruch des Millenniums auf ein niedrigeres Niveau ab (Goebel/Habich/Krause 2010, S. 480). Auch in den darauffolgenden Jahren sinken diese Werte weiter (Goebel/Habich/Krause 2010, S. 480). Die Autoren begründen diesen Verlauf mit der allgemeinen Euphorie zur Wiedervereinigung, welche aber durch das darauf folgende, lediglich moderate Wirtschaftswachstum und aufgrund der realen Kaufkrafteinbußen enttäuscht wurde (Goebel/Habich/Krause 2010, S. 480). In Ostdeutschland lag die allgemeine Lebenszufriedenheit in den Jahren nach der Wende auf niedrigerem Niveau, allerdings näherte sie sich im Laufe der 1990er Jahre dem westdeutschen Niveau an, aber ohne dieses zu erreichen (Goebel/Habich/Krause 2010, S. 480). Ab dem Jahr 2000 sinken die Zufriedenheitswerte in Ostdeutschland ebenfalls wieder (Goebel/Habich/Krause 2010, S. 480).

Betrachtet man über alle Perioden hinweg den Altersverlauf, zeigen die Altersgruppen von Beginn bis Ende der Erwerbsphase ein u-förmiges Muster (Goebel/Habich/Krause 2010, S. 480). In allen Perioden sinkt die Lebenszufriedenheit bei Personen ab 75 Jahren ab (Goebel/Habich/Krause 2010, S. 480) (zum

finalen Absinken der Lebenszufriedenheit am Ende des Lebens siehe auch Gerstorf et al. 2008b; 2008a; Gwozdz/Sousa-Poza 2010).

Mit multivariaten Analysen können Goebel/Habich/Krause (2010) klare Ost-West-Unterschiede nach Kontrolle exogener Variablen mit Daten des SOEP für die Jahre 1985 bis 2009 identifizieren. Diese lassen „regionsgebundene Benachteiligungen“ vermuten, die nicht durch soziodemografische Zusammenhänge erklärt werden können (Goebel/Habich/Krause 2010, S. 464).

In ihre Modelle nehmen sie soziodemografische Faktoren und das Haushaltseinkommen als Kontrollvariablen auf. Unter deren Kontrolle bleiben die Ost-West-Effekte weiterhin erhalten, wobei sich für die jüngeren Altersgruppen (15 bis 49 Jahre) stärkere Reduzierungen der Ost-West-Differenzen in den Jahren 2005 bis 2009 im Vergleich zu den vorherigen Perioden zeigen. Zurückzuführen sind die Zufriedenheitsunterschiede in diesen Gruppen in höherem Maße auf soziodemografische oder regionale Strukturdifferenzen (Haushaltskonstellation, Erwerbsbeteiligung, Arbeitslosigkeitserfahrung, Stadt-Land-Region, Gemeindegrößenklasse, zentralörtlicher Bezug) (Goebel/Habich/Krause 2010, S. 485). Hingegen wirken bei den Älteren (60 bis 75+ Jahre) „weiterhin auch rein ostspezifische Faktoren jenseits soziodemografischer oder regionaler Stadt-Land-Unterschiede“ (Goebel/Habich/Krause 2010, S. 485).

Schilling/Wahl (2002) schlussfolgern aus Daten des SOEP aus dem Jahr 1996, dass einerseits ein Stadt-Land-Gefälle der sozialen Netzwerke alter Menschen in Deutschland besteht und dass dies andererseits mit dem subjektiven Wohlbefinden der Älteren korrespondiert. Sie differenzieren dabei nach der SOEP-Klassifizierungen „Kernstadt“, „Ergänzungsgebiet“, „verstädterte Zone“ und ländlich-periphere „Randzone“, wobei lediglich Letztere mit dem Label „ländlich“ kodiert wurden (Schilling/Wahl 2002, S. 308).

Aspekte des Familiennetzwerks (Größe, Enge verwandtschaftlicher Beziehungen, Nähe von Angehörigen), Einsamkeitsgefühle und Sorgen stehen im Zusammenhang mit der Lebenszufriedenheit (Schilling/Wahl 2002). Westdeutsche ältere Menschen auf dem Land sind in größere und vor allem engere familiäre Netzwerke eingebunden als jene in urbanen Regionen (Schilling/Wahl 2002). Personen fühlen sich weniger einsam und haben weniger private Sorgen (Schilling/Wahl 2002). Im Osten Deutschlands besteht kaum ein Stadt-Land-Unterschied der Familiengrößen und kein vergleichbarer Zusammenhang der ländlichen Umgebung mit der Anzahl enger familialer Beziehungen, trotz insgesamt größerer Familien.

Abgesehen von dem positiven Wohlbefinden, welches bei größeren ländlichen Familiennetzwerken im Osten zu verzeichnen ist, steht die Ländlichkeit in Ost und West in einem (nicht signifikanten) negativen Zusammenhang mit der Lebenszufriedenheit. Die Autoren folgern, dass das Leben älterer Menschen

auf dem Land im Vergleich zu städtischen Umwelten eher durch beeinträchtigende Umstände geprägt sei (Schilling/Wahl 2002, S. 315).

Ungünstige Lebensbedingungen gehen nach den Ergebnissen von Gerstorf/Wagner (2010) mit einer früheren mortalitätsbezogenen Abnahme der Lebenszufriedenheit einher: Sind die Lebensverhältnisse besser, weisen Personen höhere Werte und eine spätere Abnahme der Lebenszufriedenheit in den letzten Jahren vor ihrem Tod auf. Dies gilt unabhängig von bzw. zusätzlich zu individuellen Merkmalen wie beispielsweise einer Behinderung. Solche individuellen Probleme implizieren unter ungünstigen Lebensbedingungen stärkere Unterschiede der Lebenszufriedenheit am Lebensende. Die Autoren analysieren die Lebenszufriedenheit in den letzten Jahren vor dem Tode im Längsschnitt mithilfe von multivariaten Wachstumsmodellen anhand von 15 Wellen des SOEP. Im Durchschnitt liegt das Sterbealter der Untersuchungspopulation bei 73,13 Jahren (SD = 14,5; Min. = 18, Max. = 101 Lebensjahre) mit einer relativ geringen Differenz zwischen West- und Ostdeutschland. Zu erkennen sind deutlich niedrigere Werte der Lebenszufriedenheit von Personen in den letzten 15 Jahren vor dem Tod in Ostdeutschland im Vergleich zu Westdeutschland (Gerstorf/Wagner 2010, S. 431). Unmittelbar vor dem Lebensende kommt es im deutschen Durchschnitt zu einem steileren Rückgang der Lebenszufriedenheit, wobei diese rapide Abnahme bei sehr alten Menschen und bei Personen mit körperlicher Behinderung besonders ausgeprägt ist (Gerstorf/Wagner 2010, S. 431). Besonders stark ist der Rückgang bei den Personengruppen mit niedrigem Bildungsniveau oder mit einem Behinderungs-Status in Ostdeutschland im Vergleich zu Westdeutschland. Unter ungünstigeren Lebensbedingungen führen individuelle Probleme gegen Ende des Lebens zu extremeren Unterschieden bei der Zufriedenheitsbewertung des Lebens als unter günstigeren Lebensbedingungen (Gerstorf/Wagner 2010, S. 433 f.). Unabhängig von solchen Problemen beginnt die mortalitätsbezogene finale Abnahme der Lebenszufriedenheit bei Befragten aus Westdeutschland deutlich später als bei Befragten in Ostdeutschland. Bei Personen, die im Alter von 70 bis 79 Jahren verstorben sind, liegt der durchschnittliche „Knickpunkt“ (der „Punkt im Lebenslauf, ab dem der mit dem Lebensalter ohnehin leichte Rückgang der Lebenszufriedenheit steiler nach unten zeigt“ (Gerstorf/Wagner 2010, S. 434)) bei circa dreieinhalb Jahren vor dem Todeszeitpunkt. Im Osten Deutschlands liegt dieser „Knickpunkt“ ungefähr elf Monate früher (Gerstorf/Wagner 2010, S. 435 f.).

In den soeben aufgeführten Studien wurden die Unterschiede zwischen Ost- und Westdeutschland und Stadt-Land-Regionen als Ausgangspunkt für die Analysen verwendet. Es wurde Evidenz geschaffen, dass objektiv festgestellte, ungünstige Lebensbedingungen, hier vor allem im Vergleich von Ost- und Westdeutschland oder im Stadt-Land-Gefälle, im Zusammenhang mit einer geringeren Lebenszufriedenheit stehen. Angesichts der Entwicklungen in Deutschland, des „Hineinalterns in die

Fläche“ (Bucher/Kocks/Siedhoff 1998, S. 36; Walter/Altgeld 2000a, S. 319), wird es notwendig, dem Altern im ländlichen Raum mehr Aufmerksamkeit zu schenken, da die Ergebnisse eine Tendenz zur doppelten Benachteiligung älterer Personen in strukturschwachen Gebieten aufweisen. Laut Walter/Altgeld (2000b, S. 10) sei zum einen die Dichte spezifischer Versorgungsangebote für Ältere auf dem Land geringer. Zum anderen müssen auf dem Land gleichzeitig häufig weitreichendere Ansätze der Versorgungs- und Angebotsstruktur gefunden werden (Walter/Altgeld 2000b, S. 10). Dies betreffe nicht nur die medizinische und pflegerische Versorgung, wie neue Wohnformen im Alter, sondern auch Angebote in Kultur, Sport und Bildung (Walter/Altgeld 2000b, S. 10). Werden diese Befunde in Beziehung zur Lebenszufriedenheit gestellt, lässt sich hier eine Verbindung zwischen der Lebenszufriedenheit und den Regionalmerkmalen finden.

Diese ungünstigen Lebensbedingungen sind durchaus für ältere Menschen in Deutschland spürbar. Dies zeigen Mahne/Naumann/Block (2010) anhand deskriptiver Ergebnisse des DEAS (Wellen 1996 bis 2008). Die Unterschiede zwischen den neuen und alten Bundesländern sowie zwischen verschiedenen Siedlungsstrukturen in der regionalen Differenzierung der Wohnumfeld-Bedingungen werden durch die älteren Befragten wahrgenommen, was in ihrer Beurteilung des Wohnumfelds zum Ausdruck kommt (Mahne/Naumann/Block 2010). Dazu vergleichen Mahne et al. (2010) die „Bewertung des Wohnumfelds“ im DEAS nach der „Zugehörigkeit zu den alten oder neuen Bundesländern“ sowie nach Merkmalen der Siedlungsstruktur wie „ländliche Räume“, „verstädterte Räume“ oder „verdichtete Räume“. Besonders in ländlichen Gebieten schätzen die älteren Befragten die Nahversorgung (die vorhandenen Einkaufsmöglichkeiten, die medizinische Versorgung mit Ärzten und Apotheken und der Anbindung an den ÖPNV) zumeist als nicht ausreichend ein (Mahne/Naumann/Block 2010, S. 146 ff.). Diese negative Bewertung trifft vor allem die ländlichen Regionen in den neuen Bundesländern. Genauso schneiden die ostdeutschen Gebiete in Bezug auf die Lärmbelästigung im Wohnumfeld und das Unsicherheitsempfinden nach Anbruch der Dunkelheit bei den Befragten schlechter ab als die westdeutschen Gebiete (Mahne/Naumann/Block 2010, S. 153 ff.). Mit ihrem Beitrag verweisen sie bereits auf die Rolle des Umfelds für die Lebenszufriedenheit im Alter. Die Wohnung und das Wohnumfeld sind wichtige Marker für die Lebensqualität in der zweiten Lebenshälfte (Mahne/Naumann/Block 2010). Dementsprechend sollen nun Studien mit Bezug auf kleinräumigere Einheiten wie (Stadt- und Land-)Kreise und kreisfreie Städte bzw. Kreisregionen eingeführt werden. Diese arbeiten mithilfe regionaler Charakteristika wie zum Beispiel die Arbeitslosenquote oder dem Durchschnittsalter der Bevölkerung. Die Regionalmerkmale wurden hier jeweils aus der INKAR-Datenbank des Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Regionalplanung (BBSR) entnommen.

Ein Teil dieser eben beschriebenen Ost-West-Unterschiede (Gerstorf/Wagner 2010) lässt sich mit dem Einfluss des regionalen Einkommensniveaus, der Dichte der Ärzt*innen und der Arbeitslosenquote

(jeweils auf der Ebene der (Stadt- und Land-)Kreise und kreisfreien Städte) auf die Lebenszufriedenheit in den letzten Jahren vor dem Lebensende erklären. Gerstorf et al. (2010) bedienen sich, ähnlich wie in der eben genannten Studie, an Daten von in 2009 verstorbenen Proband*innen aus dem SOEP (n = 3472; Sterbealter 18 bis 101 Jahre; durchschnittliches Alter zum Todeszeitpunkt 73,35 Jahre). Sie kombinieren Angaben zur allgemeinen Lebenszufriedenheit mit räumlichen Merkmalen wie der Arbeitslosenquote, dem Bruttoinlandsprodukt und der Anzahl der Ärzt*innen auf 100.000 Einwohner*innen. Die Ergebnisse zeigen nicht nur eine steile Abnahme der Lebenszufriedenheit am Ende des Lebens, sondern auch erhebliche Unterschiede darin, wie sich die individuelle Lebenszufriedenheit am Ende des Lebens entwickelt. Ein erheblicher Anteil dieser Unterschiede kann den Differenzen zwischen den geografischen Kontexten, in denen die Personen leben, zugeschrieben werden. Den Ergebnissen von Gerstorf et al. (2010) zufolge sind ungefähr acht Prozent der Unterschiede zwischen der Höhe der Lebenszufriedenheitswerte und der Unterschiede in der Abnahme der Lebenszufriedenheit bis zum Tod auf Differenzen zwischen den Kreisen zurückzuführen.

Um zu sehen, ob und wie diese gefundenen Differenzen mit Variablen auf der individuellen und auf der kontextuellen Ebene zusammenhängen, bringen Gerstorf et al. (2010) das Alter zum Todeszeitpunkt, das Geschlecht, die Bildungsjahre und das Einkommen sowie das Bruttoinlandsprodukt, die Dichte der Ärzt*innen und die Arbeitslosenquote, letztere, um den sozioökonomischen Status eines Kreisgebietes zu beschreiben, in ihr Modell ein. Für den Verlauf der Lebenszufriedenheit am Ende des Lebens zeigt sich eine Verbindung mit dem Alter zum Todeszeitpunkt und den Bildungsjahren auf individueller Ebene. Für Geschlecht und Einkommen werden keine signifikanten Zusammenhänge gefunden. Darüber hinaus erläutern die Autoren, dass Personen, die in Kreisgebieten mit einem höheren Bruttoinlandsprodukt sowie einer niedrigeren Arbeitslosenquote leben bzw. sterben, höhere Lebenszufriedenheit berichten. Hingegen finden sie keine Zusammenhänge zwischen den drei Variablen auf Kreisebene und den Unterschieden im Verlauf der Lebenszufriedenheit.

Beachtenswert sind die vorhandenen Cross-Level-Interaktionen (Gerstorf et al. 2010, S. 669): Die Analysen zeigen, dass die Unterschiede der Verläufe der Lebenszufriedenheit, die Bildungseffekten zugeschrieben werden können, in Kreisen mit soziostrukturellen Problemen stärker zu sehen sind als in Gebieten mit niedrigerer Arbeitslosenquote und einer höheren Anzahl an Ärzt*innen pro 100.000 Einwohner*innen. Grundsätzlich berichten Personen mit niedrigerer Bildung in Kreisgebieten mit hoher Arbeitslosigkeit erstens niedrigere Werte an Lebenszufriedenheit und weisen zweitens einen steileren Abfall der Zufriedenheit gegen Lebensende im Vergleich zu Personen mit höherer Bildung auf. Weiterhin sind in weniger gut ausgestatteten Regionen die Unterschiede in der Höhe und dem Verlauf der Lebenszufriedenheit zwischen Personen höherer und niedrigerer Bildung größer als in Gebieten

mit mehr Ressourcen. Die bereits ungünstigere Situation wenig gebildeter Menschen verschärft sich in Kreisen mit weniger gemeinschaftlich genutzter Ausstattung. Ähnliche Ergebnisse zeigen sich, jedoch mit weniger Evidenz, für die Unterschiede in Kreisen mit höherer oder niedrigerer Dichte der Ärzt*innen. Die regionalen Faktoren hängen nicht direkt mit der Entwicklung der Lebenszufriedenheit gegen Ende des Lebens zusammen, aber sie moderieren die Unterschiede der Veränderungen, die den individuellen Variablen zugeschrieben werden (Gerstorf et al. 2010, S. 669 f.).

Wie Personen den Zeitraum am Lebensende empfinden, hängt auch mit ihrem geografischen Wohnort zusammen, der mit einer bestimmten regionalen Struktur und (Infra-)Strukturmerkmalen verbunden ist (Gerstorf et al. 2010, S. 669). Zu beachten ist allerdings, dass die beiden letztgenannten Studien von Gerstorf/Wagner (2010) und Gerstorf et al. (2010) explizit den Verlauf der Lebenszufriedenheit von Personen in den letzten Jahren bis zu ihrem Tod analysieren. Ihre Ergebnisse gelten dementsprechend für die ausgewählte Gruppe.

Mit einem sehr differenzierten Vorgehen untersuchen Wiest/Nowossadeck/Tesch-Römer (2015) regionale Unterschiede in den Lebenssituationen älterer Menschen (65 bis 85 Jahre) in Deutschland auf der Basis der Daten des DEAS aus dem Jahr 2008 (siehe auch Kapitel 2.3). Anhand von Regionaldaten für (Stadt- und Land-)Kreise und kreisfreie Städte der INKAR-Datenbank des BBSR clustern sie die Regionen mithilfe zweier Typologien. Die erste Typologie („sozioökonomische Regionstypen“) definiert die Cluster „strukturschwache Kreistypen“, „peripher gelegene und geringverdichtete Tourismusregionen“, „Kreisregionen mit durchschnittlichen Produktionspotenzialen“ (Referenz), „hochverdichtete Dienstleistungszentren“ und „strukturstarke Industriestandorte“. Die zweite Typologie („demografische Regionstypen“) identifiziert die Cluster „Alterungspioniere“, „langfristig gealterte Kreise“, „demografische Durchschnittskreise“ (Referenz) und „stabile Wachstumskreise“.

In ihren Analysen finden sie einen Anteil von fünf Prozent der Varianz der allgemeinen Lebenszufriedenheit, der auf die Kreisebene entfällt (Wiest/Nowossadeck/Tesch-Römer 2015, S. 21). Bei der Unterscheidung nach „sozioökonomischen Regionstypen“ zeigen sich die höchsten Werte für „eher hohe“ Lebenszufriedenheit bei „Tourismusregionen“ (70 %) (Wiest/Nowossadeck/Tesch-Römer 2015, S. 26). Es ergeben sich jedoch keine signifikanten regionalen Unterschiede der vier sozioökonomischen Regionstypen-Cluster hinsichtlich ihrer Referenz. (Wiest/Nowossadeck/Tesch-Römer 2015, S. 26). Wiest/Nowossadeck/Tesch-Römer (2015, S. 41) folgern, dass ein „hohes wirtschaftliches Potenzial nicht automatisch mit besseren Voraussetzungen für ein gutes Leben im Alter verbunden“ ist.

Die Ergebnisse auf Basis des zweiten Clusterings („demografische Regionstypen“) verweisen auf eine signifikant niedrigere allgemeinen Lebenszufriedenheit in „Alterungspionier-Regionen“ und den

„langfristig gealterten Kreisen“ im Gegensatz zur Referenzregion (Wiest/Nowossadeck/Tesch-Römer 2015, S. 34 f.). In diesen beiden Regionen ist der Anteil an Personen mit eher geringer Lebenszufriedenheit höher und der Anteil an hochzufriedenen Menschen geringer als in der Referenzregion (Wiest/Nowossadeck/Tesch-Römer 2015, S. 34 f.).

„Alterungspionier-Regionen“ sind Kreise mit einer „schrumpfenden und hoch dynamisch alternden Bevölkerung“ (Kreise sind seit 1995 am stärksten geschrumpft, haben das höchste Durchschnittsalter, einen überdurchschnittlichen Anteil an über 65-Jährigen, aber einen geringen Anteil an Hochalten) (Wiest/Nowossadeck/Tesch-Römer 2015, S. 16 f.). Sie liegen ausschließlich in den neuen Bundesländern (Wiest/Nowossadeck/Tesch-Römer 2015, S. 16 f.). Allein in den alten Bundesländern liegen „langfristig gealterte Kreise“. Sie sind von einer schrumpfenden Bevölkerung gekennzeichnet, jedoch gab es in der Vergangenheit bereits eine relativ alte Bevölkerung, dementsprechend wirken Alterungsprozesse dort kontinuierlich (Wiest/Nowossadeck/Tesch-Römer 2015, S. 17).

Wenn auch die Ergebnisse keine signifikanten Unterschiede der Lebenszufriedenheit älterer Menschen hinsichtlich sozioökonomischer Regionen zeigen, stellt sich doch die Frage, inwieweit sich demografische und sozioökonomische Prozesse wechselseitig beeinflussen, so Wiest/Nowossadeck/Tesch-Römer (2015, S. 44). Beispielsweise hat die starke Abwanderung erwerbsfähiger Personen in Ostdeutschland die Altersstruktur dort verändert, ebenso ist die Abwanderung als Folge fehlender Möglichkeiten auf dem Arbeitsmarkt zu sehen, die ein Resultat ungünstiger wirtschaftlicher Entwicklungen sind (Wiest/Nowossadeck/Tesch-Römer 2015, S. 44).

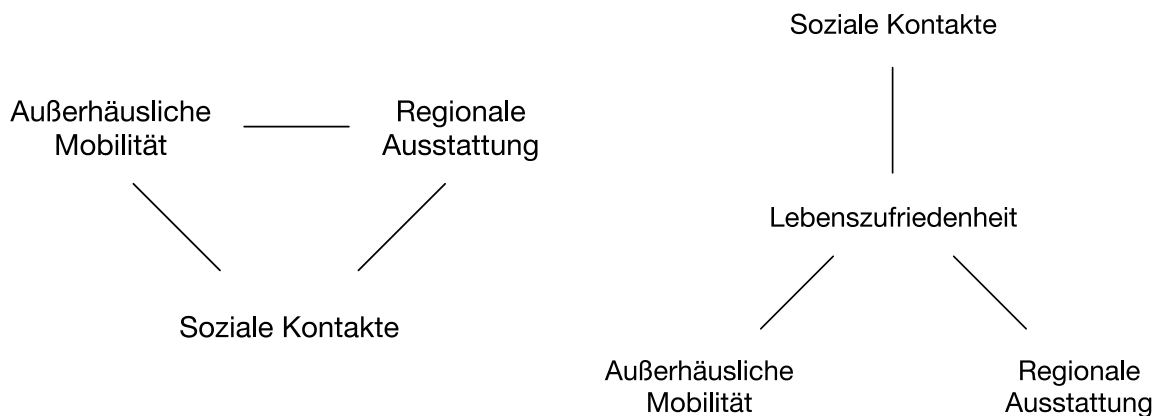
Die geschilderten Ergebnisse weisen zwar Zusammenhänge zwischen dem räumlichen Kontext und individuellem Altern nach, allerdings können negative oder positive Auswirkungen des Umfelds nicht per se abgeleitet werden. Die Stärke der Regionscluster kann in einer gemeinschaftlichen Erfassung mannigfaltiger Potenziale und Schwächen bestimmter Regionen liegen. Der Nachteil dieses Vorgehens besteht aber darin, nicht erkennen zu können, ob die Kombination der Merkmale oder möglicherweise ein alleiniger Indikator den gefundenen Ergebnissen zugrunde liegt (Wiest/Nowossadeck/Tesch-Römer 2015, S. 43). Es bedarf weiterer Forschungs- und Interpretationsarbeit, um hinter die Wirkmechanismen regionaler Merkmale und deren komplexe Zusammenhänge mit individuellen Lebenslagen sehen zu können.

2.6 Zusammenfassung und Entwicklung der übergeordneten Forschungsziele

Die umwelt- und raumbezogene gerontologische Sozialforschung geht üblicherweise davon aus, dass Umwelten wie soziale oder geografische Umgebungen in Interaktion mit alten Menschen stehen (Wahl/Oswald/Mollenkopf 1999; Wahl/Lang 2003). Der Alternsprozess findet nicht ohne Bezug von der umgebenden Umwelt mit ihren kulturellen, politischen, sozialen oder wirtschaftlichen Merkmalen statt. Soziale Räume können direkt oder indirekt in Verbindung mit der Lebenszufriedenheit älterer

Menschen stehen. Insofern ist das Ziel der vorliegenden Untersuchung, ein umfassendes Verständnis über das *Verhältnis im sozialen Raum zwischen außerhäuslicher Mobilität, sozialen Kontakten und dem regionalen Kontext* (Forschungsziel A) und dem *Zusammenhang dieser Aspekte mit der Lebenszufriedenheit im Alter* (Forschungsziel B) zu gewinnen. Abbildung 4 veranschaulicht die übergeordnete Forschungsfrage A (links) und B (rechts) grafisch.

Abbildung 4 Grafische Darstellung der übergeordneten Forschungsfrage A (links) und B (rechts)



2.6.1 Das Verhältnis zwischen außerhäuslicher Mobilität, sozialen Kontakten und dem regionalen Kontext (zu Forschungsziel A)

Das Zusammenspiel aus individuellen und regionalen Merkmalen, welches in Forschungsziel A dieser Arbeit zum Gegenstand wird, findet eine handlungstheoretische Begründung (Kapitel 2.1 und 2.2). Aus handlungstheoretischer Sicht werden Räume durch soziales Handeln ausgebildet, welches sich geografisch verorten lässt, somit sind soziale Handlungen an geografische Räume gebunden. Soziale Räume ergeben sich aus der Dualität des Raums, der geografische Kontexte und soziale Handlungen vereint.

Jener Dualismus spaltet den Raum in zwei verschiedene Typen: in den physischen Raum und in die soziale Raumnutzung. Dabei wird häufig der physische Raum den Planungswissenschaften als Praxisfeld überlassen, in dem sie ihre Gestaltungsaufgaben definieren können. Die soziale Raumnutzung wird Gegenstand der Sozial- und Gesellschaftswissenschaften. Diese Trennung verhindert, den Raum wirkungsgerecht zu fassen (Schubert 2000, S. 12). Aus handlungstheoretischer Sicht muss jedoch beides integriert erforscht werden. Durch die Spacing- und Syntheseleistung (Löw 2001) werden Räume konstituiert und Ordnungen durch das Platzieren von (sozialen) Gütern und Menschen geschaffen (Kapitel 2.1.1). Diese (An-)Ordnungen in räumlichen Strukturen spiegeln die geografische Ressourcenverteilung wider. Es wird davon ausgegangen, dass günstige regionale

Verteilungen mit einer Erleichterung sozialen Handelns einhergehen. Konkret wird in der vorliegenden Arbeit soziales Handeln durch die ausgewählten Aspekte „außerhäusliche Mobilität“ und „soziale Kontakte“ repräsentiert. Beides findet innerhalb eines geografisch markierten Gebietes statt, welches bestimmte Ausstattungsstrukturen aufweist und sich so als relationale Anordnung eines sozialen Raums verstehen lässt. Diese Aspekte wurden ausgewählt, weil sie miteinander in starker Verbindung stehen. Dennoch fehlen nähere Erkenntnisse über den Zusammenhang räumlicher Strukturen und individueller Ressourcen bezüglich der außerhäuslichen Mobilität und der sozialen Kontakte im Alter. In der raumbezogenen gerontologischen Sozialforschung verweisen theoretische Beiträge auf eine Person-Umwelt-Relation (Saup 1993; Wahl/Oswald/Mollenkopf 1999). Sie sind in der Lage, das Zusammenspiel von geografischer und sozialer Umgebung und Mobilität auf theoretischer Ebene aufzuschlüsseln (Kapitel 2.1.2). Die Ansätze gehen davon aus, dass die Umwelt Einfluss auf das Leben im Alter nimmt und Ältere ebenfalls ihre Umwelt gestalten (Peter 2009, S. 53). Die (räumliche) Umwelt nimmt im Alter in Abhängigkeit der Anpassungsfähigkeit an die Umwelt an Bedeutung zu, wenn die persönlichen Kompetenzen abnehmen (Lawton/Nahemow 1973). Person-Umwelt-Ansätze zeigen ein Bild der Interdependenz von Umwelt und den persönlichen Kompetenzen, Ressourcen und Fähigkeiten, welches sich aus theoretischer Sicht auf ein Zusammenspiel von außerhäuslicher Mobilität, sozialen Kontakten und regionalem Kontext übertragen lässt.

Die Art und Weise der (geografischen) Fortbewegung einer Person spiegelt ihre soziale Position im Raum der Gesellschaft wider (Canzler/Knie 1998; Tully/Baier 2006, S. 33). Zudem sind soziale und physische Mobilität Modernisierungsmotoren und Modernisierungsfolgen zugleich, da eine moderne Gesellschaft das Individuum mit flexiblen und „flüssigen“ Strukturen konfrontiert und Mobilität fördert, diese aber zugleich notwendig macht (Bonß/Kesselring 1999, S. 39). Wenn die beiden genannten theoretischen Ansätze, die Raumsoziologie und die Person-Umwelt-Relationen, bereits den Bezug zur Mobilität als sozialwissenschaftlich relevante Angelegenheit hergestellt haben, kann dieser Bezug theoretisch weiter fundiert werden (Kapitel 2.2): Die geografische Fortbewegung kann als Handeln im Sinne Webers (1921/1980) verstanden werden, da es einem subjektiven Sinn folgt. Dieser Sinn kann als auf das Verhalten anderer bezogen gedeutet werden. Damit kann geografische Mobilität als soziales Handeln aufgefasst werden (Wilde 2014, S. 37). Die Verbindung sozialer und physischer Positionsveränderung ist der Beitrag, den die sozialwissenschaftliche Theoretisierung des Begriffs Mobilität leistet. Die Einordnung von Mobilität als soziales Handeln ist notwendig, um Mobilität auf theoretischer und empirischer Ebene für die sozialwissenschaftliche Analyse fruchtbar zu machen.

In der empirischen Literatur (Kapitel 2.3) wird das Zusammenspiel von sozialen Beziehungen, außerhäuslicher Mobilität und dem regionalen Kontext auf unterschiedliche Art beleuchtet.

Zumeist repräsentativen Aufschluss über das Mobilitätsverhalten älterer Menschen geben aktuelle Kennzahlen der Mobilität, konkret zu Wegezwecken und Verkehrsmittelnutzung, Netzwerks-,

Paarbeziehungs- und Haushaltsstrukturen sowie zu Schwierigkeiten beim Erreichen von wichtigen Personen und anderen Orten. Mobilität umfasst dabei nicht nur die realisierte Fortbewegung, sondern die Möglichkeiten und Chancen auf geografische Bewegung (Scheiner 2006, S. 157). Bezüglich der konkreten Frage, wie außerhäusliche Mobilität und soziale Beziehungen in Verbindung stehen, gibt die einschlägige Literatur eher wenige Informationen: Die vorhandenen Forschungsergebnisse verweisen dabei auf vier inhaltlich miteinander verschränkte Aspekte: Erstens machen soziale Aktivitäten einen großen Teil der Wegezwecke älterer Menschen aus (Mollenkopf et al. 1997, S. 300 f.; Engeln/Schlag 2001, S. 168 f.; Mollenkopf 2002a, S. 132). Zweitens steht die Verkehrsmittelnutzung, insbesondere die automobile Mobilität, in Verbindung zu sozialen Begebenheiten (Engeln/Schlag 2001, S. 167; Bauer/Rottunda/Adler 2003; Siren/Hakamies-Blomqvist 2004; Scheiner 2006; Musselwhite/Haddad 2010; Zeitler/Buys 2015): das Automobil als (alternativloser) Ermöglicher sozialer Kontakte sowie das Automobil als sozialer Unterstützer (Engeln/Schlag 2001, S. 167; Bauer/Rottunda/Adler 2003, S. 316; Käser 2003, S. 51 f.; Zeitler/Buys 2015, S. 797 ff.), zum Beispiel beim Transport anderer oder bei Fahrten für andere, ferner das Angewiesensein auf Mitfahrgelegenheiten, das mit negativen Gefühlen sich selbst und den anderen gegenüber verbunden sein kann (Bauer/Rottunda/Adler 2003; Davey 2007, S. 61). Drittens verweisen die Ergebnisse darauf, dass eine stärkere Einbindung in ein soziales Netzwerk mit mehr Mobilität einhergeht, wobei sich diese Aussage auf Auswertungen bezüglich der Netzwerkgröße, der Personenzahl im Haushalt, und das Vorhandensein von Kindern, eines*iner Partner*in und Nachbarschaftskontakten stützt (Mollenkopf/Flaschenträger 2001, S. 119; Engstler et al. 2004, S. 237; infas/DLR 2010, S. 167), und nicht nur auf die PKW-Verfügbarkeit im Haushalt (Engstler et al. 2004, S. 237 f.; Mollenkopf/Kaspar 2005, S. 125). Der vierte Aspekt beschäftigt sich mit mobilitätsbezogenen Hindernissen, die den persönlichen Kontakt zu wichtigen Personen erschweren (Mollenkopf/Flaschenträger 2001, S. 191 ff.; Mollenkopf/Falk/Tacke 2004; Baas et al. 2005, S. 214 f.; Nowossadeck/Mahne 2017b, S. 321).

Damit wird die Bedeutsamkeit von Mobilität für soziale Einbindung im Alter in Grundzügen deutlich. Über die in Kapitel 2.3 dargestellten Befunde hinaus wird in der Literatur zwar häufig auf den Zusammenhang zwischen Mobilität und sozialer Teilhabe verwiesen, ohne ihn dabei jedoch empirisch näher zu untersuchen. Zudem bleibt die Rolle des geografischen Raums größtenteils begrenzt auf Gebietsunterschiede hinsichtlich der Bevölkerungsdichte oder politischer Administration und Zugehörigkeit. Dies trifft nicht nur auf den Zusammenhang mit außerhäuslicher Mobilität zu, sondern auch auf den Zusammenhang mit sozialen Beziehungen im Alter.

In ländlichen Gebieten verbringen ältere Menschen weniger Zeit außer Haus (Engstler et al. 2004, S. 237), die Tagesstrecken sind länger (infas/DLR 2010, S. 175) und die motorisierte Fortbewegung (mit dem PKW) steht mehr im Mittelpunkt (infas/DLR 2010, S. 45), wobei ostdeutsche ländlich wohnende Alleinlebende seltener über ein Auto verfügen (Mollenkopf/Kaspar 2005, S. 125). Vor allem im

ländlichen Raum steht das Auto in Zusammenhang mit der Zufriedenheit mit den Mobilitätsmöglichkeiten (Mollenkopf 2002a, S. 144). Dennoch geben auf dem Land lebende weniger häufig als urban lebende ältere Menschen an, Schwierigkeiten beim Erreichen von wichtigen Personen zu haben, obwohl hier die Wohnentfernungen zu diesen Personen größer sind (Mollenkopf/Flaschenträger 2001, S. 191 ff.; Baas et al. 2005, S. 214 f.). In (Kern-)Städten bzw. im urbanen Raum verbringen ältere Menschen mehr Zeit außer Haus, ihre Unterwegszeiten sind länger als auf dem Land und das Autofahren spielt hier ebenfalls eine wichtige, aber nicht alternativlose Rolle. Hingegen unterschieden sich die Wegeanzahl, die Wegezwecke und die Zahl der mobilen Personen nicht wesentlich zwischen ruralen und urbanen Gebieten (infas/DLR 2010, S. 175) und es wurde auch kein Zusammenhang der Siedlungsstruktur mit der realisierten Freizeitmobilität oder mit den Möglichkeiten der Fortbewegung gefunden (Scheiner 2006).

Die These, dass besser ausgestattete Regionen mit einem fluiden ÖPNV-Angebot und größerer geografischer Nähe zu Beziehungspersonen die Aufrechterhaltung von mobilen Aktivitäten und die Erreichbarkeit von sozialen Kontakten besser unterstützen und somit der altersbedingten Schrumpfung der sozialen Netzwerke und der Abnahme außerhäuslicher Mobilität aufgrund einer schlechteren funktionellen Gesundheit entgegenwirken (Menec et al. 2011; Buffel/Phillipson/Scharf 2012), gilt daher nur eingeschränkt. Hingegen bringen Huxhold/Fiori (2019, S. 955) an, dass die Infrastruktur und die Kulturgüter städtischer Umgebungen mehr Möglichkeiten für soziales Engagement bieten (Buffel/Phillipson/Scharf 2012). Im Gegensatz dazu könnten Menschen aus ländlichen Umgebungen kontextuelle Einschränkungen für soziales Engagement gegeben durch das Fehlen solcher Strukturen und Institutionen dadurch überwinden, dass sie mehr Zeit für weniger Aktivitäten aufwenden. Laut Simonson et al. (2013) korrespondiert die wirtschaftliche Stärke der Region mit dem Grad der sozialen Teilhabe älterer Personen. Demnach partizipieren sozioökonomisch schlechter gestellte Ältere an Bildungs- und Ehrenamtsaktivitäten in prosperierenden Regionen dennoch häufiger als in ökonomisch benachteiligten Gebieten (Simonson et al. 2013). Simonson et al. (2013) interpretieren, dass die Fülle des Angebots im lokalen Kontext und die vorhandene Struktur der Teilhabemöglichkeiten entscheidend für die soziale Integration älterer Menschen sind.

Allerdings könnte die geringere Ausstattung regionaler Gebiete ein Mehr an sozialen Netzwerkverbindungen erfordern, um über die Gemeinschaft Zugang zu Ressourcen zu erhalten, die die geografische Umgebung nicht liefert. Entsprechend verfügen ältere Menschen auf dem Land über größere familiäre Netzwerke und engere Beziehungen als in der Stadt (Schilling/Wahl 2002). Solche Verbindungen können mit sozialer Unterstützung einhergehen. Allerdings gelten diese Stadt-Land-Unterschiede vor allem für Westdeutschland, im Osten sind sie weniger ausgeprägt (Schilling/Wahl 2002). Ebenfalls existieren dort vielfältigere Netzwerke (Mollenkopf 2002a, S. 139), dies wird aber

nicht (nur) auf einen Mangel näherer Familienangehöriger oder Verwandter zurückgeführt, sondern eher als proaktive Öffnung des sozialen Netzwerks gedeutet.

Regionen, die ökonomisch und strukturell schlechter gestellt sind, sind häufiger vom Wegzug der (jüngeren) Bevölkerung betroffen. Die Bevölkerungsdichte ist in diesen Regionen zumeist geringer, so dass es weniger Personen gibt, mit denen potenziell (neue) Beziehungen eingegangen werden können. Es fehlt zunehmend an unterstützenden Familienmitgliedern wie auch an Personen, die verlorene Bindungen ersetzen können. Die fortschreitende Ausdünnung der Bevölkerung in diesen Gebieten geht mit der Schwierigkeit einher, die schwindende Netzwerkgröße im Alter auszugleichen. Diese These unterstützen die Ergebnisse von Huxhold/Fiori (2019). Regionale Unterschiede zwischen Stadt und Land bestehen demzufolge hinsichtlich der Abnahme der Netzwerkgröße, nicht jedoch in Bezug auf soziales Engagement oder soziale Unterstützung. Ihrer Interpretation nach sind ältere Menschen in Ballungsgebieten besser in der Lage, größere Netzwerke zu pflegen (Huxhold/Fiori 2019). Der Bevölkerungsrückgang hängt stark mit der Zahl und den Funktionen sozialer Beziehungen im Alter zusammen, allerdings zeigt sich dies nur für rurale Gebiete (Huxhold/Fiori 2019). Die Stadt-Land-Unterschiede könnten teilweise auf die bessere Erreichbarkeit von Netzwerkpersonen in städtischen Gebieten zurückzuführen sein, sie ermöglicht trotz altersbedingter Mobilitätseinbußen häufige Kontakte, folgern der Autor und die Autorin.

Daher ist zu erwarten, dass eine gut ausgestattete (Infra-)Struktur mit erweiterten Handlungsspielräumen älterer Menschen einhergeht. Allerdings beschäftigen sich wenige Studien konkret mit dem Zusammenhang zwischen der regionalen (Infra-)Struktur mit der realisierten Mobilität und den körperlichen Mobilitätsmöglichkeiten sowie der sozialen Eingebundenheit älterer Menschen.

An dieser Stelle ist neben quantitativer auch qualitativ orientierte Forschung notwendig, um umfängliche Einblicke in den Zusammenhang zwischen Mobilität, sozialen Netzwerken älterer Menschen und geografischem Gebiet zu erlangen. Vor diesem Hintergrund erhalten die empirischen Erkenntnisse dieser Arbeit, die ein tiefergreifendes Verständnis der Relationen im sozialen Raum zwischen außerhäuslicher Mobilität, sozialer Kontakte und regionalem Kontext (Forschungsziel A), schaffen, ihre Relevanz.

2.6.2 Der Zusammenhang von außerhäuslicher Mobilität, sozialen Kontakte und des regionalen Kontexts mit der Lebenszufriedenheit im Alter (zu Forschungsziel B)

Das Zusammenspiel zwischen außerhäuslicher Mobilität, sozialen Kontakten und dem regionalen Kontext im sozialen Raum steht zudem mit der Lebenszufriedenheit im Alter in Verbindung und ist Untersuchungsgegenstand des Forschungsziels B, welches den *Zusammenhang dieser Aspekte mit der Lebenszufriedenheit im Alter* identifiziert. Lebenszufriedenheit bezieht sich auf eine mehr oder minder

rationale Bewertung der eigenen Lebensverhältnisse und gilt als relativ stabiles Maß. Damit grenzt sich die Lebenszufriedenheit von anderen Konzepten, wie dem subjektiven Wohlbefinden, welches affektive Maße beinhaltet, und der Lebensqualität, die als übergeordnetes Konstrukt objektive und subjektive Lebensumstände bewertet, ab. Lebenszufriedenheit kann damit als Bewertungsmaß der Lebensverhältnisse in der Gesellschaft herangezogen werden; sie gilt als Indikator, inwieweit die Gesellschaft die Bedürfnisse ihrer Bürger*innen befriedigt (Veenhoven 1997) (Kapitel 2.4.1). Im Zusammenhang dieser Arbeit soll geprüft werden, inwieweit die definierten sozialräumlichen Aspekte mit Lebenszufriedenheit einhergehen.

Verschiedene (gerontologische) Ansätze erläutern, teilweise gegensätzlich, wie Lebenszufriedenheit bei älteren Menschen entstehen kann (Kapitel 2.4.2). Dabei kann der altersbedingte Rückzug aus den gesellschaftlichen Rollen, welcher auch einem Rückgang der Mobilität und der Verkleinerung sozialer Netzwerke bedeuten kann, als Entlastung empfunden werden. Dieses Disengagement (Cumming/Henry 1961) führt sodann zu erhöhter Lebenszufriedenheit älterer Menschen. Im Gegensatz dazu postuliert die Aktivitäts-These (Tartler 1961), dass Lebenszufriedenheit erhalten bleibt, wenn diesem Rückzug aktiv entgegengetreten wird und Bedürfnisse nach sozialen Kontakten und Mobilität tatsächlich erfüllt werden. Wie groß diese Bedürfnisse sind, ist allerdings eine Frage des bisherigen Lebensstils (Adler et al. 2000). Demnach sind Personen mit einem bisher häuslich-zentrierten Lebensstil zufriedener trotz schwindender sozialer Eingebundenheit und mobiler Aktivitäten im Gegensatz zu Personen mit einem nach außen gewandten Lebensstil. Auch die Kontinuitätstheorie (Atchley 1989) befördert diese Erklärung. Lebenszufriedenheit stellt sich vor allem dann ein, wenn das Maß bisheriger mobiler und sozialer Aktivitäten kontinuierlich gehalten wird. Wird die Lebenszeit als begrenzt erlebt, wie das im höheren Lebensalter eher der Fall ist, werden emotional bedeutsame Erlebnisinhalte relevanter, um Lebenszufriedenheit zu erlangen (Carstensen 1987). Mit diesem Ansatz könnte erklärt werden, dass hohe Lebenszufriedenheit im Alter besteht, weil die Konzentration auf wichtige, nahestehende Personen und Bewegung in näherer, mit emotionaler Bedeutung aufgeladener Umgebung relevanter wird. Lebenszufriedenheit kann aber auch durch kognitive Umstrukturierung (Thomae 1971) erreicht werden, wenn ungünstige Lebensumstände nicht aufgelöst werden können. Die kognitive Persönlichkeitstheorie (nach Thomae 1971) kann als Erklärung für das in der Literatur umstrittene Zufriedenheits-Paradox (Baltes/Baltes 1990) herangezogen werden, welches entsteht, wenn objektiv schlechte Lebensbedingungen eine gute subjektive Bewertung erfahren (Glatzer/Zapf 1984). Im Allgemeinen jedoch, stellt sich Lebenszufriedenheit ein, wenn gute objektive Lebensbedingungen subjektiv positiv bewertet werden.

Die aufgeführten Alternstheorien in ihrer Diversität lassen bereits vermuten, dass Lebenszufriedenheit in unterschiedlichen Lebenssituationen existieren kann und es herausfordernd ist, eine einheitliche Aussage darüber zu treffen, welche Umstände im Leben mit einer (hohen) Lebenszufriedenheit

einhergehen. Der „Dimensions of Welfare“-Ansatz nach Allardt (1973) versucht Dimensionen der Lebenszufriedenheit festzuhalten. Wenn in objektiver wie subjektiver Dimension vorhanden, führen die drei Kategorien von Grundbedürfnissen „Having“, „Loving“ und „Being“ zur Zufriedenheit. Dabei bezieht sich „Having“ unter anderem auf ökonomische Ressourcen oder Bedingungen des Umfelds, „Loving“ meint die Zugehörigkeit zu sozialen Konvois und „Being“ die gesellschaftliche Beteiligung und Möglichkeit zur Partizipation. Zudem geht der Bottom-up-Ansatz der Lebenszufriedenheit (Diener et al. 1999, S. 278) davon aus, dass Menschen gleiche oder ähnliche Bedürfnisse haben und die Befriedigung dieser durch externe Faktoren Lebenszufriedenheit (gleichartig) hervorbringt. Die genannten Bedürfniskategorien müssten dabei nicht nur auf individueller Ebene, sondern auch auf kollektiver Ebene verfügbar sein. Die kollektive Ebene umfasse ebenfalls die geografische Umgebung, sie könne als Erfüllungsort dieser Bedürfnisse gesehen werden, die mit der Höhe der Lebenszufriedenheit korrespondiert (Dittmann/Goebel 2010, S. 499). Auf theoretischer Ebene wurde dies bereits mit dem soziologischen Verständnis von Raum als sozialem Raum (Kapitel 2.1.1) erörtert, ebenso wurde auf Person-Umwelt-Ansätze verwiesen (Kapitel 2.1.2). Es ist anzunehmen, dass weder die Person mit ihren individuellen Ressourcen noch die räumliche Umgebung allein ausreichen, um eine umfassende Zusammenhangsbewertung bezüglich der Zufriedenheit im Alter zu treffen. Vielmehr gilt es, das sozialräumliche Zusammenspiel dieser personenbezogenen und umgebungsbezogenen Bottom-up-Faktoren zu berücksichtigen (Kapitel 2.4.3).

In der empirischen Literatur wird der Zusammenhang von außerhäuslicher Mobilität und Lebenszufriedenheit vor allem über die Bedeutungszuschreibungen älterer Menschen hergestellt (Mollenkopf/Flaschenträger 2001, S. 198; Hieber et al. 2006; Siren/Hakamies-Blomqvist 2009). So sei Mobilität beispielsweise das Bindeglied zwischen Personen und ihrer sozialen Umwelt (Mollenkopf et al. 1997) und eine zentrale Voraussetzung für den Zugang zu Gütern, Dienstleistungen und sozialen Kontakten (Mahne/Naumann/Block 2010, S. 149). Mobilität sei nicht Selbstzweck, sie stehe für Freiheit und körperliche Bewegung und trage zum Erleben von (neuen) Inhalten bei (Bonß/Kesselring 1999, S. 40; Mollenkopf/Flaschenträger 2001, S. 26; Hieber et al. 2006, S. 16 f.). Besonders deutlich wird der Stellenwert der Mobilität für die Lebenszufriedenheit, wenn es zu Mobilitätseinschränkungen kommt (Engeln 2003, S. 118; infas/DLR 2010, S. 85). Ebenfalls verweisen empirische Studien auf einen Zusammenhang zwischen der Zufriedenheit mit den eigenen Mobilitätsmöglichkeiten (Mollenkopf 2002b, S. 267) oder der körperlichen Bewegungsfähigkeit (Mollaoğlu/Tuncay/Fertelli 2010) und der allgemeinen Lebenszufriedenheit. Zudem moderiert die Zufriedenheit mit den Mobilitätsmöglichkeiten den Zusammenhang anderer Variablen mit der Lebenszufriedenheit, so beispielsweise die Zufriedenheit mit der körperlichen Gesundheit oder mit dem sozialen Netzwerk (Mollenkopf et al. 2005a).

In der Literatur herrscht weitgehend Einigkeit darüber, dass soziale Netzwerke und deren Beschaffenheit bedeutende Aspekte für die Lebenszufriedenheit darstellen (Seeman/Berkman 1988; O'Connor 1995; Schumacher/Gunzelmann/Brähler 1996; Pinquart/Sörensen 2000; Engstler 2010, S. 16; Angelini et al. 2012, S. 302; Bennett/Riedel 2013; Tomás et al. 2013; Solé-Auró/Cortina 2019). Dabei zeigen sich eine Paarbeziehung (Schumacher/Gunzelmann/Brähler 1996; Tesch-Römer 2010, S. 130 f.; Engstler 2010, S. 16; Angelini et al. 2012, S. 302; Solé-Auró/Cortina 2019), die Größe des sozialen Netzwerks (Tesch-Römer/Wurm 2006; Litwin/Stoeckel 2013) oder die Qualität von Beziehungen als im Zusammenhang mit der Lebenszufriedenheit stehen, ebenfalls sind negative Verbindungen durch konfliktbehaftete oder belastende Kontakte nachweisbar (Kruse/Wahl 1999; Lang 2000; Pinquart/Sörensen 2000; Gabriel/Bowling 2004; Tomás et al. 2013).

In der auf Deutschland bezogenen Studie zum Zusammenhang individueller Variablen mit der allgemeinen Lebenszufriedenheit der erwachsenen Bevölkerung in der zweiten Lebenshälfte von Tesch-Römer/Wurm (2006) werden etwa 10–20 Prozent der Variation von Lebenszufriedenheit durch individuelle Faktoren erklärt. Dementsprechend müssen weitere Elemente existieren, die in Verbindung mit der allgemeinen Lebenszufriedenheit stehen. Auf kollektiver, überindividueller Ebene wären hier regionale Merkmale in Form kontextueller Charakteristika denkbar. Die in Kapitel 2.5.3 dargestellten Arbeiten zeigen gemeinschaftlich auf, dass erstens die Lebenszufriedenheit regional unterschiedlich verteilt ist und dass zweitens der nationale oder regionale Kontext im Zusammenhang mit dem individuellen Altern steht. Auch wenn die Stärke der gefundenen Verbindungen gering ausgeprägt sind, Ergebnisse teilweise schwer interpretierbar sind oder Teilergebnisse eher kontrovers anmuten, weisen die dargestellten Studien und ihre Ergebnisse grundsätzlich in eine Richtung: Menschen, die unter ungünstigeren Rahmenbedingungen leben, sind weniger zufrieden mit ihrem Leben im Alter.

Je nach Art der Untersuchung gehen die Differenzen zwischen den Ländern oder Regionen in ihrem Wohlfahrtssystem (Hansen/Slagsvold 2012), in den Ausgaben für die Alterssicherung und für das Gesundheitssystem (Böhnke/Kohler 2008), regionale Strukturdifferenzen wie Stadt und Land (Goebel/Habich/Krause 2010), Ländlichkeit (Schilling/Wahl 2002), Ost- und Westdeutschland (Gerstorf/Wagner 2010), die Arbeitslosenquote bzw. die Dichte der Ärzt*innen (Gerstorf et al. 2010) die Armutsquote (Luhmann/Murdoch/Hawkey 2015), sowie die demografische Entwicklung (Wiest/Nowossadeck/Tesch-Römer 2015) mit Unterschieden in der Lebenszufriedenheit einher. In der Literatur werden neben direkten Zusammenhängen auch unterschiedliche Interaktionseffekte, die zwischen der individuellen und regionalen Ebene wirken, beschrieben. Nicht zuletzt verweisen die unterschiedlichen Befunde auf eine uneindeutige Ergebnislage bezüglich des Zusammenhangs zwischen Lebenszufriedenheit im Alter und kontextueller Merkmale.

3 Quantitative Studie

3.1 Übersicht

Die quantitative Studie bildet den ersten empirischen Teil dieser Arbeit. Mit Individualdaten aus dem *Deutschen Alterssurvey* und Regionaldaten der *Indikatoren und Karten zur Stadt- und Raumentwicklung* werden unter Verwendung von Korrelationsanalysen und Mehrebenen-Regressionsverfahren die beiden übergeordneten Forschungsziele verfolgt: Erstens wird eine umfängliche Betrachtung zum sozialen Raum vorgenommen, die die Aspekte außerhäusliche Mobilität, soziale Kontakte und die Charakteristika des regionalen Kontexts einbezieht (Forschungsziel A). Zweitens wird untersucht, inwieweit diese Aspekte des sozialen Raums in Verbindung mit der allgemeinen Lebenszufriedenheit älterer Menschen in Deutschland stehen (Forschungsziel B).

Die genannten Forschungsziele wurden bereits aus der einschlägigen Forschungsliteratur und den ausgewählten theoretischen Befunden entwickelt (Kapitel 2.6). An dieser Stelle schließt sich die Aufgabe an, die zu testenden Hypothesen (H) festzulegen. Die im vorangegangenen Kapitel 2.6 beschriebenen Forschungslücken in der bisherigen Literatur heben die Relevanz der Hypothesen hervor, die zudem mit den theoretischen Bezügen aus den vorangegangenen Kapiteln fundiert werden. Im Kapitel 3.3 werden die verwendeten Datensätze beschrieben und in Kapitel 3.4 die theoretischen Konstrukte *außerhäusliche Mobilität*, *soziale Kontakte*, *allgemeine Lebenszufriedenheit* und strukturelle Merkmale des *regionalen Kontexts* operationalisiert. Aufgrund fehlender Werte im Individualdatensatz kommt es zu einer Fallzahlreduzierung in der verwendeten Teilstichprobe; der Beschreibung des Datensatzes geht eine Analyse dieser fehlenden Werte voraus (Kapitel 3.5 Beschreibung der Teilstichprobe). Nach einer deskriptiven Datenbeschreibung (Kapitel 3.5.2) klären die Beschreibung der verwendeten Mehrebenenmodelle, eine Diskussion des Schätzverfahrens sowie wichtige Prinzipien bei der Datenauswertung die Vorgehensweise (Kapitel 3.6). Die anschließende Ergebnisdarstellung untergliedert sich nach der Reihenfolge der aufgestellten Forschungsziele (Kapitel 3.7). Das Kapitel schließt mit einer Zusammenfassung der Ergebnisse (Kapitel 3.7.3). Eine weiterführende Diskussion erfolgt im Schlussteil dieser Arbeit (Kapitel 5).

3.2 Hypothesen

3.2.1 Hypothesen zum Verhältnis zwischen außerhäuslicher Mobilität, sozialen Kontakten und der regionalen Ausstattung (zu Forschungsziel A)

Das erste Ziel der statistischen Analysen ist es, quantitative Nachweise über das Zusammenspiel zwischen außerhäuslicher Mobilität, sozialen Kontakten und dem regionalen Kontext zu erbringen (Forschungsziel A). Nach der raum- bzw. handlungstheoretischen Auffassung dieser Arbeit (Kapitel 2.1 und Kapitel 2.2) kann ein Verständnis von Raum abgeleitet werden, welches den regionalen Kontext, soziale Kontakte und Mobilität umschließt und diese Elemente in eine *sozialräumliche* Ordnung bringt. Es stellt sich damit die Frage nach deren empirischer Evidenz.

In der einschlägigen empirischen Literatur finden sich selten Untersuchungen aus raumsoziologischer Sicht (Manderscheid 2013, S. 53). Bisherige Beiträge befassen sich vor allem aus ökogerontologischer Perspektive mit diesen Themen und beziehen entweder lediglich urbane Gebiete ein (Mollenkopf et al. 1997; Engeln/Schlag 2001; Mollenkopf/Flaschenträger 2001; Engeln 2003), fokussieren individuelle und gemeinschaftlich genutzte Verkehrsmittel (Engeln/Schlag 2001) sowie Freizeitmobilität (Rudinger/Holz-Rau/Grotz 2004) oder legen den Schwerpunkt auf altersbedingte Kontinuität und Veränderung der Mobilität (Hieber et al. 2006). Studien aus der Verkehrs- und Raumplanung analysieren zumeist Ist-Zustände der Mobilität bestimmter Zielgruppen mit dem Ziel, zukünftige (praktische) Entwicklungen zu fundieren (z. B. infas/DLR 2018). Untersuchungen zur Lebenspraxis (z. B. Burnett/Lucas 2010; Wilde 2014) interessieren sich für die soziale Wirklichkeit dieser Aspekte aus der Sichtweise bestimmter Zielgruppen und können daher nur kleinere Gebietseinheiten in den Blick nehmen (Kapitel 2.3). Aus diesen Gründen liefert die vorliegende Studie, die den Fokus auf Mobilität und soziale Beziehungen in Verbindung mit den verorteten (Infra-)Strukturen in Deutschland unter Einbezug der Zielgruppe älterer Menschen legt, einen empirischen Mehrwert.

Zunächst wird die Verbindung von außerhäuslicher Mobilität und sozialen Beziehungen auf der individuellen Ebene beleuchtet. Es ist zu erwarten, dass außerhäusliche Mobilität und soziale Kontakte in einem positiven Zusammenhang stehen. Die Literatur verweist zwar auf die Abnahme der Verkehrsleistung und der Mobilität (weniger Wegezeiten und weniger Tagesstrecken) mit steigendem Alter (infas/DLR 2010, S. 77) sowie auf ein kleineres soziales Netzwerk im Alter (Wagner/Schütze/Lang 2010, S. 334). Empirische Nachweise für einen Zusammenhang zwischen diesen beiden individuellen Ressourcen sind jedoch rar. Aus bisherigen Studien lassen sich vier Aspekte extrahieren (Kapitel 2.6.1) welche hier nur kurz wiederholt werden sollen: Ein großer Teil der Wege älterer Menschen fällt für soziale Beziehungen an (1). Zudem verlassen ältere Menschen häufiger das Haus, wenn sie in ein engmaschiges soziales Netzwerk eingebunden sind (2); die Verkehrsmittelnutzung älterer Menschen steht im Zusammenhang mit ihrer Haushalts- und Netzwerkstruktur (3). Darüber hinaus haben ältere

Personen mit eingeschränkter Mobilität Schwierigkeiten, den persönlichen Kontakt mit für sie wichtigen Personen zu halten (4).

Die geschilderte theoretische Perspektive und der bisherige empirische Kenntnisstand motivieren die Forschungsaufgabe: Es gilt den Zusammenhang zwischen außerhäuslicher Mobilität und sozialen Beziehungen genauer zu untersuchen.

H₁ 1a: Es besteht ein Zusammenhang zwischen sozialen Kontakten (Individualmerkmale) und außerhäuslicher Mobilität (Individualmerkmale).

Anschließend ist nach der Rolle von räumlichen (Infra-)Strukturen beim Zusammenspiel von außerhäuslicher Mobilität, sozialen Kontakten und regionalem Kontext im Sozialraum zu fragen. Die Annahme ist naheliegend, dass der Kontext, welcher hier durch geografisch-räumliche, (infra-)strukturbeschreibende Merkmale repräsentiert wird, einen eigenständigen Zusammenhang mit der außerhäuslichen Mobilität und den sozialen Beziehungen im Alter aufweist. Diese Perspektive auf die Mobilität und die soziale Eingebundenheit älterer Menschen stützt sich auf die grundsätzliche These, dass Kontextmerkmale auf der Makroebene mit den individuellen Möglichkeiten, Fähigkeiten und Ressourcen auf der Mikroebene in Verbindung stehen. Einige Studien greifen diese Perspektive auf und zeigen den Zusammenhang zwischen der Wohnumgebung und der Gesundheit ihrer Bewohner*innen (für eine Übersicht Yen/Michael/Perdue 2009), zum Beispiel anhand der Schadstoffbelastungen der Außenluft (Wolf 2004) oder des sozioökonomischen Status des Stadtgebiets (Rottmann et al. 2013).

Bestimmte individuelle Merkmale konzentrieren sich in entsprechenden Regionen, wie Bourdieu beobachtete. (Individuelle) soziale Ungleichheit manifestiert sich daher räumlich (Bourdieu 1997). So würden privilegierte Personen mit höherer Kapitalausstattung in strukturell besser ausgestatteten Regionen leben. Wenn individuelle Merkmale in einem positiven Zusammenhang mit der Region stehen, könnten entsprechend weniger ausgestattete Regionen existieren, in denen vorrangig ältere Personen mit geringeren individuellen Ressourcen leben (Kapitel 2.1.1). Wie die ökogerontologische Theorie erklärt, steht die Umgebung (wie beispielsweise die (infra-)strukturelle Ausstattung) in Beziehung zum Leben im Alter: Wie stark eine Umgebung an die individuellen Anforderungen älterer Menschen mit abnehmenden Fähigkeiten und Ressourcen angepasst ist, korrespondiert damit, wie sich das Leben in ihr gestalten lässt (Kapitel 2.1.2).

Dieser Sichtweise folgend existieren in der Literatur inzwischen empirische Studien, die auf die Verbindung des Kontexts mit der individuellen Entwicklung im Alter hinweisen, insbesondere auf die Bedeutung des näheren Sozialraums und des Quartiers für das erfolgreiche Altern (Kricheldorf/Oswald 2015). Andere Zuschnitte wie die Kategorien Stadt und Land oder Ost- und Westdeutschland halten

regionale Disparitäten fest. Einige Studien fokussieren dabei die Zusammenhänge zwischen Kontext und sozialen Beziehungen oder außerhäuslicher Mobilität älterer Menschen (Kapitel 2.3.). Die Literatur beschränkt sich hier allerdings häufig auf die Unterschiede sozialer Kontakte und Mobilität nach Bevölkerungsdichte. Allerdings sind die Ergebnisse nicht immer eindeutig (Kapitel 2.6.1).

Zusammenfassend zeigt sich in diesen Studien, dass sich im Hinblick auf Mobilität Unterschiede zwischen Stadt und Land finden, beispielsweise sind die zurückgelegten Strecken auf dem Land weiter (infas/DLR 2010, S. 175) und die Autoabhängigkeit wird in ländlichen Gebieten stärker proklamiert (Käser 2003, S. 90; Haustein/Siren 2015, S. 476 f.). Hingegen finden sich in der Stadt häufiger Schwierigkeiten beim Erreichen wichtiger Personen (Mollenkopf/Flaschenträger 2001, S. 191 ff.) und die Unterwegszeiten sind in städtischen Lagen länger (infas/DLR 2010, S. 175).

Es lässt sich nicht eindeutig klären, ob ältere Menschen auf dem Land in größere und engere familiäre oder freundschaftliche Netze eingebunden sind und ob sie mehr soziale Unterstützung erhalten oder sich häufiger sozial engagieren als solche aus städtischen Gebieten.

Drei der in Kapitel 2.3. vorgestellten Studien nehmen auf Charakteristika deutscher (Stadt- und Land-)Kreise und kreisfreier Städte Bezug. Der Rückgang der Netzwerkgröße, des sozialen Engagements und der sozialen Unterstützung älterer Menschen korrespondiert lediglich mit ruralen Gebieten mit einem überdurchschnittlichen Bevölkerungsrückgang (Huxhold/Fiori 2019). Zudem zeigt sich eine Verknüpfung von sozialer Teilhabe durch Bildungsaktivitäten und Ehrenamt mit der Wirtschaftskraft der (Stadt- und Land-)Kreise und kreisfreien Städte (Simonson et al. 2013). Personen mit geringen individuellen Ressourcen, die in ökonomisch schlechter gestellten Gebieten wohnen, haben besonders geringe Chancen auf Teilhabe (Simonson et al. 2013). Ebengleich findet sich ein niedrigerer Grad an sozialer Integration in strukturschwachen und Tourismusregionen (Wiest/Nowossadeck/Tesch-Römer 2015). In allen drei Studien sind die festgestellten Zusammenhangshöhen bzw. die Unterschiedswerte allerdings eher gering, so dass weitere Forschungsbemühungen bei der Frage nach dem Zusammenhang zwischen dem Kontext und den sozialen Bezügen älterer Menschen notwendig sind.

Für die nachfolgenden Analysen wurden Merkmale auf der Ebene der Kreise¹⁰ ((Stadt- und Land-)Kreise und kreisfreie Städte) als Proxys¹¹ für die regionale Ausstattung ausgewählt. Die Kreise für vielerlei Aufgaben zuständig, beispielsweise organisieren sie in der Regel den ÖPNV und müssen die Erreichbarkeit von Institutionen der Daseinsvorsorge sicherstellen. Sie sind verantwortlich für das

¹⁰ Um eine bessere Lesbarkeit zu gewährleisten werden (Stadt- und Land-)Kreise und kreisfreie Städte in dieser Arbeit ab Kapitel 3.1. bis inklusive Kapitel 3.6. als *Kreise* bezeichnet. Die Kreise umfassen ebenfalls Sonderformen wie z. B. die Region Hannover, den Regionalverband Saarbrücken oder den Stadtstaat Berlin.

¹¹ Stellvertreter oder Ersatzgrößen

Gesundheitswesen sowie für die Erschließung durch Kreisstraßen und gewähren Leistungen nach dem Sozialgesetzbuch XII. Darüber hinaus betreiben sie Regionalentwicklung und Sozialplanung; besonders Letztere ist essenziell für die erfolgreiche Alltagsbewältigung, da sie partizipativ und bürgernah Strukturen der Daseinsvorsorge etabliert. Ebenfalls sind sie Empfänger von Mittelzuweisungen durch den Bund und die Länder.

Die Relevanz der Umgebung wird durch bereits genannte theoretische Annahmen gestützt, allerdings muss aufgrund der bisherigen gemischten und lückenhaften empirischen Ergebnisse die Verbindung regionaler Ausstattung und (Infra-)Strukturen mit der außerhäuslichen Mobilität und den sozialen Kontakten älterer Menschen in explorativer Herangehensweise untersucht werden. Die auf Kreisebene verwendeten regionalen Charakteristika beinhalten strukturelle Merkmale wie die Steuereinnahmen, den Anteil an Langzeitarbeitslosen an allen Arbeitslosen oder die Anzahl der Ärzt*innen auf 100.000 Einwohner*innen. Die strukturellen Merkmale sollen bezüglich ihrer Zusammenhänge mit der außerhäuslichen Mobilität und den sozialen Kontakten im Alter, geprüft werden. Da erwartet wird, dass individuelle wie (infra-)strukturelle Ressourcen zusammenspielen, werden sie gemeinsam untersucht. Dies hat den Vorteil einer perspektivischen Erweiterung. Mit der Kopplung wird die Analyse individueller Merkmale systematisch auf Aspekte kollektiv genutzter regionaler Kontexte ausgedehnt. Die Studie leistet einen Beitrag zur wissenschaftlichen Forschung, indem die meist wenig beachteten regionalen Merkmale in Zusammenhang mit individueller Ungleichheit gestellt werden und damit das Verständnis der Zusammenhänge mit der regionalen Umgebung für das Alter erweitert wird. Aus gesellschaftlicher Sicht ist dieses Wissen notwendig, um diejenigen Teile der Bevölkerung in den Blick zu nehmen, denen diese Ungleichheiten besonders stark zum Nachteil dienen. Gut informierte politische Strategien auf der Makroebene haben das Potenzial, diesen Ungleichheiten entgegenzutreten.

Es werden folgende Hypothesen aufgestellt:

H₁ 1b: Es besteht ein Zusammenhang zwischen regionaler Ausstattung (Kontextmerkmale) und außerhäuslicher Mobilität (Individualmerkmale).

H₁ 1c: Es besteht ein Zusammenhang zwischen regionaler Ausstattung (Kontextmerkmale) und sozialen Kontakten (Individualmerkmale).

Eine Alternativhypothese wird bestätigt, wenn ein Zusammenhang zwischen regionaler Ausstattung und außerhäuslicher Mobilität bzw. den sozialen Kontakten älterer Menschen nachweisbar ist. Dies erfordert, dass mindestens ein Zusammenhang unter Berücksichtigung der Zusammenhänge der anderen Variablen in der Regressionsanalyse nachweisbar ist und dieser nach ggf. notwendiger

Adjustierung des Signifikanzniveaus aufgrund multiplen Testens (Kapitel 3.6.3) mindestens als signifikant bestehen bleibt.

3.2.2 Hypothesen zum Zusammenhang der außerhäuslichen Mobilität, der sozialen Kontakte und der regionalen Ausstattung mit der Lebenszufriedenheit im Alter (zu Forschungsziel B)

Als ein weiteres Ziel soll der Zusammenhang der Merkmale auf Individualebene (außerhäusliche Mobilität und soziale Kontakte) und der räumlichen (Infra-)Strukturen auf der Kontextebene mit der allgemeinen Lebenszufriedenheit im Alter identifiziert werden (Forschungsziel B).

Die soziologische Literatur legt den Fokus ihrer Untersuchungen zur Lebenszufriedenheit vor allem auf soziodemografische und -ökonomische Merkmale (Kapitel 2.4.3). Für den Zusammenhang alltäglicher Mobilität mit der Lebenszufriedenheit existieren zumeist nur hypothetische Annahmen, selten wird die Verbindung empirisch geprüft wie bei der Studie von Mollaoğlu/Tuncay/Fertelli (2010): Sie weisen einen Zusammenhang zwischen körperlicher Bewegungsfähigkeit und allgemeiner Lebenszufriedenheit nach (Kapitel 2.5.1). Für die außerhäusliche Mobilität wird darüber hinaus angenommen, dass vor allem fehlende Mobilität als eine Einschränkung wahrgenommen wird und dies mit Unzufriedenheit einhergeht. Hingegen ist in der Literatur bekannt, dass soziale Bezüge in Verbindung mit der allgemeinen Lebenszufriedenheit stehen (Kapitel 2.5.2). Seltener beziehen sich Untersuchungen allerdings auf die Gruppe der alten Menschen und erklären, in welchem Maße negativ konnotierte soziale Beziehungen auch negativ assoziiert sind, wie es die sozioemotionale Selektivitätstheorie (Carstensen 1987; 1991) nahelegt (Kapitel 2.4.2). Jedoch wurden in der einschlägigen Literatur nur wenige Studie gefunden, die auf die Unterschiede in der Relevanz zwischen sozialer Eingebundenheit und Mobilität für die Lebenszufriedenheit eingehen, wie beispielsweise Mollenkopf et al. (2005a): Sie machen Mobilität als Moderator für den Zusammenhang von Lebenszufriedenheit und anderen Teilzufriedenheiten wie einem zufriedenstellenden sozialen Netzwerk aus. Häufig wird in der Literatur das Konzept der „Dimensions of Welfare“ nach Allardt (1973) zitiert, welches Dimensionen der Lebenszufriedenheit den drei Kategorien „Having“, „Loving“ und „Being“ zuordnet (Kapitel 2.4.3). Demnach würden mobilitätsbeschreibende Aspekte der Kategorie „Being“ und soziale Kontakte der Kategorie „Loving“ zugeschrieben; eine Verbindung beider mit der Lebenszufriedenheit kann demnach erwartet werden.

Es ist zudem bislang nicht hinreichend geklärt, ob vorteilhafte regionale Strukturen in einem positiven Zusammenhang mit der allgemeinen Lebenszufriedenheit älterer Menschen stehen. Aus den theoretischen Überlegungen ist ableitbar, dass räumliche Kontexte einen Rahmen sozialer Handlungen bilden und im Zusammenhang mit individuellen Lebenslagen stehen. Im Hinblick auf die Syntheseleistung (Löw 2001) werden relationale Anordnungen in Form regionaler Ordnungen

beschrieben, die in günstigen oder ungünstigen Verteilungen resultieren und in Verbindung mit dem sozialen Handeln treten. Dieser Handlungsrahmen in Form von regionalen Opportunitätsstrukturen würde sodann in Beziehung zur Lebenszufriedenheit im Alter stehen. Es ist zu prüfen, ob ein positiver Zusammenhang auf die Lebenszufriedenheit älterer Personen besteht, wenn eine gut ausgebaute Angebots- und Versorgungsstruktur in einer Region vorhanden ist. Aus Sicht von ökogerontologischen Theorien (Kapitel 2.4.2) wird (Lebens-)Zufriedenheit als ein Resultat eines Gleichgewichts zwischen Umweltanforderungen und den eigenen Ressourcen postuliert.

Insbesondere Studien zur Lebenszufriedenheit im Alter in Deutschland, die räumliche Merkmale auf Länder-, Kreis- oder Kommunenebene einbeziehen, sind rar. Daher wird mit dieser Arbeit ein Beitrag zum Thema verfasst, der objektive räumliche Charakteristika auf Ebene der Kreise mit Merkmalen auf individueller Ebene in Verbindung bringt. Aktuelle Studien dokumentieren eine unterschiedliche Verteilung der Lebenszufriedenheit im Alter zwischen verschiedenen Nationen oder Regionen und erklären diese Unterschiede mit den Auswirkungen politischer und gesellschaftlicher Ereignisse und Verhältnisse auf die Lebenszufriedenheit (Kapitel 2.5.3). Hinsichtlich der Lebenszufriedenheit im Alter legt dies Unterschiede zwischen kleineren Gebietseinheiten wie Kreisen, Kommunen oder Quartieren nahe, die an Merkmale dieser Gebiete geknüpft sind. Somit werden die Fragen aufgeworfen, welche kleinräumigen regionalen Disparitäten es in der Versorgungs- und Angebotsstruktur gibt und ob diese, möglicherweise zusammen mit individuellen Merkmalen, im Zusammenhang mit der Zufriedenheit im Alter stehen.

Einige Autor*innen betonen die methodischen Herausforderungen bei der Untersuchung der Lebenszufriedenheit im Alter (Kapitel 2.6.2). Es wird von einer schwierigen Datenlage bezüglich regionaler Merkmale und der Verbindung zu individuellen Merkmalen gesprochen sowie von einem Mangel an empirischen Studien, die den Zusammenhang von regionalen Unterschieden und der individuellen Lebenssituation im Alter untersuchen (Wiest/Nowossadeck/Tesch-Römer 2015, S. 5). Möglicherweise liegt das bisher eher geringe Wissen über kontextuelle Zusammenhänge mit der Lebenszufriedenheit im Alter unter anderem hierin begründet. An dieser Stelle wird ein Beitrag geleistet, diesen Forschungslücken zu begegnen.

Zudem handelt es sich bei den dargestellten Ergebnissen zu regionalen Merkmalen im Zusammenhang mit der Lebenszufriedenheit im Alter (Kapitel 2.5.3) um eine Anzahl von Einzelbefunden, die empirisch aus verschiedenen Daten und mithilfe unterschiedlicher Analysemethoden gewonnen wurden und die sich nicht nahtlos ergänzen. Einige der Studien finden keine eigenständigen Verbindungen kontextueller Merkmale mit der Lebenszufriedenheit und nur wenige Studien untersuchen Moderationen durch räumliche Faktoren. Dementsprechend bleibt weiterhin unklar, inwieweit kleinräumige Merkmale mit dem Leben und die allgemeine Lebenszufriedenheit in der zweiten Lebenshälfte verknüpft sind.

Zusammenfassend zeigt sich, dass die bestehende Literatur den Zusammenhang der sozialräumlichen Verbindung von regionalen Merkmalen, sozialen Netzwerken und außerhäuslicher Mobilität mit der allgemeinen Lebenszufriedenheit im Alter nicht umfassend darstellen kann. Zudem lässt sich keine Studie finden, die explizit die Zielgruppe der älteren Menschen in Deutschland wählt, um den Zusammenhang der genannten kontextuellen und individuellen Merkmale mit der allgemeinen Lebenszufriedenheit zu analysieren oder räumliche Moderationen zu identifizieren.

Ein weiteres Ziel dieser statistischen Analysen ist es daher zu prüfen, in welchem Zusammenhang außerhäusliche Mobilität und soziale Bezüge als individuelle Ressourcen mit der allgemeinen Lebenszufriedenheit im Alter stehen. Zudem soll geklärt werden, ob sich die strukturelle Ausstattung einer Region mit der allgemeinen Lebenszufriedenheit ihrer älteren Bewohner*innen verknüpft ist, und zwar bei gleichzeitiger Betrachtung der individuellen Ressourcen. Es ist zu fragen, ob die Gebietsunterschiede nach (statistischer) Kontrolle bedeutsamer individueller Merkmale bestehen bleiben.

H₁ 2a: Es besteht ein Zusammenhang zwischen der außerhäuslichen Mobilität (Individualmerkmale) und der allgemeinen Lebenszufriedenheit (Individualmerkmal).

H₁ 2b: Es besteht ein Zusammenhang zwischen den sozialen Kontakten (Individualmerkmale) und der allgemeinen Lebenszufriedenheit (Individualmerkmal).

H₁ 2c: Es besteht ein Zusammenhang zwischen der regionalen Ausstattung (Kontextmerkmale) und der allgemeinen Lebenszufriedenheit (Individualmerkmal)

Eine Alternativhypothese wird bestätigt, wenn ein Zusammenhang zwischen außerhäuslicher Mobilität bzw. sozialen Kontakten bzw. regionaler Ausstattung und der allgemeinen Lebenszufriedenheit älterer Menschen nachweisbar ist. Dies erfordert, dass mindestens ein Zusammenhang unter Berücksichtigung der Zusammenhänge der anderen Variablen in der Regressionsanalyse nachweisbar ist und dieser nach ggf. notwendiger Adjustierung des Signifikanzniveaus aufgrund multiplen Testens (Kapitel 3.6.3) mindestens als signifikant bestehen bleibt.

Das vierte und letzte Ziel der statistischen Analysen beschäftigt sich mit einer Interaktion zwischen der Individual- und der Kontextebene. Wie in den vorangegangenen Kapiteln erläutert wurde, ist davon auszugehen, dass individuelle Ressourcen mit der Lebenszufriedenheit im Alter verbunden sind und dass kontextuelle, sozialräumliche Rahmenbedingungen im Zusammenhang mit der allgemeinen Lebenszufriedenheit im Alter stehen. Zudem sollten, beim Zusammenkommen begrenzter individueller

Ressourcen und schlechter ökonomischer Rahmenbedingungen einer Region, dann damit besonders geringe Chancen auf eine hohe Zufriedenheit einhergehen.

Daher soll in der vorliegenden Arbeit geprüft werden, ob sich in strukturell und sozioökonomisch schlechtergestellten Gebieten die Lebenszufriedenheit zwischen Personen mit weniger individuellen Ressourcen gegenüber mobilen bzw. sozial gut eingebundenen älteren Menschen stärker unterscheidet. In strukturell bessergestellten Gebieten sollten die Unterschiede der beiden Personengruppen hinsichtlich ihrer Lebenszufriedenheit nicht allzu groß sein. Der Zusammenhang in schlechtergestellten Regionen müsste sodann stärker durch individuelle Ressourcen ausgeglichen werden.

Hinweise hierzu liefern Gerstorf et al. (2010), deren Ergebnisse sich allerdings nicht ausschließlich auf ältere Personen beziehen (Kapitel 2.5.3). Die Unterschiede zwischen Menschen mit hohem Bildungsgrad und Menschen mit niedrigem Bildungsgrad verstärken sich in sozioökonomisch schlechtergestellten Gebieten: Weniger gebildete Personen sind hier deutlich stärker von einem relativen Mangel an lokalen Gemeinschaftsressourcen betroffen als Personen mit höherer Bildung. Die Studie zeigt, dass regionale Gegebenheiten Zusammenhänge individueller Merkmale wie Bildung mit dem Verlauf der Lebenszufriedenheit moderieren (Gerstorf et al. 2010).

Für die vorliegende Untersuchung ist folglich zu fragen, ob die individuellen Merkmale der sozialen Eingebundenheit und der außerhäuslichen Mobilität im Alter in weniger ausgestatteten Regionen eine größere Rolle für die allgemeine Lebenszufriedenheit spielen. In der Tradition der ökologischen Gerontologie (Kapitel 2.1.2) ist die Kompatibilität der Umwelt insbesondere dann essenziell, wenn persönliche Kompetenzen im Alter abnehmen, um trotzdem zu einem gelungenen Anpassungsprozess und höherer Lebenszufriedenheit zu gelangen (Lawton/Nahemow 1973). Die Wahrnehmungs-, Vorstellungs- und Erinnerungsprozesse, mit denen in der Syntheseleistung der Raum konstituiert wird, sind an die individuell verfügbaren Ressourcen gekoppelt, wobei es zu einer an die Ressourcenausstattung gebundenen Wirksamkeit von regionalen Strukturen kommt (Kapitel 2.1.1). Da Raum als handlungsstrukturierend begriffen werden kann, können soziale Kontakte den Zusammenhang der räumlichen Umgebung mit der Zufriedenheit im Alter moderieren. In der Literatur zu sozialen Netzwerken wird bezüglich älterer Menschen häufig auf ein Unterstützungspotenzial als Funktion sozialer Netzwerke verwiesen. Ob dieses Unterstützungspotenzial möglicherweise fehlende regionale Strukturen kompensieren kann, ist fraglich. Zudem könnte insbesondere in strukturschwachen Gebieten ein größeres Maß an Mobilität notwendig sein, um das Strukturdefizit durch diese individuellen Ressourcen auszugleichen. Ob die Höhe der Lebenszufriedenheit einer älteren Person mit der Höhe der Ausstattung ihrer regionalen Umgebung einhergeht, ist also auch eine Frage nach der Verfügbarkeit ihrer individuellen Ressourcen. Hinsichtlich der Chance auf eine hohe Lebenszufriedenheit wären damit Personen mit individueller und regionaler Deprivation doppelt

benachteiligt. Hingegen träfe der regionale Zusammenhang Personen mit besseren individuellen Ressourcen in benachteiligten Gebieten nicht in diesem Maße.

Um die Rolle regionaler Versorgungs- und Angebotsstrukturen zu ermitteln, ist es notwendig, die (infra-)strukturellen Gegebenheiten zusammen mit den individuellen Ressourcen zu untersuchen, um das Ausmaß ihres Beitrags zu identifizieren. Bislang liegen jedoch wenige Studien vor, die ein solches Zusammenspiel individueller und regionaler Aspekte im Hinblick auf die Lebenszufriedenheit älterer Menschen untersucht haben (Kapitel 2.6.2).

Konkreter gefasst bedeutet die formulierte Erwartung: Wenn ältere Personen über geringe Mobilitätsmöglichkeiten verfügen und wenig sozial integriert sind, gehen damit besonders niedrige Chancen auf hohe Lebenszufriedenheit in Regionen mit schlechten strukturellen Gegebenheiten einher. Individuelle und regionale Deprivation stehen für eine kumulierte Benachteiligung dieser Personen. Im Gegensatz dazu trifft eine mangelhafte regionale Ausstattung Personen mit mehr individuellen Ressourcen nicht im gleichen Maße.

H₁ 3a: Es existiert ein Zusammenhang zwischen der allgemeinen Lebenszufriedenheit (Individualmerkmal) und der Interaktion von außerhäuslicher Mobilität (Individualmerkmale) und regionaler Ausstattung (Kontextmerkmale). (Cross-Level-Interaktion)

H₁ 3b: Es existiert ein Zusammenhang zwischen der allgemeinen Lebenszufriedenheit (Individualmerkmal) und der Interaktion von sozialen Kontakten (Individualmerkmale) und regionaler Ausstattung (Kontextmerkmale). (Cross-Level-Interaktion)

Eine Alternativhypothese wird bestätigt, wenn ein Zusammenhang zwischen der allgemeinen Lebenszufriedenheit und der Interaktion von sozialen Kontakten bzw. der außerhäuslichen Mobilität und der regionalen Ausstattung älterer Menschen nachweisbar ist. Dies erfordert, dass mindestens ein Zusammenhang unter Berücksichtigung der anderen in der Regression geprüften Zusammenhänge nachweisbar ist und dieser nach ggf. notwendiger Adjustierung des Signifikanzniveaus aufgrund multiplen Testens (Kapitel 3.6.3) mindestens als signifikant bestehen bleibt.

3.3 Datengrundlagen

Die empirischen Analysen zum Zusammenspiel individueller und kontextueller Faktoren erfordern eine Datenbasis, die umfassende Erhebungen zur persönlichen Lebenssituation älterer Personen und regionale Parameter in ausreichendem Umfang enthält. Daher wurden zwei Datensätze fusioniert: der Datensatz des Deutschen Alterssurveys (DEAS) (2014) (Mahne/Wolff/Tesch-Römer 2016) und die Indikatoren und Karten zur Raum- und Stadtentwicklung (INKAR) (2011/2012) (BBSR 2013).

3.3.1 Deutscher Alterssurvey

Als Datenbasis für die empirischen Analysen wird nach eingehender Recherche und Bewertung der aktuellen Datenlage der querschnittliche Datensatz 2014 des DEAS (Mahne/Wolff/Tesch-Römer 2016) verwendet. Der DEAS wird seit der zweiten Welle vom Deutschen Zentrum für Altersfragen (DZA) bereitgestellt und von Beginn an durch das Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend (BMFSFJ) gefördert (Engstler/Motel-Klingebiel 2010, S. 34). Die Feldarbeit und Stichprobenziehung aller Erhebungswellen übernimmt das Institut für angewandte Sozialforschung Bonn (infas 2015). Der DEAS ist eine bundesweit repräsentative Quer- und Längsschnittbefragung von Personen, die sich in der zweiten Lebenshälfte befinden und in einem Privathaushalt leben. Themenschwerpunkte des DEAS sowohl aus soziologischer als auch aus psychologischer Perspektive sind Lebensentwürfe, Einstellungen, Bedürfnislagen und Lebenssituationen älter werdender Menschen (infas 2009, S. 8).

Ein zentrales Anliegen des DEAS besteht in der Erfassung des Wandels der Lebensqualität und der Ungleichheit in der zweiten Lebenshälfte (Motel-Klingebiel/Wurm/Tesch-Römer 2010). Daher richtet sich der Fokus auf Inhalte wie die allgemeine Lebenszufriedenheit und das subjektive Wohlbefinden im Alter (Motel-Klingebiel/Wurm/Tesch-Römer 2010). Auch Themen wie „Generationen, Familie und soziale Netzwerke“ oder „Wohnen und Mobilität“ werden erhoben (Motel-Klingebiel/Wurm/Tesch-Römer 2010). Der Datensatz des DEAS zeichnet sich nicht nur durch eine umfangreiche Auswahl an Variablen aus, die mögliche Zusammenhänge mit der Lebenszufriedenheit im Alter abbilden, sondern auch durch ausreichende Fallzahlen, die fundierte Aussagen erlauben.

Die gewünschten Informationen werden im DEAS durch diverse Erhebungsverfahren und -instrumente gewonnen. Dabei bilden ein computergestütztes, persönliches Interview sowie ein schriftlicher Selbstausfüller-Fragebogen (Drop-off) den Hauptteil. Die persönlichen Interviews werden von geschulten Interviewenden anhand standardisierter Fragebögen in der Regel zu Hause bei den Befragten durchgeführt (Motel-Klingebiel et al. 2009, S. 6). Der Drop-off wird seit der ersten Welle des DEAS im Anschluss an das persönliche Interview der Zielperson mit der Bitte übergeben, diesen entweder sofort im Anschluss an das Interview oder in den nächsten Tagen allein auszufüllen (infas 2009, S. 14), wobei die Interviewenden ihre Hilfe anbieten (Motel-Klingebiel et al. 2009, S. 6). Weitere Informationen zur Feldorganisation und -durchführung der Haupterhebung können im Methodenbericht (infas 2015) eingesehen werden.

Die Welle 2014 besteht insgesamt aus vier Stichproben. Davon sind drei Stichproben reine Panelstichproben (Personen, die jeweils 2002, 2008, 2011 befragt wurden). Die vierte Stichprobe wurde als Basisstichprobe 2014 neu gezogen und bildet die Datengrundlage für die vorliegende Studie. Seit der dritten Welle 2008 befinden sich Ausländer*innen sowie deutsche Personen gemeinsam in

einer Stichprobe (Klaus/Engstler 2013, S. 15). Ihre Grundgesamtheit stellt die in Privathaushalten lebende Wohnbevölkerung Deutschlands dar (Klaus/Engstler 2017, S. 30).

Insgesamt verbleiben in der Stichprobe (im Jahr 2014) 6002 auswertbare Interviews sowie 4295 auswertbare schriftliche Fragebögen (Drop-offs); sie umfasst die Altersgruppe der 40- bis 85-Jährigen (Geburtsjahrgänge 1929–1974) (Klaus/Engstler 2017, S. 33 ff.). Für eine tiefergehende Beschreibung des Querschnittsdatensatzes 2014 wird auf Klaus/Engstler (2017) verwiesen.

Der DEAS-Datensatz (von 2014) (Mahne/Wolff/Tesch-Römer 2016) ermöglicht Analysen zum Zusammenhang regionaler Kontexte, da er eine wohnörtliche Einteilung der Proband*innen nach Kreisen enthält. Für die raumbezogenen Analysen können auf Kreisebene ausgewählte INKAR-Daten mit dem DEAS-Datensatz kombiniert werden (Klaus/Engstler 2017, S. 33). Im Hinblick auf diese Verknüpfung scheint der DEAS, der als ein dedizierter Survey für Altersfragen gilt, als Datengrundlage im Stande zu sein, den Fragen nach Zusammenhängen kontextueller Art mit dem Leben im Alter nachgehen zu können.

Zudem liefert der DEAS, im Gegensatz zu anderen repräsentativen Befragungen, Daten zur *allgemeinen Lebenszufriedenheit*, die anhand der Skala nach Diener (1984) bzw. Pavot/Diener (1993), also durch validierte und standardisierte Messinstrumente mit retrospektivischer, derzeitiger und perspektivischer Abfrage, erhoben werden und damit auf einer bewährten Grundlage stehen.

Aus den genannten Gründen bietet sich daher die Nutzung eines genau für solche Zwecke bereitgestellten Scientific-Use-Files an. Durch die erweiterte Verknüpfung mit Regionaldaten (INKAR) (BBSR 2013) können mit der fünften Welle des DEAS (Mahne/Wolff/Tesch-Römer 2016) Daten bereitgestellt werden, welche bisher nicht hinsichtlich der individuellen und der regionalen Zusammenhänge mit Merkmalen des sozialen Raums und auf die Lebenszufriedenheit ausgewertet wurden. Die DEAS-Daten sind damit in Verbindung mit den genannten Regionaldaten besonders vielversprechend, um neue empirische Erkenntnisse auf Grundlage der in Kapitel 3.2 genannten Hypothesen zu generieren.

3.3.2 INKAR-Datensatz

Die kreisbezogenen Indikatoren stammen aus der fortlaufend vom Bundesamt für Bauwesen und Raumforschung gepflegten Datenbank der INKAR (BBSR 2013). Die INKAR beruhen auf den jährlich aktualisierten Daten der amtlichen Statistik des Bundes und der Länder. Die darin enthaltenen knapp 600 regionalstatistischen Indikatoren ermöglichen umfangreiche Raum- und Zeitvergleiche der Lebensbedingungen im Bundesgebiet und den Regionen der Europäischen Union. Die räumliche Bezugsebene in Deutschland differenziert nach administrativen (Länder, Kreise, Gemeindeverbände) und nichtadministrativen Raumbezügen (Raumordnungsregionen, Industrie- und Handelskammer-

Bezirke, Siedlungsstrukturtypen). Der größte Anteil der Indikatoren liegt auf der Ebene der Kreise vor. Die Indikatoren wurden unter anderem zu Themenbereichen wie Arbeitslosigkeit, Bauen und Wohnen, medizinischer und sozialer Versorgung oder Verkehr und Erreichbarkeit gebildet (BBSR 2012); sie geben Aufschluss über die Lebensbedingungen in Deutschland und Europa. Für die Analysen in der vorliegenden Studie werden die INKAR-Indikatoren¹² *Steuereinnahmen in Euro je Einwohner*in*¹³ (2011), *Ärzt*innen je 100 Tsd. Einwohner*innen* (2011) und der *Anteil Langzeitarbeitsloser (länger als 1 Jahr) an allen Arbeitslosen* (2012) einbezogen (Kapitel 3.4.4).

3.4 Operationalisierung der Konstrukte

Im Folgenden wird die Operationalisierung der theoretischen Konstrukte *außerhäusliche Mobilität*, *soziale Kontakte*, *allgemeine Lebenszufriedenheit* und *regionale Ausstattung* sowie die Kontrollvariablen beschrieben. Wo nötig wird dazu auf die Bildung der für die Auswertung genutzten Variablen eingegangen. Eine Übersicht über diese kann der Tabelle 1 (Kapitel 3.5.2) entnommen werden.

3.4.1 Außerhäusliche Mobilität

Die Operationalisierung der außerhäuslichen Mobilität anhand der Daten des DEAS (Mahne/Wolff/Tesch-Römer 2016) erfolgt über Proxy-Variablen, da keine direkten Aussagen zur Mobilität im Sinne von Strecke oder Distanz beobachtet wurden.

Bei Tätigkeiten wie dem Spazierengehen oder bei sportlichen Aktivitäten handelt es sich eindeutig um körperliche Mobilität. Die *Häufigkeit von Spaziergängen* sowie die *Häufigkeit von sportlichen Aktivitäten* wird daher in die Analysen einbezogen. Diese Aktivitätsdaten stehen im DEAS-Datensatz (Mahne/Wolff/Tesch-Römer 2016) bereit und können als eben genannte Proxys fungieren.

Bei anderen Tätigkeiten, wie beispielsweise beim Besuch von Veranstaltungen, kann Mobilität abgeleitet werden. Ob die Mobilität dabei selbstständig im Sinne von „Gehen“ oder „Laufen“ ausgeführt wird oder ob sie möglicherweise über ein Medium, zum Beispiel ein Auto, oder mit Hilfe, wie durch einen Rollstuhl oder mit Assistenz, erfolgt, ist dabei unerheblich. Daher wird für die Analyse die *Häufigkeit von Veranstaltungsbesuchen* als Mobilitätsindikator genutzt. In der Regel setzt der

¹² Die INKAR aus dem Jahr 2011 bzw. 2012 (BBSR 2013) werden vom DZA für Analysen mit dem DEAS-Datensatz 2014 (Mahne/Wolff/Tesch-Römer 2016) vorgeschlagen. Dies stellt sicher, dass die Messung der Kontextvariablen der DEAS-Erhebung zeitlich vorangegangen ist. Zu beachten ist allerdings, dass es sich in diesen Analysen um ein korrelatives Design handelt, welches keine eindeutigen Rückschlüsse auf die Kausalrichtung zulässt. Zwischen den Jahren 2011 bzw. 2012 und 2014 liegen keine so deutlichen Veränderungen der Werte vor, wie sie in den Folgejahren mit der Hartz-Reformen oder der Euro-Krise zu beobachten waren. In Deutschland ist beispielsweise lediglich ein Anstieg des *Anteils Langzeitarbeitsloser an allen Arbeitslosen* von 36,3 % im Jahr 2012 auf 37,2 % im Jahr 2014 oder ein Anstieg der *Ärzt*innendichte* von 380,5 im Jahr 2011 auf 410,8 im Jahr 2014 zu verzeichnen.

¹³ Die INKAR verwenden keine gendergerechte Sprache und wurden für diese Arbeit angepasst.

Besuch das Verlassen des Hauses und die physische Anwesenheit am Veranstaltungsort voraus. Daher muss eine Person räumliche Distanzen über ihre Wohnstätte hinaus überwinden, also außerhäuslich mobil sein. Für die *Häufigkeit von Veranstaltungsbesuchen* wurde ein Score als arithmetisches Mittel aus der Summe der Variablen *Häufigkeit des Besuchs von Kulturveranstaltungen, Sportveranstaltungen, Kursen/Vorträgen* und *politischen Veranstaltungen* gebildet. Der Score ist sodann 12-stufig, wobei höhere Werte auf höhere außerhäusliche Mobilität schließen lassen.

Diese drei Merkmale (*Häufigkeit von Spaziergängen, sportlichen Aktivitäten* und *Veranstaltungsbesuchen*) fließen als konkret umgesetzte Mobilität in das Konstrukt der außerhäuslichen Mobilität ein. Zu bedenken ist allerdings, dass Personen, die weder spazieren gehen, Sport treiben noch Interesse an kulturellen, sportlichen, bildenden oder politischen Veranstaltungen haben, durchaus mobil sein können, da diese drei Proxys für die Beschreibung von Mobilität nicht erschöpfend sind. Abhilfe schafft die Hinzunahme weiterer Facetten, die die körperlichen Aspekte außerhäuslicher Mobilität beschreiben. Deshalb werden die *Nutzung von Hilfsmitteln* zur Mobilität und *körperliche Einschränkungen bei der Mobilität* als weitere Variablen aufgenommen; beide verweisen relativ eindeutig auf körperliche Mobilitätsdefizite. Sie bilden Behinderungen und Einschränkungen bei der Mobilität ab und beschreiben das körperliche (Un-)Vermögen zur Bewegung. Die dichotome Konstruktvariable, die die *Nutzung von Hilfsmitteln* bejaht oder verneint, wird aus drei Fragen aus dem Drop-off-Teil des DEAS-Datensatzes erstellt, die die Nutzung von Stock, Rollator oder Rollstuhl abfragen. Die ebenfalls dichotome Variable *körperliche Einschränkungen bei der Mobilität* ist eine Zusammenfassung von sechs Fragen der SF-36-Skala¹⁴ (Ware 1993). Ausgewählt wurden hierfür zum Beispiel die Fragen nach körperlichen Einschränkungen beim Steigen von Treppenabsätzen oder der Fortbewegung außerhalb der Wohnung. Beiden Variablen wurde der Wert null für *keine Einschränkungen* bzw. *Hilfsmittel* und der Wert eins für *bis zu starke Einschränkungen* bzw. *Hilfsmittel notwendig* zugewiesen.

In dieser Verwendung bilden die einzelnen Variablen gemeinsam die Operationalisierung des theoretischen Konstrukts und erfassen die außerhäusliche Mobilität von Personen in der zweiten Lebenshälfte für die vorliegenden Zwecke in brauchbarer Weise. Sie decken verschiedene Facetten von Mobilität ab und stellen daher Indikatoren für Mobilität außer Haus dar.

¹⁴ Der SF-36 (Short Form-36) ist ein krankheitsübergreifendes Messinstrument zur Erhebung der gesundheitsbezogenen Lebensqualität von Patient*innen. Er besteht aus 36 Items und erfasst acht Dimensionen der subjektiven Gesundheit wie z. B. körperliche Funktionsfähigkeit oder allgemeine Gesundheitswahrnehmung.

3.4.2 Soziale Kontakte

Im theoretischen Teil der Arbeit (Kapitel 2.4.2) wurden die Zusammenhänge sozialer Beziehungen mit der allgemeinen Lebenszufriedenheit teilweise kontrovers diskutiert. Um diese Kontroversen zu umgehen, werden soziale Beziehungen für die Modellrechnungen anhand struktureller und funktionaler Aspekte (Kapitel 2.3) dargestellt.

Um die strukturellen Aspekte sozialer Netzwerke zu erfassen, werden Partner*innenschaft und die Größe des Netzwerkes, das außerfamiliäre Kontakte beinhaltet, einbezogen. Die im theoretischen Teil (Kapitel 2.5.2) dargestellte Argumentation verweist auf eine höhere Lebenszufriedenheit aufgrund von sozialer Unterstützung in Paarbeziehungen. Daher soll für den hier untersuchten Zusammenhang mit der Lebenszufriedenheit nicht unbedingt der Familienstand von Bedeutung sein, sondern eher die Frage, ob es eine Person gibt, mit der in einer Paarbeziehung gelebt wird. Für die Analysen werden daher Verheiratete und andere Personen in eingetragener Lebenspartner*innenschaft oder sonstiger Partner*innenschaft zusammengefasst. Ebenso bilden Ledige, Geschiedene, Getrennte und Verwitwete ohne Partner*innenschaft eine Gruppe. Die dichotome Variable *Partner*in* belegt das *Vorhandensein einer Paarbeziehung* mit dem Wert eins und das *Fehlen einer solchen Person* mit dem Wert null.

Als weiterer struktureller Aspekt sozialer Beziehungen dient die *Anzahl wichtiger Personen mit regelmäßigem Kontakt*, also die Größe des Netzwerks. Bei diesem Netzwerk kann es sich um Personen aus dem Kreise des Arbeitskollegiums, der Nachbarschaft, Freunde, Bekannten und Verwandten, aber auch um Haushaltsmitglieder handeln. Werden beim Interview mehr als acht solcher Personen angegeben, nimmt die Variable die Ausprägung „neun und mehr Personen“ an.

Das Vorhandensein von und der Kontakt zu Netzwerkpartner*innen ist eine Grundvoraussetzung für soziale Unterstützung. Es liegt die Vermutung nahe, dass bei einem größeren sozialen Netzwerk mehr potenzielle funktionserfüllende bzw. unterstützende Personen in Form einer Gelegenheitsstruktur zur Verfügung stehen, was als positiv für das Leben aufgefasst wird. Allerdings werden nicht alle sozialen Beziehungen als positiv und gewinnbringend erlebt (Kapitel 2.5.2). Es stellt sich daher die Frage, ob Merkmale solch negativ konnotierter Beziehungen entsprechend auch in einer negativen Verbindung mit der Lebenszufriedenheit im Alter stehen.

Dementsprechend werden funktionale Aspekte sozialer Beziehungen in die Analysen aufgenommen: Für die Funktionen von Netzwerken können Variablen zur sozialen (emotionalen und kognitiven) Unterstützung in Form von möglichen Personen, die potenziell zur Funktionserfüllung zur Verfügung stehen, genutzt werden. Dabei bilden die Fragen nach Personen, die für wichtige persönliche Entscheidungen um Rat gefragt werden können, und Personen, die Trost und Aufmunterung spenden, die Variable *Personen, die psychisch unterstützen*, ab.

Hingegen verweisen die Fragen nach Personen, die derzeit große Sorgen oder Kummer bereiten, die häufig nerven oder mit denen man in Streitereien verwickelt ist, die bevormunden oder in der Selbstständigkeit einschränken, auf *Personen, die psychisch belasten*. Für die Analysen ist lediglich die Existenz einer solcher Person relevant. Daher nehmen die beiden so gebildeten dichotomen Variablen den Wert eins an, sobald bei einer der Fragestellungen angegeben wurde, dass eine entsprechende *Person vorhanden* sei, ansonsten beträgt ihr Wert null.

3.4.3 Allgemeine Lebenszufriedenheit

Im DEAS wird zur Erfassung der *allgemeinen Lebenszufriedenheit* auf die *Satisfaction With Life Scale* (SWLS) von Diener, Emmons, Larsen und Griffin zurückgegriffen (Diener et al. 1985; Pavot/Diener 1993) und im Drop-off-Fragebogen erfasst. Im DEAS wird die Ansicht vertreten, dass es sich bei *allgemeiner Lebenszufriedenheit* um ein latentes, übergeordnetes Konstrukt handelt, welches nicht direkt messbar ist und daher anhand einer Skala zum Ausdruck gebracht werden muss. Die SWLS erfasst laut Diener (1984) die kognitiv-evaluative Komponente des subjektiven Wohlbefindens besser als ein Einzelindikator. Daher werden in der Skala fünf Items eingesetzt, die die retrospektive, aktuelle und prospektive Lebenszufriedenheit erfassen (Diener et al. 1985); in der deutschen Fassung sind dies:

- In den meisten Dingen ist mein Leben nahezu ideal.
- Meine Lebensbedingungen sind hervorragend.
- Ich bin zufrieden mit meinem Leben.
- Die wichtigsten Dinge, die ich im Leben erreichen will, habe ich weitestgehend erreicht.
- Wenn ich mein Leben noch einmal leben könnte, würde ich kaum etwas anders machen.

Bei allen Items wird im Survey die Zustimmung oder Ablehnung der Aussagen anhand einer 5-stufigen Skala gegeben. Nach der Auffassung der Autoren*innen ist der Skalenwert der Variable *allgemeine Lebenszufriedenheit* der arithmetische Mittelwert der fünf Items, der nur gebildet werden kann, wenn mindestens drei der fünf Items gültige Werte aufweisen (Diener et al. 1985; Pavot/Diener 1993). Hohe Werte der Variable *allgemeine Lebenszufriedenheit* weisen auf eine hohe allgemeine Lebenszufriedenheit hin.

Die SWLS gilt als qualitativ hochwertig und wird als ökonomisches, international anschlussfähiges Instrument zur Erfassung der globalen Lebenszufriedenheit beschrieben. Damit entspricht die Wahl dieser Variablen dem in Kapitel 2.4 diskutierten mehrdimensionalen Begriff der *Lebenszufriedenheit* und geht als Indikator in die Operationalisierung des theoretischen Konstrukts ein.

3.4.4 Regionale Ausstattung

In der vorliegenden Arbeit soll der Frage nachgegangen werden, inwiefern strukturelle Merkmale des Raums mit der außerhäuslichen Mobilität, den sozialen Beziehungen und der allgemeinen Lebenszufriedenheit im Alter in Verbindung stehen. Um die Zusammenhänge mit dem Raum in den nachfolgenden Analysen schätzen zu können, werden für die Operationalisierung einerseits Bezüge aus den im Kapitel 2 vorgestellten Theorien und vorangegangenen Forschungsbefunden herangezogen, die mögliche Verbindungen belegen. Andererseits werden explorativ neue Zusammenhangsmöglichkeiten abgeleitet und begründet. Dieses Vorgehen bei der Operationalisierung erlaubt sodann eine Erweiterung der Betrachtung der bisher vermuteten Zusammenhänge auf Basis konkreter räumlicher Merkmale. Da die Argumentationslinie aus dem theoretischen Teil darauf abzielt, dass im Alter die nähere Umgebung wichtiger wird, werden alle Raumindikatoren auf Ebene der Kreise verwendet. Für den DEAS-Datensatz (Mahne/Wolff/Tesch-Römer 2016) stellt dies den kleinstmöglichen Raumbezug dar. Ausgewählt wurden drei räumliche Merkmale der INKAR (BBSR 2013): *Ärzt*innen je 100 Tsd. Einwohner*innen, Steuereinnahmen in Euro je Einwohner*in, Langzeitarbeitslose – Anteil der Arbeitslosen, ein Jahr und länger arbeitslos, an den Arbeitslosen in Prozent*. Die Verteilung der Werte dieser Indikatoren nach Kreisen ist in Abbildung 5 zu sehen. Zu beachten ist allerdings, dass die Indikatoren lediglich in der Abbildung aus Darstellungsgründen in gleichverteilten Werteklassen kategorisiert wurden, im Datensatz jedoch in kontinuierlicher Form vorliegen.

Im theoretischen Teil dieser Arbeit wurden Raumtheorien vorgestellt, die den Dualismus des Raums überwinden wollen. Im Folgenden werden daher Variablen zur Operationalisierung herangezogen, die die relationale Ordnung zwischen physischen Bedingungen und sozialen Objekten als Wesensmerkmale des Raumzusammenhangs widerspiegeln (Schubert 2000, S. 12). Die verwendeten Variablen erfassen einerseits die rein physischen Bedingungen und die örtliche Lage des Raums, vernachlässigen dabei aber andererseits nicht das Verständnis des Raums als etwas subjekt- und handlungszentriertes.

Die grundlegende Annahme bezieht sich bei der Operationalisierung auf die Opportunitätsstruktur des Gebietes. Die Opportunitätsstruktur beinhaltet Angebote und Möglichkeiten der materiellen und institutionellen Infrastruktur sowie der wirtschaftlichen Bedingungen und Aussichten, die direkt und indirekt im Zusammenhang mit dem Leben der Bewohnenden steht. Eine weitere hier zugrunde gelegte Annahme beinhaltet sphärische Momente, die in einem Gebiet herrschen und in Verbindung mit der Lebenszufriedenheit der Bewohnenden stehen. Darunter zählt das „Wahrnehmen“ von Niedergang und Rezession oder von Arbeitslosigkeit in der Umgebung, auch wenn die Person selbst, da im Rentenalter, nicht von Arbeitslosigkeit betroffen ist und es perspektivisch nicht werden wird. Die

faktische Opportunitätsstruktur geht eng mit der sphärischen Wahrnehmung eines Gebietes einher; möglicherweise entsteht Letztere aus der tatsächlich vorhandenen Struktur. Eingrenzend muss erwähnt werden, dass die Auswahl der Indikatoren auch durch die Datenlage getrieben ist (Kapitel 5).

Die hier gewählten kreisspezifischen Indikatoren aus der INKAR-Datenbank (BBSR 2013) sind entweder direkt messbare Merkmale, wie die Anzahl an Angeboten, die eine Region vorhält. Oder es sind Merkmale, die zwar nicht direkt messbar bzw. konkret ablesbar sind, aber im Zusammenhang mit der Opportunitätsstruktur des Kreises stehen.

Direkt messbar und konkret ist das gewählte Regionalmerkmal *Ärzt*innen je 100 Tsd. Einwohner*innen*. Es ist ein „Indikator für die ambulante, kassenärztliche Versorgung in der jeweiligen Spezialisierung“ und stammt aus dem Bundesarztregister der Kassenärztlichen Bundesvereinigung (BBSR 2013). Es bildet den Anteil an Allgemeinärzt*innen und Fachärzt*innen, wie zum Beispiel Internist*innen, Augenärzt*innen oder Orthopäd*innen, an der Bevölkerung ab.

*Ärzt*innen je 100 Tsd. Einwohner*innen* steht in einem Zusammenhang mit weiteren im INKAR-Datensatz (BBSR 2013) enthaltenen Informationen über Angebote der medizinischen und sozialen Versorgung (z. B. Anzahl an „Krankenhausbetten je 100.000 Einwohner*innen“ aus der Krankenhausstatistik des Bundes und der Länder oder die verfügbaren „Pflegeheimplätze je 100.000 Einwohner*innen“ der Pflegestatistik des Bundes und der Länder). Diese sind klassische Merkmale der Daseinsvorsorge¹⁵, welche die Versorgungsinfrastruktur abbilden. Daher ist der Indikator *Ärzt*innen je 100 Tsd. Einwohner*innen* ein übergreifender Indikator, der umfassend die medizinische und pflegerische Versorgung der Region abbildet.

Da sie im Histogramm eine deutliche zweigipflige Verteilung zeigt, wird die Variable *Ärzt*innen je 100 Tsd. Einwohner*innen* für die Modellrechnungen auf Basis der Zugehörigkeit des Wohnorts zu einer der sieben Gruppen der politischen Gemeindegrößenklassen gruppennittelwertzentriert. Die Gruppen sind auf Basis der Einwohner*innenzahl definiert („unter 2.000“, „2.000 bis u. 5.000“, „5.000 bis u. 20.000“, „20.000 bis u. 50.000“, „50.000 bis u. 100.000“, „100.000 bis u. 500.000“ sowie „500.000 und mehr“) und im Datensatz des DEAS (Mahne/Wolff/Tesch-Römer 2016) verfügbar. Die so gebildete eingipflige Variable *Ärzt*innendichte* beschreibt nun die Dichte der Ärzt*innen relativ zur Gemeindegrößenklasse. Daneben können Merkmale relevant sein, die im Zusammenhang mit der Angebotsstruktur eines Gebietes stehen. Dazu zählen kommunale Mittel¹⁶, durch die die Infrastruktur

¹⁵ Der Begriff Daseinsvorsorge meint hier allgemein die Bereitstellung wirtschaftlicher, sozialer und kultureller Leistungen für die Allgemeinheit (einschließlich der dazu erforderlichen Einrichtungen) durch die Kommune (Heinrich Böll Stiftung 2002). Daseinsvorsorge wird als Rechtsbegriff im Rahmen der sogenannten Leistungsverwaltung verwendet, ist aber als unbestimmter Rechtsbegriff ein soziologischer und politischer Begriff und somit Gegenstand gesellschaftlicher und politischer Diskussionen (Heinrich Böll Stiftung 2002).

¹⁶ In dieser Arbeit werden kommunale Mittel berücksichtigt, da das Bruttoinlandsprodukt die Kritik erfährt, öffentliche Güter nicht ausreichend abzubilden. Beide Indikatoren korrelieren hoch.

erhalten und erweitert werden kann. Bei guter kommunaler Finanzlage ist anzunehmen, dass kommunale Mittel in öffentliche Einrichtungen, Straßen und andere Angebote für die Bevölkerung investiert werden können¹⁷. Mobilitätsfördernde Umbauten für Barrierefreiheit und bessere Erreichbarkeit sind eher möglich, ebenso Investitionen in den Erhalt und in die Entwicklung zentraler Versorgungsbereiche als Orte zum Wohnen und Arbeiten, für Wirtschaft und Handel, Kultur und Bildung sowie Versorgung und Freizeit. Ebenso erfahren Bürgerinitiativen und ehrenamtliches Engagement kommunale Unterstützung. Durch die Vergabe von Ressourcen wird die informelle Angebotsstruktur erweitert, auch wenn das Ausmaß der Wahrnehmung und Umsetzung der Daseinsvorsorge den Gemeinden obliegt. Als Indikator für kommunale Mittel werden die *Steuereinnahmen* aufgrund ihrer rechtsschiefen Verteilung logarithmiert herangezogen¹⁸.

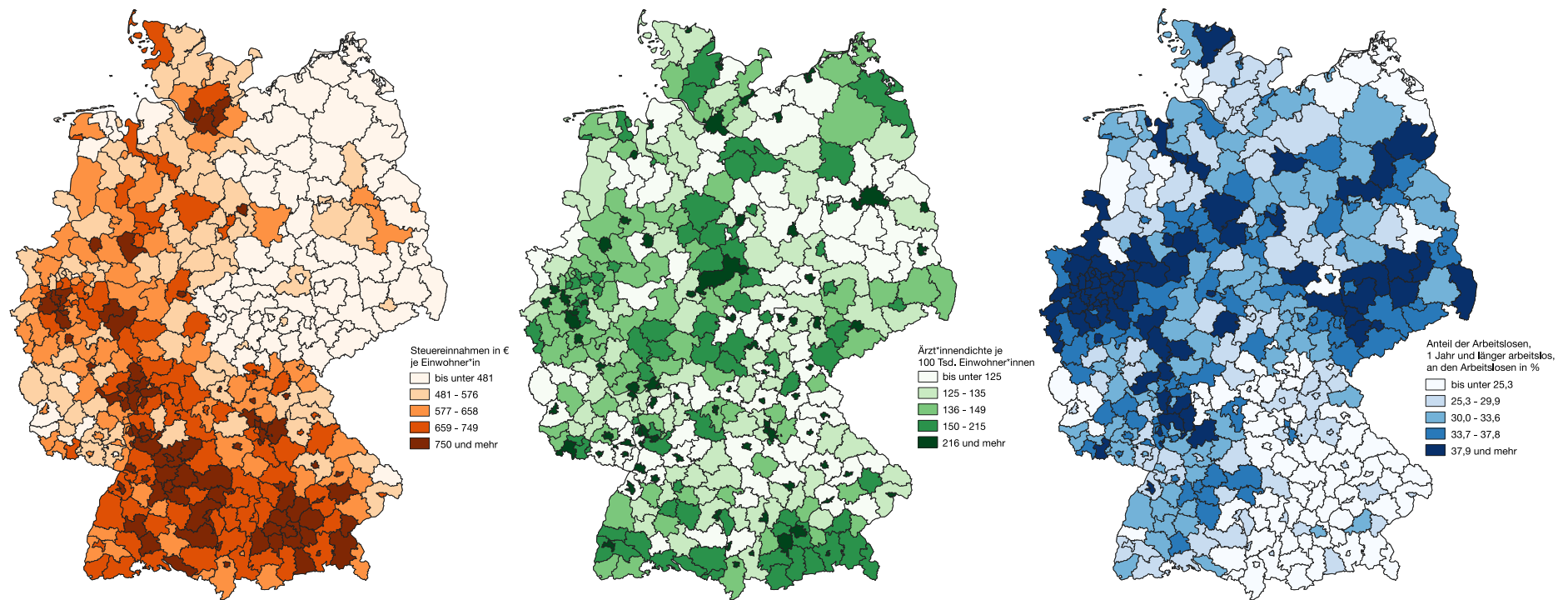
Ein weiterer Indikator, der im Zusammenhang mit den Opportunitätsstrukturen eines Gebietes steht, ist die Arbeitslosenquote. Besonders gilt dies für die Langzeitarbeitslosigkeit eines Gebietes, da sie ein Indikator für strukturell verfestigte Arbeitslosigkeit ist. Sie bildet wirtschaftsbezogenen Strukturmangel ab. Die Variable *Langzeitarbeitslosigkeit* beschreibt den „Anteil der Arbeitslosen, die ein Jahr und länger arbeitslos sind, an den Arbeitslosen in Prozent“ und stammt aus der *Arbeitsmarktstatistik der Bundesagentur für Arbeit, Eurostat Regio Datenbank* (BBSR 2013).

Natürlich können nicht alle der hier untersuchten Personen direkt von Arbeitslosigkeit betroffen sein, zum Beispiel, weil sie sich bereits im Rentenalter befinden. Weist das Umfeld aber eine hohe Langzeitarbeitslosigkeit auf, kann dies die in der Region lebende Bevölkerung spüren. Auch wenn hier in erster Linie ein sphärischer Moment beschrieben wird, liegt in zweiter Linie die Argumentation nahe, dass Regionen mit wirtschaftsbezogenem Strukturmangel weniger in der Lage sind, die öffentliche Daseinsvorsorge solide auszubauen. Die kommunale Daseinsvorsorge kann lediglich innerhalb der Grenzen ihrer (finanziellen) Leistungsfähigkeit für öffentlichen Einrichtungen sorgen, die für die wirtschaftliche, soziale und kulturelle Betreuung ihrer Einwohner*innen erforderlich sind (siehe z. B. § 8 Abs. 1. Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen (GO NRW)). Zudem können regional angesiedelte Wirtschaftsunternehmen nicht zuletzt durch *Corporate Social Responsibility* maßgeblich zum Aufbau einer lokalen (Infra-)Struktur beitragen. Abgesehen davon benötigen Betriebe und andere Unternehmen eine gewisse Infrastruktur, wie beispielsweise eine Verkehrs- oder eine (schnelle) Internetverbindung, um wirtschaften zu können. Sind Wirtschaftsunternehmen in der Region angesiedelt, lässt sich auf notwendige Infrastrukturen schließen.

¹⁷ Siehe z. B. die Gemeindeordnung des Landes Nordrhein-Westfalen § 8 Abs. 1 „(1) Die Gemeinden schaffen innerhalb der Grenzen ihrer Leistungsfähigkeit die für die wirtschaftliche, soziale und kulturelle Betreuung ihrer Einwohner erforderlichen öffentlichen Einrichtungen“.

¹⁸ Steuereinnahmen sind Grundsteuer A und B, Gewerbesteuer, Einkommensteuer, Umsatzsteuer, sonstige Gemeindesteuer (Vergnügungssteuer, Hundesteuer, Getränkesteuer usw.) in Summe abzüglich der Gewerbesteuerumlage und stammen aus dem Realsteuervergleich des Bundes und der Länder (BBSR 2013).

Abbildung 5 Indikatoren der ökonomischen Lage und Infrastruktur auf Ebene der Kreise (nachträglich kategorisiert)



Quelle: INKAR (BBSR 2013). Eigene Berechnung. Darstellung: Chris Vogel. Geometrische Grundlage: © GeoBasis-DE / BKG (2022)

3.4.5 Kontrollvariablen

In der einschlägigen Literatur wurden verschiedene Indikatoren identifiziert, die in Verbindung mit der außerhäuslichen Mobilität, den sozialen Kontakten und der allgemeinen Lebenszufriedenheit stehen (Kapitel 2.3 und Kapitel 2.5). Um nun die Zusammenhänge der interessierenden Variablen auf Lebensbereiche im Alter zu schätzen, werden die folgenden Variablen als Kontrollvariablen in die Modelle aufgenommen.

Das *Alter in Jahren*, welches das im Erhebungsjahr erreichte Alter als Differenz zwischen Geburts- und Befragungsjahr enthält, das *Geschlecht*, wobei *männlich* mit null und *weiblich* mit eins codiert wurde, den *Landesteil*, welcher die West-Ost-Zugehörigkeit des Wohnorts (bei Befragung) mit null für *Ost-(frühere DDR)* und eins für *Westdeutschland (früheres Bundesgebiet)* beschreibt sowie das *Bildungsniveau nach dem International Standard Classification of Education (ISCED)*. Um die Befragten sozialstrukturell einordnen zu können, werden im DEAS-Datensatz (Mahne/Wolff/Tesch-Römer 2016) Bildungsindikatoren angeboten, die die schulischen und beruflichen Bildungsabschlüsse repräsentieren. Für den innerdeutschen Vergleich eignet sich ein dreistufiger Bildungsindikator, der „explizit dem deutschen System der schulischen und beruflichen Ausbildungsabschlüsse Rechnung trägt“ (Klaus/Engstler 2013, S. 24). Die Variable wird dichotomisiert, null repräsentiert ein *niedriges* und eins ein *mittleres bis hohes Bildungsniveau*. Ferner wurde nach der *Anzahl physischer Krankheiten* kontrolliert. Die Anzahl der Krankheiten wurde über eine Skala von null (*keine*) bis zehn (*zehn und mehr Krankheiten*) abgefragt.

3.5 Beschreibung der Teilstichprobe

In die später folgenden Analysen werden nur diejenigen Fälle einbezogen, für die vollständige Daten vorliegen. Multivariate statistische Verfahren können technisch nicht mit fehlenden Angaben arbeiten, daher müssen diese Lücken entweder aufgefüllt oder vermieden werden. Der Ausschluss von Fällen mit fehlenden Werten ist allerdings nicht unproblematisch, da Grund zur Annahme besteht, dass die Antworten nicht komplett zufällig fehlen. Dahinter steht die Heuristik, dass vor allem ältere, kränkere und weniger gebildete Personen schwerer zu befragen sind und so bei diesen Gruppen häufiger Werte fehlen. Hinzu kommt noch die Besonderheit, dass der DEAS mit einem Drop-off-Fragebogen arbeitet, in dem die Fragen nach allgemeiner Lebenszufriedenheit (deren Aggregat in dieser Arbeit einen Regressand bildet) verortet sind. Der Drop-off wird in der Regel ohne Interviewperson selbstständig ausgefüllt und zurückgesandt (Hilfe wird von den Interviewpersonen angeboten), was der genannten Personengruppe schwerer fallen dürfte. Aus diesen Gründen wird nun zunächst anhand eines Diagramms aufgezeigt, an welchen Stellen im Datensatz fehlende Werte zu einem Ausschluss der jeweiligen Fälle aus der Stichprobe führen. Darauf folgt eine Analyse dieser Ausfälle anhand von Gruppenvergleichen; es zeigen sich lediglich kleine systematische Unterschiede zwischen den

Gruppen. Anschließend werden die verwendeten Variablen deskriptiv ausgewertet und damit die Teilstichprobe beschrieben.

3.5.1 Analyse der fehlenden Werte

Abbildung 6 verdeutlicht, wie es zum Ausschluss der Fälle mit fehlenden Werten kommt. Im Bild kann links die Abnahme der Fallzahlen beobachtet werden, ausgehend von allen vorliegenden bereitgestellten Interviews hin zur Fallzahl der Teilstichprobe. Auf der rechten Seite der Abbildung befinden sich diejenigen Fallzahlen, die je Variable ungültige Werte aufweisen. Da für die Darstellung die Fälle mit fehlenden Werten je Variable sukzessiv ausgeschlossen wurden (dargestellte Reihenfolge von oben nach unten) bezieht sich die jeweils ausgewiesene Anzahl der Fälle mit unvollständigen Merkmalen auf die bis dahin noch in der Stichprobe verbleibenden Fälle.

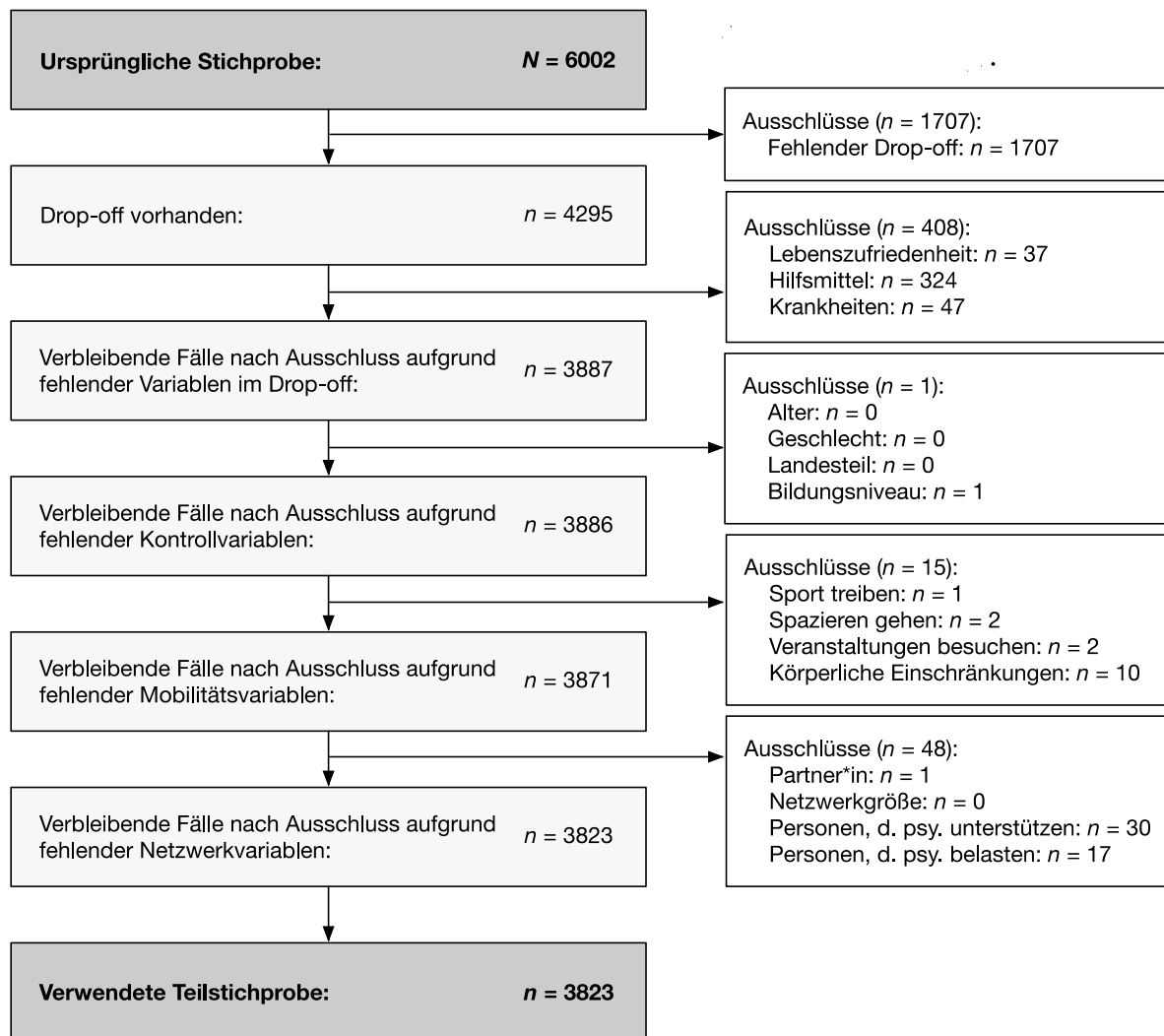
Eine besonders große Reduktion der Fallzahlen von ursprünglich 6002 Fällen wird durch die unterschiedlichen Erhebungsmethoden des DEAS verursacht. Fünf Fragen zur Variable *allgemeine Lebenszufriedenheit* sowie drei Fragen zur Nutzung von *Hilfsmitteln* und zur *Anzahl physischer Krankheiten* befinden sich im schriftlichen Selbstausfüller-Fragebogen (Drop-off), der am Ende des persönlichen Interviews ausgegeben wurde. Durch dieses methodische Vorgehen fehlen von den 6002 Fällen 1640 Fälle, für die kein Drop-off vorliegt; bei 67 Fällen wurde der Drop-off bei der Datenaufbereitung gelöscht (gesamt 1707 Fälle). Dies entspricht 28,4 Prozent aller bereitgestellten Fälle. Von den 4295 Fällen, für die ein Drop-off vorliegt, fehlen 37 Fälle durch fehlende Angaben bei den *Lebenszufriedenheits-Fragen* sowie nach Abzug dieser weitere 324 Fälle, bei denen fehlende Werte bei der Frage nach der Nutzung von *Hilfsmitteln* vorhanden sind¹⁹. Bei den verbleibenden Fällen liegen für 47 Fälle keine Informationen zur *Anzahl physischer Erkrankungen* vor. Somit reduziert sich die Fallzahl auf 3887. Die soziodemografischen Variablen *Alter* und *Geschlecht* sind für alle Fälle vollständig, ebenso die Angaben zum *Landesteil*; das *Bildungsniveau* kann nur für eine Person nicht ermittelt werden (Reduktion auf 3886 Fälle). Im Hinblick auf außerhäusliche Mobilität fehlt zudem ein weiterer Fall bei der Variable *Sport treiben* und nach Ausschluss dieses noch zwei Fälle bei *spazieren gehen*. Daraufhin liegen bei zwei Fällen keine Informationen zu den *besuchten Veranstaltungen* vor. Von den verbleibenden haben zehn Fälle keine Angabe zu *körperlichen Einschränkungen bei der Mobilität* gemacht. So reduziert sich die Fallzahl auf 3871. Bezüglich der sozialen Beziehungen sind die Werte für *enge Freunde mit regelmäßigem Kontakt* vollständig, dafür fehlen 17 Fälle, die keine Angaben zu der Frage machen, ob *Personen vorhanden sind, die große Sorgen machen, Kummer*

¹⁹ Im Drop-off wird die Frage gestellt „Benutzen Sie eines oder mehrere der folgenden Hilfsmittel?“. Darunter werden verschiedene Hilfsmittel (z. B. Stock, Rollator, Rollstuhl, usw.) aufgelistet und gefordert, jeweils „ja“ oder „nein“ anzukreuzen. Vollständige Werte sind nur solche, in denen bei der Abfrage der drei genutzten Hilfsmittel entweder alle Felder mit „nein“ oder mindestens ein Feld mit „ja“ beantwortet wurde.

bereiten, nerven und bevormunden. Die verbleibenden Fälle werden um weitere 30 Fälle reduziert, diese gaben keine Antwort auf die Frage, ob *Personen vorhanden sind, die Rat geben oder trösten* (Variablen: *Personen, die psychisch belasten* sowie *Personen, die psychisch unterstützen*). Zudem fehlt in einem Fall die Angabe, ob ein*e *Partner*in* vorhanden ist.

Von 6002 Fällen der Gesamtstichprobe N ist eine Teilstichprobe von $n = 3823$ Fällen für die Analysen vollständig, dies entspricht ca. 63,8 Prozent der gesamten Fälle. Die Verteilung auf die Kreise der befragten Personen (3823 Fälle), die in die Analysen einbezogen wurden, finden sich in Abbildung 7.

Abbildung 6 Flussdiagramm zur Erzeugung der Teilstichprobe



Für die Darstellung in der rechten Spalte wurden die Fälle mit fehlenden Werten je Variable in der gezeigten Reihenfolge von oben nach unten aus der Stichprobe exkludiert. So bezieht sich der ausgewiesene Wert für n auf die jeweils verbleibenden Fälle nach Abzug der unvollständigen Fälle in Höhe der sich darüber befindlichen Fallzahlen.

Nun kann das Fehlen der Informationen bzw. ein Ausschluss der Fälle mit fehlenden Werten in den analytischen Ergebnissen dann als problemlos betrachtet werden, wenn diese Werte zufällig fehlen.

Sollten in bestimmten Gruppen fehlende Werte überproportional häufig auftreten, könnte dies eine systematische Verzerrung der Ergebnisse zu Folge haben. Daher wurde untersucht, ob sich Fälle, die auf allen relevanten Variablen nur vollständige Werte aufweisen, von denen unterscheiden, für die auf einer der Variablen mindestens ein fehlender Wert existiert.

Im Folgenden wird ein Überblick über die Unterschiede zwischen diesen beiden Gruppen gegeben; dafür werden Effektstärken für die jeweiligen Mittelwertunterschiede bzw. die Korrelation mit der Gruppenzugehörigkeit berechnet. Als Maße werden Cohens d ²⁰ bzw. die Verteilung in Prozent sowie das Zusammenhangsmaß ϕ (Phi)²¹ jeweils mit dem Signifikanzwert (p) angegeben:

Personen der Gruppe mit vollständigen Werten sind im Mittel um 0,91 Jahre *jünger* als Personen aus der Gruppe mit fehlenden Werten (Cohens $d = 0,117$, $p = 0,002$). Sie leiden darüber hinaus im Mittel an 0,42 weniger *physischen Krankheiten* (Cohens $d = 0,189$, $p < 0,001$). Ebenfalls befinden sich in der Gruppe mit vollständigen Werten etwas weniger *Männer* (49,9 %) als in der Gruppe mit Personen, bei denen fehlende Angaben existieren, hier sind dies 53,1 Prozent ($\phi = -0,031$, $p = 0,015$). Darüber hinaus sind die Personen der Gruppe mit vollständigen Werten seltener *niedrig gebildet* (6,4 %) als in der Gruppe mit fehlenden Werten, hier verfügen 11,6 Prozent der Personen über ein *niedriges Bildungsniveau* ($\phi = -0,090$, $p < 0,001$). In beiden Gruppen sind beinahe gleiche Anteile an *West- und Ostbürgern*, der Unterschied ist nicht signifikant.

Bezüglich *spazieren gehen* unterscheiden sich die beiden Gruppen nicht signifikant voneinander. Hingegen treiben die Personen aus der Gruppe mit vollständigen Werten im Mittel etwas häufiger *Sport* (Cohens $d = 0,177$, $p < 0,001$) und besuchen häufiger *Veranstaltungen* (Cohens $d = 0,471$, $p < 0,001$). 36,3 Prozent der Personen in der Gruppe der vollständigen Fälle leiden unter bis zu starken *körperlichen Einschränkungen*, in der Gruppe mit Fehlwerten haben mehr Personen (40,8 %) solche *Einschränkungen* ($\phi = 0,045$, $p < 0,001$).

In der Gruppe mit vollständigen Werten nutzen mehr Personen *Hilfsmittel* (6,6 %) als in der Gruppe der fehlenden Werten; hier sind 14,7 Prozent der Personen auf ein *Hilfsmittel* angewiesen ($\phi = 0,058$, $p < 0,001$).

Im Vergleich leben in der Gruppe mit vollständigen Werten etwas mehr Fälle in einer *Partner*innenschaft* (80,4 %) als in der Gruppe mit fehlenden Werten (76,6 %) ($\phi = -0,045$, $p < 0,001$) und haben im Mittel 0,23 Personen mehr in ihrem *sozialen Netzwerk* (Cohens $d = 0,275$, $p = 0,052$). Personen in der Gruppe mit vollständigen Werten haben eher eine *Person in der Nähe, die Trost und*

²⁰ Kleine Effektstärke $d = 0,2$, mittlere Effektstärke $d = 0,5$, große Effektstärke $d = 0,8$ (Cohen 1988, S. 24 ff.).

²¹ Der Wertebereich von Phi liegt zwischen -1 und +1, wobei 0 keinen Zusammenhang beschreibt. Seine Interpretation erfolgt hier analog zu Pearsons Korrelationskoeffizient r : Bei $|\phi|$ von 0,1 wird eine schwache Effektstärke, bei einem $|\phi|$ von 0,3 eine mittlere Effektstärke und bei einem $|\phi|$ von 0,5 eine große Effektstärke interpretiert (Cohen 1988, S. 77 ff.).

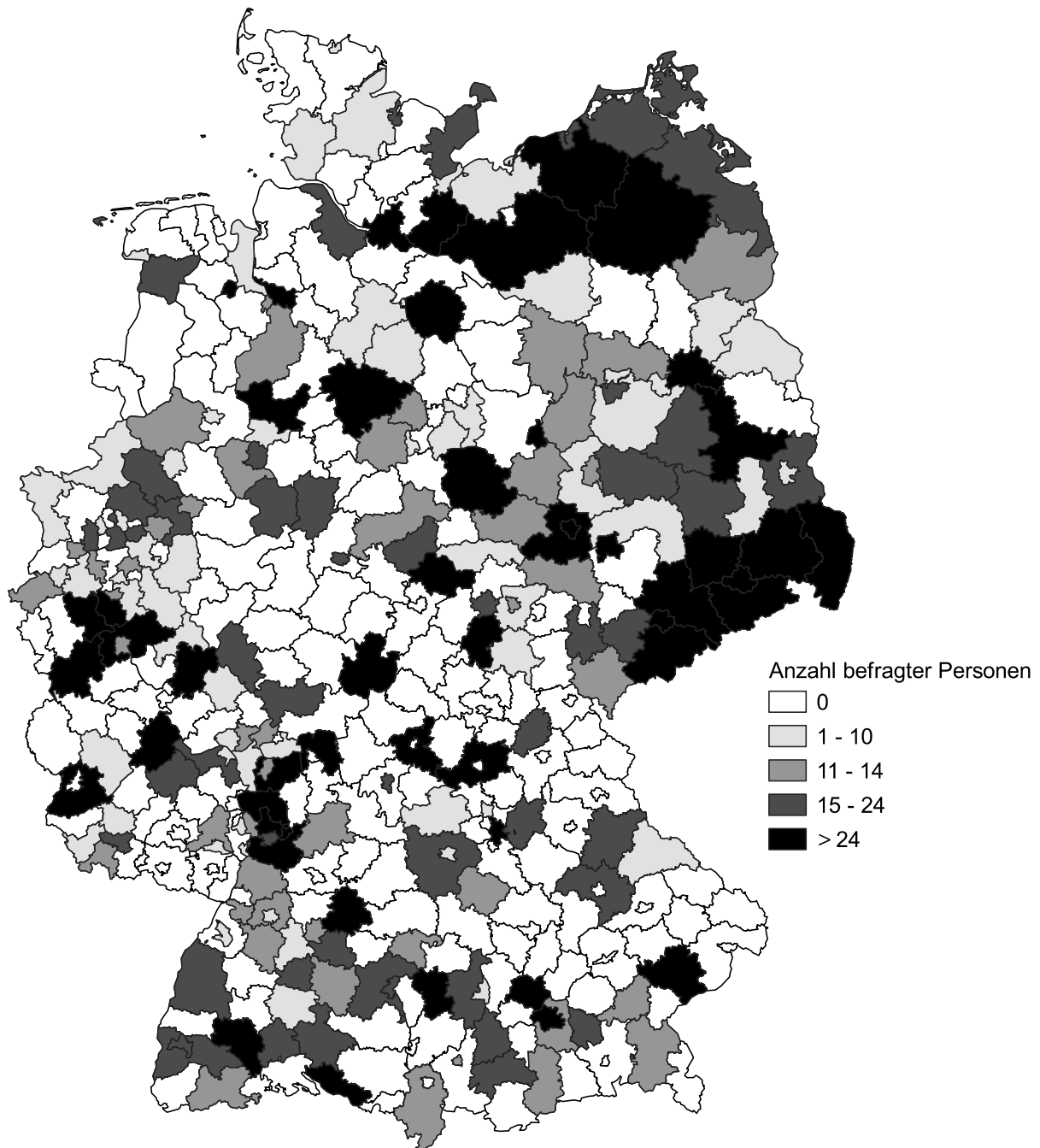
Rat spendet (97,1 %) als Personen der anderen Gruppe (95,55 %) ($\phi = -0,042$, $p < 0,001$), allerdings gibt es häufiger *Personen* im sozialen Umfeld, die *Sorgen machen*, *Kummer bereiten*, *nerven oder bevormunden* (44,5 %) als in der Gruppe der Personen mit fehlenden Werten (39,9 %) ($\phi = -0,044$, $p < 0,001$).

Personen der Gruppe, die keine fehlenden Werte aufweisen, sind minimal *zufriedener*. Der Gruppenunterschied ist hier nicht signifikant.

Darüber hinaus leben Personen der Gruppe mit vollständigen Werten in geringfügig besser ausgestatteten Kreisen bezüglich *Steuereinnahmen*, *Ärzt*innendichte* und *Langzeitarbeitslosigkeit*. Auch hier sind die Gruppenunterschiede nicht signifikant.

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass die Zusammenhangsmaße im Allgemeinen eher niedrige Werte aufweisen. Daher wird davon ausgegangen, dass durch den Ausschluss der Fälle mit fehlenden Werten keine größeren systematischen Verzerrungen hervorgerufen werden. Es bestehen lediglich leichte systematische Unterschiede zwischen der Gruppe mit vollständigen Werten und der mit Fehlwerten, und zwar in erwarteter Richtung: Personen, die der Gruppe mit vollständigen Werten angehören, sind etwas jünger, gesünder, besser gebildet und verfügen über geringfügig höhere Ressourcenanteile bezüglich außerhäuslicher Mobilität und sozialer Kontakte.

Abbildung 7 Anzahl der in die Analysen einbezogenen Personen nach Kreisen



Datenquelle: FDZ-DZA, SUF DEAS 2014. Eigene Berechnungen. Darstellung: Chris Vogel. Geometrische Grundlage: © GeoBasis-DE / BKG (2022)

3.5.2 Deskriptive Datenbeschreibung der Teilstichprobe

In Tabelle 1 werden alle in die Analysen aufgenommenen Variablen mit ihren Mittelwerten und der Standardabweichung bzw. ihrer prozentualen Verteilung sowie mit dem minimalen und dem maximalen Wert dargestellt.

Im Mittel sind die Personen 61,88 Jahre alt, wobei Personen ab 40 Jahren an der Studie teilnehmen konnten. Der älteste Fall ist 85 Jahre alt. Die Geschlechterverteilung²² ist einigermaßen ausgeglichen mit beinahe gleichen Anteilen. In der Teilstichprobe befinden sich 32,15 Prozent Menschen aus den neuen Bundesländern. Mit 93,59 Prozent sind anteilig vor allem Menschen mit mittlerem und höherem Bildungsniveau vertreten. Die Proband*innen konnten bis zu 11 und mehr körperliche Krankheiten angeben. In der Teilstichprobe liegen durchschnittlich 2,49 Krankheiten vor.

Bezüglich der außerhäuslichen Mobilität befindet sich der Mittelwert der Variablen für *Häufigkeit spazieren gehen* bei 2,96 und für *Häufigkeit Sport treiben* bei 2,3. Die beiden Merkmale können Werte zwischen null und fünf annehmen. Werte zwischen null und 2,5 kann die Variable *Veranstaltungen besuchen* annehmen, ihr Mittelwert liegt bei 0,64. Auf *Hilfsmittel* wie Stock, Rollator, Delta-Rad oder Rollstuhl sind 6,62 Prozent der Menschen in der Teilstichprobe angewiesen und 36,25 Prozent leiden unter bis zu starken *körperlichen Einschränkungen bei der Mobilität*.

Betrachtet man die sozialen Beziehungen der älteren Menschen, zeigt sich eine *Netzwerkgröße* von durchschnittlich 5,27 Personen, wobei die Variable Werte von null bis neun für wichtige Personen mit regelmäßigem Kontakt annehmen kann, letztere Ausprägung subsumiert mehr als neun Personen. 80,41 Prozent der Personen in der Teilstichprobe haben *eine*n Partner*in*, bei 97,12 Prozent sind *Personen vorhanden, die psychisch unterstützen*, und 44,49 Prozent erleben *Personen* in ihrem Netzwerk, welche *psychisch belasten*.

Die *allgemeine Lebenszufriedenheit* liegt im Mittel bei 3,87, wobei hier höhere Werte für mehr Lebenszufriedenheit stehen.

Bei den Variablen auf Kreisebene liegen die *Steuereinnahmen* im Mittel bei 701,23 Euro, befinden sich 171 *Ärzt*innen je 100 Tsd. Einwohner*innen* im Kreis und beträgt die Langzeitarbeitslosigkeit im Mittel 33,43.

²² Die Geschlechterverteilung wurde dichotom erhoben.

Tabelle 1 Deskriptive Datenbeschreibung der Teilstichprobe

Variable	MW	SD	%	Min.	Max.
Kontrollvariablen					
Alter in Jahren	61,88	11,53		40	85
Geschlecht				0	1
<i>männlich</i>			49,88		
<i>weiblich</i>			50,12		
Landesteil				0	1
<i>Ost (frühere DDR)</i>			32,15		
<i>West (früheres Bundesgebiet)</i>			67,85		
Bildungsniveau				0	1
<i>niedrig</i>			6,41		
<i>mittel/hoch</i>			93,59		
Anzahl physischer Krankheiten	2,49	1,88		0	11
Außerhäusliche Mobilität					
Spazieren gehen	2,96	1,64		0,00	5,00
Sport treiben	2,30	1,75		0,00	5,00
Veranstaltungen besuchen	0,64	0,47		0,00	2,50
Hilfsmittel				0	1
<i>keine Hilfsmittel</i>			93,38		
<i>Hilfsmittel notwendig</i>			6,62		
Körperliche Einschränkungen bei der Mobilität				0	1
<i>keine Einschränkungen</i>			63,75		
<i>bis zu starke Einschränkungen</i>			36,25		
Soziale Kontakte					
Anzahl wichtiger Personen mit regelmäßigem Kontakt	5,27	2,74		0	9
Partner*in				0	1
<i>ohne Partner*in</i>			19,59		
<i>Partner*in vorhanden</i>			80,41		
Personen, die psychisch unterstützen				0	1
<i>keine</i>			2,88		
<i>Person(en) vorhanden</i>			97,12		
Personen, die psychisch belasten				0	1
<i>keine</i>			55,51		
<i>Person(en) vorhanden</i>			44,49		
Lebenszufriedenheit					
Allgemeine Lebenszufriedenheit	3,78	0,74		1,00	5,00
Regionale Ausstattung					
Steuereinnahmen	701,23	239,01		343,70	2260,10
Ärzt*innendichte	171,18	57,69		79,6	406,7
Langzeitarbeitslosigkeit	33,43	7,22		10,80	59,90

MW = Mittelwert; SD = Standardabweichung; % = prozentuale Verteilung; Max. = Maximum; Min. = Minimum;

Fallzahl: 3823 Individuen in 204 Kreisen.

Quelle: FDZ-DZA, SUF DEAS 2014 und INKAR 2011/2012; eigene Auswertung und Darstellung.

3.6 Methode und Auswertungsverfahren

Die vorliegende Studie hat unter anderem das Ziel zu prüfen, inwieweit regionale Strukturen und individuelle Merkmale im Zusammenhang mit dem Leben von Personen im Alter hinsichtlich ihrer Mobilität, ihrer sozialen Beziehungen und ihrer allgemeinen Lebenszufriedenheit stehen. Dazu empfiehlt sich ein statistisches Verfahren, welches in der Lage ist, die hierarchische Struktur der Daten adäquat zu berücksichtigen. Regionale Strukturen werden mit Merkmalen auf Kreisebene abgebildet. Zu beachten ist, dass die verwendeten Fälle mit ihren individuellen Merkmalen in Kreise eingebettet sind und so die Annahme statistischer Unabhängigkeit verletzt wird. Entsprechend zeigen sich einfache multiple Regressionsverfahren als untauglich; um zu korrekten Schätzungen zu gelangen und den Anteil an Varianz auf den verschiedenen Hierarchieebenen zu bestimmen, kommen Mehrebenenmodelle (Raudenbush/Bryk 2002; Snijders/Bosker 1999/2003; Hox/Moerbeek/van Schoot 2018) zur Anwendung. Zudem ist es mit diesen Mehrebenenmodellen möglich, Cross-Level-Interaktionen, also Regressionsterme, die Regressoren aus unterschiedlichen Ebenen beinhalten, ohne Verletzung der Modellannahmen zu berechnen.

Um den Zusammenhang zwischen den Merkmalen, die außerhäusliche Mobilität beschreiben, und den Charakteristika sozialer Beziehungen ausfindig zu machen, werden Korrelationsanalysen eingesetzt. Diese Zusammenhangsanalysen beziehen sich ausschließlich auf Merkmale auf individueller Ebene.

Zu beachten ist, dass sämtliche statistische Auswertungen ohne Annahme von Kausalität erfolgen, da das korrelative Design der vorliegenden Studie keine Rückschlüsse auf die Kausalrichtung zulässt.

Nachdem im Folgenden Einblick in die hierarchische Datenstruktur geschaffen wurde, wird ein entsprechendes multivariates lineares Mehrebenenmodell vorgestellt und spezifiziert. Dabei wird auch gezeigt, wie Interaktionsterme in das Modell integriert werden. Es folgt zudem eine Schilderung des für dichotome Regressanden verwendeten generalisierten linearen Mehrebenenmodells, danach wird der Intraklassenkorrelationskoeffizient und seine Funktion erläutert. Anschließend wird auf das Maximum-Likelihood-Verfahren eingegangen, welches zur Modellschätzung verwendet wurde.

Das Kapitel endet mit einer Beschreibung des analytischen Vorgehens; eine Darstellung der Ergebnisse findet sich im darauffolgenden Kapitel (Kapitel 3.7). Die Vorgehensbeschreibung enthält neben dem schrittweisen Aufbau der Modelle auch die Konkretisierung der Korrelationsanalysen, mithilfe derer die Frage nach dem Zusammenhang zwischen individuellen Merkmalen wie außerhäuslicher Mobilität und sozialen Beziehungen (Hypothese H₁ 1a) beantwortet werden kann.

3.6.1 Beschreibung der Mehrebenenmodelle

Mehrebenenmodelle (Raudenbush/Bryk 2002; Snijders/Bosker 1999/2003; Hox/Moerbeek/van Schoot 2018), auch gemischte Modelle oder hierarchische lineare Modelle genannt, erlauben es, in einer Regressionsanalyse Merkmale auf verschiedenen Ebenen einzubeziehen und Zusammenhänge zwischen Merkmalen, die sich auf den unterschiedlichen Hierarchieebenen befinden, zu bewerten.

Für die vorliegende quantitative Studie wurde eine hierarchische Datenstruktur mit zwei Ebenen (*Levels*) geschaffen, indem die Datensätze des DEAS (Mahne/Wolff/Tesch-Römer 2016) und der INKAR (BBSR 2013) kombiniert wurden (Kapitel 3.3). Wie in Abbildung 8 beispielhaft zu sehen ist, befinden sich auf der unteren, der ersten Ebene (Individualebene) die Fälle (Personen) und auf der oberen, zweiten Ebene die Kreise (Kontextebene), dabei wurde jeder Fall genau einem Kreis zugeordnet.

Abbildung 8 Mehrebenenstruktur mit Personen auf der ersten Ebene und Kreise auf der zweiten Ebene



Jedem Fall haften individuelle Merkmale an, zum Beispiel *Alter* oder *Höhe der allgemeinen Lebenszufriedenheit*, und jedem Kreis sind kontextuelle Merkmale zugeordnet, zum Beispiel *Höhe der Steuereinnahmen je Einwohner*in* oder *Anteil der Langzeitarbeitslosen an allen Arbeitslosen*. Der DEAS und der INKAR-Datensatz enthalten jeweils die Fallnummern, worüber die Werte der regionalen Merkmale dann den einzelnen Fällen zugeordnet werden können. Durch dieses Vorgehen entsteht eine hierarchische Datenstruktur. Damit wird die Unabhängigkeitsannahme verletzt, die für herkömmliche multiple Regressionsanalysen eine notwendige Voraussetzung darstellt.

Mit einer Mehrebenenanalyse hingegen können die Varianzanteile der verschiedenen Hierarchieebenen korrekt geschätzt werden. Dabei bietet die Mehrebenenanalyse den Vorteil, dass bekannte Techniken der multiplen Regression wie die Berücksichtigung von mehreren kategorialen und kontinuierlichen Regressoren nutzbar sind (Hosoya/Koch/Eid 2014, S. 190 f.). Bei einer Mehrebenenanalyse wird die multiple Regressionsanalyse um Terme erweitert, die Variation auf Gruppenebene beschreiben (random effects). Dadurch sind auch Regressionskoeffizienten und Standardfehler für Interaktionen über die Hierarchieebenen hinweg schätzbar (Cross-Level-Interaktion).

Cross-Level-Interaktionen bilden Zusammenhänge zwischen Regressand und einer Kombination zweier Regressoren je auf individueller und Kontextebene in der Form eigenständiger Regressionsterme ab (Pötschke 2019, S. 1495). Eine Interaktion ist dann relevant, wenn die spezifische Kombination von

Merkmalsausprägungen einer individuellen und einer kontextuellen Variable im Zusammenhang mit dem Regressanden stehen.

Die in der Mehrebenenanalyse verwendeten Regressionsmodelle lassen sich zu den verallgemeinerten linearen gemischten Modellen zählen. In der vorliegenden Arbeit wird aus Konsistenzgründen durchgängig die Terminologie der *Mehrebenenanalyse* verwendet.

Für Analysen mit intervallskalierten Regressanden werden lineare Mehrebenenmodelle als 2-Level-Random-Intercept-Fixed-Slope-Modelle in folgender Form verwendet (Snijders/Bosker 1999/2003, S. 51):

$$y_{ij} = \beta_{00} + \sum_{h=1}^p \beta_{h0} x_{hij} + \sum_{k=1}^q \beta_{0k} z_{kj} + u_j + v_{ij} \quad (1)$$

mit y_{ij} = Wert des Regressanden y für das i -te Individuum im Kontext j
 β_{00} = Wert des Achsenabschnittskoeffizienten (Intercept)
 β_{h0} = Koeffizient des Regressors x_h auf Individualebene
 x_{hij} = Wert der Variablen x_h für das i -te Individuum im Kontext j
 β_{0k} = Koeffizient des Regressors z_k auf Kontextebene
 z_{kj} = Wert der Variablen z_k im Kontext j
 u_j = Fehlerterm für den Kontext j
 v_{ij} = Fehlerterm für das i -te Individuum im Kontext j

Bei Aufnahme von Interaktionstermen über die Ebenen hinweg (*cross-level interactions*) werden diese als Summe der Produkte je eines Regressors auf Individualebene und eines Regressors auf Kontextebene in die Gleichung integriert (Snijders/Bosker 1999/2003, S. 76):

$$y_{ij} = \beta_{00} + \sum_{h=1}^p \beta_{h0} x_{hij} + \sum_{k=1}^q \beta_{0k} z_{kj} + \sum_{k=1}^q \sum_{h=1}^p \beta_{hk} z_{kj} x_{hij} + u_j + v_{ij} \quad (2)$$

Sollen Schätzungen für dichotome Regressanden vorgenommen werden, kommen generalisierte lineare Mehrebenenmodelle zum Einsatz, die als 2-Level-Random-Intercept-Fixed-Slope-Modelle die folgende Form haben (Snijders/Bosker 1999/2003, S. 212, S. 216):

$$\ln\left(\frac{p_{ij}}{1 - p_{ij}}\right) = \beta_{00} + \sum_{h=1}^p \beta_{h0} x_{hij} + \sum_{k=1}^q \beta_{0k} z_{kj} + u_j + v_{ij} \quad (3)$$

mit p_{ij} = Wahrscheinlichkeit für $y_{ij} = 1$ für das i -te Individuum im Kontext j

Dabei repräsentiert j den Index der Kontexte (Kreise) und i ist der Index für die Individuen innerhalb der Kreise. Es existieren p Level-1-Regressoren $x_1, \dots, x_p$ und q Level-2-Regressoren $z_1, \dots, z_q$.

Da sich aus der theoretischen Argumentation der vorliegenden Fragestellung heraus kein Grund zur Annahme ergibt, dass sich die jeweiligen Regressionskoeffizienten der regionalen Strukturen in unterschiedlichen Kreisen unterscheiden, wird bei den hier verwendeten Modellen ausschließlich der Achsenabschnitt (*intercept*) als variabel angenommen. Der Intercept variiert für jeden Kreis mit u_j um den mittleren Intercept β_{00} aller Kreise. Die Steigungen der Regressionsgeraden β_{01} bis β_{0k} hingegen sind für alle Kreise identisch. Der zweite Teil der Gleichung ($u_j + v_{ij}$) wird als variabler Teil (*random part*) bezeichnet. Der Fehlerterm auf Kontextebene u_j modelliert die sonst im Modell nicht berücksichtigten kreisspezifischen Gegebenheiten, z. B. soziale Normen oder landschaftliche Verhältnisse. Analog dazu bezieht sich der Fehlerterm v_{ij} auf die Individuen innerhalb ihrer Kreise. Für die beiden Fehlerterme einer Mehrebenenanalyse wird typischerweise Normalverteilung angenommen mit einem Erwartungswert von null und einer Varianz σ_u^2 für das Kontext-Level 2 (Varianz zwischen den Gruppen) sowie einer Varianz von σ_v^2 für das Individual-Level 1 (Varianz zwischen den Individuen). Beide Varianzen werden als stochastisch unabhängig angenommen. Daher ergibt sich eine einfache Form der Varianzzerlegung, auf der sich der Intraklassenkorrelationskoeffizient (ICC) aufbauen lässt.

Um nun den Beitrag zu bewerten, den die Aufnahme eines zweiten Levels in das Modell leistet, kann dieser ICC genutzt werden. Dieser Quotient wird durch die Varianz zwischen den Gruppen durch die Gesamtvarianz bestimmt.

Der ICC beim linearen Modell bildet sich wie folgt ab (Snijders/Bosker 1999/2003, S. 46):

$$\rho = \frac{\sigma_u^2}{\sigma_u^2 + \sigma_v^2} \quad (4)$$

mit ρ = Wert des ICC

σ_u^2 = Varianz der Residuen auf Level 2 (Varianz zwischen den Gruppen)

σ_v^2 = Varianz der Residuen auf Level 1 (Varianz zwischen den Individuen)

Beim Logit-Modell entsprechend (Snijders/Bosker 1999/2003, S. 224 f.):

$$\rho = \frac{\sigma_u^2}{\sigma_u^2 + \frac{\pi^2}{3}} \quad (5)$$

Die Mehrebenenmodelle für dichotome Regressanden (Snijders/Bosker 1999/2003, S. 207 ff.) folgen der Logik verallgemeinerter linearer Modelle. Die Verknüpfung zwischen dem Regressanden und dem durch die lineare Gleichung geschätzten Ausdruck wird durch eine nichtlineare Kopplungsfunktion repräsentiert, hier die Logit-Transformation. Ein dichotomer Regressand hat die Wahrscheinlichkeit p_{ij} , dass ein bestimmtes Ereignis eintritt, beispielsweise dass Personen vorhanden sind, die trösten oder Rat geben ($y_{ij} = 1$), sowie die Wahrscheinlichkeit $1 - p_{ij}$, dass sich keine solche Person im sozialen Netzwerk befindet ($y_{ij} = 0$).

Da die logistische Verteilung für das Residuum auf Level 1 eine Varianz von $\frac{\pi^2}{3}$ impliziert, bedeutet dies, dass sich für ein logistisches 2-Level-Random-Intercept-Modell mit einer Varianz zwischen den Gruppen von σ_u^2 der ICC ρ als Quotient der Varianz zwischen den Gruppen und der Summe derselben mit 3,29 berechnen lässt (Snijders/Bosker 1999/2003, S. 224 f.). Der Wert des ICC nimmt zu, wenn der Anteil an Varianz, der durch regionale Variablen erklärt wird, steigt. Der prozentuale Anteil an Varianz, der auf individuelle Charakteristika entfällt, ergibt sich somit als $1 - \rho$.

3.6.2 Maximum-Likelihood-Schätzverfahren

Um die Modellschätzung vorzunehmen, wird auf das Maximum-Likelihood-Verfahren zurückgegriffen (Snijders/Bosker 1999/2003, S. 56 f.; Pötschke 2014, S. 226 ff.; Hox/Moerbeek/van Schoot 2018, S. 27 ff.). Wie bereits erwähnt, ist die Voraussetzung der Unabhängigkeit der Beobachtungen für eine Schätzung über die Kleinste-Quadrate-Methode (OLS) nicht gegeben.

Das Maximum-Likelihood-Schätzverfahren gilt bei großen Stichproben, wie sie hier vorliegen ($N = 3823$), als robust gegen leichte Verletzungen der Annahmen und liefert unverzerrte, effiziente, konsistente sowie normalverteilte Schätzer (Hox/Moerbeek/van Schoot 2018, S. 27). Bei dem Verfahren handelt es sich um ein iteratives Vorgehen: Schrittweise werden die geschätzten Regressionsparameter so angepasst, dass die empirischen Daten möglichst gut auf Basis der Modellparameter reproduziert werden können (Pötschke 2014, S. 226). Dadurch sollen diejenigen Schätzwerte für die Parameter gefunden werden, mit denen die Daten der Grundgesamtheit mit der größten Wahrscheinlichkeit auftreten würden. Wie Hox/Moerbeek/van Schoot (2018, S. 28) vorschlagen, wurden die Modelle mit der Full-Maximum-Likelihood- (FML) und mit der Restricted-Maximum-Likelihood-Methode (RML bzw. REML) geschätzt und die Werte verglichen (die festgestellten Unterschiede sind sehr gering und daher vernachlässigbar). Zudem befinden sich in den untersuchten 204 Kreisen im Median 14 Personen. Aufgrund dieser Gruppenanzahl und -größe kann prinzipiell jede der beiden genannten Maximum-Likelihood-Schätzmethoden verwendet werden (Pötschke 2014, S. 221 ff.; Hox/Moerbeek/van Schoot 2018, S. 254 f.). Gewählt wird in der vorliegenden Arbeit die FML-Methode, die den Vorteil hat, dass die verwendete Likelihood-Funktion

sowohl die Varianz des Kontextfehlers als auch die fixen Parameter (also Regressionskoeffizienten) beinhaltet. Somit ist die Methode besser geeignet, da sie im Verlauf der sukzessiven Modellerstellung die Verwendung von auf Likelihood basierenden Gütemaßen erlaubt (Hox/Moerbeek/van Schoot 2018, S. 28).

Zur korrekten Schätzung sowohl der Parameter auf Individualebene als auch der Varianz auf Kontextebene müssen gleichzeitig eine hohe Anzahl von Gruppen und eine hohe Gesamtanzahl an Fällen vorliegen. Brauchbare Richtwerte liefern hier Hox/Moerbeek/van Schoot (2018, S. 216), die für ein Mehrebenenmodell mit Interaktionstermen die notwendige Anzahl an Gruppen mit 100 bei gleichzeitiger Gruppengröße von etwa 10 Fällen veranschlagen. Für generalisierte lineare Mehrebenenmodelle mit dichotomen Regressanden ist eine höhere Anzahl an Fällen pro Gruppe notwendig, als Richtwert wird hier (bei 50 Gruppen) 50 Fälle pro Gruppe benannt (Hox/Moerbeek/van Schoot 2018, S. 218). Gemeinsam ist beiden Richtwerten, dass bei steigender Gruppenanzahl die Anzahl der notwendigen Fälle pro Gruppe sinkt (siehe auch Hox/Moerbeek/van Schoot 2018, S. 216). Der in der vorliegenden Arbeit verwendete Datensatz wird somit als ausreichend angenommen.

Für die vorliegende Studie wäre es möglich gewesen, die Gruppenanzahl zu Gunsten der Anzahl der Gruppenmitglieder zu verringern, wodurch mehr Fälle pro Gruppe erreicht worden wären. Beispielsweise hätten die Gruppen statt auf der Ebene der Kreise auch auf der Ebene von NUTS-2- oder NUTS-1-Regionen²³ bzw. Regierungsbezirken oder Bundesländern gebildet werden können. Die Richtwerte von Hox/Moerbeek/van Schoot (2018) lassen jedoch schließen, dass eine solche Aufteilung der Daten die Schätzung der Varianz auf Kontextebene beeinträchtigt hätte. Zudem führen die theoretischen Überlegungen zum Schluss, dass insbesondere das nähere Umfeld im Zusammenhang mit dem Leben im Alter steht, damit wäre es kontraproduktiv, die Gruppen auszuweiten und somit größere Gebietseinheiten zu untersuchen. Eine Limitation der Studie ergibt sich nun daraus, dass eine Einteilung in kleinere Gebietseinheiten (wie zum Beispiel Wohnquartiere oder Gemeinden), die aus der theoretischen Begründung möglicherweise sinnvoller wäre, aufgrund der zur Verfügung stehenden Datenbasis nicht möglich ist. Hox/Moerbeek/van Schoot (2018, S. 216) verweisen in diesem Zusammenhang auf die Diskussion um die Wahl der Stichprobengröße bei Zwei-Ebenen-Studien und kommen zu dem Ergebnis, dass zwischen dem optimalen Design und den Kosten der Datenerhebung abgewogen werden müsse.

3.6.3 Vorgehen

Bei der Datenauswertung soll zuerst der Frage nach dem Zusammenhang von Variablen auf individueller Ebene (Hypothese H_1 1a) nachgegangen werden. Hier werden Korrelationen von

²³ NUTS (französisch *Nomenclature des unités territoriales statistiques*) ist eine geografische Systematik zur Einteilung des Gebiets der Europäischen Union in drei Hierarchiestufen (Destatis 2023b).

Merkmale, die außerhäusliche Mobilität abbilden, und solchen, die soziale Beziehungen repräsentieren, ausgewiesen. Diese bivariaten Auswertungen berücksichtigen die Skalenniveaus der Merkmale. Für zwei dichotome Merkmale wird das Zusammenhangsmaß *Phi* verwendet, für Korrelationen zwischen dichotomen und metrisch skalierten Merkmalen der punktbiserialer Korrelationskoeffizient und letztlich für zwei metrische Variablen der Pearsons Korrelationskoeffizient. Die Wertebereiche der Koeffizienten liegen zwischen minus eins und eins, wobei null keinen und (-/+) plus/minus eins einen perfekten positiven/negativen Zusammenhang beschreibt. Angegeben werden damit die Stärke und die Richtung des Zusammenhangs.

Im Anschluss an diese bivariate Auswertung sollen die Fragen nach den Zusammenhängen regionaler Strukturen und individueller Charakteristika auf Personen im Alter hinsichtlich ihrer außerhäuslichen Mobilität, ihrer sozialen Beziehungen und ihrer allgemeinen Lebenszufriedenheit in den Fokus genommen werden (Hypothesen H_1 1b bis H_1 3b). Das Vorgehen bei der Auswertung und Ergebnisdarstellung orientiert sich an Engelhardt (2012).

In der Regel werden Mehrebenenanalysen schrittweise in einer Reihe von Einzelmodellen, ausgehend vom Nullmodell bis hin zu einem vollen Modell, aufgebaut (Snijders/Bosker 1999/2003; Hox/Moerbeek/van Schoot 2018, S. 41 ff.). Im ersten Schritt wird ein Modell geschätzt, welches ausschließlich den Regressand und die Gruppierungsvariable *Kreiskennziffer* enthält. Dieses Modell nennt sich Random-Intercept-Only-Model oder Nullmodell, da es keinerlei individuelle Regressoren enthält. Das Modell stellt die Varianz des Regressanden ohne den Einbezug von Regressoren dar, wobei die Gesamtvarianz in erklärbare Varianzanteile auf den einzelnen Ebenen zerlegt wird (Pötschke 2019, S. 1500). Mit dem Nullmodell wird der Intraklassenkorrelationskoeffizient (ICC) errechnet, welcher den Varianzanteil des Regressanden bestimmt, der auf nichtbeobachtete Eigenschaften des Kreises zurückzuführen ist. Neben der inhaltlichen Interpretation gibt der Wert der Intraklassen-Korrelation Auskunft darüber, ob „die konzipierte Ebenenstruktur den empirischen Beobachtungen angemessen ist“ (Pötschke 2019, S. 1500). Ist der Wert des Intraklassenkoeffizienten sehr klein oder entfällt keine Varianz auf die Kreiskennziffer, so kann die Schätzung mit einem herkömmlichen Regressionsmodell erfolgen. Heck/Thomas/Tabata (2010, S. 73 f.) schlagen vor, bei einem Intraklassenkoeffizienten von unter 0,05 auf eine Mehrebenenanalyse zu verzichten, hingegen argumentieren Tabachnick/Fidell (2019, S. 644 ff.) sowie Cohen et al. (2003, S. 538), dass sehr geringe Intraklassenkorrelationen bei höheren Fallzahlen pro Gruppe zu einer bedeutsamen Verzerrung der Ergebnisse von Signifikanztests in konventionellen OLS-Regressionen führen können (Baltes-Götz 2019, S. 19). Wie später zu sehen sein wird, degenerieren die Modelle mit den Regressanden zu sozialen Beziehungen *Partner*in* und *allgemeine Lebenszufriedenheit* aufgrund eines sehr geringen Varianzanteils auf Kreisebene zu herkömmlichen Regressionsmodellen, bei allen anderen Modellen wird die Mehrebenenanalyse

beibehalten. Das Nullmodell erfüllt aber eine zweite wichtige Funktion neben der Varianzzerlegung. Es dient als Referenz, um die Erklärungskraft der später hinzugefügten Regressoren auszuweisen.

Nachdem das Nullmodell geschätzt wurde, werden sukzessive zuerst Variablen auf Individualebene (Kontrollvariablen sowie Merkmale außerhäuslicher Mobilität bzw. sozialer Beziehungen) in das Modell aufgenommen und schließlich die regionsspezifischen Charakteristika (*Steuereinnahmen, Ärzt*innendichte, Langzeitarbeitslosigkeit*) hinzugefügt und jeweils der ICC und die Varianz, die zwischen den Kreisen besteht, inklusive deren Signifikanz ausgewiesen.

Ebenfalls wird die erklärte Varianz auf Kreisebene berechnet. Sie misst den relativen Unterschied der Varianzen auf Kreisebene zwischen dem Modell, das ausschließlich Individualvariablen enthält, und einem Modell mit inkludierten Kontextvariablen. Dieser Aufbau ermöglicht es, den Anteil der erklärten Varianz der hinzugefügten Kontextmerkmale und der unterschiedlichen Ebenen zu bestimmen (Hox/Moerbeek/van Schoot 2018, S. 57 ff.).

Ausgehend von den Fragestellungen der Studie sollen die Größen der Regressionskoeffizienten verglichen werden. Da diese ursprünglich in unterschiedlichen Einheiten gemessen wurden, werden alle metrischen Variablen z-standardisiert eingebracht (Ausgenommen der *Ärzt*innendichte*, dazu siehe Kapitel 3.4.4). Alle dichotomen Variablen sind mit null und eins kodiert.

Für die Regressoren wurde ein Signifikanzniveau von 5 Prozent angenommen. Regressoren im 10-prozentigen Signifikanzniveau werden als Tendenzen berichtet, genügen hier allerdings nicht, um eine Nullhypothese verwerfen zu können. Die Regressionsmodelle enthalten aus Gründen der Konsistenz und Vergleichbarkeit jeweils immer die gleichen Regressoren; auch nichtsignifikante Parameter werden berichtet. Auf weitere Modellvereinfachungen wurde aufgrund der theoretischen Modellerstellung verzichtet, zumal davon ausgegangen werden kann, dass geringe oder nicht signifikante Regressoren durchaus Erklärungswert aufweisen können. Zusätzliche, nicht aufgeführte Modellberechnungen, welche lediglich signifikante Regressoren einbeziehen, kamen zu vergleichbaren Ergebnissen.

Teilweise per Bootstrapping zur Absicherung durchgeführte Modellberechnungen ergaben keine berichtenswerten Veränderungen, weshalb in dieser Arbeit ausschließlich die über die parametrischen Verfahren errechneten Werte berichtet werden.

Für alle Modelle wird das Bayes'sche Informationskriterium (BIC) als Gütemaß herangezogen. Kleinere Werte stehen hier für eine bessere Modellanpassung. Zu beachten ist, dass das Maß BIC die Aufnahme weiterer Variablen und eine hohe Fallzahl „bestraft“, es stellt damit einen härteren Test dar als das weithin übliche Akaike-Informationskriterium (AIC) (Hox/Moerbeek/van Schoot 2018, S. 39).

Da die Hypothesen (Kapitel 3.2) teilweise aus multiplen Elementarhypothesen bestehen, werden zur Sicherstellung der Einhaltung der festgelegten Signifikanzniveaus nach Bonferroni korrigierte *p*-Werte

verwendet (Bortz/Schuster 2010, S. 231 f.; Hedderich/Sachs 2020, S. 612). Die Bonferroni-Korrektur der p -Werte ist sehr defensiv, eine alternative Korrektur nach Holm (Bortz/Schuster 2010, S. 231 f.; Hedderich/Sachs 2020, S. 614) liefert hier jedoch keine Veränderung der Signifikanzen.

3.7 Ergebnisse

In der folgenden Ergebnisdarstellung werden zuerst die Befunde der Korrelationsanalyse bezüglich außerhäuslicher Mobilität und sozialen Kontakten (H_1 1a) aufgezeigt. Die weiteren Hypothesen zum Forschungsziel A (H_1 1b und c) sind generell formuliert. Daher werden zunächst ausgewählte Befunde der einzelnen Modelle (M) detaillierter beschrieben, um anschließend die Ergebnisse bezüglich der jeweiligen Gesamthypothese zu berichten. Darauf folgend findet sich die Ergebnisdarstellung zu Forschungsziel B. Hier werden die Erkenntnisse zu Zusammenhängen auf Individual- und Kontextebene bzw. zu den Cross-Level-Interaktionen bezüglich der allgemeinen Lebenszufriedenheit erläutert.

Für die individuellen Merkmale, die Mobilität abbilden, werden Modelle für die drei Variablen *Veranstaltungen besuchen*, *Sport treiben* und *spazieren gehen* als Regressanden geschätzt. Die Ergebnisse sind in Tabelle 3, Tabelle 4 und Tabelle 5 aufgetragen.

Bei der Modellberechnung wird jeweils nach ausgewählten soziodemografischen Merkmalen und nach den verwendeten Beziehungscharakteristika (*Partner*in*, *Anzahl wichtiger Personen mit regelmäßigem Kontakt*, *Personen, die psychisch unterstützen*, *Personen, die psychisch belasten*) kontrolliert. Die beiden Mobilitätsproxys *Nutzung von Hilfsmitteln* und *körperliche Einschränkungen bei der Mobilität* werden nicht als Regressanden in Betracht gezogen und somit für sie keine Modelle geschätzt. Sie sollten nicht mit der Raumausstattung (gemessen auf Kreisebene) in Verbindung stehen, sondern nur auf den körperlichen Zustand der älteren Person zurückzuführen sein.

Bei der Modellschätzung für die Regressanden, die für soziale Beziehungen im Alter stehen, wird nach allen hier verwendeten Merkmalen außerhäuslicher Mobilität kontrolliert. Die Ergebnisse der Modelle bezüglich sozialer Beziehungen finden sich in Tabelle 6, Tabelle 7, Tabelle 8 und Tabelle 9.

Bei allen diesen Modellen wurden die interessierenden regionalen Charakteristika auf Kreisebene durch die Variablen *Steuereinnahmen*, *Ärzt*innendichte* und *Langzeitarbeitslosigkeit* repräsentiert.

Schlussendlich wurden für die Modellberechnungen mit dem Regressanden *allgemeine Lebenszufriedenheit* alle hier genannten Merkmale auf individueller und kontextueller Ebene einbezogen sowie diese jeweils als Cross-Level-Interaktionsterme aufgenommen. Die Ergebnisse finden sich in Tabelle 10.

Die in dieser Arbeit untersuchten Hypothesen verweisen auf theoretische Konstrukte, die pro Hypothese durch mehrere Regressanden abgebildet werden. Dieses Design erfordert eine Adjustierung der Signifikanzniveaus der Einzelergebnisse, wie sie typischerweise bei multiplem Testen vorgenommen wird. Das Kapitel schließt sodann mit einer Gesamtübersicht über die adjustierten Ergebnisse ab.

3.7.1 Ergebnisse zum Verhältnis zwischen außerhäuslicher Mobilität, sozialen Kontakten und der regionalen Ausstattung (zu Forschungsziel A)

3.7.1.1 Zusammenhänge zwischen außerhäuslicher Mobilität und sozialen Kontakten

Es wurde erwartet, dass Mobilsein in einem positiven Zusammenhang mit der sozialen Beziehungspflege steht. Denn wie in der Literatur gezeigt wurde, entfällt ein großer Teil der Wegezwecke älterer Menschen auf soziale Aktivitäten. Zudem sind sozial gut integrierte ältere Menschen gleichzeitig mehr außer Haus unterwegs (Kapitel 3.2). Mithilfe der vorliegenden empirischen Daten kann dieser Zusammenhang (Hypothese H₁ 1a) zwar grundsätzlich bestätigt werden, allerdings sind die vorhandenen Korrelationen eher von geringer Höhe, wie Tabelle 2 zeigt.

Tabelle 2 Zusammenhang zwischen außerhäuslicher Mobilität und sozialen Kontakten

		Soziale Kontakte			
		Partner*in vorhanden	Anzahl wichtiger Personen mit regelmäßigem Kontakt	Personen, die psychisch unterstützen vorhanden	Personen, die psychisch belasten vorhanden
Außer-häusliche Mobilität	Sport treiben	$r_{pb} = 0,069^{***}$	$r = 0,154^{***}$	$r_{pb} = 0,077^{***}$	$r_{pb} = 0,044^{**}$
	Spazieren gehen	$r_{pb} = -0,030^{+}$	$r = 0,034^{+}$	$r_{pb} = 0,030^{+}$	$r_{pb} = 0,008$ n. s.
	Veranstaltungen besuchen	$r_{pb} = 0,132^{***}$	$r = 0,204^{***}$	$r_{pb} = 0,101^{***}$	$r_{pb} = 0,070^{***}$
	Bis zu starke körperliche Einschränkungen bei der Mobilität	$\phi = -0,121^{***}$	$r_{pb} = -0,108^{***}$	$\phi = -0,062^{***}$	$\phi = 0,032^{+}$
	Hilfsmittel notwendig	$\phi = -0,134^{***}$	$r_{pb} = -0,097^{***}$	$\phi = -0,055^{**}$	$\phi = -0,001$ n. s.

$N=3823$; r_{pb} = Punktbiseriale Korrelation; r = Pearson-Korrelationskoeffizient; ϕ = Phi-Koeffizient;

Signifikanzniveaus: $^{+}p \leq 0,10$. $^{*}p < 0,05$. $^{**}p < 0,01$. $^{***}p < 0,001$.

Datenbasis: FDZ-DZA, SUF DEAS 2014; eigene Auswertung und Darstellung.

Im Vergleich ist der Zusammenhang zwischen der *Netzwerkgröße*, also der *Anzahl wichtiger Personen mit regelmäßigem Kontakt*, und der Häufigkeit des *Besuchs von Veranstaltungen* ($r = 0,204^{***}$) am stärksten ausgeprägt. Ebenfalls besuchen ältere Menschen häufiger *Veranstaltungen*, wenn sie in *Partner*innenschaft* leben ($r_{pb} = 0,132^{***}$). Ein etwas geringerer Zusammenhang kann bezüglich der

psychischen Unterstützung mit Trost und Rat durch Personen im Netzwerk und der Häufigkeit von *Veranstaltungsbesuchen* festgestellt werden ($r_{pb} = 0,101^{***}$), scheinbar steht letzteres in einem geringen positiven Zusammenhang mit *Personen im Umfeld, die psychisch belasten*, indem sie der älteren Person Sorgen bereiten, sie nerven oder bevormunden ($r_{pb} = 0,070^{***}$). Möglicherweise ist *Veranstaltungen besuchen* nicht nur ein Proxy für außerhäusliche Mobilität, sondern auch eines für soziale Kontakte, da Veranstaltungen zumeist gesellschaftliche Zusammenkünfte darstellen. Veranstaltungen halten zumeist eine größere Auswahl an potenziellen Kontakten vor, so dass diese mit einem größeren Netzwerk einhergehen können. Andererseits könnten jene Personen grundsätzlich geselliger sein, die ein großes Netzwerk pflegen und sich gerne dem Trubel bei Treffen und Veranstaltungen aussetzen. Zudem bietet ein größeres Netzwerk mehr Mobilitätshilfe und -motivation an, indem sich Beziehungspersonen mobilitätsfördernd verhalten.

Letzteres könnte ebenfalls für den Zusammenhang zwischen *Sport treiben* und der *Netzwerkgröße* ($r = 0,154^{***}$) zutreffen, welcher den zweitstärksten Zusammenhangswert repräsentiert. Ältere Menschen, die häufiger *Sport treiben*, leben etwas häufiger in einer *Partner*innenschaft* ($r_{pb} = 0,069^{***}$) und erleben etwas häufiger *psychische Unterstützung durch Personen* in ihrem Umfeld ($r_{pb} = 0,077^{***}$), aber auch *psychische Belastung* ($r_{pb} = 0,044^{***}$), wobei hier nur Zusammenhänge sehr geringer Höhe beobachtet werden.

Erstaunlicherweise entzieht sich das Mobilitätsmerkmal *spazieren gehen* eher den Verbindungen mit Charakteristika sozialer Beziehungen. Lediglich die *Größe des sozialen Netzwerks* ($r = 0,034^*$) und *psychische Unterstützung* ($r_{pb} = 0,030^+$) können in einem geringen positiven Zusammenhang gesehen werden und auch *Partner*innenschaft* ($r_{pb} = -0,030^+$) korreliert schwach und negativ.

Interessant wird es bei der Betrachtung der Merkmale *körperliche Einschränkungen bei der Mobilität* und der Nutzung von *Hilfsmitteln*: *Bis zu starke körperliche Einschränkungen* ($\phi = -0,121^{***}$) und die Nutzung von *Hilfsmitteln* ($\phi = -0,134^{***}$) stehen in vergleichsweise hohem Zusammenhang mit dem Fehlen einer*s *Partners*in*. Auffällig, aber wie erwartet, zeigt sich, dass Personen ein kleinerer Pool an *Menschen, die ihnen wichtig sind und zu denen sie regelmäßigen Kontakt haben*, zur Verfügung steht, wenn sie *Hilfsmittel* nutzen ($r_{pb} = -0,097^{***}$) oder *körperliche Einschränkungen bei der Mobilität* ($r_{pb} = -0,108^{***}$) aufweisen. Damit einher geht das Fehlen von *Personen zur psychischen Unterstützung*. Ältere Menschen können weit seltener auf qualitative Beziehungen mit *Personen* zurückgreifen, in denen sie *Rat suchen oder Trost* finden können, wenn sie *Hilfsmittel* nutzen ($\phi = -0,055^{**}$) oder unter *körperlichen Einschränkungen* ($\phi = -0,062^{***}$) leiden. Hingegen befinden sich im sozialen Netzwerk älterer Menschen mit *körperlichen Einschränkungen bei der Mobilität* etwas häufiger *Personen, die sie psychisch belasten* ($\phi = 0,032^+$), wobei dieser Zusammenhang nur sehr schwach ausgeprägt ist.

In der Gesamtschau stellt sich heraus, dass die Merkmale außerhäuslicher Mobilität wie die Häufigkeit, *Sport zu treiben*, *spazieren zu gehen* und *Veranstaltungen zu besuchen*, im positiven Zusammenhang mit (fast) allen ausgewählten Merkmalen sozialer Beziehungen stehen, das heißt mobilere ältere Personen verfügen gleichzeitig über mehr soziale Beziehungen. Hingegen zeigen sich wie vermutet negative Zusammenhänge zwischen den Mobilitätsmerkmalen *körperliche Einschränkungen bei der Mobilität* und der Nutzung von *Hilfsmitteln* und den Merkmalen sozialer Kontakte: liegen bei älteren Personen *körperliche Einschränkungen* vor oder müssen *Hilfsmittel* wie Stock, Deltarad, Rollator oder Rollstuhl verwendet werden, dann fehlt eher die *Partner*innenschaft* oder das *soziale Netzwerk* bzw. die *psychische Unterstützung* ist kleiner ausgeprägt.

3.7.1.2 Zusammenhänge zwischen regionaler Ausstattung und außerhäuslicher Mobilität bzw. sozialen Kontakten

Nachdem nun die Zusammenhänge zwischen den beiden individuellen Ressourcen (außerhäusliche Mobilität und soziale Einbindung) geschildert wurden, sollen nun die Zusammenhänge regionaler Kontexte mit diesen beiden individuellen Konstrukten außerhäusliche Mobilität und soziale Kontakte betrachtet werden (H₁ 1b und H₁ 1c). Erwartet wurde, dass sowohl das leichtere Mobilsein als auch die bessere soziale Eingebundenheit mit einer höheren regionalen Ausstattung einhergehen. Eine gut ausgestattete Umgebung steht im Zusammenhang mit erweiterten Handlungsspielräumen älterer Menschen. Dies wird insbesondere bei altersbedingt abnehmenden persönlichen Kompetenzen relevant.

Zusammenhänge zwischen regionaler Ausstattung und außerhäuslicher Mobilität

In Tabelle 3 sind die Ergebnisse der linearen Mehrebenenmodelle aufgetragen. Im Nullmodell (M0) zeigt der ICC von 0,033 an, dass ungefähr 3 Prozent der Varianz des Mobilitätsmerkmals *Sport treiben* auf unbeobachtete regionalspezifische Faktoren zurückzuführen ist. Im Nullmodell beträgt die geschätzte Varianz zwischen den Kreisen noch 0,032, wird aber durch die Aufnahme von Kontrollvariablen und Individualvariablen (M1) auf 0,012 gedrückt, der ICC folgt entsprechend auf 0,013, wonach diese Variablen bereits zur Aufklärung der Varianz der Variable *Häufigkeit, Sport zu treiben*, beitragen. In allen Modellen (M1 bis M5) zeigen die geschätzten Koeffizienten der Regressoren auf der individuellen Ebene weitestgehend die erwarteten Zusammenhänge; die Werte verändern sich mit Ausnahme des *Landesteils* auch bei Aufnahme der Variablen auf Kreisebene nicht erheblich. Etwas überraschend ist, dass das *Alter* keinen signifikant von null unterscheidbaren Zusammenhang mit der *Häufigkeit, Sport zu treiben*, zeigt. Das *Geschlecht* zeigt einen positiven, hochsignifikanten Zusammenhang, ebenso der *Landesteil* (ohne Kontrolle der Steuereinnahmen) sowie das

Bildungsniveau, letzteres mit dem stärksten Zusammenhang aller genannten Variablen. Die *Anzahl physischer Krankheiten* steht in einem signifikanten negativen Zusammenhang.

Aus der Liste der Charakteristika sozialer Kontakte stehen *Personen, die psychisch unterstützen*, und die *Netzwerkgröße* im Vergleich zu den anderen Merkmalen im engeren Zusammenhang mit der *Häufigkeit, Sport zu treiben*; auch *Partner*innenschaft* ist positiv korreliert mit der *Sporthäufigkeit*. Für *Personen, die psychisch belasten*, konnte kein signifikant von null unterscheidbarer Koeffizient gefunden werden. In Modell 2 zeigt das Merkmal *Steuereinnahmen*, welches sich auf Kreisebene befindet, einen positiven und hochsignifikanten Koeffizienten für den Zusammenhang mit der *Häufigkeit, Sport zu treiben*. Hingegen konnte kein signifikant von null unterscheidbarer Koeffizient für die *Ärzt*innendichte* in Modell 3 und für die *Langzeitarbeitslosigkeit* in Modell 4 gefunden werden. Diese Zusammenhänge bestehen in ähnlicher Weise weiterhin in Modell 5, in welchem die drei Kontextmerkmale gemeinsam geschätzt werden.

Die Varianz zwischen den Kreisen in Modell 2 beträgt 0,010 und ist signifikant von null unterscheidbar und niedriger als im Modell 1, welches nur individuelle Variablen enthält. Anhand der Werte der Varianz zwischen den Kreisen aus Modell 1 und derer der Kontextmodelle kann errechnet werden, dass ungefähr 21 Prozent der Varianz auf Kreisebene durch den Faktor *Steuereinnahmen* erklärt wird. Hingegen liefern die beiden weiteren Regressoren auf Kreisebene (*Ärzt*innendichte* und *Langzeitarbeitslosigkeit*) geringere Beiträge zur Aufklärung (1 % und 5 %). Es scheint, dass diese beiden Merkmale nicht in dem Maße relevant sind für die *Häufigkeit, Sport zu treiben*, wie die dem Kreis zur Verfügung stehenden *Steuergelder*.

Werden alle Kontextvariablen auf Kreisebene in einem Modell vereint (Modell 5) steigt der Wert der erklärten Varianz auf Kreisebene auf ca. 32 Prozent und der Zusammenhang mit dem *Landesteil* verschwindet wie in Modell 2. Dies zeigt, dass ein großer Teil der Varianz auf Kreisebene des mobilitätsabbildenden Merkmals *Sport treiben* auf die strukturelle Ausstattung auf Kreisebene, abgebildet durch *Steuereinnahmen*, *Ärzt*innendichte* und *Langzeitarbeitslosigkeit*, zurückzuführen ist.

3.7 Ergebnisse

Tabelle 3 Mehrebenenmodelle: Sport treiben im Zusammenhang mit individuellen Merkmalen und regionaler Ausstattung

	Außerhäusliche Mobilität					
	M0	Sport treiben				M5
		M1	M2	M3	M4	
Alter		−0,005 (0,287)	−0,007 (0,424)	−0,005 (0,285)	−0,005 (0,305)	−0,008 (0,472)
Weiblich		0,150*** (4,649)	0,149*** (4,629)	0,150*** (4,645)	0,150*** (4,645)	0,148*** (4,615)
Westdeutschland		0,205*** (5,201)	0,088* (1,715)	0,204*** (5,149)	0,213*** (5,311)	0,092* (1,807)
Mittleres und hohes Bildungsniveau		0,501*** (7,619)	0,492*** (7,488)	0,499*** (7,582)	0,501*** (7,621)	0,490*** (7,453)
Anzahl physischer Krankheiten		−0,103*** (6,055)	−0,101*** (5,923)	−0,103*** (6,061)	−0,103*** (6,047)	−0,101*** (5,895)
Anzahl wichtiger Personen mit regelmäßigem Kontakt		0,103*** (6,199)	0,102*** (6,154)	0,103*** (6,189)	0,103*** (6,214)	0,102*** (6,173)
Partner*in vorhanden		0,092* (2,268)	0,092* (2,268)	0,092* (2,269)	0,093* (2,292)	0,094* (2,315)
Personen, die psychisch unterstützen, vorhanden		0,249** (2,613)	0,252** (2,649)	0,250** (2,626)	0,246** (2,580)	0,247** (2,599)
Personen, die psychisch belasten, vorhanden		0,045 (1,396)	0,044 (1,380)	0,045 (1,392)	0,045 (1,392)	0,044 (1,368)
Steuereinnahmen			0,083*** (3,468)			0,089*** ^A (3,694)
Ärzt*innendichte				0,007 (0,381)		0,003 (0,158)
Langzeitarbeitslosigkeit					0,016 (0,900)	0,029 (1,618)
Varianz auf Kreisebene	0,032***	0,012**	0,010*	0,012*	0,012*	0,008*
ICC	0,033	0,013	0,010	0,013	0,013	0,009
Erklärte Varianz auf Kreisebene			0,214	0,011	0,048	0,319
BIC	10835,7	10669,7	10666,1	10677,8	10677,1	10680,0

Signifikanzniveaus: * $p \leq 0,10$. ** $p < 0,05$. *** $p < 0,01$. **** $p < 0,001$.

Ungewichtete Fallzahl: 3823 Individuen in 204 Kreisen.

Standardisierte Koeffizienten; absolute t-Werte in Klammern.

Die mit A ausgewiesene Signifikanz bildet die Grundlage für die Prüfung der aus $m = 9$ statistischen Tests bestehenden Hypothese H_1 1b. Die Signifikanz bleibt nach Bonferroni-Korrektur bestehen.

Quelle: FDZ-DZA, SUF DEAS 2014 und INKAR 2011/2012; eigene Auswertung und Darstellung.

Das Mobilitätsmerkmal *spazieren gehen* wird in Tabelle 4 im Zusammenhang mit individuellen Merkmalen und regionaler Strukturen dargestellt. Der ICC im Nullmodell (M0), welcher das Verhältnis zwischen der Varianz auf Ebene der Kreise und der Varianz auf dem Individual-Level beschreibt, beträgt 0,013, das bedeutet, rund 1 Prozent der Varianz der *Häufigkeit, spazieren zu gehen*, kann auf unbeobachtete regionale Faktoren zurückgeführt werden. Entsprechend erklärt die individuelle Ebene fast 99 Prozent der Varianz der *Häufigkeit, spazieren zu gehen*. Auf der individuellen Ebene zeigen das *Alter*, das *Geschlecht* und der *Landesteil* einen untereinander ähnlich hohen positiven Zusammenhang mit der *Häufigkeit, spazieren zu gehen*. Die *Anzahl physischer Krankheiten* steht in einem sehr geringen negativen Zusammenhang mit der Mobilität in Form von *spazieren*. Der stärkste Zusammenhang auf individueller Ebene geht mit dem Merkmal *Personen, die psychisch unterstützen*, einher, allerdings kann dieser nur als tendenziell signifikant gewertet werden. Die Höhen und Richtungen der Koeffizienten auf Individualebene bleiben mit Aufnahme der Kreisfaktoren ähnlich. Für alle anderen Regressoren auf der individuellen Ebene wie auf der Kreisebene lassen sich keine signifikant von null unterscheidbaren Koeffizienten finden, lediglich *Langzeitarbeitslosigkeit* zeigt in Modell 5 einen tendenziellen Zusammenhang.

Werden in das Modell Kontrollvariablen und Charakteristika sozialer Beziehungen (M1) aufgenommen, sinkt der ICC auf 0,008 und verharrt auch bei Aufnahme regionaler Merkmale auf ähnlichem Niveau. Betrachtet man die Varianz auf Kreisebene, so ist hier wenig Veränderung wahrzunehmen. Im Modell 2 und Modell 3 beträgt sie 0,008, diese Werte sind nur noch knapp signifikant von null unterscheidbar. Dies spiegelt sich dann in dem Anteil an erklärter Varianz auf Kreisebene wider. Werden die *Höhe der Steuereinnahmen* im Kreis (M2) oder die *Ärzt*innendichte* (M3) aufgenommen, so trägt dies praktisch nicht zur Erklärung der Variation zwischen den Kreisen bei. Im Gegenteil, in M2 zeigt sich eine minimale (in Tabelle 4 aufgrund von Rundung nicht ersichtliche) Erhöhung der Varianz auf Kreisebene; eine erklärte Varianz auf Kreisebene wird für dieses Modell deshalb nicht ausgewiesen. Die *Höhe der Steuereinnahmen* im Kreis ist nicht geeignet, um die Unterschiede zwischen den Kreisen bezüglich der *Häufigkeit, spazieren zu gehen* gut zu modellieren. Hingegen zeigt das regionale Charakteristikum *Langzeitarbeitslosigkeit* eine Steigerung auf 11 Prozent. Das bedeutet, dass *Langzeitarbeitslosigkeit* einen Beitrag zur Erklärung der regionalen Varianz der *Häufigkeit der Spaziergänge* leistet. Im Gesamtmodell (M5), bei dem alle Kreisfaktoren aufgenommen wurden, zeigt sich ebenfalls ein Anteil an erklärter regionaler Varianz von 9 Prozent. Alle drei regionalen Merkmale gemeinschaftlich betrachtet erklären also einen Teil der regionalen Varianz der *Häufigkeit der Spaziergänge*. Zu beachten ist jedoch, dass die Varianzen auf Kreisebene für die Modelle M1 bis M7 nicht signifikant von Null unterscheidbar sind.

3.7 Ergebnisse

Tabelle 4 Mehrebenenmodelle: Spazieren gehen im Zusammenhang mit individuellen Merkmalen und regionaler Ausstattung

	Außerhäusliche Mobilität					
	M0	M1	M2	M3	M4	M5
Alter		0,102 ^{***} (5,757)	0,102 ^{***} (5,719)	0,102 ^{***} (5,757)	0,102 ^{***} (5,722)	0,101 ^{***} (5,663)
Weiblich		0,103 ^{**} (3,108)	0,103 ^{**} (3,105)	0,103 ^{**} (3,113)	0,102 ^{**} (3,097)	0,102 ^{**} (3,096)
Westdeutschland		0,153 ^{***} (3,955)	0,127 [*] (2,451)	0,155 ^{***} (3,985)	0,165 ^{***} (4,203)	0,130 [*] (2,519)
Mittleres und hohes Bildungsniveau		−0,002 (0,028)	−0,004 (0,062)	0,003 (0,004)	−0,002 (0,034)	−0,004 (0,057)
Anzahl physischer Krankheiten		−0,035 [*] (2,018)	−0,035 [*] (1,981)	−0,035 [*] (2,011)	−0,035 [*] (2,002)	−0,034 ⁺ (1,941)
Anzahl wichtiger Personen mit regelmäßigem Kontakt		0,025 (1,492)	0,025 (1,463)	0,026 (1,507)	0,026 (1,510)	0,025 (1,483)
Partner*in vorhanden		−0,055 (1,327)	−0,055 (1,325)	−0,056 (1,329)	−0,054 (1,286)	−0,053 (1,280)
Personen, die psychisch unterstützen vorhanden		0,178 ⁺ (1,822)	0,179 ⁺ (1,830)	0,176 ⁺ (1,800)	0,173 ⁺ (1,768)	0,172 ⁺ (1,754)
Personen, die psychisch belasten vorhanden		0,008 (0,243)	0,008 (0,237)	0,008 (0,249)	0,008 (0,242)	0,008 (0,240)
Steuereinnahmen			0,018 (0,762)			0,026 (1,082)
Ärzt*innendichte				−0,009 (0,492)		−0,008 (0,430)
Langzeitarbeitslosigkeit					0,028 (1,566)	0,030 ⁺ (1,675)
Varianz auf Kreisebene	0,013 ^{**}	0,008 ⁺	0,008 ⁺	0,008 ⁺	0,007	0,008
ICC	0,013	0,008	0,009	0,008	0,008	0,008
Erklärte Varianz auf Kreisebene			− ^B	0,004	0,110	0,092
BIC	10866,1	10874,6	10882,3	10882,6	10880,4	10895,6

^B Die Errechnung der erklärten Varianzen auf Kreisebene erfolgte auf Basis der tatsächlichen (nicht gerundeten) Varianzen auf Kreisebene. Rechnerisch negative erklärte Varianzen auf Kreisebene werden nicht ausgewiesen.

Signifikanzniveaus: * $p \leq 0,10$. ** $p < 0,05$. *** $p < 0,01$. **** $p < 0,001$.

Ungewichtete Fallzahl: 3823 Individuen in 204 Kreisen.

Standardisierte Koeffizienten; absolute t-Werte in Klammern.

Quelle: FDZ-DZA, SUF DEAS 2014 und INKAR 2011/2012; eigene Auswertung und Darstellung.

Für das Mobilitätsmerkmal *Veranstaltungen besuchen* sind die Ergebnisse der Mehrebenenmodelle in Tabelle 5 ausgewiesen. Vorweggenommen zeigen die Variablen auf individueller Ebene weitestgehend die erwarteten Zusammenhänge (M1). Mit steigendem *Alter* werden weniger Veranstaltungen besucht, ebenso mit steigender *Anzahl physischer Krankheiten*. *Männer* besuchen häufiger Veranstaltungen. Den stärksten Zusammenhang der Kontrollvariablen zeigt das *Bildungsniveau*: Je höher es ist, desto häufiger werden Veranstaltungen besucht. Der zweitstärkste Zusammenhang geht vom *Landesteil* aus, Westdeutsche besuchen häufiger Veranstaltungen, dieser wird allerdings abgemildert, sobald die Level-zwei-Variable *Steuereinnahmen* des Kreises eingefügt wird (M2 und M5). Hier zeigt das Merkmal *Steuereinnahmen* einen positiven und hochsignifikanten Koeffizienten für den Zusammenhang mit *Veranstaltungen besuchen*. Hingegen konnten keine signifikant von null unterscheidbaren Koeffizienten für die Merkmale *Ärzt*innendichte* sowie *Langzeitarbeitslosigkeit* in den Modellen 3 bis 5 gefunden werden. Bei den individuellen Variablen, die soziale Beziehungen repräsentieren, zeigt die Variable *Personen, die psychisch unterstützen*, den höchsten positiven Zusammenhang, gefolgt von der *Anzahl wichtiger Personen mit regelmäßigem Kontakt* und der *Partner*innenschaft*, die ebenfalls im positiven Zusammenhang mit *Veranstaltungen besuchen* stehen. Interessanterweise geht aber auch die Variable *Personen, die psychisch belasten*, mit einer größeren Häufigkeit solcher Besuche einher. Die Höhe und Richtung der Koeffizienten bleiben, mit Ausnahme des *Landesteils*, auch bei Aufnahme regionaler Strukturmerkmale ähnlich bestehen. Im leeren Modell (M0) lässt sich anhand des ICCs folgern, dass rund 4 Prozent der Varianz des Mobilitätsmerkmals *Veranstaltungen besuchen* auf die regionale Ebene entfallen. Wird in Modell 2 die Variable *Steuereinnahmen* auf Kreisebene aufgenommen, beträgt die geschätzte Varianz auf Kreisebene 0,010 und ist signifikant von null unterscheidbar, dies ist ein kleinerer Wert als der im Individualmodell (M1): Ungefähr 27 Prozent der regionalen Varianz des Mobilitätsmerkmals *Veranstaltungen besuchen* wird durch das Strukturmerkmal *Steuereinnahmen* erklärt. Die beiden anderen aufgenommenen regionalen Charakteristika *Ärzt*innendichte* und *Langzeitarbeitslosigkeit* tragen hier nicht zur Erklärung der Varianz auf Kreisebene der Regressanden bei. Im letzten Modell (M5), welches alle Regressoren auf individueller und kontextueller Ebene enthält, beträgt die erklärte Varianz auf Kreisebene ungefähr 26 Prozent. Es zeigt sich also, dass ein beträchtlicher Anteil der regionalen Varianz des Mobilitätsmerkmals *Veranstaltungen besuchen* durch regionsstrukturbeschreibende Merkmale erklärt wird.

3.7 Ergebnisse

Tabelle 5 Mehrebenenmodelle: Veranstaltungen besuchen im Zusammenhang mit individuellen Merkmalen und regionaler Ausstattung

	Außerhäusliche Mobilität					
	Veranstaltungen besuchen					
	M0	M1	M2	M3	M4	M5
Alter		−0,130*** (7,838)	−0,132*** (7,976)	−0,130*** (7,839)	−0,130*** (7,831)	−0,133*** (7,989)
Weiblich		−0,153*** (4,932)	−0,153*** (4,958)	−0,152*** (4,929)	−0,153*** (4,931)	−0,153*** (4,953)
Westdeutschland		0,220*** (5,692)	0,098* (1,974)	0,221*** (5,696)	0,218*** (5,540)	0,099* (1,978)
Mittleres bis hohes Bildungsniveau		0,653*** (10,347)	0,645*** (10,229)	0,654*** (10,349)	0,653*** (10,349)	0,647*** (10,250)
Anzahl physischer Krankheiten		−0,096*** (5,878)	−0,094*** (5,730)	−0,096*** (5,872)	−0,096*** (5,881)	−0,093*** (5,706)
Anzahl wichtiger Personen mit regelmäßigem Kontakt		0,144*** (8,989)	0,142*** (8,908)	0,144*** (8,994)	0,144*** (8,989)	0,142*** (8,922)
Partner*in vorhanden		0,143*** (3,660)	0,143*** (3,677)	0,143*** (3,659)	0,143*** (3,652)	0,144*** (3,684)
Personen, die psychisch unterstützen vorhanden		0,335*** (3,664)	0,337*** (3,690)	0,334*** (3,648)	0,336*** (3,669)	0,333*** (3,645)
Personen, die psychisch belasten vorhanden		0,091** (2,935)	0,091** (2,937)	0,091** (2,939)	0,091** (2,936)	0,091** (2,944)
Steuereinnahmen			0,087*** (3,735)			0,090*** ^A (3,802)
Ärzt*innendichte				−0,0006 (0,338)		−0,012 (0,736)
Langzeitarbeitslosigkeit					−0,004 (0,227)	0,006 (0,333)
Varianz auf Kreisebene	0,037***	0,013**	0,010*	0,013**	0,013**	0,010*
ICC	0,037	0,015	0,011	0,015	0,015	0,011
Erklärte Varianz auf Kreisebene			0,265	− ^B	0,005	0,262
BIC	10830,7	10360,7	10355,4	10368,9	10368,9	10371,2

^B Die Errechnung der erklärten Varianzen auf Kreisebene erfolgte auf Basis der tatsächlichen (nicht gerundeten) Varianzen auf Kreisebene. Rechnerisch negative erklärte Varianzen auf Kreisebene werden nicht ausgewiesen.

Signifikanzniveaus: * $p \leq 0,10$. ** $p < 0,05$. *** $p < 0,01$. **** $p < 0,001$.

Ungewichtete Fallzahl: 3823 Individuen in 204 Kreisen.

Standardisierte Koeffizienten; absolute t-Werte in Klammern.

Die mit ^A ausgewiesene Signifikanz bildet die Grundlage für die Prüfung der aus $m = 9$ statistischen Tests bestehenden Hypothese H_1 1b. Die Signifikanz bleibt nach Bonferroni-Korrektur bestehen.

Quelle: FDZ-DZA, SUF DEAS 2014 und INKAR 2011/2012; eigene Auswertung und Darstellung.

In Tabelle 3, Tabelle 4 und Tabelle 5 wurden die Ergebnisse aus den Mehrebenenmodellen für die Variablen, die außerhäusliche Mobilität repräsentieren, aufgetragen, sowie die nach der Bonferroni-Korrektur vorhandenen Signifikanzen der vollen Modelle (jeweils M5) markiert.

Die Zusammenhänge räumlicher Ausstattung mit der außerhäuslichen Mobilität lassen sich, wenn auch mit einer eher geringen Stärke, grundsätzlich bestätigen. Insbesondere das Regionalmerkmal *Steuereinnahmen* zeigt signifikante positive Koeffizienten für zwei Repräsentanten der außerhäuslichen Mobilität, nämlich *Sport treiben* und *Veranstaltungen besuchen*. Das regionale Charakteristikum *Langzeitarbeitslosigkeit* steht im tendenziellen Zusammenhang mit dem Mobilitätsmerkmal *Häufigkeit, Spazieren zu gehen*.

Stehen in einem Kreis mehr Einnahmen durch Steuern zur Verfügung und sind im Kreis mehr Ärzt*innen angesiedelt (ist also die strukturelle Ausstattung dieser Regionen höher), steht dies im positiven Zusammenhang mit der Mobilität älterer Einwohner*innen.

Die beiden Signifikanzen der Regressionskoeffizienten des Merkmals *Steuereinnahmen* bleiben nach Bonferroni-Korrektur bestehen, so dass die **Hypothese H₁ 1b** (Es besteht ein Zusammenhang zwischen regionaler Ausstattung und außerhäuslicher Mobilität) **bestätigt** werden kann.

Anhand der Kennwerte für erklärte Varianz auf Kreisebene kann jeweils in den vollen Modellen 5 entnommen werden, dass die drei regionalen Charakteristika *Steuereinnahmen*, *Ärzt*innendichte* und *Langzeitarbeitslosigkeit* zusammen einen großen Teil der regionalspezifischen Varianz der beiden Mobilitätsmerkmale *Häufigkeit, Sport zu treiben, spazieren zu gehen* und *Veranstaltungen besuchen* erklären (32 %, 9 % bzw. 26 %).

Zusammenhänge zwischen regionaler Ausstattung und sozialen Kontakten

Um die Zusammenhänge regionaler Ausstattung mit den sozialen Kontakten älterer Menschen zu testen (Hypothese H₁ 1c), wurden Modelle mit den Regressanden *Anzahl wichtiger Personen mit regelmäßigem Kontakt, Partner*in, Personen, die psychisch unterstützen*, und *Personen, die psychisch belasten*, geschätzt. Auch hier wurden soziodemografische Merkmale sowie Merkmale der außerhäuslichen Mobilität als Kontrollvariablen aufgenommen.

In Tabelle 6 werden die Ergebnisse der Mehrebenenanalysen für das soziale Charakteristikum der Netzwerkgröße, *Anzahl wichtiger Personen mit regelmäßigem Kontakt*, in Zusammenhang mit individuellen Merkmalen und regionaler Kontexte dargestellt. Der Wert des ICC von 0,188 im Nullmodell (M0) beschreibt die Varianz auf Kreisebene im Verhältnis zur Gesamtvarianz: Etwa 19 Prozent der Varianz der *Netzwerkgröße* entfallen auf die Kreisebene, das heißt, die individuelle Ebene erklärt lediglich 81 Prozent dieser Varianz. Entsprechend sinkt der ICC mit Aufnahme individueller Variablen (M1), verharrt dann jedoch auf beinahe gleichem Niveau bei Aufnahme regionaler Merkmale (M2 bis M5). Dies ist in Linie mit der Varianz zwischen den Kreisen; sobald individuelle Regressoren (M1) aufgenommen werden, sinkt diese von 0,190 auf 0,161 bzw. 0,162. Diese Werte sind statistisch signifikant von null unterscheidbar und kleiner als der des leeren Modells. Mit Aufnahme regionaler Merkmale (M2 bis M5) ändert sich die Höhe kaum, sodass hierdurch keine Varianz auf Kreisebene erklärt werden kann.

Für keinen der Regressoren auf der Kreisebene lassen sich von null unterscheidbare Koeffizienten finden (M2 bis M5). Interessanter sind daher hier die Zusammenhänge mit individuellen Merkmalen. Die Netzwerkgröße steht im stärksten Zusammenhang mit der Notwendigkeit von *Hilfsmitteln*, auch der *Landesteil* und das *Geschlecht* stehen mit diesem strukturellen Merkmal sozialer Kontakte in Verbindung. Dabei haben ältere Menschen sowie Menschen, die Hilfsmittel nutzen müssen, kleinere Netzwerke, ebenso Männer und Ostbürger*innen. Wie erwartet geht der häufige *Besuch von Veranstaltungen* mit größeren Netzwerken im Alter einher, steht jedoch in negativem Zusammenhang mit *körperlichen Einschränkungen bei der Mobilität*, ebenso mit höherem *Alter*. Häufiger *Sport zu treiben* steht ebenfalls im positiven Zusammenhang mit der *Anzahl wichtiger Personen mit regelmäßigem Kontakt*, der Koeffizient ist aber sehr niedrig. Für die Häufigkeit der *Spaziergänge*, das *Bildungsniveau*, aber auch für die *Anzahl physischer Krankheiten* konnten keine signifikant von null unterscheidbaren Koeffizienten gefunden werden.

Tabelle 6 Mehrebenenmodelle: Anzahl wichtiger Personen mit regelmäßigem Kontakt im Zusammenhang mit individuellen Merkmalen und regionaler Ausstattung

	Soziale Kontakte					
	Anzahl wichtiger Personen mit regelmäßigem Kontakt					
	M0	M1	M2	M3	M4	M5
Alter		−0,046** (2,810)	−0,047** (2,824)	−0,046** (2,804)	−0,046** (2,806)	−0,046** (2,819)
Weiblich		0,171*** (5,724)	0,171*** (5,732)	0,171*** (5,725)	0,171*** (5,726)	0,171*** (5,732)
Westdeutschland		0,188** (2,712)	0,122 (1,361)	0,186** (2,670)	0,184** (2,598)	0,122 (1,361)
Mittleres und hohes Bildungsniveau		0,049 (0,786)	0,049 (0,775)	0,049 (0,776)	0,049 (0,784)	0,048 (0,769)
Anzahl physischer Krankheiten		0,021 (1,225)	0,021 (1,238)	0,021 (1,214)	0,021 (1,222)	0,021 (1,229)
Spazieren gehen		−0,008 (0,540)	−0,008 (0,547)	−0,008 (0,536)	−0,008 (0,536)	−0,008 (0,544)
Sport treiben		0,048** (3,002)	0,048** (2,970)	0,048** (3,004)	0,048** (3,002)	0,048** (2,973)
Veranstaltungen besuchen		0,134*** (8,166)	0,133*** (8,133)	0,134*** (8,171)	0,134*** (8,166)	0,133*** (8,137)
Hilfsmittel notwendig		−0,199** (3,127)	−0,200** (3,137)	−0,199** (3,129)	−0,199** (3,127)	−0,200** (3,137)
Bis zu starke körperliche Einschränkungen		−0,091* (2,567)	−0,091* (2,563)	−0,091* (2,563)	−0,091* (2,566)	−0,091* (2,560)
Steuereinnahmen			0,051 (1,157)			0,049 (1,091)
Ärzt*innendichte				0,012 (0,423)		0,008 (0,286)
Langzeitarbeitslosigkeit					−0,009 (0,299)	−0,002 (0,053)
Varianz auf Kreisebene	0,190***	0,161***	0,162***	0,161***	0,162***	0,162***
ICC	0,188	0,172	0,173	0,172	0,172	0,173
Erklärte Varianz auf Kreisebene			— ^B	— ^B	— ^B	— ^B
BIC	10428,8	10283,9	10290,8	10292,0	10292,1	10307,2

^B Die Errechnung der erklärten Varianzen auf Kreisebene erfolgte auf Basis der tatsächlichen (nicht gerundeten) Varianzen auf Kreisebene. Rechnerisch negative erklärte Varianzen auf Kreisebene werden nicht ausgewiesen.

Signifikanzniveaus: * $p \leq 0,10$. ** $p < 0,05$. *** $p < 0,01$. **** $p < 0,001$.

Ungewichtete Fallzahl: 3823 Individuen in 204 Kreisen.

Standardisierte Koeffizienten; absolute t-Werte in Klammern.

Quelle: FDZ-DZA, SUF DEAS 2014 und INKAR 2011/2012; eigene Auswertung und Darstellung.

In Tabelle 7 werden die Ergebnisse der Mehrebenenmodelle für den dichotomen Regressanden *Partner*in* aufgetragen. Hier ergibt sich für alle Modelle eine Maximum-Likelihood-Schätzung der Varianz auf Kreisebene von 0, das Modell degeneriert also zu einem herkömmlichen

Regressionsmodell, die hierarchische Struktur findet dementsprechend keine Beachtung mehr. Dieser Umstand bedeutet jedoch nicht, dass sich keinerlei Varianz auf Kreisebene befindet, sondern nur, dass diese Varianz so gering ist, dass die Aufnahme des Random Effects nicht mehr gerechtfertigt ist. Entsprechend werden für diese Modelle keine Maßzahlen zur Varianz auf Kreisebene oder deren Aufklärung präsentiert.

Am stärksten ist das *Geschlecht* mit einer *Partner*innenschaft* assoziiert. In einer *Partner*innenschaft* zu leben ist für Männer weniger wahrscheinlich, ebenso für Personen, die auf *Hilfsmittel* angewiesen sind. Den drittstärksten signifikant von null unterscheidbaren Koeffizienten findet sich für den positiven Zusammenhang der Variable *Veranstaltungen besuchen* mit der *Partner*innenschaft*. Ein höheres *Alter* geht mit einer verminderten Wahrscheinlichkeit einher, mit einer*m *Partner*in* zu leben, gleichauf die *Anzahl physischer Krankheiten*, ihre Koeffizienten sind signifikant unterscheidbar von null. Interessanterweise geht die niedrige *Häufigkeit von Spaziergängen* mit der Wahrscheinlichkeit, in einer *Partner*innenschaft* zu leben einher, der Koeffizient ist aber nur sehr gering. Ältere Menschen, die häufiger spazieren gehen, haben also mit geringerer Wahrscheinlichkeit eine*n Partner*in.

Das regionalspezifische Charakteristikum *Langzeitarbeitslosigkeit* zeigt einen negativen, schwach signifikant von null unterscheidbaren Koeffizienten geringer Stärke (M5). Das heißt, in Gebieten mit geringerer *Langzeitarbeitslosigkeit* ist die Wahrscheinlichkeit einer *Partner*innenschaft* etwas erhöht.

Tabelle 7 Mehrebenenmodelle: Partner*in im Zusammenhang mit individuellen Merkmalen und regionaler Ausstattung

	Soziale Kontakte					
	M0	Partner*in				
		M1	M2	M3	M4	M5
Alter		-0,149** (3,139)	-0,148** (3,117)	-0,149** (3,141)	-0,148** (3,120)	-0,146** (3,079)
Weiblich		-0,699*** (7,882)	-0,699*** (7,878)	-0,699*** (7,878)	-0,699*** (7,880)	-0,698*** (7,866)
Westdeutschland		-0,017 (0,187)	0,008 (0,064)	-0,014 (0,157)	-0,049 (0,521)	0,005 (0,043)
Mittleres und hohes Bildungsniveau		0,189 (1,205)	0,191 (1,217)	0,193 (1,223)	0,193 (1,226)	0,202 (1,282)
Anzahl physischer Krankheiten		-0,107* (2,297)	-0,107* (2,308)	-0,107* (2,297)	-0,108* (2,318)	-0,109* (2,344)
Spazieren gehen		-0,089* (2,109)	-0,089* (2,110)	-0,089* (2,111)	-0,087* (2,050)	-0,087* (2,052)
Sport treiben		0,063 (1,375)	0,063 (1,386)	0,063 (1,380)	0,064 (1,411)	0,066 (1,443)
Veranstaltungen besuchen		0,206*** (4,116)	0,206*** (4,126)	0,205*** (4,113)	0,205*** (4,105)	0,207*** (4,129)
Hilfsmittel notwendig		-0,563*** (3,674)	-0,562*** (3,672)	-0,562*** (3,672)	-0,562*** (3,668)	-0,561*** (3,659)
Bis zu starke körperliche Einschränkungen		-0,180* (1,825)	-0,180* (1,823)	-0,181* (1,823)	-0,180* (1,823)	-0,179* (1,815)
Steuereinnahmen			-0,017 (0,302)			-0,036 (0,616)
Ärzt*innendichte				-0,011 (0,259)		-0,017 (0,399)
Langzeitarbeitslosigkeit					-0,081* (1,908)	-0,088* (2,021)
BIC	3798,9	3666,8	3674,9	3675,0	3671,4	3687,3

Anmerkung: Keine Ausweisung von Varianz auf Kreisebene und erklärter Varianz auf Kreisebene, da aufgrund von Degeneration kein Mehrebenenmodell vorliegt.

Signifikanzniveaus: * $p \leq 0,10$. * $p < 0,05$. ** $p < 0,01$. *** $p < 0,001$.

Ungewichtete Fallzahl: 3823 Individuen in 204 Kreisen.

Standardisierte Koeffizienten; absolute z-Werte in Klammern.

Quelle: FDZ-DZA, SUF DEAS 2014 und INKAR 2011/2012; eigene Auswertung und Darstellung.

Die Zusammenhänge individueller und regionaler Merkmale mit dem Merkmal sozialer Kontakte *Personen, die psychisch unterstützen*, sind in Tabelle 8 zu finden. Für diese dichotome Variable konnten drei individuelle Merkmale gefunden werden, die im statistisch signifikanten Zusammenhang stehen (M1). *Geschlecht* und *Veranstaltungen besuchen* zeigen die stärksten positiven Zusammenhang. Die Wahrscheinlichkeit, *psychische Unterstützung* zu erfahren ist höher für *Frauen*, für Personen, die häufiger *Veranstaltungen besuchen* und für *jüngere* Personen

Werden die Kontextvariablen in den weiteren Modellen aufgenommen, so ändern sich die Höhe und Richtung der Koeffizienten dieser individuellen Merkmale kaum. Für die Kontextmodelle M4 bis M5 konnte mit dem Regionalmerkmal *Anteil an Langzeitarbeitslosen* von allen Arbeitslosen eine tendenziell positive Assoziation in M4 gefunden werden. Die Wahrscheinlichkeit, *Personen zur Verfügung zu haben, die psychisch unterstützen*, ist höher in Regionen, die stärker von *Langzeitarbeitslosigkeit* betroffen sind.

Im leeren Modell beträgt der ICC 0,123, dies bedeutet, dass ca. 12 Prozent der Varianz von *Personen, die psychisch unterstützen*, auf unbeobachtete regionale Faktoren zurückführbar ist. Die Varianz auf Kreisebene beträgt 0,462 im Nullmodell und steigt auf 0,557 an, wenn Individualvariablen aufgenommen werden. Wird die Kontextvariable *Steuereinnahmen* in das Modell aufgenommen, steigt diese weiter auf 0,568, um mit der Integration der weiteren beiden regionalen Charakteristika wieder zu sinken, bis er im vollen Modell (M5) einen Wert von 0,481 erreicht. Die Varianz auf Kreisebene ist in allen der Modelle signifikant.

Wird nach Aufnahme der Kontrollvariablen auch das Regionalmerkmal *Steuereinnahmen* aufgenommen (M2), verringert sich sogar der Anteil an erklärter regionaler Varianz. Das Regionalmerkmal ist also nicht dazu geeignet, Unterschiede auf Kreisebene hinsichtlich der psychischen Unterstützung zu modellieren. Wird stattdessen die *Ärzt*innendichte* eingebracht, beträgt er ca. 7 Prozent und bei *Langzeitarbeitslosigkeit* ungefähr 8 Prozent. Werden alle drei regionalen Charakteristika gemeinsam integriert, werden ungefähr 14 Prozent der regionalen Varianz erklärt. Die drei Regionalmerkmale leisten demnach (unter Kontrolle nach Individualmerkmalen) einen nicht unerheblichen Beitrag zur Varianzaufklärung.

Tabelle 8 Mehrebenenmodelle: Personen, die psychisch unterstützen, im Zusammenhang mit individuellen Merkmalen und regionaler Ausstattung

	Soziale Kontakte					
	Personen, die psychisch unterstützen					
	M0	M1	M2	M3	M4	M5
Alter		-0,260*	-0,255*	-0,263*	-0,261*	-0,262*
		(2,267)	(2,224)	(2,287)	(2,268)	(2,270)
Weiblich		0,686**	0,689**	0,691**	0,682**	0,687**
		(3,200)	(3,213)	(3,215)	(3,179)	(3,194)
Westdeutschland		-0,047	0,147	0,022	0,070	0,224
		(0,181)	(0,425)	(0,087)	(0,263)	(0,645)
Mittleres und hohes Bildungsniveau		-0,094	-0,085	-0,043	-0,093	-0,039
		(0,251)	(0,228)	(0,116)	(0,250)	(0,104)
Anzahl physischer Krankheiten		-0,023	-0,026	-0,020	-0,026	-0,026
		(0,211)	(0,243)	(0,188)	(0,238)	(0,239)
Spazieren gehen		0,082	0,081	0,080	0,078	0,076
		(0,864)	(0,857)	(0,837)	(0,824)	(0,804)
Sport treiben		0,155	0,159	0,156	0,154	0,159
		(1,404)	(1,434)	(1,406)	(1,397)	(1,428)
Veranstaltungen besuchen		0,626***	0,631***	0,624***	0,622***	0,622***
		(4,411)	(4,439)	(4,392)	(4,395)	(4,384)
Hilfsmittel notwendig		-0,188	-0,184	-0,183	-0,191	-0,180
		(0,581)	(0,570)	(0,566)	(0,590)	(0,559)
Bis zu starke körperliche Einschränkungen		-0,242	-0,243	-0,246	-0,235	-0,238
		(1,026)	(1,028)	(1,042)	(0,993)	(1,009)
Steuereinnahmen			-0,135			-0,069
			(0,852)			(0,434)
Ärzt*innendichte				-0,272*		-0,252*
				(2,418)		(2,244)
Langzeitarbeitslosigkeit					0,210+	0,186
					(1,753)	(1,519)
Varianz auf Kreisebene	0,462*	0,557*	0,568*	0,516*	0,514*	0,481*
ICC	0,123	0,145	0,147	0,136	0,135	0,127
Erklärte Varianz auf Kreisebene			— ^B	0,073	0,077	0,137
BIC	1009,2	1016,4	1023,9	1018,9	1021,5	1032,7

^B Die Errechnung der erklärten Varianzen auf Kreisebene erfolgte auf Basis der tatsächlichen (nicht gerundeten) Varianzen auf Kreisebene. Rechnerisch negative erklärte Varianzen auf Kreisebene werden nicht ausgewiesen.

Signifikanzniveaus: * $p \leq 0,10$. ** $p < 0,05$. *** $p < 0,01$. **** $p < 0,001$.

Ungewichtete Fallzahl: 3823 Individuen in 204 Kreisen.

Standardisierte Koeffizienten; absolute z-Werte in Klammern.

Quelle: FDZ-DZA, SUF DEAS 2014 und INKAR 2011/2012; eigene Auswertung und Darstellung.

Personen, die psychisch belasten, indem sie einem Sorgen bereiten, nerven oder bevormunden, wurden als Regressanden in den geschätzten Mehrebenenmodellen in Tabelle 9 genutzt. Ähnlich wie bei der Variable *Personen, die psychisch unterstützen*, ist hier das *Geschlecht* am stärksten assoziiert. Die Wahrscheinlichkeit *psychische Belastungen durch Personen* in ihrem Umfeld zu erleben, ist für *Frauen* höher. Interessanterweise zeigt der *Landesteil* den zweithöchsten signifikant von null unterscheidbaren Koeffizient, die Wahrscheinlichkeit solche Belastungen zu erleben ist für ältere Westbürger*innen höher. Fast in untereinander gleicher Stärke zeigen sich signifikant von null unterscheidbare Koeffizienten für das *Alter* und die *Anzahl physischer Krankheiten*. Spannend zu sehen ist, dass sich im höheren *Alter* weniger *Personen* im Umfeld befinden, die *psychisch belasten*, hingegen stehen mehr *körperliche Krankheiten* in Verbindung mit einer höheren Wahrscheinlichkeit für eine solche *Belastung*. *Körperliche Einschränkungen bei der Mobilität* sind ebenfalls mit einer höheren Wahrscheinlichkeit assoziiert, allerdings ist hier nur ein tendenziell signifikanter Koeffizient zu beobachten. Ebenfalls geht eine höheren Wahrscheinlichkeit, dass sich *Personen* im Umfeld befinden, die *psychisch belasten* mit dem häufigen *Besuch von Veranstaltungen* einher. Für die Regionalvariablen können keine signifikanten Koeffizienten gefunden werden (M2 bis M5).

Das leere Modell zeigt: Ungefähr 6 Prozent der Varianz von *Personen, die psychisch belasten*, können durch regionalspezifische Faktoren erklärt werden (M0). Werden die Individualvariablen sowie das regionale Charakteristikum *Steuereinnahmen* aufgenommen (M2), verharrt die Varianz auf Kreisebene bei 0,032, sinkt aber auf 0,029 ab, sobald stattdessen die Regionalvariable *Ärzt*innendichte* integriert wird (M3). Auch die *Langzeitarbeitslosigkeit* reduziert die Varianz auf Kreisebene, allerdings nicht so stark wie die Aufnahme der *Ärzt*innendichte* (M4). Die Variable *Steuereinnahmen* trägt somit nicht dazu bei, die regionalen Unterschiede in *psychischer Belastung durch Personen* im Umfeld zu erklären, hingegen aber *Ärzt*innendichte*, die erklärte Varianz auf Kreisebene beträgt hier 7 Prozent. Auch die *Langzeitarbeitslosigkeit* erklärt einen Teil der regionalen Varianz, nämlich 2 Prozent. Werden hingegen alle drei regionalen Merkmale im Modell gemeinsam berechnet, sinkt die Varianz auf Kreisebene wieder auf 0,029 ab. Sie ist also niedriger als im zweiten Modell, in dem die Individualvariablen kontrolliert werden. Die erklärte Varianz auf Kreisebene beträgt in M5 somit 10 Prozent. Zu beachten ist jedoch, dass alle Varianzen auf Kreisebene für die Modelle M2 bis M5 nicht signifikant sind.

Tabelle 9 Mehrebenenmodelle: Personen, die psychisch belasten, im Zusammenhang mit individuellen Merkmalen und regionaler Ausstattung

	Soziale Kontakte					
	M0	Personen, die psychisch belasten				
		M1	M2	M3	M4	M5
Alter		−0,270*** (7,047)	−0,270*** (7,049)	−0,270*** (7,044)	−0,270*** (7,053)	−0,271*** (7,052)
Weiblich		0,405*** (5,857)	0,404*** (5,855)	0,404*** (5,845)	0,404*** (5,854)	0,403*** (5,838)
Westdeutschland		0,394*** (4,830)	0,379*** (3,512)	0,385*** (4,715)	0,400*** (4,826)	0,380*** (3,550)
Mittleres und hohes Bildungsniveau		0,132 (0,913)	0,131 (0,906)	0,123 (0,851)	0,132 (0,913)	0,122 (0,842)
Anzahl physischer Krankheiten		0,272*** (6,888)	0,272*** (6,891)	0,271*** (6,873)	0,272*** (6,893)	0,272*** (6,880)
Spazieren gehen		0,003 (0,088)	0,003 (0,087)	0,003 (0,102)	0,003 (0,079)	0,003 (0,089)
Sport treiben		0,039 (1,057)	0,039 (1,048)	0,039 (1,049)	0,039 (1,051)	0,038 (1,031)
Veranstaltungen besuchen		0,124*** (3,302)	0,124*** (3,288)	0,124*** (3,311)	0,124*** (3,307)	0,124*** (3,305)
Hilfsmittel notwendig		−0,063 (0,427)	−0,063 (0,428)	−0,064 (0,433)	−0,063 (0,429)	−0,064 (0,437)
Bis zu starke körperliche Einschränkungen		0,153+ (1,877)	0,153+ (1,877)	0,154+ (1,887)	0,153+ (1,874)	0,153+ (1,884)
Steuereinnahmen			0,011 (0,210)			0,009 (0,170)
Ärzt*innendichte				0,035 (0,982)		0,037 (1,014)
Langzeitarbeitslosigkeit					0,015 (0,395)	0,020 (0,539)
Varianz auf Kreisebene	0,057**	0,032+	0,032+	0,029	0,031	0,029
ICC	0,017	0,010	0,010	0,009	0,009	0,009
Erklärte Varianz auf Kreisebene			− ^B	0,071	0,022	0,097
BIC	5262,9	5176,2	5184,4	5183,4	5184,2	5199,6

^B Die Errechnung der erklärten Varianzen auf Kreisebene erfolgte auf Basis der tatsächlichen (nicht gerundeten) Varianzen auf Kreisebene. Rechnerisch negative erklärte Varianzen auf Kreisebene werden nicht ausgewiesen.

Signifikanzniveaus: * $p \leq 0,10$. ** $p < 0,05$. *** $p < 0,01$. **** $p < 0,001$.

Ungewichtete Fallzahl: 3823 Individuen in 204 Kreisen.

Standardisierte Koeffizienten; absolute z-Werte in Klammern.

Quelle: FDZ-DZA, SUF DEAS 2014 und INKAR 2011/2012; eigene Auswertung und Darstellung.

In Tabelle 6, Tabelle 7, Tabelle 8 und Tabelle 9 wurden die Ergebnisse aus den Mehrebenenmodellen für die Variablen, die soziale Kontakte repräsentieren, aufgetragen, sowie die nach der Bonferroni-Korrektur vorhandenen Signifikanzen der vollen Modelle (jeweils M5) markiert.

Anhand der Kennwerte für erklärte Varianz auf Kreisebene kann jeweils in den vollen Modellen M5 entnommen werden, dass die drei regionalen Charakteristika *Steuereinnahmen*, *Ärzt*innendichte* und *Langzeitarbeitslosigkeit* einen Teil der Varianz auf Kreisebene der beiden emotionalen Beziehungsmerkmale *Personen, die psychisch unterstützen*, und *Personen, die psychisch belasten*, erklären (14 % und 10 %).

Bezüglich der räumlichen Ausstattung weisen lediglich die Merkmale *Langzeitarbeitslosigkeit* signifikante Koeffizienten für die Variablen *Partner*in* ($\beta = -0,088^*$) und *Ärzt*innendichte* auf *Personen, die psychisch unterstützen* ($\beta = -0,252^*$) auf. Nach Bonferroni-Korrektur zeigt sich jedoch, dass die Hypothese **H₁ 1c** (Es besteht ein positiver Zusammenhang zwischen der regionalen Ausstattung und den sozialen Kontakten) dennoch **nicht (vorläufig) bestätigt** werden kann.

3.7.2 Ergebnisse zum Zusammenhang der außerhäuslichen Mobilität, der sozialen Kontakte und der regionalen Ausstattung mit der allgemeinen Lebenszufriedenheit (zu Forschungsziel B)

Die Tabelle 10 beschäftigt sich mit den Hypothesen H_1 2a bis c und H_1 3a und b; Die *allgemeine Lebenszufriedenheit* ist hier der Regressand. Berechnet man ein Nullmodell (M_0), entfällt nur ein sehr geringer Anteil der Varianz (0,004) auf die *Kreiskennziffer* (Gruppierungsvariable): Der ICC gibt an, dass etwa 0,4 Prozent der Varianz von *allgemeiner Lebenszufriedenheit* auf unbeobachtete kreisspezifische Faktoren zurückzuführen sind. Erfolgt die Schätzung von *allgemeiner Lebenszufriedenheit* durch Kontrollvariablen (M_1), ergibt sich eine Maximum-Likelihood-Schätzung der Varianz auf Kreisebene von 0; demzufolge degeneriert das Modell zu einem (regulären) linearen Modell. Analog zu der Begründung für das Modell für den Regressanden Partner*in können für die Modelle für die allgemeine Lebenszufriedenheit keine Varianzaufklärungs-Maßzahlen angegeben werden.

Die eingefügten Merkmale im Kontrollmodell (M_1) stehen mit der *allgemeinen Lebenszufriedenheit* im signifikanten Zusammenhang. Höheres *Alter* und ein höheres *Bildungsniveau* gehen mit höherer *Lebenszufriedenheit* einher. Frauen weisen eine höhere *Lebenszufriedenheit* auf; befindet sich die Wohnstätte in den alten Bundesländern, so steht dies in positiver Beziehung. Je mehr *körperliche Krankheiten* vorliegen, desto niedriger ist die *Lebenszufriedenheit*, wobei dieses Merkmal den stärksten Zusammenhang aller Kontrollmerkmale repräsentiert.

Werden individuelle Merkmale ins Modell aufgenommen, die außerhäusliche Mobilität und soziale Kontakte repräsentieren (M_2), verschwindet der signifikante Zusammenhang mit dem *Bildungsniveau*. Es zeigt sich *Partner*innenschaft* als höchster Koeffizient, gefolgt von dem für *Personen, die psychisch unterstützen*, und für *Personen, die psychisch belasten*, wobei Letzteres wie erwartet in einem negativen Zusammenhang mit der *allgemeinen Lebenszufriedenheit* steht. Die *Größe des sozialen Netzwerks*, also die *Anzahl wichtiger Personen mit regelmäßigem Kontakt*, steht in einem weniger starken positiven Zusammenhang mit der *Lebenszufriedenheit*.

Die meisten individuellen Merkmale, die außerhäusliche Mobilität repräsentieren, stehen ebenfalls mit der *allgemeinen Lebenszufriedenheit* in Verbindung, wenn auch nicht in demselben Maße wie die Merkmale der sozialen Kontakte. Eine Ausnahme bilden hier die *körperlichen Einschränkungen* bei der Mobilität, sie weisen im Vergleich zu allen Individualmerkmalen den fünfthöchsten Koeffizienten aus; dieser ist, wie erwartet, negativ: *Bis zu starke körperliche Einschränkungen* bei der außerhäuslichen Mobilität gehen im Vergleich mit einer relativ stark verminderten *allgemeinen Lebenszufriedenheit* im *Alter* einher. Dies stützt die These, dass die vorhandene Möglichkeit zur Mobilität und die tatsächlich realisierte Mobilität nicht hauptsächlich im Zusammenhang mit der *Lebenszufriedenheit* stehen, sondern dass vor allem die nicht (mehr) vorhandene Fähigkeit zur Mobilität, die sich in Bewegungseinschränkungen zeigt, mit geringer *Zufriedenheit* einhergehen. Muss eine ältere Person

Hilfsmittel nutzen, ist dies ebenfalls negativ mit der *Lebenszufriedenheit* verbunden, der Koeffizient ist allerdings nur als tendenziell zu werten. Die *Häufigkeit, Veranstaltungen zu besuchen* und *Sport zu treiben*, stehen im positiven Zusammenhang mit der *Lebenszufriedenheit*. Lediglich für die *Häufigkeit von Spaziergängen* konnte keine signifikant von Null abweichenden Koeffizienten gefunden werden.

Werden in die Modelle Kontextvariablen aufgenommen (M3 bis M6), die die Strukturstärke des Kreises repräsentieren, zeigen sich unter Kontrolle soziodemografischer und individueller Merkmale keine signifikant von null unterscheidbaren Koeffizienten auf die *allgemeine Lebenszufriedenheit* im Alter. Die Koeffizienten der individuellen Merkmale zur außerhäuslichen Mobilität und sozialen Beziehungen verändern sich nur sehr gering. Der Zusammenhang mit dem *Landesteil* wird insbesondere bei Aufnahme von *Steuereinnahmen* nicht mehr signifikant (M3).

Im letzten, vollen Modell (M7) wurden Cross-Level-Interaktionsterme aufgenommen. Die *p*-Werte dieses Modells wurden aufgrund multiplen Testens einer anschließenden Bonferroni-Korrektur unterzogen, sodass es möglich wird, die in Kapitel 3.2 aufgestellten Hypothesen (H_1 2a–c; H_1 3a–b) zu prüfen. In der rechten Spalte der Tabelle 10 werden die jeweiligen (nach Bonferroni) korrigierten Signifikanzen mit ^A für Modell 7 ausgewiesen, die die Grundlage für die Prüfung der aus jeweils *m* statistischen Tests bestehenden Hypothesen H_1 2a bis H_1 3b bilden (Anzahl der Tests: Soziale Kontakte *m* = 4, außerhäusliche Mobilität *m* = 5, Kontext *m* = 3, Interaktionen Soziale Kontakte × Kontext *m* = 12, Interaktionen außerhäusliche Mobilität × Kontext *m* = 15).

Der Tabelle 10 ist zu entnehmen, dass sich die Merkmale auf individueller Ebene im Modell 7 in ähnlichem Ausmaß wie in Modell 2 (M2) zeigen. Nach der Bonferroni-Korrektur bleiben die zwei Koeffizienten für *Veranstaltungen besuchen* und für *körperliche Einschränkungen bei der Mobilität* signifikant. Dies pflichtet der Annahme bei (vgl. **H_1 2a**), dass die außerhäusliche Mobilität **im Zusammenhang** mit der *allgemeinen Lebenszufriedenheit* im Alter **steht**. Alle vier einfließenden Charakteristika sozialer Beziehungen bleiben nach der Bonferroni-Korrektur signifikant, was die These (vgl. **H_1 2b**) stützt, dass soziale Kontakte **im Zusammenhang** mit der *allgemeinen Lebenszufriedenheit* älterer Personen **stehen**. In Modell 7 zeigt sich das regionale Charakteristikum *Langzeitarbeitslosigkeit* unter Kontrolle der beiden anderen regionalen Merkmale und der Cross-Level-Interaktionen als mit der *Lebenszufriedenheit* verbunden. Dieser Zusammenhang bleibt nach der Bonferroni-Korrektur signifikant. So kann die Aussage (vgl. **H_1 2c**), dass die regionale Ausstattung im Zusammenhang mit der Lebenszufriedenheit älterer Personen steht, zwar allgemein **nicht bestätigt** werden (vgl. Modell M6), jedoch im Speziellen: Der Zusammenhang von *Langzeitarbeitslosigkeit* mit der *allgemeinen Lebenszufriedenheit* besteht (wie im Folgenden im Hinblick auf die Interaktionsterme erklärt wird) nur bei jenen älteren Menschen, denen keine Personen, die sie psychisch unterstützen, zur Seite stehen.

Tabelle 10 Mehrebenenmodelle: Allgemeine Lebenszufriedenheit im Zusammenhang mit individuellen Merkmalen und regionaler Ausstattung mit signifikanten und tendenziellen Cross-Level-Interaktionen

	Allgemeine Lebenszufriedenheit							
	M0	M1	M2	M3	M4	M5	M6	M7
Alter		0,211*** (12,412)	0,260*** (15,478)	0,259*** (15,434)	0,260*** (15,481)	0,259*** (15,453)	0,259*** (15,390)	0,260*** (15,511)
Weiblich		0,088** (2,796)	0,175*** (5,670)	0,175*** (5,666)	0,175*** (5,687)	0,175*** (5,671)	0,175*** (5,679)	0,176*** (5,718)
Westdeutschland		0,110** (3,282)	0,062+ (1,887)	0,049 (1,118)	0,066* (2,018)	0,069* (2,072)	0,050 (1,150)	0,051 (1,163)
Mittleres und hohes Bildungsniveau		0,251*** (3,847)	0,062 (0,980)	0,061 (0,962)	0,068 (1,075)	0,061 (0,973)	0,066 (1,035)	0,066 (1,046)
Anzahl physischer Krankheiten		-0,265*** (15,770)	-0,174*** (10,069)	-0,174*** (10,043)	-0,174*** (10,055)	-0,174*** (10,051)	-0,173*** (9,996)	-0,171*** (9,939)
Spazieren gehen			-0,016 (1,057)	-0,016 (1,057)	-0,016 (1,069)	-0,016 (1,089)	-0,017 (1,101)	-0,016 (1,069)
Sport treiben			0,043** (2,631)	0,042** (2,609)	0,043** (2,645)	0,042** (2,606)	0,042** (2,583)	0,038* (2,332)
Veranstaltungen besuchen			0,123*** (7,358)	0,123*** (7,325)	0,123*** (7,351)	0,123*** (7,375)	0,123*** (7,317)	0,124*** ^A (7,445)
Hilfsmittel notwendig			-0,125+ (1,943)	-0,125+ (1,947)	-0,125+ (1,934)	-0,125+ (1,944)	-0,125+ (1,944)	-0,127* (1,984)
Bis zu starke körperliche Einschränkungen			-0,221*** (6,193)	-0,221*** (6,193)	-0,222*** (6,198)	-0,222*** (6,202)	-0,222*** (6,208)	-0,228*** ^A (6,382)
Anzahl wichtiger Personen mit regelmäßigem Kontakt			0,049** (3,135)	0,049** (3,122)	0,050** (3,183)	0,049** (3,135)	0,049** (3,159)	0,052*** ^A (3,342)
Partner*in vorhanden			0,421*** (10,903)	0,421*** (10,906)	0,421*** (10,900)	0,423*** (10,937)	0,423*** (10,940)	0,427*** ^A (11,055)
Personen, die psychisch unterstützen vorhanden			0,293** (3,251)	0,294** (3,258)	0,287** (3,186)	0,289** (3,208)	0,285** (3,158)	0,300*** ^A (3,191)
Personen, die psychisch belasten vorhanden			-0,227*** (7,474)	-0,227*** (7,474)	-0,227*** (7,454)	-0,228*** (7,483)	-0,227*** (7,464)	-0,230*** ^A (7,581)
Steuereinnahmen				0,009 (0,456)			0,016 (0,803)	0,048 (0,539)
Ärzt*innendichte					-0,020 (1,333)		-0,020 (1,298)	-0,129 (1,198)
Langzeitarbeitslosigkeit						0,017 (1,160)	0,018 (1,148)	-0,348*** ^A (3,663)
Spazieren gehen × Ärzt*innendichte								0,026+ (1,659)
Anzahl wichtiger Personen × Steuereinnahmen								0,028+ (1,696)
Partner*in vorhanden × Ärzt*innendichte								0,101** (2,641)
Personen, die psychisch unterstützen vorhanden × Langzeitarbeitslosigkeit								0,328*** ^A (3,650)
Personen, die psychisch belasten vorhanden × Ärzt*innendichte								0,051+ (1,697)
Varianz auf Kreisebene	0,004	— ^c	— ^c	— ^c	— ^c	— ^c	— ^c	— ^c
ICC	0,004							
BIC	10871,8	10602,0	10274,0	10282,1	10280,5	10280,9	10295,3	10467,4

^c Keine Ausweisung von Varianz auf Kreisebene und erklärter Varianz auf Kreisebene, da aufgrund von Degeneration kein Mehrebenenmodell vorliegt.

Signifikanzniveau: * $p \leq 0,10$. ** $p < 0,05$. *** $p < 0,01$. **** $p < 0,001$. Ungewichtete Fallzahl: 3823 Individuen in 204 Kreisen. Standardisierte Koeffizienten; absolute t-Werte in Klammern; ^A Werte nach Bonferroni-Korrektur weiterhin signifikant.

Quelle: FDZ-DZA, SUF DEAS 2014 und INKAR 2011/2012; eigene Auswertung und Darstellung.

Die Tabelle 10 zeigt nur die signifikanten oder tendenziellen Koeffizienten der Cross-Level-Interaktionsterme, eine Tabelle mit allen Interaktionen befindet sich im Anhang A. Gefunden wurde ein signifikant von Null unterscheidbarer Koeffizient der Interaktion *spazieren gehen* mit *Ärzt*innendichte*. Zu beachten ist allerdings, dass dieser ohnehin nur tendenzielle Koeffizient mit der Bonferroni-Korrektur (mit $m = 15$) verschwindet. Daher kann die Hypothese (**H₁ 3a**) „Es gibt eine Interaktion zwischen der außerhäuslichen Mobilität und den Kontextmerkmalen auf die allgemeine Lebenszufriedenheit“ **nicht bestätigt** werden.

Nach der Bonferroni-Korrektur sind jeweils auch die tendenziellen Koeffizienten der Interaktionsterme der *Anzahl wichtiger Personen mit regelmäßigem Kontakt* sowie der *Personen, die psychisch belasten* mit *Ärzt*innendichte* nicht mehr haltbar. Der signifikant von null unterscheidbare Koeffizient der Interaktion von *Partner*in* mit *Ärzt*innendichte* bleibt nach der Bonferroni-Korrektur lediglich tendenziell bestehen und wird daher im Weiteren auch nicht mehr betrachtet.

Anders sieht es jedoch bei dem Koeffizienten des Interaktionsterms aus, der sich zwischen sozialen Kontakten auf der individuellen Ebene und der Kreisebene zeigt: *Personen, die psychisch unterstützen* interagiert mit *Langzeitarbeitslosigkeit* im Kreis. Abbildung 9 und Abbildung 10 verdeutlichen den signifikanten und vergleichsweise hohen Wert des Koeffizienten des Interaktionsterms anschaulich: Zu sehen sind die Koeffizientenschätzungen der Variablen *Langzeitarbeitslosigkeit* für die unterschiedlichen Ausprägungen der Variablen *Personen, die psychisch unterstützen*, sowie die Schätzung der Koeffizienten für die Variable *Personen, die psychisch unterstützen* in Anhängigkeit der *Langzeitarbeitslosigkeit*.

In Abbildung 9 lässt sich erkennen, dass bei älteren Menschen, die keine Person nennen können, die sie psychisch unterstützt, ein negativer Zusammenhang zwischen der Langzeitarbeitslosigkeit und der allgemeinen Lebenszufriedenheit besteht. Für diese Personengruppe kann also festgehalten werden: Höhere *Langzeitarbeitslosigkeit* im Gebiet geht mit geringerer *Lebenszufriedenheit* einher.

In Abbildung 10 ist zu sehen, dass für Gebiete mit mittlerer bis hoher *Langzeitarbeitslosigkeit* der positive Zusammenhang zwischen *psychischer Unterstützung* und der *allgemeinen Lebenszufriedenheit* mit steigender *Langzeitarbeitslosigkeit* stärker wird.

Der Koeffizient des Interaktionsterms bleibt nach der Bonferroni-Korrektur (mit $m = 12$) als hochsignifikant bestehen und bestätigt damit die Annahme (vgl. **H₁ 3b**), dass die regionale Ausstattung den Zusammenhang sozialer Kontakte mit der allgemeinen Lebenszufriedenheit **moderiert**.

Abbildung 9 Diagramm der geschätzten Regressionskoeffizienten für Langzeitarbeitslosigkeit in Zusammenhang mit Personen, die psychisch unterstützen, für das Modell der allgemeinen Lebenszufriedenheit (M7), inkl. 95%-Konfidenzintervall (vertikale Balken)

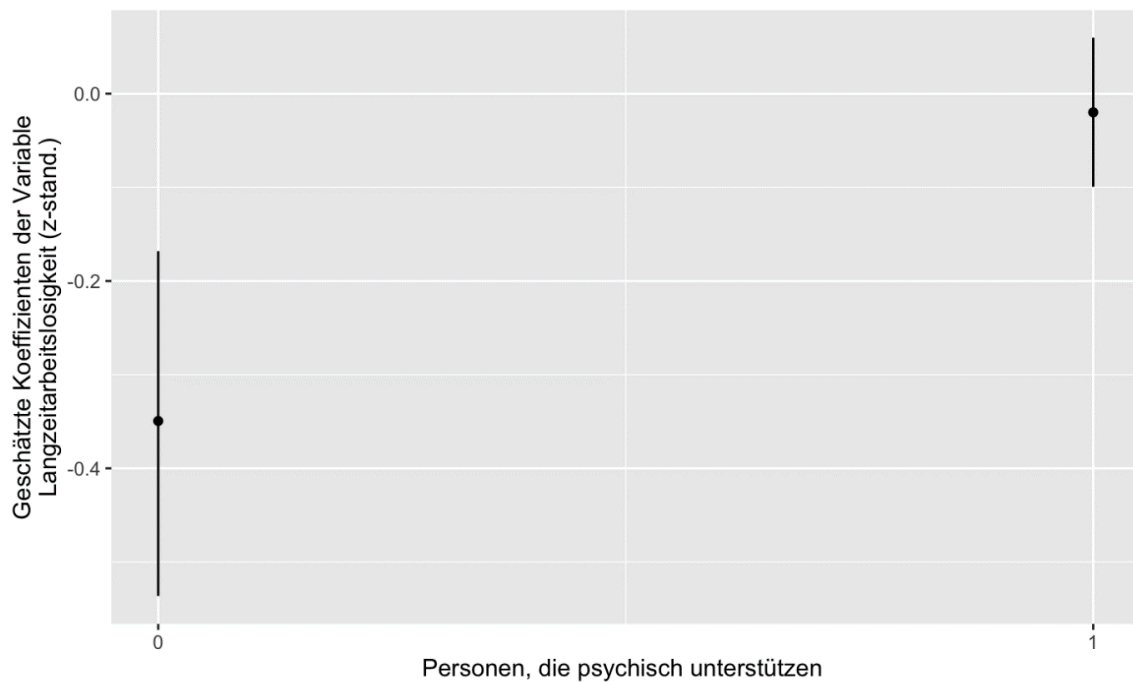
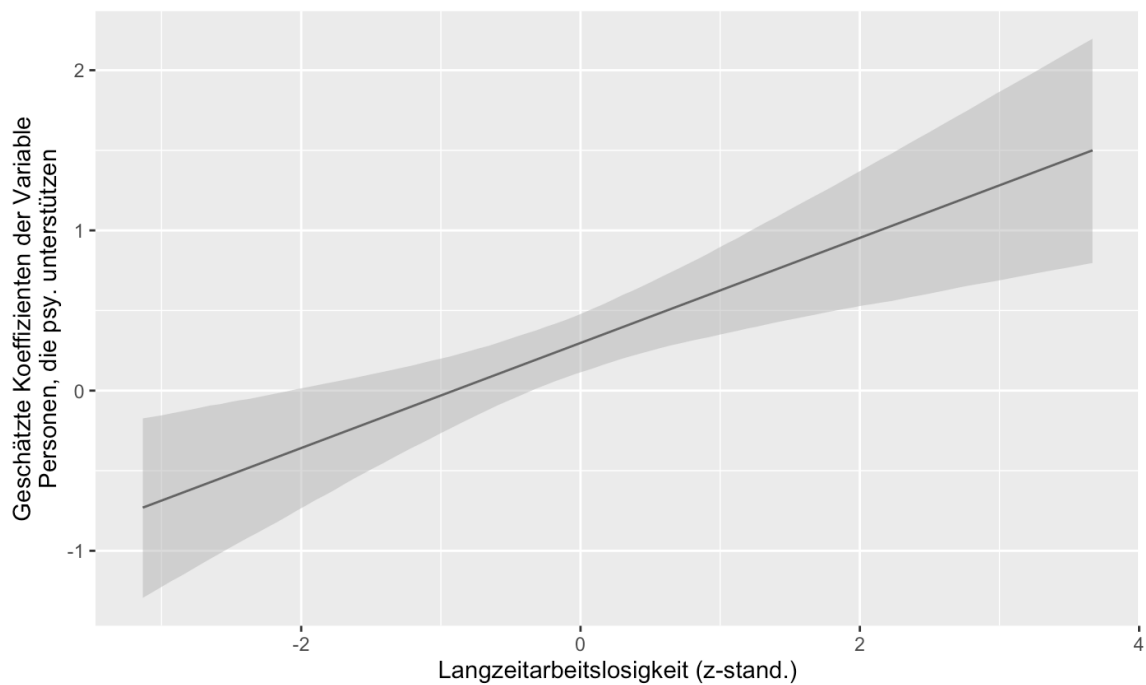


Abbildung 10 Diagramm der geschätzten Regressionskoeffizienten für Personen, die psychisch unterstützen, im Zusammenhang mit Langzeitarbeitslosigkeit für das Modell der allgemeinen Lebenszufriedenheit (M7), inkl. 95%-Konfidenzintervall (graue Fläche)



3.7.3 Zusammenfassung der Ergebnisse

Vor der detaillierten Ergebnisdarstellung soll an dieser Stelle eine Gesamtschau der Erkenntnisse bezüglich der aufgestellten Hypothesen gegeben werden:

Tabelle 11 Zusammenfassung der Ergebnisse anhand der Hypothesen

Hypothesen zu Forschungsziel A	H ₁ 1a: Es besteht ein Zusammenhang zwischen sozialen Kontakten und außerhäuslicher Mobilität.	bestätigt
	H ₁ 1b: Es besteht ein Zusammenhang zwischen regionaler Ausstattung und außerhäuslicher Mobilität.	bestätigt
	H ₁ 1c: Es besteht ein Zusammenhang zwischen regionaler Ausstattung und sozialen Kontakten.	nicht bestätigt
Hypothesen zu Forschungsziel B	H ₁ 2a: Es besteht ein Zusammenhang zwischen außerhäuslicher Mobilität und der allgemeinen Lebenszufriedenheit.	bestätigt
	H ₁ 2b: Es besteht ein Zusammenhang zwischen sozialen Kontakten und der allgemeinen Lebenszufriedenheit.	bestätigt
	H ₁ 2c: Es besteht ein Zusammenhang zwischen regionaler Ausstattung und der allgemeinen Lebenszufriedenheit.	nicht bestätigt²⁴
	H ₁ 3a: Es gibt eine Interaktion zwischen der außerhäuslichen Mobilität und der regionalen Ausstattung im Zusammenhang mit der allgemeinen Lebenszufriedenheit.	nicht bestätigt
	H ₁ 3b: Es gibt eine Interaktion zwischen den sozialen Kontakten und der regionalen Ausstattung im Zusammenhang mit der allgemeinen Lebenszufriedenheit.	bestätigt

Ergebnisse zu Forschungsziel A

Der erste Schritt der Ergebnisanalyse fokussiert die Zusammenhänge zwischen außerhäuslicher Mobilität und sozialen Beziehungen im Alter und beschreibt insbesondere die Verbindungen regionaler (Infra-)Strukturen in diesem sozialräumlichen Verhältnis (Forschungsziel A).

Grundsätzlich kann der Zusammenhang zwischen außerhäuslicher Mobilität und sozialen Beziehungen durch die Ergebnisse der Korrelationsanalysen bestätigt werden, allerdings sind die gefundenen Korrelationen von eher geringer Stärke.

Bei der Schätzung verschiedener Modelle konnte bei fast allen ein Anteil an regionaler Varianz gefunden werden: Der Anteil bei den Modellen mit mobilitätsbeschreibenden Merkmalen als Regressanden (3 % bei *Sport treiben*, 1 % bei *spazieren gehen* und 4 % bei *Veranstaltungen besuchen*) ist dennoch eher gering. Hingegen ist er bei den Modellen mit Merkmalen als Regressanden, die soziale

²⁴ Die Hypothese H₁ 2c kann lediglich für die Gruppe älterer Menschen, die keine Personen nennen können, die sie psychisch unterstützen, bestätigt werden.

Kontakte repräsentieren (19 % bei der *Netzwerkgröße*, 12 % bei *Personen, die psychisch unterstützen*, 2 % bei *Personen, die psychisch belasten*), höher. Für das Beziehungsmerkmal *Partner*in* konnte kein auf den Kreis entfallender Anteil an Varianz ausgemacht werden.

Dabei lassen sich für *Sport treiben* bzw. *spazieren gehen* bzw. *Veranstaltungen besuchen* etwa 32 Prozent, 9 Prozent und 26 Prozent der Varianz auf Kreisebene sowie für *Personen, die psychisch unterstützen* und *Personen, die psychisch belasten* ungefähr 14 Prozent und 10 Prozent der Varianz auf Kreisebene den gebietskörperschaftlichen Merkmalen zuordnen. Diese Ergebnisse lassen sich auf kreisspezifische Merkmale wie den regionalen Wohlstand, den Zugang zur medizinischen Versorgung und die wirtschaftliche Lage der Region zurückführen.

Der volle Anteil an Varianz auf Kreisebene des Modells für das Merkmal *Netzwerkgröße* und ebenfalls die restlichen Anteile an Varianz auf Kreisebene der Modelle der anderen Merkmale außerhäuslicher Mobilität und der sozialen Beziehungen bleiben ungeklärt und lassen sich auf hier nicht betrachtete regionale oder kulturelle Unterschiede zurückführen. Zu denken wäre hierbei an regionale Traditionsorientierung oder die geografische bzw. landschaftliche Beschaffenheit des Gebietes.

Darüber hinaus zeigen die Ergebnisse, dass vor allem das Regionalmerkmal *Steuereinnahmen* als Indikator für kommunale Mittel und tendenziell ebenfalls die *Langzeitarbeitslosigkeit* im Zusammenhang mit der außerhäuslichen Mobilität stehen. Hingegen besteht keine Beziehung des Merkmals *Ärzt*innendichte* auf Kreisebene zur Mobilität im Alter. Da die Signifikanzen des Regionalmerkmals *Steuereinnahmen* nach der notwendigen Bonferroni-Korrektur bestehen bleiben, kann der Zusammenhang zwischen regionaler Ausstattung und der außerhäuslichen Mobilität bestätigt werden.

Anders sieht das bezüglich der sozialen Beziehungen im Alter aus. Hier zeigen sich lediglich schwache Zusammenhänge mit der *Ärzt*innendichte* und der *Langzeitarbeitslosigkeit* in der Region, welche nach der Adjustierung der Signifikanzlevels nicht mehr zu halten sind. Daher kann keine Verbindung zwischen regionalen Charakteristika und den sozialen Kontakten im Alter nachgewiesen werden.

Ergebnisse zu Forschungsziel B

Im zweiten Schritt wurde der Beitrag individueller Merkmale und die Rolle der drei ausgewählten regionalen Faktoren *Steuereinnahmen*, *Ärzt*innendichte* und der *Langzeitarbeitslosigkeit*, dahingehend untersucht, ob und wie sie zu den Unterschieden in der Höhe der *allgemeinen Lebenszufriedenheit* beitragen (Forschungsziel B).

Der Anteil der Varianz an der *allgemeinen Lebenszufriedenheit*, der auf (unbeobachtete) regionale Merkmale auf Kreisebene zurückzuführen ist, ist vergleichsweise gering (0,4 %). Zwischen den Kreisen unterscheidet sich die *allgemeine Lebenszufriedenheit* also nur sehr gering. Demzufolge hängen vor allem Ressourcen auf individueller Ebene mit der Lebenszufriedenheit im Alter zusammen. Neben den

zur Kontrolle aufgenommenen Merkmalen (*Alter, Geschlecht, Landesteil, Bildungsniveau und Anzahl physischer Krankheiten*) stehen alle Merkmale sozialer Beziehungen in vergleichsweise hohen signifikanten Zusammenhängen mit der *Lebenszufriedenheit*. Als ein wichtiges Ergebnis konnte insbesondere gezeigt werden, dass außerhäusliche Mobilität in Verbindung mit der *Lebenszufriedenheit* steht. Und dies gilt auch, wenn gleichzeitig regionaler Wohlstand, Zugang zur medizinischen Versorgung und die wirtschaftliche Lage der Region berücksichtigt werden. Fast alle Merkmale außerhäuslicher Mobilität erweisen sich hier als signifikant, am stärksten hängen *körperliche Einschränkungen bei der Mobilität* mit der *Lebenszufriedenheit* zusammen. Hier handelt es sich um ein defizitäres Merkmal, welches auf das physische Unvermögen zur Bewegung abzielt und außerhäusliche Mobilität recht konkret erfasst. Die grundsätzliche Fähigkeit zur Mobilität ist entscheidender als ihre tatsächliche Umsetzung.

Die untersuchten regionalen Merkmale stehen nur bedingt im Zusammenhang mit der *Lebenszufriedenheit* im Alter. Mit der Analyse von Cross-Level-Interaktionen konnte gezeigt werden, dass der Zusammenhang zwischen Personen, die psychisch unterstützen, und der Lebenszufriedenheit mit steigender Langzeitarbeitslosigkeit stärker positiv wird. Zudem steht Langzeitarbeitslosigkeit nur dann im negativen Zusammenhang mit der Lebenszufriedenheit, wenn Personen, die psychisch unterstützen, fehlen.

Für Interaktionen zwischen der außerhäuslichen Mobilität und der regionalen Ausstattung auf die *Lebenszufriedenheit* konnte kein Nachweis erbracht werden.

4 QGPS-Studie

4.1 Einleitung

4.1.1 Hinführung und Relevanz

In einer alternden Gesellschaft wird Mobilität mit einer aktiven Lebensgestaltung und sozialer Teilhabe in Verbindung gebracht und als wichtiges Element der Lebensqualität im Alter angesehen (Mollenkopf/Flaschenträger 2001; Mollenkopf et al. 2005b; Nordbakke/Schwanen 2013), dabei referiert die räumliche Mobilität immer auch auf die physische Umgebung (Webber/Porter/Menec 2010). *Alltägliche* außerhäusliche Mobilität steht für die Fähigkeit sich selbst zu bewegen, entweder unabhängig von oder durch die Verwendung von Hilfs- oder Transportmitteln, um die nähere Nachbarschaft, die regionale Umgebung oder geografisch weiter entfernte Ziele täglich oder wöchentlich wiederkehrend zu erreichen. Sie ist essenziell für die selbstständige Lebensgestaltung und steht für Freiheit, einen individuellen Lebensstil oder persönliche Identität (Rush/Ouellet 1998; Hieber et al. 2006, S. 15; Siren/Hakamies-Blomqvist 2009). Daher ist es wichtig, ein tiefergehendes Verständnis für die Gestaltung außerhäuslicher Mobilität älterer Menschen und die Verbindung zur sozialen und geografischen Umwelt zu entwickeln und ihren Beitrag zu einem guten Leben im Alter zu erforschen. Dieses Wissen kann sodann in einem Anwendungsbezug genutzt werden, um neue Lösungen für die Befriedigung der Mobilitätsanforderungen älterer Menschen zu finden. Dies ist für die Arbeit verschiedener Disziplinen interessant, wie beispielsweise der Regionalentwicklung, der (Sozial-)Raumplanung oder der sozialräumlich ausgerichteten fallspezifischen und fallunspezifischen Sozialen Arbeit.

Um solches Wissen zu generieren, wird ein Instrument benötigt, das in der Lage ist, die Mobilität älterer Menschen näher zu untersuchen und ihren Zusammenhang mit dem sozialen und regionalen Kontexts besser zu verstehen. Die in dieser Arbeit vorgeschlagene Integration von GNSS-Daten²⁵ und qualitativen Befragungsdaten liefert hierfür einen Ansatz der Mobilitäts- und Sozialraumanalyse mit dem Vorteil, sozialwissenschaftlich relevante Inhalte zu lokalisieren und ihre Bedeutung vor der konkreten geografischen Umgebung zu entschlüsseln.

In den letzten Jahrzehnten ist die Nutzung globaler Navigationssatellitensysteme zur Positionsbestimmung im praktischen Alltag zur Normalität geworden, zu denken sind hier an die Routenführung per Navigationsgerät und Smartphone oder den Gebrauch zur Streckenaufzeichnung bei sportlichen Aktivitäten wie Radfahren und Jogging. GNSS-Empfang ist weitestgehend global und

²⁵ Globales-Navigationssatellitensystem-Daten. Zur Verfügung stehen verschiedene Systeme wie das der westlichen zivilen Bevölkerung vermutlich bekannteste, das „Navigational Satellite Timing and Ranging – Global Positioning System“ (NAVSTAR GPS) der USA, aber es existieren noch weitere Systeme wie „Galileo“ der Europäischen Union.

flächendeckend verfügbar; die Technologie ist im zivilen Bereich pervasiv. In der praktischen Anwendung können Mobilitätsdaten in ein Geoinformationssystem²⁶ (GIS) eingebracht werden, um so eine Verbindung zwischen der Bewegung und dem kartierten und attribuierten geografischen Ort herzustellen (z. B. ESRI 2021). Diese Verbindung kann beispielsweise in der Verkehrsplanung verwendet werden. In den letzten Jahrzehnten wurde der Nutzen und die Möglichkeiten von GNSS-Daten sowie die Integration dieser in ein GIS für die Wissenschaft und Forschung zunehmend untersucht (z. B. Lehmann/Lenz/Luley 2004)

Mobilitätserhebungen sind allerdings zumeist Thema der Verkehrswissenschaften oder der Geografie und beschränken sich daher auf die in den jeweiligen Disziplinen untersuchten Gegenstände. Für die (weitere) soziologische und sozialarbeitswissenschaftliche Forschung stellt sich daher die Frage, wie relevante Daten über Individuen, Gesellschaftsgruppen oder die nationale Bevölkerung in Verbindung mit GNSS-Daten oder mit einem GIS bearbeitet werden können. Herausfordernd ist hierbei besonders die Zusammenführung qualitativer Inhalte mit GNSS-Daten und einem GIS. Dies gilt für den analytischen Prozess der Datenauswertung aber auch für die anschließende Darstellung der Ergebnisse. In der Regel werden qualitative Informationen getrennt von den geografischen (Bewegungs-)Informationen ausgewertet und anschließend verlinkt, da die herkömmliche Analyse-Software nicht für eine solche Aufgabe gerüstet ist (ausgenommen Kwan/Ding (2008) und Jung (2009)).

Allerdings spielen gerade in der partizipativen sozialraumorientierten planungsbezogenen Sozialen Arbeit qualitative Daten der Sozialraumanalyse eine wichtige Rolle (Deinet 2009a; Heintze 2019, S. 45 ff.). Daher wird in der vorliegenden Studie eine Methode vorgestellt, die es ermöglicht, qualitative Interview-Informationen im inhaltsanalytischen Auswertungsprozess neben Bewegungsdaten in ein GIS einzubringen. Dieses Zusammenbringen unterschiedlicher Datenpunkte und -formate dient erstens dazu, im Auswertungsprozess ein besseres Verständnis der Aussagen vor dem Hintergrund der geografisch-räumlichen Beschaffenheit zu erlangen, und ermöglicht zweitens, erhobene Bewegungsmuster mithilfe von Narrativen einordnen und deuten zu können. So kann in Erfahrung gebracht werden, welche Merkmale erreichte und nicht erreichte Orte aufweisen und mit welcher subjektiven Interpretation Bewegungen und geografische Orte aus Sicht der befragten Personen behaftet sind.

²⁶ „Ein Geo-Informationssystem (GIS) ist ein rechnergestütztes System, das aus Hardware, Software, Daten besteht und mit dem sich raumbezogene Problemstellungen in unterschiedlichen Anwendungsgebieten modellieren und bearbeiten lassen. Die dafür benötigten raumbezogenen Daten/Informationen können digital erfasst und redigiert, verwaltet und reorganisiert, analysiert sowie alphanumerisch und graphisch präsentiert werden. GIS bezeichnet sowohl eine Technologie, Produkte als auch Vorhaben zur Bereitstellung und Behandlung von Geoinformationen.“ (Bill 2010, S. 8).

Damit wird in der Studie ein weiterer Schritt in der Entwicklung und Erprobung von sozialwissenschaftlichen Methoden gegangen, der ermöglicht, ein umfassendes Wissen von Mobilität im Alter vor der baulichen und geografischen Beschaffenheit der Umgebung auch im Hinblick auf soziale Eingebundenheit zu erlangen.

Zusammenfassend verfolgt die vorliegende Studie zwei Anliegen: Erstens soll ein tieferes Verständnis für die in der quantitativen Studie untersuchten Relationen im Sozialraum zwischen außerhäuslicher Mobilität, sozialen Kontakten und dem regionalen Kontext und ihrer Bedeutung für die Lebenszufriedenheit im Alter geschaffen werden, wobei individuelle Interpretationen von Proband*innen genutzt werden. Damit wird die Verbindung zwischen den in den statistischen Analysen in der quantitativen Studie (Kapitel 3) untersuchten individuellen und kontextuellen Merkmalen näher erforscht. Diese qualitativ orientierte Untersuchung ermöglicht eine tiefergreifende Interpretation auf Basis umfassender und differenzierter alltagsweltlicher Erfahrungen. Indem die älteren Menschen per Interview befragt und ihre Bewegungen per GNSS aufgezeichnet sowie mithilfe eines GIS kartiert werden, werden Einblicke in das Erleben des Forschungsgegenstandes „Sozialer Raum und allgemeine Lebenszufriedenheit im Alter“ gewonnen. Dadurch wird die zuvor quantitativ erfasste soziale Wirklichkeit um die subjektive Sicht der Betroffenen erweitert. Zweitens wird mit dem hier verwendeten Methodendesign, der QGPS, ein Instrument der Mobilitäts- und Sozialraumanalyse vorgeschlagen und seine Leistung diskutiert.

4.1.2 Erkenntnisinteresse und Forschungsaufgaben

4.1.2.1 Erkenntnisinteresse und Forschungsaufgaben zu den Relationen im sozialen

Raum – der Bedeutungszusammenhang von außerhäuslicher Mobilität, sozialen Kontakten und regionalem Kontext (zu Forschungsziel A)

Die vorangegangenen statistischen Analysen (Kapitel 3) berichten einen Zusammenhang der regionalen Charakteristika mit der realisierten Mobilität älterer Menschen (siehe Kapitel 3.7.1.2). Insbesondere in (Land-)Kreisen und kreisfreien Städten mit höherer monetärer Ausstattung sind ältere Menschen häufiger sportlich aktiv oder zu Veranstaltungen unterwegs. Anhand der Daten kann allerdings kein Zusammenhang regionaler Kontexte auf die soziale Eingebundenheit älterer Menschen nachgewiesen werden, jedoch zeigen sie einen Zusammenhang zwischen sozialen Kontakten und außerhäuslicher Mobilität (realisierte Mobilität und physische Mobilitätsmöglichkeiten). Insbesondere sind ältere Menschen in einer Partnerschaft, mit einem größeren sozialen Netzwerk oder solche, die psychische Unterstützung durch andere Personen erhalten, mobiler. Diese Ergebnisse erklären bereits Zusammenhänge im sozialen Raum, die für das Leben im Alter relevant sind. Um nun tiefere Einblicke in dieses sozialräumliche Zusammenspiel zu erhalten, verknüpft und analysiert die vorliegende Studie Mobilitätsmuster mit der subjektiven Wahrnehmung der eigenen Mobilität älterer Menschen im

Hinblick auf ihre soziale Eingebundenheit und dem konkreten physischen Raum und schließt damit an eine Lücke in der mobilitätsbezogenen Sozialraumforschung an.

In der bisherigen Forschung (Kapitel 2.3.) wird der räumliche Bezug für Mobilität älterer Menschen in Deutschland häufig auf Kategorien wie Stadt und Land beschränkt. Zumeist wird dabei auf Unterschiede in der Verkehrsmittelnutzung zwischen urbanen und ruralen Gebieten hingewiesen, wobei ländliche Ältere sowie auch urbane alte Menschen sehr stark auf das Auto angewiesen sind (Käser 2003, S. 90; Siren/Hakamies-Blomqvist 2004; Haustein/Siren 2015; Zeitler/Buys 2015). Ebenso wird das Verhältnis zwischen Mobilität und sozialen Kontakten meist nur am Rande untersucht. In der bisherigen Forschungsliteratur lässt sich dieser Zusammenhang grob in verschiedene Aspekte einteilen (Kapitel 2.6.1.), welche hier nur kurz wiederholt werden sollen: Ältere Menschen in Stadt und Land nennen häufig soziale Zwecke als Mobilitätsgrund. Darüber hinaus ist die Zufriedenheit mit den Mobilitätsmöglichkeiten auf dem Land größer (Mollenkopf 2002b, S. 265). Generell schildern ältere Menschen, dass es Mobilitätseinschränkungen erschweren, nahestehende Personen zu erreichen (Mollenkopf et al. 1997; Mollenkopf/Falk/Tacken 2004), dabei werden mehr Schwierigkeiten von urbanen Älteren berichtet (Baas et al. 2005, S. 214 f.). Beides, die höhere Zufriedenheit mit den Mobilitätsmöglichkeiten und die bessere Erreichbarkeit von nahestehenden Personen ländlicher Älterer, lässt sich bei näherer Betrachtung jedoch auf die zentrale Rolle des Automobil im ländlichen Raum zurückführen (Mollenkopf 2002a, S. 144; Mollenkopf 2002b, S. 265; Baas et al. 2005, S. 214 f.). Daneben stehen der Familien- und Haushaltsstand und die Eingebundenheit in nachbarschaftliche Netzwerke im Zusammenhang mit der Mobilität (Mollenkopf et al. 1997, S. 302; Scheiner 2006, S. 161 f.; infas/DLR 2010, S. 180; Nowossadeck/Mahne 2017b, S. 321 f.). Außerdem wird vor allem das Auto für den Transport von anderen oder für Fahrten für andere Personen genutzt (Engeln/Schlag 2001, S. 167; Zeitler/Buys 2015, S. 801).

Die qualitative Forschungsliteratur mit der Perspektive auf die praktische Lebenswirklichkeit eröffnet eine andersartige Sichtweise auf den Zusammenhang von Mobilität, sozialer Teilhabe und (geografischen) Orten und arbeitet diesen inhaltlich näher heraus. Dabei kann ein Modell der Mobilitätspraxis entworfen werden, das Wissen, Routinen und Materialität zusammenbringt; dabei existiert ein breites Praxis-Wissen um das „Mitgenommenwerden“ im PKW Anderer und emotional-motivationales Wissen bei älteren Menschen, das sich in der Kenntnis von Motiven der Zusammenkunft mit anderen Personen zeigt, welches sich zu Mobilitätsstrategien zusammenfügt (Wilde 2014). Materialität umfasst dabei das Verkehrsmittel und Strecken und Orte als räumlich gebundene Formen; Orte sind die materiellen Gegebenheiten von sozialen Ereignissen. Akteur, Ort und soziales Ereignis bilden eine „Trias der Mobilitätspraxis“ (Wilde 2014, S. 168). Ebenfalls kann der Zusammenhang von Ort, Bewegung und sozialen Beziehungen als ein „System“ gefasst werden, welches die Beziehungen zwischen Bewegung und Nicht-Bewegung, kommunikativer Fortbewegung

und ortsgebundenen und ortsschaffenden sozialen Beziehungen herstellt. Ein solch konzeptualisiertes Mobilitäts-„System“ ist nichtlinear, multidirektional und lokal (Burnett/Lucas 2010).

Folglich kann erwartet werden, dass vielfältige Verknüpfungen zwischen den Aspekten im sozialen Raum bestehen und dass das Verhältnis zwischen ihnen komplex und miteinander vielfach verwoben ist. Daher lohnt es sich, mithilfe qualitativ orientierter Methoden weitere Einsichten in diese ineinandergreifenden Bestände zu gewinnen und so die Bezüge zwischen Mobilität, sozialen Kontakten und dem regionalen Kontext systematisch darzulegen. Deshalb ist es die Aufgabe der vorliegenden Studie, zunächst die Verbindung zwischen geografischer Umgebung und Mobilität in Form alltäglicher Mobilitätsmuster älterer Menschen zu erheben und zu erfragen, mit welcher subjektiven Bedeutung diese Muster behaftet sind. Diese Mobilitätsmuster sollen anhand „herkömmlicher“ Mobilitätskennzahlen der Mobilitätsforschung, wie beispielsweise der Anzahl und Länge der Wege, der Wegeziele, der Verkehrsmittelwahl und des Zeitaufwands, um diese Wege zurückzulegen (für eine Übersicht Haustein/Siren (2015)), aufgezeigt werden. Mit der Erhebung und Analyse dieser geografisch markierbaren Mobilitätsmuster gibt die Studie sodann Einblicke in die Gestaltung und Interpretation der alltäglichen Mobilität außer Haus. Sie legt nicht nur dar, welche Wege und Strecken ältere Personen zurücklegen, um sich zu versorgen und am sozialen Leben teilzuhaben, welche Mobilitätsziele im Alltag erreicht werden und welches Verkehrsmittel dazu zum Einsatz kommt, sondern sie füllt diese Mobilitätskennzahlen mit inhaltlicher Interpretation. Damit wird der Ansatz handlungstheoretischen Annahmen gerecht. Er begreift Mobilität als soziale Handlung und erfasst den subjektiven Sinn (vgl. Weber 1921/1980, S. 3) dieses Tuns mithilfe der qualitativ erhobenen Bedeutungsgehalte, um die soziokulturelle Wirklichkeit zu entschlüsseln (Kapitel 2.2). In Anlehnung an Burnett/Lucas (2010) (Kapitel 2.3), die in ihrer Studie zur Mobilität älterer Menschen die Beziehung zwischen Bewegung und „Nicht-Bewegung“ untersuchen, sollten solche Mobilitätsmuster nicht nur Bewegungen zu den damit erreichten Orte enthalten, sondern auch nicht erreichte Orte erfassen. Ziel ist es, durch eine Aufzeichnung und Analyse raum-zeitlicher Mobilitätsmuster stichprobenartig Art und Ausmaß der räumlichen Mobilität im Alter abbilden zu können. Diese Abbildung liefert Hinweise darauf, wie die Ausgestaltung eines konkreten geografischen Raums Mobilität fördert oder erschwert. Die Beschreibung der Mobilitätsmuster trägt zum Verständnis von Bewegung im Raum und der Priorisierung bestimmter Orte und ihrer lebensweltlichen Deutung bei. An die Gestaltung der Bewegung älterer Menschen außer Haus ist die empfundene Veränderung der Mobilität im Alterungsprozess geknüpft.

So können subjektive Deutungsmuster der Bewegungen aus Sicht der älteren Personen dargestellt und Einblicke in die alltägliche Verbindung zwischen Mobilität, sozialen Kontakten und örtlicher Umgebung gewonnen werden. Besonders interessant ist hier die Frage nach sozialer Eingebundenheit und ihrem

Zusammenhang mit außerhäuslicher Mobilität. Verschiedene Facetten dieser Verbindung können mithilfe der individuellen Einschätzungen der Proband*innen aufgedeckt und herausgearbeitet und mit subjektiven Bedeutungsgehalten versehen werden. Die untersuchten Fälle sollen explorativ Auskunft darüber geben, in welchem Maße soziale Kontakte die Mobilität von Einzelpersonen fördern können. Einerseits können soziale Kontakte zur Mobilität anregen oder Mobilität auch direkt ermöglichen, andererseits können sie die Mobilität einer älteren Person auch aktiv reduzieren, indem sie beispielsweise Wege oder Fahrten übernehmen.

Es wird auch dargestellt, inwiefern die Beschaffenheit des regionalen Kontexts eine Rolle für die Mobilität im Alter spielen kann. Dazu wird Raum nicht als physisch-materielle Welt verdinglicht, sondern über Aussagen der älteren befragten Personen zur Wahrnehmung dieser Orte mit Bedeutung aufgeladen. Darüber hinaus können Befragte Auskunft über die Relevanz der eigenen Mobilität und des Nahraums in Bezug auf soziale Teilhabe geben.

4.1.2.2 Erkenntnisinteresse und Forschungsaufgaben zum Zusammenhang von außerhäuslicher Mobilität, sozialen Kontakten und des regionalen Kontexts mit der Lebenszufriedenheit im Alter (zu Forschungsziel B)

Mobilität im Alter ist bedeutsam für die Lebenszufriedenheit. So besteht beispielsweise zwischen der Orientierung auf den eigenen Haushalt und der Lebensqualität ein negativer Zusammenhang (Engeln 2003, S. 127); Hieber et al. (2006, S. 162 ff.) konnten einen stärkeren Rückgang der Lebenszufriedenheit bei zunehmendem Alter mobilitätseingeschränkter im Vergleich zu nichteingeschränkten Personen verzeichnen (Kapitel 2.5.1). Nicht zuletzt zeigen die beschriebenen Ergebnisse der quantitativen Studie (Kapitel 3) einen Zusammenhang von Bewegungsfähigkeit und realisierter Mobilität mit der Lebenszufriedenheit im Alter (Kapitel 3.7.2).

Allerdings ist die festgestellte Verbindung der regionalen Charakteristika mit der allgemeinen Lebenszufriedenheit in der quantitativen Studie nicht abschließend zu deuten (Kapitel 3.7.3). Auch in der bisherigen Literatur können Wirkmechanismen regionaler Merkmale und deren Zusammenhänge mit dem individuellen Leben nicht immer ganz eindeutig nachgewiesen werden (Gerstorf et al. 2010; Wiest/Nowossadeck/Tesch-Römer 2015, S. 43) (Kapitel 2.6.), was den Bedarf an qualitativ orientierter Forschung nur noch stärker motiviert. Statistische Ergebnisse allein sind nicht in der Lage, die Bedeutung von Mobilität und der regionalen Umgebung für die Lebenszufriedenheit ausreichend aufzuschlüsseln.

Bisherige qualitative Ergebnisse (Kapitel 2.5.1) verweisen bereits auf subjektive Motive der Mobilität wie Selbstständigkeit und Unabhängigkeit (Schwanen/Banister/Bowling 2012), Individualität (Siren/Hakamies-Blomqvist 2009) oder „emotionales Erleben und kognitive Erfahrung, [ein] intrinsisches Bedürfnis nach Bewegung und die Erfahrung persönlicher Kompetenz und Autonomie,

Teilhabe an der natürlichen und sozialen Umwelt und das Gefühl von Freiheit und Selbstbestimmung“ (Mollenkopf 2002b, S. 269). Diese Aspekte werden als förderlich für Lebenszufriedenheit und Lebensqualität eingestuft.

Der Zusammenhang der Mobilität mit der Lebenszufriedenheit aus dem Betrachtungswinkel der handelnden Person, im vorliegenden Falle aus der Sicht älterer Menschen, wird in dieser Arbeit mit einem handlungstheoretischen Zugang verstanden (Kapitel 2.2). Dieser Zugang bietet die Möglichkeit, subjektive Deutungen und Interpretationen von Mobilität im Hinblick auf die Zufriedenheit zu erfassen. Hinzukommend kann aus gerontologischer Perspektive der Stellenwert, den Mobilität im Alter für die Zufriedenheit einnimmt, hergeleitet werden (Kapitel 2.4.2). Nach Tartler (1961) stellt sich Lebenszufriedenheit dann ein, wenn das bisherige Aktivitätsniveau im Alter gehalten werden kann. Sind ältere Menschen mit abnehmender Mobilität konfrontiert oder erwarten sie diese in den nächsten Jahren, wird die bisherige Lebensweise und ihre Lebenszufriedenheit bedroht. Um diesen ungünstigen Lebensumständen zu begegnen, erfolgt entweder eine aktive Problemlösung oder es kommt zur kognitiven Umstrukturierung (Thomae 1971). Eine aktive Problemlösung bei erwarteter Mobilitätsabnahme kann präventive Maßnahmen umfassen.

Person-Umwelt-Ansätze (Cumming/Henry 1961; Tartler 1961; Lawton/Nahemow 1973) legen den erfolgreichen Zugang zur räumlichen Umwelt als gelingende Adaption aus, welche zur Zufriedenheit führt (Kapitel 2.4.2). Die Zugänglichkeit der räumliche Umwelt und ihre unterstützende (infrastrukturelle) Ausstattung kann dabei die Adaption unterstützen. Empirisch konnte gezeigt werden, dass die geografische Umgebung und die sich darin befindlichen Barrieren oder in ihr vorhandenen Unterstützungsleistungen eine wichtige Rolle für die Lebenszufriedenheit älterer Menschen spielen (Sugiyama/Thompson 2006). Es stellt sich nun die Frage, welche Faktoren der Wohnumgebung, die laut der eigenen Einschätzung zur Lebenszufriedenheit beitragen, von älteren Menschen wahrgenommen werden.

Allerdings wird das Thema Mobilität in Verbindung mit der räumlichen Umgebung im Vergleich zu anderen Themen wie der Gesundheit in der gerontologischen Sozialforschung zur Lebenszufriedenheit im Alter eher randständig betrachtet. Dabei ist Mobilität eine Grundvoraussetzung für die Bewegung von einem Ort zum anderen. Durch sie wird Raumaneignung und Erreichbarkeit überhaupt erst ermöglicht. Deshalb werden in dieser Studie insbesondere der Aspekt der außerhäuslichen Mobilität und seine Bedeutung für die Lebenszufriedenheit im Alter erörtert. Einerseits wird direkt nach dem Stellenwert gefragt, den die Mobilität in allen Lebensbereichen älterer Menschen einnimmt. Andererseits werden dazugehörige Faktoren, wie die Erwartung der zukünftigen Mobilitätsveränderungen, dargelegt, da erkennbar ist, dass diese bereits vor Eintreten im Zusammenhang mit der Bewertung der eigenen Lebensumstände stehen können. Auch vorausgedachte Lösungswege für mit steigendem Alter abnehmende Mobilität werden

herausgearbeitet, da diese zur Lebenszufriedenheit beitragen können. Bei der Auseinandersetzung mit der Relevanz der außerhäuslichen Umgebung und der Bewegung für die Lebenszufriedenheit wird immer der Bezug zu dem sozialen Netzwerk mitgedacht. Für die übergeordnete Forschungsfrage dieser Arbeit (Forschungsziel B) ist die Bedeutung der sozialen Beziehungen nur im Kontext der mobilitäts- und ortsbezogenen Einschätzungen für die Lebenszufriedenheit von Interesse, wird aber nicht als eigenständiger Aspekt untersucht. Diese Studie verfolgt sodann das Ziel, Zusammenhänge zwischen der Lebenszufriedenheit und den sozialräumlichen Aspekten inhaltlich und qualitativ, ohne jedoch Anspruch auf Vollständigkeit, zu ergründen und zu beschreiben.

4.2 Qualitative, GPS-gestützte Mobilitäts- und Sozialraumanalyse (QGPS)

Um die in Kapitel 2.6 aufgestellten Forschungsziele zu erreichen, wird eine eigene Erhebungs- und Auswertungsmethode entwickelt. Diese Methode, genannt *qualitative, GPS-gestützte Mobilitäts- und Sozialraumanalyse* (QGPS), kommt in der vorliegenden Studie zum Einsatz.

Diese Methode ermöglicht es, die alltäglich umgesetzte Mobilität als wesentlichen Bestandteil in eine sozialraum-analytische Erhebung einzubeziehen. Darüber hinaus ist sie in der Lage, gewählte Ausschnitte aus der Lebenssituation beforschter Personen erfahrbar zu machen und individuelle Einschätzungen auf diese Ausschnitte aus deren Sichtweise abzufragen. Sie vermag es, diese Bewegungen und Einsichten in den gegebenen regionalen Kontext einzubetten. Ihr Beitrag ist es (also), außerhäusliche Mobilität erstens als tatsächlich ausgeführte physische Bewegung im geografischen Raum verorten und analysierbar zu machen und zweitens die außerhäusliche Mobilität mit der individuellen Interpretation der beforschten Personen aufzuladen. Eine so erschlossene Mobilität kann sie drittens mit weiteren Fragestellungen der Sozialraumanalyse kombinieren (wie in der vorliegenden Studie zum Beispiel soziale Einbindung) und diese so viertens vor und mit dem regionalen Kontext auslegen.

Um dies zu realisieren, erhebt die Methode Daten aus zwei verschiedenen Datenquellen: Einerseits werden Bewegungen der beforschten Personen und deren Verortung über ein GNSS (hier: GPS) aufgezeichnet, andererseits finden qualitative Interviews statt, die sich auf die Verbindung von Mobilität, dem regionalen Kontext und erdenkbaren weiteren Themen (wie hier z. B. soziale Einbindung) aus Sicht der untersuchten Individuen konzentrieren. Diese beiden Datenstränge werden zur Auswertung kartiert (und so durch Geoinformationen angereichert) und durch Zusammenführung und Selektion (konzeptionell zusammenhängender Datenpunkte innerhalb der beiden Datenstränge) zugänglich gemacht. Die qualitativen Informationen aus den Interviews werden mit qualitativer Inhaltsanalyse ausgewertet und sodann in einem GIS den digital per GNSS erfassten Bewegungen und genannten Orten zugeordnet. Es entstehen räumliche Transkripte, die Bewegungen und Orte mit Deutungen, Interpretationen oder Zuschreibungen der untersuchten Personen verbinden. Durch dieses Vorgehen können unterschiedliche inhaltliche Konzepte extrahiert werden (Kapitel 4.3.2.5.2). QGPS ordnet sich in die Klasse der *qualitativen GIS* (QGIS) ein, die qualitative Daten und deren entsprechende Erhebungs- und Auswertungsmethoden mit räumlichen Informationen (eines GIS) in Verbindung bringen (Kapitel 4.2.1.3). Indem die hier vorgestellte QGPS die Vorteile der bekannten qualitativen Inhaltsanalyse nutzt und wie QGIS-Arbeiten mit geografischen Daten koppelt, erweitert sie durch diesen *mixed-method*-Ansatz den möglichen Erkenntnisgewinn. Darüber hinaus erlaubt die Hinzunahme von mit GNSS aufgezeichneten Bewegungen, Wege (unabhängig ihrer Ziele) abzubilden und so in Kombination mit qualitativen und geografischen Informationen ein tiefergehendes Verständnis für sozialräumliche Zusammenhänge zu schaffen.

Für den Auswertungsprozess stehen somit verschiedenartige Informationen und deren entsprechende Einzelmethoden bereit, die sich validieren, ergänzen oder divergente Einsichten zutage fördern können. So haben die Inhalte der Interviews ihre eigene Aussage, der regionale Kontext steht für sich selbst und auch die Bewegungen allein betrachtet dienen dem Erkenntnisgewinn. Miteinander kombiniert erschaffen sie allerdings ein vielfältigeres Bild. So erweitert sich der erwartbare Erkenntnisgewinn gegenüber der Einzelbetrachtung bzw. der Anwendung der Einzelmethoden (Flick 2011, S. 49).

Drüber hinaus profitiert die Ergebnisdarstellung: Die geografisch eingebettete Visualisierung der Bewegungen bietet im Gegensatz zur rein textuellen Darstellung die Möglichkeit eines erweiterten Verständnisses der dargelegten Erkenntnisse, auch wenn im vorliegenden Anwendungsfall die weithin geläufige, jedoch um die zeitliche Dimension beschnittene Darstellungsart der Bild- und Textform verwendet wird. Auf Basis von QGPS sind jedoch auch andere, erweiterte Darstellungsarten denkbar, wie in ein GIS eingebettete Zeit-Weg-Diagramme oder die Darstellung via 360-Grad-Panoramabilder aus der Straßenperspektive (z. B. Google Street-View²⁷) (Kapitel 5.6).

In der folgenden empirischen Studie soll QGPS zur konkreten Anwendung bei der Zielgruppe älterer Menschen in einem ländlich geprägten Gebiet kommen. Ein möglicher Untersuchungsverlauf inklusive der methodischen bzw. technischen Umsetzung und Ergebnisdarstellung kann anhand des Anwendungsfalles praktisch nachvollzogen werden (Kapitel 4.3 und 4.4). Die Anwendung der Methode ist in der folgenden Studie hauptsächlich ergebnisbezogen zu sehen, da die Methode als Mittel zum Zweck des Erkenntnisgewinns für die Fragestellung der Arbeit eingesetzt wird. Sie dient keiner vollständigen Demonstration der Methode, dennoch veranschaulicht sie, wie belastbare Erkenntnisse zutage gefördert werden, die über eine separate Verwendung der Einzelmethoden hinaus gehen.

4.2.1 Bisherige Methoden und Entwicklungen in der Sozialraum- und Mobilitätsanalyse

4.2.1.1 Sozialraumanalyse zum Verständnis der Lebenswelt

Die Sozialraumanalyse ist ein Instrumentarium, das eingesetzt wird, um physisch-räumliche Kontexte und soziale Zusammenhänge sichtbar zu machen. Die Sozialraumanalyse verfügt über keine allgemeingültige Definition und ihr liegen unterschiedliche Verständnisse von *sozialem Raum* zugrunde, welche in einer Vielzahl an Konzepten und Methoden münden.

Sie bedient sich der Methoden der Sozialforschung, um empirische Grundlagen für informierte Entscheidungen bereitzustellen. Ausgehend von Bestrebungen der Chicagoer School (Riege/Schubert

²⁷ Google Street View ist ein Online-Dienst des US-amerikanischen Unternehmens Google LLC. Er fügt eine Vielzahl an Panoramabildern zu einer virtuellen Darstellung der Umgebung auf einer Google Maps-Karte zusammen. (<https://www.google.de/intl/de/streetview/>).

2002; Shevky/Bell 1961/2002) werden soziale und räumliche Daten verknüpft, um soziale Ungleichheiten aufzudecken oder Ressourcen und Potenziale der Umgebung ausfindig zu machen. In der Regel sind dies statistische Messdaten, die in der Raumentwicklung Auskunft zur (sozialen) Beschaffenheit von Planungsräumen geben.

Beispielsweise etablierte das Städtebauförderungsprogramm „Soziale Stadt – Städte mit besonderem Entwicklungsbedarf“²⁸ ein allgemeines Verständnis vom Zusammenwirken zwischen einer geografisch festgelegten Gebietseinheit wie Stadt oder Quartier, deren (Infra-)Strukturausstattung und Wohnqualität sowie gesellschaftlichen Probleme und Ungleichheiten, denen die dort lebende Bevölkerung ausgesetzt ist. Der Fortentwicklungsbedarf, der zur Förderungswürdigkeit bestimmter Gebiete bestehen muss, ist unter anderem an Kriterien wie soziale, wirtschaftliche oder städtebauliche Benachteiligung oder Strukturschwäche geknüpft, die unter anderem mithilfe von Sozialraummonitoring oder Sozialberichten anhand ausgewählter Sozialindikatoren (z. B. Anteil der Haushalte mit Leistungsbezug nach dem Sozialgesetzbuch II, Ausländeranteil oder Daten zum Schulübergang) erhoben werden. Wie im Beispiel des Förderprogramms „Soziale Stadt“ beschrieben, bezieht sich der zugrunde gelegte geografische Raum auf ein bestimmtes, an administrativen bzw. politischen Grenzen festgelegtes Territorium.

Ebenfalls findet sich ein solch territorialer Raumbezug in dem durch die Sozialraumorientierung der Sozialen Arbeit getriebenen Ansatz des Sozialraumbudgets wieder: Dieser Ansatz beinhaltet als Alternative zur Einzelfallabrechnung eine raumbezogene pauschale Finanzierung der Hilfen Sozialer Arbeit. Sozialräumlich orientierten Institutionen wird die Aufgabe zugeteilt, innerhalb eines abgegrenzten geografischen Gebiets entsprechende professionelle Strukturen nach vorher definierter Zielabsprache zu schaffen. Dazu werden die Institutionen mit einem festgesetzten Budget ausgestattet. Der Sozialraumansatz soll es erleichtern, eingerichtete Hilfen zu vernetzen, fallübergreifend zu arbeiten und präventive Maßnahmen im Gebiet zu etablieren. Allerdings zeigt sich, dass dieser Zuschnitt schon allein aus praktischen Gründen nicht immer mit der gelebten Nutzung des Gebiets übereinstimmt.

Es besteht die Forderung in der Sozialen Arbeit, Sozialräume anhand der Lebenswelt von Menschen zu beschreiben. Dies beinhaltet nicht nur die Frage nach dem territorialen Zuschnitt, sondern vor allem

²⁸ „Mit dem Städtebauförderungsprogramm ‚Soziale Stadt‘ unterstützten Bund und Länder zwischen 1999 und 2019 die Stabilisierung und Aufwertung städtebaulich, wirtschaftlich und sozial benachteiligter und strukturschwacher Stadt- und Ortsteile. Städtebauliche Investitionen in das Wohnumfeld, in die Infrastrukturausstattung und in die Qualität des Wohnens sorgten für mehr Generationengerechtigkeit sowie Familienfreundlichkeit im Quartier und verbesserten die Chancen der dort Lebenden auf Teilhabe und Integration. Ziel war, vor allem lebendige Nachbarschaften zu fördern und den sozialen Zusammenhalt zu stärken. Bis 2019 wurden 965 Gesamtmaßnahmen in 544 Städten und Gemeinden über das Programm gefördert. Ein Großteil der noch laufenden Maßnahmen wird seit 2020 im Programm Sozialer Zusammenhalt weitergefördert.“ (BMWSB 2021).

auch die Frage nach der subjektiven Bedeutung des Umfelds eines jeden Lebewesens, der individuellen Rauman eignung und -nutzung und nach der Befähigung und Emanzipation zur aktiven Gestaltung dieses Umfeldes. Ein solcher Sozialraum kann nicht länger als ein Behälter oder als die geografische Unterfläche, auf der sich soziale Handlungen ereignen, angenommen werden. Es drängt sich vielmehr ein relationales und dynamisches Verständnis von Raum auf (Löw 2001): ein Raum, der durch menschliche Interaktionen an einem bestimmten (geografischen) Ort entsteht, verändert und gestaltet wird.

Um ein Verständnis für die Lebensverhältnisse und Problemlagen generieren zu können, sind neben quantitativen Verfahren insbesondere qualitative Methoden gewinnbringend, da sie in der Lage sind, die subjektorientierte Sichtweise der Menschen in Erfahrung zu bringen. Das Repertoire qualitativer Methoden der Sozialraumanalyse reicht von leitfadengestützten Interviews über Gruppendiskussionen, teilnehmenden Beobachtungen, Stadtteilerkundungen, Nadelmethoden bis hin zu Sammlungen von alltäglichen Wege- und Ortsbeziehungen (Riege/Schubert 2002, S. 46; Deinet/Krisch 2005; Deinet 2009b; Spatscheck/Wolf-Ostermann 2016).

Qualitativ orientierte Sozialraumanalysen werden in der kleinräumigen Sozial(raum)planung eingesetzt und zur Erstellung der Sozialberichterstattung verwendet. In den letzten Jahrzehnten gewannen integrierte Planungsansätze an Bedeutung, die arbeitsfeldübergreifend die Beteiligung aller Interessenseigner wie der Fachplanungen, der Erbringer sozialer Dienstleistungen, der kommunalen Bevölkerung sowie der politischen Mandatstragenden institutionalisieren (Nutz/Schubert 2020). Durch solche Ansätze sollen verschiedene Bereiche wie Bildung, Teilhabe, Versorgung oder Mobilität zusammenhängend geplant werden können. Die Aufgabenstellung Mobilität wird in der Regel von den technischen Fachämtern in der Kommune bearbeitet, allerdings ragt sie in sozialplanerische Planungs- und Gestaltungsprozesse hinein, da der Zugang zu Mobilität und damit die Teilhabe und Erreichbarkeit von Einrichtungen und Angeboten der Daseinsvorsorge soziale und räumliche Ungleichheiten zum Ausdruck bringt (Bradna/Kersting o. J.).

4.2.1.2 Methoden der Mobilitätserfassung

Der in den Sozialwissenschaften stattfindende „Spatial Turn“ (Werlen 2005, S. 15; Goodchild 2007), also die Hinwendung zum Interesse an sozialräumlichen Ansätzen, führt dazu, dass vermehrt Methoden konzipiert werden, die Raum als Ort und als gesellschaftliches Konstrukt analysieren. In der Sozialen Arbeit ist dies in Forschung und Praxis beobachtbar. Aber auch Mobilität und Methoden zur Erfassung von Mobilität erlangten in den letzten Jahren bedeutende akademische Aufmerksamkeit (Evans/Jones 2011, S. 849 f.). Forscher*innen sprechen von der Bildung eines neuen „Mobilitätsparadigmas“ in den Sozialwissenschaften (Sheller/Urry 2006). Dieses entsteht aus neuen

Technologien, die einerseits das moderne Leben mobiler machen und die andererseits neue Wege der Analyse dieser Phänomene ermöglichen (Sheller/Urry 2006; Evans/Jones 2011, S. 849).

Zur Mobilitätserfassung werden in der Regel eindimensionale Methoden wie Wegtagebücher, Beobachtung der Mobilität und Dokumentation der Wege oder Mental bzw. Cognitive Maps (Tolman 1948) eingesetzt, um Informationen über Bewegungen, Bewegungsmotive oder Erinnerungen und Vorstellungen von Räumen und Wegen zumeist manuell zu erheben. Diese können jedoch nicht oder nur begrenzt realen Orten zugewiesen werden. Bei allen eindimensionalen Methoden müssen sozialwissenschaftlich relevante Daten wie die subjektiven Bedeutungen und Interpretationen dieser Strecken über mindestens einen weiteren Kanal zugeführt werden.

Bei mehrdimensionalen Ansätzen der Mobilitätserfassung handelt es sich zumeist um Kombinationen mehrerer Methoden: Beispielsweise werden gleichzeitig Bewegungsdaten über ein automatisiertes Erhebungsverfahren (wie GPS-Tracking) und inhaltliche Informationen über standardisierte Befragung oder ethnografische Beobachtung erhoben. (Für eine Übersicht der Theorien, Technologien und Praktiken der mobilen Methoden, siehe Hein/Evans/Jones 2008).

Beispielsweise verwenden Mobilitätsstudien in Deutschland (z. B. MiD (infas/DLR 2010)) und solche Messungen mit der Zielgruppe der älteren Menschen vorrangig Weg-Zeit-Tagebücher in Kombination mit einer standardisierten Befragung, die soziale Inhalte abfragt (z. B. MOBILATE (Mollenkopf et al. 2005b), FRAME (Rudinger/Holz-Rau/Grotz 2004)). Einige der Studien erheben darüber hinaus mobilitätsrelevante qualitative Informationen anhand leitfadengestützter Interviews mit kleineren Teilstichproben (z. B. Mollenkopf/Flaschenträger 2001; Hieber et al. 2006) (Kapitel 2.3).

Inzwischen werden allerdings in anderen Disziplinen und Arbeitsbereichen (wie etwa den Raumwissenschaften, der praktischen Stadtplanung und im Verkehrswesen) Methoden wie GSM²⁹-Tracking oder GPS-Tracking eingesetzt (Gong et al. 2014; Shen/Stopher 2014; Shafique/Hato 2016; Schönau 2016). Diese automatisierten eindimensionalen Methoden erfassen Positionen und Bewegungen räumlich und zeitlich und können ebenso mit weiteren qualitativen und quantitativen Erhebungsmethoden zusammengebracht werden.

Die Kombination von standardisierten Befragungen, sensorbasierten physiologischen Parametern oder Survey- bzw. Zensusdaten mit Mobilitätsdaten ermöglicht es, z. B. häufig frequentierte Orte und Straßen ausfindig zu machen, sowie Bewegungen und Verkehrsmittelnutzungen zu analysieren oder die Aktivitätsräume und Aktivitätsdichte älterer Menschen mit ihren soziodemografischen Charakteristika und ihren Ressourcen (z. B. soziale und physische Unterstützung bei der Mobilität) zu vergleichen (Hirsch et al. 2014). Die Kombination wurde zum Beispiel genutzt, um die

²⁹ Global System for Mobile Communications; GSM-Tracking meint die Ortung eines Mobiltelefons durch das Mobilfunknetz.

Verschiedenartigkeit von Aktivitätsradien und Aufenthaltszeiten von Personen unterschiedlicher Ethnien in Gebieten mit unterschiedlichen Anteilen weißer Bevölkerung aufzuzeigen (Palmer et al. 2013). In letztgenannter Studie wurde das subjektive Wohlbefinden im Zusammenhang mit dem geografischen Kontext, in dem sich eine Person befindet, untersucht, indem neben der GPS-Erfassung nach dem aktuellen Glücksempfinden („How happy are you?“) gefragt wurde (Palmer et al. 2013). Um Emotionen wie Unwohlsein und Stress zu erfassen und zu georeferenzieren, werden neben den GPS-Routen der Hautwiderstand und die Hauttemperatur erhoben (Picht et al. 2008; Bergner et al. 2011a; 2011b) oder die Testperson während des Trackings durch eine App aufgefordert, die aktuellen Emotionen und Empfindungen schriftlich einzugeben (Klettner/Gartner 2012). Damit kann gezeigt werden, dass Zeit- und Streckenoptimierung bei der Routenplanung und Wegewahl eine untergeordnete Rolle spielen, während die Präsenz guter und die Absenz negativer Emotionen dabei im Vordergrund stehen (Klettner/Gartner 2012).

In den genannten Beispielen liegen die hinzugezogenen Informationen in standardisierter Form vor. Sie erschließen verschiedene Vorgehen, wie eine Verknüpfung von GIS-basierten Messwerten zu soziologisch relevanten Informationen hergestellt werden kann. Die Hinzunahme von standardisierten Abfragen trägt lediglich zur Erklärung räumlich gebundenen sozialen Handelns bei. Um aber zu verstehen, zu welchen Bedeutungen Mobilität und Orte aus Sicht der einbezogenen Menschen gelangen und welche Interpretationen, Erlebnisse und Erfahrungen damit verbunden sind, muss ein mehrdimensionaler Ansatz mit qualitativen Elementen verwendet werden.

4.2.1.3 Qualitatives Geoinformationssystem

Qualitative Daten, die zu einem breiten und tiefer gehenden Verständnis der Lebenswelt von Menschen führen sollen, können ebenso in ein GIS integriert werden. Dieser Ansatz wird als „qualitatives GIS“ (QGIS) (GIS mit qualitativen Daten) bezeichnet (Kwan 2002a; 2002b; McLafferty 2002; Pavlovskaya 2002; Bell/Reed 2004; Kwan/Knigge 2006; Cope/Elwood 2009; Pavlovskaya 2017). Arbeiten mit QGIS kommen der hier vorgestellten Idee von QGPS am nächsten. Diese Arbeiten beruhen auf verschiedenen theoretischen und konzeptionellen Ansätzen zur Datenerhebung, Analyse und Darstellung qualitativer Geodaten, zu denen der Umgang mit qualitativen Informationen in Verbindung mit Bewegungsdaten in dieser Arbeit beiträgt.

Beispiele für qualitatives GIS lassen sich in der feministischen Geografie, den Politikwissenschaften oder der Humangeografie finden. Im Sinne einer normativ-kritischen Forschungsagenda möchten diese Arbeiten marginalisierte räumliche Perspektiven und Bedeutungszuschreibungen sichtbar machen oder unterprivilegierte soziale Gruppen ermächtigen (Rocheleau 1995; Bittner/Michel 2018, S. 152). Arbeiten mit qualitativem GIS stellen trianguläre Bezüge in Form von GIS-basierten Darstellungen und Analysen her (Kwan 2002a; Nightingale 2003). Dabei werden verschiedene Datenquellen wie Foto-,

Video- oder Audio-Aufnahmen, Bilder, Skizzen und Zeichnungen, Feldnotizen, Mental Maps (kognitive Karten), Beobachtungsprotokolle oder qualitative Interviews mit geografischen Informationen zusammengeführt. Frühen Mixed-Method-Ansätzen des qualitativen GIS wie *geo-ethnography* (Matthews/Detwiler/Burton 2005), *grounded visualisation* (Knigge/Cope 2006) oder *geo-narratives* (Kwan/Ding 2008) folgten weitere Lösungen, um den scheinbar bestehenden epistemologischen Graben zwischen dem GIS als quantitativem Instrument und den weichen und häufig textreichen Methoden der qualitativen Forschung zu überbrücken.

Für die konkrete technische Umsetzung von QGIS identifizieren Jung/Elwood (2010, S. 67; 2019) drei typische Ansätze, die in der praktischen QGIS-Forschung verwendet werden und Modifikation von qualitativen Daten in eine kartografisch einfacher darzustellende Form, wie beispielsweise die Zuschreibung zu Klassen oder Symbolen, genannt „Geovisualisierung qualitativer Daten“ (1). Das Hyperlinking, bei dem qualitative Artefakte mit räumlichen Objekten in GIS verlinkt werden (2) und die Modifikation von Software, die die Kapazitäten für Datenspeicherung und -verarbeitung des herkömmlichen GIS erweitert (3) (z. B. Kwan/Ding 2008; Cope/Elwood 2009; Jung 2009; Jung/Elwood 2010). Inzwischen existieren weitere Ansätze wie die Verwendung relationaler Datenbanken, die über *Structured Query Language*-Abfragen erreicht werden (Garnett/Kanaroglou 2016), oder die Nutzung von Attributstabellen der räumlichen Elemente, die die qualitativen Informationen in codierter Form enthalten (Kamstra et al. 2019).

Um die Wahrnehmung des lokalen Umfelds von Kindern im Sinne einer teilnehmenden Raumplanung zu erfassen, verwenden Alarasi/Martinez/Amer (2016) einen QGIS-Ansatz, der partizipatives Mapping, Fokus-Gruppen-Diskussionen, geführte Touren, Interviews und Fotos mit narrativen Beschreibungen vereint. Die Mapping-Daten wurden in ein GIS überführt, die narrativen Beschreibungen und Fotos mit einer *Computer-Assisted/Aided Qualitative Data Analysis Software* (CAQDAS) codiert und mit Geo-Tags versehen. Die Autor*innen nutzen Visualisierungen über ein GIS, um die räumliche Wahrnehmung der Kinder von positiven und negativen Hotspots zu veranschaulichen und Narrative sowie Fotos der Kinder und Beobachtungen der Forschenden geografisch zu verorten.

Ebenso methodisch aufwendig ist die Arbeit von Bagheri (2014a; 2014b), die sozialräumliches Verhalten von Frauen im öffentlichen Raum an zwei unterschiedlichen Orten, einem traditionellen und einem eher modernen Platz in Teheran, untersucht. Sie verwendet soziodemografische Zensus-Daten, die sie neben der beobachteten Dichte und Verteilung von Frauen und Männern auf Karten im GIS aufträgt. Dazu bringt sie Symbole und kurze Codes in das GIS ein, die die Verhaltensunterschiede der Menschen an diesen zwei beiden Orten quantifizieren und erklären sollen. Angereichert werden diese Karten in der Darstellung durch Fotos, Skizzen der bestehenden Architektur und Auszügen der semistrukturierten Interviews mit Frauen an diesen Orten.

Die viel zitierte Arbeit von Kwan (2008) verbindet narrative Interviews und ethnografische Beobachtungen mit einer tagebuchgestützten Erhebung des räumlichen Bewegungsmusters einer muslimischen Frau in den USA nach den Anschlägen vom 11. September 2001. Sie zeigt, wie anhand eines *geo-narratives* (Kwan/Ding 2008) die Angst vor Hassgewalt auf das tägliche Leben einer muslimischen Frau mithilfe einer emotionalen Geografie erzählt werden kann. Zusammen führen diese verschiedenartigen Daten zu einer geovisuellen Darstellung von Angsträumen und veränderten Mobilitätsmustern (Bittner/Michel 2018, S. 152). Ein zentrales Element der visualisierten Erzählung ist ein *life path* (engl. Lebenspfad), der die zeitliche Abfolge von Ereignissen anhand der Aktivitäten und Strecken der Frau in Zeit und Raum nachzeichnet (Kwan 2008, S. 658). Die Bewegungen wurden dabei mithilfe eines GIS kartiert und abgebildet.

4.2.1.4 Bisherige Methoden und Stand der Forschung des GPS-Tracking im QGIS

Neueren Arbeiten mit qualitativen Daten steht inzwischen GNSS-Tracking zur Verfügung. Solche Mobilitätsaufzeichnungen werden zu unterschiedlichen Absichten in der QGIS-Forschung eingesetzt. Häufig werden kartierte Routen als Gesprächsgrundlage in qualitativ orientierten Interviews oder als Grundlage zum Gruppenvergleich hergenommen. Die folgenden empirischen Beispiele zeigen den unterschiedlichen Einsatz von GPS-Tracking in Kombination mit anderen qualitativen Methoden.

Um den Zusammenhang von suburbanen Umwelten und der Verfügbarkeit von Transportmöglichkeiten mit dem Mobilitätsverhalten älterer Menschen aus der Vorstadt zu untersuchen, kombinieren Zeitler et al. (2012) Wegtagebücher und GPS-Tracking neben semi-strukturierten Interviews und externen Quellen, die Informationen zu den Eigenschaften der Umgebung oder den verfügbaren Transportmöglichkeiten bereitstellen. Ihre Methoden-Kombination sieht vor, die gesammelten geografischen Positionsdaten und Angaben aus den Tagebüchern je auf einer persönlichen Satellitenbild-Karte zusammenzutragen. Diese individuelle Karte zeigt farblich die genutzten Transportmittel und die unternommenen Aktivitäten. Kontextinformationen wie die Bevölkerungsdichte und die Anbindung an den öffentlichen Verkehr werden zu jedem Fall einzeln hinzugenommen. Die so erzeugten Karten dienen als Grundlage für die qualitativen Interviews mit den älteren Menschen. Mithilfe des Gesprächs erkunden die Autor*innen, wie die Teilnehmenden die Lebbarkeit ihrer jeweiligen Gemeinde in Worte fassen. Aus den geografischen Positionsdaten und den Interviews wurden die Entfernungen pro verwendetem Verkehrsmittel und die erreichten Ziele (unternommene Aktivitäten) bestimmt, um daraus Proband*innengruppen zu erstellen und diese zu vergleichen. Im Vergleich beurteilen sie ebenfalls, inwiefern demografische Merkmale sowie der Wohnort und sein Charakter im Zusammenhang mit dem Mobilitätsverhalten im Alter stehen. Als Darstellungsform wählen die Autor*innen eine breit angelegte Übersichtstabelle, die alle gemessenen Attribute kombiniert.

Hannappel/Jakobs (2019) beschreiben Bewegungsprofile entlang soziokultureller Merkmale von Student*innen und lokalisieren städtische Orte, die sich in Bezug auf diese Merkmale ihrer Nutzer*innen durch eine besonders heterogene oder homogene Struktur auszeichnen, und erheben deren inhaltliche Merkmale als erfahrbare Qualitäten. Um Hotspots und die soziokulturellen Merkmale ausfindig zu machen, lokalisieren sie die studentischen Smartphones per GPS und senden kurze standardisierte Onlinefragebögen zu soziodemografischen Angaben und zum Lebensstil. Eine anschließende soziologische Mehrebenen-Architektur-Analyse anhand von Beobachtungen der Orte und der kartierten Hotspots führt zu einem tiefer gehenden Verständnis für Nutzungsmotive bestimmter Bevölkerungsgruppen von städtischen Orten.

Um Muster der vorrangigen Aktivitäten und Umgebungen von Kindern im Hinblick auf ihre von Eltern oder anderen erwachsenen Personen unabhängige Mobilität sowie von ihnen wahrgenommenen und genutzten Nachbarschaftsangeboten zu untersuchen, verwenden Loebach/Gilliland (2016) verschiedene Erhebungsmethoden neben einem GPS-Tracking wie ein Aktivitäten- und Bewegungsprotokoll sowie ein qualitatives Gruppeninterview (Loebach/Gilliland 2016, S. 576). In der Kombination dieser unterschiedlichen Daten finden die Autor*innen Kategorien wie „Grad der unabhängigen Mobilität“ oder „Typen der kindlichen Spielerfahrung“, die sie zur Analyse vergleichen. Die in ein GIS eingebrachten geografischen Positionsdaten nutzen sie nicht nur zur Datenanalyse, sondern stellen auch anschauliche Bilder her, die die gefundenen Kontraste kartografisch aufbereiten. Anhand eines iterativen Forschungsprozesses, bei dem qualitative Interviews, Tagebücher und Feldnotizen sowie GPS-Tracking, Beschleunigungsmesser und *Beacons*³⁰ eingesetzt werden, gewinnen Hagaman et al. (2022) Einsichten in die (eingeschränkte) Mobilität von Müttern mit Babys. Sie erstellen für jede Frau Bewegungskarten, Aktivitätsprofile und bestimmen die Nähe zum Baby nach Zeit, die sie in verdichtete Fallbeschreibungen einarbeiten. Zur Ergebnispräsentation stellen sie die Fälle mit höherem und geringerem Bewegungsradius gegenüber.

Inwiefern sich das Konzept von Nachbarschaft saisonal und im Laufe des Lebens ändert und inwieweit es eher mit sozialen Faktoren wie Freunden, Familie oder Gemeinschaftsaktivitäten als mit geografischen Orten in Verbindung gebracht wird, untersuchen Milton et al. (2015) in ihrer Studie mit Menschen über 70 Jahren. Um das Konzept von und die Interaktion mit der Nachbarschaft zu verstehen, erfassen sie Aktivitätsräume per GPS und nutzen diese kartiert als Gesprächsgrundlage für Tiefeninterviews. Bei den Gesprächen kommentieren und ergänzen die älteren Menschen ihre Aktivitätsräume.

In einer anderen Studie ergänzen die Ergebnisse qualitativer Interviews Bewegungsdaten älterer Menschen, indem sie die Gründe für die Außerhauszeiten oder für die Routenwahl erörtern. Dies

³⁰ Engl. Funkbake, also Funksender, der Signale an andere Geräte in der Nähe übermittelt.

zeigen Meijering/Weitkamp (2016) in einer niederländischen Studie, bei der sie mithilfe von Tagebüchern, GPS-Tracking und qualitativen Interviews zu einem tieferen Verständnis für die Mobilität älterer Menschen gelangen.

Routen- und Ort-Wahl von Felsenfischern untersuchen Kamstra et al. (2019). Sie kombinieren Kartenskizzen, GPS-Routen, Fotografien sowie Inhalte teilstrukturierter Interviews und teilnehmender Beobachtung, um die räumliche Verteilung von als relativ empfundenen Gefahren auszumachen und die Aufenthaltszeiten und -orte von Fischern gruppiert nach ihrer Erfahrung zu vergleichen. Dabei bringen sie alle erhobenen Daten zur Analyse in ein GIS ein, was in verschiedenen (dreidimensionalen) Kartierungen zur Ergänzung der Ergebnisse mündet.

Christensen et al. (2011) bzw. Mikkelsen/Christensen (2009) erheben Mobilitätsmuster von Kindern anhand von GPS-Tracking und kurzen Fragen per Short Message Service (SMS) (wie z. B. „Wo bist du?“, „Was machst du?“). Die kartierten GPS-Routen nutzen sie, um in qualitativen Interviews die Bewegungen und die Erfahrungen sowie die Bedeutung von unabhängiger Mobilität mit den Kindern zu reflektieren.

Aus handlungs- und praxistheoretischer Sicht beschreibt Wilde (2014) in „Mobilität und Alltag – Einblicke in die Mobilitätspraxis älterer Menschen auf dem Lande“ Wissen, Routine und Materialität der Mobilität (siehe auch Kapitel 2.3). Als empirischen Zugang wählt er GPS-Tracking in Verbindung mit themenzentrierten Interviews und narrativen Landkarten. Die Interviews dienen der Rekonstruktion von Tagesverläufen und thematisierten vor allem die „Bewegung und Interaktion der Akteure in ihrem Alltag“ (Wilde 2014, S. 66). Aus den per GPS aufgezeichneten Koordinaten entstehen Wege- und Positionskarten, anhand derer Aktivitäts- und Interaktionszusammenhänge abgeleitet werden. Um die so gewonnenen Eindrücke zu sichern, schafft das narrative Element Zugang zur „Wechselseitigkeit von Mobilität und der Bedeutungszuweisung von Orten“ (Wilde 2014, S. 66). Wilde beschreibt die Möglichkeit, Mobilität als ein konstruktives Moment von Lebenswirklichkeit zu begreifen. Die hergestellten Wege- und Positionskarten dienen dazu, die Wege der Akteure abzubilden und deren Aufenthaltsorte und -dauern im Tagesverlauf zu identifizieren. Aufbauend auf den Karten können Gespräche über die „Symbolik der Orte und Wege“ stattfinden (Wilde 2014, S. 71).

Die aufgeführten Studien verwenden unterschiedliche, teilweise neuartige Wege, eine GPS-gestützte Erhebung und die damit gewonnen Routen in die Forschung einzubeziehen. Um bereits weiterentwickelte und häufig genutzte Methoden handelt es sich hingegen bei den Ansätzen der *Walking Interviews* (Evans/Jones 2011) oder der *Go-Alongs* (Kusenbach 2008). Bei diesen Methoden werden qualitative Interview-Daten während eines Spaziergangs mit Proband*innen gesammelt. In Studien, die Walking Interviews oder Go-Alongs verwenden, variieren diese zwischen einfachen Wanderungen in der Landschaft während eines Gesprächs und stark strukturierten Touren, um den

Testpersonen Aussagen zu spezifischen, vorher ausgewählten Orten zu entlocken (Evans/Jones 2011, S. 849). Als phänomenologische Ansätze tragen sie zum Verständnis bei, wie „Menschen ihre materiellen und sozialen Umwelten im täglichen Leben begreifen und benutzen“ (Kusenbach 2008, S. 349). Sie orientieren sich an qualitativen Forschungsinstrumenten und heben die „transzendenten und reflexiven Aspekte der gelebten Alltagserfahrung“ (Kusenbach 2008, S. 349) sowie „deren Verankerung in Orten“ (Kusenbach 2008, S. 349) besonders hervor. Diese Vorgehen kommen vor allem in den Fachgebieten der Raumwissenschaften wie der Geografie und Ethnografie zum Einsatz. Dementsprechend existieren zunehmend mehr Quellen in der Methodenliteratur, die diese Ansätze einordnen, reflektieren und kritisieren (z. B. Kühl 2016, Evans/Jones 2011, Kusenbach 2008, Carpiano 2009, Bender/Schnurrnberger 2015).

Die genannten Studien erheben qualitative Daten und quantitative Mobilitätsdaten gemeinsam und adressieren Themen wie Mobilität und Umgebungsfaktoren, einige der aufgeführten Studien berücksichtigen dabei speziell die Zielgruppe der älteren Menschen. Sie zeigen auf, wie die Bewegungsinformationen durch qualitative Aussagen eingeordnet und interpretiert werden können, so dass ein erweitertes Verständnis für die Wahrnehmung der alltäglichen Bewegungen aus Sicht der Zielgruppe entsteht.

Es ist deutlich erkennbar, dass Mobilität als soziales Handeln ein relevantes Thema für die lebensweltbezogene, sozialwissenschaftliche Forschung ist. Daher wurden, wie in den vorangegangenen Absätzen gezeigt wurde, unterschiedliche und häufig jeweils eigene Methodensets zum Einbezug von (real gemessenen) Bewegungen und qualitativen Inhalten geschaffen. Diese Vielfalt verweist auf die Notwendigkeit einer (weiteren) theoretischen und forschungspraktischen Fundierung der mobilitätsbezogenen und gleichzeitig qualitativen Forschungsansätze. Der vorliegende Vorschlag von QGPS soll dazu beitragen, indem er Methoden, die zu einer umfassenden Interpretation der Mobilität als Teil der Lebenswelt führen können, vor einem relationalen Raumverständnis kombiniert und als sozialraumanalytisches Instrument zur praktischen Anwendung beschreibt.

4.2.2 Leistungen von QGPS

QGPS wurde aus Sozialraumerhebungsinstrumenten des bestehenden Methodensets der Sozialraumanalyse und aus Methoden der Mobilitäts- und Verkehrsforschung entwickelt. Für die Datenerhebung zeichnen Proband*innen in einem festgelegten Zeitraum ihre zurückgelegten Wege und erreichten Orte mit einem GPS-Tracking-Gerät auf (Kapitel 4.3). Diese quantitativen Daten bestehen aus Raum-Koordinaten, die in bestimmten zeitlichen Abständen aufgezeichnet wurden. Daneben werden die Proband*innen durch leitfadengestützte, teilstrukturierte Interviews zu ihrer Mobilität und zu weiteren damit in Verbindung stehenden Themen befragt. Im vorliegenden

Anwendungsfall sind dies soziale Kontakte, die mit der Alltagsmobilität in Verbindung stehen, Erfahrungen und Einschätzungen bezüglich des umgebenden Raums und die mobilitätsbezogene Lebenszufriedenheit (Kapitel 4.1.2).

Mit diesem Design werden Aussagen über die individuelle Mobilität auf zwei Arten möglich: Sie entstehen erstens durch die (mündliche) Abfrage von alltäglichen Mobilitätsmustern (z. B. „Wohin gehen Sie unter der Woche?“, „Welche Orte suchen Sie auf?“, „Besuchen Sie Freunde oder Familienangehörige?“). Diese Fragen werden in erster Linie im Gespräch genutzt, um mit den Proband*innen deren eigene Mobilität zu reflektieren und auf diese Weise zugrunde liegende Ansichten und Einstellungen abfragen zu können. Zweitens werden die Mobilitätsmuster quantitativ per GPS-Tracking aufgezeichnet. Diese „Wegemessung“ erlaubt es, ortsbezogene Bewegungen der Proband*innen im Erhebungszeitraum abzubilden. So kann ein deskriptives Bild alltagsweltlicher Bezugspunkte erstellt werden.

In der Datenauswertung (Kapitel 4.3.2) werden die beiden Datenarten zuerst getrennt voneinander aufbereitet und ausgewertet. Die geografischen Positionsdaten werden in einem GIS kartiert, daneben werden die Strecken deskriptiv ausgewertet (z. B. Streckenlänge pro Person und gesamt, Häufigkeit von Wegen, usw.). Die teilstrukturierten Interviewdaten werden einer qualitativen Inhaltsanalyse (Mayring 1983; Kuckartz/Rädiker 2022) unterzogen. In den Interviewdaten befinden sich qualitative Aussagen ohne und mit Ortsbezügen. Qualitative Inhalte, die keinem konkreten Ort zugewiesen werden können, was vor allem auf Aussagen zum Zusammenhang von Mobilität und Lebenszufriedenheit zutrifft, werden entsprechend ohne Ortsbezug analysiert und das Ergebnis in typischer inhaltsanalytischer Form dargestellt. Hingegen werden qualitative Informationen, die direkt oder indirekt auf Orte oder auf per GPS erhobene Strecken verweisen, innerhalb der GIS-Software georeferenziert. In einem letzten Schritt werden die georeferenzierten inhaltsanalytischen Aussagen mit den kartierten bzw. deskriptiven Mobilitätsdaten und den geografischen Kontextinformationen mittels Zusammenführung und Selektion analysiert.

QGPS erfasst Mobilität also digital und kartografisch setzt sie in Beziehung zum Alltagshandeln. So erhebt sie Informationen über den individuellen Sozialraum einer Person. QGPS versteht sich dabei aber nicht als eine Technik der reinen Sozialraumanalyse, sondern sie erweitert den Fokus auf das Mobilitätshandeln. Hertzsch (2010, S. 91) beschreibt die Sozialraumanalyse als „eine systematische Technik, mit der sowohl die physischen (gebaute Umwelt) als auch die sozialen Dimensionen (Entstehungs- und Aneignungsprozesse sowie der soziale Austausch im gebauten Raum) von (öffentlichen) Räumen erfasst und beschrieben werden“. Um diese unterschiedlichen räumlichen Dimensionen erfassen zu können, muss mit einem Mix quantitativer und qualitativer Analysezugänge gearbeitet werden (Riege/Schubert 2005b, S. 44 ff.). Ziel ist vor allem die Gewinnung von

Erkenntnissen über die Zusammenhänge von gebauter Umwelt und sozialem Handeln. (Vgl. u. a. Kessl et al. 2005; Riege/Schubert 2005a)“.

Die vorliegende Studie stellt die Frage nach dem Erleben des sozialen Raums im Alter. Proband*innen beschreiben die erlebte Nutzungsveränderung der baulichen (Infra-)Strukturen, ihre eigenen Mobilitätsroutinen und ihre damit verbundene soziale Teilhabe. Sie erzählen, wie ihr Zugang zu öffentlichen Einrichtungen durch dem Raum inhärente Strukturen gestützt oder verwehrt wird oder wie ihre abnehmende Mobilität in Verbindung mit ihren sozialen Beziehungen steht. Um solche Aussagen mit beschreibenden Details über vorhandene, erfahrene oder sich verändernde soziale und räumliche Bedingungen und Prozesse zu erzielen, müssen qualitative Daten von Einzelfällen erhoben werden. Diese Narrative erhalten darüber hinaus die persönlichen Interpretationen der Situationen und Abläufe, die sich im sozialen Raum abspielen. Es erfolgen Bedeutungszuschreibungen, die aus bestimmten Erlebnissen und Ereignissen gezogen werden.

Die untersuchten sozialen Phänomene werden als Aspekte der Lebensrealität älterer Menschen aufgefasst und aus der Perspektive der Zielgruppe dargestellt und interpretiert. Um dieser Komplexität gerecht zu werden, ist es notwendig, Einzelfälle qualitativ zu untersuchen. Mit qualitativen Interviewdaten können Bedeutungen von Orten oder auch von räumlicher Alltagsmobilität über die reine Beschreibung hinaus erfasst werden. Sie beinhalten in ihren detailreichen deskriptiven Informationen verdecktes implizites Wissen und Zuschreibungen und geben Einblick in die individuelle Lebenswirklichkeit. Mobilität außer Haus und der Zusammenhang zur räumlichen Beschaffenheit und weitere Themen der Sozialraumanalyse als alltägliche Phänomene können durch diese Erklärungen, Erläuterungen und Erzählungen aus Sicht der beforschten Personen verstanden werden. Durch das vertiefende Einbeziehen von Einzelfällen kann Wissen über die Beschaffenheit von Lebenswelten gewonnen werden, wenn die Aussagen der vorliegenden Fälle losgelöst und theoretisch verallgemeinert werden. Die erhobenen qualitativen Daten beziehen sich auf Alltagsbewegungen und konkrete Kontexte, in denen das Alltagsleben stattfindet. Werden diese Bezugsrahmen mithilfe von geografischen Ortsangaben und kartierbaren Bewegungen in Verbindung gebracht, entsteht ein mehrdimensionales Bild mit tiefer gehenden Informationen über das ortsbezogene Alltagsleben von Menschen. Die quantitativen als auch qualitativen Methodenansätze sind dabei als „Parallel Design“ angelegt, das heißt, sie werden nebeneinander angewandt. Ein solches Design bietet den Mehrwert, soziale Phänomene breiter, vielschichtiger und umfassender verstehen zu können (Hollstein 2010, S. 466). Es werden die Reichweite und die Generalisierbarkeit der Ergebnisse erhöht (Hollstein 2010, S. 466). Bei der Zusammenführung quantitativer Daten mit qualitativen Aussagen ergänzen sich die Informationen gegenseitig, wodurch die Bedeutung und Relevanz der vorliegenden Daten genauer bestimmt werden kann. Dadurch erhöht sich der Erklärungswert der Ergebnisse. Das

Untersuchungsfeld „Sozialraum“ erhält durch das „Parallel Design“ methodische und inhaltliche Mehrperspektivität.

4.2.2.1 Anschluss von QGPS an raumtheoretische Bezüge

Um zu verstehen, wie soziales Handeln und der Ort verbunden sind, ist es für die Methodenbildung sinnvoll, beide nicht unabhängig voneinander zu betrachten. Beide sollten bereits zum Erhebungszeitpunkt *gemeinsam gedacht*, anschließend *gemeinsam erhoben* und *gemeinsam analysiert* werden. QGPS lässt es zu, soziales Handeln und den Ort miteinander zu verbinden und zu ergründen. So schließt die Methode auf übergeordneter Ebene an raumtheoretische Bezüge dieser Arbeit an (Kapitel 2.1), da sie darauf abzielt, die durch Interviews generierten qualitativen Aussagen mit direkten Ortsbezügen zu verknüpfen. Damit können Ausschnitte der individuellen Sozialräume nicht nur durch die sprachlich-beschreibende Ebene, sondern gleicherweise durch die geografisch-örtliche Erfassung für die Sozialforschung zugänglich gemacht werden. Der Begriff des sozialen Raums beinhaltet die Verbindung der räumlichen Umgebung mit dem sozialen Handeln einer Person, aber er bezeichnet auch den geografisch abgegrenzten Raum, in dem sich dieses Verhältnis manifestiert. Der geografische Ort ist dementsprechend eine Komponente im Gesamtverständnis des „relationalen Raums“ (Löw 2001). Zur Erschließung eines relationalen Raums wird ein empirischer Zugang benötigt. Grieser (2018, S. 91) erläutert, dass mit einem relationalen Raumverständnis zwei zentrale empirische Konsequenzen einhergehen: „Wird Raum als heterogene, dynamische und relationale Konstruktion von Wirklichkeit ernst genommen, muss es eine Konsequenz sein, sich anti-essentialistischer Forschungsstrategien zu bedienen“ (Grieser 2018, S. 91). Solche Strategien erkennen an, dass „Raumkonstruktionen immer von den subjektiven Interpretationen und Sinnzuschreibungen“ der Personen bestimmt sind, die sie nutzen, und von jenen, die sie erforschen wollen (Grieser 2018, S. 91). Dies zielt auf einen qualitativen Forschungsansatz ab, dem ein relationales Raumverständnis hinterlegt ist und der mit forschungspraktischen Zugängen arbeitet, die es erlauben, die Verbindungen verschiedener „symbolischer wie materieller Dimensionen des Untersuchungsgegenstandes“ zu erheben (Grieser 2018, S. 91). Als zweite empirische Schlussfolgerung zwingt sich demnach die Nutzung von Methoden auf, die die Relationalität des untersuchten Raum, in den Mittelpunkt der Forschung stellen (Grieser 2018, S. 91). Die Zusammenstellung mehrerer qualitativer Forschungsmethoden im Sinne einer Triangulation ermöglicht einen solchen Zuschnitt (Grieser 2018, S. 91). Eine methodeninterne Triangulation kann die Zugänge verschiedener Dimensionen eines Forschungsstandes eröffnen (Flick 2011, S. 49) und deshalb als Forschungsinstrument zu einem „tieferen Verständnis über den erforschten Gegenstand und seine Relationalität(-en) verhelfen (Flick 2011, S. 20)“ (Grieser 2018, S. 91 f.). So wird QGPS eingesetzt, um Orte sowohl strukturell als auch handlungsbezogen zugänglich zu machen. Sie überwindet dadurch die Trennung zwischen dem

physischen, geografischen Ort und dem durch soziale Vorgänge konstruierten Raum. Damit erfasst sie die Dualität von Raum, indem sie einerseits konkrete Orte und die Bewegung an diesen Orten aufzeichnet und andererseits die Interpretation dieser Orte und Räume, der örtlich gebundenen Beziehungen und der damit verknüpften Auswirkungen auf die Alltagsrealität erfragt.

4.2.2.2 Abwägung von QGPS für die Zielgruppe der älteren Menschen sowie forschungspraktische Vorteile

Wenn auch inzwischen häufiger untersucht wurde, inwieweit Mobilität soziale Partizipation und aktives Altern fördert, verwenden nur wenige Studien ein GNSS und GIS, um die Bewegungsmuster und die sozialen Aktivitäten Älterer zu verfolgen und abzubilden (Zeitler/Buys 2015, S. 788). Über die aufgeführten Studien hinaus wurde mithilfe von GPS die Mobilität älterer Menschen im Kontext von Demenz untersucht, um Diagnoseinstrumente für den morbidem Fortschritt von an Demenz erkrankter Personen zu erstellen (Oswald et al. 2010; Shoval et al. 2010; Wettstein et al. 2012).

Dennoch ist die Forschung, die per GPS die Mobilität älterer Menschen untersucht, bisher wenig ausgereift (Zeitler/Buys 2015, S. 788). Es besteht die Forderung, dass die Anwendung dieser Technologie in zukünftigen Studien getestet wird (Jones/Drury/McBeath 2010, S. 182; Meijering/Weitkamp 2016, S. 205), da der Einsatz von GPS-Trackinggeräten bei der Zielgruppe der älteren Menschen kein Hindernis darstellt (Jones/Drury/McBeath 2010, S. 182).

Die fundierten Verfahrensweisen der Go-Alongs (Kusenbach 2008) oder Walking Interviews (Evans/Jones 2011) verwenden GPS-Tracking regelmäßig, beschränken sich bei der Erhebung allerdings zumeist auf wenige, ausgewählte Routen innerhalb eines definierten, fußläufig erreichbaren Gebietes. Zwar muss die Ausführung nicht immer entlang einer durch die Forscher*innen festgelegten Route erfolgen, sondern kann ebenfalls durch die Proband*innen bestimmt werden, jedoch eignen sie sich für eine Analyse der Alltagsmobilität kaum. Auch wenn Go-Alongs und Walking Interviews sich tatsächlich auf Wege und Bewegungen stützen, die häufig gleichermaßen mittels GPS-Tracking erhoben werden, haben sie darüber hinaus dennoch nicht zum Ziel, die Bewegungen selbst zu analysieren. Sie nutzen die Bewegung in der Umgebung lediglich, um die Interviewten zur tieferen Beschreibung von Bedeutungen und Verbindungen mit der umgebenden Umwelt anzuregen (Evans/Jones 2011, S. 849). Sie verstehen sich als überwiegend ethnografisch konzipierte Methoden, die „vor allem auf die Erhebung der Perzeption und Aneignung von Räumen abzielen“ (Kühl 2016, S. 37), weniger auf die ortsbezogene Datenauswertung und Ergebnisfindung. Dementsprechend beschränken sich Studien, die durch Go-Alongs oder Walking Interviews Daten erheben, bei der Ergebnisdarstellung entweder ausschließlich auf die inhaltlichen Aussagen oder sie zeigen die zurückgelegte Strecke im Überblick, ohne näher auf die Verortung der Bewegung einzugehen.

Allerdings steckt hinter den Go-Alongs bzw. den Walking Interviews die Auffassung, dass durch das Gehen in der Umgebung reichere Daten produziert werden (Evans/Jones 2011, S. 849). In der Tat können durch das Flanieren am Ort mehr ortsspezifische Aussagen generiert werden als bei der gleichen Fragestellung während eines stationären Interviews, beispielsweise im Büro oder zu Hause (Evans/Jones 2011, S. 856). Ein relevanter methodischer Aspekt, der für die vorliegende Fragestellung jedoch nicht berücksichtigt werden kann, ist, dass möglicherweise tiefer gehende und realitätsnähere Informationen über Mobilität gewonnen werden könnten, während die befragte Person zu Fuß geht oder anderweitig unterwegs ist. Allerdings spricht ein zentralerer Punkt gegen den Einsatz einer solchen Methode: Der Ansatz wird für die Zielgruppe der älteren Menschen nicht als geeignet erachtet. Es käme ggf. zu einer unzumutbaren Belastung bei den teilweise sehr alten Proband*innen, da ihnen während des Gehens oder Fahrens bei ohnehin eingeschränkter Mobilität noch zusätzlich ein Interview abverlangt wird.

Die Nutzung von GPS bei der Datenerhebung hat verschiedene Vorteile gegenüber herkömmlichen Methoden wie dem Wegetagebuch (Kontiv-Design³¹). Erhebung per GPS bedeutet einen geringeren Aufwand für die Proband*innen, da sie beispielsweise auf tägliche Tagebucheinträge verzichten können. Indem der Arbeitsaufwand verringert wird, wird die Beteiligungsbereitschaft gefördert. Ebenfalls entfällt das für Tagebuchaufzeichnungen genötigte „Maß an Artikulations- und Abstraktionsvermögen“ (Weber/Bauder 2013, S. 101), um Aktivitäten den vorgegebenen Kategorien zuzuordnen. Bei einer manuellen Tagebucherstellung kann der Forschungsprozess zudem durch Erinnerungslücken erschwert werden. Dass dies in der Forschungspraxis von erheblicher Relevanz ist, zeigt das Beispiel von Meijering/Weitkamp (2016). Sie verwenden Tagebücher und GPS-Tracks im Vergleich hinsichtlich ihrer Anwendungsfreundlichkeit für die Zielgruppe der älteren Menschen. Die älteren Proband*innen füllen die Tagebücher nicht aus, weil sie Schwierigkeiten haben, sich an die unternommenen Aktivitäten zu erinnern oder weil es sie zu viel Zeit kostet (Meijering/Weitkamp 2016, S. 201). Dieser mangelnden Beteiligungsbereitschaft wird durch den Einsatz einer automatischen Aufzeichnung vorgebeugt. Ebenfalls weichen die Strecken sehr alter Menschen, die durch Mobilitätstagebücher aufgezeichnet wurden, von denen einer GPS-Erhebung ab (Meijering/Weitkamp 2016, S. 201). Ähnliches stellt die Studie von Houston/Luong/Boarnet (2014) fest, die die Unterschiede zwischen einer Tagebuch- und GPS-Aufzeichnung untersucht. Je nach Verkehrsmittel und soziodemografischen Merkmalen der Teilnehmenden unterscheiden sich Aufzeichnungen per GPS von Wegetagebüchern teilweise erheblich (Houston/Luong/Boarnet 2014). Es kommt zu weniger validen

³¹ Kontiv-Design: Design der Studien im Rahmen der „Kontinuierlichen Erhebungen zum Verkehrsverhalten“ des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) (Seit Ende 2013 Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI)). (infas/DIW 2001).

Daten, da die Befragten lückenhafte Tagebucheinträge vornehmen. Daher werden in einigen Studien die Tagebuch-Abfragen auf den vorangegangenen Tag oder auf wenige Tage limitiert, gleichzeitig geht damit leider eine zeitliche und räumliche Beschränkung der Untersuchung einher (Weber/Bauder 2013, S. 101).

Die Mobilitätsmessung per GPS kann weniger reaktiv wirken als andere begleitende Erhebungsmethoden. GPS-Tracking ist ein passives Erhebungsverfahren, welches im Hintergrund stattfinden kann. Als eine automatisierte Messung birgt es den Vorteil, ähnlich zu Aufzeichnungen von Telefonaten, Webseitenbesuchen oder Kreditkartentransaktionen, kein aktives Zutun und keine Äußerungen der Proband*innen zu benötigen. Personen, die an der Erhebung teilnehmen, können die aufgezeichneten Daten oder ihre Tagesleistung (zum Erhebungszeitpunkt) nicht einsehen (die für die vorliegenden Studie ausgegebenen Geräte wurden im Vorfeld präpariert). Bei Messungen mit dem Kontiv-Design oder mit anderen Tools, wie zum Beispiel Handy-Apps könnte der subjektive Druck entstehen, mehr Bewegung ausführen zu müssen. Propagiertes Ziel einiger Apps ist die Steigerung der Bewegung am Tag, da der Vergleich der eigenen Tagesleistung diese Motivation geben könnte. Da die hier verwendeten Geräte fast bedienungsfrei mitgeführt werden können, werden Teilnehmende nicht an die Aufzeichnung erinnert. Auf diese Art und Weise wird die Authentizität der Wege weniger beeinträchtigt.

Bewegungsdaten, die mithilfe von GNSS-Tracking gemessen wurden, können automatisiert innerhalb eines GIS verortet werden, eine nachträgliche Kartierung wie bei manuellen Tagebucherhebungen wie beispielsweise bei dem Forschungsaufbau von Zeile et al. (2010) ist zumindest für die erfragten Bewegungen nicht notwendig.

Der größte Vorteil der technologiebasierten Messung ist die objektive Verortung auf die geografische Lage der Bewegungen. Arbeiten, die qualitative Methoden mit einem GIS vereinen, argumentieren mit dem erweiterten Erkenntnisgewinn bei der Auswertung und bei der Ergebnispräsentation durch die Hinzugabe der geografische Kontextinformationen (Bell/Reed 2004; Kusenbach 2008, S. 349; Cope/Elwood 2009, S. 4 f.).

Die bisher vorgestellten Arten der Datenerhebung und -analyse stammen zumeist aus der Geografie oder Ethnografie. Nun wird in dieser Arbeit ein Ansatz vorgestellt, bei dem es möglich ist, den Menschen und sein Handeln in den Mittelpunkt zu stellen. Dies ist insbesondere für soziale Berufsgruppen in der Quartiersarbeit oder Sozialraumplanung von Relevanz.

Eine solche Methode bietet daneben für diese Zielgruppe den Vorteil, in gewisser Weise ein offener Ansatz der Datenerhebung zu sein, da sie das Untersuchungsgebiet nicht von vornherein einschränkt. In der klassischen Sozialraumanalyse werden häufig vordefinierte und geografisch abgegrenzte Räume untersucht, beispielsweise ein Stadtteil oder ein Dorf innerhalb der Gemarkungsgrenze. Aus

Ermangelung an Möglichkeiten wird in der Sozialraumforschung von einem Bezugspunkt, einem Planungs- und Verwaltungsbezirk ausgegangen, da Ordnungen, Strukturen und Zuständigkeiten bereits fixiert sind. Durch solche bisherigen Zugänge zum Raumverständnis und deren methodische Umsetzung in der Raumforschung kommt es zu einer territorialen Beschneidung der Lebenswelten (Rösch/Rohrhauser 2016, S. 78 f.). Die Festlegung des zu untersuchenden geografischen Raumausschnitts ist in der Sozialplanung sinnvoll, da nur im zu planenden Raum entsprechende Maßnahmen zur Verbesserung der Raumqualität ergriffen werden können. Dazu steht im Widerspruch, dass Sozialräume durch das Handeln von Akteuren konstruiert werden; im vorliegenden Fall von älteren Personen. Diese können sich außerhalb des vorher definierten geografischen Ortes bewegen. Die hier vorgeschlagene Methode ermöglicht die Erfassung des individuellen sozialen Raums zu einem festgelegten Zeitpunkt ohne Rücksicht auf gebietskörperschaftliche Zuständigkeiten.

Damit zielt die Methode auf die Hybridität des Raums (Rösch/Rohrhauser 2016, S. 79 ff.) ab. Die Grenzen des zu untersuchenden Raums werden durch die freie Bewegung der Untersuchungspersonen festgelegt. Der Raum erschließt sich nicht aus einer vorher festgelegten Sicht, sondern wird durch die individuelle Bewegung der Proband*innen konstruiert. Dadurch werden spezifische Orte und Plätze, die für die untersuchte Zielgruppe relevant sind, fokussiert. Die Bedeutungsstrukturierung der im Raum vorhandenen Institutionen und der beschrittenen Wege erfolgt allein aus der Perspektive der Teilnehmenden. Die Methode erfüllt den Anspruch, den sozialen Raum als ein individuelles und heterogenes Gebiet untersuchen zu können.

Allerdings hat QGPS dennoch räumliche Grenzen, zum Beispiel wenn aus forschungspraktischen Gründen bei der Befragung lediglich auf die nähere Umgebung eingegangen wird.

Zusammenfassend kann für QGPS festgehalten werden (Abbildung 11): QGPS nutzt die Möglichkeiten qualitativer Daten und Methoden und gruppiert sich in die Klasse der qualitativen GIS ein. Aufbauend auf der Leistung von qualitativer Forschung, die zu einem tieferen Verständnis der Lebenssituation von Menschen beiträgt, indem sie individuelle Sichtweisen, Interpretationen oder Wahrnehmungen erhebt, erweitert QGIS den möglichen Erkenntnisgewinn dieser qualitativen Informationen um geografische Kontextinformationen beim Auswerten und bei der Ergebnispräsentation. QGIS kann mit verschiedenen qualitativen Methoden betrieben werden, eine Hauptstärke ist die Verortung qualitativer Aussagen auf geografische Punkte.

QGPS baut auf diese Leistung auf, indem sie neben einzelnen, im Interview genannten Punkten ganze Strecken mit qualitativen Informationen verknüpft. So ermöglicht sie es, nicht nur räumliche Positionsdaten, sondern insbesondere auch räumliche Bewegungsdaten mit qualitativen Informationen in Verbindung zu bringen. So führen einerseits die Bewegungsinformationen alleinig zu eigenen Aussagen über Mobilität, kombiniert mit den geografischen Kontextinformationen lassen sich

andererseits auf individueller wie kollektiver Ebene (quantitative) Mobilitätsmuster identifizieren. Durch die Hinzunahme der qualitativen Aussagen entstehen inhaltlich aufgeladene Mobilitätsmuster. Hinzu liefert sie weitere praktische Vorteile, die in der Forschungsanwendung zum Tragen kommen. Es wird zudem eine Ergebnisdarstellung verwendet, die auf den Bedeutungsreichtum qualitativer Daten eingeht und diese in räumlichen Kontexten verortet.

Wie auch bei anderen Methoden der Sozialraumanalyse entsteht durch QGPS ein intersubjektiv geprägtes Bild des beforschten sozialen Raums. Sie ermöglicht es, verschiedene individuelle Wahrnehmungen und Deutungen sozialer Räume kennenzulernen und zu verstehen. Sie lässt Aussagen über Handlungs- und Lebensräume, die sich im (semi-)öffentlichen Raum³² entfalten, zu. So wird durch den Einsatz der Methode eine alternative Raum- und Bildsprache entwickelt. Die Messung der Wege per Tracking birgt aufgrund der genannten Vorteile ein Innovationspotenzial für die gesellschaftswissenschaftliche Mobilitätsforschung.

Abbildung 11 Leistung von QGPS als Erweiterung von QGIS und qualitativen Daten und Methoden

QGPS erweitert die Erkenntnis um Bewegungen innerhalb geografischer Kontexte beim Auswerten und bei der Ergebnispräsentation. Sie erlaubt:

- Feststellung von Bewegungsinformationen (Streckenlänge, Dauer, Geschwindigkeit, Wochentage usw.)
- Validere Bewegungsdaten durch automatisierte und passive Erhebung
- Automatisierte Verortung der Wege und Orte im GIS ohne nachträgliche (vollständige) Kartierung
- Identifikation von Mobilitätsmustern, häufig genutzter Routen und aufgesuchter Orte und Ziele
- Identifikation von Aktivitätsradien oder -dichten auf individueller wie auf kollektiver Ebene
- Verortung der individuellen Interpretationen der Bewegungen
- Gegenseitige Validierung und Ergänzung der GPS-Tracks und narrativen Aussagen
- Erweiterte Fragestellungen und (theoretisch) uneingeschränkter Bewegungsradius („offene Methode“)
- Empirischen Zugang zur Erschließung von Mobilität als soziales Handeln in „relationalen Räumen“

Qualitatives GIS zeichnet sich dadurch aus, dass der (mögliche) Erkenntnisgewinn um geografische Kontextinformationen beim Auswerten und bei der Ergebnispräsentation erweitert wird. Durch die Hinzunahme des Geoinformationssystems können (z. B. im Gespräch) genannte geografische Punkte und die dazugehörigen individuellen Interpretationen kartiert werden.

Qualitative Daten und Methoden schaffen ein tiefergehendes Verständnis der Lebenssituation von Menschen. Sie erhellen individuelle Sichtweisen, Interpretationen und Bedeutungszuschreibungen und holen implizites Wissen hervor oder machen Latentes sichtbar. Speziell induktive Vorgehen sind offen gegenüber (neuen) Phänomenen und ermöglichen es, neue Theorien zu bilden.

³² Der Träger öffentlicher Räume (z. B. Straßen, öffentliche Plätze) ist die öffentliche Hand. Sie ist für die Wahrung der öffentlichen Ordnung zuständig. Semi-öffentliche Räume sind solche, die sich in Privatbesitz befinden (z. B. Parkplätze eines Supermarktes), jedoch faktisch wie öffentliche Räume genutzt werden können.

4.3 Methode

4.3.1 Datenerhebung

4.3.1.1 Erhebungsinstrumente

Für die Datenerhebung kommen drei Erhebungsinstrumente zum Einsatz. Ein standardisierter Kurzfragebogen, teilstrukturierte Interviews (leitfadengestützte, persönliche Interviews) und eine Wegemessung per GPS-Tracking.

Der Kurzfragebogen zum Selbstausfüllen beinhaltet eine Abfrage von soziodemografischen Daten (Geschlecht, Geburtsjahr, Familienstand, Erwerbsstatus, Ausbildung, ggf. Beruf vor Renteneintritt etc.). Der Kurzfragebogen enthält außerdem Fragen zur Haushaltsgröße, zur Wohnlage und zu gesundheitlichen Einschränkungen, die in Verbindung mit der Mobilität stehen. Darüber hinaus wurde mit dem Fragebogen in Erfahrung gebracht, ob ein Auto oder Führerschein vorhanden sind, welches Fortbewegungsmittel außer Haus am häufigsten genutzt wird und welche technischen Hilfsmittel zur Fortbewegung benötigt werden. Wie aus der Literatur bekannt ist, stehen viele dieser Faktoren eng in Verbindung mit der außerhäuslichen Mobilität (für eine Übersicht: Ruoppila/Raitanen 2004, S. 65 und infas/DLR 2010). Zugleich geben diese Angaben Aufschluss über die Rahmenbedingungen der untersuchten Proband*innen. Der Kurzfragebogen befindet sich im Anhang B.1.

Um die qualitativen Elemente der Mobilität und des Sozialraums zu erheben, bieten sich teilstrukturierte Interviews (Kohli 1978; Flick 2004, S. 194 ff.; Lamnek 2010, S. 329 ff.) als Komplementärmethode an. Sie dienen als Gesprächsgrundlage für ein qualitatives Verständnis des Zusammenspiels zwischen der Lebenszufriedenheit, der Mobilität, der sozialen Beziehungen und dem umgebenden Raum. Durch ihr offenes Konzept verfolgen teilstrukturierte Interviews explorative Ziele und tragen zur Klärung von Zusammenhängen bei (Atteslander 2008, S. 129). Der geringe Grad der Standardisierung macht es möglich, vorformulierte Fragen der Gesprächssituation anzupassen und durch gezieltes Nachfragen das Fallverständnis zu erhöhen (Schaffer 2009, S. 59 f.). Die Proband*innen haben die Möglichkeit, Antworten frei zu formulieren, ihre subjektive Perspektive zu offenbaren und dadurch eine eigene Bedeutungsstrukturierung der Inhalte vorzunehmen. Vor allem für die Wahrnehmung von Veränderungsprozessen, die die Mobilität im Alter betreffen, und deren Auswirkungen auf die Lebenszufriedenheit aus Proband*innensicht muss erst eine grundlegende Wissensbasis geschaffen werden. Durch die offene Methode ist es möglich, Aussagen über diese inneren kognitiven Prozesse zusammenhängend und detailliert zu erfassen.

Da die vorliegende Forschungsarbeit an Fragen interessiert ist, die nicht unbedingt im Alltagsdenken der Proband*innen präsent sind und teilweise Nachdenken und Reflektieren auf gezielte Nachfrage erfordern, unterstützt ein Leitfaden als nicht vollständig offene Methode die Erhebungsziele: Die außerhäusliche Mobilität scheint eher als etwas Selbstverständliches angesehen zu werden, so dass

sie sich der Wahrnehmung entzieht. Vor allem die Reflexion über typische Muster der Mobilität oder der Zusammenhang mit dem sozialen Raum oder der Lebenszufriedenheit sind nicht ad hoc erfassbar. Die Teilstrukturiertheit gewährleistet, dass relevante Aspekte angesprochen und vor dem Hintergrund der Lebenswelt der Proband*innen interpretiert werden können. Daher kann der Leitfaden helfen, durch gezielte Fragen Situationen aus der Lebenswelt zu verbalisieren. Damit können auf höherer Abstraktionsebene dann Bedeutungs- und Sinnzusammenhänge interpretiert werden. Ein Wert dieser Methode liegt darin, eine gewisse Vergleichbarkeit der Inhalte zu garantieren.

Die Erstellung des Leitfadens folgt weitestgehend den Vorschlägen von Helfferich (2011, S. 178 ff.). So wird im Leitfaden als Einstieg die Frage nach alltäglichen, typischen Aktivitäten außer Haus unter der Woche gestellt. Um vor allem den Aspekt des Alterns zu reflektieren, wird im zweiten Schritt die Veränderung der Mobilität thematisiert, um anschließend auf offene Wünsche bezüglich der Mobilität außer Haus einzugehen. In der Vertiefung der Themen wird erfragt, inwiefern Wege in Verbindung mit Beziehungspersonen stehen. Der fortwährende Fragebezug zu Beziehungspersonen ermöglicht es, explorativ die verschiedenen Facetten des Zusammenspiels von sozialen Beziehungen und der Mobilität zu entdecken.

Durch die Befragung werden die Mobilitätsbedürfnisse, das Mobilitätsverhalten und die Realisierung der Rauman eignung erfasst, da die Proband*innen über die eigenen Wege Auskunft geben können. Darüber hinaus wird die Wahrnehmung der Wohnumgebung diskutiert. Der Leitfaden thematisiert, welche Orte eine besondere Relevanz aufweisen oder welche Mängel das nahe Umfeld für das Leben im Alter birgt. Darüber wird auf die Veränderungen der Rauman eignung in Folge von sich wandelnden personenbezogenen (z. B. gesundheitlichen, finanziellen) und umweltbezogenen sowie sozialen Rahmenbedingungen eingegangen. Welche Auswirkungen dies auf die Lebenszufriedenheit hat, kann aufgrund dieser flexiblen Befragungssituation implizit in den Fokus genommen werden.

Als Letztes werden die Proband*innen aufgefordert, Aussagen über das Verhältnis zwischen ihrer persönlichen Mobilität und ihrer Lebenszufriedenheit zu treffen. Durch die Aufforderung, dies näher zu erklären und die eigenen Einschätzungen zu begründen, werden die Aussagen konkretisiert. Es können somit vertiefte Informationen zur Lebenszufriedenheit in Bezug auf die persönliche Mobilität und die Kontextbedingungen des sozialen Netzwerks und der geografischen Umgebung generiert werden. Der Leitfaden mit den genauer spezifizierten Fragestellungen findet sich im Anhang B.2.

Die Alltagsmobilität der Proband*innen wird mithilfe von mobilen technischen Geräten (GPS-Trackinggeräten) exemplarisch erhoben. Durch das sogenannte „Tracking“ (engl. „das Verfolgen“) wird ein dynamisches Bild der räumlichen Bewegung der Proband*innen im ausgewählten Gebiet generiert. Die so ermittelten Bewegungsmuster erlauben eine detaillierte Analyse ihrer Alltagsmobilität. Den

Proband*innen wurden modifizierte Trackinggeräte wie in Abbildung 12 (Garmin Etrax 10) zur Verfügung gestellt.

Abbildung 12 Trackinggerät (nicht modifiziert)



4.3.1.2 Untersuchungsgebiet

QGPS wird in der Gemeinde Ebersdorf im Landkreis Coburg (Oberfranken, Bayern) durchgeführt. Im Landkreis Coburg zeigt sich der demografische Wandel in den letzten Jahrzehnten vor allem durch eine starke Schrumpfung und deutliche Überalterung der ansässigen Bevölkerung (Busch 2011; BMVI 2016). Insbesondere der Anteil der 60- bis über 75-Jährigen stieg stark, wodurch erwartet wird, dass das Durchschnittsalter der Coburger Bevölkerung von derzeit ca. 46 auf über 47 Jahre im Jahr 2041 erhöhen wird (BMVI 2016, S. 7).

Der Landkreis Coburg liegt im nord-westlichen Teil Oberfrankens und grenzt im Norden direkt an Gebiete an, die von Rückgang und Alterung der Bevölkerung stark betroffen sind (z. B. Landkreis Sonneberg, Landkreis Hildburghausen) (StBA 2023). Der südlich an Oberfranken angrenzenden Bezirk ist Mittelfranken; in diesem Gebiet kamen die genannten Entwicklungen in kleinerem Ausmaß zum Tragen, da es von der Binnenwanderung profitierte (Destatis 2011, S. 8). Die Nahversorgung (Zugang zu Gütern des alltäglichen Lebens, zu medizinischer Versorgung, Erholungs- und Freizeitmöglichkeiten, Pflege und Rehabilitation sowie Zugang zum kulturellen und gesellschaftlichen Leben) wird von älteren Befragten besonders in ländlichen und dünn besiedelten Regionen zumeist als nicht ausreichend eingeschätzt (Nowossadeck/Mahne 2017a, S. 320 f.). Auch im untersuchten Gebiet wird ein deutlicher Entwicklungsbedarf formuliert. Die Sozialraumplaner*innen und Landkreisentwickler*innen erkennen dringende Anpassungs- und Handlungsnotwendigkeiten im Landkreis Coburg. Besonderen Bedarf sehen sie unter anderem in den Handlungsfeldern „Senioren“, „Gesundheit/ärztliche Versorgung“, „Nahversorgung“ oder „Mobilität“. Entsprechend wurde ein Konzept der „Regionalstrategie Daseinsvorsorge“ im „Modellvorhaben der Raumordnung (MORO)“ ausgearbeitet und in der

Umsetzung durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) unterstützt. Das Modellvorhaben lief zum Zeitpunkt der Datenerhebung dieser Studie (BMVI 2016).

Das Untersuchungsgebiet weist eine starke Diversität bezüglich der Siedlungsstruktur, der Anbindung, der (Infra-)Struktur und der Versorgungsdichte im Landkreis auf. Ebersdorf liegt nahe am Zubringer einer Autobahn, die Erfurt mit der Metropolregion und Stadt Nürnberg verbindet. Der Ort ist entlang einer Bundesstraße gebaut, die einige der größten Städte Unterfrankens und Oberfrankens passiert. Die Verkehrsanbindung wurde zum Erhebungszeitpunkt durch die Bahnstrecke zwischen dem Oberzentrum Coburg und dem nächsten Fernverkehrsknotenpunkt (Intercity-Express-Halt in ca. 15 km Entfernung) ergänzt. Die Gemeinde ist vorwiegend durch die Ansiedlung von Großindustrie geprägt, hingegen sind die Ortschaften innerhalb des Gemeindegebiets eher ländlich. Die erweiterte Versorgung der Kommune wird durch das Oberzentrum vorgehalten (Busch 2011, S. 2; BMVI 2016, S. 16). Die Gemeinde Ebersdorf verfügt selbst auch über vielseitige Versorgungsstrukturen.

4.3.1.3 Stichprobenauswahl

Für die Auswahl der Proband*innen wird ein qualitativer Stichprobenplan erstellt. Dieses deduktive Stichprobenauswahlverfahren sieht vor, die Stichprobenstruktur vor der Erhebung anhand relevanter Merkmale festzulegen. Um das Spektrum der Eigenschaften zu erfassen, werden die Auswahlkriterien der repräsentativen Studie MiD (infas/DLR 2010) und dem Übersichtspapier von Haustein/Siren (2015) entnommen. In letztgenanntem Papier werden durch einen Vergleich verschiedener Erhebungen zu Mobilität im Alter aus Europa und Nordamerika Merkmale extrahiert, die bedeutungsvoll für die Mobilitätsmuster älterer Menschen sind und direkten oder indirekten Zusammenhang mit diesen stehen. Die MiD-Studie zeigt hingegen anhand aktueller, repräsentativer Forschungsergebnisse, welche Kriterien für das Mobilitätsverhalten im ländlichen Raum wichtig werden.

Merkmale zur Fallauswahl:

Alter: Da die Arbeit auf die untersuchte Gruppe der älteren Menschen zielt, werden nur Personen ab dem 65. Lebensjahr (Geburtsjahr 1955), die sich in der nachberuflichen Phase befinden, in die Stichprobe aufgenommen. Außerdem wird Wert darauf gelegt, hochbetagte Personen (ab dem 75. Lebensjahr) einzubeziehen, da in der MiD-Studie von einem flachen, aber kontinuierlichen Rückgang der Mobilität im Alter ab dem 60. Lebensjahr gesprochen wird; ein stärkerer Abfall kann insbesondere ab dem 75. Lebensjahr beobachtet werden (infas/DLR 2010, S. 74). Haustein/Siren erläutern, dass es einen generellen Trend der Mobilitätsabnahme mit steigendem Alter in allen untersuchten Ländern gibt, auch wenn sich spezifische Parameter (z. B. zurückgelegte Kilometer oder die Verkehrsmittelwahl) in den europäischen Gebieten unterscheiden (Haustein/Siren 2015, S. 472 f.).

Ebenfalls nutzen ältere Menschen eher den ÖPNV oder gehen zu Fuß, jüngere das Automobil (Haustein/Siren 2015, S. 472 f.).

Geschlecht: Geschlechtsspezifische Unterschiede in der Mobilität sind im Alter nach wie vor vorhanden, ältere Männer sind häufiger, länger und über längere Distanzen unterwegs (infas/DLR 2010, S. 80). Ältere Frauen verfügen seltener über ein Auto oder einen Führerschein, geben frühzeitiger das Autofahren auf oder sind in privaten Fahrzeugen häufiger Passagierin als Fahrerin (Haustein/Siren 2015, S. 473 f.). Sie gehen häufiger zu Fuß oder nutzen den ÖPNV, sind im Hinblick auf Mobilität eher von anderen Personen abhängig, ebenso haben sie eher Schwierigkeiten mit Verkehrsmitteln und empfinden eher einen Mangel an Sicherheit und Schutz bei der Mobilität (Haustein/Siren 2015, S. 473 f.). Entsprechend werden Personen beider Geschlechter untersucht.

(Gesundheitliche) Mobilitätseinschränkungen: Ältere Personen mit gesundheitlichen Einschränkungen sind weniger mobil, das heißt, sie verlassen seltener das Haus, legen weniger Wege und kürzere Tagesstrecken zurück; ebenfalls verbringen sie weniger Zeit im Straßenverkehr als ihre nicht eingeschränkten Altersgenoss*innen (infas/DLR 2010, S. 85 f.). Gesundheitliche Einschränkungen reduzieren die Aktivitätshäufigkeiten älterer Menschen und erhöhen die unerfüllten Mobilitätswünsche (Haustein/Siren 2015, S. 477 f.). Es wird als relevant erachtet, Personen mit und ohne Mobilitätseinschränkungen einzubeziehen (z. B. *Gehilfe ist notwendig oder ist nicht notwendig*).

Automobil und Führerschein: Der selbstständigen Nutzung und der Verfügbarkeit eines PKWs im Haushalt kommt im ländlichen Raum eine besondere Rolle zu, da die Abhängigkeit vom Automobil im ländlichen Raum nach wie vor sehr hoch ist (Haustein/Siren 2015, S. 476 f.). In der MiD-Studie wird bezeichnend beschrieben, dass ein Führerschein im ländlichen Raum essenziell ist (infas/DLR 2010, S. 71). Das Auto ermöglicht älteren Personen mit körperlichen Einschränkungen unabhängige Mobilität und Teilhabe und verhindert unerfüllte Mobilitätsbedürfnisse (Haustein/Siren 2015, S. 477). An der Studie sollen Personen mit und ohne (eigenem) Automobil bzw. Führerschein teilnehmen (z. B. *Automobil und Führerschein vorhanden, fährt selbst, im Haushalt vorhanden, fährt aber nicht selbst, kein Automobil vorhanden*).

Haushaltsform: Eng mit der Automobilverfügbarkeit verbunden ist die Frage danach, ob Angehörige vorhanden sind und ob die untersuchte Person alleine, als Ehepaar oder mit der Familie zusammen wohnt (infas/DLR 2010, S. 180; Haustein/Siren 2015, S. 475 f.). In allen diesen Fällen erhöht sich nicht nur die Wahrscheinlichkeit für soziale Unterstützung im Hinblick auf Ansprache, Austausch und emotionale Nähe, sondern auch die Verfügbarkeit potenzieller Transport- und Begleitpersonen (Baas et al. 2005, S. 195; Kirsch 2015, S. 163). Hingegen finden andere Studien heraus, dass geringere Mobilität älterer Personen in Single-Haushalten nur aus der fehlenden Kontrolle von Merkmalen wie höherem Alter, Weiblichkeit, verwitwet sein und schlechter Gesundheitsstand resultiert, also weiteren Faktoren, die im Zusammenhang mit dem Alleinleben stehen (Haustein/Siren 2015, S. 475 f.).

Entsprechend werden Personen unterschiedlicher Haushaltsformen beforscht (z. B., *Paarhaushalt* oder *Familienhaushalt*).

Wohnlage: Es werden Personen aus verschiedenen Wohnlagen (z. B. *im Ortskern, am Ortsrand* oder *in einem der zugehörigen Dörfer*) des Untersuchungsgebiets einbezogen, da erwartet wird, dass sich die unterschiedlichen (infra-)strukturellen Angebote (z. B. Einkaufsmöglichkeiten, ÖPNV) der in der alltäglichen Bewegung widerspiegeln (siehe infas/DLR 2010, S. 175).

Wohnhaft im untersuchten Gemeindegebiet: Über die genannten Merkmale hinaus müssen die an der Studie teilnehmenden Personen außerdem in dem untersuchten Gemeindegebiet gemeldet und wohnhaft sein.

Da die Studie zum Ziel hat, komplexe Lebenswelten und Fragestellungen der Interaktion angemessen zu untersuchen und zu beschreiben, muss die Wahrscheinlichkeit erhöht werden, relevante Aspekte erfassen zu können. Nach Merkens (1997, S. 100) ist eine „angemessene Repräsentation (...) immer dann erreicht, wenn einerseits der Kern des Feldes in der Stichprobe gut vertreten ist und andererseits die abweichenden Vertreter hinreichend in die Stichprobe aufgenommen worden sind“. Das Kriterium der „inneren Repräsentation“ wird als Gütekriterium für Stichproben betrachtet und ersetzt das Kriterium der Repräsentativität (Helfferich 2011, S. 173). Die Auswahl anhand der vorher aus der (repräsentativen) Literatur entnommenen Kriterien ermöglicht es einerseits typische Fälle zu integrieren und damit Aussagen über die „Mitte“ der vordefinierten Gruppe zu ermöglichen, andererseits werden kontrastierende Fälle in die Stichprobe einbezogen, um so das inhaltliche Spektrum zu erfassen und das geforderte Gütekriterium zu erfüllen. Durch dieses Vorgehen kann eine enge Fassung der Gruppe nach inhaltlichem Interesse und gleichzeitig eine breite Variation innerhalb dieser Gruppe gewährleistet werden (Helfferich 2011, S. 174) sowie das Vorhandensein und die Anzahl der Merkmalsträger*innen in der Stichprobe sichergestellt werden.

4.3.1.4 Skizze des Erhebungsablaufs

Die Akquise der Proband*innen erfolgte über persönliche Ansprache durch die Sozialmanagerin der Gemeindeverwaltung und die Seniorenbeirätin des Ortes. Diese beiden Frauen wurden gebeten, im Vorfeld zwanzig Personen nach den genannten Kriterien (Kapitel 4.3.1.3) persönlich und mündlich zur Teilnahme zu überzeugen. Die Testpersonen hatten zu einem früheren Zeitpunkt gegenüber der Gemeindeverwaltung schriftlich zugestimmt, erneut für eine Datenerhebung in ihrer Kommune zur Verfügung zu stehen. Es wurden nur potenzielle Proband*innen zur Mitwirkung angefragt, die die Sozialmanagerin oder der Seniorenbeirätin kennen und bei denen eine Zusage zur Teilnahme erwartet wurde. So konnten lediglich Personen in die Auswahl gelangen, die bereits Vorerfahrungen mit diesen beiden Personen privat oder in ihrer öffentlichen Funktion gemacht haben.

Nach Zustimmung zur hier vorliegenden Datenerhebung wurden verbliebene neunzehn Proband*innen schriftlich benachrichtigt, anschließend telefonisch kontaktiert. Drei der vereinbarten Treffen konnten wegen Krankenhausaufenthalten und eines wegen Widerruf der Teilnahmezustimmung³³ nicht realisiert werden. Vier Interviews mit Personen wohnhaft im Heim für Pflege und Betreuung mussten frühzeitig beendet werden, da die Proband*innen aufgrund körperlicher und geistiger Einschränkungen nur schwer zu verstehen waren, stark abschweiften, Erinnerungslücken auftraten oder der artikulierte Gedankenfluss nicht nachvollzogen werden konnte.

Die Feldphase zur Datenerhebung erstreckte sich über den Zeitraum vom 05.10.2015 bis zum 01.11.2015. Die Proband*innen wurden gebeten, die GPS-Trackinggeräte jeweils von Donnerstag bis Sonntag zu tragen. So konnte die Mobilität an verschiedenen Tagen gemessen und später verglichen werden. Das Wetter war in diesen Tagen mild bei ca. 10 °C im Mittel und ohne Niederschlag.

Die Leitfadeninterviews und die Ausgabe der Geräte erfolgten in der Messwoche. Die Geräte wurden so modifiziert, dass die Proband*innen keine weiteren Funktionen der Geräte nutzen konnten. Die Kurzfragebögen und die Geräte wurden in der Folgeweche abgeholt.

Alle elf vollständig realisierten Interviews fanden vor der GPS-basierten Messung in den privaten Haushalten der Teilnehmenden statt. Durch die persönlichen Interviews hatten die Proband*innen die Möglichkeit, die Studie und die Erhebungsperson kennenzulernen und Vertrauen aufzubauen, was die Teilnahmebereitschaft für eine Erhebung mit GPS-Trackinggeräten erhöhen sollte. Im Vorfeld wurden Ängste gegenüber einer GPS-Messung von einigen potenziellen Proband*innen geäußert, die sich auf Schwierigkeiten bei der Bedienung des Gerätes oder auf erwartetes Fehlverhalten während der Untersuchung bezogen. Bei den Interviews wurde eine einzeilige Bedienungsanleitung im Großdruck ausgehändigt, die das Ein- und Ausschalten bildlich im Großformat demonstriert.

Am leitfadengestützten Gespräch waren teilweise auch die Ehepartner*innen aktiv beteiligt. Sie ergänzten die Aussagen ihrer Ehegatt*innen, um ein vollständigeres Bild der täglichen Mobilität aufzuzeigen. Da die Gespräche keine sehr persönlichen Themen zum Inhalt hatten, waren Einzelgespräche nicht erforderlich. Die Anwesenheit der Ehepartner*innen ist daher als unproblematisch und eher hilfreich zu bewerten. Der Leitfaden wurde im Vorfeld getestet.

Zu Beginn des Gespräches wurde auf die Datenschutzverpflichtungen eingegangen und die Funktion und Verwendung des Gerätes kurz erklärt. Bezüglich des GPS-Trackings wurden nach den Interviews keine Bedenken seitens der Proband*innen geäußert.

Die Interviews wurden mit einem Aufnahmegerät festgehalten. Die Dauer jedes Gesprächs betrug ein bis zwei Stunden, wobei die Unterredungen mit beiden Ehepartnern meist mehr Zeit in Anspruch

³³ Begründung: Zu hohe körperliche und psychische Belastung durch das Interview.

nahmen. Am Ende der Interviews hatten die meisten Proband*innen noch das Bedürfnis, mehr über ihr Leben und ihre Mobilität zu sprechen. Teilweise mussten die Gespräche dann von der Interviewerin mit Nachdruck beendet werden. Auch zum Zeitpunkt der Abholung der Geräte schienen einige Proband*innen weiteren Gesprächsbedarf zu haben. Die gesamte Kontaktsituation gestaltete sich offen und gastfreundlich. Ausnahmslos alle Teilnehmenden wollten weiteren Kontakt zum Forschungsprojekt behalten.

4.3.2 Datenauswertung

4.3.2.1 Aufbereitung der teilstrukturierten Befragungsdaten

Die Transkription der auswertbaren leitfadengestützten Interviews mit älteren Proband*innen findet nach den gängigen Regeln in der Sozialforschung statt. Der Fokus der Transkription und der Auswertung soll vor allem auf dem Inhalt liegen, weniger auf der Art und Weise, wie etwas gesagt wurde. Das Gesprochene wird regelmäßig im Hochdeutsch transkribiert, wobei relevante Begriffe oder Redewendungen sowie Grammatik und Satzbau im Dialekt belassen werden. Äußerungsabbrüche (gekennzeichnet durch „/“) und Ergänzungen der Autorin, die zum Sinnverständnis beitragen, sowie Hinweise zur Gestik oder zu Gefühlsausbrüchen (in eckige Klammern gesetzt), werden an den jeweiligen Stellen eingefügt. Eine geringe Menge an Textteilen, die nicht zur Beantwortung der Fragestellung dienen, vor allem wenn Befragte sehr stark abwichen, wird zusammenfassend transkribiert. Bei der Transkription wird weitestgehend nach den Regeln von Kuckartz (2010, 38–47) vorgegangen.

4.3.2.2 Auswertung mit qualitativer Inhaltsanalyse

Die Auswertung der Interviews erfolgt durch die qualitative Inhaltsanalyse (Mayring 1983; Kuckartz/Rädiker 2022). Die Inhaltsanalyse ist nach Merten (1983, S. 57) eine „Methode zur Erhebung sozialer Wirklichkeit [...], bei der von Merkmalen eines manifesten Texts auf Merkmale eines nichtmanifesten³⁴ Kontexts geschlossen wird“. Für die Beantwortung der Forschungsfrage ist eine Methode von Vorteil, die in erster Linie den sachlichen Inhalt des erhobenen Materials wiedergibt, darüber hinaus aber auch in der Lage ist, den Sinngehalt des Textes zu erschließen. Das heißt, für das vorliegende Forschungsinteresse sind auch die Bedeutungsinhalte des Datenmaterials wichtig, deshalb muss zu einem qualitativen Auswertungsinstrument gegriffen werden, welches die Erfassung von

³⁴ Die Beschränkung der Inhaltsanalyse auf manifeste Inhalte von Texten wird immer wieder zur Diskussion gestellt und „verschließt“ nach Merten (1983) „den gerade für die Inferenz interessantesten Bereich der Inhaltsanalyse überhaupt“ (Merten 1983, S. 55). Als „manifest“ gelten nach Merten (1983, S. 56) „alle *absoluten* Merkmale eines Texts sowie die zwischen diesen herstellbaren Relationen“, als latent bzw. nichtmanifest bezeichnet er, „die Relationen, die sich zwischen den absoluten oder relationalen Textmerkmalen und den *Benutzern* des Texts (Kommunikator, Codierer, Rezipient) ausmachen lassen“ (Hervorhebungen im Original).

Inhalten und die Interpretation der Bedeutung zulässt. Zudem arbeitet eine solche Methode die Perspektive der Akteure und Akteurinnen heraus (Bortz/Döring 2006, S. 329).

Bei der Inhaltsanalyse wird systematisch vorgegangen und sie ist regelgeleitet, was eine intersubjektive Nachvollziehbarkeit gewährleisten soll (Mayring 2008, S. 12 f.). Mayring betont die Theoriegeleitetheit der Analyse, da sie anhand einer theoretisch ausgewiesenen Fragestellung erfolgt, die Ergebnisse vor dem jeweiligen Theoriehintergrund interpretiert und die einzelnen Analyseschritte von theoretischen Überlegungen ausgehend ableitet (Mayring 2008, S. 12 f.). Nach Mayring ermöglicht die Inhaltsanalyse, Rückschlüsse auf bestimmte Aspekte der Kommunikation zu ziehen (Mayring 2008, S. 12 f.). Bei der von Mayring vorgeschlagenen Inhaltsanalyse wird anhand einer neunstufigen Abfolge von Analyseschritten eine sukzessive Verdichtung von umfangreichem Datenmaterial vorgenommen (Meuser 2003, S. 90). Dabei verfährt die Textinterpretation auf Basis eines Kategorienschemas, das in einer „explorativen Phase mit Rekurs auf die erhobenen Daten entwickelt wird“ (Meuser 2003, S. 90). In der vorliegenden Arbeit wird zur Auswertung der leitfadengestützten Interviews ein gemischt deduktiv-induktives Vorgehen gewählt (Kuckartz/Rädiker 2022, S. 129 ff.). Dazu wird im Vorfeld ein Kategoriensystem aufgestellt, welches sich aus der Fragestellung ableitet und theoretisch begründet ist. Mit nahe am Text gebildeten, neuen Unterkategorien wird dieses System weiter untergliedert. Letztlich werden alle Kategorien eindeutig und trennscharf definiert und Textbestandteile zugewiesen, mit Ankerbeispielen versehen und bei einigen Kategorien noch zusätzliche Codier-Regeln formuliert, um eine eindeutige Zuordnung der Textteile zu ermöglichen. Dieses systematische und regelgeleitete Vorgehen wird zur Gewährleistung der Datenqualität eingesetzt. Zumeist wird eine zusammenfassende qualitative Technik (Mayring 2008, S. 59 ff.; Kuckartz/Rädiker 2022, S. 129 ff.) genutzt, die Material zu bestimmten Themen und Inhaltsbereichen extrahiert und zusammenfasst. Einige wenige Textstellen erfordern eine Explikation (Mayring 2008, S. 77 ff.). Dabei wird eine enge Kontextanalyse verwendet, welche nur Material aus demselben Interview zur Erklärung der fraglichen Textstelle zulässt. Wo nötig, erfolgt eine weite Kontextanalyse, die Informationen über die befragten Personen und deren Wohnumfeld hinzuzieht, um entsprechende Textpassagen aufzuschlüsseln. Die vorliegende Datenauswertung entspricht gängigen Gütekriterien (siehe Anhang C). Daneben soll an dieser Stelle auf eine inhaltsanalytische Fehlertheorie verwiesen werden (Mayring 2008, S. 115). Die Fehlertheorie sieht eine Reflexion der möglichen inhaltsanalytischen Fehlerquellen im Hinblick auf das Gegenstandsmodell und das Ablaufmodell der Analyse vor. Auf diese Limitationen und mögliche Fehlerquellen der hier vorliegenden Forschung wird in der Diskussion (Kapitel 5.6) eingegangen.

4.3.2.3 Aufbereitung der GPS-basierten Mobilitätsdaten

Nach erfolgreicher Erhebung werden alle gesammelten Bewegungsdaten bereinigt und auf eine geografische Karte aufgetragen: Dazu erhalten alle GPS-Tracks ein Identifikationskennzeichen, mit dem

sie den qualitativen Informationen zugeordnet werden können. Punkte, die zu dicht aufeinander oder zu weit entfernt liegen, werden nach Ermessen gelöscht: Es handelt sich nach optischer Prüfung um sogenannte „Sprünge“ oder „Ausreißer“, die unrealistische Bewegungen darstellen (z. B. Bewegung von über 200 km/h, „Fliegen“ über Häuser hinweg oder hochfrequente Bewegungen). Wege in Gebäuden (Haushalte und Garten, Geschäfte, meist häufiges „hin und her“-bewegen) werden reduziert, so dass lediglich das Ein- und Ausgehen zu sehen sind. Offensichtliche Aufzeichnungsfehler, wie z. B. Verfehlung der Straßenführung, werden manuell korrigiert. Sind diese Vorverarbeitungsschritte erfolgt, lassen sich Bewegungsmuster der Proband*innen auf einer Karte nachvollziehen.

4.3.2.4 Auswertung der GPS-basierten Mobilitätsdaten

Die Auswertung der GPS-basierten Mobilitätsdaten kann in zwei Stränge eingeteilt werden. Zum Ersten werden Wegstatistiken aus den Raum-Zeit-Punkten erstellt. Dies sind Auswertungen wie zum Beispiel nach der zurückgelegten Distanz insgesamt, pro Person, nach Wochentag sowie nach Bewegungsgeschwindigkeit und genutztem Verkehrsmittel.

Zum Zweiten erfolgt die Auswertung mit Bezug auf das Kartenmaterial der Untersuchungsumgebung. Hier lassen sich zum Beispiel die Anzahl und Art der angesteuerten Orte oder die genutzten Verkehrswege herausarbeiten.

Für die Kartierung wird in der vorliegenden Forschungsarbeit die freie GIS-Software QGIS³⁵ mit dem ebenfalls frei verfügbaren Open Street Map³⁶ (OSM)-Kartenmaterial genutzt³⁷. Für die Darstellung der Karten werden teilweise nur einzelne Gebäude-, Straßen- und Fluss-Layer ausgewählt. Layer sind Schichten einer Karte, die mithilfe eines GIS wie der erwähnten QGIS-Software übereinandergelegt werden können. Beispielsweise enthält ein Layer nur Gebäude, ein weiterer Layer legt das Straßennetz auf die Kartengrundlage. Im genutzten OSM-Kartenmaterial wurden fehlende Orte der Versorgung und (Infra-)Strukturen ergänzt, da für das untersuchte Gebiet bisher nur wenige Informationen hinterlegt wurden. Auch fehlerhafte Gebäudeanordnungen oder Straßenzüge wurden korrigiert.

4.3.2.5 Auswertung der Befragungsdaten mit den GPS-basierten Mobilitätsdaten

Diejenigen qualitativen Interviewinformationen, die einen Ortsbezug aufweisen, können mit dem GIS im Sinne einer erweiterten Explikation in Verbindung gebracht werden, um ein breiteres Verständnis

³⁵ <https://www.qgis.org/de/site/>; Die freie Geoinformationssoftware QGIS ist nicht zu verwechseln mit der im Rahmen dieser Arbeit vorgestellten QGIS als qualitatives GIS.

³⁶ <https://www.openstreetmap.de/>

³⁷ Für die Auswertung werden die Wegedaten auf das Bezugssystem World Geodetic System (WGS) 84 Geodetic Parameter Dataset (EPSG) und das Koordinatensystem Universal Transverse Mercator (UTM) Zone 32 N (bzw. Pseudo Mercator 3857) angewendet. Dies entspricht den Einstellungen des GPS-Messgerätes.

der Mobilität und des Sozialraums zu ermöglichen³⁸. Aufgrund ihrer Komplexität (Evans/Jones 2011, S. 851) erfolgt die gemeinsame Analyse der beiden unterschiedlichen Datenarten in zwei Schritten.

4.3.2.5.1 Schritt 1: Georeferenzierung der qualitativen Aussagen

Im ersten Schritt werden die qualitativen Daten mit Ortsbezug georeferenziert, mit dem Ziel, die Ergebnisse der qualitativen Inhaltsanalyse geografisch zu kontextualisieren. Bei einer Georeferenzierung, oder auch Verortung genannt, werden jeder Ortsangabe ihre jeweiligen geografischen Koordinaten zugewiesen.

Daten mit direktem Ortsbezug aus den transkribierten Interviews können (mithilfe der QGIS-Software) mit den geografischen Koordinaten verknüpft werden (Tabelle 12). Dies ist dann möglich, wenn der oder die Interviewte den konkreten Ort im Gespräch benennt. Beispielsweise beschreibt eine befragte Person, dass es regelmäßig zu spontanen Treffen im öffentlichen Raum bei der Einkaufssituation in einem genannten Laden kommt. Nun kann anhand der artikulierten Information dieses Treffen räumlich eingeordnet werden.

Tabelle 12 Daten mit direktem Ortsbezug

Zitat	Geografische Koordinaten
<i>Frau EM: „Unten in der Rewe, das ist klar, die haben ja alle ihre Einkaufszeit. (...) Mal sind wir nachmittags um halb drei, dann früh um elf, da war immer dieselbe Kundschaft da, haben uns unterhalten und Spaß gehabt, solange wie die bedient haben. Da sieht man jemanden von früher und unterhält sich. Das ist immer schön. Entweder draußen oder im Laden drin.“</i>	50.219693, 11.075400 (Gebäude: REWE ³⁹ -Lebensmittelladen mit Bäckereicafé)

Daten mit indirektem Ortsbezug sind solche zu Orten, die nicht konkret genannt werden. Eine der interviewten Personen beschreibt ihre Empfindungen und Einschätzungen zu dem Ort, in dem sie lebt, in Gesamtheit, (also zum Erhebungsgebiet) im Vergleich zum Oberzentrum. Eine andere Befragte nennt Orte oder Gebiete, die sie nicht mehr betreten kann (z. B. das Wohngebiet unterhalb der Hauptstraße). Diese Informationen werden ebenfalls mithilfe der Software mit geografischen Koordinaten versehen. Wenn keine Koordinate sinnvoll zugewiesen werden kann, erfolgt die Georeferenzierung manuell nachträglich auf das gesamte Gebiet.

Daten mit Bezug auf räumliche Bewegungen werden in den Interviews produziert, indem Bewegungen und Routen anhand narrativer Aussagen beschrieben werden. In den aufgezeichneten GPS-Tracks lassen sich ebenjene Bewegungen und Routen finden. Beispielsweise berichten Personen inhaltliche Zusammenhänge über Wege, die sie regelmäßig gehen, wie bestimmte Spazierwege. Diese

³⁸ So erschlossene qualitative Inhalte, die keinen direkten oder indirekten Orts- oder Bewegungsbezug aufweisen, werden sodann in herkömmlicher Weise im Ergebnisteil dieser Arbeit präsentiert.

³⁹ Revisionsverband der Westkauf-Genossenschaften (REWE)

Informationen können mithilfe der Software mit den Wegetracks zusammengeführt werden (Tabelle 13). So können diese Wege qualitativ und quantitativ abgebildet werden.

Tabelle 13 Daten mit Bezug auf räumliche Bewegungen

Zitat	Wege-Track
<i>Frau TL: „Na in der Woche, mindestens einmal gehe ich los. Früher sind wir jeden Tag gelaufen, wo meine Bekannte, die jetzt im Altenheim ist, noch da war. (...) noch jemanden kannte ich nicht mehr und alleine ist es einfach nicht so schön. Ein wenig Unterhaltung ist auch gut dabei. (...) Sportplatz dahinten. Naherholungszentrum. Oder die Rentner-[Meile], das ist an den Bahnschienen entlang runter. Zum (...) Sportplatz hin.“</i>	Track TL So 12.11. 10.18 Uhr

Einige Befragte geben allgemeine Informationen über ihre Mobilität preis, die sich nicht in den aufgezeichneten GPS-Tracks finden lassen können. Anhand der aufgezeichneten Tracks lassen sich diese Aussagen jedoch als kartierte Beispiele anschaulich zeigen. Beispielsweise beschreibt ein Ehepaar, welche Wege sie gemeinsam zurücklegen und warum. In den geografischen Daten der beiden, die mit dem GPS-Trackinggerät erhoben wurden, lassen sich gemeinsam gegangene Wege identifizieren. Sie können so mit den Gründen der gemeinschaftlichen Bewegung in Verbindung gebracht werden.

Um die Auswertung auf ein höheres Abstraktionsniveau zu bringen, wird nicht wie bei den „spatial transcripts“ von Evans/Jones (2011, S. 852) das gesamte Transkript Weg- bzw. Ortspunkten zugewiesen, sondern nur die mit qualitativer Inhaltsanalyse nach Mayring (2008, S. 59 ff.) erstellten Zusammenfassungen oder die Ankerbeispiele bzw. prägnanten und relevanten Zitate.

Die „räumlich gebundenen Transkripte“ dieser Arbeit bestehen also aus qualitativen Aussagen mit direktem und mit indirektem Ortsbezug sowie mit Bezug auf Bewegungen.

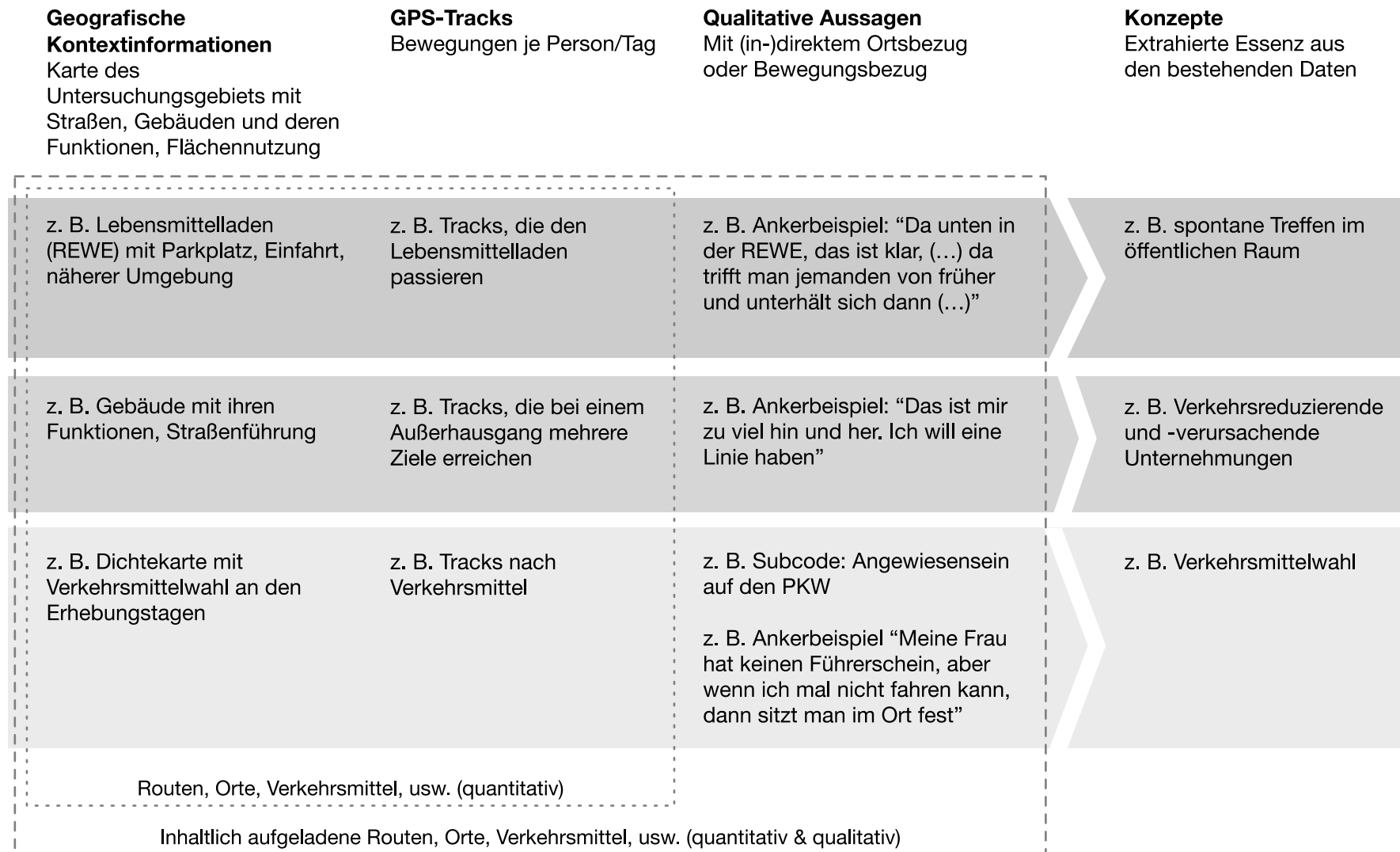
4.3.2.5.2 Schritt 2: Konzeptbildung und -validierung durch Zusammenführung und Selektion relevanter Daten

Für den Analyseprozess stehen nun also aus den verschiedenartigen Methoden gewonnene Daten zur Analyse bereit (Abbildung 13). Dies sind einerseits die qualitativen, inhaltsanalysierten Aussagen aus den leitfadengestützten Interviews, die, soweit möglich, über ihren direkten oder indirekten Ortsbezug oder ihren Bewegungsbezug kartiert werden. Andererseits stehen die deskriptiv ausgewerteten sowie kartierten GPS-Tracks zur Verfügung, die Bewegungen je Person und je Tag bzw. den Außerhaushang abbilden. Beide Datenarten werden durch Erhebungen der Proband*innen gewonnen und sind eng an die Personenmerkmale dieser Proband*innen gebunden (z. B. Alter, Geschlecht, Mobilitätseinschränkungen, Vorhandensein eines Führerscheins, Wohnlage). Die Personenmerkmale liegen daher indirekt ebenfalls zur Analyse vor. Die Karte, auf die die Daten aufgetragen werden, hält

zusätzliche Geoinformationen über die Umgebung bereit (z. B. Straßen, Gebäude und ihre Funktionen, Flächennutzung, Bahn-Trassen). Zunächst lassen sich durch die Kombination der Karte mit den GPS-Tracks erste Erkenntnisse quantitativer Art herausbilden, hier beispielsweise über die zurückgelegten Routen oder besuchte Orte und ihre jeweilige Beschaffenheit oder es lässt sich das genutzte Verkehrsmittel ausfindig machen. Werden die qualitativen Aussagen mit den GPS-Tracks und der Karte im Hintergrund kombiniert, können Erkenntnisse extrahiert werden, die qualitativer und quantitativer Natur sind; hier handelt es sich um inhaltlich aufgeladene Routen, Orte oder Bewegungen.

Diese Kombination erlaubt es, Orte, über die Personen berichten, mit ihrer Umgebung in Verbindung zu bringen und sich so ein umfassendes Bild zu machen. Die Aussagen werden also mit weiteren Kontextinformationen angereichert. Dadurch lassen sich beispielsweise unausgesprochene Zusammenhänge zwischen der Wahrnehmung der Proband*innen und dem umgebenden Raum leichter aufzeigen. Aufenthaltsmuster können erkannt oder Informationen verschiedener Personen über den gleichen Ort zusammengeführt werden (siehe auch Stefer 2011, S. 3 f.). Durch die Kombination mit den GPS-Tracks ergeben sich nicht nur punktbezogene Daten, sondern auch räumlich-zeitliche Bewegungsinformationen, die mit den Aussagen zur Mobilität gemeinsam Mobilitätsmuster abbilden. Beispielsweise erklären Personen, welche Spazierstrecke sie gerne zurücklegen (z. B. die sog. „Rentnermeile“, Kapitel 4.4.4.1), was sie dabei empfinden und erleben und inwiefern sie durch ihr Alter Einschränkungen beim Zurücklegen dieser Strecke hinnehmen müssen. Durch das GPS-Tracking kann die genannte Strecke dann identifiziert und mit den qualitativen Informationen in Zusammenhang gebracht werden.

Abbildung 13 Daten auf verschiedenen Ebenen mit Beispielen zur Konzepterstellung und -validierung



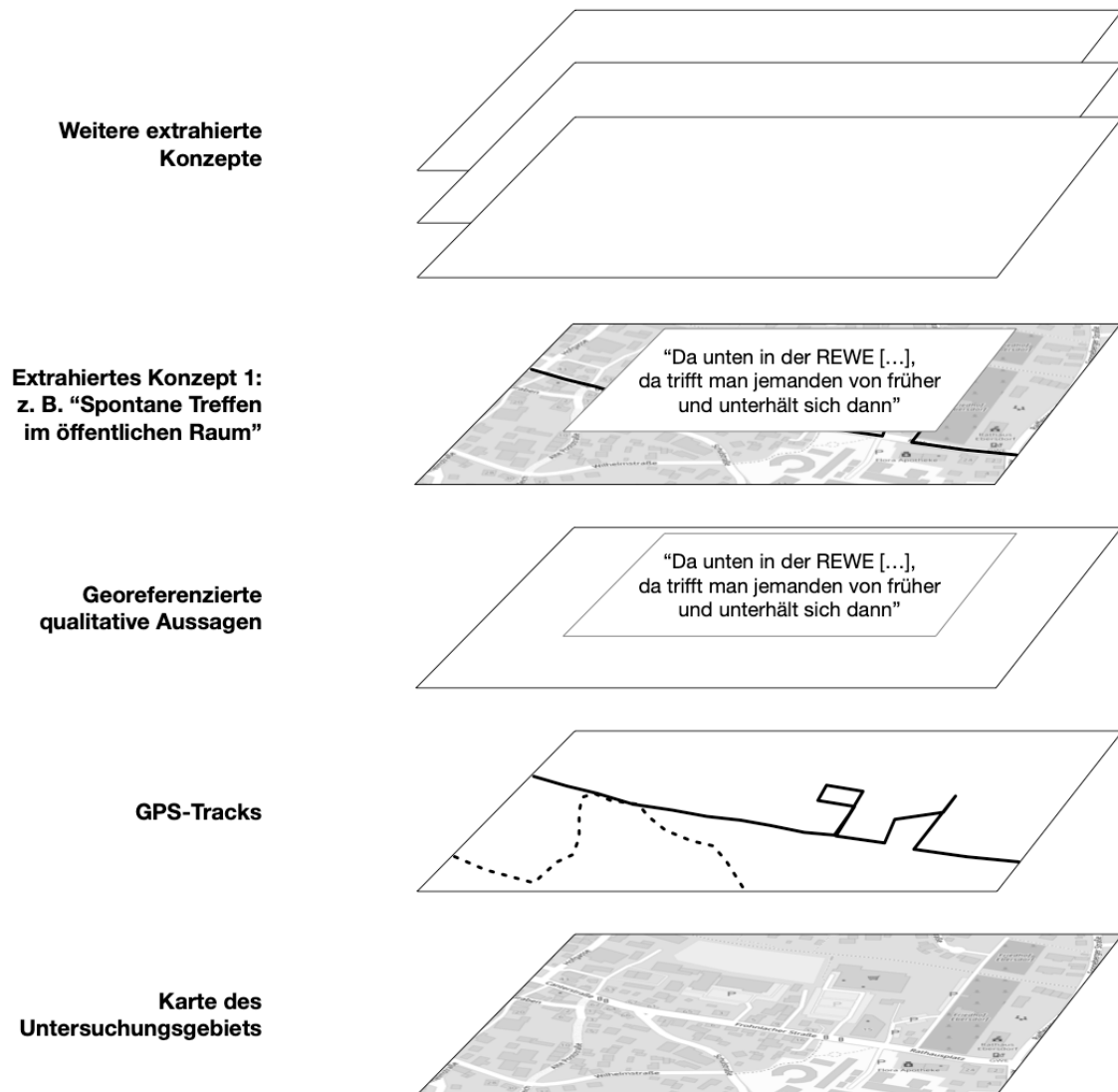
Im weiteren Vorgehen des Analyseprozesses werden nun aus den bereitstehenden Daten (grobe) Konzepte extrahiert, die zur Beantwortung der Fragestellung dienen. Die Konzeptfindung orientiert sich an den Leitfragen des Interviews oder sie entstehen explorativ aus dem Datenmaterial. Solche Konzepte beziehen sich beispielsweise auf „spontane Treffen im öffentlichen Raum“ (Kapitel 4.4.3.6) oder „verkehrsreduzierende und -verursachende Unternehmungen“ (Kapitel 4.4.2.4).

Aufgrund der Vorarbeit zur Bereitstellung der Daten ist es möglich, einen „Schnitt“ durch die bestehende Datenmenge zu erzeugen, welcher eine Auswahl der für das zu analysierende Konzept relevanten Daten bereitstellt (Abbildung 14). Bei der Auswertung ist es also möglich, den Fokus auf alle Daten für ein interessierendes inhaltliches Konzept zunächst zu beschränken, dabei aber keinen Informationsverlust eingehen zu müssen. Welche Daten jeweils relevant sind, wird für jedes Konzept individuell festgelegt.

Beispielsweise sprechen in dieser Arbeit verschiedene Proband*innen über Außerhausgänge, bei denen es geplant oder ungeplant zu spontanen Treffen im öffentlichen Raum kommt, und schildern ihre eigenen Erfahrungen damit. Anhand dieser Aussagen kann das Konzept „Spontane Treffen im öffentlichen Raum“ abgeleitet werden. Ein Ort, der potenziell solche Zusammenkünfte erlaubt, sei der Lebensmittelladen (REWE) im Zentrum. Die Karte ermöglicht es zusätzlich, den Laden in seiner geografischen Umgebung wahrzunehmen und ihn vor den baulich-räumlichen Bedingungen einzuordnen (Parkplatzsituation, Einfahrt, weitere Läden im Nachbargebäude usw.). Gleichzeitig zeigen einige der GPS-Tracks, wann, von wem und wie dieser Ort im Erhebungszeitraum besucht wurde. Diese Daten sowie inhaltliche Aussagen zum Lebensmittelladen und zu spontanen Treffen dort können ausgewählt und gemeinsam analysiert werden, zudem können weniger relevante Informationen zeitgleich ausgeblendet werden. Mithilfe der selektierten Datenvielfalt kann das Konzept sodann präzise inhaltlich analysiert werden, da die Daten fokussiert zur Verfügung stehen.

Letztlich erlaubt es die technische Umsetzung darüber hinaus, die gefundenen Konzepte ebenfalls als Datengrundlage für weitere Erkenntnisse zur Verfügung zu stellen (Abbildung 14). Beispielsweise können so Zusammenhänge zwischen den Konzepten erkannt werden. Im forschungspraktischen Vorgehen sind möglicherweise mehrere Durchläufe des Prozesses notwendig, um die Konzepte deutlich abzugrenzen. Die Essenz aus den unterschiedlichen Konzepten wird in der Ergebnispräsentation gezeigt (Kapitel 4.4).

Abbildung 14 Zusammenführung und Selektion relevanter Daten auf verschiedenen Ebenen zur Konzeptbildung und -validierung



Im Beispiel wird das Konzept „Spontane Treffen im öffentlichen Raum“ als Zusammenführung der geografischen Umgebung des Lebensmittelgeschäfts REWE, des GPS-Tracks einer Probandin zum Lebensmittelgeschäft sowie der von ihr getätigten ortsbezogenen Aussage extrahiert.

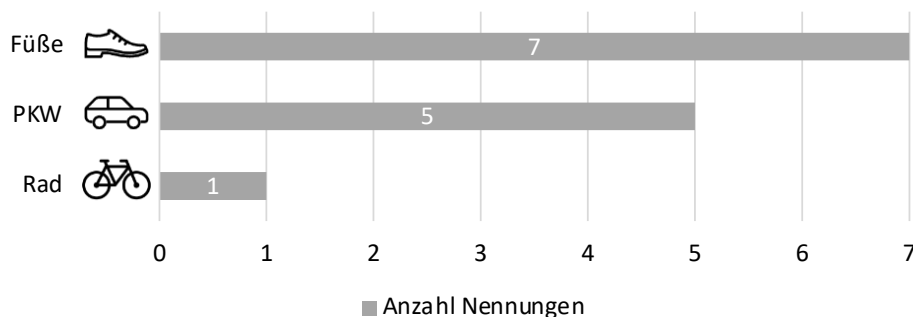
4.4 Ergebnisse

4.4.1 Stichprobenbeschreibung

In die Studie konnten elf Personen im Alter von 65 bis 89 Jahre (Altersdurchschnitt 77,9 Jahre; Geburtsjahre 1927 bis 1949) einbezogen werden. Davon sind vier Personen männlich (ca. 36 Prozent) und sieben Personen weiblich (ca. 64 Prozent)⁴⁰. In der ausgewählten Kommune leben laut Bayerischem Landesamt für Statistik (2017) Ende das Jahres 2015 insgesamt 5.920 Einwohner*innen. Davon sind 1.306 Personen 65 Jahre alt oder älter. Im Gemeindegebiet gehören 558 Männer (ca. 43 Prozent) und 748 Frauen (ca. 57 Prozent) zu dieser Altersgruppe.

Unter den Befragten hat eine Person drei Kinder, die restlichen Probanden und Probandinnen jeweils zwei Kinder. Die Befragten leben in ihrem eigenen Privathaushalt, davon drei Personen in einem Single-Haushalt, alle weiteren leben mit ihrem Ehepartner bzw. ihrer Ehepartnerin zusammen. Bei zwei Ehepaaren in der Stichprobe nahmen beide Eheleute teil. Vor dem Eintritt in die Rente übten die Probanden und Probandinnen verschiedene (berufliche) Tätigkeiten aus. Darunter waren handwerkliche Tätigkeiten oder Tätigkeiten im Einzelhandel, als Postbeamte oder als Erzieher*in. Andere waren Hausfrauen oder führten angelernte Tätigkeiten aus.

Abbildung 15 Von Probanden und Probandinnen am häufigsten genutztes Verkehrsmittel



Datenbasis QGPS-Studie (n=11). Angabe der Probanden und Probandinnen, Mehrfachnennung möglich. Eigene Auswertung und Darstellung.

Das am häufigsten genutzte Fortbewegungsmittel außer Haus (Abbildung 15) sind nach eigener Angabe bei vier Personen die eigenen Füße. Drei Personen nutzen die eigenen Füße und ein Auto, zwei Personen am häufigsten das Auto. Letztere zwei Personen sind auf Rollator oder einen Gehstock angewiesen. Eine Person fährt mit dem Rad und eine weitere Person gibt das Rad und die eigenen Füße als am häufigsten genutztes Verkehrsmittel an. Vier Personen leben in Randlage zum Ortszentrum,

⁴⁰ Die Probanden und Probandinnen kategorisierten ihre Geschlechtszugehörigkeit im Selbstausfüllerbogen ausschließlich in männlich oder weiblich, daher wird in der Ergebnisdarstellung lediglich auf diese beiden Kategorien Bezug genommen.

zwei Befragte in einem Dorf ca. 3,5 km vom Ortszentrum entfernt. Knapp die Hälfte der Personen geben an, keine gesundheitlichen Einschränkungen zu haben, die sich auf ihre Mobilität auswirken. Sechs Personen sind von verschiedenen Leiden betroffen, davon haben drei Personen Schäden an den unteren Gliedmaßen. Tabelle 14 gibt eine Übersicht über die Merkmale der Probanden und Probandinnen.

Um die Stichprobe besser einschätzen zu können, werden im Folgenden vier Fälle charakterisiert. Diese Fälle zeigen typische Studienteilnehmer und -teilnehmerinnen und veranschaulichen die Unterschiede innerhalb der Stichprobe.

Frau EM ist beinahe 90 Jahre alt und damit die älteste Studienteilnehmerin. Sie wohnt allein in ihrem Haushalt, wobei ein Teil des Hauses sowie der dazugehörige Handwerksbetrieb, den Frau EM früher mit ihrer Familie selbst betrieb, nun vermietet werden. Frau EM ist Witwe und hat zwei Söhne, die in einer Landeshauptstadt und in der Schweiz mit ihren Familien leben. Die hochbetagte Dame fährt noch kurze und bekannte Strecken selbst mit ihrem Auto, wenn Sie sich sicher fühlt. Teilweise kann sie Strecken in der Nachbarschaft nicht mit dem Fahrzeug zurücklegen, weil sie Angst vor Unfällen hat oder die Kreuzungen nicht ausreichend einsehen kann. Ansonsten verlässt sie das Haus nur noch mit ihrem Rollator. Bei weiteren Fahrten greift sie auf ihren Hausmieter oder Freunde zurück, die ihr anbieten, sie zu fahren. Zweimal im Jahr besucht sie ihre Kinder. Auf den Reisen ist sie auf den Begleitservice der Deutschen Bahn angewiesen. Ihre Kinder besuchen sie hingegen ihrer Meinung nach selten, was sie traurig stimmt. Frau EM hat bereits Vorkehrungen für ihren eigenen Heimplatz und ein Grab getroffen.

Die jüngste Studienteilnehmerin ist Frau GK. Frau GK ist Mitte 60 und wohnt mit ihrem Ehemann in einer Wohnung nahe der Ortsmitte. Sie hat zwei Kinder, die in der Nähe der Befragten wohnen und die sie häufig besuchen. Ihr Auto teilt sie sich mit ihrem Ehemann. Am häufigsten nutzt sie ihre eigenen Füße und das Rad für die Bewegung außer Haus. Früher war Frau GK Verkäuferin, nun engagiert sie sich freiwillig bei vielen ehrenamtlichen Tätigkeiten im Ort. Durch Schäden an der Wirbelsäule und damit einhergehenden Rückenproblemen fühlt sie sich in ihrer Mobilität eingeschränkt. Gehhilfen nutzt sie nicht. Durch regelmäßiges Training bemüht sich Frau GK seit Jahren, ihre Bewegungsfähigkeit aufrecht zu erhalten und weiteren Wirbelsäulenschäden vorzubeugen.

Herr AS wohnt in einem Dorf drei Kilometer von Ebersdorf entfernt. Er teilt den Haushalt mit seiner Ehefrau, die in den letzten Jahren zunehmend unter körperlichen und geistigen Alterserscheinungen leidet. Wegen des Zustands seiner Frau verlässt er die Wohnung nicht mehr für mehrere Stunden am Stück. Ausflüge mit ihr gemeinsam unternimmt er zum Kaffeetrinken in barrierefreie Cafés. Er ist Mitte 70 und hat drei Kinder. Er ist Meister, arbeitete im technischen Bereich und übernahm Aufsichtstätigkeiten. Er fährt selbst Auto und nutzt dieses, neben seinen eigenen Füßen, am häufigsten

für die Bewegung außer Haus. Für kleinere Strecken setzt Herr AS sein Rad ein. Körperliche Einschränkungen, die in Verbindung mit seiner Mobilität stehen, hat Herr AS keine.

Auch Frau NA nimmt zusammen mit ihrem Ehepartner an der Studie teil. Sie wohnt mit diesem in einem Haus am Rand des Ortszentrums. Beide haben zwei Kinder, die in nahegelegenen Ortschaften mit den Enkelkindern wohnen. Früher war Frau NA Angestellte im Einzelhandel. Sie hat keinen Führerschein und wird meistens von ihrem Ehemann mit dem Auto gefahren. Sie geht jedoch auch viele Wege zu Fuß. Sie ist 80 Jahre alt und hat keine gesundheitlichen Einschränkungen, die in Verbindung mit ihrer Mobilität stehen. Dennoch berichtet sie, dass ihr Bewegungsradius im Alter kleiner geworden sei und dass sie körperliche Tätigkeiten inzwischen langsamer angehen müsse. Sie erzählt, dass es eine Weile gedauert hat, bis sie die Auswirkungen des Alterns akzeptieren konnte.

4.4 Ergebnisse

Tabelle 14 Übersicht über die Probanden und Probandinnen

<i>Name</i>	Frau EM	Herr EH	Herr LA	Frau RF	Frau NA	Herr HW	Herr AS	Frau FW	Frau MF	Frau TL	Frau GK
Alterskategorie	85–89	85–89	85–89	80–84	80–84	75–79	75–79	75–79	75–79	75–79	65–69
Familienstand <i>v = verheiratet</i> <i>w = verwitwet</i>	w	v	v	w	v	v	v	v	w	v	v
Anzahl Personen im Haushalt (*Kind wohnt im gleichen Haus)	1	2	2	1*	2	2	2*	2	1*	2	2
Mobilitäts-einschränkungen	Stark: Schmerzen in Füßen und im Knie	Stark: Sprunggelenk bewegungs-unfähig	Keine	Keine	Keine	Leicht: Arthrose im Kniegelenk	Keine	Leicht: Osteoporose	Mittel: Asthma	Keine	Leicht: Wirbelsäulen-leiden
Wer fährt Auto?	Selbst, Freunde	Selbst	Selbst	Freunde	Ehemann	Selbst	Selbst	Selbst	Freunde, Verwandte	Ehemann	Selbst
Am häufigsten genutztes Fortbewegungsmittel	PKW	PKW	PKW	Füße	PKW Füße	Rad	PKW Füße	Füße	Füße	Füße	Füße Rad
Technische Hilfen zur Fortbewegung	Rollator	Gehstock	Keine	Keine	Keine	Keine	Keine	Keine	Stöcke	Keine	Keine
Wohnlage (*Kleineres Dorf 3,5 km entfernt)	Mitte	Rand	Mitte	Mitte	Mitte	Rand	Mitte*	Rand	Mitte*	Rand	Mitte

4.4.2 Mobilitätsmuster und ihre subjektiven Interpretationen (zu Forschungsziel A)

Mit QGPS können Mobilitätsmuster ausfindig gemacht werden: Durch die Datenerhebung per GPS und die Befragung entstehen Momentaufnahmen der Bewegungen, die mit Interpretationen und Einschätzungen der eigenen Mobilität gekoppelt sind. Diese Aspekte zeigen gemeinsam ein Bild unterschiedlicher Sozialraumaktivitäten bei älteren Personen und geben Antwort auf die Frage nach der Gestaltung außerhäuslicher Mobilität älterer Menschen.

In diesem Kapitel wird ein Überblick über diese vielfältigen in der vorliegenden Studie gefundenen Mobilitätsmuster gegeben. Die Darstellung der Muster beinhaltet die Motive, die der Mobilität älterer Menschen zugrunde liegen, und die Wahl des Verkehrsmittels. Beobachtungen zu verkehrsverursachenden und -reduzierenden Bewegungen werden hier ebenso wie die wahrgenommenen Veränderungen der Mobilität im Alter als Teil des Mobilitätsmusters einer Person angesehen. Diese Mobilitätsmuster sollen im darauffolgenden Kapitel 4.4.3 in eine sozialräumliche Relation mit sozialen Kontakten und räumlichen Aspekten gebracht und vertiefend beschrieben werden.

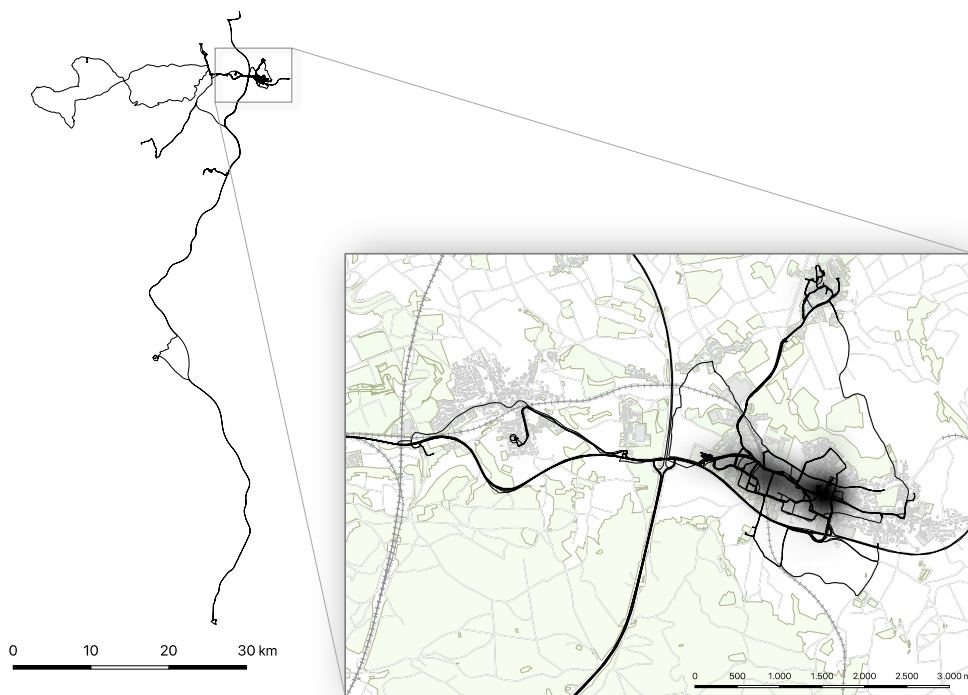
4.4.2.1 Wegezanzahl und -längen, Verortung von Wegen

Anhand der geografischen Positionsdaten lassen sich Aussagen über die Wegezanzahl und -längen und die Verortung von Wegen machen. Ein Vergleich dieser Maßzahlen mit Befunden aus den Surveys ermöglicht eine Einordnung der vorliegenden Ergebnisse. Die älteren Personen der qualitativen Stichprobe legten im Untersuchungszeitraum im Mittel 0,95 Wege⁴¹ pro Tag (gesamt 42 aufgezeichnete Wege) zurück. Dies ist weniger als vergleichbare quantitative, im Kontiv-Design angelegte Studien zeigen. In städtischen und ländlichen Regionen Ost- und Westdeutschlands lebende Personen ab dem 55. Lebensjahr verlassen ihre Wohnung an einem durchschnittlichen Wochentag ein- bis 1,3-mal (Mollenkopf 2002a, S. 131). Ergebnisse der Studie MiD zeigen höhere Werte. Hier verlässt die Gruppe der 65 bis 74-Jährigen 3,2-mal das Haus und die Älteren über 74 Jahren gehen am Tag nur 2,3-mal aus dem Haus (infas/DLR 2010, S. 74 f.). Gemeinsam legten alle Untersuchten der vorliegenden Studie ungefähr 990 km zurück, das entspricht durchschnittlich 23 km pro Tag pro Person. Allerdings ist die Spannweite für diese Messgröße sehr hoch. Frau EM legt mit ihren Mobilitätseinschränkungen in den vier Tagen insgesamt nur rund 5,6 km mit zwei Außerhausgängen zurück (Abbildung 17). Dagegen ist der hochmobile Herr AS an vier Tagen unterwegs und überwindet insgesamt eine Distanz von ca. 355,5 km (Abbildung 18). Die weitesten Strecken legen die vier Männer (Durchschnittsalter 81 Jahre) der Auswahl zurück, pro Person sind es durchschnittlich ca. 162 km im gesamten Erhebungszeitraum (ca. 40,5 km pro Tag); bei den sieben Frauen (Durchschnittsalter 78 Jahre)

⁴¹ Als ein „Weg“ wird die zurückgelegte Strecke ab dem Verlassen der eigenen Wohnung und der Überschreitung der Grundstücksgrenze bis zur Rückkehr angenommen.

hingegen beträgt der Wert nur 46 km im Mittel (ca. 11,5 km pro Tag). Im Vergleich erfasst die MiD-Studie eine durchschnittliche Tagesstrecke von 28 km bei 65–74 Jahre alten Personen und 16 km bei Menschen über 74 Jahren (infas/DLR 2010, S. 74 f.). Frauen ab dem 74. Lebensjahr legten in dieser repräsentativen Untersuchung im Durchschnitt 12 km am Tag zurück, Männer in der gleichen Altersgruppe durchschnittlich 20 km (infas/DLR 2010, S. 80). Möglicherweise ist die Auswahl einer ländlichen Region für die vorliegende Studie Ursache für diese Unterschiede. Alle in die QGPS-Studie einbezogenen Probanden und Probandinnen geben an, dass sie versuchen ihr Haus täglich mindestens einmal zu verlassen. Die Witterung oder ihre körperliche Verfassung hindern sie jedoch teilweise daran. Die meisten der aufgezeichneten Strecken werden im näheren Wohnumfeld zurückgelegt (Abbildung 16, siehe Kartenausschnitt). Dabei werden vor allem die Hauptstraße im Dorf und zentrale Dorfplätze frequentiert. Dies gilt auch für die Mobilität im zur untersuchten Gemeinde gehörigen kleineren Dorf. Fünf Personen verlassen ihr Heimatdorf im Zeitraum der Untersuchung (Abbildung 16, links z. B. Wege zu Dörfern an der Landesgrenze, Friedhof, Weltkulturerbestadt oder Richtung Metropolhauptstadt).

Abbildung 16 Überblick über alle Bewegungen der Probanden und Probandinnen der QGPS-Studie mit Konzentrationsdarstellung
Eigene Darstellung basierend auf Map data © OpenStreetMap contributors



Je dunkler die graue Wolke, desto dichter liegen die Wegpunkte. Es lässt sich die Konzentration der Bewegungen im jeweiligen Wohnumfeld der Probanden und Probandinnen erkennen.

4.4.2.2 Motive der Mobilität außer Haus

Die Mobilitätsmotive der Studienteilnehmer und -teilnehmerinnen können funktionale Motive (z. B. Einkaufen, Behörden, Bank), netzwerkorientierte Motive (z. B. Treffen von Beziehungspersonen) und erlebnisorientierte Motive (z. B. Kulturveranstaltung, Spazieren gehen) unterteilt werden (siehe auch Flade 1994, S. 8 f.). Diese Motive können miteinander verschränkt sein oder sich gegenseitig bedingen. In erster Linie sind es funktionale Gründe, die zur Bewegung motivieren. Dazu zählen Wege, die der Versorgung mit alltäglichem oder periodischem Bedarf dienen, wie beispielsweise das Einkaufen von Lebensmitteln, Haushalts- und Gartenbedarf, Kleidung oder das Nutzen wichtiger Dienstleistungen (z. B. Friseur) oder der medizinischen Versorgung (z. B. Arzt, Apotheke, Fußpflege). Die Probanden und Probandinnen verlassen das Haus zumeist zu funktionalen Zielen und unter der Woche, was einerseits mit den Öffnungszeiten der Institutionen zusammenhängt, andererseits mit alten Gewohnheiten, die aus der Zeit der Erwerbstätigkeit stammen. Einige Befragte erwähnen, dass sie mit steigendem Alter häufiger Wege zur medizinischen Versorgung zurücklegen. Sofern Ehemänner vorhanden sind, erledigen diese funktionale Gänge zu bürokratischen Aktivitäten wie Behörden-, Post- und Bankgeschäfte.

Netzwerkorientierte Mobilität, wie Besuche von Personen, öffentliche bzw. institutionalisierte Zusammenkünfte oder Mobilität zu oder mit anderen Personen, sind immer mit Bewegung verbunden und nehmen bei den Schilderungen der älteren Personen eine zentrale Rolle ein. Die Art der netzwerkorientierten Mobilität unterscheidet sich unter der Woche (z. B. Kaffeetrinken, gemeinsamen Einkaufen, Sport) von der am Wochenende stattfindenden (z. B. Sonntagsausflüge mit oder der Besuch von Bekannten und Verwandten). Bei einigen Probanden und Probandinnen ist diese Trennung zwischen Werktag und Wochenende jedoch zum Großteil aufgelöst, weshalb typische sonntägliche Aktivitäten unter der Woche stattfinden können. Die Aufweichung der Wochenstruktur ist stärker, je länger die älteren Personen aus dem Erwerbsleben ausgeschieden und je weniger Netzwerkpersonen vorhanden sind, die sich an dem Werktag-Wochenende-Rhythmus orientieren müssen.

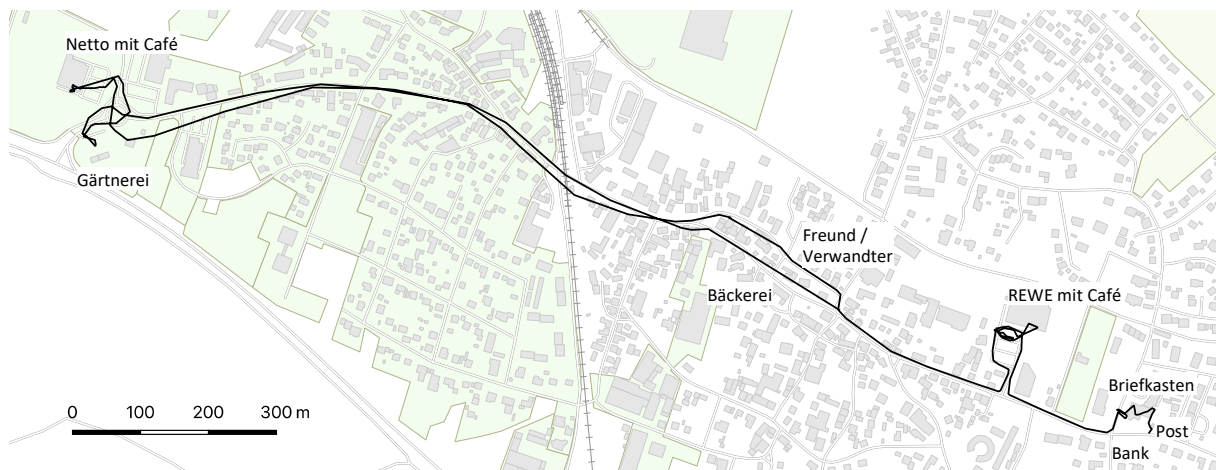
Genauso verhält es sich für die freizeitorientierte Mobilität. Die Bewegung an sich dient dem körperlichen und geistigen Training, ob als Sport oder als erholende oder lustvolle Beschäftigung. Freizeitbeschäftigungen sind beispielsweise Besuche von kulturellen oder sonstigen Veranstaltungen, ehrenamtliche Tätigkeiten oder andere Hobbys. Mobilität ist gleichzeitig Bewegung, zum Beispiel Spazieren gehen oder Radfahren.

Anhand der geografischen Positionsdaten wurde beobachtet, dass die untersuchten Personen mit Mobilitätseinschränkungen lediglich funktionale Ziele erreichen, Mobilität aus sozialen oder erlebnisorientierten Gründen jedoch weniger bis gar nicht stattfindet. Die betroffenen Personen

erläutern im Interview, dass sie freizeitliche und soziale Ziele eher vermeiden, je mehr ihre Bewegungseinschränkung zunimmt.

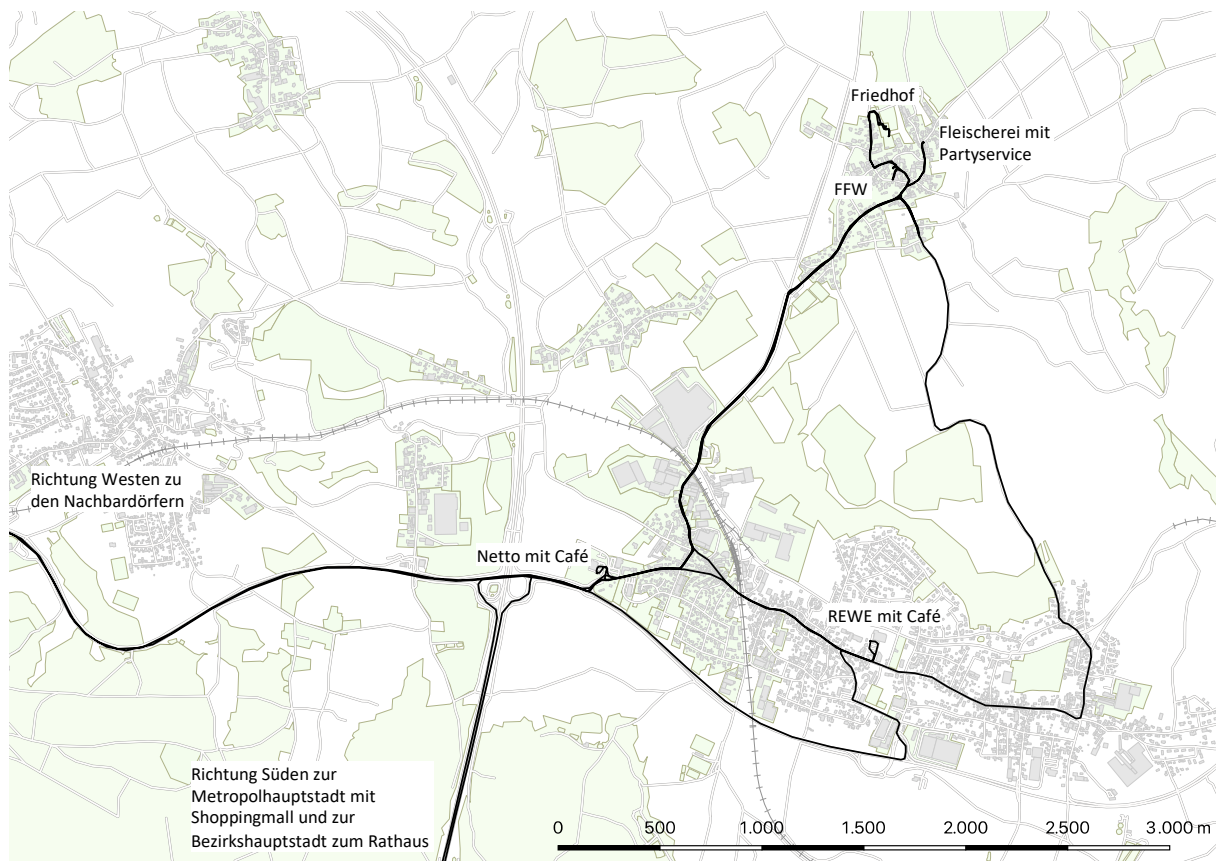
Abbildung 17 und Abbildung 18 machen die Motive für Mobilität außer Haus nachvollziehbar, indem sie exemplarisch zwei unterschiedliche Bewegungsmuster zeigen. Die Abbildung 17 veranschaulicht die aufgenommene Bewegung der körperlich eingeschränkten Frau EM. An den vier Erhebungstagen verlässt sie das Haus zweimal, um funktionale Ziele zu verfolgen, meist geht sie Einkaufen. Sie bewegt sich dabei ausschließlich innerhalb des Orts mit dem eigenen PKW, welcher von einer Beziehungsperson aus der Garage gefahren wird. Sie verknüpft verschiedene funktionale Ziele und wählt dabei den kürzesten Weg. Laut eigener Angabe erreicht sie lediglich funktionale Ziele innerhalb ihres näheren Umfelds. Besuche bei Freunden oder freizeitliche Mobilität fallen bei ihr zumeist weg. Abbildung 18 stellt die Bewegungen von Herrn AS dar. Er nutzt verschiedene Verkehrsmittel (PKW, Fahrrad, Füße), um neben dem Erreichen funktionaler Ziele Mobilität als Freizeitbeschäftigung auszuleben. Er gibt an, Bewegung als Erlebnis zu genießen und deshalb nicht immer den direkten Weg zu nutzen. Am Sonntag begibt er sich auf eine Spazierfahrt. Im Vergleich kann also ein wesentlich höheres Mobilitätspotenzial bei der Person ohne Mobilitätseinschränkungen gezeigt werden.

Abbildung 17 Momentaufnahme einer bewegungseingeschränkten Probandin (Frau EM)
Eigene Darstellung basierend auf Map data © OpenStreetMap contributors



Die Probandin Frau EM besucht lediglich funktionale Ortsziele am Freitag und Samstag. Der Freund oder Verwandte wird aufgesucht, da dieser der Probandin beim Aus- und Einparken des PKWs behilflich ist.

Abbildung 18 Momentaufnahme eines hochmobilen Probanden (Herr AS)
Eigene Darstellung basierend auf Map data © OpenStreetMap contributors



Auf der Abbildung sind die Wege des Herrn AS am Donnerstag und Samstag zu sehen, bei denen er Lebensmittel einkauft (Netto, Rewe, Fleischerei), den Friedhof besucht und sich bei der Freiwilligen Feuerwehr (FFW) aufhält. Der Proband legt am Sonntag noch eine ca. 100 km lange Spazierfahrt über Nachbardörfern in Richtung Westen zurück. Am Freitag fährt er noch ca. 180 km Richtung Süden zur Metropelhauptstadt in ein Einkaufszentrum und in die Bezirkshauptstadt zum Rathaus. (Fahrten am Freitag und am Sonntag sind nicht vollständig in der Abbildung zu sehen).

4.4.2.3 Verkehrsmittelwahl

Die Verkehrsmittelwahl ist von der Art des gewünschten Ziels und dem Motiv der Bewegung abhängig. Die Verfügbarkeit und die Fähigkeit, dieses Verkehrsmittel einzusetzen, sowie eigene Erfahrungen und persönliche Zugänge sind ebenfalls entscheidend. Der eigene PKW spielt bei den meisten Studienteilnehmern und -teilnehmerinnen, neben den eigenen Füßen, eine große Rolle bei der Fortbewegung (siehe auch Abbildung 15). Abbildung 19 zeigt die aufgezeichneten Bewegungen⁴² nach Verkehrsmitteln. Dabei lässt sich erkennen, dass längere Strecken vor allem mit motorisierten individuellen Verkehrsmitteln (PKW, Motorrad) zurückgelegt werden. Nur innerhalb der Orte bewegen sich einige Probandinnen zu Fuß, allerdings dominiert hier die Fortbewegung mit dem PKW.

⁴² Ausgenommen wurden Bewegungen weiter außerhalb des Ortes. Sie führen in Nachbarorte, in das Oberzentrum, in die Bezirkshauptstadt oder in die Nähe der Metropelhauptstadt. Sie fanden alle per PKW statt. Zwischen dem Parkplatz und den besuchten Orten gehen die Probanden und Probandinnen zu Fuß.

Abbildung 19 Wege nach Verkehrsmittel
Eigene Darstellung basierend auf Map data © OpenStreetMap contributors



Aufgezeichnete Wege aller Probanden und Probandinnen (n = 11). Die Zuordnung der Wege zum verwendeten Verkehrsmittel erfolgte anhand eigener Angabe und der aufgezeichneten Geschwindigkeit. Oben: Wege, die zu Fuß beschriftet wurden. Unten: Strecken, die mit dem Auto (oder Motorrad – Herr AS) zurückgelegt wurden. (Strecken weiter über die Gemeindegrenzen hinaus sind nicht im Bild enthalten.)

4.4.2.3.1 Zu Fuß

Die Bewegung zu Fuß ist die wichtigste und elementarste; kürzere Strecken zur Erledigung alltäglicher Geschäfte und Besuche sowie Spaziergänge im näheren Umfeld werden beinahe täglich zurückgelegt.

Solche Ziele (z. B. Supermarkt, Bekannte und Verwandte, Gruppentreffen, Besuche im Altersheim, Arzt, Friedhof) befinden sich zumeist im Ortskern und werden von älteren Personen, die nahe dem Zentrum wohnen, zu Fuß gegangen. Spaziergänge finden häufig in der näher gelegenen Natur statt und beginnen an der Haustüre oder nach einer Autofahrt in ein landschaftlich reizvolles Gebiet in der Region. Um fußläufige Strecken zu bewältigen, werden Hilfsmittel wie Rollatoren und Gehstöcke eingesetzt und Sicherheitsmaßnahmen ergriffen, um Unfälle zu vermeiden, die die eigenständige Fortbewegung in Zukunft einschränken könnten (z. B. Nutzen des Handlaufs, Mitnahme eines Mobiltelefons beim Spazieren). Vor allem Angehörige hätten Angst, dass es zu einem Sturz kommen könnte. Viele Befragte bemerken jedoch selbst die Abnahme ihrer Gehfähigkeit nach Unfällen und durch Krankheit. Dies führt dazu, dass die Fortbewegung zu Fuß außer Haus seltener und kürzer stattfindet und mit Unsicherheit und Angst verbunden ist. Einige Probanden und Probandinnen berichten, dass sie die körperliche Leistungsfähigkeit und das Zufußgehen gezielt trainieren, um es zu erhalten, was die Bedeutung dieser Fähigkeit unterstreicht.

Frau RF: „Ja, da [zum Arzt im Ort] gehe ich zu Fuß hin. Man muss ein bisschen laufen, sonst wird man steif. Das braucht einem der Doktor nicht sagen, das spürt man selber, wenn man zwei Tage nicht gelaufen ist. Das ist es eben. Aber man arbeitet an sich selber ja auch.“

Zufußgehen wird von der Mehrheit der Befragten als eine Notwendigkeit angesehen, die zum täglichen Leben gehört. Sie ist elementar, um überhaupt das Haus selbstständig verlassen zu können. Zwei Befragte erinnern sich an Zeiten, in denen sie auf einen Rollstuhl angewiesen waren. Nach einiger Übungszeit waren sie in der Lage, kleinere Strecken mit dem Rollstuhl ähnlich wie zu Fuß zurückzulegen. Allerdings wiesen sie darauf hin, dass dies nicht einmal annähernd die Qualität von selbstständiger Fortbewegung zu Fuß erreicht hätte.

4.4.2.3.2 Auto

Den PKW setzen die Probanden und Probandinnen bei größeren Distanzen und zum Transport (z. B. für Einkäufe) ein, da sie die PKW-Nutzung als bequem, flexibel und individuell empfinden, außerdem können weitere Personen mitgenommen werden. Das Bilden von Fahrgemeinschaften ist üblich, insbesondere, weil die älteren Frauen keine Fahrerlaubnis besitzen. Auch deshalb fahren oder fuhren zumeist die Ehemänner. Menschen, die am Ortsrand oder außerhalb des Orts wohnen, fühlen sich im hohen Maße auf den PKW angewiesen. Steht dieses Verkehrsmittel den Probanden oder Probandinnen nicht zur Verfügung, ist die Zielerreichung durchaus sehr eingeschränkt.

Herr AS: „Meine Frau hat keinen Führerschein, aber wenn ich mal nicht fahren kann, dann sitzt man im Ort fest.“

Nach Meinung derjenigen Probanden und Probandinnen, die zum Zeitpunkt der Erhebung über einen eigenen PKW oder eine Mitfahrgelegenheit verfügen, wären die alltäglichen Gänge bei einem Wegfall

des eigenen PKWs mit alternativen Fortbewegungsmitteln möglich. Dies beobachteten sie bei Mitbürger*innen, die bereits seit einigen Jahren ihren Alltag ohne eigenen PKW bewältigen. Es wird als machbar, wenn auch beschwerlich empfunden. Tatsächlich berichten nur Frauen ohne körperliche Mobilitätseinschränkungen, die keinen PKW in der Familie zur Verfügung haben, dass sie gelegentlich öffentliche Verkehrsmittel für Fahrten im Umkreis nutzen. Personen aus dem kleineren zur Gemeinde gehörigen Dorf und Personen, die unter stärkeren körperlichen Einschränkungen leiden, sehen sich auf Mitfahrgelegenheiten im Auto angewiesen. Es sei weder möglich, alle Strecken mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu bewältigen, noch für alle gewünschten Ziele passende Mitfahrgelegenheiten zu finden. Bei einigen Probanden und Probandinnen ersetzt der PKW beinahe die fußläufige Bewegung, da aufgrund körperlicher Einschränkungen Strecken von mehr als 100 Metern nicht bewältigt werden können.

Herr HW: „Alles, was über 100 m ist, wird gefahren.“

Frau EM: „An und für sich [gehe ich gar nicht außer Haus], weil ich nicht mehr so laufen kann, weil mir die Füße wehtun. Freitags geh' ich einkaufen, da fahre ich aber mit dem Auto. Und das ist alles, wo ich mich jetzt bewege.“

Insbesondere wenn Steigungen zu überwinden sind, ziehen Probanden und Probandinnen mit eingeschränkter Mobilität den PKW vor. Außerdem ist entscheidend, ob man „mit dem Auto fast bis vor die Tür fahren kann“ (Herr AS). Orte, die nicht an die Anforderungen körperlich eingeschränkter Personen und deren Automobil angepasst sind, werden nicht mehr aufgesucht (z. B. enge Parkplätze, schwierige Kreuzungen oder unübersichtliche Ein- und Ausfahrten) (Kapitel 4.4.3.7).

Im Kontrast zu dieser PKW-Abhängigkeit aufgrund körperlicher Einschränkungen bezeichnen vor allem männliche Ältere das Autofahren⁴³ als „Hobby“ oder „Entspannung“. Dabei können sie sich einerseits für die technischen Aspekte des Automobils begeistern, andererseits genießen sie die Fortbewegung. Aber auch für mobilitätseingeschränkte Personen dient der PKW für Spazierfahrten. So ersetzt der PKW die fehlende fußläufige Mobilität, trägt zur Erholung bei und ermöglicht die Erkundung der umliegenden Landschaft (Herr AS: „..., dass man was sieht“).

Herr AS: „Wenn wir nichts zu tun haben am Nachmittag und schönes Wetter ist, dann fahren wir mal schnell. Das mache ich sowieso oft, dass ich einfach mal sag', dass wir über die Dörfer fahren. Dann nehme ich spontan das Auto und wir fahren durch die Berge bei [Orte bis zu 30 km

⁴³ Herr AS beschreibt dies auch für das Motorradfahren. Auf das Motorradfahren wird aber im Weiteren nicht mehr eingegangen.

entfernt] und durch den Ort und dann gucken wir da. Gehen dann hinten wieder rein, dann sind ein paar Stunden um.“

Allerdings werden mit abnehmender körperlicher Verfassung die Fahrstrecken kürzer und seltener oder komplett ausgesetzt.

Frau RF: „ (...) jeder wird älter und dann mag man auch nicht mehr so Autofahren.“

Es fehlt das Vertrauen in die eigenen Fahr-Fähigkeiten. Aus Vorsicht werden längere Strecken mit dem PKW vermieden. Im Zweifelsfall kommt es zum Unterlassen der Mobilität mit dem Auto, um die körperliche Unversehrtheit zu bewahren. Probandinnen erläutern, dass sie das Fahren, ähnlich wie das Gehen, trainieren könnten; zu solchen Übungsfahrten kommt es in aller Regel jedoch nicht.

Frau EM: „Er [Ehemann] war der, er ist gefahren. Dann hab' ich auch nicht viel Zeit gehabt, um zu fahren. Das Geschäft, ich hatte zu arbeiten. Da sind wir nicht viel gefahren und dann ist er krank geworden und wie oft haben meine Kinder gesagt ‚Fahr mal Autobahn, fahr mehr!‘.“

4.4.2.3.3 Fahrrad

Für die meisten Befragten spielt das Radfahren keine Rolle. Im Alter stellen sich Unsicherheiten mit dem Rad im Straßenverkehr ein und das Fehlen von Radwegen gestaltet das Radfahren für alltägliche Erledigungen beschwerlich. Außerdem machen Sturzereignisse und der körperliche Abbau im Alter das Radfahren unattraktiv (siehe auch „Schnittpunkte“, Kapitel 4.4.2.5).

Frau RF: „Nein, fahre ich nicht mehr [Rad]. Weil mit dem Einkauf ist das sowieso nichts und die großen Lastzüge [...] werden immer länger und breiter. Da hat man als Fahrradfahrer wenig Spielraum. Das mach' ich nicht mehr. Tüt vielleicht gut, aber muss nicht alles sein.“

Im Gegensatz zu den anderen Befragten beschreiben drei Personen eine Zunahme der Radnutzung im Alter. Mit dem Alter kam es zum Umdenken: Sie setzen nun bewusst das Rad aus gesundheitlichen Gründen ein und steigern damit ihre Fitness bzw. ersetzen sportliche Tätigkeiten, die mit zunehmendem Alter nicht mehr möglich sind (z. B. Joggen, Fußball). Die beiden radnutzenden Herren sehen das Fahrrad als Freizeitbeschäftigung an. Herr AS fährt einmal die Woche eine Runde von 12 bis 40 km, abhängig vom Wetter und seiner körperlichen Verfassung. Auch andere kürzere Wege legt er mit dem Fahrrad zurück, z. B. zum Metzger oder zum Friedhof im Ort. Herr HW nutzt das Rad in ähnlichem Muster.

Herr HW: „Wenn schönes Wetter ist, fahre ich mit dem Fahrrad eine Runde um Ebersdorf. Dauert ungefähr eine Dreiviertel- bis eine Stunde. Dann kann es sein, dass ich beim Raiffeisen was zu suchen hab'. Geldgeschäfte, Überweisen erledige und zur Post, wenn ich Briefe aufgeben muss für die Krankenkasse [...]. Weil ich versuche, mehr mit dem Fahrrad zu machen als mit dem Auto. Dann fahr' ich mit dem Rad und hole das, was ich brauche.“

Für Frau GK hingegen ist das Rad das Hauptverkehrsmittel für ihre alltäglichen Unternehmungen, die sie zumeist im Ort oder in den Nachbarorten ausübt. Ihr Auto teilt sie mit ihrem Mann. Sie ist beinahe täglich mit dem Fahrrad unterwegs, da sie sich vielfach ehrenamtlich engagiert und häufig Sport treibt. Darüber hinaus tätigt sie auf diese Weise fast alle Einkäufe, Arzt- und Freundesbesuche und andere Erledigungen.

Frau GK: „Ich bin froh, dass ich noch fit bin und Fahrrad fahren kann, so dass ich meine Sachen mit dem Fahrrad erledigen kann. Da mache ich auch viel. Ich kaufe mit dem Fahrrad ein, ich gehe dahin, ich bin ja auch nur mit dem Fahrrad unterwegs, wenn es irgendwie geht. Bei Wind und Wetter, außer es stürmt und schneit.“

Mit dem Fahrrad lassen sich zwar größere Strecken in kürzerer Zeit zurücklegen, dennoch empfinden die drei Radfahrenden der Stichprobe ihren Aktionsradius mit dem Rad als recht eingeschränkt.

4.4.2.3.4 Bus und Bahn

Für zwei Personen ohne PKW (Frau RF und Frau GK) ist die Nutzung der ÖPNV-Regionalbusse, beschränkt auf Fahrten zum Oberzentrum, eine einfache und selbstverständliche Angelegenheit, die sie eigenständig in Anspruch nehmen. Hingegen nutzen sie die Bahn für solche kurzen regionalen Strecken nicht. Die beiden befragten Damen haben keine körperlichen Einschränkungen, die sie beim Busfahren behindern, und der Weg zwischen Wohnung und Bushaltestelle ist kurz und ohne Steigung.

Frau RF: „Wenn ich nach [Oberzentrum] muss, was zu erledigen hab‘ oder auch manchmal macht man ja auch gern einen Stadtbummel [...]. Oder man trifft sich mal mit [Menschen aus dem Oberzentrum]. Da hab‘ ich auch einen guten Kreis. Von daher fahre ich dann mit dem Bus und fahre auch mit dem Bus wieder raus.“

Weitere, überregionale Strecken fahren nur zwei Probandinnen mit der Bahn. Die jüngste Probandin (Frau GK) nutzt die Bahn einmal im Jahr, dabei hilft ihr ihre Freundin beim Umsteigen. Die älteste Probandin (Frau EM) gibt an, mit der Bahnfahrt ihrem früher ausgelebten Bedürfnis nach Fernfahrten trotz großer körperlicher Einschränkungen nachzugehen. Dazu nutzt sie professionelle (Begleitservice der Deutschen Bahn) und private Unterstützung. Ohne (professionelle) Hilfe wird das Zugfahren als zu stressig, zu anstrengend und als nicht bewältigbar kategorisiert. Der Gepäcktransport sei schwer, flexibles Reagieren und eine gewisse körperliche Fitness seien notwendig, um auf häufige Verspätungen und Änderungen im Fahrplan reagieren zu können, und das Umsteigen sei herausfordernd.

Die anderen Befragten nutzen die ÖPNV-Busse und die Bahn nicht. Dies hat verschiedene Gründe. Erstens fahren viele ältere Personen selbst Auto und verwenden ausschließlich dieses Verkehrsmittel. Außerdem scheint es genügend Mitfahrgelegenheiten mit dem PKW zu geben, auf die ältere Menschen

zurückgreifen können. Die genauen Gründe werden von den wenigsten Probanden und Probandinnen explizit genannt. Sie deuten in der Befragung jedoch an, dass die Bus- und Bahnnutzung für sie unnötig kompliziert sowie aufwändiger und unbequemer als die Fahrt mit einem PKW sei.

Frau RF: „Also ich hab’ das mit dem Zug fahren ein bisschen hintenangestellt, weil das ist anstrengend. Bei den jetzigen Verhältnissen, mal fährt er richtig, mal fährt er nicht richtig. Jetzt kommt ja wieder, dass [näherer zentraler Ort] mit dem Bus [Schienenersatzverkehr] erreichbar ist. Das ist dann doch schlecht. Und die Umsteigerei. Denn wenn der Zug Verspätung hatte und dann noch die Rollkoffer [...]. Jeder sucht seinen Bahnsteig. Das ist schon manchmal Handicap. [...] mein Koffer jetzt geb’ ich schon ab, aber mir ist es passiert, ich war noch nicht im Zug ganz drin, da ging die Tür bald schon zu und da hab’ ich mich manchmal abgejagt, das tu’ ich mir nicht mehr an.“

Ebenfalls würden infrastrukturelle Gegebenheiten die Nutzung des ÖPNV mit dem Bus behindern: Der Bus fährt nur ins Oberzentrum, die Bushaltestelle liegt zu weit entfernt, es gibt keine öffentliche Toilette in Nähe der Haltestellen oder es existiert nur eine niedrig frequentierte Busanbindung. Letzteres trifft auf das kleinere Dorf zu, welches zur befragten Gemeinde gehört.

Die Nutzung von Bus und Bahn besteht bei den meisten Befragten als Option im Hinterkopf, zum tatsächlichen Einsatz kommt das Verkehrsmittel aber nicht, obwohl ein Bahnhof mit direktem Anschluss an einen Fernbahnhof im Ort vorhanden ist und angeblich ein frequentierter Anschluss besteht. Es scheint ein gutes Wissen über die Anschlüsse und die Netzpläne vorhanden zu sein, ebenfalls existieren selbstgefertigte Pläne über ÖPNV-basierte Alternativen, die aber nicht zum Einsatz kommen:

Herr LA: „Wir haben eine gute Zugverbindung [...]. Da kann man in Ebersdorf einsteigen und der fährt nach [Ort, an dem der Sohn wohnt]. Durchgehend, da muss man nicht umsteigen. Am Bahnhof steig’ ich aus und ruf ihn an und da holt er mich. Rückwärts geht’s genauso. Aber wir haben es noch nicht in Anspruch genommen.“

Der Fahrt mit der Bahn stehen Probleme im Weg, die angeblich mit wenig Aufwand zu bewältigen wären. Beispielsweise müssten sich die Probanden und Probandinnen beim Fahrkartenkauf mit moderner Technik auseinandersetzen, wofür jedoch wenig Motivation besteht, da sie stattdessen auf den PKW ausweichen können. Auch Studienteilnehmer und -teilnehmerinnen, bei denen das Zugfahren früher zum täglichen Leben gehörte, und die deshalb den Ablauf gewohnt sind, ziehen im Alter den PKW vor. Zum Beispiel gibt Herr HW an, dass er früher regelmäßig Zug gefahren sei und eine Bushaltestelle vor dem Haus habe. Er und seine Frau nutzen diese Verkehrsmittel aber „solange wir Auto fahren noch nicht.“ (Herr HW). Die Wortwahl deutet an, dass Zug und Bus als alternative

Beförderungsmittel in Betracht gezogen werden, sollte mit fortschreitendem Alter kein PKW mehr zur Verfügung stehen.

4.4.2.4 Verkehrsreduzierende und -verursachende Unternehmungen

Bei der Untersuchung der Mobilitätsmuster ist zu beobachten, dass es zur gezielten Verkehrsreduktion. Sie kommt zumeist durch Erreichen mehrerer Ziele innerhalb eines Wegs und durch Wahl der kürzesten Strecke zustande. Um letzteres zu realisieren, werden in einer Linie liegende Anlaufstellen ausgewählt.

Frau RF: „Wenn ich am Donnerstag mit einkaufen fahre, dass ich das [Paket] da mit einbringe. Dass ich Bank und Post, das ist ja alles da unten in der Ecke. Das ist ja unser Einkaufszentrum jetzt eigentlich. Ich würde auch mal in den Aldi gehen, da muss ich raufwärts laufen, da brauch' ich trotzdem wieder dann die Post und muss wieder darunter. Das ist mir zu viel hin und her. Ich will eine Linie haben.“

Abbildung 20 Ein als typisch beschriebener Rundweg mit funktionalen Zielen
Eigene Darstellung basierend auf Map data © OpenStreetMap contributors



Erreicht werden funktionale Ziele wie REWE mit Bäckerei, Drogerie, Apotheke, Briefkasten. Daneben findet der Besuch einer Beziehungsperson statt. Die gesamte Wegstrecke umfasst noch die Metzgerei des Nachbardorfs und das Zuhause (links nicht mehr im Bild).

Einige Befragte berichten von der gezielten Kopplung verschiedener Wege, um funktionale Ziele wie die Versorgung mit Lebensmitteln, Alltagsbesorgungen oder Bank-, Post- und Behördengeschäfte zu erreichen (Abbildung 20).

Herr EH: „Das wird immer miteinander verbunden. Es wird kein Weg umsonst gefahren. Zurzeit sind wir beide in Behandlung beim Physiotherapeuten. Und wenn wir dann Heimwärts fahren, verbinden wir das mit dem Einkaufen.“

Die Reduktion ist durch die räumliche Lage der eigenen Wohnung und der Zielverortung determiniert. Verkehrsreduktion steht in Verbindung mit funktionalen Zielen, es werden aber auch weitere Wegezwecke kombiniert. Beispielsweise werden Pflichterledigungen mit Annehmlichkeiten verknüpft. So werden Lebensmitteleinkäufe bewusst zu Fuß gemeinsam mit dem Partner oder der Partnerin erledigt, so dass der Weg einem Spaziergang mit einer nahestehenden Person gleicht.

Andere Wege werden aus Sicht der Probanden und Probandinnen durchaus häufiger als notwendig begangen. Der Mehrwert ergibt sich hierbei aus Nutzen wie sportlicher Bewegung, sinnvoller Beschäftigung oder Entspannung in der Natur.

Frau MF: „Ich weiß nicht. Das ist einfach mein Weg. Zum Raiffeisen im Sommer [...]. Dann mache ich abends im Sommer, wenn es hell ist um Neun, einen Spaziergang da herauf und hole mir Geld. Ich hol’ nicht so viel auf einmal. Da gehe ich öfter und laufe.“

4.4.2.5 Veränderungen der außerhäuslichen Mobilität

Laut den Probanden und Probandinnen verändert sich die Mobilität im Alter, dabei können vor allem zwei Veränderungen festgestellt werden: Viele der Befragten berichten, dass der Ausstieg aus dem Arbeitsleben eine große Veränderung mit sich gebracht hat. Mobilität zur Arbeitsstelle und zu Kolleg*innen entfällt, dafür wird die freiwerdende Zeit mit größeren oder kleineren Unternehmungen ausgefüllt.

Da sich fast alle Befragten aber schon länger in der nachberuflichen Phase befinden, beobachten sie eine zweite Veränderung der Mobilität aufgrund körperlicher oder geistiger Einschränkungen. Letztgenannte Veränderung steht nicht nur im Zusammenhang mit dem eigenen körperlichen Abbau, sondern auch mit dem anderen sowie dem Tod von Beziehungspersonen (siehe Kapitel 4.4.3.4).

Herr EH: „Wir haben, nachdem wir in den Ruhestand sind, Reisen gemacht. Jedes Jahr sind wir weg. [...]“ Frau FH⁴⁴: „Wir haben viele Busreisen gemacht. Wo wir nicht mehr so selber konnten und mein Mann auch nicht mehr so weit fahren wollte.“ Herr EH: „Aber es hat ja keinen Zweck mehr, wenn wir jetzt eine Reise mitmachen.“

Den Berichten zufolge nehmen zuerst längere Fahrten sowie Urlaubsfahrten ab. Teilweise werden sie durch ähnliche Alternativen, die weniger mobilitätsintensiv sind, ersetzt:

Frau RF: „Heute freut man sich, wenn man irgendwo zusammen eine Brotzeit macht, wo früher so große Touren gemacht wurden.“

Später nehmen kürzere Ausflüge und weitere Wege zu Versorgungseinrichtungen ab. Schreiten die körperlichen Einschränkungen weiter fort, beziehen sich die meisten Wege nur noch auf das nähere Umfeld. Viele beobachten eine Verkleinerung ihres Aktionsradius, an dem die Umgebung ihren Anteil

⁴⁴ Frau FH ist die Ehefrau von Herrn EH und ergänzt ihren Ehemann beim Interview.

hat, wie z. B. die zunehmende Angst vor Kriminalität, vor Stürzen aufgrund nicht erkannter Barrieren, Dunkelheit oder dem blendenden Licht entgegenkommender Autos.

Diese Veränderungen können in einem kurzen Zeitraum aufgetreten sein (die somit als „Wendepunkte“ in der eigenen Biografie begreifbar sind) oder eher langsamer (als schleichender Abnahmeprozess) von staten gehen, bei dem nach und nach Wege wegfallen. Wendepunkte können beispielsweise die Folge schwerer Krankheiten oder Operationen sein, von denen sich der ältere Mensch nicht mehr vollständig erholt oder Unfälle, die die eigenen Einschränkungen aufzeigen und anhaltende Verhaltensänderungen bewirken:

Frau FW: „Ich fahr kein Fahrrad. Ich bin vom Fahrrad runtergefallen. Seit der Zeit habe ich kein Fahrrad mehr angerührt. Da war es vorbei.“

Manche Probanden und Probandinnen schildern, dass sie eines Tages zu dem Entschluss gekommen seien oder in Zukunft zu dem Entschluss kommen werden, bestimmte Arten der Mobilität ab jenem Zeitpunkt nicht mehr auszuüben. Dieser Entschluss wurde gefasst, ohne dass akute Krankheiten oder Unfälle aufgetreten seien.

Herr LA: „Dann fahr‘ ich vielleicht bis 85 Jahre. [...]. Ich weiß ja aber gar nicht, ob ich überhaupt so alt werde. Und länger als 85 Jahre fahre ich kein Auto. Da fahr‘ ich lieber Taxi.“

Die Veränderungen im Sinne der Mobilitätsabnahme werden teilweise eher negativ bewertet, teilweise sind die älteren Personen froh über die Entlastung.

Frau NA: „Es ist auch so, dass irgendwann mal ein Punkt kommt, da will man einfach nicht mehr [weiter weg gehen]. Das gefällt einem dann auch nicht mehr.“

Dieses Zitat zeigt anschaulich, wie sich die Entlastung durch Abnahme der Mobilität im Sinne der Disengagement-These (Cumming/Henry 1961) erklären lässt. Der Rückzug aus bisherigen Aktivitäten erfolgt, da diese ihren Sinn nicht mehr erfüllen. Allerdings sprechen letztgenannte Personen davon, dass es sich keineswegs um einen freiwilligen Rückzug handele. Vielmehr wünschen sie die Ausführung der Aktivitäten weiterhin, allerdings hindern sie personenbezogene und kontextuelle Aspekte derart, dass die gesamte Aktivität nicht mehr attraktiv ist. Sie finden sich mit der veränderten Situation ab.

4.4.3 Relation im sozialen Raum – der Bedeutungszusammenhang von außerhäuslicher Mobilität, sozialer Kontakte und regionalem Kontext (zu Forschungsziel A)

Die Mobilität älterer Personen korrespondiert mit ihrer sozialen Einbindung. Die vorhandene (Infra-)Struktur und die weitere Raumausstattung am Ort können die Mobilität älterer Personen fördern oder verhindern. Nicht nur deshalb spielen diese Faktoren für die Pflege sozialer Kontakte eine wichtige Rolle. Die Mobilität außer Haus, die sozialen Kontakte und der regionale Kontext bilden gemeinsam ein Gefüge, welches das Leben im Alter mitbestimmt. Bei Betrachtung dieses Gefüges lässt sich erkennen, in welchem Maße sich Individuen Sozialräume aneignen.

Dieses Kapitel zeigt, inwiefern Einflüsse der drei genannten Aspekte beobachtet werden können und wie sich die Relationen zwischen ihnen gestalten. Die beschriebenen Mobilitätsmuster (Kapitel 4.4.2) werden daher nun vor dem Hintergrund der sozialen Kontakte älterer Menschen und vor den räumlichen Aspekten des Orts vertieft.

4.4.3.1 Mobilität gemeinsam mit Beziehungspersonen

Mobilität außerhalb der Wohnung gemeinsam mit Beziehungspersonen findet laut der Probanden und Probandinnen sehr häufig statt. Sie kann in *Holen und Bringen* und *Mitnehmen* unterschieden werden. Beide Optionen meinen die Beförderung der älteren befragten Person durch eine Beziehungsperson. Hol- und Bringdienste stehen vor allem im Zusammenhang mit fehlender selbstständiger Mobilität. Ähnlich dem Holen und Bringen ist das Mitnehmen diejenige Unterstützung bei den Wegen, bei der eine Person zu den Orten mitgenommen wird, zu denen sich die gehende bzw. fahrende Person selbst bewegen möchte. Zumeist bezieht sich das Holen und Bringen und das Mitnehmen auf Wegstrecken, die mit dem Auto zurückgelegt werden.

Herr HW: „Wir fahren mit dem Auto. Wir nehmen in der Regel noch Bekannte mit und manchmal noch die eine Bekannte, die wir mitnehmen, hat auch ein Auto, dann fährt die. Die andere Bekannte, die hat kein Auto, die fährt bei uns immer mit. Die nehmen wir mit.“

Solche Fahrgemeinschaften werden und aus verschiedenen Gründen gebildet. Wie beim Holen und Bringen kann das Mitfahren in Anspruch genommen werden, weil die mitgenommene Person nicht in der Lage ist, selbst zum Ziel zu kommen und auf die Mitfahrt angewiesen ist. Andere Motive sind Sparsamkeit oder die erlebte Gemeinschaft, die häufig als angenehm empfunden wird.

Frau MF: „Gestern war ich in [Ort 10 km entfernt], bei dem Urologen, da hab' ich draußen noch eine Schulfreundin, wir halten noch ein wenig zusammen. Die sagt: ‚Wir fahren dich schon mal.‘ Dann sind wir zum [Möbelhaus] gegangen und haben da was gegessen. [...] Ja, ihr Mann ist gefahren. Die haben beim [Drogerie] was besorgt, haben sich Blumen mitgebracht und dann sind wir zum [Möbelhaus] gegangen.“

Auch bei diesen Beförderungsdiensten spielen die Gegebenheiten im umgebenden Raum eine Rolle. Insbesondere der fehlende oder wenig frequentierte öffentliche Nahverkehr zwingt zur Organisation von Mitfahrgelegenheiten. Ein weiterer Grund für Bewegung mit anderen ist die Motivationserhöhung durch die Begleitung (Kapitel 4.4.3.5).

Da viele der befragten Ehefrauen keinen Führerschein haben, werden sie hauptsächlich von ihren Ehemännern transportiert. Darüber hinaus fragen sie gelegentlich ihre Kinder und Schwiegertöchter, ob sie sie fahren, sofern diese in der Nähe wohnen. Die Frauen der Studie, die keinen Ehemann mehr haben und deren Kinder weiter entfernt wohnen, greifen stattdessen auf ihre Freundinnen zurück. Fehlende Fahrpraxis in jüngeren Jahren ist für viele der Grund für Unsicherheiten und fehlendes fahrerisches Können.

Frau EM: „Ich bin vorher ja auch nicht viel gefahren. Wie mein Mann noch gelebt hat, da war er der Fahrer. Ob das runter zum Schießhaus ging oder sonst, da durfte ich mal fahren, aber auf dem Rückweg hat er sich gleich wieder den Schlüssel geben lassen. Aber hört man hier viel, das sind die Männer, das sind die Oberhäupter mit dem Auto, die fahren und die Frauen fahren mit. Da hab' ich gesagt ‚Hättest du mich mehr fahren lassen.‘ [...] Da fehlt die Übung. Wenn ich vorher mehr Übung gehabt hätte.“

In manchen Fällen werden die Probandinnen zusammen mit einer Freundin von deren Ehemann gefahren. Die Befragungen zeigen außerdem, dass je nach zu fahrender Strecke unterschiedliche Personen als Fahrer*in ausgewählt werden. Zum Beispiel werden für Fahrten zum Arzt, die mit schwerwiegenden Erkrankungen verbunden sind, vor allem Menschen ausgewählt, zu denen ein Vertrauensverhältnis besteht:

Frau FW: „Ne, da muss er [Ehemann] schon immer mit [Nachsorge nach Tumorbehandlung]. Da bin ich immer so aufgeregt. Da will ich lieber, dass er mich hinfährt.“

Alle Befragte, die nicht selbst fahren, bestätigen, dass sie im Notfall eine Person hätten, die sie fahren würde. Auch versichern alle Teilnehmer und Teilnehmerinnen, dass sie an jeden Ort gebracht werden würden, an den sie wollen. In den Interviews wurde deutlich, dass sich Personen mit einem PKW gegenüber Personen ohne einen PKW in der Regel zuvorkommend verhalten und diese mit Mitfahrgelegenheiten unterstützen.

Frau RF: „Da hab' ich dann auch eine gute Freundin an der Seite, die fährt Auto und die nimmt dann mit. Wir freuen uns schon immer, sind ein Team.“

Jedoch wurde deutlich, dass die Interviewten vor allem beim Holen und Bringen kein gutes Gefühl haben, andere Personen, ausgenommen den eigenen Ehemann, alleinig für eigene Zwecke zu bemühen. Um die holende und bringende Person nicht zu stark in Anspruch zu nehmen, wird meist die

nächstmögliche Lokalität, die die gewünschte Dienstleistung oder Ware anbietet, aufgesucht. Aus diesem Grund bezieht sich Holen und Bringen vor allem auf Arztbesuche und andere funktionale Erledigungen wie dem Einkaufen. Für Freizeitaktivitäten werden andere Personen selten als Hol- und Bringdienst angefragt. Es zeigt sich hier, dass auf freizeitliche Bedürfnisse eher verzichtet wird, wenn die Wege dorthin nicht selbstständig zu bewältigen sind. Andere Personen möchten die Probanden und Probandinnen damit nicht belasten:

Frau MR: „Aber ich mach’ es nicht. Sind einfache Wege [zur Freundin 15 km entfernt]. Ich hab’ ein wenig Angst, ein bisschen langsam bin ich ja auch. Das mach’ ich nicht mehr. Wenn ich aber mal was zum Fahren habe, dann such’ ich mir schon jemanden. Da hab’ ich schon jemanden zum Fahren, wenn ich zum Doktor rein muss oder was.“

Das Holen und Bringen und das Mitnehmen durch Freunde wird durch Geschenke oder Geld entlohnt. Innerhalb der Familie findet dieser direkte Ausgleich nicht statt. Sowohl beim Holen und Bringen als auch beim Mitnehmen fällt auf, dass ein höheres Maß an Planung und Organisation notwendig ist, um zum gewünschten Ziel zu kommen. Durch Holen und Bringen und Mitnehmen entstehen allerdings auch Zusammentreffen, Kontakte und Kommunikation mit Personen aus dem Netzwerk. Könnten alle Fahrten selbstständig ohne fremde Unterstützung bestritten werden, kämen einige soziale Kontakte möglicherweise nicht zustande:

Frau RF: „Die Nachbarin sagt: ‚Brauchst du was?‘ Ich frag’: ‚Brauchst du was? Wir sind dann füreinander da und das ist ja mehr wert, als wenn ich jetzt da in das Auto steige, weil dann breche ich ja meine anderen Kontakte ab.“

Tabelle 15 zeigt die Mobilität gemeinsam mit Beziehungspersonen im Überblick. Die unter den Punkten „Initiierung“, „Personen“ und „Wegeziele“ genannten Inhalte beziehen sich auf die aus Sicht der Probanden und Probandinnen am häufigsten auftretenden. Die Abgrenzung zwischen Holen und Bringen und Mitnehmen vollzieht sich häufig nicht so klar wie hier aufgeführt.

Tabelle 15 Mobilität gemeinsam mit Beziehungspersonen: Holen und Bringen, Mitnehmen

Holen und Bringen

Beförderung durch eine Beziehungsperson, die das Ziel selbst *nicht* erreichen möchte

Gründe	Befördernde Personen	Wegeziele
▪ Fehlender Führerschein (zumeist bei älteren Frauen) ▪ Fehlende fußläufige Bewegungsfähigkeit ▪ Überforderung die Strecke selbstständig zurückzulegen	▪ Ehemann und Kinder, falls nicht vorhanden dann Freunde ▪ Explizite Auswahl von Personen für bestimmte Zwecke je nach Beziehungsverhältnis (z. B. Vertrauensperson für Arztbesuch)	▪ Zumeist funktionale Ziele ▪ Selten freizeitliche Wegeziele aus Angst vor Überlastung der befördernden Person

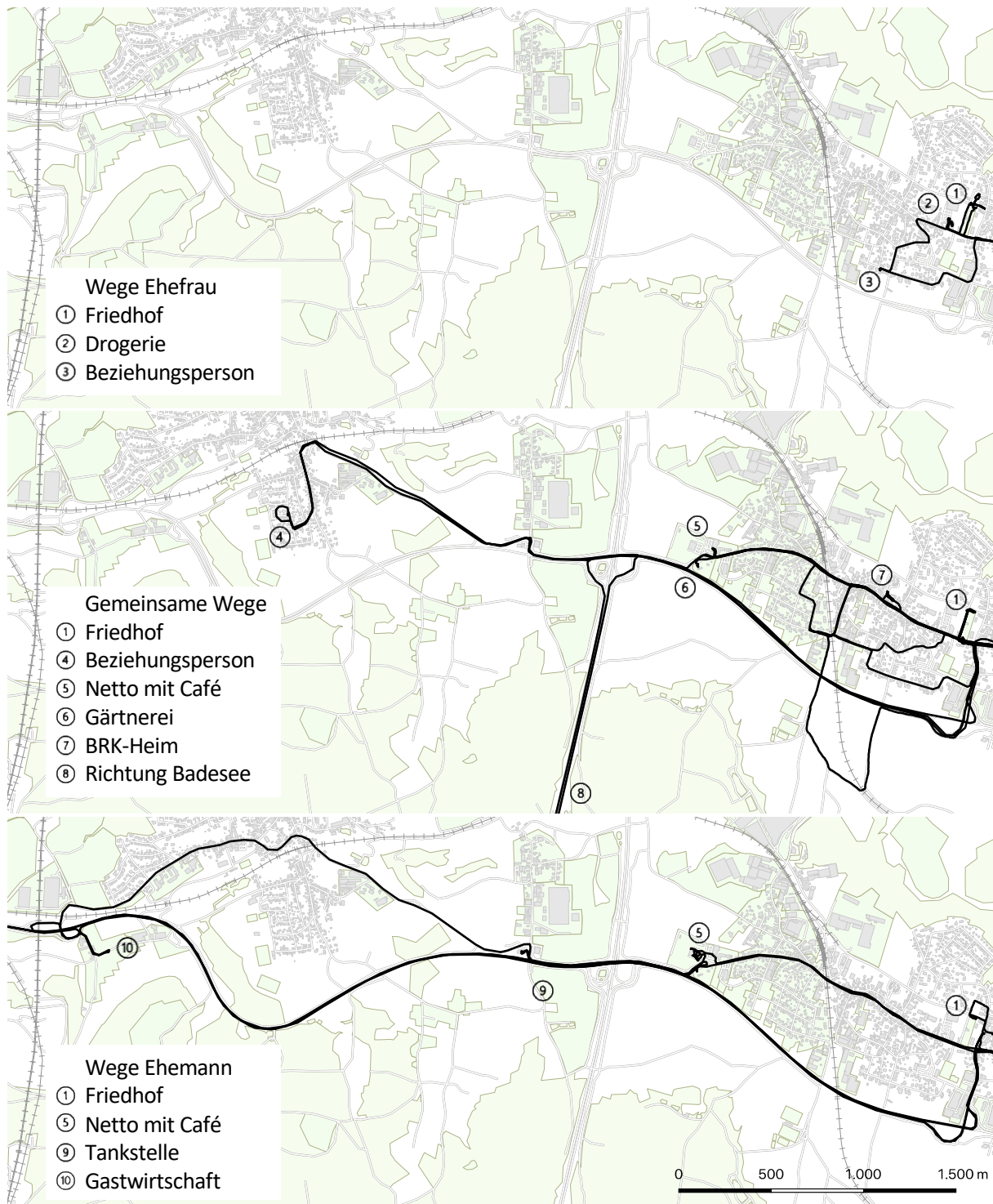
Mitnehmen

Beförderung durch eine Beziehungsperson, die das Ziel selbst *auch* erreichen möchte

Gründe	Befördernde Personen	Wegeziele
▪ Erlebte Gemeinschaft während der Fahrt ▪ Sparsamkeit ▪ Motivation zur Bewegung ▪ Weitere Gründe wie bei Holen und Bringen	▪ Familienmitglieder, dann eher als gemeinsames Gehen/Fahren interpretiert ▪ Befreundete Familien, insbesondere die Ehemänner dieser Familien	▪ Zumeist freizeitliche Ziele ▪ Funktionale Ziele, falls in Verbindung mit freizeitlichen Zielen (z. B. Einkaufen und Kaffeetrinken) oder bei Beförderung durch Familienmitglieder

Das Beispiel in Abbildung 21 verdeutlicht die Mobilität gemeinsam mit einer Beziehungsperson. Bei der gemeinsamen Mobilität handelt es sich hier ausschließlich um das Mitnehmen. Im Vergleich werden auch die getrennt begangenen Wege gezeigt. Da die Ehefrau (Bild oben) ohne PKW unterwegs ist, erreicht sie lediglich funktionale Ziele und Netzwerkpersonen im Ort. Ihr Ehemann (Bild unten) hingegen hält eigenständig Kontakte zu Personen im Nachbardorf aufrecht. Durch das Mitfahren erreicht die Ehefrau Ziele außerhalb ihres fußläufig erreichbaren Umfeldes. Das Mitfahren innerhalb der eigenen Familie wird hier eher als ein gemeinsames Fahren interpretiert. Gemeinsam werden funktionale Ziele sowie freizeitliche Ziele erreicht. Beide geben an, dass die erlebte Gemeinschaft vor allem der Grund für die gemeinsamen Fahrten sei, weniger der fehlende Führerschein der Ehefrau.

Abbildung 21 Wege eines Ehepaars im Vergleich
Eigene Darstellung basierend auf Map data © OpenStreetMap contributors



Wege eines Ehepaars von Freitag bis Sonntag. Oben: Die Frau begibt sich am Freitag früh zu Fuß zu einer Beziehungsperson (3) und anschließend in eine Drogerie (2). Gegen Mittag geht sie auf den Friedhof (1). Mitte: Gemeinsam suchen sie am Samstag die Gärtnerei im Ort (6) und anschließend der Friedhof (1) auf. Gegen Mittag brechen beide mit dem Auto zu einem Spaziergang am Badensee (8) (nicht im Bild) auf. Am Sonntag besuchen sie gemeinsam eine Beziehungsperson im Nachbardorf (4). Unten: Der Ehemann fährt am Freitagvormittag mit dem Auto zum Einkaufen (5), nachmittags spaziert er zum Friedhof im Ort (1). Am Freitagabend begibt er sich nach einem Tankstellenaufenthalt (10) in eine Gastwirtschaft im Nachbardorf (9).

4.4.3.2 Substitution von Mobilität durch Beziehungspersonen

Werden Wege von Beziehungspersonen übernommen, kommt es zur Substitution der Mobilität älterer Personen. Statt des älteren Menschen legt eine andere Person die Strecke zurück.

Bei der Frage, ob andere Personen Gänge übernehmen, erklären zunächst fast alle Probanden und Probandinnen, dass sie alle Wege selbstständig erledigen. Auch die von der Gemeinde eingerichtete professionelle Mobilitätsunterstützung, die gegen eine Gebühr in Anspruch genommen werden kann, werde von den Probanden und Probandinnen nicht benötigt. Bei näherer Nachfrage erläutern einige dennoch Gründe, aus denen es zur Substitution von Wegen kommt (Tabelle 16). Diese Gründe werden vor allem genannt, wenn sich die Probanden und Probandinnen selbst als nicht insoweit mobilitätseingeschränkt wahrnehmen, als dass sie Unterstützung in Form einer Übernahme ihrer Wege benötigen würden. Es komme höchstens dann zur Übernahme von Wegen, wenn eine andere Person den Weg bereits unabhängig des Anliegens der älteren Person zurücklegt.

Tabelle 16 Gründe für die Substitution von Wegen bei nicht-mobilitätseingeschränkten Personen

Praktische Gründe	Gründe auf Basis des sozialen Gefüges
▪ Substituierende Person legt den Weg bereits unabhängig des Anliegens der älteren Person zurück ▪ Geringerer Aufwand für die substituierende Person als für die ältere Person	▪ (innerfamiliäre) Kompetenzen und Aufgabenverteilungen ▪ Zugeschriebene Rollen und Erwartungshaltungen an die substituierende Person

Wege-Substitutionen ergeben sich ebenfalls aus den unterschiedlichen Kompetenzen und Rollen der Personen im Netzwerk. Eine Probandin berichtet, dass ihr Ehemann die bürokratischen Gänge übernehme, da dies in seinen Zuständigkeitsbereich der häuslichen Aufgabenverteilung falle:

Frau TL: (lacht) „Mach‘ ich gar nichts. Dafür habe ich einen Bürokraten geheiratet. Der macht die schriftlichen Sachen. Ämter und so ein Zeugs, habe ich nichts mit am Hut. Bank und alles macht der Chef [Ehemann]. Macht alles der Chef. Da bin ich nicht zuständig.“

Einige Personen erläutern, dass sie sich lieber von bestimmten Beziehungspersonen besuchen lassen, als diese selbst zu besuchen. Als Gründe werden Barrieren wie Treppen oder die geringe Größe der Wohnung genannt. Wenn sie von ihren Kindern besucht werden, hat dies den Charakter des Nachhausekommens der Kinder. Sie erwarten, dass die Kinder zu ihnen kommen. Damit einher geht die Fürsorge der Eltern für ihre längst erwachsenen Kinder und Kindeskindern.

Frau NA: „Ab und an kommt auch mal ein Enkel, der bekocht werden will oder die Tochter wünscht sich mal einen Kuchen, der dann gebacken wird.“

Daneben werden Wege an andere abgegeben, wenn sie für die ältere Person einen höheren Aufwand als für die substituierende Person bedeuten würden. Beispielsweise nimmt die Tochter einer

Probandin einen kurzen Umweg auf ihrem Arbeitsweg in Kauf, um das Anliegen der Mutter zu erfüllen. Würde die ältere Person dem Anliegen selbstständig nachgehen, müsste sie sich erst eine Hol- und Bring-Gelegenheit organisieren.

Probanden und Probandinnen, die bereits Einschränkungen bei der Mobilität aufweisen, versuchen die Substitution von Wegen auf das Minimum zu beschränken oder eigene Ansprüche insoweit zu reduzieren, dass diese Wege wegfallen können. Beispielsweise machten zwei Befragte deutlich, dass sie einfach nur noch die Kleidung trügen, die sie bereits besäßen, um nichts Neues kaufen zu müssen, oder Lebensmittel in größerem Maße tiefkühlen, um sich mehrere Wochen damit versorgen zu können und so unabhängig von Frischwaren und deren Einkauf zu sein. Es scheint entweder wichtiger zu sein, die eigene Selbstständigkeit zu bewahren und die Wege trotzdem selbst zurückzulegen, oder es fehlt an Netzwerkpersonen, die solche Wege substituieren. Tabelle 17 zeigt die fehlende Substitution von Wegen bei mobilitätseingeschränkten Personen:

Tabelle 17 Gründe und Folgen geringer bis fehlender Substitution von Wegen bei mobilitätseingeschränkten Personen

<i>Gründe</i>	<i>Folgen</i>
▪ Priorität der eigenen Selbstständigkeit ▪ Fehlen von Personen, die Wege übernehmen ▪ Unangenehmes Empfinden bei Inanspruchnahme von Substitution ▪ Mangel an (reziproken) Ausgleichsmöglichkeiten für die Substitution	▪ Beschränkung der notwendigen Wege auf ein Minimum ▪ Verzicht auf eigene Ansprüche

Trotz der Angabe einiger mobilitätseingeschränkter Personen, dass es zu keiner Substitution von Wegen aufgrund der eigenen Mobilitätseinschränkungen komme, zeigen einige Beispiele deutlich, dass eigene Wege ausfallen und durch Beziehungspersonen übernommen werden. Diese Beobachtung widersprüchlicher Angaben unterstreicht die Priorität der eigenen Selbstständigkeit im Alter.

Frau MF: „Meine Schwester, [...] die arbeitet ja (...) [in der Fleischerei]. Wenn mal was ist und mir geht es nicht so gut, dann nehme ich mir das raus. Oder jetzt, wenn der Winter kommt, dass ich nicht hinfalle. Sie bringt mir das dann schon mit.“

Bei der Inanspruchnahme von Netzwerkpersonen zur Substitution von eigener Mobilität schwingt die Anforderung an eine mittelfristige Reziprozität mit. Ältere Menschen versuchen, genauso wie bei anderweitigen Forderungen an Beziehungspersonen, diese im Gegenzug auszugleichen. Dieser Ausgleich kann entweder das Übernehmen anderer Wege für die Beziehungsperson, ein Geldbetrag oder ein anderes Entgegenkommen sein.

4.4.3 Mobilität zu Beziehungspersonen

Die Mobilität zu Beziehungspersonen nimmt einen hohen Stellenwert ein. Ein persönliches Treffen von Einzelpersonen oder Gruppen stellt eine intensive Form persönlicher Teilhabe am gesellschaftlichen Leben dar, die sich durch Medien, wie beispielsweise dem Telefon, nicht gänzlich ersetzen lässt. Bei diesen hier besprochenen Zusammenkünften ist in der Regel ein gewisses Maß an außerhäuslicher Mobilität erforderlich. Bei der Mobilität zu Beziehungspersonen fällt auf, dass die durch den geografischen Raum bestimmten Möglichkeiten die Aktivitäten zu einem gewissen Grad vorgeben. Die Mobilität gestaltet sich entsprechend der am Ort vorhandenen Angebote der Beziehungspflege.

Befragte berichten von Mobilität zu Beziehungspersonen, die eher funktionalen Zielen dient und von solcher zu sozialen und freizeithlichen Zwecken. Mobilität zu funktionalen Besuchen zeichnet sich durch die Erledigung von Versorgungsangelegenheiten aus, bei denen Personen aus dem Netzwerk aufgesucht werden, beispielsweise professionelle Kontakte wie Ärzt*innen oder informelle Kontakte, die im Zusammenhang mit Erledigungen stehen (z. B. der Einkauf in der Metzgerei des Bruders).

Frau MF: „Ich muss am Wochenende wieder zur Nachbarin. Bei der einen hole ich mir die Eier. Die machen beim Roten Kreuz mit.“ [Beide Frauen backen ehrenamtlich Kuchen.]

Hingegen handelt es sich bei Mobilität aus sozialen wie freizeithlichen Gründen um informelle Besuche, die in der Nachbarschaft stattfinden, aber auch um klassische regelmäßige Wochenend- und Sonntagsbesuche, bei denen die Familie oder befreundete Familien getroffen werden. Vor allem um eigene, entfernt wohnende Kinder zu besuchen, werden längere Fahrtstrecken zurückgelegt. Andere Personen, die weiter weg wohnen, werden kaum besucht. Hier bestimmt die geografische Verortung und die Enge der Beziehung über die Besuchsfrequenz. Daneben berichten einige Befragte, dass sie Wege auf sich nehmen, um die Gräber bereits verstorbener Beziehungspersonen auf dem Friedhof zu besuchen und auf diese Weise weiterhin mit diesen Personen in Kontakt zu bleiben.

Zusammenkünfte von institutionalisierten Gruppen und Veranstaltungen stehen an zentraler Stelle im Leben der befragten Personen, wenn es um die Außerhausgänge geht. Insbesondere berichten die Frauen von ihrem ehrenamtlichen Engagement⁴⁵ bei Wohlfahrtsverbänden oder anderen karitativen Einrichtungen. Gemeinsamer Seniorinnensport oder das Frauenfrühstück werden gerne wahrgenommen. Im Untersuchungsfeld besteht ein gewisses Angebot an Gruppenaktivitäten, welches die außerhäusliche Mobilität und die Zusammensetzung der sozialen Beziehungen prägen kann (siehe Kapitel 4.4.4.1).

⁴⁵ Dies könnte mit dem Akquise-Verfahren der Probandinnen zusammenhängen. Lokal engagierte Personen wurden von der Seniorenbeauftragten und dem Sozialmanagement der Gemeinde möglicherweise eher für die Teilnahme an der Studie ausgewählt.

Bei all diesen Außerhausgängen handelt es sich um regelmäßige Aktivitäten, die teilweise mehrmals in der Woche ausgeübt werden. Dabei sei nicht nur das gemeinsame Interesse ein Motivator, sondern vor allem das erlebte Gemeinschaftsgefühl.

Frau RF: „Das ist eine [Gymnastik-] Gruppe, die schon bald an die zwanzig Jahr' zusammen ist. Wir sind alle miteinander älter geworden. [...] Aber der Zusammenhalt bleibt trotzdem und die kommen dann [zum Kaffee] auch dazu, die nicht mehr sind [...]. Und das braucht man auch. [...] Das find' ich erstens sehr gut für einen selber und was dann noch bestens ist, ist die Gemeinschaft, der Zusammenhalt. Ich finde, das ist so wichtig im Leben.“

Größere Veranstaltungen werden von Eheleuten meist gemeinsam besucht. Existiert kein Ehepartner mehr, suchen sich ältere Frauen oft Freundinnen, die sie begleiten. Die sozialen Kontakte bei der Veranstaltung motivieren zur Mobilität.

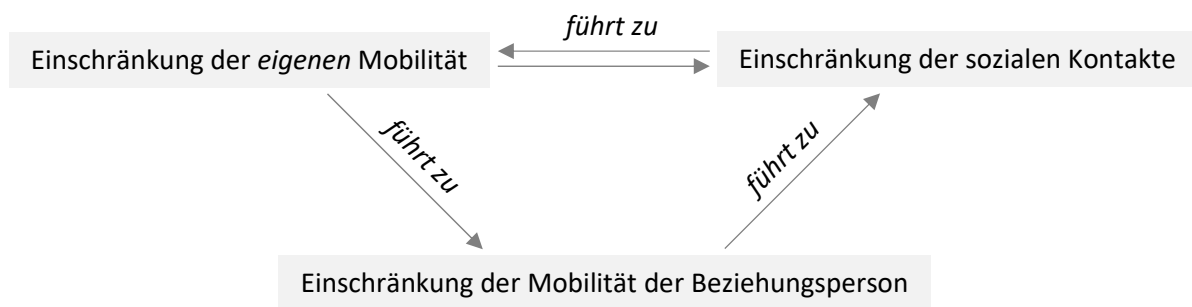
Bei einigen Befragten beschränkt sich der Freundeskreis auf Personen, die ebenfalls regelmäßig an den Treffen von institutionalisierten Gruppen teilnehmen.

Frau GK: „[Mein Freundeskreis besteht] mehr so vom Verein her. Also VDK oder durch das Turnen, das man da jemanden trifft. Arbeitsmäßig oder kollegenmäßig habe ich da nichts. Wie gesagt, höchstens dann noch meine Nachbarin, aber sonst habe ich nichts weiter.“

4.4.3.4 Abnahme der Mobilität und der sozialen Beziehungen

Fast alle Befragten reflektieren ihre außerhäuslichen Mobilitätsaktivitäten, die in Verbindung mit Beziehungspersonen stehen, im Kontext ihres Alternsprozesses. Veränderungen der Mobilität, die in Verbindung mit Beziehungspersonen stehen, stellen viele der Befragten fest. Hinweise auf Veränderungen der Beziehungen durch die Abnahme der eigenen Bewegungsfähigkeit werden eher als negativ empfunden. Nicht bei allen, aber bei vielen Befragten handelt es sich dabei um die Abnahme von Mobilität und von sozialen Beziehungen mit steigendem Alter. Auf welche Art und Weise sich die Abnahme der Mobilität und die Abnahme der sozialen Beziehungen gegenseitig bedingen, lässt sich im Einzelfall nur schwer exakt bestimmen. Die Befragten beschreiben vor allem zwei mögliche Richtungen (Abbildung 22): Einerseits kann die steigende Einschränkung der eigenen Mobilität oder die der Beziehungspersonen zur Verminderung sozialer Kontakte führen. Andererseits führt die Abnahme von Kontakten mit steigendem Alter der Probanden und Probandinnen auch zu einer Abnahme ihrer Mobilität, da Beziehungspersonen nicht mehr in dem Maße wie früher aufgesucht werden können oder gemeinsame Mobilität nicht mehr möglich ist. Auch wenn die befragte Person selbst keine Mobilitätseinschränkungen vorweist, kann sie dennoch durch die Einschränkungen der Altersgenossen ebenfalls betroffen sein.

Abbildung 22 Einschränkung der Mobilität und der sozialen Kontakte



Auch im folgenden Zitat werden diese Einschränkungen beschrieben.

I: „Haben Sie noch andere Verwandte in der Gegend, die Sie besuchen? Frau RF: „Nein, ich komme ja aus dem [Gebirge]. Meine Eltern sind verstorben. Meine Cousine wohnt inzwischen, mit der ich sehr gut war, in [Ort 130 km entfernt]. Meine Schwester wohnt in Hannover, also von daher ist ein Zusammenkommen immer ein bisschen schwierig. Das sind ja doch Strecken, die dazwischen liegen (...).“

Insbesondere wenn Beziehungspartner*innen erkrankt oder gar verstorben sind, hinterlässt dies bei einigen Befragten Lücken im sozialen Netz. Besuche oder gemeinsame Aktivitäten außer Haus sind nicht mehr möglich. Diese Form stellt eine Mischung aus beiden Richtungen dar.

Frau TL: „Alle die, die früher mit gelaufen sind, / wir haben ja noch eine Bekannte, [...] die kriegt keine Luft mehr. Gut, die ist [...] 79, die hat leichtes Asthma [...]. Drüben die Nachbarin, da haben sie auch die Schilddrüse, / die hat es auch mit dem Herz, die schnauft auch wie ein alter Gaul. Und da ist das einfach so. Hat jeder was Anderes. [...] Ja, zu solchen Treffen [Spaziergänge] bin ich meistens alleine.“

Ein befragter Ehemann erzählt, dass er früher mit seiner Frau gerne Ausflüge in das Oberzentrum gemacht hat, um dort Freunde auf dem Markt zu treffen. Seit seine Ehefrau schwer erkrankt ist, geht er selbst nicht mehr zu diesen Treffen. Obwohl er gesund genug wäre, den Kontakt aufrecht zu erhalten, nimmt er diesen aber nicht länger wahr. Andere Befragte erwähnen ähnliche Situationen. Durch die Mobilitätseinschränkungen anderer, älterer Netzwerkpersonen entfällt die gemeinsame Bewegung. Insbesondere kommt es zur Einschränkung der Mobilität bei fehlender, aber erforderlicher Unterstützung durch Beziehungspersonen. Dies gilt vor allem für Wege, die ohne entsprechende Hilfe nicht zu bewältigen sind.

Frau EM: „Da sind wir [drei Freundinnen] immer nach [Ort 10 km entfernt] gefahren und haben ein bisschen eingekauft [Kleidung]. Anschließend [...] da sind wir immer [...] Kaffee trinken gegangen. Geht leider nun jetzt nicht mehr, weil die Frau [...] ist schwer krank. Das war so, wo

wir uns noch was gekauft haben. [...] da sind wir immer hin, aber jetzt kauf' ich mir halt auch nichts mehr. Gibt nichts Neues mehr.“

Erwähnt wurde, dass mit steigendem Alter die Länge der Strecke, die vorhandenen räumlichen Barrieren (beispielsweise unangepasste Räume), größere Höhenunterschiede, Treppen, sowie der Aufwand des Erhaltens der Beziehung und die Qualität bzw. Enge der Beziehung darüber entscheiden, ob Kontakte aufrechterhalten werden. Die Substitution der Mobilität durch Beziehungspersonen sowie die Sicherheitsvorkehrungen besorgter Kinder, um Unfälle zu vermeiden, führen ebenfalls zur Mobilitätseinschränkungen der älteren Personen.

4.4.3.5 Indirekte und direkte Anregung zur Mobilität durch Beziehungspersonen

Beziehungspersonen regen *direkt* oder *indirekt* zur Mobilität an. Direkte Anregung geschieht beispielsweise durch eine konkrete Aufforderung zur Bewegung oder durch Begleitung.

Probanden und Probandinnen geben an, dass sie mehr Motivation zur Bewegung hätten, wenn sie von anderen begleitet würden (Kapitel 4.4.3.1). Dabei handelt es sich meist um sportlich orientierte Aktivitäten wie das Spaziergehen. Bei der Begleitung stehen nicht die Hilfe bei der Bewältigung von Wegen im Vordergrund, sondern die Unterstützung bei der Überwindung der eigenen Antriebslosigkeit durch das Netzwerk:

Frau NA: „Man muss seinen inneren Schweinehund überwinden. Manchmal will man auch gar nicht [draußen laufen]. Aber dann sitzt man so rum und dann sagt doch einer: ‚Los, wir ziehen uns jetzt an und laufen mal ein Stück.‘“

Anhand der in der Studie erhobenen Daten konnten zwei Kategorien für indirekte Anregung zur Mobilität ausfindig gemacht werden. Die erste Kategorie bezieht sich auf Motivation zur Mobilität durch den Vergleich mit anderen, zumeist mit gleichaltrigen Personen. Eine Probandin beschreibt, dass sie trotz Beschwerlichkeiten nach draußen geht und sich bewegt. Sie habe erkannt, dass andere Personen im gleichen Alter, die bereits im Heim leben, das Haus nicht selbstbestimmt verlassen können. Dies gebe ihr Mut und treibe sie an, den „inneren Schweinehund“ (Frau NA) zu überwinden.

Frau NA: „Wenn man dann andere Leute sieht in unserem Alter, die schon im Altenheim sind, wenn man das erfährt, da sagt man sich eigentlich, dass man sich nicht hängen lassen darf, weil man da noch nicht hin will.“

Eine andere Befragte schildert, dass ihre eigenen älteren Verwandten bis ins hohe Lebensalter zur selbstständigen und fast uneingeschränkten Bewegung in der Lage waren. Sie hoffe selbst weiterhin so aktiv zu sein. Sie sei zuversichtlich und versuche sich hinsichtlich ihrer Bewegung nicht „einschüchtern“ zu lassen.

Die zweite Kategorie beschreibt die Motivation zur Mobilität durch die Unterstützung oder anderweitige indirekte Motivation durch Beziehungspersonen. Hier sind insbesondere das Übernehmen von Besorgungen für andere Personen oder indirekte Aufforderungen (wie z. B. geschenkte Reisen oder Tickets) erwähnenswert.

4.4.3.6 Mobilität und spontane Treffen im öffentlichen Raum

Einige Befragte berichten, dass sie im öffentlichen Raum (z. B. beim Spazieren) oder im semi-öffentlichen Raum (z. B. beim Einkaufen in einem Lebensmittelgeschäft) spontan und zufällig Menschen treffen. Diese Personen sind zumeist Bekannte oder Verwandte. Dabei können jedoch auch neue Bekanntschaften mit zuvor Fremden entstehen. Mit diesen Personen wurde vorher kein Treffen vereinbart, es handelt sich um nicht geplante Begegnungen.

Obwohl die Möglichkeit bestünde, Beziehungspersonen nach Hause einzuladen, beschreiben viele Befragte, dass sie lieber den öffentlichen Raum mit seiner „Spontanität und Unverbindlichkeit“ nutzen, um ihre sozialen Kontakte zu pflegen. Der öffentliche Raum bietet damit eine Erleichterung und Entlastung für die Pflege von Kontakten (Abbildung 23). Treffen können kürzer gestaltet werden, benötigen weniger Organisation als ein Hausbesuch (z. B. die Bewirtung von Gästen erfordert Vorbereitung) und bieten die Freiheit einer neutralen Umgebung. Im günstigsten Fall bietet der Raum die bauliche Vorstrukturierung, indem Plätze mit Sitzgelegenheiten ausgestattet sind, sich die Wege zu Versorgungs- und Freizeiteinrichtungen kreuzen und eine angenehme Atmosphäre vorherrscht. Damit einhergehend begrenzt der geografische Raum gleichzeitig die Anzahl der Kontakte, da vorwiegend Personen aus dem näheren räumlichen Umfeld getroffen werden können.

Für spontane Treffen im öffentlichen Raum ließen sich in den Interviews zwei unterschiedliche Motive identifizieren (Abbildung 23): Die Probanden und Probandinnen berichten von planmäßigen Außerhausgängen, um die Wahrscheinlichkeit zu erhöhen, Personen zufällig zu treffen (z. B. beim Einkaufen), bis hin zu nicht geplanten Treffen, die sich ergeben, wenn das Haus zu anderen Zwecken verlassen wurde. Beim erstgenannten Motiv ist das Hinausgehen konkret mit der Hoffnung verbunden, in Kontakt mit anderen Menschen zu kommen.

Frau NA: „Das ist auch die Rentermeile, an den Bahnschienen entlang. Und dann hoffen wir halt immer, dass man mal jemanden trifft, mit dem man mal reden kann. [...] da trifft man zwei oder drei Leute. Da dauert der ganze Gang dann zwei Stunden, weil man sich unterhält.“

Eine Befragte erklärt, dass sie regelmäßige Aufenthaltszeitpunkte und Orte von Bekannten längerfristig studiert, um ein zufällig wirkendes Treffen gezielt herbeiführen zu können. Ihr Vorgehen ist dabei nicht von Anfang an Schritt für Schritt geplant, sondern ergab sich aus Alltagserfahrung und -gewohnheiten.

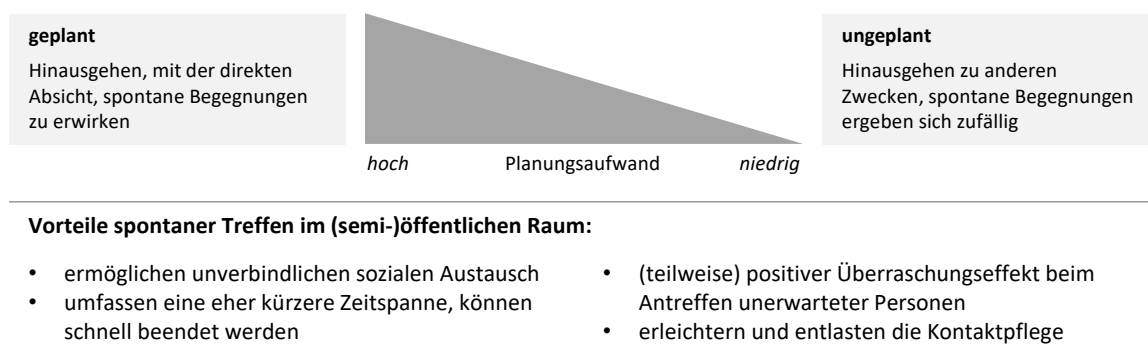
Frau EM: „Unten in der Rewe, das ist klar, die haben ja alle ihre Einkaufszeit. [...] Da sieht man jemanden von früher und unterhält sich. Das ist immer schön. Entweder draußen oder im Laden drin.“

Beim zweitgenannten Motiv handelt es sich um „Zufallsbegegnungen, zwischen Tür und Angel“ (Frau EM), diese scheinen einen besonderen Reiz zu haben. Unverbindlichkeit und der Überraschungseffekt kennzeichnen diese Zufallsbegegnungen.

Frau RF: „Wenn ich die Leute treffe, gibt es immer ein Gespräch und das muntert einen auch wieder auf.“

Spontane, tendenziell eher ungeplante Treffen im öffentlichen Raum dienen der Befriedigung der eigenen Neugierde und des Interesses an der sozialen Umwelt.

Abbildung 23 Planungsaufwand und Vorteile spontaner Treffen im (semi-)öffentlichen Raum



Die älteren Personen der Studie schätzen diese Treffen zumeist, allerdings kann es zu ungeplanten Treffen mit negativer Konnotation kommen, so dass bestimmte Plätze eher gemieden werden, um solchen Treffen aus dem Weg zu gehen.

Frau TL: „Hab‘ ich kein Grab mehr und da gehe ich auch nicht hin [auf den Friedhof] so sehr. Ich laufe im Jahr vielleicht dreimal durch [...]. Und den anderen Leuten ihre Gräber betrachten, das mag ich auch nicht. Das finde ich neugierig. Dann sagen die auch nur: ‚Die läuft auch nur im Friedhof rum und passt auf, dass die Gräber gescheit gemacht sind.‘ Das ist so bei uns. [...] Der Ebersdorfer Friedhof ist schon ein jämmerlicher Staat. Jaja. Nein, das tue ich mir nicht an.“

In diesem Zitat klingt an, dass an öffentlichen Orten wie dem Friedhof Sozialkontrolle ausgeübt wird. Auch das Ansprechen von Normabweichungen und sensiblen Themen in der Öffentlichkeit wird als unangenehm empfunden. Die Bewegung im öffentlichen Raum zu Stoßzeiten kann zwangsläufig zu solchen Konfrontationen führen.

Frau RF: „Da trifft man die meisten Leute, wenn das Wetter schön ist. Und dann laufen die Leute und sagen: ‚Ach und du bist alleine?‘ Das sind so Gründe, wo man dann sagt: ‚Die wissen ja, dass ich alleine bin, das braucht man ja nicht noch sagen.‘ Aber da denke ich auch: ‚Gott, redet doch.‘“

Aus diesen Gründen versuchen manche Probanden und Probandinnen Arztgänge zu vermeiden. Die dort herrschenden Gespräche über Leiden und Gebrechen anderer Personen empfinden sie als unschön. So können Zufallsbegegnungen die Mobilität an sowie zu bestimmten öffentlichen oder semi-öffentlichen Plätzen indirekt einschränken.

Orte, an denen es laut Aussage der Probanden und Probandinnen eher zu spontanen Treffen im (semi-)öffentlichen Raum kommt, sind in Abbildung 24 aufgetragen.

Abbildung 24 Genannte Orte spontaner Treffen im (semi-)öffentlichen Raum
Eigene Darstellung basierend auf Map data © OpenStreetMap contributors



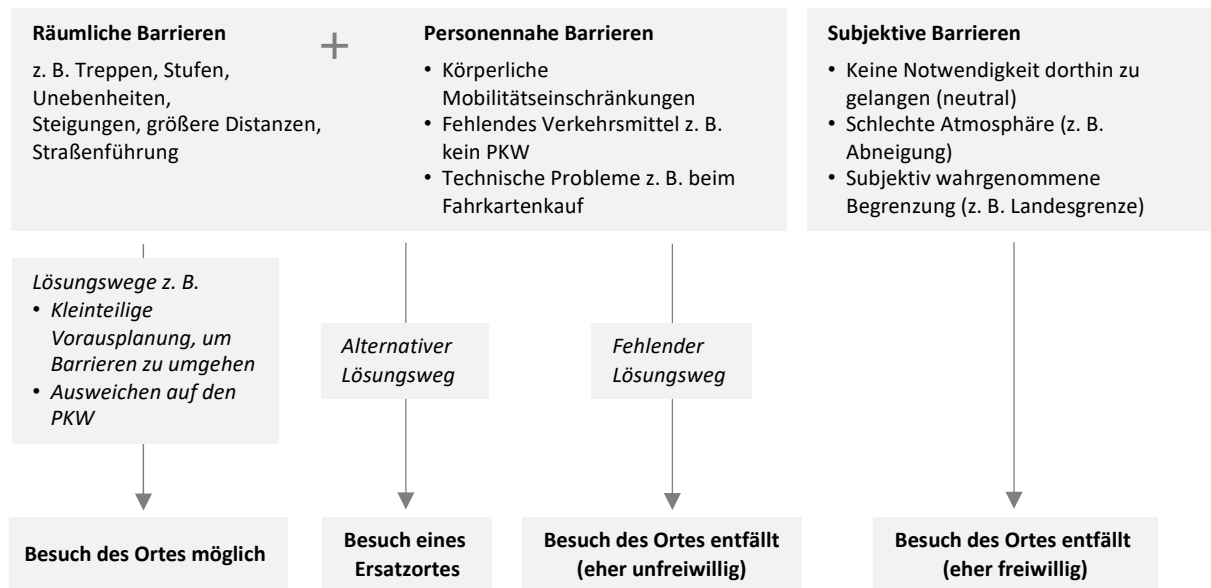
4.4.3.7 Schwer erreichbare und nicht aufgesuchte Orte

Auch wenn fast alle Befragten angeben, dass sie überall hinkämen, wo sie hinwollten, zeigen sich bei genauerer Betrachtung schwer erreichbare und nicht aufgesuchte Orte (Abbildung 25).

Schwer zu erreichenden Gebiete und nicht (mehr) aufgesuchte Orte entstehen zumeist aufgrund natürlicher oder künstlicher, räumlicher Barrieren, die die Mobilität und demzufolge die Alltagsbewältigung und persönliche Treffen und Freundschaften einschränken können (Tabelle 18). Barrieren sind nicht immer nur dann vorhanden, wenn eine Person körperlich oder geistig

eingeschränkt ist. Jedoch führt das Zusammenfallen von Umweltbarrieren des Raums mit Funktionseinbußen auf Seiten einer Person zu erhöhten Erreichbarkeitsproblemen. Barrieren können tatsächliche räumlich-bauliche Barrieren, wie beispielsweise Treppenstufen, sein oder subjektiv wahrgenommene Begrenzungen, die durch die empfundene Atmosphäre und durch persönliche Einschätzungen und Bewertungen eines Orts (z. B. Abneigung) entstehen.

Tabelle 18 Eingeschränkte Erreichbarkeit und Nicht-Aufsuchen von Orten



Die Leistung von QGPS ist es, solche Orte und die Gründe des Nichtaufsuchens ausfindig zu machen. Dies erreicht sie einerseits durch Nennung und Beschreibung entsprechender Orte im Interview aber andererseits auch durch den Vergleich der per GPS erhobenen Wege, wie beispielsweise den Vergleich der Wege mobilitätseingeschränkter mit denen nichteingeschränkter Personen. Die Analyse mit QGPS offenbart konkrete, räumlich verortbare Barrieren, die hier anhand von Beispielen aufgezeigt werden sollen:

Steigungen: Ein Proband wohnt in einem Baugebiet der 1970er-Jahre an einem steilen Hang. Sein Haus liegt dermaßen erhöht, dass es ihm Probleme bereitet zu Fuß aus dem Haus zu gehen, weshalb er selbst kleinere Strecken mit einem motorisierten Fahrzeug zurücklegt. Auch eine Verkehrsanbindung an den ÖPNV würde das Problem nicht lösen, da dennoch der Weg zwischen dem Haus und der Bushaltestelle bewältigt werden müsste.

Straßenführung und Distanzen: Frau EM fährt bekannte Strecken selbstständig mit dem Auto, einige Strecken traut sie sich dennoch nicht mehr zu. Soziale Kontakte werden teilweise durch die

raumspezifische Beschaffenheit verhindert. So entfällt der Besuch des Grabs nahestehender Personen und der Freundin im Nachbarort.

Frau EM: „Nein, das [Auto] fahre ich noch. Weiter fahre ich nicht. Zum Gärtner und zum Rewe. Eine Zeit bin ich auch noch zum Friedhof gefahren, aber da ist so eine dumme Einfahrt, das mache ich nicht mehr.“

Frau EM: „Gerade Strecke [zur Freundin], dann kommt die Kreuzung nach [Nachbarort], alles kein Problem, ich trau' mich aber nicht zu fahren. Richtung [Oberzentrum, Nachbarort], da wohnt sie. Trau' mich aber nicht zu fahren.“

Unebenheiten: Ein beliebtes Ziel der befragten älteren Menschen ist der samstägliche Markt im Oberzentrum des Landkreises. Das Kopfsteinpflaster des Marktplatzes bereitet Schwierigkeiten.

Herr EH: „Und wir haben hier [auf dem Marktplatz] Kopfsteinpflaster. [...] Man muss selbst sehr aufpassen, wo man hinläuft. Man muss mehr auf seinen Weg gucken als woanders hin. Da kann einem so ein Plattenunterschied schon zum Verhängnis werden.“

Um diese Erreichbarkeitsprobleme zu lösen, wurden verschiedene Strategien genannt, wie das Ausweichen auf den PKW oder das Aufsuchen barriereärmerer Ersatzorte. Ebenfalls fällt auf, dass die befragten älteren Menschen mit Bewegungseinschränkungen den Raum kleinteiliger wahrnehmen und ihre Wege und die konkreten Strecken mehr im Voraus planen.

Herr AS: „Früher sind wir in [Oberzentrum] am Samstag zum Einkaufen oder zum Schauen oder mal auf dem Markt und haben da was gekauft. Jetzt, wenn man älter wird, meine Frau ist nicht mehr zu Fuß so gut, da hat sich das erledigt. Wir fahren jetzt mehr die Stellen an, wo man mit dem Auto fast bis vor die Tür fahren kann.“

Sind solche Strategien nicht (mehr) möglich, verzichten einige Personen auf derartige Aktivitäten.

Auf die Frage nach Orten oder Wegen, die unschön seien, die ungerne aufgesucht würden oder zu denen man bewusst nicht hin gehe, gab es Antworten, die sich in zwei Kategorien aufteilen lassen. Die eine Kategorie sind die als neutral empfundenen Orte, die keine besondere Attraktivität auf die Probanden und Probandinnen ausüben und mit keinem besonderen Ziel verbunden sind, so dass es keinen Grund gibt, diese aufzusuchen.

Frau TL: „Wo geh ich denn nie hin? Nach [angegliedertes Dorf] geh ich ganz wenig. Das ist der Ortsteil, da gehe ich auch nicht hin. Was tue ich denn da unten? – selten.“

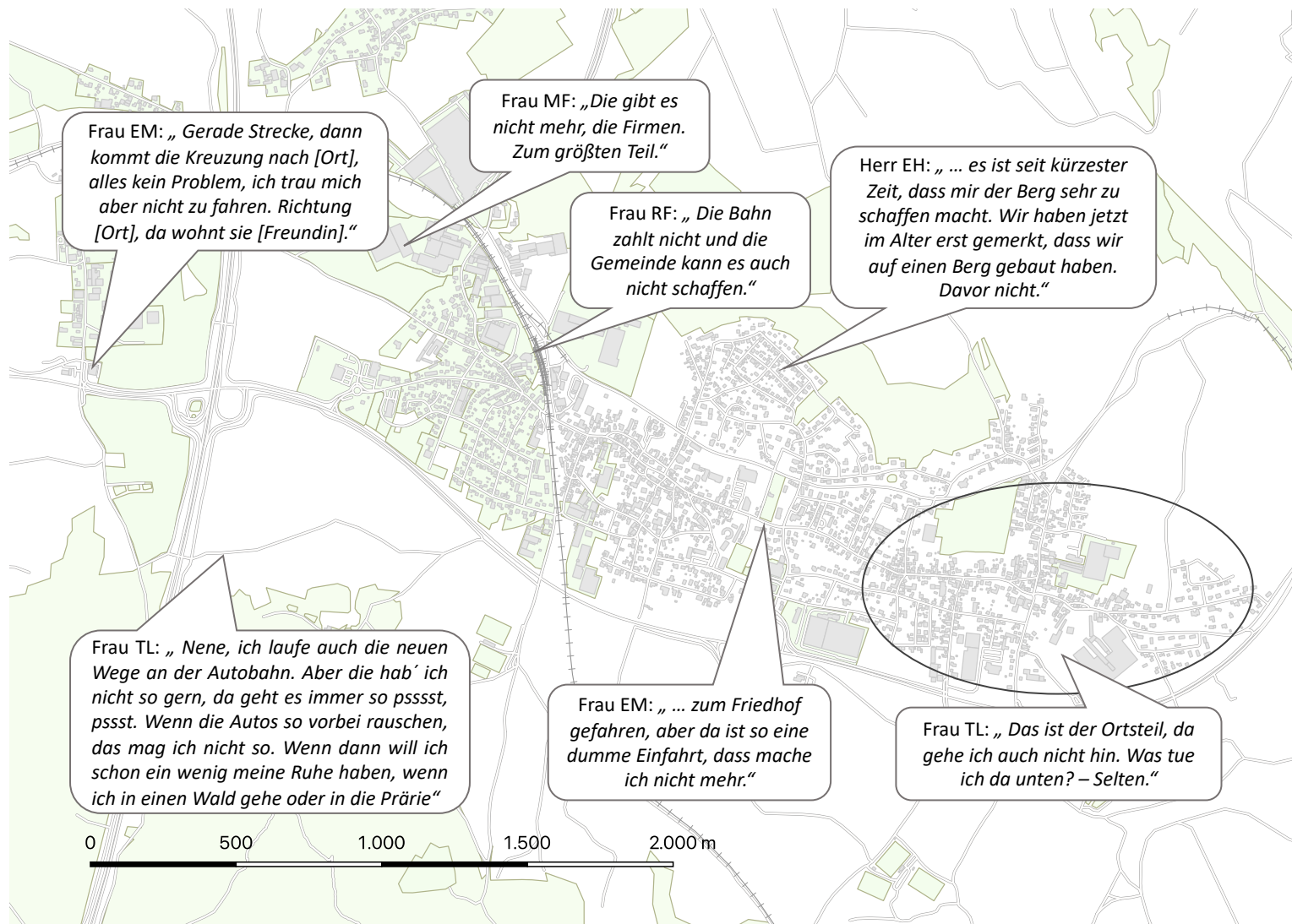
Die zweite Kategorie beinhaltet Orte, die von den Probanden und Probandinnen negativ bewertet werden. Das können bauliche oder atmosphärisch als „Schandfleck“ empfundene Orte sein oder auch

Orte, mit denen einzelne Personen negative Erinnerungen verbinden, beispielsweise Häuser, in denen nun verstorbene Freunde oder Verwandte wohnten. Als Beispiel eines baulich oder atmosphärisch unangenehmen Ortes wird das Bahnhofsgelände, welches aufgrund fehlender finanzieller Mittel nicht fertig gestellt wurde, genannt. Auch der Häuserleerstand und der Verfall einiger Firmengelände schmälert das Wohlbefinden, insbesondere dann, wenn es Orte sind, an denen diese einmal selbst gewohnt oder gearbeitet haben. Auch die schwächere wirtschaftliche Lage der Region und der Mangel an Arbeitsplätzen beschäftigt die Befragten, obwohl sie sich im Nacherwerbsleben befinden. Dennoch fehlen ihnen Betriebe und wirtschaftliche sowie gesellschaftliche Bewegung in der Region. Zwar ist das für die vorliegende Arbeit ausgewählte Forschungsgebiet nicht so stark durch Insolvenz, Wegzug und Leerstand geprägt wie angrenzende Orte, dennoch musste die Region in den letzten Jahren einige wirtschaftliche und (infra-)strukturelle Einbußen hinnehmen.

Die ehemalige Grenze zwischen Ost- und Westdeutschland stellt eine immer noch (subjektiv) vorhandene Barriere für Mobilität und soziale Beziehungen dar. Nur ein befragtes Ehepaar erzählt von regelmäßigen gegenseitigen Besuchen von Freunden, die in einer ca. 20 km entfernten Stadt in den neuen Bundesländern leben. Die wenigsten der Befragten pflegen Beziehungen, die die Bundeslandgrenze überschreiten, noch werden die angrenzenden Gebiete in den neuen Bundesländern für andere Zwecke aufgesucht. Dies kann einerseits den Grund haben, dass in den Gebieten in den neuen Bundesländern nicht genügend (Infra-)Struktur vorhanden ist, andererseits kann dies eine Folge von Routine sein. Orte, die früher nicht aufgesucht wurden bzw. werden konnten, werden im Alter nicht mehr erschlossen. Dies gilt insbesondere dann, wenn die Orte als unattraktiv wahrgenommen werden, beispielsweise durch ihre Geschichte oder durch eine schwache (Infra-)Struktur, baulichen Verfall oder empfundene kulturelle Unterschiede.

4.4 Ergebnisse

Abbildung 25 Auswahl schwer erreichbarer und nicht aufgesuchter Orte
Eigene Darstellung basierend auf Map data © OpenStreetMap contributors



4.4.4 Der Zusammenhang der außerhäuslichen Mobilität, der sozialen Kontakte und des regionalen Kontexts mit der Lebenszufriedenheit (zu Forschungsziel B)

Die Komponenten des individuellen Sozialraums, Mobilität, soziale Kontakte und räumliche Aspekte gewinnen im Alter an besonderer Bedeutung. Vor allem vor dem Hintergrund veränderter Mobilität im Alter kann ihr Stellenwert für die Lebenszufriedenheit zentral werden.

In den folgenden Abschnitten soll thematisiert werden, welche Relevanz diese Faktoren im Hinblick auf die Lebenszufriedenheit haben. Dabei werden sie subjektiven Einschätzungen von Probanden und Probandinnen bezüglich ihrer räumlichen Umgebung erörtert. Raum- und beziehungsbezogene Vorstellungen der eigenen zukünftigen Bewegungsfähigkeit sowie Lösungswege für zukünftig fehlende Mobilität werden reflektiert. Das Kapitel endet mit einer Einschätzung, inwiefern Mobilität substantiell für ein zufriedenstellendes Leben im Alter ist. Die Bedeutung der Mobilität für die Lebenszufriedenheit stellt eine gewichtige Erkenntnis für die Frage nach der Verbindung zwischen dem sozialen Raum und der Lebenszufriedenheit im Alter dar.

4.4.4.1 Die Verbindung des regionalen Kontexts mit der Lebenszufriedenheit

Die folgenden Ergebnisse lassen erkennen, dass die räumliche Umgebung und ihre Ausstattung einen von den Probanden und Probandinnen wahrgenommenen Faktor für ihre Lebenszufriedenheit darstellen.

Die selbstständige alltägliche Lebensbewältigung wird durch das Angebot an funktionalen und freizeitlichen Zielen im Ort erleichtert. Alle Probanden und Probandinnen erklären, dass ihr Dorf sehr gut mit notwendigen Einkaufsmöglichkeiten und medizinischer Versorgung sowie mit Kommunalbehörden ausgestattet ist. Mobilitäts erleichternd sind dabei insbesondere die gute Verkehrsanbindung mit dem PKW sowie das neu gestaltete „Einkaufszentrum“ (Frau RF) (Abbildung 26), der zentrale, barrierefreie Ort im Dorf, an dem Einkaufsmöglichkeiten, Behörden, Bank und Post mit ausreichend Parkplätzen und einer Busanbindung verknüpft sind. Alle Teilnehmerinnen und Teilnehmer empfinden dies als positive städtebauliche Entwicklung.

Frau TL: „Ich sag‘ immer: ‚Wir haben ja alles im Ort.‘“

Die Studienteilnehmer und -teilnehmerinnen empfinden dieses Angebot als umfassende Versorgung. Fällt die Versorgungslage schmaler aus, wie im Nachbarort, ist jedoch ein höheres Maß an Mobilität erforderlich, um sich zu versorgen.

Abbildung 26 Einkaufsmöglichkeiten im Dorf



Zwischen dem Lebensmittelmarkt und der Drogerie liegt der Friedhof (graues Gebäude mit Glockenturm im Hintergrund). In unmittelbarer Nähe befinden sich das neue Café am Friedhof, eine Apotheke, die Gemeindeverwaltung, die Post und eine Bank.

Gelobt werden von einigen Teilnehmern und Teilnehmerinnen die Autobahnanbindung und die Möglichkeit, auf einfachem Wege mit dem PKW zu mehreren Einkaufszentren (Baumarkt, Tankstelle, Werkstatt, Apotheke, Drogerie, Fast-Food usw.) im Industriegebiet des Oberzentrums oder zu einer ähnlichen Ansammlung von Geschäften im Industriegebiet des Nachbarorts (Schuhläden, Kleidungsgeschäfte, Gartenmarkt, Möbelmärkte, Café, Apotheke, Supermärkte) zu gelangen.

Häufig positiv erwähnt wurden naturnahe Flächen, ausgebaute Spazierwege und Ausflugsziele in der Umgebung beispielsweise im „Heiligen Land“ (Herr AS) (katholische Region südlich der Gemeinde) die mit dem PKW erreichbare Berge, Kirchen, Klöster, Schlösser und Burgen vorhält, die zur Bewegung im Freien anregen. Diese werden zur Erholung und zur Pflege sozialer Kontakte aufgesucht.

Herr HW: „Am Sonntag gehen wir zu Bekannten und machen unsere Sonntagseingehe. Abends, um 17.30 Uhr treffen wir uns da in irgendeinem Lokal.“

Besonders beliebt ist das Naherholungsgebiet, das sich südlich ans Dorf anschließt und am Waldrand liegt. Ein gut ausgebauter Spazierweg, von den Teilnehmern und Teilnehmerinnen „Rentnermeile“ oder „Rentnerhighway“ genannt, erleichtert das Spazierengehen im Alter und wird daher besonders oft frequentiert. Dort kommt es des häufig zu spontanen Treffen (siehe Kapitel 4.4.3.6).

Frau TL: „Da läuft es sich sehr schön. Wenn der Wind geht, ist es dahinten sehr schön warm. Geschützt. Schön.“

Eine zentrale Rolle zur Mobilität und Kontaktpflege im Leben vieler Probanden und Probandinnen spielen die ortsansässigen Vereine und Gemeinschaften (siehe auch Kapitel 4.4.3.3). Diese Vereine und Gemeinschaften bieten neben einem wöchentlichen Programm Fahrten und Veranstaltungen an.

Einige befragte Frauen engagieren sich ehrenamtlich für diese Angebote. Das durch zivilgesellschaftliche Akteure gestaltete Programm in der Gemeinde empfinden die Befragten als vielfältig und auf die Zielgruppe der Senioren und Seniorinnen zugeschnitten, auch wenn einige dieses Angebot nicht nutzen.

Frau RF: „Die Gemeindearbeit läuft eigentlich durch die AWO ganz gut. Dann finden von der Kirche auch immer so Fahrten statt.“

Darüber hinaus spielt das Wissen um soziale Unterstützung durch die Sozialplanung der Gemeinde eine Rolle. Die Gemeinde ist in den Augen der meisten Befragten engagiert und setzt sich ihrer Ansicht nach für die Belange der älteren Menschen ein⁴⁶. Dies vermittelt ihnen ein Gefühl der Sicherheit und der sozialen Einbindung, der Beteiligung und der Nähe zu Bürger*innen. Die von der Gemeinde eingeräumte politische Mitsprache älterer Menschen zeigt ihnen, dass sie als Bevölkerungsgruppe ernst genommen, wertgeschätzt und als wichtig erachtet werden. Insbesondere das gesteigerte Interesse an der Vorhaltung entsprechender altersadäquater Gesundheits-, Pflege-, Betreuungs- und Unterstützungsangebote der politischen Vertretung lässt die Zufriedenheit steigen.

Frau RF: „Wenn die Zeit kommt, bin ich dabei, denn unser Sozialdienst hier in Ebersdorf ist sehr gut, dass muss ich denen schon lassen. Helfer vor Ort, alles da.“

Die Heimatverbundenheit, die viele Befragte für ihren Ort empfinden, trägt ebenfalls zur Lebenszufriedenheit bei. Fast alle Befragte fühlen sich mit ihrem Ort sehr stark verbunden und identifizieren sich mit ihm in hohem Maße.

Herr LA: „Ebersdorf ist an sich nicht schlecht. Ich bin ein Ebersdorfer und ich möchte auch nicht woanders hin.“ Frau NA: „Ich auch nicht!“

Die Heimatverbundenheit lässt manche Probanden und Probandinnen über negative Eigenschaften der dörflichen Strukturen hinwegsehen. Dies zeigt sich an Aussagen wie: *Frau RF: „Ich hab’ persönlich keine Ansprüche“, „Man nimmt es an und ist zufrieden damit“*. Das lässt anklingen, dass sich besonders immobile Personen der Stichprobe mit den Beschränkungen des Aktivitätsraums abfinden und auf die Heimatverbundenheit besinnen. Somit zeigen sie sich trotz defizitärer Lage mit der Wohnumgebung zufrieden:

Frau GK: „Besonders gut ist Ebersdorf nicht. Besonders gut ist, dass die Einkaufsmöglichkeiten besonders gut sind für die Leute. Dass da viel gegeben ist. Aber sonst, so schön ist Ebersdorf

⁴⁶ Dieser Eindruck kann durch das Stichprobenauswahlverfahren verzerrt worden sein. Für die Auswahl wurden nur Personen angesprochen, die dem Sozialmanagement oder der Seniorenbeauftragten der Gemeinde bekannt sind. Es liegt nahe, dass diese Personen den Institutionen gegenüber positiv gestimmt und über die Angebote aufgeklärt sind.

auch nicht (lacht). Wir sind da aufgewachsen, wir kennen es nicht anders, es ist halt Heimat. Man fühlt sich wohl, weil man seine Freunde und Bekannte hier hat. Aber jetzt direkt Ebersdorf selber als Ort: Es geht. Es ist nicht so dolle. Wir haben wassermäßig nichts da. Keinen See, keinen Fluss. Das ist eigentlich nicht so. Man hat die Flur und den Wald und so, es geht. Man muss zufrieden sein.“

Auffällig ist, dass sich diejenigen Probanden und Probandinnen, deren Wahlheimat ihre Wunschheimat ist, und diejenigen, die im Dorf oder in der Nähe geboren und aufgewachsen sind, stärker mit dem Ort identifizieren und zufriedener mit ihrer Wohnumgebung sind. Frau RF ist vor ca. 60 Jahren aus einem anderen Bundesland in den Ort gezogen und spürt trotz der langen Wohndauer gelegentlich Anschlussprobleme, welche sie belasten:

Frau RF: „Dann sagen sie immer: ‚Dann geh‘ doch hier [in Ebersdorf zur Diamantenen Konfirmation statt im Geburtsort].‘ Ich sage: ‚Ich komme nicht. Es ist lieb gemeint, dass ihr mich in dieser Reihe aufnehmen wollt, aber ich komme nicht. Ihr könnt von früher hier erzählen, ich sitze daneben, aber ich kann ja nicht mitreden, von der Schulzeit, von der Kinderzeit und dem und dem.‘ Das macht einen traurig. Kann traurig machen.“

In den beiden Zitaten wird ein zentraler Punkt deutlich: Die (Infra-)Struktur des Orts wird von beiden Probandinnen als gut und ausreichend beschrieben, ein Gefühl der Verbundenheit entwickelt sich aber aus den sozialen Kontakten. Je besser die Beziehungen zu Verwandten und Freunden am Ort, desto höher ist die Lebenszufriedenheit der älteren Personen. Enge soziale Kontakte und gegenseitige Hilfe in der Nachbarschaft sind für die Befragten essenziell, um sich in ihrer Wohnumgebung zurechtzufinden. Viele berichten, dass sie sich auf ihre Nachbarn verlassen könnten, wenn sie Hilfe bräuchten. Die angenehme Atmosphäre, erzeugt durch diese Sicherheit, wird von den Senioren und Seniorinnen geschätzt. Kurze Wege zu Freunden und Verwandten in der Nachbarschaft erleichtern die Pflege der sozialen Kontakte. Angebote am Ort können diese sozialen Kontakte fördern und (infra-)strukturell den Weg der Kontaktaufnahme erleichtern. Gemeinsame Feste und Feiern stärken die Identifikation mit dem eigenen Wohnort und schaffen Verbindungen zu den Nachbarn. Fehlende (Infra-)Strukturen am Ort würden häufig durch die gegenseitige Unterstützung in sozialen Beziehungen ausgeglichen, so die Probanden und Probandinnen. Da ortsansässige Vereine und Verbände viele Personen einbinden und Angebote organisieren oder mobilitätsfördernde Ressourcen für Mitglieder bereithalten, nehmen sie großen Einfluss auf die Raumausstattung und soziale Beziehungen. Diejenigen Probanden und Probandinnen, die sich nicht als Teil dieser zivilgesellschaftlichen Organisation von Gemeinschaft verstehen, erleben schneller soziale Isolation und erhalten weniger Unterstützung durch andere. Nicht jede der befragten älteren Personen bewegt sich gerne in Vereins-

oder Verbandsstrukturen. Die Sozialkontrolle und der Druck, sich freiwillig engagieren zu müssen oder die Vereinsziele zu unterstützen, werden von manchen nichtinvolvierten Personen als zu hoch empfunden. Einige Probanden und Probandinnen berichten, dass diese Gemeinschaften oft eine lange gemeinsame Geschichte hätten. Frühere negative Vorfälle würden bei Zusammenkünften Jahre später wieder zur Sprache gebracht. Würde man einmal ausgeschlossen, sei es schwer, wieder in die Gemeinschaft hineinzufinden. Dies zeigt sich unter anderem im Beispiel der gescheiterten Teilhabe am Vereinsleben, über welche ein Probandenehepaar berichtet:

Frau FS: „Oder wenn vom Turnverein Veranstaltungen waren [sind wir hin], aber mein Mann ist ja dann ausgetreten. Das war damals ganz blöd [...].“

Auch wenn alle Probanden und Probandinnen angeben, mit ihrem Wohnort zufrieden zu sein, fehlen einigen Orte und Angebote, die das soziale Miteinander fördern und die Lebensqualität steigern würden. Genannt wurde ein zentral gelegener Gasthof, eine gestaltete Dorfmitte oder ein Marktplatz, die zum Verweilen einladen, ein Park, die Öffnung des Schwimmbads der Schule oder eine Busverbindung zum am Berg gelegenen Ortsteil. Ältere Menschen nutzen den öffentlichen Raum zu spontanen Treffen, da die Unverbindlichkeit Entlastung bei der Beziehungspflege bietet (Kapitel 4.4.3.6). Diese Vorschläge werden im Interview zwar ausgesprochen, aber dennoch gleichzeitig revidiert und Skepsis geäußert. Aus Wissen oder eigener Erfahrung heraus wird erklärt, dass kein Platz im Ort dafür wäre, dass sich solche Annehmlichkeiten schwer finanzieren lassen und sich solche Einrichtungen nicht lohnen, da sie nicht angenommen werden. Dies lässt sich zum Beispiel daran erkennen, dass verfügbare Angebote wie der Bürgerbus von den Befragten nicht in Anspruch genommen werden. Zu sehen ist dies ebenfalls an der Einschätzung zu dem baldig öffnenden Café gegenüber dem Friedhof (Abbildung 27). Einige Befragte erhoffen sich einen neuen Treffpunkt, aber äußern sofort Zweifel.

Frau TL: „Aber ich sag‘ jetzt schon, am Anfang sind die Ebersdorferinnen wie Damen und dann verläuft das wieder alles im Sande. Hatten wir ja schon alles. Verläuft alles im Sande. Aber gut, vielleicht läuft das Café da unten, weil gegenüber ist der Friedhof. Wenn die Leute rausgehen. Im Sommer vielleicht ein Eis oder sowas. Aber ich weiß es nicht.“

Ihre Hoffnung, dass sich dieses Café hält, begründet sie mit den vielen Rentner*innen, die im Ort leben und den Friedhof besuchen und anschließend das Café nutzen würden. Gleichzeitig erwähnt sie das Überangebot an Cafés, die in die bestehenden Supermärkte integriert seien.

Abbildung 27 Das neue Café gegenüber dem Friedhof



Der Ort besaß bis vor einigen Jahren einen Gasthof mit deutscher Küche, der über einen großen Biergarten und einen Festsaal verfügte.

Aufgrund der Schließung des Gasthofs nehmen einige Befragte das Fehlen eines zentralen Treffpunkts wahr. Zuvor konnten dort beim Essen oder bei Veranstaltungen Kontakte gepflegt werden. Ein Proband erzählt vom Dorfstammtisch im kleinen, der Gemeinde angehörigen Dorf als informelle aber dauerhaft eingerichtete Institution. Der Stammtisch sei dann möglich, wenn sich ein Gasthaus im Dorf befinde, das für alle Teilnehmer fußläufig erreichbar ist. Vor dem Hintergrund der Mobilitätseinschränkungen im Alter zeigt sich, wie wichtig fußläufig erreichbare Lokale sein können. Eine Probandin berichtet, dass sie seit der Insolvenz des ortsansässigen Gasthauses nicht mehr die Möglichkeit gehabt hätte, Essen zu gehen. Andere Lokale lägen weiter entfernt, so dass sie dorthin gefahren werden müsste. Dazu fehlt ihr aber die Unterstützung aus dem sozialen Netzwerk.

Frau EM: „Hab’ ich auch nicht. Ich such mal einen, der mit mir Essen geht, gescheites Essen. Jetzt die Kürbissuppe und Pilze. Wir hatten hier ein Gasthaus, aber in Ebersdorf ist das so bescheiden. Da hat es immer eine Zeit Kürbissuppe gegeben und Pfiffer mit Serviettenkloß. Das ich mal jemanden hätte, der sagt: ‚Kommst du mit Essen?‘.“

Auch wenn dies von den Befragten nicht vermisst wird, zeigt sich in den Gesprächen und den GPS-Wegeaufzeichnungen, dass es keine fachärztliche Versorgung (ausgenommen Zahnärzte und einen Nervenarzt) im Ort gibt. Dies nehmen die Befragten laut Eigenaussage jedoch nicht als problematisch

wahr. Es gibt Arztpraxen und medizinische Einrichtungen im Oberzentrum, diese können mit dem PKW oder teilweise mit der Bahn erreicht werden. Für eine speziellere Versorgung müssen die Bewohnenden auf die ca. 120 km entfernte Metropole zurückgreifen. Psychiatrische Versorgung existiert im Oberzentrum, zusätzlich werden die Nachbarlandkreise auf der eigenen Bundeslandseite in Anspruch genommen.

Es besteht bei einigen Befragten der Wunsch nach alternativen Wohnformen bei Pflegebedürftigkeit im Ort. Das vorhandene Haus für Pflege und Betreuung wird nur von einzelnen Studienteilnehmern und -teilnehmerinnen als annehmbare Option in späteren Jahren angesehen, da sie bereits Erfahrungen beim Besuch mit dieser Einrichtung sammeln konnten. Dennoch möchten einige der befragten älteren Personen in der Nähe der eigenen Heimat und so selbstständig wie möglich leben, wenn sie zu Hause nicht mehr allein leben können.

Frau EM: „Wenn dann gehe ich bei uns ins Altenheim. Wenn ich da dann rüber gehe, die kenne ich alle. Die [Personen aus dem Nachbardorf] sind da, die [Personen aus einem anderen Nachbardorf] und ich bin die [nennt eigenen Namen im Dialekt, wie sie von anderen genannt wird: Berufsbezeichnung, Familienname]. Ich hab' dann jemanden zum Plaudern. Wenn ich woanders hingeh, muss ich die ja erst kennenlernen.“

Daher wurde in den Gesprächen das Interesse an einem betreuten Wohnen nach Vorbild anderer Einrichtungen im Landkreis geäußert. Eine solche Einrichtung würde als weniger einschränkend empfunden. Der tägliche Kontakt zu schwer Pflegebedürftigen oder Demenzkranken, wie er im vorhandenen Heim am Ort stattfindet, erschwere die Entscheidung für einen Umzug ins Heim. Der Umzug in eine betreute Wohngemeinschaft würde mit weniger einschneidenden und als negativ empfundenen Veränderungen einhergehen.

Frau RF: „Ich habe eine Bekannte, die wohnte hier in Ebersdorf. [...] Jetzt ist sie in [Name des Ortes, ca. 15 km entfernt] in so einem betreuten Wohnen. Ich war ganz überrascht. [...] Die wohnt in einer Wohngemeinschaft mit zehn Leuten und sagt sie, die besprechen, was sie essen möchten, und das klappt alles. Da wäre sie zufrieden da oben. [...] Da war die ganz glücklich. Sie kann zu jeder Zeit anrufen, wenn sie was braucht, und das kriegt sie. Das finde ich schon mal gut.“

Den meisten Probanden und Probandinnen fällt auf, dass die wirtschaftliche Lage in ihrer Region und speziell ihres Gemeindegebiets angespannt ist. Auch wenn sie im Nacherwerbsleben nicht direkt betroffen sind, spüren sie den Abbau der Arbeitsplätze und die fehlende Wirtschaftskraft. Wahrgenommen werden der Verfall der Industriegebäude und dessen Folgen. Es belasten die

Schließungen einiger Institutionen und die fehlenden Finanzmittel in der Gemeindekasse, die sich beispielsweise in unabgeschlossenen Bauprojekten widerspiegeln.

Frau RF: „Wir haben hier keine Lokalität. Was ist früher in Ebersdorf ein- und ausgegangen!? Sagenhaft war das! Die Polsterfirmen, aber es sind Veränderungen. Die gibt es nicht mehr, die Firmen, zum größten Teil.“

Ein Befragter schildert, welche Angebote im kleinen Dorf, welches zur Gemeinde gehört, „noch“ (Herr AS) existierten. Er scheint eine negative zukünftige Entwicklung zu erwarten. Einige Befragte beobachten den Anstieg des Anteils älterer Personen in der Gemeinde: dass es im Ort „nur noch Rentner“ (Frau TL) gäbe, wird negativ bewertet. Hier führen einerseits eine schlechte Atmosphäre im Ort und andererseits konkrete Defizite in der Ausstattungs- und (Infra-)Struktur zum Unmut. Atmosphäre und konkrete Defizite können also auf die Zufriedenheit älterer Menschen mit dem umgebenden Raum einwirken. Auch wenn die angespannte Wirtschaftslage mit all ihren Folgen von den Befragten registriert wird und Besorgnis verursacht, gibt allerdings keiner der älteren Menschen konkret an, aus diesem Grund unzufrieden mit der Wohnumgebung zu sein. Hier setzt ein Mechanismus ein: Der wirtschaftliche Abbau kann schwerlich von Einzelpersonen aufgehalten werden, die wenigsten älteren Menschen sehen die Möglichkeit, dieser flächendeckenden Veränderung entgegenzuwirken. So kommt es zwar zu einer negativen Bewertung der Lage, da beispielsweise nicht nur Arbeitsplätze verringert werden, sondern auch Teile der (Infra-)Struktur, die ältere Menschen direkt betreffen. Aber da diese Lage nicht verändert werden kann, wird sie von den Probanden und Probandinnen hingenommen.

Herr HW: „Für mich ist das erledigt und ich muss machen, was ich kann. Man muss mit dem zufrieden sein und nach vorne schauen. Wir gewinnen nichts dabei, wenn man nachtrauert.“

Ähnlich verhält es sich mit den Gebieten, die schwer oder gar nicht erreicht werden (Kapitel 4.4.3.7). In der Regel entziehen sich diese Einschränkungen in der Rauman eignung der Wahrnehmung. Befragte erinnern sich erst nach längerem Nachdenken an diese Gebiete, die sie als defizitär bewerten. Je stärker die Rauman eignung eingeschränkt ist, desto schwerer lassen sich Alltagsversorgung organisieren und soziale Beziehungen pflegen. Je nach Stärke der Betroffenheit lassen diese Einschränkungen bei manchen Probanden und Probandinnen unterschwellige, negative Befindlichkeiten zurück. Das Defizit wird allerdings selten der Rauman stattung oder der fehlenden Unterstützung durch Beziehungspersonen zugeschrieben, sondern meist der eigenen (körperlichen) Bewegungseinschränkung.

4.4.4.2 Die Verbindung der eigenen mobilitätsbezogenen Zukunft mit der Lebenszufriedenheit

Die Befragten⁴⁷ wurden gebeten, ihre Einschätzungen abzugeben, wie sie sich ihre eigene Mobilität in fünf bis fünfzehn Jahren vorstellen. Die Befragung zeigt, dass für die Probanden und Probandinnen ihre eigen mobilitätsbezogene Zukunftsaussicht für die Einschätzung der Lebenszufriedenheit von Bedeutung ist. Sehr häufig erwarten die Befragten kurz- und mittelfristig Mobilitätseinschränkungen; die Erwartung allein mindert bereits die Lebenszufriedenheit. Sie geht aber mit der Hoffnung einher, nicht die selbstständige, körperliche Mobilität vollständig zu verlieren, sondern lediglich Einschränkungen spüren zu müssen.

Frau GK: „Aber doch, ein gewisses Quantum ist dann doch noch zu machen.“

Die genannten Zukunftsaussichten entsprechen der impliziten Vorstellung einer Mobilitätsabnahme und einer Einschränkung des Aktionsraums mit zunehmendem Alter. Gewonnen werden diese Einschätzungen durch einen herrschenden Stereotyp des Alternsprozesses, durch eigene bisherige Erfahrungen mit dem Alternsprozess sowie durch den Vergleich mit anderen Personen im Netzwerk. Andere wiederum möchten sich mit den Zukunftserwartungen nicht auseinandersetzen. Sie wollen sich erst dann Gedanken über Lösungsmöglichkeiten machen, wenn tatsächlich eine problematische Situation auftreten sollte, da eine frühzeitige Auseinandersetzung mit möglicherweise eintretenden Einschränkungen die Gedanken bereits im Vorfeld negativ beeinflussen könne. Implizit erwartet diese Position offensichtlich eine zukünftige Einschränkung der Mobilität. Auf der anderen Seite blockiert diese Verdrängungsstrategie das frühzeitige Auffinden von Lösungen. Mit möglichen Unterstützungsleistungen bei der Mobilität durch Netzwerkpersonen oder mit in der Umgebung vorhandenen Angeboten setzt sich die Position nicht präventiv auseinander. Somit verharrt sie in der unbefriedigenden Situation.

Frau RF: „Oh, das soll man wissen? Das weiß man nicht. Annehmen wie es ist und dann kann ich erst eine Lösung finden. Es nützt nichts, wenn ich mich abends ins Bett lege und darüber nachdenke und finde auch keine Lösung oder habe ich eine und die erfüllt sich nicht, dann bin ich enttäuscht, das ist die andere Seite. [...] Ja, das hat eigentlich das Leben einen gelehrt. [...] Weil das hat dann umso länger gedauert, weil die guten Gedanken nämlich dann fort waren unter Umständen. Das bringt nichts, soweit vorausdenken. In dem Fall kann man gar nicht

⁴⁷ Diese Frage wurde nicht allen Teilnehmenden gestellt. Beispielsweise musste Frau EM bereits während des Gesprächs weinen, als sie den Prozess ihrer abnehmenden Mobilität schilderte. Um die Frau nicht noch mehr an ihr Leid zu erinnern, wurde von der Frage nach den Zukunftsaussichten in Bezug auf die Mobilität Abstand genommen. Bei anderen Teilnehmenden war es schwer, das Gespräch zu beenden, ohne die Grenzen der Höflichkeit zu verletzen. Daher wurde die Frage aus Zeitgründen gestrichen.

so weit voraus denken. Denn man weiß nicht, wie man drauf ist. Da habe ich die alleinige Entscheidung nicht.“

Bis auf zwei Befragte schildern alle implizit ein Altersbild der abnehmenden Mobilität und verbinden dies mit negativen Empfindungen. Diese Veränderungen in der Lebensqualität werden als nur in geringem Maße beeinflussbar wahrgenommen. Dies erklärt sich daraus, dass entweder keine mobilitätsunterstützenden Lösungsansätze bedacht wurden oder diese nicht greifen. Personen, die bereits von altersbedingten Mobilitätseinschränkungen betroffen sind und dadurch bereits Erfahrungen mit der erwarteten Einschränkung haben, zeigen zwar Trauer über den Verlust, versuchen sich aber an die neue Situation anzupassen oder sich mit ihr abzufinden und damit ihre Zufriedenheit wiederherzustellen.

4.4.4.3 Die Rolle der Lösungswege zukünftig fehlender Mobilität für die Lebenszufriedenheit

Von einigen Probanden und Probandinnen wurde betont, dass ihre derzeitige und erwartete Zufriedenheit damit zusammenhängt, ob zufriedenstellende Lösungswege für zukünftig fehlende Mobilität vorhanden sind. Um mögliche Lösungen zu finden, werden die Substitutionsstrategien bekannter betroffener Personen beobachtet. Die bedeutendste Kompensationsmöglichkeit stellt die Unterstützung aus dem eigenen sozialen Netzwerk dar. Dabei setzen die älteren Studienteilnehmer und -teilnehmerinnen auf ihre Ehepartner und die eigenen Kinder. Andere hingegen möchten ihre Familie nicht belasten, gleichzeitig betonen sie, dass dies voraussichtlich unvermeidbar sein wird. Besonders die Unterstützung durch eigene Kinder widerstrebt den Vorstellungen der eigenen elterlichen Rolle. Daher möchten sie lieber auf professionelle Helfende zurückgreifen, auch wenn der Gedanke nicht vollständig befriedigend zu sein scheint.

Ebenfalls wird der Einsatz technischer Hilfsmittel von vielen Studienteilnehmern und -teilnehmerinnen in Betracht gezogen. Sie bewerten die Entwicklung dieser vielfältigen Unterstützungsmöglichkeiten als positiv. Erfahrungen mit dem Einsatz von Mobilitätshilfsmitteln aus dem nahen sozialen und räumlichen Umfeld dienen als Grundlage für diese Bewertung:

Frau TL: „Na gut, es gibt ja jetzt diese Gehhilfen, diesen Rollator. Es gibt ja jetzt viele Sachen, die auch im Haushalt alles erleichtern. Das ist ja das Schöne. Da kann man sich trotzdem betun. Man ist nicht so hilflos wie früher. [...] Die Nachbarin Hilde drüben z. B., [...] die läuft mit ihrem Rollator, im Haus mit Krücken und draußen mit dem Rollator.“

Hilfsmittel sind mit der Angst vor gesellschaftlicher Abwertung verbunden. Dies scheint aber nicht so schwer zu wiegen wie der Verlust der Selbstständigkeit.

Frau TL: „Da muss man sich ja nicht schämen, es läuft ja Gott und die Welt mit so einem Teil [Rollator] rum.“

Lässt es die kognitive Leistungsfähigkeit zu, ist eine weitere Lösungsmöglichkeit das Ausweichen auf und Herstellen von angepassten Umgebungen. Aus Erfahrung früherer Mobilitätseinschränkungen berichtet ein Proband, dass er sich durch die gezielte Recherche nach barrierefreien Häusern im Vorfeld seinen Urlaub oder den Besuch von Veranstaltungen ermöglichen hat. Außerdem sieht er die Anpassung des eigenen Hauses und der selbst gestaltbaren Wohnumgebung als Kompensationsmöglichkeit. Dies wird zwar als beschwerlich und aufwändig empfunden, aber stelle die Zufriedenheit wieder her.

Eine andere Möglichkeit der Kompensation ist das Beschränken auf andere sinnstiftende Tätigkeiten, die unabhängig von der Mobilität durchgeführt werden können. Diese Möglichkeit wird jedoch nicht als zufriedenstellend bewertet:

Frau TL: „Gut, ich kann mich auch anders beschäftigen. Ich kann stricken, ich kann lesen und häkeln und alles. Aber einfach die frische Luft, das ist schon was Anderes.“

Letztlich wird als Lösung die Beschränkung auf die noch selbstständig bestreitbaren Wege gesehen sowie die Aktivierung sozialer Ressourcen (z. B. Holen, Bringen und Mitfahren, Kapitel 4.4.3.1, Substitution von Wegen Kapitel 4.4.3.2) für nicht selbstständig bewältigbare Wege. Auch an dieser Stelle kommt zur Sprache, dass Beziehungspersonen in diesem Fall dann nur noch für kürzere Wege und zur Versorgung um Unterstützung gebeten werden würden.

Das Vorhandensein von Lösungswegen für zukünftig fehlende Mobilität hilft grundsätzlich, Ängste vor der Zukunft abzubauen. In welchem Ausmaß bereits verschiedene Kompensationsmöglichkeiten vorausgedacht wurden, steht in Verbindung mit der Lebenszufriedenheit. Dabei ist die Lebenszufriedenheit abhängig von der Qualität der Lösungsmöglichkeiten. Dennoch können diese die Bewegung außer Haus nicht ersetzen und tragen daher nur begrenzt zur Zufriedenheit bei. Insbesondere wenn die Lösung der Verzicht auf Mobilität lautet, sind Probanden und Probandinnen mit dieser nicht zufrieden.

4.4.4.4 Die Verbindung von Mobilität und Lebenszufriedenheit im Alter

Die Bedeutung der Mobilität für die Lebenszufriedenheit im Alter drückt sich in Zuschreibungen wie „wichtig“, „Unabhängigkeit“, „Grundbedürfnis“, „Freude“, „seelischer Ausgleich“ und „Dankbarkeit“ sowie einer erhöhten Bemühung des Erhalts von Mobilität durch Ergreifen von Sicherheitsmaßnahmen und Training aus. Kann Mobilität nicht erhalten werden, empfehlen die älteren Personen die Akzeptanz der Situation, um die Lebenszufriedenheit zu erhalten.

Eine befragte Person setzt die Mobilität außerhalb ihrer Wohnung mit Lebensqualität gleich. Dabei verweist sie darauf, dass eine Einschränkung der Mobilität für sie zugleich eine Einschränkung der Freiheit und Selbstbestimmung bedeutet.

Herr HW: „Dass ich mich frei bewegen kann. Dass ich das machen kann, was ich machen möchte. Dass ich keine fremde Hilfe brauche. Dass ich mich selbst noch bewegen kann und das tun und lassen kann, was ich gern möchte. [...] Dass man sich noch bewegen kann im und außer Haus, das ist wichtig. [...] das ist wichtig, dass man das behält. Dass man diese Lebensqualität sich erhält. Wenn das nicht mehr ist, würden wir dem schon nachtrauern. Das wäre was, wo ich sagen würde: ‚Da fehlt mir was.‘ Da ist dann schon viel Lebensqualität verloren gegangen.“

Wie im vorangegangenen Zitat zu sehen ist, wird das Wort „wichtig“ bei fast allen Interviews sehr häufig im Zusammenhang mit Mobilität und Lebenszufriedenheit gebraucht.

Frau TL: „Alles bedeutet das für mich. [...] Aber wie gesagt, für mich bedeutet das viel, ganz ganz viel. Das ich da einfach noch so gut zu Fuß bin und raus kann. Das ist für mich ganz wichtig. [...] Also alles bedeutet die Mobilität für mich.“

An anderen Aussagen wird deutlich, dass Mobilität außer Haus gleichzeitig für Selbstständigkeit, Freiheitserleben und Unabhängigkeit steht. Unabhängigkeit bezieht sich dabei insbesondere darauf, keine fremde Hilfe in Anspruch nehmen zu müssen. Die Bewegung außer Haus ist eine Selbstverständlichkeit, sie gehört zum täglichen Leben und stellt ein Grundbedürfnis dar.

Herr HW: „[Außerhäusliche Mobilität ist etwas,] was zum täglichen Leben gehört. Was nicht außergewöhnlich ist.“

Mobilität und das damit verbundene Verlassen des Hauses bietet den seelischen und körperlichen Ausgleich zu psychosozialen Belastungen des Alltags. Sie ist eine Bewältigungsstrategie und entlastet. Dabei dient entweder das angesteuerte Ziel als Rückzugsort oder die körperliche Bewegung selbst dient dem Stressabbau und der Entspannung. Meist spielt dabei die Bewegung in der freien Natur eine Rolle.

Frau TL: „Wenn [ich laufe,] dann will ich schon ein wenig meine Ruhe haben, wenn ich in einen Wald gehe oder in die Prarie. [...] Wenn einem die Decke auf den Kopf fällt oder zu viel gearbeitet hat im Haus, dann denk ich: ‚Jetzt musst du mal raus, jetzt lässt du das alles liegen und gehst einfach mal los, damit du wieder zur Besinnung kommst!‘ [Wenn ich nach Haus komme], dann ist alles okay, dann ist der Kopf wieder frei.“

Zudem ist Bewegung eine Freizeitbeschäftigung, die aus Freude und zum eigenen Vergnügen ausgeübt wird und die als Ausgleich für Alltagsbelastungen dient. Dabei kann die Bewegung zu Fuß oder mit einem Verkehrsmittel ausgeführt werden (z. B. Motorradfahren).

Viele Probanden und Probandinnen drücken ihre Dankbarkeit aus oder geben an, froh über ihre Mobilität außerhalb der Wohnung zu sein. Daraus lässt sich einerseits sehen, dass Mobilität als nur in geringem Maße kontrollierbar angesehen wird. Andererseits impliziert diese Dankbarkeit, dass fehlende Mobilität die Lebensfreude vermindere. Dankbarkeit erwähnen vor allem Befragte, deren Mobilität vorübergehend stärker eingeschränkt war.

Frau GK: „Ich bin froh, dass ich noch fit bin und Fahrrad fahren kann, so, dass ich meine Sachen mit dem Fahrrad erledigen kann. [...] Ich bin froh, dass ich das machen kann. Ich bin froh, dass ich meinen Führerschein hab‘. [...] Da bin ich froh, dass ich mit dem Auto fahren kann. Zu Fuß, ich bin dankbar, dass ich noch gut zu Fuß bin und laufen kann und da keine Probleme mit habe.“

Der hohe Stellenwert der (eigenständigen) Mobilität für die Lebenszufriedenheit spiegelt sich in den Bemühungen um den präventiven Erhalt der Mobilität durch erhöhte Vorsicht und Sicherheitsvorkehrungen wider. Ebenfalls trainieren Probanden und Probandinnen regelmäßige Bewegung durch Spazieren gehen, Sport oder Gymnastik. Es wird betont, dass Mobilität und die damit verbundene Lebenszufriedenheit zu einem gewissen Teil in der Eigenverantwortung liegt. Einsicht und Selbstreflexion führten zur Verhaltensänderung und erhöhten Wertschätzung der Mobilität. Häufig kam diese Erkenntnis durch bereits erlittene Einschränkungen oder kleinere Unfälle, die leicht Mobilitätseinschränkungen hätten verursachen können. Auch wenn die präventiven Erhaltungsmaßnahmen Disziplin erfordern und ihnen kurzfristig nicht immer Freude bereiten, sehen die Befragten den langfristigen positiven Effekt.

Frau TL: „Ich hab‘ immer nur Angst, ich bin manchmal ein wenig schnell die Treppe hinunter, dass ich nicht mal runtersegel. Aber wir haben ja jetzt überall so etwas, dass es nicht so rutschig ist. Einen Handlauf zum Festhalten, das muss man schon haben! Das gewöhnt man sich auch an, gleich hin – festhalten. Das ist schon richtig so, man muss ja nicht leichtsinnig werden. Man soll es nicht herausfordern. Nicht herausfordern!“

Frau GK: „Ich hoffe, dass ich weiterhin so mobil bleibe. Deshalb mache ich auch meine ganzen Gymnastik Sachen, weil es wichtig ist. Diese Fitness Sachen mache ich auch echt nur, weil der Orthopäde damals zu mir gesagt hat [...] ‚Sie müssen für ihre Muskulatur was tun!‘ Vor 10 Jahren. Ich bin froh, dass ich da gehört habe.“

Die Akzeptanz der abnehmenden Mobilität und der dafür verantwortlichen geringeren körperlichen Belastbarkeit stellt laut den Befragten einen Prozess dar, der grundlegend für die Lebenszufriedenheit im Alter ist. Es kann einige Zeit dauern, bis sich eine Akzeptanz der veränderten Lebensumstände und der geringeren realisierten Mobilität einstellt, dennoch werde dadurch die Lebenszufriedenheit (wieder) hergestellt.

Frau NA: „Sie sagen, es geht halt alles langsamer. Wenn man das kapiert hat, dann kommt man damit klar. Aber ich sag‘ es mal ganz ehrlich, man braucht seine Zeit, um damit fertig zu werden und akzeptiert das, dass es nicht mehr so geht wie früher, auch nicht mehr so flott. [...] Aber das muss man akzeptieren und das dauert.“

4.4.5 Zusammenfassung der Ergebnisse

Vor der zusammenfassenden Ergebnisdarstellung soll an dieser Stelle eine Gesamtschau der extrahierten Konzepte aus den analysierten Inhalten gegeben werden (Tabelle 19).

Tabelle 19 Gesamtschau der extrahierten Konzepte

Konzepte zu Forschungsziel A	<i>Mobilitätsmuster und ihre subjektiven Interpretationen</i>
	Wegeanzahl und -längen, Verortung von Wegen
	Motive der Mobilität außer Haus
	Verkehrsmittelwahl: Zu Fuß, Auto, Fahrrad, Bus und Bahn
	Verkehrsreduzierende und -verursachende Unternehmungen
	Veränderungen der außerhäuslichen Mobilität
	<i>Relation im sozialen Raum – Der Bedeutungszusammenhang von außerhäuslicher Mobilität, sozialen Kontakten und regionalem Kontext</i>
	Mobilität gemeinsam mit Beziehungspersonen
	Substitution von Mobilität durch Beziehungspersonen
	Mobilität zu Beziehungspersonen
	Abnahme der Mobilität und der sozialen Beziehungen
	Indirekte und direkte Anregung zur Mobilität durch Beziehungspersonen
	Mobilität und spontane Treffen im öffentlichen Raum
	Schwer erreichbare und nicht aufgesuchte Orte
Konzepte zu Forschungsziel B	<i>Der Zusammenhang der außerhäuslichen Mobilität, der sozialen Kontakte und des regionalen Kontexts mit der Lebenszufriedenheit</i>
	Die Einschätzung der Verbindung des regionalen Kontexts mit der Lebenszufriedenheit
	Die Verbindung der eigenen mobilitätsbezogenen Zukunft und der Lebenszufriedenheit
	Die Rolle der Lösungswege zukünftig fehlender Mobilität für die Lebenszufriedenheit
	Die Verbindung von Mobilität und Lebenszufriedenheit im Alter

Ergebnisse zu Forschungsziel A

Mithilfe von QGPS können Mobilitätsmuster mit geografischem Bezug und ihre subjektive Interpretation herausgestellt und sozialräumliche Relationen zwischen außerhäuslicher Mobilität, sozialen Kontakten und regionalem Kontext beschrieben werden (Forschungsziel A). Mobilitätsmuster beschreiben die Gestaltung außerhäuslicher Mobilität und liegen den Relationen im sozialen Raum zugrunde.

Welche Muster der Mobilität lassen sich erkennen und wie interpretieren ältere Menschen diese?

Es existieren verschiedenartige Muster außerhäuslicher Mobilität. Die Unterschiede lassen sich teilweise auf die körperliche Verfassung, das Geschlecht, die Wohnlage, die PKW- und Führerscheinverfügbarkeit und auf bestehende Mobilitätsunterstützung sowie die Ausprägtheit des persönlichen Bedürfnisses nach Mobilität zurückführen.

Die fußläufige Mobilität stellt sich als der wichtigste Aspekt der Bewegungsfähigkeit heraus, allerdings wird daneben der PKW als häufig genutztes und alternativloses Verkehrsmittel beschrieben. Steht ein PKW zur Verfügung, erhält dieser meistens den Vorzug vor anderen Verkehrsmitteln. Über die Nutzung von alternativen Verkehrsmitteln entscheiden Faktoren wie die eigene körperliche Verfassung, die Verfügbarkeit zugeschnittener, barrierefreier Angebote, die Verfügbarkeit professioneller oder privater Unterstützung bei der Nutzung sowie die Stärke des eigenen Bedürfnisses nach Erreichung anderer Orte.

Gemeinsam nennen die Befragten funktionale, soziale und erlebnisorientierte Gründe als Motive für Mobilität. Zur Ausgestaltung der alltäglichen Mobilität lassen sich zwei Intentionen erkennen: Die bewusste Reduktion von Wegen durch das Zusammenlegen mehrerer Ziele auf einer Strecke und die Wahl der kürzesten Wege. Letztere bezieht sich häufig auf das Erreichen funktionaler Ziele. Daneben wird bei der Mobilität eine Steigerung des Nutzens (wie z. B. die Nutzung des Wegs als Möglichkeit der Erholung) vor allem bei Wegen zu sozialen oder freizeitlichen Zwecken angestrebt, die zu einer bewussten Ausdehnung von Wegen führt.

Auch wenn die Befragten Veränderungen der Mobilität mit steigendem Alter wahrnehmen, sind die Bewertung und das Erleben dieser unterschiedlich. Häufig kommt es zu zwei wahrgenommenen Veränderungsursachen: Zunächst verändert der Austritt aus dem Erwerbsleben die Mobilität, zu einem späteren Zeitpunkt kommen körperliche Beschwerden hinzu, die die Mobilität reduzieren. Diese können schleichend einsetzen oder sich an „Wendepunkten“ abzeichnen. Mobilitätsreduktion kann zwar als positive Entlastung erlebt werden, allerdings bewerten die Probanden und Probandinnen diese vielmehr als Einschränkung.

Welche Relationen im sozialen Raum zwischen außerhäuslicher Mobilität, sozialen Kontakten und dem regionalen Kontext zeichnen sich ab und in welchem subjektiven Bedeutungszusammenhang stehen diese?

Die gefundenen Verbindungen zwischen der außerhäuslichen Mobilität, den sozialen Kontakten und den Örtlichkeiten sind vielfältig. Sie geben Hinweise, wie der individuelle Sozialraum älterer Personen verstanden werden kann.

Mobilität gemeinsam mit Personen aus der Familie oder dem weiteren sozialen Netzwerk lässt sich in *Holen und Bringen* und *Mitnehmen* kategorisieren. Holen und Bringen ist eine Art Dienstleistung, die alleinig für die in Anspruch nehmende Person erbracht wird, Mitnehmen hingegen ist die Beförderung einer zusätzlichen Person zu einem Ziel, das die befördernde Person selbst auch erreichen möchte. Diese Beförderung kann einerseits deshalb geschehen, weil selbstständige Mobilität nicht möglich ist und weitere Personen zur Unterstützung benötigt werden (z. B. aufgrund eines fehlenden Führerscheins), andererseits dienen auch das Gemeinschaftserleben, Sparsamkeit oder die höhere Motivation zur Bewegung mit anderen als weitere Gründe. Befördernde Personen sind zuerst der eigene Ehemann oder die eigenen Kinder, daneben Verwandte oder Freunde. Es kommt zur expliziten Auswahl der Beförderungsperson nach Wegeziel und Beziehungsverhältnis.

Eine weitere Relation zwischen Mobilität und Beziehungspersonen ist die *Substitution von Wegen*. Übernimmt eine andere Person eine Wegstrecke, kommt es zum Ersetzen von Mobilität durch Beziehungspersonen. Zunächst erklären die Befragten, dass eine Substitution nicht aufgrund eigener Mobilitätseinschränkungen stattfindet. Vielmehr handele es sich bei der Übernahme um andere Gründe, wie beispielsweise die Aufgabenverteilung innerhalb der Familie. Anhand indirekter Angaben zeigt sich allerdings, dass es dennoch wegen altersbedingten Mobilitätseinschränkungen zur Übernahme von Wegen kommt.

Das Angewiesensein auf Beförderung oder Substitution von Wegen verursacht unangenehme Gefühle, weshalb die Inanspruchnahme eher auf funktionale Ziele beschränkt, ein reziproker Austausch favorisiert und der kürzeste Weg gewählt wird, um die Belastung für die leistende Person so gering wie möglich zu halten. Je weiter die Strecke zu Freunden, Einrichtungen oder anderen Zielen, desto eher setzen Befragte diese aus, wenn ein selbstständiges Erreichen nicht mehr möglich ist. Der für Beförderung und Substitution als erhöht empfundene Planungs- und Ausgleichsaufwand hindert an der Befriedigung von Mobilitätsbedürfnissen. Je höher die Abhängigkeit von anderen Personen bei der Mobilität ist, desto eher wird auf die Befriedigung nicht lebensnotwendiger Bedürfnisse (wie z. B. freizeitliche Wege) verzichtet. Das Gefühl selbstständig und unabhängig sein zu können, scheint wichtiger als das Erreichen von Mobilitätszielen zu sein, für die sie die Hilfe anderer in Anspruch genommen werden müsste.

Einen hohen Stellenwert nimmt die *Mobilität zu Beziehungspersonen* ein, da persönliche Treffen eine besondere Qualität haben. Diese beinhaltet funktionale Besuche wie das Aufsuchen professioneller Kontakte und insbesondere soziale und freizeitliche Motive wie das Treffen von Familie, Freunden oder Nachbarn. Auch das freizeitliche Aufsuchen institutionalisierter Kontakte spielt eine große Rolle im Leben vieler Probanden und Probandinnen. An Vereinen, Gruppen und Veranstaltungen wird regelmäßig aus inhaltlichen Gründen, teilweise jedoch vorrangig aus Gründen der Kontaktpflege

teilgenommen. Bei der Mobilität mit und zu Beziehungspersonen fällt auf, dass die im geografischen Raum verorteten Möglichkeiten die Mobilität zu Beziehungspersonen zu einem gewissen Grad vorgeben. Die Mobilität gestaltet sich entsprechend der am Ort vorhandenen Angebote.

Daneben *regen Beziehungspersonen zur Mobilität an*. Diese Anregungen geschehen direkt, wie mit der Aufforderung gemeinsam nach draußen zu gehen, oder indirekt, beispielsweise mit dem Schenken von Tickets oder Reisen. Zugleich erzeugt der Vergleich der eigenen Mobilität mit der anderer Motivation zur Mobilität.

Viele der Befragten stellen die *Abnahme von Mobilität und von sozialen Kontakten mit steigendem Alter* fest. Einerseits kann die zunehmende Einschränkung der eigenen Mobilität oder die der Beziehungspersonen zur Verminderung sozialer Kontakte führen. Andererseits führt die Abnahme von Kontakten mit steigendem Alter ebenfalls zu einer Abnahme ihrer Mobilität, da Beziehungspersonen nicht mehr in dem Maße wie früher aufgesucht werden können oder gemeinsame Mobilität nicht mehr möglich ist. Erwähnt wurde, dass mit steigendem Alter die Länge der Strecke, die vorhandenen räumlichen Barrieren, die zu tragenden Kosten und die Qualität der Beziehung darüber entscheiden, ob Kontakte aufrechterhalten werden. Sicherheitsvorkehrungen besorgter Kinder führen ebenfalls zur Mobilitätseinschränkungen der älteren Personen.

Eine sozialräumliche Relation, bei der sich die Verbindung von Mobilität, sozialen Kontakten und der geografischen Umgebung gut ablesen lässt, sind *spontane Treffen im öffentlichen Raum*. Die Probanden und Probandinnen berichten von planmäßigen Außerhausgängen, um die Wahrscheinlichkeit zu erhöhen, Personen zufällig zu treffen (z. B. beim Einkaufen), bis hin zu nicht geplanten Treffen, die sich ergeben, wenn das Haus zu anderen Zwecken verlassen wurde. Beide Arten der Treffen sind im Vorfeld nicht vereinbart worden. Die älteren Personen schätzen diese Treffen nicht nur aufgrund ihrer Unverbindlichkeit, allerdings kann es auch zu solchen Treffen mit negativer Konnotation kommen. Um die daraus resultierenden negativen Empfindungen zu umgehen, vermeiden einige Befragte bestimmte Orte zu gewissen Zeiten.

Schwer erreichbare und nicht aufgesuchte Orte entstehen, wenn Umweltbarrieren im Raum mit Funktionseinbußen einer Person zusammenkommen, oder wenn Personen bestimmte Orte nicht aufsuchen wollen. Zwar geben alle Befragten an, dass sie an jedes gewünschte Ziel gelangten; es zeigen sich bei näherer Betrachtung jedoch Barrieren, die die Alltagsbewältigung oder die Pflege sozialer Kontakte erschweren. Zumeist sind dies natürliche oder künstliche räumliche Barrieren wie Treppenstufen, aber auch persönliche Abneigungen und Bewertungen bestimmter Orte. Können Befragte bestimmte Orte, die sie gerne besuchen möchten, nicht (mehr) erreichen, löst dies ein Gefühl von Eingeschränktheit und Belastung aus. Gerade durch die Verwendung von QGPS lassen sich solche Orte geografisch kenntlich und mithilfe geografischer Kontextinformationen verstehbar machen.

Ergebnisse zu Forschungsziel B

Welche Rolle spielen die sozialräumlichen Relationen zwischen außerhäuslicher Mobilität, sozialen Kontakten und dem regionalen Kontext für die Lebenszufriedenheit im Alter?

Die folgenden Ergebnisse mit Bezug auf die Lebenszufriedenheit bauen auf die zuvor entwickelten Konzepte auf und stellen das Verbindungsstück zum Thema sozialer Raum und Lebenszufriedenheit im Alter her.

Die selbstständige alltägliche Lebensbewältigung wird durch die *vorhandene Raumausstattung* des Orts erleichtert. Die älteren Befragten schätzen das Angebot an funktionalen Zielen im Ort teilweise schon als ein Überangebot ein. Mobilitäts erleichternd ist dabei insbesondere der zentrale, barrierefreie Ort, an dem Einkaufsmöglichkeiten, Behörden, Bank und Post mit ausreichend Parkplätzen, einer Busanbindung sowie einer guten Verkehrsanbindung mit dem PKW verknüpft sind. Fällt die Versorgungslage schmaler aus, wie im Nachbarort, ist ein höheres Maß an Mobilität für die eigene Versorgung erforderlich. Häufig positiv erwähnt werden naturnahe Flächen, ausgebaute Spazierwege und Ausflugsziele in der Umgebung. Sie werden zur Erholung und zur Pflege sozialer Kontakte aufgesucht. Eine zentrale Rolle zur Mobilität und Kontaktpflege im Leben vieler Probanden und Probandinnen spielen die ortsansässigen Vereine und Gemeinschaften. Die Kommunalpolitik vermittelt aus Sicht der älteren Personen Beteiligung und Bürgernähe. Insbesondere das gesteigerte Interesse an der Vorhaltung entsprechender altersadäquater Gesundheits-, Pflege-, Betreuungs- und Unterstützungsangebote der politischen Vertretung lässt die Lebenszufriedenheit steigen. Ein weiterer Aspekt, der im Zusammenhang von sozialräumlichen Relationen und Lebenszufriedenheit genannt wurde, ist die Heimatverbundenheit. Teilweise konnte bei Personen durch die Rückbesinnung auf die Verbundenheit mit der Heimat trotz Einschränkungen ihres Aktivitätsraums Zufriedenheit mit der Wohnumgebung festgestellt werden. Die starke Identifikation mit dem Ort findet sich vor allem bei Personen, die den Wohnort bewusst ausgewählt haben.

Auch wenn alle Probanden und Probandinnen angeben, mit ihrem Wohnort zufrieden zu sein, fehlen einigen Befragten Orte, die das soziale Miteinander fördern und die Lebensqualität steigern. Im Dorf ist keine fachärztliche Versorgung vorhanden, was die älteren Studienteilnehmer zwar feststellen, aber nicht als problematisch wahrnehmen. Es besteht bei einigen Befragten der Wunsch nach alternativen Wohnformen bei Pflegebedürftigkeit im Ort. Die vorhandene Betreuungs- und Pflegeeinrichtung wird nur von einzelnen Studienteilnehmern und -teilnehmerinnen als annehmbare Option in späteren Jahren angesehen. Weiterhin belastet viele Probanden und Probandinnen die angespannte wirtschaftliche Lage der Region, die sich im Leerstand von Gewerbe- und Industrieimmobilien, in fehlenden (kulturellen) Angeboten und im Ausbleiben von Nachwuchs sowie in der Unerreichbarkeit

einzelner Gebiete und Plätze zeigt. Die Befragten bewerten dies zwar negativ, stellen aber keinen direkten Bezug zu ihrem Wohlbefinden und ihrer Lebenszufriedenheit her.

In den Daten lässt sich erkennen, dass die Angebote und (Infra-)Strukturen sowie die Heimatverbundenheit zwar eine Rolle spielen, wichtiger für die Lebenszufriedenheit aber sei es, Freunde, Verwandte oder Familie im näheren Umfeld zu haben. Werden die vorhandenen sozialen Kontakte vor Ort als gut bewertet und besteht Nachbarschaftshilfe, sind die Befragten zufrieden. Der Ort strukturiert dabei die Chancen für soziale Kontakte vor. Dies zeigt sich besonders darin, dass Teilnehmer und Teilnehmerinnen, die von institutionalisierten Treffen ausgeschlossen sind, eher soziale Isolation erleben. Sie können nicht auf die beziehungs- oder mobilitätsbezogenen Ressourcen dieser Gemeinschaften zurückgreifen. Je stärker die Rauman eignung eingeschränkt ist, desto schwerer lassen sich Alltagsversorgung und Netzwerkp flege organisieren. Die fehlende Rauman eignung wird von den Probanden und Probandinnen allerdings nicht dem Ort, sondern eher der eigenen Person zugeschrieben. Probanden und Probandinnen, die vom Zentrum weiter entfernt wohnen und mehr in ihrer eigenständigen, körperlichen Mobilität eingeschränkt sind, sind mehrfach benachteiligt. Sie können lediglich auf ein geringeres Versorgungsangebot, weniger institutionalisierte Treffen und auf einen kleineren Kreis an potenziellen Unterstützungspersonen zurückgreifen.

Wie die Befragung zeigt, wird häufig mit einer kurz- und mittelfristigen Mobilitätseinschränkung mit zunehmendem Alter gerechnet, was die *mobilitätsbezogene Zukunftsaussicht* der Lebenszufriedenheit trübt. Gleichzeitig besteht die Hoffnung, lediglich Einschränkungen spüren zu müssen, nicht aber die selbstständige, körperliche Mobilität vollständig zu verlieren. Die Zukunftsaussichten werden durch Stereotypen des Alternsprozesses, durch eigene Erfahrungen mit dem Alternsprozess und durch den Vergleich mit anderen Personen im Netzwerk gewonnen.

Gibt es *vorausgedachte Lösungswege für in Zukunft möglicherweise fehlende Mobilität*, sind diese einerseits für die Lebenszufriedenheit entscheidend. Andererseits kann die frühzeitige Auseinandersetzung mit (noch) nicht vorhandenen Problemen unnötig belasten. Daher wählen die Probanden und Probandinnen unterschiedliche Strategien im Umgang damit. Die bedeutendste Kompensationsmöglichkeit stellt die Unterstützung aus dem eigenen sozialen Netzwerk dar, vor allem durch die Ehefrau oder den Ehemann und die eigenen Kinder, aber auch durch professionelle Helfende. Daneben wird die Verwendung technischer Hilfsmittel aufgrund eigener und der Erfahrungen aus dem sozialen Netzwerk diskutiert. Der Einsatz von Gehhilfen bedeutet gesellschaftliche Abwertung, die aber hingenommen wird, wenn so der gänzliche Ausfall der Mobilität vermieden werden kann. Ein weiterer Lösungsweg ist die gezielte Planung der Außerhausgänge, beispielsweise indem im Vorfeld barrierefreie Orte ausfindig gemacht werden. Dieser Lösungsweg wird zwar als aufwändig empfunden,

dennoch stelle er weitgehend die Zufriedenheit her. Gleichzeitig ist eine Kompensationsmöglichkeit die Beschränkung auf anderweitige sinnstiftende Tätigkeiten, die mobilitätslos durchgeführt werden können. Dies wird aber als eher weniger zufriedenheitsstiftend erlebt und eingestuft. Personen, die Mobilitätseinschränkungen aufweisen, geben an, dass diese die Lebenszufriedenheit beeinträchtigen. Trotzdem versuchen sie sich mit diesen Einschränkungen abzufinden, um ihr inneres Gleichgewicht wieder herzustellen.

Allgemein kommt der *Mobilität außer Haus eine hohe Bedeutung für die Lebenszufriedenheit* aus Sicht der älteren Personen zu. Allerdings geben Befragte an, dass sie das Vorhandensein von Mobilität weniger reflektieren und daher der Zusammenhang mit der Lebenszufriedenheit eher nicht kognitiv bewertet wird. Mobil sein wird als eine Selbstverständlichkeit angesehen. Im Gegensatz dazu stellen aber das Ausbleiben und die Einschränkung von Mobilität schwerwiegende Einbußen an Lebensqualität und -zufriedenheit dar. Viele der Befragten weisen darauf hin, dass sie die selbstständige Mobilität präventiv durch Sicherheitsvorkehrungen und Training schützen.

Mobilität ist mit einem Grundbedürfnis gleichzusetzen. Mobilität bedeutet aus Sicht der Befragten Freiheit, Selbstständigkeit und Unabhängigkeit. Die Bewegung selbst steht für Freizeit und Erholung. Der Mobilität wird daher ein hoher Stellenwert im Leben zugeschrieben.

5 Zusammenfassung, Diskussion, Limitationen und Schlussbetrachtung

Im Folgenden wird nun zusammenfassend erläutert, wie beide Studien nach ihrer spezifischen Anlage jeweils den Forschungszielen A und B dieser Arbeit nachkommen (Kapitel 5.1 und Kapitel 5.4). Dazu werden die zentralen Ergebnisse jeweils vor dem Hintergrund der theoretischen Bezüge (Kapitel 2.1, 2.2 und 2.4) und dem aktuellen Forschungsstand (Kapitel 2.3 und 2.5) diskutiert (Kapitel 5.2 und 5.5) und auf Limitationen, die Ansatzpunkte für weitere Forschung bieten, eingegangen (Kapitel 5.3 und Kapitel 5.6). Diese Inhalte werden für beide Studien jeweils fortfolgend präsentiert, um den thematischen Zusammenhang zu gewährleisten.

5.1 Zusammenfassung der quantitativen Studie

Die vorliegende quantitative Studie (Kapitel 3) zeigt erstens, dass individuelle Merkmale wie die Mobilität außer Haus und soziale Kontakte in Verbindung miteinander stehen. Für kontextuelle Merkmale, die die regionale Ausstattung und (Infra-)Strukturen auf der Ebene der (Stadt- und Land-)Kreise und kreisfreien Städte repräsentieren, konnte zwar keine Verbindung zu sozialen Kontakten älterer Menschen nachgewiesen werden, jedoch hängen diese regionalen Strukturen mit der realisierte Mobilität außer Haus zusammen (Forschungsziel A). Zweitens verweisen die Ergebnisse darauf, dass außerhäusliche Mobilität und soziale Kontakte in einer Verbindung zu Leben im Alter, gemessen an der allgemeinen Lebenszufriedenheit, stehen. Die regionale Struktur moderiert dabei die Zusammenhänge mit der allgemeinen Lebenszufriedenheit im Alter (Forschungsziel B). Die Ausgestaltung des Lebens im Alter steht im Zusammenhang mit dem geografischen Gebiet in dem alte Menschen leben und mit ihrem sozialen Kapital und ihren Mobilitätsressourcen.

Um Aufschluss über diese beiden Forschungsthemen zu erhalten, wurden neben Korrelationsanalysen, die den Zusammenhang von außerhäuslicher Mobilität und sozialen Kontakten bestätigen, Mehrebenenanalysen verwendet. Die Datengrundlage bildeten der DEAS 2014 (Mahne/Wolff/Tesch-Römer 2016) und drei Indikatoren aus den INKAR (BBSR 2013); ausgewählt wurden 3823 Fälle in 204 (Stadt- und Land-)Kreisen und kreisfreien Städten, um die sozialräumlichen Zusammenhänge individueller und (infra-)struktureller Merkmale mit dem Leben im Alter zu schätzen. Mehrebenenmodelle bieten den Vorteil, dass der Anteil der Varianz der hier interessierenden individuellen Regressanden, der auf kreisspezifische Merkmale zurückzuführen ist, geschätzt und der relative Zusammenhang mit bestimmten kontextuellen Hintergründen quantifiziert werden kann.

5.2 Diskussion der quantitativen Ergebnisse

Durch die besondere Anlage der quantitativen Studie, die Daten auf individueller und kontextueller Ebene vereint und durch Mehrebenen-Regressionsverfahren ermöglicht, den Zusammenhang regionaler Charakteristika unter Kontrolle der individuellen Merkmale zu schätzen, konnten zwei Forschungslücken geschlossen werden: Erstens kam es zu einer umfänglichen Betrachtung im Sozialraum, die die Aspekte außerhäusliche Mobilität, soziale Kontakte und die Charakteristika des regionalen Kontexts gemeinschaftlich einbezieht. Dabei wurden repräsentative Strukturmerkmale der Regionen herangezogen, die Aussagen über regionale Verhältnisse erlauben (Forschungsziel A). Zweitens konnte gezeigt werden, inwieweit diese Aspekte des sozialen Raums gemeinschaftlich im Zusammenhang mit der allgemeinen Lebenszufriedenheit älterer Menschen in Deutschland stehen (Forschungsziel B).

Natürlich setzten die Mechanismen statistischer Modelle und insbesondere der Datenverfügbarkeit der Untersuchung Grenzen. Im Anschluss an die Diskussion der Ergebnisse werden daher Ansatzpunkte für eine weitere Forschung aufgezeigt, die den Zusammenhang von außerhäuslicher Mobilität, sozialen Kontakten und der Lebenszufriedenheit im Alter genauer explorieren könnten. So ließe sich insbesondere die Relevanz von regionalen und anderen kontextuellen Zusammenhängen besser einschätzen und ihre Verbindung mit dem Leben im Alter genauer verstehen.

Die Studie liefert einen Nachweis zu regionalen Unterschieden bei der außerhäuslichen Mobilität einerseits und bei der allgemeinen Lebenszufriedenheit älterer Menschen in Deutschland andererseits. Dies ist eine wichtige Grundlage, um regionale und soziale Ungleichheiten zu entdecken und die „Lebbarkeit von Gesellschaften“ (Veenhoven 1997) auf den Prüfstand zu stellen. Als weiteres Vorgehen bietet es sich an, zu ergründen, welche weiteren regionalen Merkmale besonders relevant für ein gutes Leben im Alter sind.

5.2.1 Diskussion der quantitativen Ergebnisse zum Verhältnis zwischen außerhäuslicher Mobilität, sozialen Kontakten und dem regionalen Kontext (zu Forschungsziel A)

5.2.1.1 Zusammenhänge außerhäuslicher Mobilität und sozialer Kontakte

In der theoretischen Perspektive dieser Arbeit wird erläutert, dass sich soziale Räume älterer Menschen durch ihre sozialen Handlungen ausbilden (Kapitel 2.1). Außerhäusliche Mobilität als Bewegung an einem konkreten Ort oder die Pflege sozialer Beziehungen können als ebensolche sozialen Handlungen verstanden werden, die sich im Weberschen Ausdruck sinnhaft erschließen (Kapitel 2.2). Zudem stellen sich diese beiden Aspekte des sozialen Raums als teilweise miteinander verschränkt und sich gegenseitig bedingend dar. Deshalb wurde in der vorliegenden Arbeit geprüft, inwiefern verschiedene Facetten außerhäuslicher Mobilität und sozialer Kontakte miteinander in Verbindung stehen. In der quantitativen Studie (Kapitel 3) können moderate Zusammenhänge

zwischen (strukturellen und funktionalen) Aspekten sozialer Kontakte und außerhäuslicher Mobilität im Alter gefunden werden (Hypothese H_1 1a). Dieses Ergebnis erweitert die Erkenntnisse vorangegangener Studien, die herausstellen, dass entsprechend der Größe und Struktur des sozialen Netzwerks Mobilitätsanlässe resultieren und diese in Verbindung mit der Teilnahme an Außer-Haus-Aktivitäten stehen (Nordbakke/Schwanen 2014, S. 1133; Kirsch 2015, S. 163): So sind einerseits in einem größeren sozialen Netz mehr Personen miteinander verbunden, die Hilfe bei außerhäuslichen Freizeitaktivitäten leisten können (Scheiner 2006). Andererseits hängt eine größere Vielfalt der sozialen Netzwerke ebenfalls nur in mäßiger Höhe mit dem Grad an außerhäuslicher Mobilität zusammen (Mollenkopf et al. 1997, S. 309; 2005a, S. 287). Auch postuliert Scheiner (2006) einen positiven Zusammenhang des Alleinlebens mit der Häufigkeit mobiler Freizeitaktivitäten. Hingegen kann in der vorliegenden Studie ein positiver Zusammenhang zwischen Partner*innenschaft und mobilen Aktivitäten für außerhäusliche Veranstaltungen und sportliche Aktivitäten gefunden werden. Eine wichtige Ergänzung der bisherigen Ergebnisse liefert der hier bestätigte Zusammenhang mit den funktionalen Aspekten sozialer Netzwerke. So steht psychische Unterstützung signifikant in (mäßig hohem) Zusammenhang mit realisierter Mobilität und körperlichen Mobilitätseinschränkungen und -behinderungen. Hingegen können für psychische Belastung durch Personen im sozialen Netzwerk zwar keine Zusammenhänge mit körperlichen Mobilitätseinbußen gefunden werden, jedoch steht sie mit der realisierten Mobilität in Verbindung.

5.2.1.2 Zusammenhänge regionaler Merkmale mit der außerhäuslichen Mobilität

Aufgrund der theoretischen Überlegungen (Kapitel 2) wurde erwartet, dass der regionale Kontext in einem Zusammenhang mit der außerhäuslichen Mobilität älterer Menschen steht. Begreift man außerhäusliche Mobilität aus handlungstheoretischer Sicht, kann sie als Mediator zwischen Bedürfnissen und ihrer Befriedigung verstanden werden, beispielsweise zur Deckung von (materiellen) Grundbedürfnissen oder dem Bedürfnis nach sozialer Teilhabe. Ziele, die zur Befriedigung dieser Bedürfnisse erreicht werden müssen, sind geografisch angeordnet bzw. örtlich gebunden, sodass von einer Verbindung des Mediators *Mobilität* und der Beschaffenheit des regionalen Kontexts ausgegangen werden kann (Kapitel 2.2). Vor diesem theoretischen Hintergrund kann der Beitrag, den die Studie leistet, interpretiert werden: Die Ergebnisse bestätigen grundsätzlich den Zusammenhang der (Infra-)Strukturstärke des Gebietes mit ihrer nahräumlichen Versorgungsdichte mit der Häufigkeit realisierter Mobilität im Alter (Hypothese H_1 1b). Dies hängt vor allem mit der Erreichbarkeit bestimmter Ressourcen und Funktionen, wie zum Beispiel der medizinischen Versorgung, Dienstleistungen oder kulturellen Instanzen, die im geografischen Raum angeordnet sind, zusammen. Es existieren einige Studien, die den Zusammenhang von außerhäuslicher Mobilität im Alter und der räumlichen Umgebung aus der Sicht der Ökoerontologie (Mollenkopf/Flaschenträger 2001;

Mollenkopf 2002a; Mollenkopf et al. 2005b) und der Raumplanung und Verkehrsforschung (Rudinger/Holz-Rau/Grotz 2004; infas/DLR 2018) untersuchen. Die soziologische Disziplin nähert sich dem Thema geografischer (Alltags-)Mobilität an, wenn auch hier eher als vernachlässigte Kategorie (Tully/Baier 2006; Manderscheid 2013; Windzio 2013). In der Studie MiD kann beim Vergleich der altersgruppenspezifischen Mobilität in drei Kreistypen „Kernstadt“, „verdichtete Kreise“ und „ländliche Kreise“ anhand von Mobilitätskennziffern nachgewiesen werden, dass der Anteil der mobilen Personen in fast allen Altersgruppen über die Kreistypen hinweg nahezu identisch ist (infas/DLR 2010, S. 175). Eine etwas höhere Mobilität zeigen lediglich ältere und vor allem über 74-jährige Kernstadtbewohner*innen (infas/DLR 2010, S. 175). Ebenfalls zeigt die durchschnittliche Wegeanzahl pro Tag kaum Unterschiede (infas/DLR 2010, S. 175). In verdichteten oder ländlichen Kreisen ist die Tagesstrecke im Durchschnitt etwas länger, dafür sind die Unterwegszeiten kürzer als von Personen aus Kernstädten (infas/DLR 2010, S. 175). Resultate aus dem MOBILATE-Projekt bestätigen, ähnlich wie die vorliegende Studie, lediglich geringe Zusammenhänge der geografischen Region (städtische vs. ländliche Gebiete) oder weiterer Aspekte der Wohngegend (z. B. Verfügbarkeit und Dienstleistungen) mit der Mobilität mit dem Hinweis auf ein höheres Mobilitätsniveau in städtischen Gebieten (Mollenkopf et al. 2005a, S. 286).

Anders als in den genannten Studien werden in der vorliegenden Untersuchung drei regionale Merkmale gewählt, die die (Infra-)Strukturstärke auf Kreisebene abbilden sollen, und deren eigenständiger Zusammenhang geschätzt. Die Mobilitätsmerkmale der Häufigkeit Sport zu treiben, der Häufigkeit spazieren zu gehen und der Häufigkeit Veranstaltungen zu besuchen weisen einen Anteil durch regionale Merkmale erklärter regionaler Varianz auf; die kommunalen Steuereinnahmen stehen mit den Mobilitätsmerkmalen *Häufigkeit Sport zu treiben* und *Veranstaltungen zu besuchen* in schwacher positiver Verbindung.

Diese Ergebnisse für die Häufigkeit Sport zu treiben, spazieren zu gehen und Veranstaltungen zu besuchen scheinen auf eine bessere Versorgung und Ausstattung und ein höheres kulturelles und freizeitliches Angebot in finanziell höher ausgestatteten Gebieten hinzudeuten, welches sich in der Häufigkeit widerspiegelt, in der die ältere Bevölkerung solche Gelegenheiten wahrnimmt.

5.2.1.3 Zusammenhänge regionaler Merkmale mit sozialen Kontakten

Wenn Ressourcen aus der Umwelt das alltägliche Leben im Alter strukturieren (Kapitel 2.1), scheinen soziale Kontakte mit regionalen Gegebenheiten in Verbindung zu stehen; entgegen dieser Erwartung aus der theoretischen Argumentation kann die Frage nach dem Zusammenhang gemessener regionaler Charakteristika mit strukturellen und emotionalen Aspekten sozialer Kontakte im Alter mit dieser Studie nicht beantwortet werden (Hypothese H₁ 1c). Zwar finden sich Anteile regionaler Varianz bei der Anzahl wichtiger Personen mit regelmäßigem Kontakt, diese sind aber auf hier nicht beobachtete

regionale Unterschiede zurückzuführen. Unterdessen sind Anteile erklärter regionaler Varianz bei den beiden emotionalen Aspekten des sozialen Netzwerks zu beobachten, jedoch erweisen sich die regionalen Merkmale als nicht signifikant.

Diese Erkenntnis schließt sich teilweise an die bisherige Forschung an, die ebenfalls zu kontroversen Ergebnissen gelangt: Mit Daten aus Österreich kann kein signifikanter Zusammenhang zwischen dem Grad der Urbanisierung und funktionalen Aspekten sozialer Netzwerke im Alter belegt werden, ebenso nicht bei der Frage, ob Freunde in der unmittelbaren Wohnumgebung leben (Amann/Bischof/Salmhofer 2016). Hingegen kann ein signifikanter Unterschied zwischen Stadt und Land für die Größe des familiären Netzwerks und die Enge dieser Beziehungen älterer Menschen in West-, nicht aber in Ostdeutschland gefunden werden (Schilling/Wahl 2002). Beim Test auf Unterschiede finden Mollenkopf bei Westdeutschen vielfältigere Netzwerke mit mehr möglichen Bezugsgruppen, aber kein zahlenmäßig größeres Netz als bei ostdeutschen älteren Befragten (Mollenkopf 2002a, S. 139). Dies gilt für Stadt und Land (Mollenkopf 2002a, S. 139).

5.2.2 Diskussion der quantitativen Ergebnisse zur Verbindung der außerhäuslichen Mobilität, der sozialen Kontakte und des regionalen Kontexts mit der allgemeinen Lebenszufriedenheit im Alter (zu Forschungsziel B)

Der Zusammenhang von individuellen, soziodemografischen Merkmalen und der Lebenszufriedenheit der allgemeinen Bevölkerung bzw. der Lebenszufriedenheit im Alter ist in der Forschungsliteratur bereits untersucht (Glatzer/Zapf 1984; Veenhoven 1984; Tesch-Römer/Wurm 2006). Häufig beleuchten Forschungsarbeiten den Zusammenhang mit sozialen Beziehungen und fundieren diesen auf theoretischer Ebene (Crohan/Antonucci 1989; Keuschnigg/Negele/Wolbring 2010; Tesch-Römer 2010; Bennett/Riedel 2013). Währenddessen ist über den Zusammenhang von Merkmalen außerhäuslicher Mobilität und Lebenszufriedenheit weniger bekannt. Überdies ist unklar, inwiefern regionale Charakteristika in Verbindung mit der allgemeinen Lebenszufriedenheit im Alter stehen.

5.2.2.1 Individuelle Zusammenhänge außerhäuslicher Mobilität und sozialer Kontakte mit der allgemeinen Lebenszufriedenheit

In erster Linie liefert die Studie einen Nachweis über den Zusammenhang außerhäuslicher Mobilität und der allgemeinen Lebenszufriedenheit im Alter. Es wird gezeigt, dass einerseits das (körperliche) Mobilitätsvermögen als ein hochrelevanter Regressor und andererseits die konkrete Umsetzung von alltäglicher Mobilität einen Beitrag zur Erklärung von allgemeiner Lebenszufriedenheit im Alter leisten (Hypothese H_1 2a). Dies bestätigt den grundsätzlichen Tenor in der mobilitätsbezogenen Altersforschung: Die Erhaltung der Bewegungsfähigkeit und die Möglichkeiten zur Mobilität tragen maßgeblich zur sozialen Teilhabe und zur Lebensqualität im Alter bei (Mollenkopf 2005; Hieber et al.

2006). Qualitative Ergebnisse verweisen bereits auf den Zusammenhang des subjektiven Wohlbefindens und außerhäuslicher Mobilität im Alter (Gabriel/Bowling 2004; Siren/Hakamies-Blomqvist 2009).

Interessanterweise können die Analysen in der vorliegenden Arbeit nicht zeigen, inwiefern Spaziergänge in Verbindung mit der allgemeinen Lebenszufriedenheit stehen. Ein positiver Zusammenhang wurde erwartet, da ältere Menschen das Spaziergehen als eine sehr wichtige Freizeitaktivität benennen (Mollenkopf/Flaschenträger 2001, S. 161 ff.). Der stärkste Zusammenhang der Mobilitätsmerkmale besteht mit körperlichen Einschränkungen bei der Mobilität, gefolgt von der Teilhabe an Veranstaltungen. Dies scheint einerseits die Volksweisheit „Gesundheit ist das höchste Gut“ zu bestätigen, da insbesondere gesundheitsbezogene Merkmale, zu denen körperliche Einschränkungen gehören, in einem engen Zusammenhang zur allgemeinen Lebenszufriedenheit stehen. Andererseits kann der Besuch von Veranstaltungen mit der Befriedigung sozialer Bedürfnisse verbunden sein. Wie bereits ausgewiesen, stehen soziale Bedürfnisse in starker Beziehung zur allgemeinen Lebenszufriedenheit. Die Häufigkeit sportlicher Aktivitäten ist relevant, aber im Vergleich zu den anderen gemessenen Mobilitätsmerkmalen ist dieser Zusammenhang mit der allgemeinen Lebenszufriedenheit nicht so hoch.

Postulieren interaktionistische Ansätze (Kapitel 2.1.2), dass allgemeine Lebenszufriedenheit als eine gelingende Adaption an herrschende Umwelanforderungen zu werten ist, bei der es auf die personennahen Kompetenzen der älteren Person ankommt, machen die vorliegenden Ergebnisse noch einmal deutlich, dass Bewegungsfähigkeit und realisierte Mobilität ebenfalls zu diesen personennahen Kompetenzen zur Bewältigung der Umwelanforderungen gezählt werden können. Zusammengenommen erklärt der Befund, dass außerhäusliche Mobilität nicht nur in Verbindung mit der Einbindung und damit der Befriedigung sozialer Bedürfnisse älterer Menschen, sondern auch direkt im Zusammenhang mit der Zufriedenheitsbewertung des eigenen Lebens steht.

Wie in anderen Studien (Tesch-Römer/Motel-Klingebiel/Kondratowitz 2002; Berg et al. 2006; Tesch-Römer/Wurm 2006; Gow et al. 2007; Tesch-Römer 2010; Bennett/Riedel 2013; Tomás et al. 2013) zeigen sich in der vorliegenden Arbeit Verbindungen der sozialen Kontakte mit der allgemeinen Lebenszufriedenheit im Alter. Dies gilt für die hier untersuchten strukturellen und funktionalen Charakteristika sozialer Kontakte (Hypothese H₁ 2b). Neben dieser allgemeinen Erkenntnis liefert die vorliegende Studie zwei spezifische Erklärungen. Sie unterstreicht die These, die Gabriel/Bowling (2004) für familiäre Beziehungen älterer Menschen aufgestellt haben: Familiäre Beziehungen, die negativ bewertet werden, schmälern die Lebensqualität im Alter (Gabriel/Bowling 2004, S. 680). Es zeigt sich in der vorliegenden Studie ein bedeutsamer negativer Zusammenhang mit Personen, die psychisch belasten. Dies können Personen aus der Familie, aus dem Freundeskreis oder aus der

Nachbarschaft sein, die Sorgen oder Kummer bereiten, nerven oder einen in Streitereien verwickeln, bevormunden oder die eigene Selbstständigkeit einschränken und auf diese Weise das Leben im Alter erschweren. Hingegen stehen Personen, die psychisch unterstützen, in einem starken Zusammenhang mit der allgemeinen Lebenszufriedenheit, gleiches gilt für das Leben in einer Partner*innenschaft. Die Anzahl wichtiger Personen mit regelmäßigem Kontakt steht lediglich geringerer Höhe in Verbindung mit der allgemeinen Lebenszufriedenheit. Mit diesen Erkenntnissen unterstützt die Studie frühere Ergebnisse, die besagen, dass die quantifizierte Größe des sozialen Netzwerks im Alter zwar im Zusammenhang mit der allgemeinen Lebenszufriedenheit steht, jedoch ist diese nicht von solch hoher Bedeutung wie emotionale Aspekte sozialer Beziehungen (Lehr/Minnemann 1987). Diese Aussagen beziehen sich auf die These, die Verkleinerung der sozialen Netzwerke im Alter geht mit einer Konzentration auf emotional nahestehende Personen einher (Baas 2008, S. 152), bei einer gleich hoch bleibenden Zufriedenheit mit sozialen Kontakten (Field/Minkler 1988 in Baas 2008, S. 152), wie die sozioemotionale Selektivitätstheorie (Carstensen 1992) postuliert (Kapitel 2.4.2).

Zusammenführend kann gesagt werden, dass entgegen der Annahme des Disengagement-Ansatzes (Cumming/Henry 1961) gesellschaftlicher Rückzug im Alter mit verminderter allgemeiner Lebenszufriedenheit einhergeht. Strukturelle und funktionale Aspekte sozialer Kontakte stehen ebenso wie körperlich determinierte Mobilitätsmöglichkeiten und realisierte außerhäusliche Mobilität in Verbindung zur allgemeinen Lebenszufriedenheit im Alter.

5.2.2.2 Zusammenhänge regionaler Merkmale und Cross-Level-Interaktionen mit der allgemeinen Lebenszufriedenheit im Alter

Unter Bezugnahme auf Löws (2001) relationale Raumtheorie, wonach der Ort als geografisches Manifest ungleicher Verteilungen interpretiert werden kann (Kapitel 2.1) wird in dieser Untersuchung ein empirischer Beleg für die Verbindung regionaler Charakteristika mit der allgemeinen Lebenszufriedenheit im Alter erbracht. Auch wenn der eigenständige Zusammenhang der regionalen Ausstattung auf die allgemeine Lebenszufriedenheit nicht bestätigt werden kann (Hypothese H₁ 2c), so zeigt sich dennoch ein negativer Zusammenhang mit der regionalen Ausstattung, wenn Personen fehlen, die psychisch unterstützen. Hierbei handelt es sich um einen Zusammenhang, der sich zwischen der allgemeinen Lebenszufriedenheit und der Interaktion von Langzeitarbeitslosigkeit und Personen, die psychisch unterstützen, abspielt (Hypothese H₁ 3b).

Auf einen Zusammenhang der allgemeinen Lebenszufriedenheit mit der Interaktion von außerhäuslicher Mobilität und regionaler Ausstattung deuten die Ergebnisse der Untersuchung allerdings nicht hin (Hypothese H₁ 3a).

Mit der gezeigten Cross-Level-Interaktion liefert die Studie einen wichtigen Erkenntnisgewinn: vor allem bei denjenigen älteren Menschen, die keine psychische Unterstützung durch Personen in ihrem

Netzwerk erfahren, ist der Zusammenhang zwischen allgemeiner Lebenszufriedenheit und der Langzeitarbeitslosigkeit in der Region stärker negativ.

Dies schließt an die vorangegangene Forschung an: Gerstorf et al. (2010) finden Abhängigkeiten der Region auf den Zusammenhang zwischen dem individuellen Bildungslevel und dem Verlauf der Zufriedenheit von Personen kurz vor ihrem Tod. Ferner zeigen Böhnke/Kohler (2008) Abhängigkeiten der unterschiedlichen Sozialversicherungssysteme europäischer Länder auf den Zusammenhang zwischen Einkommen oder Gesundheit als Individualvariablen und der Lebenszufriedenheit im Alter.

Das Umwelt-Anforderungs-Kompetenz-Modell nach Lawton (1973) verweist bereits darauf, dass der Zusammenhang mit der Umwelt je nach Höhe der vorhandenen persönlichen Ressourcen variiert.

5.3 Limitationen der quantitativen Studie und Ansatzpunkte für die zukünftige Forschung

Wie in der quantitativen Studie gezeigt wurde, ist die einfachere Gestaltung der außerhäuslichen Mobilität und die Führung eines „guten“ Lebens im Alter mit prosperierenden (Stadt- und Land-)Kreisen und kreisfreien Städten assoziiert. Dies geht mit der Annahme einher, dass finanziell bessergestellte Regionen eher in (Infra-)Strukturen investieren können und entsprechend soziale Teilhabe und die „Lebbarkeit“ ihrer Orte unterstützen. Hingegen können Regionen mit Entwicklungsbedarf diese (Infra-)Strukturen nicht in demselben Maße bereitstellen. Zudem verweisen die Befunde darauf, dass soziale Beziehungen älterer Menschen mit ihrer gelebten Mobilität und ihrer Bewegungsfähigkeit in Verbindung stehen und das dies mit der allgemeinen Lebenszufriedenheit im Alter verknüpft ist.

Im Hinblick auf die Interpretation der Befunde ergeben sich jedoch auch einige Limitationen: Die eingeführten Regionalmerkmale bilden zwar ein nutzbares Proxy für die räumliche Ausstattung mit sozialen oder medizinischen Infrastrukturen, der alltäglichen Versorgung und Einrichtungen der Daseinsvorsorge. Jedoch war die Auswahl der regionalen Indikatoren durch ihre Verfügbarkeit begrenzt. Wünschenswert wäre ein erweiterter Datensatz, welcher näheren Aufschluss über Versorgungs- und (Infra-)Strukturen oder andere relevante Merkmale auf Macro-Ebene gibt.

Zudem bleibt die Frage offen, ob nicht gerade in Gebieten mit fehlenden Einnahmen auf kommunaler und wirtschaftlicher Seite soziale Träger in den „Riss“ treten und dort, wo sich ein größerer Bedarf an Unterstützung zur Lebensbewältigung abzeichnet, entsprechende Angebots- und (Infra-)Strukturen aufbauen und so die Schärfe der Ungleichheiten abmildern. Gemäß dem Subsidiaritätsprinzip müssten erst öffentliche Gelder eingesetzt werden, wenn soziale oder private Träger solche Angebote nicht bereitstellen. Ebenfalls sollen soziale Träger ihre Angebote nach dem Prinzip der Sozialraumorientierung anpassen, dezentralisiert verorten und bedarfsgerecht zuschneiden. So wäre zu erwarten, dass insbesondere in Gebieten mit geringeren Steuereinnahmen und hoher Langzeitarbeitslosigkeit ausgleichende Effekte durch karitatives oder kirchliches Engagement erzielt

werden. Spezifischere Daten, die karitative oder kirchliche sowie private Angebote der Sozialen Arbeit inkludieren, wären hierzu wünschenswert.

Anhand der durchgeführten Mittelwertvergleiche im Zuge der Fallzahlreduzierung in der Teilstichprobe (Kapitel 3.5) lassen sich kleine systematische Unterschiede feststellen, die zu einer Fehlschätzung der Koeffizienten in den Regressionsanalysen führen können. Im Vergleich zwischen der Personengruppe ohne Fehlwerte und der Gruppe mit Fehlwerten sind Personen ersterer Gruppe, wenn auch in geringem Maße, jünger, gesünder und besser gebildet und verfügen über geringfügig größere Ressourcenanteile bezüglich außerhäuslicher Mobilität und sozialer Kontakte. Damit fallen möglicherweise Benachteiligungen von älteren Personen mit geringeren individuellen Ressourcen in strukturschwachen Gegenden stärker aus, als es durch diese Stichprobe abgebildet werden kann.

Es bleibt, obwohl eine Reihe von relevanten regionalen Merkmalen identifiziert werden konnten, ein erheblicher Anteil an regionaler Varianz ungeklärt, sofern überhaupt solche Varianz ausgewiesen werden konnte. Damit ist die Aussagekraft der kontextuellen Zusammenhänge begrenzt. Dies liefert einen Hinweis darauf, dass zukünftig zusätzliche oder andere, feiner abgestimmte Variablen, getestet werden sollten.

Kleinräumigere Daten auf Gemeinde- oder Quartiersebene könnten präzisere Ergebnisse bei der Frage nach dem Zusammenhang räumlicher Strukturen mit dem Leben im Alter hervorbringen.

Der Zuschnitt auf (Stadt- und Land-)Kreise und kreisfreie Städte stellt eine geografisch teilweise sehr weite und heterogene Analyseeinheit dar. Insbesondere in den neuen Bundesländern umfassen viele Landkreise große Flächen. Zudem dienen kreisfreie Städte und Stadtkreise häufig als Oberzentren der (Land-)Kreise und halten vielerlei (Infra-)Strukturen für die Bevölkerung der (Land-)Kreise vor. Durch die hier verwendete politisch-geografische Einteilung von (Stadt- und Land-)Kreisen und kreisfreien Städten werden die von den Einwohner*innen des (Land-)Kreises genutzten Strukturen der kreisfreien Städte und Stadtkreise entsprechend nicht als Merkmal des (Land-)Kreises erfasst. Sie können somit in der Regressionsanalyse nicht für den (Land-)Kreis berücksichtigt werden. So gestalten sich die Analyseeinheiten inhaltlich nicht trennscharf, da Bewohner*innen nahe der Stadtgrenze vergleichbar mit Stadtbewohner*innen von der Struktur profitieren können.

Kleiner zugeschnittene Analyseeinheiten könnten außerdem möglicherweise das Alltagsleben älterer Menschen besser abbilden, da vor allem das *nahe* Umfeld im Alter an Bedeutung gewinnt (Kricheldorf/Oswald 2015, S. 399). Ältere Untersuchungsergebnisse zeigen nicht nur Zusammenhänge mit Nachbarschaften auf, sondern verweisen vor allem auf die direkte Nachbarschaft, die als Bezugspunkt für den Abgleich des eigenen Status und damit auch als Referenz der eigenen Zufriedenheit sehr häufig herangezogen wird (Dittmann/Goebel 2010; Knies 2010).

Die hier gemessenen Zusammenhänge könnten dadurch größer ausfallen: die Verbindung räumlicher Umgebung und ihren Opportunitätsstrukturen mit dem Leben im Alter wäre möglicherweise deutlich

stärker zu beobachten. Allerdings beschränkte sich die Auswahl der Daten für die vorliegende Arbeit durch deren Verfügbarkeit. Ausgewählte Daten mussten einerseits die Strukturstärke der Gebiete abbilden können. Andererseits waren Daten erforderlich, denen auf individueller Ebene genügend Fallzahlen gegenüberstehen. Die letztgenannte Anforderung konnte durch ein Abwägen zwischen der Anzahl der Beobachtungen und der (infra-)strukturellen Heterogenität innerhalb jeder Einheit erfüllt werden. Die hier vorliegende Fallzahl ist mit einem Median von 14 Personen pro (Stadt- und Land-)Kreis bzw. kreisfreier Stadt akzeptabel. Sie kann aber nicht als stellvertretend für die ältere Bevölkerung in (Stadt- und Land-)Kreisen bzw. kreisfreien Städten angesehen werden, obwohl der DEAS eine zufällige Stichprobenauswahl vorlegt, die repräsentativ für die deutsche Bevölkerung im Alter ist. Der DEAS bietet Daten für kleinere Zuschnitte wie Straßenabschnitte bzw. sogenannte PLZ8-Gebiete (microm Mikromarketing-Systeme und Consult GmbH o. J.; Lejeune/Engstler 2018, S. 5) der Firma microm Mikromarketing-Systeme und Consult GmbH oder ähnliche Regionaldaten der Firma infas 360 GmbH (Lejeune/Engstler 2018). Allerdings enthalten diese Daten mit Ausnahme der Arbeitslosenquote keine brauchbaren Stellvertreter für soziale oder medizinische (Infra-)Strukturen, Einrichtungen der Daseinsvorsorge oder anderweitiger finanzieller oder materieller Ausstattungslagen des Gebietes. Bereits im späten zwanzigsten Jahrhundert verwies Läßple mit dem geflügelten Wort der „Raumblindheit der Soziologie“ (Läßple 1991) auf eine vernachlässigte Dimension soziologischer Theoriebildung (Konau 1977). Spätestens mit Löws Bemühungen einer relationalen Raumtheorie (Löw 2001) sollte diesem Mangel zwar begegnet worden sein, doch trotz ihrer wachsenden Anzahl gehören empirische Arbeiten mit Einbezug kleinräumiger Daten und zutreffender regionaler Indikatoren noch zu einem eher selten bearbeiteten Forschungsfeld. Der für die fehlenden Erkenntnisse möglicherweise ursächliche Mangel dieser Daten und Indikatoren wurde bereits häufiger moniert (Dittmann/Goebel 2010, S. 498, Wiest/Nowossadeck/Tesch-Römer 2015, S. 5) und ist zudem aus verschiedenen Gründen schwer umsetzbar (für eine Übersicht der Schwierigkeiten bei der Implementierung des Raumbezugs in der empirischen Sozialforschung siehe Goebel 2012).

Neben dem *spatial turn* (Werlen 2005, S. 15; Goodchild 2007) wird in den zeitgenössischen Gesellschaftswissenschaften ebenfalls eine Mobilitätswende, ein *mobility turn* (Sheller/Urry 2006), festgestellt. So wird gefordert, dass diese Wende nicht nur die Facetten räumlicher Mobilität in den Blick nimmt, sondern insbesondere auf den Zusammenhang räumlicher und sozialer Mobilität als Produzent sozialer Ungleichheiten eingehen sollte (Faist 2013). Allerdings stellt „Mobilität als räumliche Bewegung und geografische Distanzüberwindung in der sozialwissenschaftlichen Forschung und Theoriebildung traditionell eher ein Randthema dar“ (Manderscheid 2013, S. 53). Würden repräsentative Mobilitätsdaten mit soziologisch relevanten Themen des Alterns in Verbindung gebracht werden, könnten weiterführende Aufschlüsse über den Zusammenhang im Sozialraum und die Wirkung von Mobilität auf das Wohlbefinden im Alter ermöglicht werden. Die vorliegende Studie

leistet bereits einen fundierten Beitrag, indem sie nicht nur realisierte Mobilität in Form von drei messbaren Faktoren, sondern auch körperliche Einschränkungen und Behinderungen als physische Mobilitätshemmer einbezieht. Individuelle und umwelteigene Mobilitätsbarrieren oder der Mehrbedarf an Mobilität wurden bereits von einigen groß angelegten Studien erhoben (z. B. Mollenkopf/Flaschenträger 2001; Rudinger/Holz-Rau/Grotz 2004; Mollenkopf et al. 2005b; infas/DLR 2010). Diese Daten einerseits sowie verkehrsnähe Informationen andererseits (wie zum Beispiel Streckenanzahl außer Haus, zurückgelegte Streckenlängen oder Streckenzeiten) könnten für die soziologische Altersforschung zugänglich gemacht werden, sobald weitere sozialwissenschaftliche Daten mit ihnen zusammengeführt würden.

Das verwendete querschnittliche Untersuchungsdesign liefert als Ergebnis korrelative Zusammenhänge. Kausale Schlussfolgerungen sind aufgrund der Designentscheidung nicht möglich, da sich nicht ausmachen lässt, welche zeitliche Reihenfolge die beobachteten Ereignisse einnehmen; zudem können störende Einflüsse nicht kontrolliert und die Regressanden nicht gezielt manipuliert werden. So kann nicht ausgeschlossen werden, dass die beobachteten Zusammenhänge durch die (Mit-)Wirkung von Störgrößen entstanden sein können. Entsprechend wurden die postulierten Hypothesen dieser Arbeit als Zusammenhangshypothesen formuliert, welche explizit nicht im Sinne von Ursache-Wirkungs-Beziehungen zu verstehen sind (Kapitel 3.2). In der weiterführenden Forschung wäre der Blick in einen Längsschnittdatensatz durchaus lohnend. So könnten die gefundenen Zusammenhänge dieser explorativ angelegten Studie im Hinblick auf Entwicklungen oder Veränderungen sowohl auf individueller Ebene als auch auf regionaler Ebene untersucht werden. Für den DEAS ist die Verbindung mit den INKAR-Regionalmerkmalen seit einigen Wellen verfügbar, ebenfalls bietet das SOEP eine solche Möglichkeit an. Relevante Hypothesen solcher Untersuchungen könnten infrage stellen, ob es die umgebende (Infra-)Struktur per se ist, die die Lebbarkeit von Landstrichen determiniert, oder ob nicht vielmehr der wirtschaftliche und politische Wandel der Regionen Einfluss auf das Leben im Alter nimmt. So könnte untersucht werden, ob sich die Schere sozialer Ungleichheiten nicht nur auf individueller Ebene, sondern auch geografisch weiter öffnet.

Letztlich wäre zu überprüfen, ob sich die hier untersuchten regionalen Unterschiede bezüglich außerhäuslicher Mobilität, sozialer Kontakte und der allgemeinen Lebenszufriedenheit im Alter auf andere Nationen oder Bevölkerungsgruppen übertragen lassen. Deutschland stellt mit der gesetzlich verankerten Pflicht der Daseinsvorsorge, mit Programmen und Initiativen zur Raumentwicklung und einem vergleichsweise gut ausgebauten Sozialsicherungssystem ein wenig heterogenes Gebiet dar. So könnten die Zusammenhänge, die regionale (Infra-)Strukturen aufweisen, in anderen Nationen mit einem stärkeren Stadt-Land-Gefälle wesentlich eindrucklicher ausfallen.

Die hier genannten Vorschläge bieten einen starken Ansatzpunkt für die zukünftige Forschung. Insbesondere die Forderung nach besserer Verfügbarkeit und stärkerer Verwendung von Mobilitäts- und Raumdaten verlangt eine stärker disziplinübergreifende Perspektive und eine Öffnung des Blickwinkels. Auch wenn weitere Forschung notwendig ist, um die Ergebnisse der vorliegenden Arbeit zu untermauern, ermutigen die Erkenntnisse dazu, die Wechselbeziehungen individueller und regionaler Merkmale zum Gegenstand zukünftiger Forschungsarbeiten zu machen, um die Rolle des sozialen Raums für das Leben im Alter besser zu verstehen. Sie unterstreichen ebenfalls die Notwendigkeit eines politischen Engagements, das spezielle Regionen mehr in den Fokus nimmt und die außerhäusliche Mobilität im Alter stärker fördert, um regionale und individuelle Benachteiligungen abzumildern. Wie in der vorliegenden Arbeit gezeigt werden konnte, hängen erstens die (infra-)strukturellen Beschaffenheiten der Regionen mit der Mobilität im Alter zusammen. Zweitens verweisen die Ergebnisse auf die Relevanz, *körperliche* Mobilitätsmöglichkeiten im Alter zu erhalten, legen aber zugleich nahe, einen Blick auf die *realisierte* Mobilität als Garant für ein gelingendes Leben im Alter zu richten. Drittens wird herausgestellt, dass die allgemeine Lebenszufriedenheit im Alter nicht mit den Indikatoren für regionale (Infra-)Struktur assoziiert ist. Jedoch kommt es zu einer Kumulation von Nachteilen. Besonders geringe Lebenszufriedenheit im Alter besteht bei denjenigen Personen, die über begrenzte individuelle Möglichkeiten verfügen und in Regionen mit schlechten ökonomischen Rahmenbedingungen wohnen.

5.4 Zusammenfassung der qualitativen, GPS-gestützten Mobilitäts- und Sozialraumanalyse

Die quantitative Studie (Kapitel 3) förderte Zusammenhänge verschiedener sozialräumlicher Merkmale untereinander und mit dem Leben im Alter zutage. Dabei stellt sich die offene und konzeptionelle Frage nach den eigentlichen Mechanismen, die den individuellen Sozialraum von Personen beschreiben können (hier im Speziellen diejenigen, die sich zwischen außerhäuslicher Mobilität, sozialen Kontakten und dem geografischen Raum abspielen), und nach ihrer Bedeutung für die Lebenszufriedenheit im Alter. Mit der QGPS-Studie können nicht nur (statistische) Ergebnisse aus der quantitativen Studie (Kapitel 3) mit tiefergehenden Einsichten bereichert werden, sondern auch darüber hinaus neue, explorative Verständnis-Ansätze geschaffen werden. Die QGPS-Studie der vorliegenden Arbeit geht dieser Fragestellung mit einem Forschungsansatz nach, welcher qualitative Befragungsinformationen mit GPS-Tracking und geografischen Kontextinformationen verbindet.

Mit dieser Methode wurden als Basis Mobilitätsmuster der älteren Studienteilnehmenden aufgezeigt, die Wege, Motive und Veränderungen der eigenen außerhäuslichen Mobilität wie die Verkehrsmittelwahl oder verkehrsverursachende und -reduzierende Unternehmungen erfassen. Darauf aufbauend verweisen die Ergebnisse auf die Vielfalt der Relationen im Sozialraum, die zwischen sozialen Kontakten, der außerhäuslichen Mobilität und dem regionalen Kontext bestehen

(Forschungsziel A). Im Anschluss vertiefen die Ergebnisse die Verbindungen, die zwischen den Relationen im Sozialraum und der Lebenszufriedenheit existieren (Forschungsziel B). Ziel der QGPS-Studie war es, einen explorativen und vor allem beschreibenden Einblick in diese vielfältig vorhandenen Mechanismen zu geben und entsprechende Relationen zu lokalisieren. Um diesem Forschungsinteresse nachzugehen, wurde QGPS als Methode konzipiert, die ein raumbezogenes, qualitativ ausgerichtetes Forschungsinteresse mit geografischen Informationen verbindet. Durch den Einsatz von QGPS liegt nun die Stärke der vorliegenden Arbeit darin, den Facettenreichtum dieser sozialraumbezogenen Relationen herauszustellen.

Die Daten der QGPS-Studie stammen von elf Probandinnen und Probanden im Alter von 65 bis 89 Jahren aus einer ländlichen Kommune in Oberfranken, die mithilfe eines selektiven Stichprobenplans ausgewählt wurden. Zur Erhebung zeichneten diese ihre zurückgelegten Wege und erreichten Orte mit einem GPS-Gerät auf. Zudem wurden sie mit leitfadengestützten Interviews zu ihrer außerhäuslichen Mobilität, ihrer sozialen Einbindung, räumlichen Umgebung und zu ihrer (sozialräumlich bezogenen) allgemeinen Lebenszufriedenheit befragt. Ein zusätzlicher Kurzfragebogen erfasste soziodemografische Daten oder Aussagen über die gesundheitliche Verfassung.

QGPS vereint die bekannte Methode der qualitativen Befragung, die sich auf eigene Angaben der Proband*innen bezieht, und einen GPS-Ansatz, bei dem Bewegungsdaten technologiegestützt erhoben werden. QGPS sieht vor, zunächst die GPS-basierten Daten in einem GIS-Programm geografisch zu verorten und die teilstrukturierten Befragungsdaten mithilfe einer qualitativen Inhaltsanalyse zu erschließen und letztere sodann über ihren indirekten oder direkten Orts- oder Bewegungsbezug zu kartieren. Dazu werden räumliche Transkripte durch die Georeferenzierung qualitativer Aussagen innerhalb der GIS-Software hergestellt. Für die Analyse stehen somit Daten auf verschiedenen Ebenen bereit: geografische Kontextinformationen, (durch Proband*innenerhebung entstandene und im Nachgang georeferenzierte) inhaltsanalytische Informationen und Bewegungsdaten. Daraufhin werden die Ergebnisse als inhaltliche Konzepte mittels Zusammenführung und Selektion dieser Daten extrahiert. So ermöglicht es QGPS, nicht nur räumliche Positionsdaten, sondern insbesondere auch Bewegungsdaten, in Verbindung mit qualitativen Informationen zu bringen. Der erweiterte Informationsgehalt, den die so geschaffenen mehrdimensionalen Bilder im Koordinatensystem aufweisen, steigert den möglichen Erkenntnisgewinn im Analyseprozess und bei der Ergebnispräsentation. Die für die Studie hergestellte QGPS lässt es zu, verschiedene individuelle Wahrnehmungen und Deutungen sozialer Räume zu erheben und zu verstehen. Es entsteht ein intersubjektiv geprägtes Bild des beforschten sozialen Raums.

5.5 Diskussion der Ergebnisse der QGPS-Studie

5.5.1 Diskussion der Ergebnisse der QGPS-Studie zum Verhältnis zwischen außerhäuslicher Mobilität, sozialen Kontakten und dem regionalen Kontext (zu Forschungsziel A)

Die herausgearbeiteten Mobilitätsmuster machen die außerhäusliche Mobilität der älteren Untersuchten und ihren Zusammenhang mit sozialen Kontakten und den geografischen Örtlichkeiten sichtbar. Sie zeigen zunächst Unterschiede insbesondere auf Basis der eigenen körperlichen Verfassung, dem Geschlecht, der Wohnlage, der Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln oder Unterstützung sowie den persönlichen Mobilitätsbedürfnissen der älteren Personen. Solche Faktoren sind teilweise bereits in der Literatur bekannt (Kapitel 2.3), allerdings wird durch die Darstellung der Wege und die Verbindung dieser mit den Aussagen der Probanden und Probandinnen innerhalb der GIS-Software ermöglicht, diese Mobilitätsmuster visuell zu erfassen und zwischen den Personen zu vergleichen. Anhand der erweiterten Informationsgrundlage, die durch die Zusammenführung von geografischen Kontextinformationen, qualitativen Interviewaussagen und Bewegungs- bzw. Positionsdaten entsteht, lassen sich verschiedene Befunde empirisch ableiten.

Zunächst ist erkennbar, dass es zu einer Konzentration der Wege im näheren Wohnumfeld der Probanden und Probandinnen kommt. Wege zu Fuß finden vor allem innerhalb der Ortschaften rund um die jeweilige Wohnstätte statt, sind erwartungsgemäß kürzer als solche mit dem Auto oder Motorrad und werden in dieser Stichprobe vorrangig von Frauen begangen. Die Fortbewegung zu Fuß wird als essenziell beschrieben, gefolgt von der Automobilität. Vorangegangene Befunde verweisen bereits auf die Abhängigkeit vom PKW in ländlichen Gebieten (z. B. Siren/Hakamies-Blomqvist 2004; Haustein/Siren 2014; Zeitler/Buys 2015). Zwei Probandinnen ohne PKW im Haushalt nutzen nach eigener Angabe den ÖPNV, hingegen spielt diese Art der Mobilität für alle anderen, wenn überhaupt, nur eine geringe Rolle, obwohl das Angebot als ausreichend eingeschätzt wird. Nach Küpper (2011, S. 156) kann die geringe Nutzung des öffentlichen Verkehrs in ländlichen Gebieten teilweise mit der hohen Habitualisierung der PKW-Nutzung (Canzler 2008; Heine/Mautz/Rosenbaum 2001, S. 168) obwohl gute Alternativen existieren sowie mit der Auto-Affinität von Personen auf dem Land als Ausdruck ihrer sozialen Bedürfnisse und ihres Lebensstils (Segert 2009, S. 10) begründet werden.

Zudem wurden von den befragten Personen verkehrsreduzierende und -verursachende Unternehmungen thematisiert. Die bewusste Wahl der kürzesten Strecke oder der Kopplung von Zielen führt zur gezielten Reduktion der außerhäuslichen Mobilität. Dieses Ergebnis deckt sich mit Befunden der Mobilitätsforschung (Kagermeier 1997, S. 130; Hensel 2002, S. 47; Martin 2012, S. 149). Probanden und Probandinnen erzählen allerdings ebenfalls von der bewussten Ausdehnung von Wegen, vor allem bei freizeitlichen oder sozialen Wegzwecken.

Probandinnen und Probanden berichten über eine Abnahme der außerhäuslichen Mobilität mit zunehmendem Alter, dabei zeichnen sich zwei größere Veränderungen ab. Die erste durch Ausstieg

aus dem Arbeitsleben und die zweite später aufgrund körperlicher oder geistiger Einschränkungen. Dabei geht die zweite Veränderung entweder schleichend vor sich oder vollzieht sich durch sogenannte Wendepunkte wie einem Unfall oder einen persönlichen Entschluss. In der gerontologischen Literatur wird im Hinblick auf grundsätzliche physische und seelisch-geistige Veränderungen im Lebenslauf die Frage gestellt, ob diese Veränderungen eher kontinuierlich oder diskontinuierlich vonstattengehen (Kruse 2017, S. 20) und ob neben dem „dritten“ Lebensalter, welches sich mit dem Eintritt in die Altersrente abzeichnet und sich durch erhaltene körperliche und seelische Gesundheit und Kompetenz auszeichnet, auch von einem „vierten“ Lebensalter gesprochen werden kann, welches durch eine deutliche Zunahme von Krankheiten und Pflegebedürftigkeit gekennzeichnet ist (Kruse 2017, S. 29). Die berichteten Veränderungen hinsichtlich der außerhäuslichen Mobilität lassen sich in diesen Diskurs einordnen.

Ein tieferes Verständnis des Zusammenhangs zwischen außerhäuslicher Mobilität, sozialen Kontakten und dem geografischen Kontext entsteht, da die älteren Menschen ganz verschiedenartige Aspekte dessen inhaltlich beschreiben. Diese lassen sich grob unter *Mobilität gemeinsam mit Beziehungspersonen*, *Mobilität zu Beziehungspersonen*, *Substitution der Mobilität durch Beziehungspersonen*, *(altersbedingte) Abnahme der Mobilität und der sozialen Kontakte*, *Anregung der Mobilität durch Beziehungspersonen* und *spontane Treffen im öffentlichen Raum* zusammenfassen.

Mobilität gemeinsam mit Beziehungspersonen kann anhand der Daten in *Holen und Bringen* oder *Mitnehmen* unterschieden werden. Insbesondere durch die qualitativen Hintergrundinformationen lässt sich erkennen, was sich in der Momentaufnahme der GPS-Erhebung widerspiegelt: Befragte begehen bei (altersbedingt zunehmenden) Mobilitätseinschränkungen seltener Wege zu freizeitlichen und sozialen Zielen als uneingeschränkte Personen. Sie geben darüber hinaus übereinstimmend an, die Hilfe anderer Personen (wie z. B. beim Holen und Bringen) eher für funktionale Wegzwecke zu nutzen. In der Literatur wurde bereits erwähnt, dass ältere Personen lieber darauf verzichten, durch andere Personen gefahren zu werden, da sie ihre Unabhängigkeit bevorzugen (Schmöcker et al. 2008, S. 265). Die untersuchten älteren Menschen wählen bestimmte unterstützende Personen je nach Wegezweck aus, z. B. werden für Fahrten zum (Fach-)Arzt eher nahestehende Familienmitglieder oder andere vertraute Personen in Anspruch genommen. Die Frage danach, wer Unterstützung bei der außerhäuslichen Mobilität erbringt, lässt sich der These der hierarchischen Kompensation (Cantor 1979) und ebenso der These der funktionalen Spezifität (Litwak 1985) zuweisen. Erstere besagt, dass unterstützende Beziehungspersonen nach einer kulturell vorgegebenen Rangreihe aktiviert werden (zumeist zunächst der eigene Ehepartner oder die Ehepartnerin, danach die eigenen Kinder und sodann Freunde und Nachbarn) (Tesch-Römer 2010, S. 197 f.). Zweitere postuliert, dass bestimmte

Beziehungstypen gewisse Unterstützungsleistungen besser übernehmen können (Tesch-Römer 2010, S. 197 f.). Gleichauf folgt die von den Befragten erläuterte Reziprozität bei Unterstützungsleistungen hinsichtlich der außerhäuslichen Mobilität, den in der Literatur bekannten Regeln des Ausgleichs sozialer Unterstützung. Bei innerfamiliärer Hilfe wird nicht in dem gleichen Maße auf eine Wiederherstellung des Gleichgewichts Wert gelegt wie bei Beziehungen zu Nachbarn oder Freunden (Tesch-Römer 2010, S. 200).

Darüber hinaus berichten alle Befragte über den Zusammenhang verringerter außerhäuslicher Mobilität und abnehmender sozialer Kontakte im Alter. Dabei kann die eigene außerhäusliche Mobilität oder die der Beziehungspersonen im Alter eingeschränkt sein, ebenfalls kommt es durch Gebrechen oder den Tod von Netzwerkpersonen seltener oder überhaupt nicht mehr zu sozial motivierter Mobilität. In der Literatur wird auf die Abnahme der Mobilität (infas/DLR 2010, S. 83; Pelizäus-Hoffmeister 2014) und auch von der Verkleinerung der sozialen Netzwerke mit steigendem Alter (Smith/Baltes 2010, S. 261; Wagner/Schütze/Lang 2010, S. 334) häufig verwiesen. Die vorliegende Forschungsarbeit ergänzt diese Ergebnisse, indem sie den *Zusammenhang* zwischen den beiden Lebensbereichen qualitativ beschreibt. Daneben wurde von den Probanden und Probandinnen, wenn auch in geringerer Intensität, über Anregung zur außerhäuslichen Mobilität durch Beziehungspersonen gesprochen. Hier spielt neben der Aufforderung zu gemeinsamer Mobilität im Rahmen von gemeinsamem Gehen oder Mitnehmen Mobilität für die Beziehungsperson durch Übernahme von Wegen oder durch Begleitung bei Wegen eine Rolle.

Einen zentralen Bezugspunkt stellen daneben spontane Treffen im (semi-)öffentlichen Raum im Leben der älteren Personen dar. Muri/Friedrich (2009, S. 34) zeigen, dass Kinder und Jugendliche bei ihrem Sozialisierungsprozess stärker als Erwachsene auf die Nutzung öffentlicher Räume angewiesen sind, „die ihnen vor allem auch die Möglichkeit bieten, eigenständige Beziehungen zu knüpfen und sich als wahrnehmender Teil der Gesellschaft zu zeigen. Nicht zuletzt aufgrund ihrer begrenzten Mobilität sind im Stadtgefüge verteilte öffentliche Räume für familiäre Lösungs- und gesellschaftliche Einbindungsprozesse von besonderer Bedeutung“ (Muri/Friedrich 2009, S. 34). Ein ähnliches Phänomen lässt sich bei den befragten älteren Menschen beobachten, insbesondere dann, wenn sie allein leben. Diese Probanden und Probandinnen berichten teilweise sogar von geplanten Außerhausgängen mit der direkten Absicht, spontan auf andere Personen zu treffen, da solche Treffen im öffentlichen Raum die Beziehungspflege entlasten.

Zwar konnte in der quantitativen Studie dieser Arbeit (Kapitel 3) gezeigt werden, dass die Häufigkeit außerhäuslicher Mobilität in Bezug auf das Besuchen von Veranstaltungen oder das Treiben von Sport mit der Ausstattung der örtlichen Umgebung in Verbindung steht. Da aber anhand der Daten nicht nachweisen werden konnte, ob Spazieren gehen oder die sozialen Kontakte älterer Menschen mit den

regionalen Gegebenheiten assoziiert sind, lohnt sich hier der Blick in die qualitativ orientierten Ergebnisse der QGPS-Studie besonders. Probanden und Probandinnen gaben an, dass die Raumbeschaffenheit, wie die geografische Distanz, Barrieren oder die Streckenbeschaffenheit, auf unterschiedliche Weise darüber entscheiden, ob sie (trotz körperlicher Mobilitätseinbußen) das Haus verlassen und soziale Kontakte pflegen. Aufgrund der Wahrnehmung der Raumstruktur und -symbolik geschieht die Integration eines Raums in den Aktionsraum (Joos 2012, S. 133). Eine Voraussetzung für die Entscheidung, bestimmte Räume zu nutzen, ist also die Wahrnehmung eines Raums als für bestimmte Zwecke förderlich oder geeignet (Joos 2012, S. 133). So erfordert das Angebot an Veranstaltungen und Gruppentreffen in der näheren Umgebung außerhäusliche Mobilität und strukturiert genauso die soziale Teilhabe der älteren Menschen. Die Rolle, die die örtliche Umgebung ebenfalls bei spontanen Treffen im (semi-)öffentlichen Raum spielt, bezieht sich auf die Beschaffenheit, die sich hier als Gelegenheitsstruktur lesen lässt. (Infra-)Strukturen wie Einkaufszentren oder landschaftlich reizvolle, leicht begehbbare Wege erhöhen aus Sicht der Probanden und Probandinnen die Wahrscheinlichkeit für außerhäusliche Mobilität und darüber hinaus für solche Treffen mit anderen Personen.

5.5.1 Diskussion der Ergebnisse der QGPS-Studie zur Verbindung der außerhäuslichen Mobilität, der sozialen Kontakte und des regionalen Kontexts mit der allgemeinen Lebenszufriedenheit im Alter (zu Forschungsziel B)

Die räumliche Umgebung und regionale Ausstattung stellen ebenfalls wahrgenommene Faktoren für die allgemeine Lebenszufriedenheit dar, wobei diese von den Teilnehmenden als nicht so wichtig empfunden werden wie der Beitrag sozialer Kontakte und der außerhäuslichen Mobilität zur allgemeinen Lebenszufriedenheit. Insbesondere der Erholungsfaktor der Umgebung, die Partizipation an nahräumlichen politischen Prozessen und das altersentsprechende Angebot an Unterstützungsangeboten werden als zufriedenheitsstiftend eingeordnet. Vor allem aber sind es die sozialen Kontakte im näheren Umfeld, die Nähe zu Freunden und Verwandten und die Nachbarschaftshilfe, die Probanden und Probandinnen zufrieden machen. Mit diesen qualitativen Aussagen können die Ergebnisse der quantitativen Studie untermauert werden, die ebenfalls einen höheren Zusammenhang der sozialen Kontakte und der außerhäuslichen Mobilität und einen geringeren des regionalen Kontexts mit der allgemeinen Lebenszufriedenheit feststellt (Kapitel 3.7.2). Dass soziale Beziehungen im Zusammenhang mit der Lebenszufriedenheit stehen, ist aus anderen Forschungsarbeiten bereits bekannt (Kapitel 2.5.2). Allerdings lässt sich aus den vorliegenden Daten ableiten, dass bei der Auseinandersetzung mit der Relevanz der Umgebung und der Bewegung für die Lebenszufriedenheit immer der Bezug zu den sozialen Kontakten mitgedacht werden muss. Im Kontext der mobilitäts- und ortsbezogenen Einschätzungen der sozialen Netzwerke ist erstens erkennbar, dass

im Umfeld erreichbare soziale Kontakte und gute nachbarschaftliche Verhältnisse als essenzielle Aspekte für die Lebenszufriedenheit eingeschätzt werden. Zweitens zeigt sich, dass der Ort die Chancen für soziale Kontakte entscheidend vorstrukturiert. Je stärker die Raumaneynung eingeschränkt ist, desto problematischer gestaltet sich die Alltagsversorgung und die Einbindung in soziale Netzwerke.

Diese Befunde gehen in Linie mit den aus den ökogerontologischen Theorien (Lawton/Nahemow 1973; Oswald/Wahl 2003; 2005; Wahl/Iwarsson/Oswald 2012) hergeleiteten Erwartungen, dass bei abnehmenden persönlichen Kompetenzen (und dazu gehört die selbstständige Mobilität) die Anpassung der sozialen und geografischen Umwelt essenzieller wird, um allgemeine Lebenszufriedenheit zu erhalten (Kapitel 2.1.2 und 2.4.2). Der Ort schafft entsprechende Rahmenbedingungen, die soziale Teilhabe ermöglichen. Ganz besonders fällt dies auf, wenn ältere Personen von institutionalisierten Treffen aufgrund fehlender Mobilität ausgeschlossen sind. Durch eingeschränkte Mobilität wird es schwerer, soziale Kontakte zu pflegen, durch weniger Kontaktpersonen existieren auch weniger potenzielle Unterstützungspersonen bei der Mobilität und so kommt es zu einer mehrfachen Benachteiligung und Unzufriedenheit.

Probanden und Probandinnen geben an, Spaziergänge zu Fuß allein oder in Gemeinschaft als Freizeitbeschäftigung zu genießen, insbesondere dann, wenn die landschaftliche Umgebung einen Erholungswert bietet. Ist die fußläufige Bewegung zu stark eingeschränkt, werden Spazierfahrten mit dem PKW unternommen. Entgegen den Ergebnissen der quantitativen Studie (Kapitel 3.7.1.2 und 3.7.2) unterstreicht dies den Stellenwert des Spazierengehens für die Pflege des sozialen Netzwerkes und für die allgemeine Lebenszufriedenheit.

Allgemein kommt der Mobilität außer Haus aus Sicht der älteren Probanden und Probandinnen eine sehr hohe Bedeutung für ihre allgemeine Lebenszufriedenheit zu. Die vorliegenden Ergebnisse bestätigen die bisherige Literatur (Mollenkopf 2002b; Bowling et al. 2003; Gabriel/Bowling 2004; Siren/Hakamies-Blomqvist 2009) grundsätzlich. Mobilität steht bei den Befragten für Lebensqualität, Selbstständigkeit, Freiheit und Unabhängigkeit. Sie wird als Grundbedürfnis beschrieben. Mobilität ist eine wertvolle Voraussetzung für die alltägliche Lebensführung, sie trägt dazu bei, funktionale Ziele zu erreichen, sichert die soziale Teilhabe und befriedigt das Bedürfnis nach Bewegung und Freizeit.

Insbesondere kommt ihre Wichtigkeit zum Ausdruck, wenn die als selbstverständlich empfundene Mobilität Einschränkungen erfährt. Untersuchte Personen, die bereits Mobilitätshindernisse hinnehmen müssen, versuchen durch Anpassung an die veränderte Situation weitgehend ihre Zufriedenheit wiederherzustellen, so ein weiteres Ergebnis dieser Studie. Siren/Hakamies-Blomqvist (2009, S. 6) zeigten bereits, dass es bei abnehmender körperlicher Leistungsfähigkeit zu einer Selektion

im Reise- und Mobilitätsalltag kommt, einhergehend mit einer Ressourcenoptimierung, um ein zufriedenstellendes Mobilitätsniveau aufrechtzuerhalten. Zudem wird der körperliche Rückgang durch die Nutzung von technischen Hilfsmitteln kompensiert (Siren/Hakamies-Blomqvist 2009, S. 6). Die hier vorliegenden Ergebnisse vertiefen und erweitern diese Erkenntnisse.

Die allgemeine Lebenszufriedenheit umfasst die Bewertung der vergangenen und gegenwärtigen Lebensbedingungen sowie insbesondere die Zukunftsaussicht (Kapitel 2.5). Wie erwartet zeigt sich, dass die mobilitätsbezogene Zukunftsaussicht für die Einschätzung der eigenen Lebenszufriedenheit von Bedeutung ist. Dies gilt insbesondere für Personen, die bisher keine oder eher geringe Mobilitätseinbußen erlitten haben. Die in der Forschung beschriebene Verallgemeinerung, dass „das (hohe) Alter mit einer stetigen Reduktion des Aktionsraums einhergeht“ (Pelizäus-Hoffmeister 2014), entspricht den impliziten Vorstellungen, die genannte Zukunftsaussichten nähren. Häufig erwarten diese Menschen, ausgehend von Altersbildern (siehe Backes/Clemens 2013, S. 59 ff.), eigenen Erfahrungen mit dem Alternsprozess oder durch den Vergleich mit anderen älteren Personen, Mobilitätseinschränkungen mit steigendem Alter.

Dementsprechend zeigt sich, dass bereits vor dem Eintreten einer Einschränkung vorausgedachte Lösungsmöglichkeiten diese besorgniserregenden Zukunftsaussichten abmildern können. Lösungswege fehlender Mobilität sehen die älteren Befragten vor allem in der Unterstützung aus dem sozialen Netzwerk und der Zuhilfenahme von technischen Hilfsmitteln. Die gezielte Planung von Außerhausgängen ermöglicht eingeschränkten Personen ein Mehr an Mobilität und stellt Zufriedenheit her, wobei die kognitive Leistungsfähigkeit dazu gegeben sein muss. Ebenfalls unterstreichen das vorsorgliche Training und ergriffene Präventionsmaßnahmen, die die außerhäusliche Mobilität erhalten sollen, ihren Stellenwert. In einer Studie gaben ältere Personen an, dass sie Menschen vor allem dann als alt empfinden, wenn sie sich nicht um Lösungsmöglichkeiten für Mobilitätshindernisse bemühen können oder wollen (Siren/Hakamies-Blomqvist 2009, S. 8).

5.6 Limitationen der QGPS-Studie und Ansatzpunkte für die zukünftige Forschung

Der Ansatz QGPS zeigt auf explorative Weise, wie qualitative Daten in einem GIS aufgenommen und analysiert werden und zu einem tieferen Verständnis von Bewegungen im räumlichen Kontext beitragen können. Der Ansatz erweitert dadurch die Möglichkeiten, GNSS-Daten in die Mixed-Methods-Forschung einzubeziehen.

Viele Studien erheben zwar Wege-Tracks mithilfe von GNSS, übertragen diese in ein GIS und nutzen diese Informationen sodann als Grundlage für qualitative Interviews (z. B. Milton et al. 2015), selten jedoch werden diese Datenarten gemeinsam ausgewertet oder gemeinsam in der Forschungsliteratur kommuniziert. Evans/Jones (2011, S. 851) begründen den Mangel an Untersuchungen, bei denen die

Rolle von Ort und Raum einbezogen wird, mit der Komplexität der Erfassung und Analyse quantitativer räumlicher Daten neben qualitativem Gesprächsmaterial.

Zukünftige Forschung könnte weitere Wege der Integration qualitativer Daten mit GNSS- und GIS-Daten fördern. Dazu gehört die Umsetzung innerhalb von Software und eine Erhöhung der Benutzerfreundlichkeit für Anwender*innen aus der Forschung oder anderen Bereichen (wie beispielsweise der Sozialraumplanung), da sich der hier vorgestellte Ansatz dennoch sehr zeitintensiv gestaltet. Vielversprechend wäre eine Lösung, die textbasierte und geografische Auswertung in einem Tool ermöglicht. Eine solche „Volldigitalisierung“ der Methode wäre auch in der Praxis der Sozialplanung verwendbar. In der vorliegenden QGPS-Studie wurden zwei Softwarelösungen benötigt, ein QDA-Programm und ein GIS, um diese beiden Datenarten sinnvoll zu vereinen.

Eine Einschränkung liegt dabei darin, dass lediglich qualitative Informationen mit Bezug zu untersuchten Orten oder aufgezeichneten Bewegungen Einzug in das GIS halten können (siehe auch Jung/Elwood 2010, S. 68). Und dabei werden seltener die originalen Narrative, sondern vielmehr die Teile, die bereits einer Zusammenfassung nach den gängigen Auswertungsschritten der qualitativen Inhaltsanalyse (Mayring 1983; 2008) unterzogen wurden, genutzt. Darüber hinaus können andere relevante Informationen, wie beispielsweise weite Inhalte über den Zusammenhang von allgemeiner Lebenszufriedenheit und außerhäuslicher Mobilität (Kapitel 4.4.4.4), lediglich auf herkömmliche Weise der qualitativen Inhaltsanalyse in die Ergebnisauswertung und -darstellung einfließen. So gestalten sich die Ergebnisse der qualitativen Inhaltsanalyse wesentlich breiter als die Informationen, die auf den GPS-Tracks bzw. in Verbindung mit den geografischen Kontextinformationen zu sehen sind. Dennoch liefern die kartierten GPS-Tracks und die entsprechenden Geoinformationen der Umgebung einen zusätzlichen wertigen Informationsgehalt.

Beim GPS-Tracking fehlen nicht erreichbare Orte natürlich in der Aufzeichnung. So bleibt die Frage offen, aus welchen Gründen diese Orte nicht besucht wurden. Zwar können solche Informationen in den Interviews eingeholt werden, allerdings beschränken sich diese dann lediglich auf die Orte, die der Proband oder die Probandin zum Zeitpunkt des Interviews benennen kann. Um diesen Nachteil abzumildern, könnte zukünftige Forschung einen stärker iterativen Erhebungsansatz wählen, bei dem die Nachfragen im Interview sukzessive angepasst werden. Dies ist mit höherem Aufwand für die befragten Personen verbunden, da sie mindestens zweimal in Kontakt mit der Erhebungsperson treten müssten. Beispielsweise fiel im Vergleich der verschiedenen GPS-Tracks auf, dass sich fast alle untersuchten Personen laut ihrer GPS-Tracks mindestens einmal auf den Friedhof begeben, so dass dieser bei der Analyse als ein relevanter Ort identifiziert wird. Eine körperlich eingeschränkte Befragte erklärt bereits während des Gesprächs, dass sie den Friedhof zwar gerne besuchen möchte, diesen aber aufgrund baulicher Hindernisse (schwer einsehbare Einfahrt) nicht selbstständig besuchen könne. Ihr GPS-Track zeigt entsprechend keinen Friedhofbesuch an. Allerdings bliebe ohne diese Narrative

unklar, aus welchen Gründen bestimmte Orte nicht besucht werden (können). Wissen darüber, welche Orte aus Sicht der Proband*innen des Aufsuchens wert sind, aber nicht erreicht werden können, sowie die Gründe dafür können für eine Mobilitäts- und Sozialraumanalyse durchaus relevant sein.

Allgemein kann davon ausgegangen werden, dass einige mobilitätsbezogene Bedürfnisse älteren Menschen nicht direkt bewusst sind und damit nicht verbal erfragt werden können. Auch wahrgenommene Defizite an Raumausstattung und eigener Mobilität werden bei einer Befragung nicht immer ad hoc formuliert. Unterschiedliche Erhebungsmethoden der Sozialplanung besitzen unterschiedliche Schwerpunkte oder können bestimmte Teilbereiche umfassender erheben als andere Methoden, wie bei der vorliegenden QGPS erkennbar. Daher kann bei einer regelmäßigen Erhebung zur sozialräumlichen Mobilität älterer Menschen der Einsatz eines Methodenkanons angebracht sein, um weitere, über die Leistung von QGPS hinausgehende, Erkenntnisse zu diesem Gegenstand zu erlangen.

Bei Sozialraumanalysen (insbesondere bei qualitativ orientierten Sozialraumanalysen z. B. Riege/Schubert 2002, S. 46; Deinet 2009b) entstehen in der Regel Momentaufnahmen über den untersuchten Raum und dessen Wahrnehmung und Bewertung durch die Teilnehmer*innen, die zwar durch qualitative Daten validiert werden können, jedoch eine starke zeitlich und räumlich begrenzte Gültigkeit aufweisen. Ebenso ist dies bei der vorliegenden QGPS der Fall. Insgesamt wurden vier Tage für die Erhebung mit GPS angesetzt. Zwar bestätigen die meisten Probanden und Probandinnen, dass ihre Außerhaus-Aktivitäten in anderen Wochen ähnlich verlaufen, dennoch handelt es sich hier nicht um quantitative Daten, mit denen die Repräsentativität für die Grundgesamtheit der älteren Menschen in Deutschland bestimmt werden kann. Daher sind die Aussagen dieser Studie nur in Grenzen auf andere ältere Menschen und andere regionale Kontexte übertragbar.

Dennoch liefern die Ergebnisse tiefgehende Einblicke in die sozial- und kontextgebundene Mobilität älterer Menschen und ihren Zusammenhang mit der allgemeinen Lebenszufriedenheit im Alter. Jedoch ist der Vorteil der oben genannten (den Sozialraumanalysen inhärenten) Begrenzungen, dass gehaltvolle Informationen gesammelt werden und eine intensive Auseinandersetzung mit den interessierenden Phänomenen realisiert werden kann.

Die Erhebung fand im Herbst statt, zwar regnete es an den Erhebungstagen nicht, dennoch betrug die Außentemperatur tagsüber im Mittel nur 10 °C. Einige Probanden und Probandinnen erläuterten, dass sie bei extremeren Wetterlagen, wie Hitze oder Schneefall, das Haus durchaus seltener verlassen. In bisheriger Forschung wurden bereits Zusammenhänge zwischen (extremen) Wetterlagen und der außerhäuslichen Mobilität älterer Menschen bestätigt (Li/Hsu/Fernie 2012; Portegijs et al. 2014).

Zukünftige QGPS könnten neben einer Zufallsauswahl von Proband*innen und Messtagen mit anderen Fragestellungen ins Feld gehen. Beispielsweise liefert eine GNSS-basierte Aufzeichnung Daten, die Ort und Zeit beinhalten. In dieser Studie wurden diese Daten lediglich deskriptiv (und zum Rückschluss auf

das genutzte Verkehrsmittel) genutzt, da der Schwerpunkt auf die räumliche Dimension dieser Bewegungen und Orte gelegt wurde. Weitere Forschung könnte den Fokus auf die zeitliche Dimension legen und Geschwindigkeit, Tageszeiten oder Wochen-Rhythmen in die Auswertung einbeziehen.

Daneben bietet QGPS den Vorteil, durch verschiedene (digitale) Ergänzungen anschlussfähig zu sein, beispielsweise könnte eine Erweiterung durch Kartendienste mit der Bereitstellung von fotografischen 360-Grad-Ansichten aus der Straßenperspektive andersartige Einblicke während des Auswertungsprozesses liefern.

Bedacht werden muss allerdings, dass die Aufzeichnung mit GNSS-Daten nicht immer problemlos erfolgt. Teilweise kann ein regelmäßiger Empfang nicht gewährleistet werden oder sind die aufgezeichneten Wegpunkte ungenau. Diese (wenigen) Fehler wurden in den vorliegenden Daten manuell aufgrund optischer Prüfung korrigiert. Durch weitere Forschungstätigkeiten könnte ein durchgängig systematisches Verfahren entwickelt werden.

Allgemein kann sich eine Datenerhebung via GNSS als wenig vertrauenserweckend erweisen, da Teilnehmer*innen zum Erhebungszeitpunkt keine Einsicht in die aufgezeichneten Daten haben. Jedoch haben Proband*innen immer die Möglichkeit, bestimmte Wege nicht preiszugeben. Wie bei manuell angefertigten Mobilitätstagebüchern (bei diesen können Wege bewusst nicht vermerkt werden) ist es bei einer Erhebung mit GNSS ebenfalls möglich, Wege nicht preiszugeben, indem das Gerät nicht mitgeführt oder ausgeschaltet wird. Auf diese Möglichkeit wurden die teilnehmenden Personen in der vorliegenden Studie hingewiesen.

In die vorliegende Studie wurden Menschen einbezogen, die in der Lage sind, im eigenen Haushalt zu wohnen und das Haus selbstständig (teilweise unter Verwendung von Hilfsmitteln wie Gehstöcken) zu verlassen. Dennoch muss verdeutlicht werden, dass sich die gute bis mäßige Leistungsfähigkeit der befragten Menschen auf die Themen auswirken könnte, die in den Interviews angesprochen wurden. Dieselbe Frage nach der Beziehung von außerhäuslicher Mobilität, sozialen Kontakten, der geografischen Umgebung und der Lebenszufriedenheit könnte bei Menschen mit Behinderung oder Hochbetagten zu anderen Inhalten, Schwerpunkten und Mustern in den Ergebnissen führen.

Hinzu kommt, dass nicht alle Sampling-Kriterien kontrastierend erfüllt werden konnten. In Deutschland leben ältere Frauen häufiger allein als ältere Männer (Destatis 2022, S. 82 ff.); so wurden alleinlebende Frauen einbezogen, hingegen standen alleinlebende Männer nicht zur Verfügung.

Da die Auswahl der Probanden und Probandinnen über den Kontakt zur Sozialmanagerin und zum Seniorenbeirat der Gemeinde erfolgte, gerieten daher nur Personen in die Selektion, die diesen persönlich bekannt sind, sich als offen und gastfreundlich zeigten und die bei einer vorangegangenen Befragung des Sozialmanagements weiteren Befragungen zustimmten. Weitere

Forschungsbemühungen sollten darauf abzielen, ältere und zurückgezogen lebende Menschen zu akquirieren, da möglicherweise andersartige oder extremere Aussagen erwartet werden können.

Die Verbindung qualitativer Daten mit GPS-Tracking-Daten und geografischen Kontextinformationen mithilfe von QGPS liefert wertvolle raum- und mobilitätssensible Einblicke in die Lebenswelt der Zielgruppe. Dieses Wissen hat neben einem wissenschaftlichen auch praktischen Gehalt, weshalb sich Investitionen in den weiteren Ausbau solcher Erhebungs- und Auswertungsansätze lohnen. Die genannten Vorschläge bieten daher Anknüpfungspunkte für Forschung und Praxis zur Entwicklung eines weiteren, tiefen Verständnisses von Alltagsgeografien der außerhäuslichen Mobilität.

Die Ergebnisse der vorliegenden Studie sind teilweise direkt für die praktische Sozialplanung nutzbar, wie sich bereits nach ersten Präsentationen vor dem Sozialmanagement und Vertreter*innen der Altenhilfe des Erhebungsorts ergab.

Auch wenn weitere Forschungsbemühungen notwendig sind, sind die Befunde dennoch an die sozialraumorientierte Forschung anschlussfähig, da sie die in der Literatur bisher seltener behandelte sozialräumliche Verbindung zwischen außerhäuslicher Mobilität, sozialer Eingebundenheit und dem regionalen Kontext sowie der allgemeinen Lebenszufriedenheit im Alter fokussieren.

5.7 Schlussbetrachtungen und Ausblick

Die Aufgabe der Sozialplanung in Deutschland ist es, gleichwertige Lebensverhältnisse in allen Teilbereichen der Bundesrepublik zu schaffen. Dies beinhaltet eine flächendeckende Sicherung der Daseinsvorsorge. Außerdem müssen die Voraussetzungen für eine regional ausgewogene Teilhabe und Chancengleichheit geschaffen sowie der Zugang zu Einrichtungen sozialer (Infra-)Struktur gewährleistet werden (BBSR 2011, S. 1).

Durch den demografischen Wandel verändern sich die Rahmenbedingungen für die Versorgung mit sozialer (Infra-)Struktur in vielen Teilräumen Deutschlands (BBSR 2011, S. 1). So steht der demografische Wandel in besonderer Verbindung zur sozialen (Infra-)Struktur, da die Veränderungen in Bevölkerungszahl und -struktur weitreichende Konsequenzen für die Auslastung und Tragfähigkeit (infra-)struktureller Angebote haben. Hiervon sind besonders (infra-)strukturell weniger gut ausgebaute, ländliche Räume betroffen, bei denen auch Aspekte wie die räumliche Verteilung von Standorten sowie deren Erreichbarkeit und Tragfähigkeit diskutiert werden müssen (BBSR 2011, S. 1). Daher steigt insbesondere für ländliche Regionen durch den demografischen Wandel der Druck zur Sicherung der Daseinsvorsorge. In den letzten Jahren lassen sich vermehrt politisch und raumplanerisch motivierte Konzepte zur Ausgestaltung einer altersfreundlichen Umgebung auffinden. Politik und Raumplanung sind daher bemüht, den Raum an die Mobilitätsbedürfnisse älterer Menschen

angepasst zu gestalten und zu mehr Lebensqualität durch Aufbau einer erreichbaren Nahversorgung und zweckmäßigen (Infra-)Struktur zu schaffen.

Die Zunahme an älteren Menschen in einigen Regionen bedeutet eine veränderte Nachfrage nach zielgruppenspezifischen Angeboten wie beispielsweise im Bereich der Gesundheit oder der Erreichbarkeit. Dabei haben ältere Menschen häufiger besondere Bedürfnisse, da sie teilweise weniger mobil sind und dadurch (infra-)strukturelle Einrichtungen schlechter erreichen können. Diese Bedürfnisse an den Ort, die außerhäusliche Mobilität und auch an die soziale Umgebung sind individuell und unterliegen dem ständigen zeitlichen Wandel.

Daher muss Raumplanung als kontinuierlicher Prozess angesehen werden, bei dem entsprechende Maßnahmen umgesetzt, evaluiert und weiterentwickelt werden. Die Raumplanung ist aufgefordert, regelmäßig, am günstigsten institutionalisiert, diese Bedürfnisse der Zielgruppe in Erfahrung zu bringen. Dazu benötigen Personen, die mit Raum-, Sozial- oder Quartiersplanung betraut sind, entsprechende Methoden und wissenschaftlich fundierte Ergebnisse wie die von QGPS, die die Anforderungen, Einschätzungen und Erreichbarkeiten beschreiben können und es so vermögen, auf mögliche Entwicklungsnotwendigkeiten und -potenziale aufmerksam zu machen.

So können im Verständnis einer gut informierten Politik entsprechende Entwicklungsaufgaben formuliert und umgesetzt werden. Diese Maßnahmen sollen darauf abzielen, die Beteiligung am gesellschaftlichen Leben zu fördern und die Lebensqualität älterer Menschen in der Region zu erhalten, was im Sinne der integrierten Sozialraumplanung (Hammer et al. 2010) diskutiert werden kann.

Die vorliegende Arbeit leistet daher nicht nur einen Beitrag für die Alterssoziologie, indem sie allgemeine Lebenszufriedenheit im Alter unter den Gesichtspunkten der Mobilitäts- und Teilhabeforschung betrachtet, sondern zeigt auch neue, innovative Ansätze für die Sozialraumplanung auf. Bei der sozialraumbezogenen Altenhilfeplanung sollen tatsächliche Lebensräume der Bevölkerungsgruppe identifiziert werden und eine zielgruppenspezifisch zugeschnittene Planung des Sozialen erfolgen. Dies ist nur möglich, indem die tatsächlichen räumlichen Bezüge der Bevölkerungsgruppe bestimmt werden können. Eine solche Bestimmung geschieht über die Aufzeichnung räumlicher Interaktion der Wohnbevölkerung, über das Ausfindigmachen von natürlichen und künstlichen Hindernissen für die Interaktion, mithilfe der Feststellung der Funktionen bestimmter Räume sowie durch die Analyse der Erreichbarkeit von Einrichtungen der Grundversorgung und sozialer Teilhabe. Die vorliegende QGPS-Studie leistet hierzu einen Beitrag, indem sie durch eine neue technologiegestützte Methode tatsächliche räumliche Bezüge älterer Personen im Landkreis Coburg erhebt. Sie ermöglicht es, Einblicke in die Bewegungsabläufe und die Mobilitätsqualität älterer Menschen zu bekommen und ein Bild selbst konstruierter sozialräumlicher Aufteilung zu erhalten. Die tatsächlichen Wege und die aufgesuchte Versorgung werden aufgezeichnet und können mit dem bisher konstruierten Bild der Versorgungsstrukturen abgeglichen werden.

Mithilfe der GPS-Techniken ergeben sich neue Möglichkeiten der Raumanalyse als Planungsgrundlage. Auf ihrer Grundlage können neue und individuelle Mobilitäts- und Erreichbarkeitskonzepte mit bedarfsorientierten Verkehrsangeboten zur Sicherung der individuellen Beweglichkeit, der Versorgung und der sozialen Teilhabe entwickelt und umgesetzt werden. Eine kleinteilige Erhebung wie mithilfe von QGPS geht konkret auf die soziale und regionale Situation eines jeden Gebietes ein und ermöglicht, entsprechend zugeschnittene Analysen vorzunehmen. Die Entwicklung raumangepasster Lösungen bedarf der Mitwirkung der regionalen Bevölkerung und muss ein Auge auf diejenigen haben, die besondere Bedarfe an den regionalen Kontext stellen.

Die beschriebene Notwendigkeit, innerhalb der Kommunalpolitik Entscheidungen zu politischen Zielen und Maßnahmen auf einem von wissenschaftlicher Empirie gestützten, informierten Diskurs zu treffen, benötigt jedoch auch die Verantwortungsübernahme seitens der wissenschaftlichen Forschung, die Grundlagen dafür zu schaffen. Dafür müssen bisherige Bemühungen der multidisziplinären Zusammenarbeit fortgesetzt und ausgebaut werden, da nur so vielschichtige Einblicke in und ein fundiertes Wissen über die Lebenslage regional unterschiedlich angesiedelter Gruppen ermöglicht werden.

In dieser Arbeit wurde ein Nachweis dafür erbracht, dass ein Zusammenhang zwischen regionaler Ausstattung und der Chancen im Alter auf soziale Teilhabe, Erhaltung der Mobilität und hohe allgemeine Lebenszufriedenheit existiert. Dennoch gibt es ausreichend Indizien dafür, dass eine granularere Datenbasis benötigt wird, um den aus der Theorie ableitbaren Einfluss der nahräumlichen Umgebung auf das Leben im Alter in der Stärke, in der er existiert, zu erfassen. Steht die Erhöhung der Lebensqualität älterer Menschen in ländlichen, strukturschwachen Regionen auf der politischen Agenda und sollen Investitionen und Maßnahmen ergriffen werden, um diesen sozialen Ungleichheiten entgegenzuwirken, muss dafür Sorge getragen werden, dass der Effekt politischer Reformen oder anderweitig aktiv herbeigeführter Veränderungen langfristig messbar wird. Raumfaktoren sind (mit)verantwortlich für Lebensqualität im Alter, wie diese Arbeit zeigt. Dieser Nachweis bietet eine Grundlage, um den geografisch unterschiedlich stark ausgeprägten demografischen Veränderungen mit regionaler Weiterentwicklung und Anpassung der (Infra-)Strukturen zu begegnen. Um den Erfolg der Veränderung von Raumfaktoren bestimmen zu können, besteht die Forderung nach Verfügbarkeit von relevanten (Makro-)Daten, nach einer langfristigeren Messbarmachung und der damit verbundenen Wirkungskontrolle.

Anhang

Anhang A Ausführliche Ergebnisdarstellung der Regressionsanalyse für allgemeine Lebenszufriedenheit

Tabelle A.1 Mehrebenenmodelle: Allgemeine Lebenszufriedenheit im Zusammenhang mit individuellen Merkmalen und regionalen Strukturen mit allen getesteten Cross-Level-Interaktionen

	Allgemeine Lebenszufriedenheit							
	M0	M1	M2	M3	M4	M5	M6	M7
Alter		0,211*** (12,412)	0,260*** (15,478)	0,259*** (15,434)	0,260*** (15,481)	0,259*** (15,453)	0,259*** (15,390)	0,260*** (15,511)
Weiblich		0,088** (2,796)	0,175*** (5,670)	0,175*** (5,666)	0,175*** (5,687)	0,175*** (5,671)	0,175*** (5,679)	0,176*** (5,718)
Westdeutschland		0,110** (3,282)	0,062+ (1,887)	0,049 (1,118)	0,066* (2,018)	0,069* (2,072)	0,050 (1,150)	0,051 (1,163)
Mittleres und hohes Bildungsniveau		0,251*** (3,847)	0,062 (0,980)	0,061 (0,962)	0,068 (1,075)	0,061 (0,973)	0,066 (1,035)	0,066 (1,046)
Anzahl physischer Krankheiten		-0,265*** (15,770)	-0,174*** (10,069)	-0,174*** (10,043)	-0,174*** (10,055)	-0,174*** (10,051)	-0,173*** (9,996)	-0,171*** (9,939)
Spazieren gehen			-0,016 (1,057)	-0,016 (1,057)	-0,016 (1,069)	-0,016 (1,089)	-0,017 (1,101)	-0,016 (1,069)
Sport treiben			0,043** (2,631)	0,042** (2,609)	0,043** (2,645)	0,042** (2,606)	0,042** (2,583)	0,038* (2,332)
Veranstaltungen besuchen			0,123*** (7,358)	0,123*** (7,325)	0,123*** (7,351)	0,123*** (7,375)	0,123*** (7,317)	0,124*** (7,445)
Hilfsmittel notwendig			-0,125+ (1,943)	-0,125+ (1,947)	-0,125+ (1,934)	-0,125+ (1,944)	-0,125+ (1,944)	-0,127* (1,984)
Bis zu starke körperliche Einschränkungen			-0,221*** (6,193)	-0,221*** (6,193)	-0,222*** (6,198)	-0,222*** (6,202)	-0,222*** (6,208)	-0,228*** (6,382)
Anzahl wichtiger Personen mit regelmäßigem Kontakt			0,049** (3,135)	0,049** (3,122)	0,050** (3,183)	0,049** (3,135)	0,049** (3,159)	0,052*** (3,342)
Partner*in vorhanden			0,421*** (10,903)	0,421*** (10,906)	0,421*** (10,900)	0,423*** (10,937)	0,423*** (10,940)	0,427*** (11,055)
Personen, die psychisch unterstützen vorhanden			0,293** (3,251)	0,294*** (3,258)	0,287** (3,186)	0,289** (3,208)	0,285** (3,158)	0,300** (3,191)
Personen, die psychisch belasten vorhanden			-0,227*** (7,474)	-0,227*** (7,474)	-0,227*** (7,454)	-0,228*** (7,483)	-0,227*** (7,464)	-0,230*** (7,581)
Steuereinnahmen				0,009 (0,456)			0,016 (0,803)	0,048 (0,539)
Ärzt*innendichte					-0,020 (1,333)		-0,020 (1,298)	-0,129 (1,198)
Langzeitarbeitslosigkeit						0,017 (1,160)	0,018 (1,148)	-0,348*** (3,663)

Spazieren gehen × Steuereinnahmen	−0,006 (0,364)
Spazieren gehen × Ärzt*innendichte	0,026 ⁺ (1,659)
Spazieren gehen × Langzeitarbeitslosigkeit	0,003 (0,186)
Sport treiben × Steuereinnahmen	−0,026 (1,531)
Sport treiben × Ärzt*innendichte	0,018 (1,037)
Sport treiben × Langzeitarbeitslosigkeit	0,023 (1,372)
Veranstaltungen besuchen × Steuereinnahmen	0,0001 (0,005)
Veranstaltungen besuchen × Ärzt*innendichte	−0,024 (1,480)
Veranstaltungen besuchen × Langzeitarbeitslosigkeit	0,013 (0,761)
Hilfsmittel notwendig × Steuereinnahmen	−0,079 (1,138)
Hilfsmittel notwendig × Ärzt*innendichte	−0,020 (0,276)
Hilfsmittel notwendig × Langzeitarbeitslosigkeit	−0,036 (0,557)
Bis zu starke körperliche Einschränkungen × Steuereinnahmen	−0,049 (1,424)
Bis zu starke körperliche Einschränkungen × Ärzt*innendichte	−0,037 (1,080)
Bis zu starke körperliche Einschränkungen × Langzeitarbeitslosigkeit	0,039 (1,119)
Anzahl wichtiger Personen × Steuereinnahmen	0,028 ⁺ (1,696)
Anzahl wichtiger Personen × Ärzt*innendichte	−0,004 (0,261)
Anzahl wichtiger Personen × Langzeitarbeitslosigkeit	−0,002 (0,095)
Partner*in vorhanden × Steuereinnahmen	0,001 (0,020)
Partner*in vorhanden × Ärzt*innendichte	0,101 ^{**} (2,641)
Partner*in vorhanden × Langzeitarbeitslosigkeit	0,034 (0,866)
Personen, d. psychisch unterstützen vorhanden × Steuereinnahmen	−0,007 (0,084)
Personen, die psychisch unterstützen vorhanden × Ärzt*innendichte	0,023 (0,222)

Anhang

Personen, die psychisch unterstützen vorhanden × Langzeitarbeitslosigkeit	0,328*** (3,650)
Personen, die psychisch belasten vorhanden × Steuereinnahmen	−0,005 (0,173)
Personen, die psychisch belasten vorhanden × Ärzt*innendichte	0,051+ (1,697)
Personen, die psychisch belasten vorhanden × Langzeitarbeitslosigkeit	0,023 (0,751)
Varianz auf Kreisebene	0,004
ICC	0,004
BIC	10871,8 10602 10274 10282,1 10280,5 10280,9 10295,3 10467,4

Signifikanzniveaus: + $p \leq 0,10$. * $p < 0,05$. ** $p < 0,01$. *** $p < 0,001$.

Ungewichtete Fallzahl: 3823 Individuen in 204 Kreisen.

Standardisierte Koeffizienten; absolute t-Werte in Klammern.

Quelle: FDZ-DZA, SUF DEAS 2014 und INKAR 2011/2012; eigene Auswertung und Darstellung.

Anhang B Fragebögen

B.1 Kurzfragebogen

Kurzfragebogen im Rahmen des kooperativen Promotionsprojekts „Sozialer Raum und Lebenszufriedenheit im Alter“.

Vielen Dank für Ihre Bereitschaft, sich an der Erhebung zu beteiligen.

In diesem Kurzfragebogen werden Informationen zu Ihrer Person abgefragt. Bitte füllen Sie die entsprechenden Kästchen aus:

Geschlecht: ☐ weiblich ☐ männlich

In welchem Jahr sind Sie geboren? _____ (Jahreszahl)

Familienstand: ☐ verheiratet ☐ ledig ☐ verwitwet ☐ geschieden

Kinder: _____ (Anzahl)

Wie viele Personen wohnen in Ihrem Haushalt? _____ (Anzahl)

Ich bin ☐ erwerbstätig ☐ im Ruhestand ohne Erwerbstätigkeit
☐ in Altersteilzeit Phase: _____ ☐ im Ruhestand mit Erwerbstätigkeit
☐ Anderes: _____

Welcher **Tätigkeit** gehen Sie derzeit/ gingen Sie vor ihrem Ruhestand nach? _____

Haben Sie gesundheitliche Einschränkungen, die sich auf Ihre Mobilität auswirken?

☐ Keine ☐ Ja, und zwar: _____

Führerschein und Auto:

☐ Ich fahre selbst ☐ Ein Haushaltsmitglied fährt mich
☐ Mir steht kein Auto im Haushalt zur Verfügung ☐ Anderes: _____

Welches Fortbewegungsmittel nutzen Sie am häufigsten für Gänge außer Haus?

☐ Füße ☐ Rad ☐ Auto ☐ Bahn ☐ Bus ☐ Andere: _____

Nutzen Sie technische Hilfsmittel zur Fortbewegung? Wenn ja, welche?

☐ Gehstock ☐ Rollator ☐ Bock ☐ Rollstuhl ☐ Keine
☐ Andere: _____

Ich wohne in: ☐ Ebersdorf Mitte ☐ Frohnlach ☐ Friesendorf
☐ Ebersdorf Randlage ☐ Kleingarnstadt ☐ Oberfüllbach
☐ Großgarnstadt

Nutzen Sie (soziale) Angebote in der Gemeinde Ebersdorf? Wenn ja, welche? ☐ Keine

☐ Seniorenbus ☐ Häusliche Hilfen ☐ Ebersdorfer Helfende Hände
☐ Nachbarschaftshilfe der AWO ☐ Andere: _____

Herzlichen Dank für Ihre Mithilfe!

B.2 Leitfaden QGPS-Studie

Fragebereich 1 Alltägliche Mobilität

Interessensbereich Mobilitätsverhalten	Erzählaufforderung/Frage
Mobilitätsverhalten Typische Aktivitäten außer Haus Ist-Zustand	Zuerst möchte ich mit Ihnen gerne etwas über Ihren aktuellen Alltag sprechen. <i>Beschreiben Sie mir doch bitte einmal, welche Aktivitäten Sie in einer (typischen Woche) außer Haus unternehmen?</i> Mögliche Themen: Arbeit, Familie (Kinder, Partner, Eltern, andere Verwandte), Freunde, Lebensmittel/Haushaltsbedarfe, Freizeitaktivitäten (Sport, Genuss, Abendgestaltung), Gesundheit (Arzt, Apotheke), Behörden (Bank, Ämter, Post) und sonstige Institutionen (Friedhof, Garten) → <i>Zweck/Ziel?</i> • <i>Wo ist das? Bzw. Wo wohnt diese Person? (Ort oder Entfernung)</i> • <i>Wie kommen sie jeweils dort hin? (zu Fuß, Verkehrsmittel etc.) → (Genutzte Wege?)</i> • <i>Inwiefern begleiten Sie andere Personen bei diesen Wegen? → Warum?</i> → Achten auf Hinweise zu „Häufigkeiten“ (z. B. jeden Mo), ggf. Nachfrage: <i>Wie oft gehen Sie diesen Aktivitäten üblicherweise nach?</i> • <i>Welche Aktivitäten unternehmen sie sonst noch, in größeren oder unregelmäßigen Abständen, außer Haus?</i> → Bei Nachfrage darauf eingehen, dass es nie eine typische Woche gibt. Unterschiede nach Wetter, Jahreszeit usw. sind normal. Bedeutung wird durch Sie festgelegt. Nachfragen mit: • Gibt es weitere Gründe, warum Sie außer Haus sind? • Wo hin gehen Sie sonst noch? • Welche Anlässe gibt es sonst noch, außer Haus zu gehen? • (Etwas Erledigen, in die Stadt fahren, das Auto benutzen, an die Luft gehen, usw.)
Mobilitätsverhalten Entwicklung Abgleich Vergangenheit – Ist-Zustand Mobilitätsabnahme	Nun würde ich gerne mit Ihnen über mögliche Veränderungen Ihrer Außer-Haus-Aktivitäten sprechen. — — — • <i>Inwiefern existieren Aktivitäten außer Haus, welche sie seltener als früher ausüben? <u>Warum?</u></i> • <i>Was üben Sie evtl. gar nicht mehr aus? <u>Warum?</u></i>

Mobilitätszunahme	• Gründe z. B. eigene Gesundheit, Gesundheit von Freunden, Finanzen, Veränderung des sozialen Netzwerks Empfindungen: (jeweils für beide Punkte einzeln fragen) • <i>Wie geht es Ihnen mit dieser Entwicklung?</i> ☹ Wahrnehmung als <u>Einschränkung</u>: • <i>Was genau vermissen Sie/belastet Sie daran?</i> ○ <i>Inwiefern haben Sie bereits versucht, hierfür Lösungen zu finden?</i> (Welche Lösungen funktionieren/nicht? Warum?) ○ <i>Wer oder was unterstützt Sie bereits daran?</i> (z. B. Familie, Freunde, professionelles Netzwerk, Technik, Internet) ○ <i>Was würde Ihnen helfen?</i> ☺ Wahrnehmung als <u>Entlastung/Zugewinn</u>: • <i>Was genau entlastet sie/ gefällt Ihnen daran?</i> +++ • <i>Inwiefern existieren auf der anderen Seite Aktivitäten außer Haus, welche sie häufiger als früher ausüben? <u>Warum?</u></i> • <i>Was ist evtl. neu dazugekommen? <u>Warum?</u></i> Empfindungen: • <i>Wie geht es Ihnen mit dieser Entwicklung?</i> ☹ Wahrnehmung als <u>Einschränkung</u>: • <i>Was genau vermissen Sie/belastet sie daran?</i> ○ <i>Inwiefern haben Sie bereits versucht, hierfür Lösungen zu finden?</i> ○ <i>Wer oder was unterstützt Sie bereits daran?</i> ○ <i>Was würde Ihnen helfen?</i> ☺ Wahrnehmung als <u>Entlastung/Zugewinn</u>: • <i>Was genau entlastet sie/ gefällt Ihnen daran?</i>
--------------------------	---

Veränderung der Art und Weise	### • <i>Inwiefern existieren Außer-Haus-Aktivitäten, welche Sie zwar weiterhin, aber in veränderter Weise ausüben?</i> z. B. Steigerung Schwierigkeitsgrad, Änderung der Mobilitätsform, Änderung der Häufigkeit, Änderung bei der Begleitsituation, Änderung der Zeit, die dafür gebraucht wird • <i>Inwiefern existieren Aktivitäten außer Haus, welche Sie in Ihrer jetzigen Lebensphase gerne anders ausüben würden? Welche sind das? <u>Warum?</u></i> Empfindungen: • <i>Wie geht es Ihnen mit dieser Entwicklung?</i> ☹ Wahrnehmung als <u>Einschränkung</u>: • <i>Was genau vermissen Sie daran/belastet sie?</i> ○ <i>Inwiefern haben Sie bereits versucht, hierfür Lösungen zu finden?</i> ○ <i>Wer oder was unterstützt Sie bereits daran?</i> ○ <i>Was würde Ihnen helfen?</i> ☺ Wahrnehmung als <u>Entlastung/Zugewinn</u>: • <i>Was genau entlastet sie/ gefällt Ihnen daran?</i>
Nicht realisierte Veränderungen/ bzw. gewünschte Veränderungen	***Offene Wünsche: • <i>Inwiefern existieren Aktivitäten außer Haus, welche Sie in Ihrer jetzigen Lebensphase gerne ausüben möchten, aber dies (bisher) nicht tun (können)? <u>Warum?</u></i> ○ <i>Inwiefern haben Sie bereits versucht, hierfür Lösungen zu finden?</i> ○ <i>Wer oder was unterstützt Sie bereits daran?</i> ○ <i>Was würde Ihnen helfen?</i> • <i>Inwiefern existieren Aktivitäten außer Haus, welche Sie in Ihrer jetzigen Lebensphase noch ausüben, dies aber nicht mehr tun möchten? <u>Warum?</u></i> ○ <i>Inwiefern haben Sie bereits versucht, hierfür Lösungen zu finden?</i> ○ <i>Wer oder was unterstützt Sie bereits daran?</i>

	○ Was würde Ihnen helfen? • Inwiefern existieren Aktivitäten außer Haus, welche Sie in Ihrer jetzigen Lebensphase noch ausüben, dies aber gerne in veränderter Weise tun würden? <u>Warum?</u> ○ Inwiefern haben Sie bereits versucht, hierfür Lösungen zu finden? ○ Wer oder was unterstützt Sie bereits daran? ○ Was würde Ihnen helfen?
Soziale Netzwerke → Vertiefung der Angaben. Nur, falls oben nicht ausführlich besprochen Quantifizierung Verbindung zwischen Mobilität und Kontakte Veränderungen am Netzwerk verändern die Mobilität u. u.	Wir haben bereits darüber gesprochen, dass einige Wege in Verbindung mit ihrem sozialen Netzwerk stehen. Ich wollte noch einmal nachfragen... Sie haben angegeben, dass... Entsprechend der Angaben: Das heißt einige Wege dienen dazu, die Familie oder Freunde zu treffen. Manche Wege sind ohne die Unterstützung von Familie oder Freunden nicht möglich. • Wie häufig besuchen Sie diese Person (Einsetzen: Freund, Kind)? • Wie weit entfernt lebt diese Person weg? • Wie gehen/fahren Sie normalerweise zu dieser Person? Auswählen: Sie habe vorhin schon angegeben, dass Sie nun ... • Suchen Sie nun andere Personen häufiger auf? • Gibt es Personen, von denen Sie nun öfters besucht werden? <u>Warum?</u> • Inwiefern gibt es Personen, die Sie gerne öfters treffen möchten als derzeit? <u>Warum geht das nicht?</u> • Wird auf eine andere Art Kontakt gehalten? <u>Wie?</u> z. B. Telefon, PC usw.? • Welche „fremden“ Personen unterstützen Sie bei Ihren Wegen/Aktivitäten?
Substitution fehlender Mobilität durch das soziale Netzwerk → Nur falls oben nicht bei „Lösungen“ besprochen	Wir haben vorhin schon besprochen, dass – Einleitungssatz – Wege auch durch andere Personen für Sie erledigt werden können. • Wenn Sie an die letzten zwei Wochen denken: Gab es „Aufträge“ bzw. Wege, die Sie an andere Personen abgegeben haben? • ○ Welche waren das? ○ Welche Person war das? ○ Warum wurden die Wege abgegeben?

Substitution fehlender Mobilität durch Angebote im Sozialraum	- Gründe z. B. Weg ist zu weit, die Person war eh schon dort, Person kennt sich besser aus usw. → Achten auf Hinweise zu „Häufigkeiten“ ggf. Nachfrage: <i>Wie oft kommt das vor?</i> <i>Kommt jemand zu Ihnen ins Haus, um Ihnen Dienstleistungen zu erbringen oder Versorgungsgüter zu verkaufen? <u>Wer?</u></i> z. B. mobile Dienstleistungen/Versorgungsangebote: Friseur, Physio, Hausarzt, Essen auf Rädern, Putzhilfe, grüne Damen, Einkaufsservice usw.
--	--

Fragebereich 2 Zukunft

Interessensbereich	Erzählaufforderung/Frage
Bestehende Pläne/ Wünsche für höheres Lebensalter (in Bezug auf Mobilität)	Wenn Sie einmal an die Zukunft denken. Stellen Sie sich Ihre Lebenssituation in 10/ 20/ 40 Jahren vor (je nachdem wie alt der/die Proband*in ist). <i>Wie sehen Ihre Außer-Haus Gänge dann aus?</i> z. B. Veränderung in Bezug auf Familie, Freunde, Versorgung, Freizeit <i>Glauben Sie, dass Sie im Alter von hier wegziehen müssen?</i> <i>Wenn ja, warum konkret?</i> <i>Wenn nein, warum nicht?</i> → Achten auf Empfindung, Einstellung zum Wegzug. Ggf. Nachfrage: Wie empfinden Sie das? Ggf. Nachfragen mit: <i>Bei welchen derzeitigen Aktivitäten außer Haus können Sie sich am ehesten vorstellen, dass Schwierigkeiten auftreten? Warum?</i> <i>Wer würde Sie unterstützen?</i>

Fragebereich 3 Lebensraum

Interessensbereich	Erzählaufforderung/Fragen
Wohnumgebung/ Nahraum	Nun haben wir schon über einige Dinge gesprochen, die das Alltagsleben in Ebersdorf und dem Landkreis Coburg mitbestimmen. Nun möchte ich erfahren, wie Sie Ebersdorf sehen... • <i>Gibt es etwas, was Sie an Ihrer Wohnumgebung besonders schätzen? Was ist das? <u>Warum?</u></i> • <i>Gibt es Orte, die Sie besonders gerne aufsuchen? Welche sind das? <u>Warum?</u></i> • <i>Haben Sie an bestimmte Orte negative Erinnerungen? Welche sind das? <u>Können Sie das begründen?</u> (Nur wenn nicht zu persönlich.)</i> • <i>Gibt es Orte, die sie meiden? (Absichtlich/Unabsichtlich) Welche sind das? <u>Warum?</u></i> • <i>Gibt es etwas in der Wohnumgebung, was Sie vermissen? Was ist das? <u>Warum?</u> (Denken Sie auch daran, was es früher gab und heute fehlt.) (Es können auch Personen sein.)</i> • <i>Nutzen Sie <u>Angebote in der Gemeinde</u> z. B. Kostenloser Seniorenbus, AWO-Bürgertreff? Welche? Wie nutzen Sie diese? Warum nutzen Sie diese nicht? Welche Angebote wären für Sie darüber hinaus interessant?</i>

Fragebereich 4 Resümee

Interessensbereich	Erzählaufforderung/Frage
Verbindung zwischen Mobilität und Lebenszufriedenheit	Wir haben jetzt viel über Mobilität und die Gemeinde, Ihre Familie und Freunde gesprochen. Jetzt stelle ich Ihnen noch eine etwas „philosophische“ Frage. Am besten Sie antworten einfach das, was Ihnen spontan dazu in den Kopf kommt. Nicht lange nachdenken, sondern einfach raus damit. • <i>Können Sie mir beschreiben, was „Mobilität“ (das Haus verlassen zu können) insgesamt für Sie bedeutet?</i> • <i>Glauben Sie, dass Mobilität mit der Lebenszufriedenheit in Verbindung steht?</i> ○ <i>Wie sieht diese Verbindung aus?</i> ○ <i>Können Sie Beispiele nennen, woran Sie das festmachen?</i>

Vielen Dank
Weiteres Vorgehen...
Postscript

Anhang C Bewertung der qualitativen Anteile der QGPS-Studie anhand von Gütekriterien qualitativer Forschung

Nachdem nun die Relevanz und das Erkenntnisinteresse (Kapitel 4.1) sowie das methodische Vorgehen dieser Arbeit (Kapitel 4.2, Kapitel 4.3.1 bis 4.3.2) ausführlich dargestellt wurde, soll nun eine gesonderte Bewertung der qualitativen Anteile der vorliegenden QGPS-Studie vorgenommen werden. Diese Bewertung trägt dazu bei, die Wissenschaftlichkeit der qualitativen Forschung festzustellen.

Um die Güte und Geltung qualitativer Forschung bewerten zu können, stellt sich die Frage nach angemessenen Kriterien, anhand derer die Qualität der Arbeiten geprüft werden kann. Bei der Diskussion um Gütekriterien qualitativer Forschung werden in der Regel drei Positionen vertreten (Steinke 2005, S. 319 ff.): Zunächst besteht die Forderung, die in der quantitativen Forschung genutzten Kriterien Objektivität, Reliabilität und Validität auch für die qualitative Forschung heranzuziehen (Steinke 2005, S. 319 f.). Dabei werden die drei Kriterien angepasst, reformuliert oder entsprechend operationalisiert (z. B. die häufig kritisch diskutierte „Intercoderreliabilität“ (Mayring 2008, S. 113 f.)). Beispielsweise schlagen Lamnek/Krell (2016, S. 141 ff.) eine Übertragung der genannten drei Gütekriterien quantitativer Forschung auf qualitative Arbeiten vor. Konträr dazu besteht die Forderung, Qualitätskriterien für die qualitative Forschung aus postmoderner Perspektive grundsätzlich abzulehnen (Steinke 2005, S. 321). Eine dritte Position schlägt vor, eigene Kriterien für qualitative Forschung zu schaffen, die die eigenen wissenschaftstheoretischen, methodologischen und methodischen Besonderheiten berücksichtigen (z. B. Steinke 2005). Mayring selbst beschreibt solche Gütekriterien (Mayring 2016, S. 140 ff.) für seine Technik der qualitativen Inhaltsanalyse, verweist jedoch gleichzeitig auf den Bedarf einer systematischen Aufstellung von Gütekriterien entlang einer inhaltsanalytischen Fehlertheorie (Mayring 2008, S. 111).

Im Folgenden werden die qualitativen Anteile der QGPS-Studie (Kapitel 4) anhand Steinkes formulierter Kernkriterien qualitativer Forschung (Steinke 2005, S. 323 ff.) bewertet. Da Steinkes Kriterien eher auf stärker qualitativ ausgerichtete Forschung abzielen, wie beispielsweise theoriebildende Arbeiten mit der Grounded Theory-Methode, können im Folgenden nicht alle ihre Kriterien einbezogen werden. Steinke sieht für die Überprüfung Kernkriterien vor, die jedoch für die Anwendung entsprechend der zu prüfenden Untersuchung verändert oder ergänzt werden müssen (Steinke 2005, S. 324). Entsprechend werden zusätzlich weitere Kriterien nach Mayring (2008, S. 109 ff.) und Lamnek/Krell (2016, S. 141 ff.) herangezogen.

C.1 Intersubjektive Nachvollziehbarkeit

Da eine identische Replikation einer qualitativen Untersuchung schon allein aufgrund der geringeren Standardisierbarkeit des Vorgehens nicht möglich ist, schlägt Steinke die Herstellung von intersubjektiver Nachvollziehbarkeit vor, die vor allem durch Dokumentation, eine Interpretation in Gruppen und die Anwendung kodifizierter Verfahren erreicht werden kann (Steinke 2005, S. 324 ff.). Mayring verweist gleichauf auf die Verfahrensdokumentation als Gütekriterium (Mayring 2016, S. 144 f.). Das Ergebnis einer Forschungsarbeit sei ohne wissenschaftlichen Wert, wenn die Vorgehensweise (Explikation des Vorverständnisses, Zusammenstellung des Analyseinstrumentariums, Durchführung und Auswertung der Datenerhebung), aus der es resultiert, nicht genau dokumentiert ist (Mayring 2016, S. 144 f.). Daneben stellt er auf die Notwendigkeit der Interpretationsabsicherung ab, da der Interpretation im Rahmen qualitativer Forschungsansätze entscheidende Bedeutung zukommt (Mayring 2016, S. 145). Daher ist diese zwingend argumentativ zu begründen (Mayring 2016, S. 145). Dabei ist Folgendes notwendig: Das Vorverständnis, welches der Interpretation zugrunde liegt, muss adäquat sein, die Interpretation muss schlüssig sein, durch Alternativdeutungen geprüft und Brüche erklärt werden (Mayring 2016, S. 145). Mayring verweist ebenfalls auf die Regelgeleitetheit der qualitativen Inhaltsanalyse (Mayring 2008, S. 12 f.), welche er als Gütekriterium ansieht (Mayring 2008, S. 111). Qualitative Sozialforschung darf keinesfalls auf einen systematischen Analyseablauf verzichten, trotz der charakteristischen Offenheit und der Bereitschaft, vorab geplante Analyseschritte zu modifizieren (Mayring 2016, S. 145 f.).

Die vorliegende Arbeit leistet folgende Beiträge, um eine intersubjektive Nachvollziehbarkeit zu ermöglichen:

Dokumentation

In der Arbeit erfolgte eine Dokumentation der Erhebungs- und Auswertungsverfahren (Kapitel 4.3) sowie eine Transkription der Interviews, der Gedächtnisprotokolle und der Postscripts. Die Transkription wurde nach gängigen Regeln (Kuckartz 2010, S. 38; Dresing/Pehl 2015, S. 21) vorgenommen und Abweichungen davon in Kapitel 4.3.2.1 aufgezeichnet. Daneben wurde die Kategorienentwicklung tabellarisch dokumentiert.

Interpretationsabsicherung

Das Vorverständnis wurde in Kapitel 2 systematisch aufgearbeitet und dargelegt. Neben entsprechenden Theorien wurde auch der Stand der wissenschaftlichen Forschung berücksichtigt. Die Interpretationen wurden im Ergebniskapitel 4.4, soweit möglich, durch Ankerbeispiele (direkte Zitate) untermauert. Diese validieren die Ergebnisaussagen. Teilweise wurde jedoch auf Zitate für eine verbesserte Lesbarkeit des Inhalts verzichtet (z. B. aufgrund von Wiederholung der Aussagen).

Durch die vergebenen Namens-Initialen können die Aussagen der Probanden und Probandinnen mit ihrer Charakterisierung (Kapitel 4.4.1) und mit der tabellarischen Aufstellung ihrer Profile (Tabelle 3) abgeglichen werden. Dieser Abgleich unterstützt das Verständnis der untersuchten Differenzen in den Mobilitätsmustern, indem er die inhaltlichen Aussagen vor dem gegebenen persönlichen und soziodemografischen Hintergrund bewerten lässt (z. B. bekommt eine inhaltliche Aussage einen anderen Wert, wenn körperliche Mobilitätseinschränkungen vorliegen.)

Die Interpretationsleistung lag allein bei der Autorin, da die vorliegende Arbeit als Prüfungsleistung nur in geringem Maße das Einbringen Dritter vorsah. Aufgrund des großen Umfangs des Datenmaterials könnten Dritte ohnehin nur durch zeitaufwändige Einarbeitung zu sinnvollen Interpretationen beitragen. Einzelne Teile der Analyse, der Interviewzitate oder des Kategoriensystems wurden zur gemeinsamen Bearbeitung in Peer-Gruppen eingebracht, z. B. die Interpretation einzelner Textteile der Interviews gemeinsam mit Doktorand*innen des Promotionskollegs der Katholischen Hochschule für Sozialwesen Berlin, die Besprechung einzelner Teile des Kategoriensystems, der Interpretationen und der Ergebnisdarstellung im Kurs „Qualitative Inhaltsanalyse“ von Stefan Rädiker oder die Verwendung von Materialteilen in einem Workshop auf einer Tagung des *Arbeitskreises qualitative Methoden in der Geografie und raumsensiblen Sozial- und Kulturwissenschaften*.

Für die Interpretation waren mehrere Kodierungsrunden durch das Interviewmaterial notwendig. Zunächst wurde die Zuordnung der Textstellen zu vorhandenen Codes aus dem Leitfaden vorgenommen, anschließend eine offene Codierung zugelassen (Kuckartz/Rädiker 2022, S. 70 ff.; 2022, S. 129 ff.). Nach einer ersten Interpretation erfolgte häufig der Rekurs auf die Interviewdaten bis aussagekräftige und trennscharfe Kategorien entstanden und eine eindeutige Zuordnung der Textstellen möglich war.

Anwendung kodifizierter Verfahren

Die Anlage des Forschungsvorgehens entspricht gängigen sozialwissenschaftlichen Regeln zum Forschungsprozess (z. B. Atteslander 2008). Eingesetzt wurde dabei die qualitative Inhaltsanalyse (Mayring 1997; 2010; Kuckartz/Rädiker 2022). Das regelgeleitete Verfahren wurde in Kapitel 4.3.2.2 geschildert. Der Leitfaden wurde weitestgehend nach dem Vorgehen von Helfferich (2011, S. 178 ff.) erstellt und einem Pretest unterzogen.

C.2 Indikation des Forschungsprozesses

Steinke sieht die Angemessenheit des Gegenstandes als Kennzeichen qualitativer Forschung und erweitert diesen Anspruch auf die Forschungsmethoden und den Forschungsprozess (Steinke 2005, 326–328). Im Folgenden wird gezeigt, wie die vorliegende Arbeit dieser Forderung nachkommt:

Indikation des qualitativen Vorgehens

Aus dem in Kapitel 4.1.2 aufgeführten Erkenntnisinteresse ergibt sich die Notwendigkeit eines qualitativen Verfahrens (neben und teilweise in Kombination mit der Analyse von GPS-Daten und geografischen Kontextinformationen). Die Leistungen von QGPS und die Notwendigkeit qualitativer Erhebungs- und Auswertungsmethoden werden in Kapitel 4.2 erläutert.

Um ein breites und tiefes Erkennen der Lebenswelt der Zielgruppe zu ermöglichen, eignen sich qualitative Verfahren besonders gut. Sie erlauben Erfahrungen über die subjektorientierte Sichtweise der untersuchten Menschen, sodass ein erweitertes Verständnis für die Wahrnehmung der alltäglichen Bewegungen aus Sicht der Zielgruppe entsteht.

Indikation der Methodenwahl

Teilstrukturierte Interviews bieten den Vorteil, ein qualitatives Verständnis des Zusammenspiels zwischen der Lebenszufriedenheit, der Mobilität, der sozialen Kontakte und dem umgebenden Raum zu generieren. Die teilweise Standardisierung ermöglicht eine gewisse Vergleichbarkeit der Inhalte aller Interviews und stellt sicher, dass die interessierenden Themen im Interview besprochen werden. Das offene Konzept der Leitfadeninterviews erlaubt es jedoch auch, neue Wissensbestände explorativ zu erheben. Steinke spricht im Rahmen der Indikation der Methodenwahl auch von einer notwendigen Ermöglichung von Irritationen des Vorwissens (Steinke 2005, S. 327). Dies zeigte sich im Forschungsprozess hinsichtlich bestimmter Alltagsphänomene im Leben einiger Probanden und Probandinnen. Beispielsweise überraschte die hohe Relevanz spontaner Treffen im öffentlichen Raum, welche soziale Teilhabe ungezwungen und kurzfristig zu realisieren erlauben (Kapitel 4.4.3.6). Die Methodenwahl des teilstrukturierten Erhebungsinstrumentes wird in Kapitel 4.3.1.1 begründet.

Die Verwendung der qualitativen Inhaltsanalyse liegt nahe, da in erster Linie der sachliche Inhalt des erhobenen Materials herausgefiltert und analysiert werden soll. Darüber hinaus war es wichtig, die Bedeutungsinhalte aus der Perspektive der Probanden und Probandinnen zu erfassen. Die Auswertung der qualitativen Daten mithilfe der qualitativen Inhaltsanalyse wird in Kapitel 4.3.2.2 begründet.

Indikation der Stichprobenauswahl

Die Fallauswahl erfolgte aufgrund festgelegter, aus der Theorie abgeleiteter Kriterien. Entsprechend wurden abweichende und vergleichbare Fälle innerhalb eines gewissen Rahmens einbezogen (mit Ausnahmen, z. B. konnte kein alleinlebender Mann als Kontrast einbezogen werden; Kapitel 5.6). Lamnek/Krell (2016, S. 155) schlagen vor, eine Validierung durch analytische Induktion auf diese Weise zu realisieren. Die Stichprobenauswahl wird in Kapitel 4.3.1.3 erläutert. Die realisierte Stichprobe wird in Kapitel 4.4.1 vorgestellt.

Indikation der methodischen Einzelentscheidungen

Aus der Sicht der Autorin ist es nicht möglich und auch nicht zielführend, *alle* methodischen Einzelentscheidungen detailliert zu dokumentieren. Jedoch wurden grundsätzliche Entscheidungen und größere Abweichungen von herkömmlichen Verfahren in der Arbeit beschrieben und begründet (Kapitel 4.3). Abweichend vom gängigen Verfahren der zusammenfassenden qualitativen Technik (Mayring 2008, S. 59 ff.) erforderten beispielsweise einige wenige Textstellen bei der Auswertung mithilfe der qualitativen Inhaltsanalyse eine Explikation (Mayring 2008, S. 77 ff.). Diese Abweichung im Vorgehen wird in Kapitel 4.3.2.2 erläutert.

Ebenfalls wurden das Vorgehen und die Entscheidungen der Kategorienentwicklung im Hintergrund dokumentiert, aber im Detail nicht in der Arbeit veröffentlicht. Es findet sich jedoch eine hinreichende Erläuterung in der Arbeit, die beschreibt, dass im Vorfeld ein Kategoriensystem aufgestellt wurde, welches sich aus der Fragestellung ableitet und theoretisch begründet ist. Dieses wird mit nahe am Text gebildeten neuen Unterkategorien weiter untergliedert (Kapitel 4.3.2.2).

Indikation von Transkriptionsregeln

Bei der Transkription wurde weitestgehend nach gängigen Regeln (Kuckartz 2010, S. 38; Dresing/Pehl 2015, S. 21) vorgegangen (s. o. Dokumentation). Gegenstand der Analyse war der semantische Inhalt des Gesagten, weniger die Art und Weise, wie etwas gesagt wurde. Daher war es sinnvoll, den Stil weitestgehend zu glätten, wobei relevante Begriffe oder Redewendungen sowie Grammatik und Satzbau im Dialekt belassen wurden. Äußerungsabbrüche (gekennzeichnet durch „/“) und Ergänzungen der Autorin, die zum Sinnverständnis beitragen (gekennzeichnet durch eckige Klammern), sowie Hinweise zur Gestik oder zu Gefühlsausbrüchen (gekennzeichnet durch runde Klammern) wurden an den jeweiligen Stellen eingefügt. Eine geringe Menge an Textteilen, die nicht zur Beantwortung der Fragestellung dienten, vor allem wenn Befragte sehr stark abwichen, wurde zusammenfassend transkribiert. Kapitel 4.3.2.1 verweist auf das Vorgehen bei der Aufbereitung der teilstrukturierten Befragungsdaten.

Nachträglich beurteilt wäre eine noch effizientere Transkription möglich, wenn weitere Tippfehler im Transkript belassen und Füllwörter oder häufige Wörter nach vorheriger Festlegung abgekürzt würden.

C.3 Nähe zum Gegenstand

Als Leitmotiv qualitativer Forschung wird die Nähe zum Gegenstand vor allem durch das möglichst nahe Anknüpfen an die Alltagswelt der Beforschten erreicht (Mayring 2016, S. 146). Dabei ist die Herstellung von Interessensübereinstimmung zwischen Forschungsarbeit und untersuchtem Subjekt entscheidend (Mayring 2016, S. 146). Daher soll auf konkrete soziale Probleme rekurriert, die Forschung für die Betroffenen gemacht sowie ein durch Offenheit und Gleichberechtigung charakterisiertes Verhältnis geschaffen werden (Mayring 2016, S. 146).

Die vorliegende Untersuchung thematisiert vorrangig alltägliche Mobilität in Verbindung mit sozialer Teilhabe, dem geografischen Kontext und der Lebenszufriedenheit im Alter. Sie schafft hierzu neue Wissensbestände, die vor allem in der Sozialraumplanung berücksichtigt werden können (Kapitel 5.6). Von der Forschung betroffene Personen wurden lediglich einerseits direkt als Probanden und Probandinnen einbezogen, andererseits konnten diese am Wissenschafts-Praxis-Transfer teilhaben (z. B. bei einer an einen öffentlichen Vortrag der Ergebnisse anschließenden Diskussion im untersuchten Ort). Jedoch erfüllt die Herstellung der Ergebnisse die Anforderungen der ökologischen Validierung (Lamnek/Krell 2016, S. 152). Demnach können „gültige Informationen über Forschungsgegenstände und Untersuchungspersonen nur in deren natürlichem Lebensraum gewonnen werden“ (Lamnek/Krell 2016, S. 152). Dieser sollte so wenig wie möglich durch künstliche Versuchsanordnungen eingeengt und entfremdet werden: Alle einbezogenen Interviews wurden in den eigenen Wohnungen der Probanden und Probandinnen und im Dialekt geführt. Die Ansprache der potenziellen Probanden und Probandinnen durch Vertrauenspersonen (Sozialmanagement und Seniorenvertreterin der Gemeinde) diene als bewusst eingesetzte Maßnahme, um Vertrauen der Untersuchung gegenüber zu schaffen. Gängige Settings der (sozialen) Beratung prägten die Interviewsituation. Um Vertrauen aufzubauen, wurden weitere Verhaltensregeln bei der Ausgestaltung des Gesprächs angewandt, wie z. B. das Platzieren des Aufnahmegeräts im Hintergrund, Offenlegung des Umgangs mit dem Datenschutz und der Verwendung der Ergebnisse am Anfang des Gesprächs. Allgemein wurde die Gestaltung der Interviewsituation wie von Helfferich (2011, S. 177 f.) vorgeschlagen durchgeführt.

C.4 Triangulation

Zwar kann die Güte der Forschung erhöht werden, indem man zu ein- und derselben Fragestellung Ergebnisse vergleicht, die auf unterschiedliche Art und Weise gewonnen wurden (Mayring 2016, S. 147 f.), jedoch wurden für die vorliegende Arbeit Studien mit ähnlichen (Teil-)Fragestellungen bereits zur Herstellung des Vorverständnisses genutzt. Diese sind somit nicht mehr unabhängig von der vorliegenden Untersuchung. Aktuell ist keine Studie bekannt, die die gleiche Fragestellung mit anderen Methoden erhebt und sich zur Triangulation eignen würde. Ein Abgleich der qualitativen Interviewaussagen konnte lediglich mit den GPS-Tracks und den geografischen Informationen zur Ergebnisfindung während des Forschungsprozesses stattfinden.

C.5 Kommunikative Validierung

Eine kommunikative Validierung ermöglicht die Rückbindung der im Forschungsprozess entwickelten Theorien an die Untersuchten (Steinke 2005, S. 329). Werden die Ergebnisse mit den beforschten Personen diskutiert und von diesen bestätigt, kann dies als Argument für die Gültigkeit der Ergebnisse gewertet werden (Mayring 2016, S. 147).

Eine kommunikative Validierung der Studienergebnisse wurde von den Probanden und Probandinnen für nicht notwendig erklärt. Den Probanden und Probandinnen wurde darüber hinaus angeboten, Einsicht in die Interview-Abschrift und die Interpretationen zu nehmen, um ggf. notwendige persönliche Korrekturen vorzunehmen. Dies wurde von allen Probanden und Probandinnen ebenfalls abgelehnt. Jedoch wurde während des Interviews durch gezieltes Nachfragen das Fallverständnis erhöht (Schaffer 2009, S. 59) (siehe auch Leitfaden Anhang B.2). Ebenfalls wurden relevante Ergebnisse bei der öffentlichen Veranstaltung im Ort „Runder Tisch Senioren in Ebersdorf“ präsentiert und diskutiert.

C.6 Zur Übertragbarkeit der Ergebnisse

Die durch diese Arbeit gewonnenen Einsichten in die sozialraumbezogene Lebenslage älterer Menschen beziehen sich auf Aspekte außerhäuslicher Mobilität, sozialer Teilhabe und die Verbindung zur Lebenszufriedenheit älterer Personen im ländlichen Raum und sind auf diesen Gegenstandsbereich begrenzt. Die subjektiven Aussagen der Probanden und Probandinnen wurden durch ihre GPS-Tracks ergänzt und teilweise validiert. Jedoch kann diese Verbindung niemals einen direkten Abgleich der inhaltlichen Aussagen liefern, wie es beispielsweise eine zusätzliche (Fremd-)Beobachtung leisten könnte.

Zudem liefert die vorgenommene Erhebung, wie andere Sozialraumanalysen auch, eine Momentaufnahme aus dem Leben der untersuchten Personen.

Im qualitativen Verständnis bedeutet Generalisierung durch Abstraktion auf das Wesentliche zu kommen (Lamnek/Krell 2016, S. 180). Dies wird in der vorliegenden Studie durch den Prozess der Datenanalyse empirisch umgesetzt und manifestiert sich in der Ergebnisdarstellung.

In qualitativen Studien, insbesondere in theoriebildenden oder typisierenden Arbeiten (z. B. solche, die mit dokumentarischen Methoden analysieren), tritt nach Auffassung verschiedener Vertreter*innen das Kriterium der „Repräsentanz“ (Loos/Schäffer Burkhard 2001, S. 99 ff.; Lamnek/Krell 2016, S. 180) in den Vordergrund. Um mithilfe qualitativer Forschung das „typische“ sichtbar zu machen und die inhaltliche Tiefe und Bandbreite eines Phänomens zu entdecken, wird eine angemessene Zusammenstellung der Stichprobe benötigt. In Anlehnung an das Kriterium wurden für die vorliegende Studie Probanden und Probandinnen anhand eines theoretisch geleiteten Stichprobenplans ausgewählt. Die Stichprobe spiegelt damit eine angemessene Spannbreite und Variation der Charakteristiken älterer Personen in ländlichen Räumen wider (siehe auch Indikation der Stichprobenauswahl, Kapitel 4.3.3.2 sowie Kapitel 4.3.1.3 und Kapitel 4.4.1). Auf Basis dieser kann von der Gültigkeit der Ergebnisse ausgegangen werden.

Anhang D Zur soziologischen Diskussion über das Zustandekommen von Lebenszufriedenheit im Alter

In der soziologischen Diskussion über das Zustandekommen von Lebenszufriedenheit im Alter stehen sich vor allem zwei gegenläufige Annahmen gegenüber: Während einige Forschungen das derzeitige hohe Maß an Lebenszufriedenheit bei älteren Menschen als Kohorteneffekt betrachten, wird dies in anderen Studien als Alterseffekt eingeordnet.

In verschiedenen Untersuchungen wird ein Kohorteneffekt gefunden (z. B. Schilling 2005; 2006; Hansen/Slagsvold 2012). Die Wirkung auf Personen ergibt sich demzufolge aus ihrer (Geburts- bzw. Alters-)Kohortenzugehörigkeit; zwischen den Kohorten bestehen entsprechende systematische Unterschiede. Zukünftige Generationen im Alter können daher zu einem anderen Urteil über ihre Lebensumstände kommen als derzeitige ältere Menschen und werden möglicherweise nicht dasselbe Maß an Zufriedenheit erleben (Keuschnigg/Negele/Wolbring 2010, S. 10). Dem liegt die Auffassung zugrunde, dass das Urteil über die Lebenszufriedenheit aufgrund von Vergleichsstandards innerhalb einer Person getroffen wird. So erlebte die heutige Generation älterer Menschen beispielsweise Kriegs- oder Nachkriegszeiten. Werden diese prägenden Lebensphasen als Referenz herangezogen, kann hierdurch eine höhere Zufriedenheit in der jetzigen Zeit, die als deutlich weniger entbehrungsreich, als sicher und friedlich erlebt wird, erklärt werden. Andere Effekte, die die räumliche Umgebung auf die Zufriedenheit hat, könnten bei den derzeitigen älteren Personen geringere Konsequenzen mit sich bringen, da diese aus früheren Zeiten weitaus negativere Versorgungs- und (Infra-)Strukturen kennen. Für jüngere Kohorten würde dies zu einem späteren Zeitpunkt nicht mehr in dem Maße zutreffen.

Der Alterseffekt beschreibt hingegen, dass sich die Höhe der Lebenszufriedenheit aus der Tatsache des Älterwerdens bzw. des Altseins an sich ergibt. Allerdings behandelt kaum eine Studie den Alterseffekt der Lebenszufriedenheit (Böhnke/Kohler 2008, S. 2463), so dass hierzu weiterhin Unklarheit besteht. Dabei wird in der Literatur hohe Lebenszufriedenheit aufgrund des Alters angenommen.⁴⁸ Hingegen verweisen einige Autor*innen auf eine altersbedingt sinkende Zufriedenheit, wie z. B. Schilling (2005) oder Hansen/Blekesaune (2022), die einen altersbedingten Abfall der Lebenszufriedenheit ab dem 65. bzw. 70. Lebensjahr nachweisen. Die These der „Stabilität der Zufriedenheit trotz altersbedingter Verluste“ (Zufriedenheits-Paradox) ist Schilling (2005) zufolge nicht haltbar. Zwar existierten viele empirische Belege dafür, dass die Zufriedenheit im Alter trotz ungünstiger objektiver Lebensumstände in hohem Maße erhalten bleibt, was mit der Stabilität der Lebenszufriedenheit interpretiert wird. Jedoch, so argumentiert Schilling, stammten diese Belege aus querschnittlichen Analysen und

⁴⁸ In der einschlägigen Literatur wird häufig nur das Vorkommen altersbedingter hoher Zufriedenheit als Alterseffekt deklariert, hingegen werden altersbedingte niedrige Zufriedenheitswerte als „Abfall der Zufriedenheit im Alter“ bezeichnet, obwohl es sich bei Letzterem genau genommen ebenso um einen Alterseffekt handelt.

untersuchten meist Generationen, die Kriegs- und Nachkriegszeiten erlebt haben. Er geht aufgrund seiner längsschnittlichen Analysen davon aus, dass sich Alters- und Kohorteneffekte derzeitig älterer Personen überlagern, da diese Generationen in Deutschland wirtschaftlichen Aufschwung und die Zunahme allgemeinen Wohlstands erlebt haben und trotz ihres Alters, aber wegen der gesellschaftlichen Umstände, zufrieden sind. Die Abnahme der Lebenszufriedenheit mit steigendem Lebensalter ist wahrscheinlich, wird aber durch einen Kohorteneffekt überdeckt (Schilling 2005, S. 254). Wie Schilling (2005) hervorhebt, zeigen ältere Studien mit Datengrundlagen aus den 1960er und 1970er Jahren einen altersbedingten Abfall der Lebenszufriedenheit. Neuere querschnittliche Studien ab circa 1975 weisen diesen Rückgang der Lebenszufriedenheit im Alter jedoch nicht mehr auf. Trifft Schillings Hypothese zu, dass sich biografische Effekte und Kohorteneffekte aktuell überlagern, müsste der altersbedingte Rückgang der Lebenszufriedenheit gegen Ende des 21. Jahrhunderts verschwunden sein (Schilling 2005, S. 255), obwohl die Lebenszufriedenheit im intraindividuellen Verlauf des Alterns abnimmt. Mittels der Betrachtung querschnittlicher Daten bliebe dieser Kohorteneffekt völlig unerkannt (Tesch-Römer/Wurm 2006, S. 436), da hier keine Analyse individueller Lebensläufe möglich ist (Keuschnigg/Negele/Wolbring 2010, S. 10). Zudem war die zur Zeit ältere Generation schon in jüngeren Jahren zufriedener als die jetzige (Keuschnigg/Negele/Wolbring 2010, S. 10). Unter konstanten Bedingungen wird die heute junge Generation im Alter einmal unzufriedener sein als die derzeitigen Senior*innen, so Keuschnigg/Negele/Wolbring (2010, S. 10).

Hingegen zeigt die Längsschnittstudie mit Daten von 2002 bis 2017 der *Norwegian Life Course, Ageing, and Generation Study* (NorLAG) von Hansen/Blekesaune (2022), die auch Daten von Personen bis zum 90. Lebensjahr beinhaltet, ein Absinken der Lebenszufriedenheit um die Hälfte der Standardabweichung (SD) vom 70. zum 90. Lebensjahr (Hansen/Blekesaune 2022, S. 1281). Solche Beobachtungen eines altersbedingten Abfalls der Lebenszufriedenheit (Schilling 2005; Hansen/Blekesaune 2022) werden durch Analysen von Daten des *sozio-oekonomischen Panels* (SOEP) von Personen kurz vor ihrem Lebensende gedeckt. Gerstorf et al. (2008a und 2010) weisen nach, dass die Lebenszufriedenheit im sehr hohen Alter zumindest in der Phase kurz vor dem Lebensende abnimmt. Darüber hinaus stellen sie niedrigere Zufriedenheitswerte bei älteren Personen mit Behinderung fest. Hier entscheidet der Gesundheitszustand über die erlebte Zufriedenheit. Trotz einer kollektiv hohen Zufriedenheit finden Gerstorf et al. (2008a und 2010) individuelle Unterschiede in der Höhe der Lebenszufriedenheit zwischen Personen gleicher Altersgruppe. Diese Unterschiede im Hinblick auf den sozialen Raum sind in dieser Arbeit von besonderem Interesse.

Literaturverzeichnis

- Abele, Andrea (1991): Auswirkungen von Wohlbefinden oder: Kann gute Laune schaden? In: Abele, Andrea/Becker, Peter (Hrsg.): Wohlbefinden. Theorie, Empirie, Diagnostik. Weinheim, München: Juventa Verlag. S. 297–325.
- Abels, Heinz (2007): Einführung in die Soziologie. Band 2: Die Individuen in ihrer Gesellschaft. 3. Auflage. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften | GWV Fachverlage GmbH. doi:10.1007/978-3-531-90595-2.
- Adler, Georg/Tremmel, Stefanie/Brassen, Stefanie/Scheib, A. (2000): Soziale Situation und Lebenszufriedenheit im Alter. In: Zeitschrift für Gerontologie und Geriatrie 33, H. 3. doi:10.1007/s003910070062, S. 210–216.
- Alarasi, Haifa/Martinez, Javier/Amer, Sherif (2016): Children's perception of their city centre: a qualitative GIS methodological investigation in a Dutch city. In: Children's Geographies 14, H. 4. doi:10.1080/14733285.2015.1103836, S. 437–452.
- Allardt, Erik (1973): About dimensions of welfare. An Exploratory Analysis of Comparative Scandinavian Survey. Helsinki: Helsingin Yliopiston Monistuspalvelu.
- Alsnihi, Rahaf/Hensher, David A. (2003): The mobility and accessibility expectations of seniors in an aging population. In: Transportation Research Part A: Policy and Practice 37, H. 10. doi:10.1016/S0965-8564(03)00073-9, S. 903–916.
- Amann, Anton/Bischof, Christian/Salmhofer, Andreas (2016): Intergenerationelle Lebensqualität: Diversität zwischen Stadt und Land. Wien: Verlag des ÖGB GmbH.
- Amato, Paul R. (1993): Urban-Rural Differences in Helping Friends and Family Members. In: Social Psychology Quarterly 56, H. 4. doi:10.2307/2786662, 249–262.
- Angelini, Viola/Cavapozzi, Danilo/Corazzini, Luca/Paccagnella, Omar (2012): Age, Health and Life Satisfaction Among Older Europeans. In: Social Indicators Research 105, H. 2. doi:10.1007/s11205-011-9882-x, S. 293–308.
- Argyle, Michael (1999): Causes and Correlates of Happiness. In: Kahneman, Daniel/Diener, Edward F./Schwarz, Norbert (Hrsg.): Well-Being. The Foundations of Hedonic Psychology. 1. Edition. New York: Russell Sage Foundation. S. 353–373.
- Atchley, Robert C. (1989): A Continuity Theory of Normal Aging. In: The Gerontologist 29, H. 2. doi:10.1093/geront/29.2.183, S. 183–190.
- Atteslander, Peter (2008): Methoden der empirischen Sozialforschung. 12., durchgesehene Auflage. Berlin: Erich Schmidt.
- Augst, Christine M. (2003): Selbstreflexionen im höheren Lebensalter. Inhalte und Strukturen von Lebensbetrachtungen. Münster, Hamburg, London: LIT.
- Baas, Stefan (2008): Soziale Netzwerke verschiedener Lebensformen im Längsschnitt – Kontinuität oder Wandel? In: Bien, Walter/Marbach, Jan (Hrsg.): Familiäre Beziehungen, Familienalltag und soziale Netzwerke. Ergebnisse der drei Wellen des Familiensurvey. 1. Auflage. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften | GWV Fachverlage GmbH. S. 147–183.
- Baas, Stefan/Kucsera, Csaba/Mollenkopf, Heidrun/Széman, Zsuzsa (2005): Social Relations and Mobility. In: Mollenkopf, Heidrun/Marcellini, Fiorella/Ruoppila, Isto/Szémann, Zsuzsa/Tacke, Mart (Hrsg.): Enhancing Mobility in Later Life. Personal Coping, Environmental Resources and Technical Support. The Out-of-Home Mobility of Older Adults in Urban and Rural Regions of Five European Countries. Amsterdam, Berlin, Oxford, Tokyo, Washington, DC: IOS Press. S. 195–220.
- BA - Bundesagentur für Arbeit. „Statistik. Langzeitarbeitslosigkeit“. <https://statistik.arbeitsagentur.de/DE/Navigation/Statistiken/Interaktive-Statistiken/Langzeitarbeitslosigkeit/Langzeitarbeitslosigkeit-Nav.html?jsessionid=D8C636CE5EDFF5FDA4713B18CD18C21F> (Abfrage 14.07.2023).

- Backes, Gertrud/Clemens, Wolfgang (2013): *Lebensphase Alter. Eine Einführung in die sozialwissenschaftliche Altersforschung*. 4., überarbeitete und erweiterte Auflage. Weinheim, Basel: Beltz Juventa.
- Bagheri, Nazgol (2014a): Mapping women in Tehran's public spaces: a geo-visualization perspective. In: *Gender, Place & Culture* 21, H. 10. doi:10.1080/0966369X.2013.817972, S. 1285–1301.
- Bagheri, Nazgol (2014b): What qualitative GIS maps tell and don't tell: insights from mapping women in Tehran's public spaces. In: *Journal of Cultural Geography* 31, H. 2. doi:10.1080/08873631.2014.906848, S. 166–178.
- Baltes, Paul B./Baltes, Margret M. (1990): Psychological perspectives on successful aging. The model of selective optimization with compensation. In: Baltes, Paul B./Baltes, Margret M. (Hrsg.): *Successful aging. Perspectives from the behavioral sciences*. Cambridge, New York, Port Chester, Melbourne, Sydney: Cambridge University Press. S. 1–34.
- Baltes-Götz, Bernhard (2019): *Analyse von hierarchischen linearen Modellen mit SPSS*. Trier.
- Bauer, Mary J./Rottunda, Susan/Adler, Geri (2003): Older Women and Driving Cessation. In: *Qualitative Social Work* 2, H. 3. doi:10.1177/14733250030023006, S. 309–325.
- BBSR - Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (2011): *Bildung, Gesundheit, Pflege. Auswirkungen des demographischen Wandels auf die soziale Infrastruktur*. Bonn: Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR).
- BBSR - Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (2012): *INKAR 2012. Indikatoren und Karten zur Raum- und Stadtentwicklung in Deutschland und in Europa*. Bonn: Selbstverlag bbr Bund.
- BBSR - Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (Hrsg.) (2013): *Indikatoren und Karten zur Raum- und Stadtentwicklung. INKAR. Ausgabe 2013*. Bonn.
- Beckmann, Klaus J./Hesse, Markus/Holz-Rau, Christian/Hunecke, Marcel (Hrsg.) (2006): *StadtLeben – Wohnen, Mobilität und Lebensstil. Neue Perspektiven für Raum und Verkehrsentwicklung*. 1. Auflage. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften / GWV Fachverlage GmbH Wiesbaden. doi:10.1007/978-3-531-90132-9.
- Beierlein, Constanze/Kovaleva, Anastasiya/László, Zsuzsa/Kemper, Christoph J./Rammstedt, Beatrice (2014): Eine Single-Item-Skala zur Erfassung der Allgemeinen Lebenszufriedenheit. Die Kurzskala Lebenszufriedenheit-1 (L-1).
- Bell, Scott/Reed, Maureen (2004): Adapting to the Machine: Integrating GIS into Qualitative Research. In: *Cartographica: The International Journal for Geographic Information and Geovisualization* 39, H. 1. doi:10.3138/Y413-1G62-6H6G-0L3Q, S. 55–66.
- Bender, Carsten/Schnurrnberger, Marion (2015): Ethnographische Erkundungen zwischen Sehen und Nicht-Sehen – im Kontext einer Studie zur Situation von Menschen mit Sehverlust im Alter. In: Hitzler, Ronald/Gothe, Miriam (Hrsg.): *Ethnographische Erkundungen. Methodische Aspekte aktueller Forschungsprojekte*. Wiesbaden: Springer VS. S. 103–123.
- Bennett, Jonathan/Riedel, Matthias (2013): Was beeinflusst die Lebenszufriedenheit im hohen Alter? Repräsentative Studie zur ambulanten Altenpflege und -betreuung in der Deutschschweiz. In: *Zeitschrift für Gerontologie und Geriatrie* 46, H. 1. doi:10.1007/s00391-012-0457-5, S. 21–26.
- Berg, Anne I./Hoffman, Lesa/Hassing, Linda B./McClearn, Gerald E./Johansson, Boo (2006): What matters, and what matters most, for change in life satisfaction in the oldest-old? A study over 6 years among individuals 80+. In: *Aging and Mental Health* 13, H. 2. doi:10.1080/13607860500409435, S. 191–201.
- Bergner, Benjamin/Zeile, Peter/Papastefanou, Georgios/Rech, Werner/Streich, Bernd (2011a): Emotional Barrier-GIS – A new Approach to Integrate Barrier-Free Planning in Urban Planning Processes. In: Schrenk, Manfred/Popovich, Vasily V./Zeile, Peter (Hrsg.): *Change for Stability:*

- Lifecycles of Cities and Regions. The Role and Possibilities of Foresighted Planning in Transformation Processes. Proceedings REAL CORP 2011. Schwechat-Rannersdorf: CORP Competenz Center of Urban and Regional Planning. S. 247–257.
- Bergner, Benjamin/Zeile, Peter/Papastefanou, Georgios/Reich, Werner (2011b): Emotionales Barriere-GIS als neues Instrument zur Identifikation und Optimierung stadträumlicher Barrieren. In: Strobl, Josef/Blaschke, Thomas/Griesebner, Gerald (Hrsg.): Angewandte Geoinformatik 2011. Beiträge zum 23. AGIT-Symposium Salzburg. Berlin, Offenbach: Herbert Wichmann Verlag, VDE Verlag GmbH. S. 430–439.
- Bien, Walter/Marbach, Jan (Hrsg.) (2008): Familiäre Beziehungen, Familienalltag und soziale Netzwerke. Ergebnisse der drei Wellen des Familiensurvey. 1. Auflage. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften | GWV Fachverlage GmbH.
- Bill, Ralf (2010): Grundlagen der Geo-Informationssysteme. 5., völlig neu bearbeitete Auflage 2010. Berlin, Offenbach: Wichmann Verlag; VDE Verlag.
- Bittner, Christian/Michel, Boris (2018): Qualitative Geographische Informationssysteme. In: Wintzer, Jeannine (Hrsg.): Sozialraum erforschen. Qualitative Methoden in der Geographie. Berlin: Springer Spektrum. doi:10.1007/978-3-662-56277-2_10. S. 151–166.
- BMVI - Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (2016): Lebendige Regionen – aktive Regionalentwicklung als Zukunftsaufgabe. Ein MORO-Forschungsfeld. Informationen über das Modellvorhaben und die Modellregionen. Bonn.
- BMWSB - Bundesministerium für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen. „Soziale Stadt“. https://www.staedtebaufoerderung.info/DE/ProgrammeVor2020/SozialeStadt/sozialestadt_node.html (Abfrage 21.04.2023).
- Böhnisch, Lothar/Schröer, Wolfgang (2010): Soziale Räume im Lebenslauf – Aneignung und Bewältigung. In: sozialraum.de, H. 1 (auch online unter <http://www.sozialraum.de/soziale-raeume-im-lebenslauf.php>, (Abfrage 14.8.2023).
- Böhnke, Petra (2010): Ost-Glück versus West-Glück? Die Bewertung individueller und gesellschaftlicher Lebensumstände und ihr Einfluss auf die allgemeine Lebenszufriedenheit. In: Krause, Peter/Ostner, Ilona (Hrsg.): Leben in Ost- und Westdeutschland. Eine sozialwissenschaftliche Bilanz der deutschen Einheit 1990 – 2010. Frankfurt am Main, New York: Campus. S. 695–708.
- Böhnke, Petra/Kohler, Ulrich (2007): Determinanten des Glücks: Lebenszufriedenheit in Europa. In: WSI Mitteilungen, H. 7, S. 373–379.
- Böhnke, Petra/Kohler, Ulrich (2008): Im richtigen Alter am richtigen Ort: Lebenszufriedenheit in Europa. In: Rehberg, Karl-Siegbert (Hrsg.): Die Natur der Gesellschaft. Verhandlungen des 33. Kongresses der Deutschen Gesellschaft für Soziologie in Kassel 2006. Teilband 1 + 2. Frankfurt am Main, New York: Campus. S. 2463–2473.
- Bonß, Wolfgang/Kesselring, Sven (1999): Mobilität und Moderne. Zur gesellschaftstheoretischen Verortung des Mobilitätsbegriffs. In: Tully, Claus J. (Hrsg.): Erziehung zur Mobilität. Jugendliche in der automobilen Gesellschaft. Frankfurt am Main, New York: Campus. S. 39–66.
- Börsch-Supan, Axel/Brandt, Martina/Hunkler, Christian/Kneip, Thorsten/Korbmacher, Julie/Malter, Frederic/Schaan, Barbara/Stuck, Stephanie/Zuber, Sabrina (2013): Data Resource Profile: The Survey of Health, Ageing and Retirement in Europe (SHARE). In: International Journal of Epidemiology 42, H. 4. doi:10.1093/ije/dyt088, S. 992–1001.
- Bortz, Jürgen/Döring, Nicola (2006): Forschungsmethoden und Evaluation. für Human- und Sozialwissenschaftler. 4., überarbeitete Auflage. Heidelberg: Springer Medizin Verlag.
- Bortz, Jürgen/Schuster, Christof (2010): Statistik für Human- und Sozialwissenschaftler. 7., vollständig überarbeitete und erweiterte Auflage. Berlin, Heidelberg: Springer-Verlag GmbH.

- Bourdieu, Pierre (1985): Sozialer Raum und "Klassen". Leçon sur la leçon. Zwei Vorlesungen. 1. Auflage. Frankfurt am Main: Suhrkamp.
- Bourdieu, Pierre (1991): Physischer, sozialer und angeeigneter physischer Raum. In: Wentz, Martin (Hrsg.): Stadt-Räume. Frankfurt am Main, New York: Campus. S. 25–34.
- Bourdieu, Pierre (1997): Ortseffekte. In: Bourdieu, Pierre (Hrsg.): Das Elend der Welt. Zeugnisse und Diagnosen alltäglichen Leidens an der Gesellschaft. 2. Auflage. Konstanz: UVK, Universitäts-Verlag Konstanz. S. 159–167.
- Bourdieu, Pierre (1998): Ortseffekte. In: Göschel, Albrecht/Kirchberg, Volker (Hrsg.): Kultur in der Stadt. Stadtsoziologische Analysen zur Kultur. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften. S. 17–25.
- Bowling, Ann (2005): Ageing Well. Quality of Life in Old Age. Maidenhead, New York: Open University Press.
- Bowling, Ann/Gabriel, Zahava/Dykes, Joanna/Dowding, Lee M./Evans, Olga/Fleissig, Anne/Banister/David/Sutton, Stephen (2003): Let's ask them: A national Survey of Definitions of Quality of Life and its Enhancement among People aged 65 and over*. In: The International Journal of Aging and Human Development 56, H. 4, S. 269–306.
- Bradna, Monika/Kersting, Volker. „Mobilität und Teilhabe“. <https://www.vsop.de/mobilitaet/> (Abfrage 21.04.2023).
- Bucher, Hansjörg/Kocks, Martina/Siedhoff, Mathias (1998): Regionale Alterung, Haushalts- und Wohnungsmarktentwicklung. In: Deutsches Zentrum für Altersfragen (Hrsg.): Regionales Altern und Mobilitätsprozesse Älterer. Expertisenband 2 zum Zweiten Altenbericht der Bundesregierung. Frankfurt am Main, New York: Campus. S. 14–36.
- Buffel, Tine/Phillipson, Chris/Scharf, Thomas (2012): Ageing in urban environments: Developing 'age-friendly' cities. In: Critical Social Policy 32, H. 4. doi:10.1177/0261018311430457, S. 597–617.
- Bultena, Gordon L. (1969): Rural-Urban Differences in the Familial Interaction of the Aged. In: Rural Sociology 34, H. 1, S. 5–15.
- Burnett, Pat/Lucas, Susan (2010): Talking, walking, riding and driving: The mobilities of older adults. In: Journal of Transport Geography 18, H. 5. doi:10.1016/j.jtrangeo.2010.05.006, S. 596–602.
- Busch, Michael (2011): Aktionsprogramm Regionale Daseinsvorsorge - Landkreis Coburg -. MORO – Modellvorhaben der Raumordnung. Coburg.
- Cantor, Marjorie H. (1979): Neighbors and Friends. In: Research on Aging 1, H. 4. doi:10.1177/016402757914002, S. 434–463.
- Canzler, Weert. „Warum wir vom Auto abhängig sind. Neuere Ergebnisse aus der sozialwissenschaftlichen Mobilitätsforschung“. TUM-Vortragsreihe „Verkehr aktuell“ vom 19.06.2008.
- Canzler, Weert/Knie, Andreas (1998): Möglichkeitsräume. Grundrisse einer modernen Mobilitäts- und Verkehrspolitik. Wien, Köln, Weimar: Böhlau.
- Carp, Frances M./Carp, Abraham (1984): A Complementary/Congruence Model of Well-Being of Mental Health for the Community Elderly. In: Altman, Irwin/Lawton, Mortimer P./Wohlwill, Joachim F. (Hrsg.): Elderly People and the Environment. New York, London: Plenum Press. S. 279–336.
- Carpiano, Richard M. (2009): Come take a walk with me: The "Go-Along" interview as a novel method for studying the implications of place for health and well-being. In: Health & Place 15, H. 1. doi:10.1016/j.healthplace.2008.05.003, S. 263–272.
- Carstensen, Laura L. (1987): Age-related Changes in Social Activity. In: Carstensen, Laura L./Edelstein, Barry A. (Hrsg.): Handbook of clinical gerontology. Elmsford, New York: Pergamon Press. S. 222–237.

- Carstensen, Laura L. (1991): Selectivity Theory. Social Activity in Life-Span Context. In: Schaie, K. W./Lawton, Mortimer P. (Hrsg.): *Annual Review of Gerontology and Geriatrics*. New York: Springer Pub. Co. S. 195–217.
- Carstensen, Laura L. (1992): Social and Emotional Patterns in Adulthood: Support for Socioemotional Selectivity Theory. In: *Psychology and Aging* 7, H. 3, S. 331–338.
- Christensen, Pia/Mikkelsen, Miguel R./Nielsen, Thomas A. S./Harder, Henrik (2011): Children, Mobility, and Space: Using GPS and Mobile Phone Technologies in Ethnographic Research. In: *Journal of Mixed Methods Research* 5, H. 3. doi:10.1177/1558689811406121, S. 227–246.
- Clark, Andrew E./Oswald, Andrew J. (1994): Unhappiness and unemployment. In: *The Economic Journal* 104, H. 424, S. 648–659.
- Cohen, Jacob (1988): *Statistical Power Analysis for the Behavioral Sciences*. Second Edition. Hillsdale, New York: Lawrence Erlbaum Associates, Inc.
- Cohen, Jacob/Cohen, Patricia/West, Stephen G./Aiken, Leona S. (2003): *Applied Multiple Regression/Correlation Analysis for the Behavioral Sciences*. Third Edition. Mahwah, New Jersey: Lawrence Erlbaum Associates, Inc.
- Cope, Meghan/Elwood, Sarah (Hrsg.) (2009): *Qualitative GIS. A Mixed Methods Approach*. London: SAGE Publications Ltd.
- Crohan, Susan E./Antonucci, Toni C. (1989): Friends as a Source of Social Support in Old Age. In: Adams, Rebecca G./Blieszner, Rosemary (Hrsg.): *Older Adult Friendship. Structure and Process*. Newbury Park: Sage Publications, Inc. S. 129–146.
- Cumming, Elaine/Henry, William E. (1961): *Growing Old. The Process of Disengagement*. New York: Basic Books.
- Davey, Judith A. (2007): Older people and transport: coping without a car. In: *Ageing and Society* 27, H. 1. doi:10.1017/S0144686X06005332, S. 49–65.
- Deinet, Ulrich (2009a): Einleitung. In: Deinet, Ulrich (Hrsg.): *Methodenbuch Sozialraum*. 1. Auflage. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften / GWV Fachverlage, Wiesbaden. S. 7–13.
- Deinet, Ulrich (Hrsg.) (2009b): *Methodenbuch Sozialraum*. 1. Auflage. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften / GWV Fachverlage, Wiesbaden.
- Deinet, Ulrich/Krisch, Richard (2005): Konzepte und Methoden zum Verständnis der Lebensräume von Kindern und Jugendlichen. In: Riege, Marlo/Schubert, Herbert (Hrsg.): *Sozialraumanalyse. Grundlagen - Methoden - Praxis*. 2. Auflage. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften | GWV Fachverlage GmbH. S. 145–158.
- Destatis - Statistisches Bundesamt (2011): *Demografischer Wandel in Deutschland. Bevölkerungs- und Haushaltsentwicklung in Bund und Ländern*. Heft 1. Wiesbaden.
- Destatis - Statistisches Bundesamt (2022): *Bevölkerung und Erwerbstätigkeit. Haushalte und Familien. Ergebnisse des Mikrozensus. Fachserie 1. Reihe 3*. Wiesbaden: Statistisches Bundesamt.
- Destatis - Statistisches Bundesamt. „Äquivalenzeinkommen. Einkommen, Konsum und Lebensbedingungen“. <https://www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Einkommen-Konsum-Lebensbedingungen/Glossar/aequivalenzeinkommen.html> (Abfrage 25.11.2022).
- Destatis - Statistisches Bundesamt. „Europa. NUTS-Klassifikation. Die Einteilung der Europäischen Union in EU-Regionen“. https://www.destatis.de/Europa/DE/Methoden-Metadaten/Klassifikationen/UebersichtKlassifikationen_NUTS.html (Abfrage 14.07.2023).
- Detle, Dorothea E. (2005): *Berufserfolg und Lebenszufriedenheit. Eine längsschnittliche Analyse der Zusammenhänge*. Dissertation. Erlangen-Nürnberg.
- Diener, Ed/Emmons, Robert A./Larsen, Randy J./Griffin, Sharon (1985): The Satisfaction With Life Scale. In: *Journal of Personality Assessment* 49, H. 1, S. 71–75.
- Diener, Ed/Inglehart, Ronald/Tay, Louis (2013): Theory and Validity of Life Satisfaction Scales. In: *Social Indicators Research* 112, H. 3. doi:10.1007/s11205-012-0076-y, S. 497–527.

- Diener, Ed/Suh, Eunkook M./Lucas, Richard E./Smith, Heidi L. (1999): Subjective Well-Being: Three Decades of Progress. In: *Psychological Bulletin* 125, H. 2. doi:10.1037/0033-2909.125.2.276, S. 276–302.
- Diener, Edward (1984): Subjective Well-Being. In: *Psychological Bulletin* 95, H. 3, S. 542–575.
- Dittmann, Joerg/Goebel, Jan (2010): Your House, Your Car, Your Education: The Socioeconomic Situation of the Neighborhood and its Impact on Life Satisfaction in Germany. In: *Social Indicators Research* 96, H. 3. doi:10.1007/s11205-009-9489-7, S. 497–513.
- Dorn, Raphael E. (2018): *Alle in Bewegung. Räumliche Mobilität in der Bundesrepublik Deutschland 1980-2010*. Dissertation 2016. Göttingen: Vandenhoeck & Ruprecht.
- Dössel, Christian (1999): *Lebenszufriedenheit unter dem Einfluß ausgewählter objektiver und subjektiver Faktoren im innerdeutschen Vergleich: Eine Längsschnittanalyse mit den Daten des SOEP*. Universität Potsdam.
- Dresing, Thorsten/Pehl, Thorsten (2015): *Praxisbuch Interview, Transkription & Analyse. Anleitungen und Regelsysteme für qualitativ Forschende*. 6. Auflage. Marburg.
- Dumitrache, Cristina G./Rubio, Laura/Rubio-Herrera, Ramona (2017): Perceived health status and life satisfaction in old age, and the moderating role of social support. In: *Aging and Mental Health* 21, H. 7. doi:10.1080/13607863.2016.1156048, S. 751–757.
- Ebbinghaus, Bernhardt/Noll, Heinz-Herbert/Bahle, Thomas/Wendt, Claus/Scheuer, Angelika (2006): *VFA-Report Lebensqualität 2006*. Mannheim: Mannheimer Zentrum für Europäische Sozialforschung (MZES). Arbeitsbereich "Europäische Gesellschaften und Ihre Integration". Zentrum für Umfragen, Methoden und Analysen (ZUMA). Abteilung: "Soziale Indikatoren".
- Elosua, Paula (2011): Subjective Values of Quality of Life Dimensions in Elderly People. A SEM Preference Model Approach. In: *Social Indicators Research* 104, H. 3, S. 427–437.
- Engelberty, Klaus (2012): *New Style Workfare. Zur Nachhaltigkeit arbeitsmarktpolitischer Instrumente und die Folgen für die Betroffenen*. Kassel: Kassel University Press.
- Engelhardt, Henriette (2012): Late Careers in Europe: Effects of Individual and Institutional Factors. In: *European Sociological Review* 28, H. 4. doi:10.1093/esr/jcr024, S. 550–563.
- Engeln, Arnd (2003): Zur Bedeutung von Aktivität und Mobilität für die Entwicklung im Alter. In: *Zeitschrift für Gerontopsychologie & -psychiatrie* 16, H. 3. doi:10.1024//1011-6877.16.3.117, S. 117–129.
- Engeln, Arnd/Schlag, Bernhard (2001): *ANBINDUNG Abschlussbericht zum Forschungsprojekt. Anforderungen Älterer an eine benutzergerechte Vernetzung individueller und gemeinschaftlich genutzter Verkehrsmittel*. Stuttgart, Berlin, Köln: Kohlhammer.
- Engstler, Heribert (2010): *Lebenszufriedenheit und Partnerschaftsqualität der Menschen mittleren und höheren Alters in unterschiedlichen Lebensformen*. Frankfurt am Main.
- Engstler, Heribert/Menning, Sonja/Hoffmann, Elke/Tesch-Römer, Clemens (2004): *Die Zeitverwendung älterer Menschen*. In: Statistisches Bundesamt (Hrsg.): *Alltag in Deutschland. Analysen zur Zeitverwendung. Beiträge zur Ergebniskonferenz der Zeitbudgeterhebung 2001/02 am 16./17. Februar 2004 in Wiesbaden*. S. 216–246.
- Engstler, Heribert/Motel-Klingebiel, Andreas (2010): *Datengrundlagen und Methoden des Deutschen Alterssurvey (DEAS)*. In: Motel-Klingebiel, Andreas/Wurm, Susanne/Tesch-Römer, Clemens (Hrsg.): *Altern im Wandel. Befunde des Deutschen Alterssurveys (DEAS)*. 1. Auflage. Stuttgart: Kohlhammer. S. 34–60.
- ESRI - Environmental Systems Research Institute. „ArcGIS Desktop. Verkehrsdaten“. <https://desktop.arcgis.com/de/arcmap/latest/extensions/network-analyst/traffic-what-is-traffic-data.htm> (Abfrage 10.07.2023).
- Evans, James/Jones, Phil (2011): The walking interview. Methodology, mobility and place. In: *Applied Geography* 31, H. 2. doi:10.1016/j.apgeog.2010.09.005, S. 849–858.

- Faist, Thomas (2013): The mobility turn: a new paradigm for the social sciences? In: *Ethnic and Racial Studies* 36, H. 11. doi:10.1080/01419870.2013.812229, S. 1637–1646.
- Field, Dorothy/Minkler, Meredith (1988): Continuity and change in social support between young-old and old-old or very-old age. In: *Journal of Gerontology* 43, H. 4. doi:10.1093/geronj/43.4.P100, 100–106.
- Flade, Antje (1994): Einführung. In: Flade, Antje (Hrsg.): *Mobilitätsverhalten. Bedingungen und Veränderungsmöglichkeiten aus umweltpsychologischer Sicht*. Weinheim: Beltz Psychologie-Verlags-Union. S. 3–14.
- Flick, Uwe (2004): *Qualitative Sozialforschung. Eine Einführung*. Vollständig überarbeitete und erweiterte Neuausgabe 2007, 4. Auflage. Reinbek bei Hamburg: Rowohlt-Taschenbuch-Verlag.
- Flick, Uwe (2011): *Triangulation. Eine Einführung*. 3. aktualisierte Auflage. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften, Springer Fachmedien Wiesbaden GmbH. doi:10.1007/978-3-531-92864-7.
- Franz, Peter (1984): *Soziologie der räumlichen Mobilität. Eine Einführung*. Frankfurt am Main: Campus.
- Friedrich, Klaus (1995): *Altern in räumlicher Umwelt. Sozialräumliche Interaktionsmuster älterer Menschen in Deutschland und in den USA*. Darmstadt: Steinkopff Verlag.
- Gabriel, Zahava/Bowling, Ann (2004): Quality of life from the perspectives of older people. In: *Ageing and Society* 24, H. 05. doi:10.1017/S0144686X03001582, S. 675–691.
- Garnett, Ryan/Kanaroglou, Pavlos (2016): Qualitative GIS: An Open Framework Using Spatialite and Open Source GIS. In: *Transactions in GIS* 20, H. 1. doi:10.1111/tgis.12163, S. 144–159.
- Garrett, Mario D./Poulain, Michel (2018): *Geography and the Elderly. The Science of Belonging*. In: *Open Science Journal of Psychology* 5, H. 6, S. 73–83.
- Gerlach, Knut/Stephan, Gesine (Hrsg.) (2001): *Lebenszufriedenheit und Erwerbsstatus: Ost- und Westdeutschland im Vergleich*.
- Gerstorf, Denis/Ram, Nilam/Estabrook, Ryne/Schupp, Jürgen/Wagner, Gert G./Lindenberger, Ulman (2008a): Life Satisfaction Shows Terminal Decline in Old Age: Longitudinal Evidence From the German Socio-Economic Panel Study (SOEP). In: *Developmental Psychology* 44, H. 4. doi:10.1037/0012-1649.44.4.1148, S. 1148–1159.
- Gerstorf, Denis/Ram, Nilam/Goebel, Jan/Schupp, Jürgen/Lindenberger, Ulman/Wagner, Gert G. (2010): Where People Live and Die Makes a Difference: Individual and Geographic Disparities in Well-Being Progression at the End of Life. In: *Psychology and Aging* 25, H. 3. doi:10.1037/a0019574, S. 661–676.
- Gerstorf, Denis/Ram, Nilam/Röcke, Christina/Lindenberger, Ulman/Smith, Jacqui (2008b): Decline in Life Satisfaction in Old Age: Longitudinal Evidence for Links to Distance-to-Death. In: *Psychology and Aging* 23, H. 1. doi:10.1037/0882-7974.23.1.154, S. 154–168.
- Gerstorf, Denis/Wagner, Gert G. (2010): Lebenszufriedenheit am Ende des Lebens in Ost- und Westdeutschland: Die DDR wirft einen langen Schatten. In: Krause, Peter/Ostner, Ilona (Hrsg.): *Leben in Ost- und Westdeutschland. Eine sozialwissenschaftliche Bilanz der deutschen Einheit 1990 – 2010*. Frankfurt am Main, New York: Campus. S. 429–439.
- Glatzer, Wolfgang (2002): Lebenszufriedenheit/Lebensqualität. In: Greiffenhagen, Martin/Greiffenhagen, Sylvia/Neller, Katja (Hrsg.): *Handwörterbuch zur politischen Kultur der Bundesrepublik Deutschland*. Wiesbaden: Springer Fachmedien Wiesbaden. doi:10.1007/978-3-322-80358-0_45. S. 248–255.
- Glatzer, Wolfgang/Zapf, Wolfgang (Hrsg.) (1984): *Lebensqualität in der Bundesrepublik. Objektive Lebensbedingungen und subjektives Wohlbefinden*. Frankfurt am Main, New York: Campus.
- Goebel, Jan (2012): Bedarf der empirischen Sozialforschung an Geodaten. In: Rat für Sozial- und Wirtschaftsdaten (Hrsg.): *Georeferenzierung von Daten. Situation und Zukunft der Geodatenlandschaft in Deutschland*. 1. Auflage. Berlin: SCIVERO Verlag. S. 121–123.

- Goebel, Jan/Habich, Roland/Krause, Peter (2010): Ost-West-Angleichung von Einkommen und Zufriedenheit im Lebenszyklus. In: Krause, Peter/Ostner, Ilona (Hrsg.): *Leben in Ost- und Westdeutschland. Eine sozialwissenschaftliche Bilanz der deutschen Einheit 1990 – 2010*. Frankfurt am Main, New York: Campus. S. 463–491.
- Gong, Lei/Morikawa, Takayuki/Yamamoto, Toshiyuki/Sato, Hitomi (2014): Deriving Personal Trip Data from GPS Data. A Literature Review on the Existing Methodologies. In: *Procedia - Social and Behavioral Sciences* 138. doi:10.1016/j.sbspro.2014.07.239, S. 557–565.
- Goodchild, Michael F. (2007): The Morris Hansen Lecture 2006 Statistical Perspectives on Spatial Social Science. In: *Journal of Official Statistics* 23, H. 3, S. 269–283.
- Gow, Alan J./Pattie, Alison/Whiteman, Martha C./Whalley, Lawrence J./Deary, Ian J. (2007): Social Support and Successful Aging. Investigating the Relationships Between Lifetime Cognitive Change and Life Satisfaction. In: *Journal of Individual Differences* 28, H. 3. doi:10.1027/1614-0001.28.3.103, S. 103–115.
- Grieser, Sebastian (2018): Relationale Räume verstehen. Schritt für Schritt durch diskursives Archiv und ethnographisches Feld. In: Wintzer, Jeannine (Hrsg.): *Sozialraum erforschen. Qualitative Methoden in der Geographie*. Berlin: Springer Spektrum. doi:10.1007/978-3-662-56277-2_6. S. 89–104.
- Gwozdz, Wencke/Sousa-Poza, Alfonso (2010): Ageing, Health and Life Satisfaction of the Oldest Old. An Analysis for Germany. In: *Social Indicators Research* 97, H. 3. doi:10.1007/s11205-009-9508-8, S. 397–417.
- Hagaman, Ashley/Lopez Mercado, Damaris/Poudyal, Anubhuti/Bemme, Dörte/Boone, Clare/van Heerden, Alastair/Byanjankar, Prabin/Man Maharjan, Sujen/Thapa, Ada/Kohrt, Brandon A. (2022): "Now, I have my baby so I don't go anywhere": A mixed method approach to the 'everyday' and young motherhood integrating qualitative interviews and passive digital data from mobile devices. In: *PloS one* 17, H. 7. doi:10.1371/journal.pone.0269443, e0269443.
- Hamilton, Ryan/Miedema, Baukje (2007): Life Satisfaction among Rural and Urban 80-Year-Olds in New Brunswick. In: *Canadian Journal of Geriatrics* 10, H. 3, S. 88–92.
- Hammer, Veronika/Lutz, Ronald/Mardorf, Silke/Rund, Mario (Hrsg.) (2010): *Gemeinsam leben - gemeinsam gestalten. Zugänge und Perspektiven integrierter Sozialraumplanung*. Frankfurt am Main, New York: Campus.
- Hannappel, Marc/Jakobs, Philipp (2019): Digitale Aktionsraumforschung. Neue Methoden zur Analyse von Bewegungsprofilen im städtischen Raum. In: *Raumforschung und Raumordnung | Spatial Research and Planning* 77, H. 3. doi:10.2478/rara-2019-0027, S. 241–255.
- Hansen, Thomas/Blekesaune, Morten (2022): The age and well-being "paradox": a longitudinal and multidimensional reconsideration. In: *European Journal of Ageing* 19, H. 4. doi:10.1007/s10433-022-00709-y, S. 1277–1286.
- Hansen, Thomas/Slagsvold, Britt (2012): The age and subjective well-being paradox revisited: A multidimensional perspective. In: *Norsk epidemiologi* 22, H. 2, S. 187–195.
- Haustein, Sonja/Siren, Anu K. (2014): Seniors' unmet mobility needs – how important is a driving licence? In: *Journal of Transport Geography* 41. doi:10.1016/j.jtrangeo.2014.08.001, S. 45–52.
- Haustein, Sonja/Siren, Anu K. (2015): Older People's Mobility: Segments, Factors, Trends. In: *Transport Reviews* 35, H. 4. doi:10.1080/01441647.2015.1017867, S. 466–487.
- Havighurst, Robert J. (1963): Successful Aging. In: Williams, Richard H./Tibbitts, Clark/Donahue, Wilma T. (Hrsg.): *Processes of Aging. Social and Psychological Perspectives*. 1. Auflage. New York: Atherton Press. S. 299–320.
- Headey, Bruce/Wearing, Alex (1992): *Understanding Happiness. A theory of subjective well-being*. Melbourne: Longman Cheshire.

- Heck, Ronald H./Thomas, Scott L./Tabata, Lynn N. (2010): *Multilevel and Longitudinal Modeling with IBM SPSS*. New York: Routledge.
- Hedderich, Jürgen/Sachs, Lothar (2020): *Angewandte Statistik. Methodensammlung mit R*. 17., überarbeitete und ergänzte Auflage. Berlin, Heidelberg: Springer Spektrum. doi:10.1007/978-3-662-62294-0.
- Heidl, Christian M./Landenberger, Margarete/Jahn, Patrick (2012): *Lebenszufriedenheit in Westdeutschland – Eine Querschnittsanalyse mit den Daten des Sozio-oekonomischen Panels*. SOEPpapers 521. Berlin: Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung (DIW).
- Hein, Jane R./Evans, James/Jones, Phil (2008): *Mobile Methodologies. Theory, Technology and Practice*. In: *Geography Compass* 2, H. 5. doi:10.1111/j.1749-8198.2008.00139.x, S. 1266–1285.
- Heine, Hartwig/Mautz, Rüdiger/Rosenbaum, Wolf (2001): *Mobilität im Alltag. Warum wir nicht vom Auto lassen*. Frankfurt am Main, New York: Campus.
- Heinrich Böll Stiftung (2002): *KommunalWiki. Begriff "Daseinsvorsorge"*.
- Heintze, Isolde (2019): *Sozialraumorientierung*. In: Gottschalk, Ingo (Hrsg.): *VSOP Kursbuch Sozialplanung. Orientierung für Praxis und Wissenschaft*. Wiesbaden: Springer VS. S. 39–52.
- Helfferrich, Cornelia (2011): *Die Qualität qualitativer Daten. Manual für die Durchführung qualitativer Interviews*. 4. Auflage. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften | Springer Fachmedien Wiesbaden GmbH.
- Hensel, Anja (2002): *Mobilität privater Haushalte*. Frankfurt am Main, Berlin, Bern, Bruxelles, New York, Oxford, Wien: Peter Lang.
- Hertzsch, Wencke (2010): *Wie kann mit Planung den Integrationsanforderungen im öffentlichen Raum begegnet werden?* In: *Forum Wohnen und Stadtentwicklung*, H. 2, S. 89–92 ((Abfrage 22.8.2023)).
- Hieber, Annette/Mollenkopf, Heidrun/Kloé, Ursula/Wahl, Hans-Werner (2006): *Kontinuität und Veränderung in der alltäglichen Mobilität älterer Menschen. Qualitative und quantitative Befunde einer 10-Jahres-Studie*. Köln: TÜV-Media.
- Hirsch, Jana A./Winters, Meghan/Clarke, Philippa/McKay, Heather (2014): *Generating GPS activity spaces that shed light upon the mobility habits of older adults: a descriptive analysis*. In: *International Journal of Health Geographics* 13. doi:10.1186/1476-072X-13-51.
- Hjorthol, Randi (2013): *Transport resources, mobility and unmet transport needs in old age*. In: *Ageing and Society* 33, H. 7. doi:10.1017/S0144686X12000517, S. 1190–1211.
- Hofferth, Sandra L./Iceland, John (1988): *Social Capital in Rural and Urban Communities*. In: *Rural Sociology* 63, H. 4, S. 574–598.
- Hollstein, Betina (2010): *Qualitative Methoden und Mixed-Method-Designs*. In: Stegbauer, Christian/Häußling, Roger (Hrsg.): *Handbuch Netzwerkforschung*. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften. doi:10.1007/978-3-531-92575-2_40. S. 459–470.
- Hosoya, Georg/Koch, Tobias/Eid, Michael (2014): *Längsschnittdaten und Mehrebenenanalyse*. In: *KZfSS Kölner Zeitschrift für Soziologie und Sozialpsychologie*, H. 66. doi:10.1007/s11577-014-0262-9, S. 189–218.
- Houston, Douglas/Luong, Thuy T./Boarnet, Marlon G. (2014): *Tracking daily travel; Assessing discrepancies between GPS-derived and self-reported travel patterns*. In: *Transportation Research Part C: Emerging Technologies* 48. doi:10.1016/j.trc.2014.08.013, S. 97–108.
- Hox, Joop J./Moerbeek, Mirjam/van Schoot, Rens de (2018): *Multilevel analysis. Techniques and applications*. Third edition. New York. NY: Routledge.
- Huxhold, Oliver/Fiori, Katherine L. (2019): *Do Demographic Changes Jeopardize Social Integration among Aging Adults Living in Rural Regions?* In: *The Journals of Gerontology Series B: Psychological Sciences and Social Sciences* 74, H. 6. doi:10.1093/geronb/gby008, S. 954–963.

- Huxhold, Oliver/Mahne, Katharina/Naumann, Dörte (2010): Soziale Integration. In: Motel-Klingebiel, Andreas/Wurm, Susanne/Tesch-Römer, Clemens (Hrsg.): Altern im Wandel. Befunde des Deutschen Alterssurveys (DEAS). 1. Auflage. Stuttgart: Kohlhammer. S. 215–233.
- infas - Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH (Hrsg.) (2009): Methodenbericht. Alterssurvey 2008 - Die zweite Lebenshälfte - Durchführung der 3. Befragungswelle. Bonn.
- infas - Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH (Hrsg.) (2015): Methodenbericht Deutscher Alterssurvey (DEAS): Methodenbericht zur Durchführung der fünften Erhebungswelle 2014 . Bonn.
- infas - Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH/DIW - Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung (2001): KONTIV 2001 Kontinuierliche Erhebung zum Verkehrsverhalten. - Methodenstudie - Endbericht. Projektnummer 70.631/2000 im Forschungsprogramm Stadtverkehr des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen. Bonn, Berlin.
- infas - Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH/DLR - Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e. V. (2010): Mobilität in Deutschland 2008. Ergebnisbericht. Struktur - Aufkommen - Emission - Trends. Bonn, Berlin.
- infas - Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH/DLR - Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e. V. (2018): Mobilität in Deutschland - MiD. Ergebnisbericht 2017. Bonn.
- Iwarsson, Susanne (2005): A Long-Term Perspective on Person-Environment Fit and ADL Dependence Among Older Swedish Adults. In: The Gerontologist 45, H. 3. doi:10.1093/geront/45.3.327, S. 327–336.
- Jones, Phil/Drury, Rhiannon/McBeath, James (2010): Using GPS-Enabled Mobile Computing to Augment Qualitative Interviewing. Two Case Studies. In: Field Methods 23, H. 2. doi:10.1177/1525822X10388467, S. 173–187.
- Jones, Phil/Evans, James (2012): The spatial transcript: analysing mobilities through qualitative GIS. In: Area 44, H. 1. doi:10.1111/j.1475-4762.2011.01058.x, S. 92–99.
- Joos, Martina (2012): Wohnumfeldmobilität. In: Kemper, Franz-Josef/Kulke, Elmar/Schulz, Marlies (Hrsg.): Die Stadt der kurzen Wege. Alltags- und Wohnmobilität in Berliner Stadtquartieren. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften | Springer Fachmedien Wiesbaden GmbH. S. 103–142.
- Jung, Jin-Kyu (2009): Computer-Aided Qualitative GIS: A software-level integration of qualitative research and GIS. In: Cope, Meghan/Elwood, Sarah (Hrsg.): Qualitative GIS. A Mixed Methods Approach. London: SAGE Publications Ltd. S. 115–136.
- Jung, Jin-Kyu/Elwood, Sarah (2010): Extending the Qualitative Capabilities of GIS. Computer-Aided Qualitative GIS. In: Transactions in GIS 14, H. 1. doi:10.1111/j.1467-9671.2009.01182.x, S. 63–87.
- Jung, Jin-Kyu/Elwood, Sarah (2019): Qualitative GIS and Spatial Research. In: Atkinson, Paul/Delamont, Sara/Cernat, Alexandru/Sakshaug, Joseph W./Williams, Richard A. (Hrsg.): SAGE Research Methods Foundations. London: SAGE Publications Ltd. doi:10.4135/9781526421036818834.
- Jürgens, Claudia/Kaspar, Birgit (2006): Alltagsmobilität, Raum und Lebensstile. In: Beckmann, Klaus J./Hesse, Markus/Holz-Rau, Christian/Hunecke, Marcel (Hrsg.): StadtLeben – Wohnen, Mobilität und Lebensstil. Neue Perspektiven für Raum und Verkehrsentwicklung. 1. Auflage. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften / GWV Fachverlage GmbH Wiesbaden. S. 125–141.
- Kagermeier, Andreas (1997): Siedlungsstruktur und Verkehrsmobilität. Eine empirische Untersuchung am Beispiel von Südbayern. Dortmund: Dortmunder Vertrieb für Bau- und Planungsliteratur.
- Kahana, Eva (1975): A Congruence Model of Person-Environment Interaction. In: Windley, Paul G./Byerts, Thomas O./Ernst, F. G. (Hrsg.): Theoretical developments in environments for aging. Washington, DC: Gerontological Society of America. S. 181–214.

- Kahana, Eva (1982): A Congruence Model of Person-Environment Interaction. In: Lawton, Mortimer P./Windley, Paul G./Byerts, Thomas O. (Hrsg.): Aging and the environment. Theoretical approaches. New York: Springer. S. 97–121.
- Kamstra, Peter/Cook, Brian/Kennedy, David M./Brennan-Horley, Chris (2019): Qualitative GIS to Relate Perceptions with Behaviors among Fishers on Risky, Rocky Coasts. In: The Professional Geographer 71, H. 3. doi:10.1080/00330124.2018.1559656, S. 491–506.
- Käser, Udo (2003): Freizeitmobilität älterer Menschen (FRAME). Deskriptive Ergebnisse der Hauptuntersuchung. Bonn: Universität Bonn; Zentrum für Evaluation und Methoden.
- Kessl, Fabian/Reutlinger, Christian/Maurer, Susanne/Frey, Oliver (Hrsg.) (2005): Handbuch Sozialraum. 1. Auflage. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften | GWV Fachverlage GmbH.
- Keuschnigg, Marc/Negele, Eva/Wolbring, Tobias (2010): Münchner Studie zur Lebenszufriedenheit. Arbeitspapier des Instituts für Soziologie der Ludwig-Maximilians-Universität München Nr. 4.
- Kirsch, Karin (2015): Schlüsselereignisse und schleichende Prozesse mit Auswirkungen auf die Mobilität Älterer. In: Scheiner, Joachim/Holz-Rau, Christian (Hrsg.): Räumliche Mobilität und Lebenslauf. Studien zu Mobilitätsbiografien und Mobilitätssozialisation. Wiesbaden: Springer VS. S. 151–175.
- Klaus, Daniela/Engstler, Heribert (2013): Daten und Methoden des Deutschen Alterssurveys (DEAS). In: Motel-Klingebiel, Andreas/Wurm, Susanne/Tesch-Römer, Clemens (Hrsg.): Kontexte des Alterns. Längsschnittliche Befunde des DEAS 2011. Berlin. S. 13–27.
- Klaus, Daniela/Engstler, Heribert (2017): Daten und Methoden des Deutschen Alterssurvey. In: Mahne, Katharina/Wolff, Julia K./Simonson, Julia/Tesch-Römer, Clemens (Hrsg.): Altern im Wandel. Zwei Jahrzehnte Deutscher Alterssurvey (DEAS). Wiesbaden: Springer VS. S. 29–45.
- Klettner, Silvia/Gartner, Georg (2012): Modelling Affective Responses to Space. In: Schrenk, Manfred/Popovich, Vasily V./Zeile, Peter (Hrsg.): Re-Mixing the City – Towards Sustainability and Resilience? Proceedings REAL CORP 2012. Schwechat-Rannersdorf: Competence Center of Urban and Regional Planning; Kompetenzzentrum für Stadtplanung und Regionalentwicklung. S. 485–491.
- Knie, Andreas (1997): Eigenzeit und Eigenraum: Zur Dialektik von Mobilität und Verkehr. In: Soziale Welt 48, H. 1, S. 39–54.
- Knies, Gundi (2010): Income Comparisons among Neighbours and Life Satisfaction in East and West Germany. Berlin: SOEPpapers on Multidisciplinary Panel Data Research 298.
- Knigge, LaDona/Cope, Meghan (2006): Grounded Visualization. Integrating the Analysis of Qualitative and Quantitative Data through Grounded Theory and Visualization. In: Environment and Planning A: Economy and Space 38, H. 11. doi:10.1068/a37327, S. 2021–2037.
- Kogler, Raphaela (2015): Zonen, Inseln, Lebenswelten, Sozialräume. Konzepte zur Raumaneignung im Alltag von Kindern. In: Scheiner, Joachim/Holz-Rau, Christian (Hrsg.): Räumliche Mobilität und Lebenslauf. Studien zu Mobilitätsbiografien und Mobilitätssozialisation. Wiesbaden: Springer VS. S. 43–56.
- Kohli, Martin (1978): "Offenes" und "geschlossenes" Interview: Neue Argumentation zu einer alten Kontroverse. In: Soziale Welt 29, H. 1, S. 1–25.
- Konau, Elisabeth (Hrsg.) (1977): Raum und soziales Handeln. Studien zu einer vernachlässigten Dimension soziologischer Theoriebildung. 1. Auflage. Stuttgart: Ferdinand Enke Verlag.
- Kotter-Grühn, Dana/Kleinspehn-Ammerlahn, Anna/Hoppmann, Christiane A./Röcke, Christina/Rapp, Michael A./Gerstorf, Denis/Ghisletta, Paolo (2010): Veränderungen im hohen Alter: Zusammenfassung längsschnittlicher Befunde der Berliner Altersstudie. In: Lindenberger, Ulman/Smith, Jacqui/Mayer, Karl U./Baltes, Paul B. (Hrsg.): Die Berliner Altersstudie. 3., erweiterte Auflage. Berlin: Akademie Verlag. S. 659–689.

- Kricheldorf, Cornelia/Oswald, Frank (2015): Gelingendes Altern in Sozialraum und Quartier. In: Zeitschrift für Gerontologie und Geriatrie 48, H. 5. doi:10.1007/s00391-015-0915-y, S. 399–400.
- Kruse, Andreas (Hrsg.) (2017): Lebensphase hohes Alter: Verletzlichkeit und Reife. Berlin, Heidelberg: Springer-Verlag GmbH. doi:10.1007/978-3-662-50415-4.
- Kruse, Andreas/Wahl, Hans-Werner (1999): Soziale Beziehungen. In: Zeitschrift für Gerontologie und Geriatrie 32, H. 5. doi:10.1007/PL00007914, S. 333–347.
- Kruse, Lenelis (1990): Raum und Bewegung. In: Kruse, Lenelis/Graumann, Carl-Friedrich/Lantermann, Ernst D. (Hrsg.): Ökologische Psychologie. Ein Handbuch in Schlüsselbegriffen. München: Psychologie Verlags Union. S. 313–324.
- Kuckartz, Udo (2010): Einführung in die computergestützte Analyse qualitativer Daten. 3., aktualisierte Auflage. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften | GWV Fachverlage GmbH.
- Kuckartz, Udo/Rädiker, Stefan (2022): Qualitative Inhaltsanalyse. Methoden, Praxis, Computerunterstützung. 5., überarbeitete Auflage. Weinheim, Basel: Beltz Juventa.
- Kühl, Jana (2016): Walking Interviews als Methode zur Erhebung alltäglicher Raumproduktionen. In: Europa Regional 23.2015, H. 2, S. 35–48.
- Küpper, Patrick (2011): Auf dem Weg zu einem Grundangebot von Mobilität in ländlichen Räumen – Probleme, Ursachen und Handlungsoptionen. In: Hege, Hans-Peter/Knapstein, Yvonne/Meng, Rüdiger/Ruppenthal, Kerstin/Schmitz-Veltin, Ansgar/Zakrzewski, Philipp (Hrsg.): Schneller, öfter, weiter? Perspektiven der Raumentwicklung in der Mobilitätsgesellschaft. Arbeitsberichte der ARL 1. Hannover: ARL, Akademie für Raumforschung und Landesplanung. S. 152–168.
- Kusenbach, Margarethe (2008): Mitgehen als Methode Der »Go-Along« in der phänomenologischen Forschungspraxis. In: Raab, Jürgen/Pfadenhauer, Michaela/Stegmaier, Peter/Dreher, Jochen/Schnettler, Bernt (Hrsg.): Phänomenologie und Soziologie. Theoretische Positionen, aktuelle Problemfelder und empirische Umsetzungen. 1. Auflage. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften | GWV Fachverlage GmbH. doi:10.1007/978-3-531-91037-6_31. S. 349–358.
- Kwan, Mei-Po (2002a): Feminist Visualization. Re-envisioning GIS as a Method in Feminist Geographic Research. In: Annals of the Association of American Geographers 92, H. 4. doi:10.1111/1467-8306.00309, S. 645–661.
- Kwan, Mei-Po (2002b): Introduction: feminist geography and GIS. In: Gender, Place & Culture 9, H. 3, S. 261–262.
- Kwan, Mei-Po (2008): From oral histories to visual narratives: re-presenting the post-September 11 experiences of the Muslim women in the USA. In: Social & Cultural Geography 9, H. 6. doi:10.1080/14649360802292462, S. 653–669.
- Kwan, Mei-Po/Ding, Guoxiang (2008): Geo-Narrative: Extending Geographic Information Systems for Narrative Analysis in Qualitative and Mixed-Method Research*. In: The Professional Geographer 60, H. 4. doi:10.1080/00330120802211752, S. 443–465.
- Kwan, Mei-Po/Knigge, LaDona (2006): Doing Qualitative Research Using GIS. An Oxymoronic Endeavor? In: Environment and Planning A: Economy and Space 38, H. 11. doi:10.1068/a38462, S. 1999–2002.
- Lamnek, Siegfried (2010): Qualitative Sozialforschung. Lehrbuch. 5., überarbeitete Auflage. Weinheim, Basel: Beltz.
- Lamnek, Siegfried/Krell, Claudia (2016): Qualitative Sozialforschung. Mit Online-Material. 6., überarbeitete Auflage. Weinheim, Basel: Beltz.
- Lang, Frieder R. (2000): Soziale Beziehungen im Alter: Ergebnisse einer empirischen Forschung. In: Wahl, Hans-Werner/Tesch-Römer, Clemens (Hrsg.): Angewandte Gerontologie in Schlüsselbegriffen. Stuttgart, Berlin, Köln: Kohlhammer. S. 142–147.
- Läpple, Dieter (1991): Essay über den Raum: Für ein gesellschaftswissenschaftliches Raumkonzept. In: Häußermann, Hartmut/Ipsen, Detlef/Krämer-Badoni, Thomas/Läpple, Dieter/Rodenstein,

- Marianne/Siebel, Walter (Hrsg.): Stadt und Raum. Soziologische Analysen. Pfaffenweiler: Centaurus-Verlag-Gesellschaft. S. 157–207.
- Lash, Scott/Urry, John (1994): *Economies of Signs and Space*. London, Thousand Oaks, New Delhi: SAGE Publications.
- Laubach, Wilfried/Schumacher, Jörg/Mundt, Andreas/Brähler, Elmar (2000): Sozialschicht, Lebenszufriedenheit und Gesundheitseinschätzung. Ergebnisse einer repräsentativen Untersuchung der deutschen Bevölkerung. In: *Sozial- und Präventivmedizin SPM* 45, H. 1. doi:10.1007/BF01358994, S. 2–12.
- Lawton, Mortimer P. (1983): Environment and Other Determinants of Well-Being in Older People. In: *The Gerontologist* 23, H. 4. doi:10.1093/geront/23.4.349, S. 349–357.
- Lawton, Mortimer P./Nahemow, Lucille (1973): Ecology and the aging process. In: Eisdorfer, Carl/Lawton, Mortimer P. (Hrsg.): *The Psychology of Adult Development and Aging*. Washington, D.C.: American Psychological Association. S. 619–674.
- Lee, Gary R./Lassey, Marie L. (1980): Rural-Urban Differences Among the Elderly: Economic, Social, and Subjective Factors. In: *Journal of Social Issues* 36, H. 2. doi:10.1111/j.1540-4560.1980.tb02022.x, S. 62–74.
- Lehmann, Steff/Lenz, Barbara/Luley, Thorsten (2004): Räumliche Visualisierung und GIS-gestützte Auswertungen des Wirtschaftsverkehrs von Berlin. In: *Technischer Report - DLR Institut für Verkehrsforschung*, H. 1.0, S. 1–13.
- Lehr, Ursula/Minnemann, Elisabeth (1987): Veränderung von Quantität und Qualität sozialer Kontakte vom 7. bis 9. Lebensjahrzehnt. In: Lehr, Ursula/Thomae, Hans (Hrsg.): *Formen seelischen Alterns. Ergebnisse der Bonner gerontologischen Längsschnittstudie (BOLSA)*. Stuttgart: Ferdinand Enke Verlag. S. 80–91.
- Lejeune, Constanze/Engstler, Heribert (2018): Deutscher Alterssurvey (DEAS): Kurzbeschreibung des Datensatzes DEAS2014_Regionaldaten_Infas360, Version 1.0. Berlin.
- LfStat - Bayerisches Landesamt für Statistik (2017): Genesis Online Datenbank. Tabelle: Bevölkerung: Gemeinden, Altersgruppen (9)/Altersgruppen (17), Geschlecht, Stichtag. GENESIS V3.700P2 - 2015. Fortschreibung des Bevölkerungsstandes. Bevölkerung (Anzahl) 31.12.2015. Basis der fortgeschriebenen Bevölkerung ab 30.06.2011: Stichtag des Zensus 2011.
- Li, Yue/Hsu, Jennifer A./Fernie, Geoff (2012): Aging and the Use of Pedestrian Facilities in Winter. The Need for Improved Design and Better Technology. In: *Journal of Urban Health: Bulletin of the New York Academy of Medicine* 90, H. 4. doi:10.1007/s11524-012-9779-2, S. 602–617.
- Lippuner, Roland (2007): Sozialer Raum und Praktiken: Elemente sozialwissenschaftlicher Topologie bei Pierre Bourdieu und Michel de Certeau. In: Günzel, Stephan (Hrsg.): *Topologie. Zur Raumbeschreibung in den Kultur- und Medienwissenschaften*. Bielefeld: Transcript. S. 265–277.
- Lippuner, Roland (2012): Pierre Bourdieu. In: Eckardt, Frank (Hrsg.): *Handbuch Stadtsoziologie*. Wiesbaden: Springer VS. S. 125–143.
- Litwak, Eugene (1985): *Helping the elderly. The Complementary Roles of Informal Networks and Formal Systems*. New York: Guilford Press.
- Litwin, Woward/Stoeckel, Kimberly J. (2013): Social networks and subjective wellbeing among older Europeans: does age make a difference? In: *Ageing and Society* 33, H. 07. doi:10.1017/S0144686X12000645, S. 1263–1281.
- Loebach, Janet/Gilliland, Jason (2016): Neighbourhood play on the endangered list: examining patterns in children's local activity and mobility using GPS monitoring and qualitative GIS. In: *Children's Geographies* 14, H. 5. doi:10.1080/14733285.2016.1140126, S. 573–589.
- Loos, Peter/Schäffer Burkhard (2001): *Das Gruppendiskussionsverfahren. Theoretische Grundlagen und empirische Anwendung*. Opladen: Leske + Budrich.
- Löw, Martina (2001): *Raumsoziologie*. 1. Auflage, Originalausgabe. Frankfurt am Main: Suhrkamp.

- Löw, Martina (2012): Raumsoziologie. 7. Auflage. Frankfurt am Main: Suhrkamp.
- Lowenstein, Ariela/Katz, Ruth/Gur-Yaish, Nurit (2007): Reciprocity in Parent-Child Exchange and Life Satisfaction among the Elderly: A Cross-National Perspective. In: *Journal of Social Issues* 63, H. 4. doi:10.1111/j.1540-4560.2007.00541.x, S. 865–883.
- Luhmann, Maike/Murdoch, James C./Hawkey, Louise C. (2015): Subjective Well-Being in Context: County- and State-Level Socioeconomic Factors and Individual Moderators. In: *Social Psychological and Personality Science* 6, H. 2. doi:10.1177/1948550614548075, S. 148–156.
- Mahne, Katharina/Motel-Klingebiel, Andreas (2010): Familiäre Generationenbeziehungen. In: Motel-Klingebiel, Andreas/Wurm, Susanne/Tesch-Römer, Clemens (Hrsg.): *Altern im Wandel. Befunde des Deutschen Alterssurveys (DEAS)*. 1. Auflage. Stuttgart: Kohlhammer. S. 188–214.
- Mahne, Katharina/Naumann, Dörte/Block, Jenny (2010): Das Wohnumfeld Älterer. In: Motel-Klingebiel, Andreas/Wurm, Susanne/Tesch-Römer, Clemens (Hrsg.): *Altern im Wandel. Befunde des Deutschen Alterssurveys (DEAS)*. 1. Auflage. Stuttgart: Kohlhammer. S. 142–162.
- Mahne, Katharina/Wolff, Julia/Tesch-Römer, Clemens (2016): Scientific Use File Deutscher Alterssurvey (SUF DEAS) 2014, Version 1.0. Deutsches Zentrum für Altersfragen (DZA) - FDZ. doi:10.5156/DEAS.2014.M.001.
- Mair, Christine A./Thivierge-Rikard, Robert V. (2010): The strength of strong ties for older rural adults: regional distinctions in the relationship between social interaction and subjective well-being. In: *International Journal of Aging & Human Development* 70, H. 2. doi:10.2190/AG.70.2.b, S. 119–143.
- Manderscheid, Katharina (2013): Mobilität als relationale Aushandlung. Ein Vergleich zwischen England und der Schweiz. In: Hömke, Maik (Hrsg.): *Mobilität und Identität. Widerspruch in der modernen Gesellschaft*. Wiesbaden: Springer VS. S. 51–78.
- Maretzke, Steffen/Hoymann, Jana/Schlömer, Claus/Stelzer, Alexander (2021): Raumordnungsprognose 2040. Bevölkerungsprognose: Ergebnisse und Methodik. In: *BBSR-Analysen KOMPAKT*, H. 03.
- Martin, Niklas (2012): Einkaufsmobilität. In: Kemper, Franz-Josef/Kulke, Elmar/Schulz, Marlies (Hrsg.): *Die Stadt der kurzen Wege. Alltags- und Wohnmobilität in Berliner Stadtquartieren*. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften | Springer Fachmedien Wiesbaden GmbH. S. 143–161.
- Matthews, Stephen A./Detwiler, James E./Burton, Linda M. (2005): Geo-ethnography. Coupling Geographic Information Analysis Techniques with Ethnographic Methods in Urban Research. In: *Cartographica: The International Journal for Geographic Information and Geovisualization* 40, H. 4. doi:10.3138/2288-1450-W061-R664, S. 75–90.
- Mayer, Karl U./Baltes, Paul B./Baltes, Margret M./Borchelt, Markus/Delius, Julia/Helmchen, Hanfried/Linden, Michael/Smith, Jacqui/Staudinger, Ursula M./Steinhagen-Thiessen, Elisabeth/Wagner, Michael (1996): Wissen über das Alter(n): Eine Zwischenbilanz der Berliner Altersstudie. In: Mayer, Karl U./Baltes, Paul B. (Hrsg.): *Die Berliner Altersstudie. Ein Projekt der Berlin-Brandenburgischen Akademie der Wissenschaften*. 1. Auflage. Berlin: Akademie Verlag. S. 599–634.
- Mayring, Philipp (1983): *Qualitative Inhaltsanalyse. Grundlagen und Techniken*. Weinheim, Basel: Beltz.
- Mayring, Philipp (1997): *Qualitative Inhaltsanalyse. Grundlagen und Techniken*. 6., durchgesehene Auflage. Weinheim, Basel: Beltz.
- Mayring, Philipp (2008): *Qualitative Inhaltsanalyse. Grundlagen und Techniken*. 10., neu ausgestattete Auflage. Weinheim, Basel: Beltz.
- Mayring, Philipp (2010): *Qualitative Inhaltsanalyse. Grundlagen und Techniken*. 11., aktualisierte, überarbeitete Auflage. Weinheim: Beltz.
- Mayring, Philipp (2016): *Einführung in die qualitative Sozialforschung. Eine Anleitung zu qualitativem Denken*. 6., überarbeitete Auflage. Weinheim, Basel: Beltz.

- McLafferty, Sara L. (2002): Mapping Women's Worlds: Knowledge, power and the bounds of GIS. In: *Gender, Place & Culture* 9, H. 3. doi:10.1080/0966369022000003879, S. 263–269.
- Meijering, Louise/Weitkamp, Gerd (2016): Numbers and narratives. Developing a mixed-methods approach to understand mobility in later life. In: *Social Science & Medicine* (1982) 168. doi:10.1016/j.socscimed.2016.06.007, S. 200–206.
- Menec, Verena H./Means, Robin/Keating, Norah/Parkhurst, Graham/Eales, Jacquie (2011): Conceptualizing Age-Friendly Communities. In: *Canadian Journal on Aging* 30, H. 3, S. 479–493.
- Merkens, Hans (1997): Stichproben bei qualitativen Studien. In: Friebertshäuser, Barbara/Prenzel, Annedore (Hrsg.): *Handbuch Qualitative Forschungsmethoden in der Erziehungswissenschaft*. Weinheim, München: Juventa Verlag. S. 97–106.
- Merten, Klaus (1983): *Inhaltsanalyse. Einführung in Theorie, Methode und Praxis*. Opladen: Westdeutscher Verlag.
- Merz, Eva-Maria/Huxhold, Oliver (2010): Wellbeing depends on social relationship characteristics: comparing different types and providers of support to older adults. In: *Ageing and Society* 30, H. 05. doi:10.1017/S0144686X10000061, S. 843–857.
- Metz, David H. (2000): Mobility of older people and their quality of life. In: *Transport Policy* 7, H. 2. doi:10.1016/S0967-070X(00)00004-4, S. 149–152.
- Meuser, Michael (2003): Inhaltsanalyse. In: Bohnsack, Ralf/Marotski, Winfried/Meuser, Michael (Hrsg.): *Hauptbegriffe qualitativer Sozialforschung. Ein Wörterbuch*. Opladen: Leske + Budrich, UTB. S. 89–91.
- Meyer, Christine (2013): Netzwerke im Alter - Altern zwischen (zu) viel Raum und (zu) wenig Netzwerk!? In: Fischer, Jörg/Kosellek, Tobias (Hrsg.): *Netzwerke und Soziale Arbeit. Theorien, Methoden, Anwendungen*. Weinheim: Beltz Juventa. S. 328–347.
- microm Mikromarketing-Systeme und Consult GmbH. „PLZ8 Raumtypologie“. <https://www.microm.de/xpert/daten/lage-und-standortdaten/plz8-raumtypologie> (Abfrage 17.01.2022).
- Mikkelsen, Miguel R./Christensen, Pia (2009): Is Children's Independent Mobility Really Independent? A Study of Children's Mobility Combining Ethnography and GPS/Mobile Phone Technologies. In: *Mobilities* 4, H. 1. doi:10.1080/17450100802657954, S. 37–58.
- Milton, Sarah/Pliakas, Triantafyllos/Hawkesworth, Sophie/Nanchahal, Kiran/Grundy, Chris/Amuzu, Antoinette/Casas, Juan-Pablo/Lock, Karen (2015): A qualitative geographical information systems approach to explore how older people over 70 years interact with and define their neighbourhood environment. In: *Health & Place* 36. doi:10.1016/j.healthplace.2015.10.002, S. 127–133.
- Mollaoğlu, Mukadder/Tuncay, Fatma Ö./Fertelli, Tülay K. (2010): Mobility disability and life satisfaction in elderly people. In: *Archives of Gerontology and Geriatrics* 51, H. 3. doi:10.1016/j.archger.2010.02.013, S. 115–119.
- Mollenkopf, Heidrun (2002a): Die Mobilität Älterer in städtischen und ländlichen Regionen Ost- und Westdeutschlands. In: Schlag, Bernhard/Megel, Katrin (Hrsg.): *Mobilität und gesellschaftliche Partizipation im Alter*. Stuttgart: Kohlhammer. S. 130–146.
- Mollenkopf, Heidrun (2002b): Mobilität und Lebensqualität im Alter – objektive Voraussetzungen und subjektive Bedeutung in der mobilen Gesellschaft. In: Glatzer, Wolfgang/Zapf, Wolfgang/Mayer, Karl U. (Hrsg.): *Sozialer Wandel und gesellschaftliche Dauerbeobachtung*. Opladen: Leske + Budrich. S. 255–271.
- Mollenkopf, Heidrun (2005): The Significance of Out-of-Home Mobility in Modern Society. In: Mollenkopf, Heidrun/Marcellini, Fiorella/Ruoppila, Isto/Szémann, Zsuzsa/Tacken, Mart (Hrsg.): *Enhancing Mobility in Later Life. Personal Coping, Environmental Resources and Technical*

- Support. The Out-of-Home Mobility of Older Adults in Urban and Rural Regions of Five European Countries. Amsterdam, Berlin, Oxford, Tokyo, Washington, DC: IOS Press. S. 1–10.
- Mollenkopf, Heidrun/Baas, Stefan/Marcellini, Fiorella/Oswald, Frank/Ruoppila, Isto/Széman, Zsuzsa/Tacken, Mart/Wahl, Hans-Werner (2005a): Mobility and the Quality of Life. In: Mollenkopf, Heidrun/Marcellini, Fiorella/Ruoppila, Isto/Szémann, Zsuzsa/Tacken, Mart (Hrsg.): Enhancing Mobility in Later Life. Personal Coping, Environmental Resources and Technical Support. The Out-of-Home Mobility of Older Adults in Urban and Rural Regions of Five European Countries. Amsterdam, Berlin, Oxford, Tokyo, Washington, DC: IOS Press. S. 279–288.
- Mollenkopf, Heidrun/Falk, Katrin/Tacken, Mart (2004): Mobility and the Social Environment. In: Mollenkopf, Heidrun/Marcellini, Fiorella/Ruoppila, Isto/Tacken, Mart (Hrsg.): Ageing and Outdoor Mobility: A European Study. IOS Press. S. 115–124.
- Mollenkopf, Heidrun/Flaschenträger, Pia (2001): Erhaltung von Mobilität im Alter. 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". Stuttgart, Berlin, Köln: Kohlhammer.
- Mollenkopf, Heidrun/Kaspar, Roman (2005): Ageing in rural areas of East and West Germany: increasing similarities and remaining differences. In: European Journal of Ageing 2, H. 2. doi:10.1007/s10433-005-0029-2, S. 120–130.
- Mollenkopf, Heidrun/Marcellini, Fiorella/Ruoppila, Isto/Flaschenträger, Pia/Gagliardi, Christina/Spazzafumo, Liana (1997): Outdoor mobility and social relationships of elderly people. In: Archives of Gerontology and Geriatrics 24, H. 3. doi:10.1016/S0167-4943(97)00781-4, S. 295–310.
- Mollenkopf, Heidrun/Marcellini, Fiorella/Ruoppila, Isto/Szémann, Zsuzsa/Tacken, Mart (Hrsg.) (2005b): Enhancing Mobility in Later Life. Personal Coping, Environmental Resources and Technical Support. The Out-of-Home Mobility of Older Adults in Urban and Rural Regions of Five European Countries. Amsterdam, Berlin, Oxford, Tokyo, Washington, DC: IOS Press.
- Mollenkopf, Heidrun/Marcellini, Fiorella/Ruoppila, Isto/Tacken, Mart (Hrsg.) (2004): Ageing and Outdoor Mobility: A European Study. IOS Press.
- Mollenkopf, Heidrun/Oswald, Frank (2001): Die Mobilität Älterer in städtischen und ländlichen Regionen Ost- und Westdeutschlands. In: Flade, Antje/Limbourg, Maria/Schlag, Bernhard (Hrsg.): Mobilität älterer Menschen. Opladen: Leske + Budrich. S. 111–126.
- Motel-Klingebiel, Andreas/Wurm, Susanne/Engstler, Heribert/Huxhold, Oliver/Jürgens, Olaf/Mahne, Katharina/Schöllgen, Ina/Wiest, Maja/Tesch-Römer, Clemens (2009): Deutscher Alterssurvey: Die zweite Lebenshälfte. Erhebungsdesign und Instrumente der dritten Befragungswelle. In: DZA Diskussionspapiere, H. 48. doi:10.5156/DEAS.2008.D.001.
- Motel-Klingebiel, Andreas/Wurm, Susanne/Tesch-Römer, Clemens (Hrsg.) (2010): Altern im Wandel. Befunde des Deutschen Alterssurveys (DEAS). 1. Auflage. Stuttgart: Kohlhammer.
- Muri, Gabriela/Friedrich, Sabine (2009): Stadt(t)räume – Alltagsräume? Jugendkulturen zwischen geplanter und gelebter Urbanität. 1. Auflage. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften | GWV Fachverlage GmbH.
- Musselwhite, Charles/Haddad, Hebba (2010): Mobility, Accessibility and Quality of Later Life. In: Quality in Ageing and Older Adults 11, H. 1. doi:10.5042/qiaoa.2010.0153, S. 25–37.
- Nightingale, Andrea (2003): A Feminist in the Forest: Situated Knowledges and Mixing Methods in Natural Resource Management. In: An International Journal for Critical Geographies 2, H. 1, S. 77–90.

- Noll, Heinz-Herbert (2000): Konzepte der Wohlfahrtsentwicklung: Lebensqualität und "neue" Wohlfahrtskonzepte. In: Papers der Querschnittsgruppe Arbeit & Ökologie. Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung (WZB), P00-505.
- Noll, Heinz-Herbert/Weick, Stefan (2010): Subjektives Wohlbefinden in Ost- und Westdeutschland: Empirische Befunde und politische Implikationen. In: Krause, Peter/Ostner, Ilona (Hrsg.): Leben in Ost- und Westdeutschland. Eine sozialwissenschaftliche Bilanz der deutschen Einheit 1990 – 2010. Frankfurt am Main, New York: Campus. S. 727–749.
- Nordbakke, Susanne/Schwanen, Tim (2013): Well-being and Mobility: A Theoretical Framework and Literature Review Focusing on Older People. In: Mobilities 9, H. 1. doi:10.1080/17450101.2013.784542, S. 104–129.
- Nordbakke, Susanne/Schwanen, Tim (2014): Transport, unmet activity needs and wellbeing in later life: exploring the links. In: Transportation 42, H. 6. doi:10.1007/s11116-014-9558-x, S. 1129–1151.
- Nowossadeck, Sonja/Mahne, Katharina (2017a): Bewertung des Wohnumfeldes in der zweiten Lebenshälfte. In: Mahne, Katharina/Wolff, Julia K./Simonson, Julia/Tesch-Römer, Clemens (Hrsg.): Altern im Wandel. Zwei Jahrzehnte Deutscher Alterssurvey (DEAS). Wiesbaden: Springer VS. S. 301–314.
- Nowossadeck, Sonja/Mahne, Katharina (2017b): Soziale Kohäsion in der Nachbarschaft. In: Mahne, Katharina/Wolff, Julia K./Simonson, Julia/Tesch-Römer, Clemens (Hrsg.): Altern im Wandel. Zwei Jahrzehnte Deutscher Alterssurvey (DEAS). Wiesbaden: Springer VS. S. 315–328.
- Nutz, Anna/Schubert, Herbert (Hrsg.) (2020): Integrierte Sozialplanung in Landkreisen und Kommunen. Handbuch. Stuttgart: Kohlhammer; Deutscher Gemeindeverlag.
- O'Connor, Brian P. (1995): Family and Friend Relationships among Older and Younger Adults. Interaction Motivation, Mood, and Quality. In: International Journal of Aging & Human Development 40, H. 1. doi:10.2190/B37N-K317-KY8Q-OTNW, S. 9–29.
- Oswald, Frank/Wahl, Hans-Werner (2003): Place Attachment across the Life Span. In: Miller, Julia R./Lerner, Richard M./Schiamberg, Lawrence B./Anderson, Pamela M. (Hrsg.): Encyclopedia of Human Ecology. Children, Families, Communities, and Environments. Volume 2: I-Y. Santa Barbara, Californien: ABC-CLIO. 568-572.
- Oswald, Frank/Wahl, Hans-Werner (2005): Dimensions of the meaning of home. In: Rowles, Graham D./Chaudhury, Habib (Hrsg.): Home and identity in late life: international perspectives. International Perspectives. 1. Auflage. New York: Springer Publishing Company. S. 21–45.
- Oswald, Frank/Wahl, Hans-Werner/Voss, Elke/Schilling, Oliver/Freytag, Tim/Auslander, Gail/Shoval, Noam/Heinik, Jeremia/Landau, Ruth (2010): The Use of Tracking Technologies for the Analysis of Outdoor Mobility in the Face of Dementia: First Steps into a Project and Some Illustrative Findings From Germany. In: Journal of Housing For the Elderly 24, H. 1, S. 55–73.
- Palmer, John R. B./Espenshade, Thomas J./Bartumeus, Frederic/Chung, Chang Y./Ozgencil, Necati E./Li, Kathleen (2013): New Approaches to Human Mobility: Using Mobile Phones for Demographic Research. In: Demography 50, H. 3. doi:10.1007/s13524-012-0175-z, S. 1105–1128.
- Pappi, Franz U./Melbeck, Christian (1988): Die sozialen Beziehungen städtischer Bevölkerungen. In: Friedrichs, Jürgen (Hrsg.): Soziologische Stadtforschung. Opladen: Westdeutscher Verlag. doi:10.1007/978-3-322-83617-5_12. S. 223–250.
- Pavlovskaya, Marianna E. (2002): Mapping Urban Change and Changing GIS: Other views of economic restructuring. In: Gender, Place & Culture 9, H. 3. doi:10.1080/0966369022000003897, S. 281–289.
- Pavlovskaya, Marianna E. (2017): Qualitative GIS. In: Richardson, Douglas/Castree, Noel/Goodchild, Michael F./Kobayashi, Audrey/Liu, Weidong/Marston, Richard A. (Hrsg.): International Encyclopedia of Geography. Wiley. doi:10.1002/9781118786352.wbieg1156. S. 1–11.

- Pavot, William/Diener, Ed (1993): Review of the Satisfaction With Life Scale. In: *Psychological Assessment* 5, H. 2, S. 164–172.
- Pelizäus-Hoffmeister, Helga (2014): Gesellschaftliche Teilhabe Älterer durch Alltagsmobilität. In: *Forum Qualitative Sozialforschung* 15, H. 1, S. Online-Ressource.
- Peter, Andreas (2009): Stadtquartiere auf Zeit. Lebensqualität im Alter in schrumpfenden Städten. 1. Auflage. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften | GWV Fachverlage GmbH. doi:10.1007/978-3-531-91892-1.
- Picht, Andrea/Strauß, Christopher/Altmann, Tobias/Wendt, Willi. „Emomap Mannheim“. <http://emomap-mannheim.blogspot.de/2008/> (Abfrage 10.09.2023).
- Pigou, Arthur C. (1924): *The Economics of Welfare*. 2. Auflage. London: Macmillan & Co.
- Pinquart, Martin/Sörensen, Silvia (2000): Influences of Socioeconomic Status, Social Network, and Competence on Subjective Well-Being in Later Life: A Meta-Analysis. In: *Psychology and Aging* 15, H. 2. doi:10.1037//0882-7974.15.2.187, S. 187–224.
- Popp, Mareike (2016): Lebenszufriedenheit und soziale Teilhabe im Alter - Disparitäten regionaler Versorgungsstrukturen und sozialstrukturelle Ungleichheiten. In: Landesseniorenrat Thüringen (Hrsg.): *Armut und Lebenslagen im Alter. Befunde und Perspektiven*. Albersdorf: Echino Medio. S. 47–60.
- Portegijs, Erja/Iwarsson, Susanne/Rantakokko, Merja/Viljanen, Anne/Rantanen, Taina (2014): Life-space mobility assessment in older people in Finland; measurement properties in winter and spring. In: *BMC research notes* 7. doi:10.1186/1756-0500-7-323, S. 1–9.
- Pötschke, Manuela (2014): Aktuelle Probleme der Modellierung von Mehrebenen-Daten. In: *KZfSS Kölner Zeitschrift für Soziologie und Sozialpsychologie* 66, H. 1. doi:10.1007/s11577-014-0263-8, S. 219–239.
- Pötschke, Manuela (2019): Mehrebenenanalyse. In: Baur, Nina/Blasius, Jörg (Hrsg.): *Handbuch Methoden der empirischen Sozialforschung*. 2., vollständig überarbeitete und erweiterte Auflage. Wiesbaden: Springer VS Springer Fachmedien Wiesbaden GmbH. S. 1493–1509.
- Raudenbush, Stephen W./Bryk, Anthony S. (2002): *Hierarchical linear models. Applications and data analysis methods*. 2. Auflage. Thousand Oaks, CA: Sage Publications.
- Reckwitz, Andreas (2000): Die Transformation der Kulturtheorien. Zur Entwicklung eines Theorieprogramms. 1. Auflage. Weilerswist: Velbrück Wissenschaft.
- Reckwitz, Andreas (2002): Toward a Theory of Social Practices. A Development in Culturalist Theorizing. In: *European Journal of Social Theory* 5, H. 2. doi:10.1177/13684310222225432, S. 243–263.
- Reckwitz, Andreas (2003): Grundelemente einer Theorie sozialer Praktiken. Eine sozialtheoretische Perspektive. In: *Zeitschrift für Soziologie* 32, H. 4. doi:10.1515/zfsoz-2003-0401, S. 282–301.
- Riege, Marlo/Schubert, Herbert (2002): Zur Analyse sozialer Räume - Ein interdisziplinärer Integrationsversuch. In: Riege, Marlo/Schubert, Herbert (Hrsg.): *Sozialraumanalyse. Grundlagen - Methoden - Praxis*. Opladen: Leske + Budrich. S. 7–60.
- Riege, Marlo/Schubert, Herbert (Hrsg.) (2005a): *Sozialraumanalyse. Grundlagen - Methoden - Praxis*. 2. Auflage. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften | GWV Fachverlage GmbH.
- Riege, Marlo/Schubert, Herbert (2005b): Zur Analyse sozialer Räume - Ein interdisziplinärer Integrationsversuch. In: Riege, Marlo/Schubert, Herbert (Hrsg.): *Sozialraumanalyse. Grundlagen - Methoden - Praxis*. 2. Auflage. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften | GWV Fachverlage GmbH. S. 7–70.
- Rocheleau, Dianne (1995): Maps, Numbers, Text, and Context: Mixing Methods in Feminist Political Ecology. In: *The Professional Geographer* 47, H. 4. doi:10.1111/j.0033-0124.1995.00458.x, S. 458–466.

- Rojo-Pérez, Fermín/Fernández-Mayoralas, Gloria (Hrsg.) (2021): *Handbook of Active Ageing and Quality of Life. From Concepts to Applications*. Cham, Switzerland: Springer Nature Switzerland AG. doi:10.1007/978-3-030-58031-5.
- Rösch, Eike/Rohrhauser, Bernd (2016): Sozialräume (auch) digital analysieren. In: *deutsche jugend* 64, H. 2, S. 77–85.
- Rottmann, Miriam/Maier, Werner/Klot, Stephanie von/Döring, Angela/Mielck, Andreas (2013): Zusammenhang zwischen dem sozialen Status eines Stadtgebietes und den gesundheitlichen Risiken seiner Bewohner: Ergebnisse einer Mehrebenenanalyse zu Übergewicht, Hypertonie und Gesundheitszustand am Beispiel Augsburg. In: *Gesundheitswesen (Bundesverband der Ärzte des öffentlichen Gesundheitsdienstes e. V.)* 75, H. 3. doi:10.1055/s-0032-1327739, S. 134–139.
- Rudinger, Georg/Holz-Rau, Christian/Grotz, Reinhold (Hrsg.) (2004): *Freizeitmobilität älterer Menschen*. 2. Auflage. Dortmund: Dortmunder Vertrieb für Bau- und Planungsliteratur.
- Ruoppila, Isto/Raitanen, Tarjaleisa (2004): *Outdoor Mobility and Health*. In: Mollenkopf, Heidrun/Marcellini, Fiorella/Ruoppila, Isto/Tacken, Mart (Hrsg.): *Ageing and Outdoor Mobility: A European Study*. IOS Press. S. 65–80.
- Rush, Kathy L./Ouellet, Lousielle L. (1998): An analysis of elderly clients' views of mobility. In: *Western journal of nursing research* 20, H. 3. doi:10.1177/019394599802000303, 295–308.
- Saup, Winfried (1993): *Alter und Umwelt. Eine Einführung in die Ökologische Gerontologie*. 1. Auflage. Stuttgart: W. Kohlhammer.
- Schaffer, Hanne I. (2009): *Empirische Sozialforschung für die Soziale Arbeit. Eine Einführung*. 2., überarbeitete Auflage. Freiburg im Breisgau: Lambertus.
- Scheiner, Joachim (2006): Does the car make elderly people happy and mobile? Settlement structures, car availability and leisure mobility of the elderly. *European Journal of Transport and Infrastructure Research*, Vol 6 No 2 (2006), H. 2. doi:10.18757/ejtr.2006.6.2.3431, S. 151–172.
- Scherger, Simone/Brauer, Kai/Künemund, Harald (2004): Partizipation und Engagement älterer Menschen – Elemente der Lebensführung im Stadt-Land-Vergleich. In: Backes, Gertrud M./Clemens, Wolfgang/Künemund, Harald (Hrsg.): *Lebensformen und Lebensführung im Alter*. 1. Auflage. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften. S. 173–192.
- Schilling, Oliver (2006): Development of Life Satisfaction in Old Age: Another View on the "Paradox". In: *Social Indicators Research* 75, H. 2. doi:10.1007/s11205-004-5297-2, S. 241–271.
- Schilling, Oliver/Wahl, Hans-Werner (2002): Familiäre Netzwerke und Lebenszufriedenheit älterer Menschen in ländlichen und urbanen Regionen. In: *KZfSS Kölner Zeitschrift für Soziologie und Sozialpsychologie* 54, H. 2. doi:10.1007/s11577-002-0041-x, S. 304–317.
- Schilling, Oliver K. (2005): Cohort- and age-related decline in elderly's life satisfaction: is there really a paradox? In: *European Journal of Ageing* 2, H. 4. doi:10.1007/s10433-005-0016-7, S. 254–263.
- Schmals, Klaus M. (1999): Raumbezüge der Jugend - Jugend in der Raumsoziologie. In: Tully, Claus J. (Hrsg.): *Erziehung zur Mobilität. Jugendliche in der automobilen Gesellschaft*. Frankfurt am Main, New York: Campus. S. 67–84.
- Schmöcker, Jan-Dirk/Quddus, Mohammed A./Noland, Robert B./Bell, Michael G. (2008): Mode Choice of Older and Disabled People: A Case Study of Shopping Trips in London. In: *Journal of Transport Geography* 16, H. 4. doi:10.1016/j.jtrangeo.2007.07.002, S. 257–267.
- Schönauf, Manuela (2016): *GPS-basierte Studien zur Analyse der nachhaltigen urbanen Individualmobilität*. Dissertation (kumulativ). Ulm.
- Schubert, Herbert (2000): *Städtischer Raum und Verhalten. Zu einer integrierten Theorie des öffentlichen Raumes*. Wiesbaden: Springer Fachmedien Wiesbaden.
- Schumacher, Jörg/Gunzelmann, Thomas/Brähler, Elmar (1996): Lebenszufriedenheit im Alter – Differentielle Aspekte und Einflußfaktoren. In: *Zeitschrift für Gerontopsychologie und -psychiatrie* 9, H. 1, S. 1–17.

- Schumacher, Jörg/Klaiberg, Antje/Brähler, Elmar (2003): Diagnostik von Lebensqualität und Wohlbefinden. Eine Einführung. In: Schumacher, Jörg/Klaiberg, Antje/Brähler Elmar (Hrsg.): Diagnostische Verfahren zu Lebensqualität und Wohlbefinden. Göttingen: Hogrefe. S. 1–16.
- Schütze, Yvonne/Lang, Frieder R. (1996): Integration in Family, Kinship and Friendship Networks. In: Mollenkopf, Heidrun (Hrsg.): Elderly People in Industrialised Societies. Social Integration in Old Age by or despite Technology. Berlin: Edition Sigma Rainer Bohn Verlag. S. 25–40.
- Schwanen, Tim/Banister, David/Bowling, Ann (2012): Independence and mobility in later life. In: *Geoforum* 43, H. 6. doi:10.1016/j.geoforum.2012.04.001, S. 1313–1322.
- Schwarzer, Ralf/Leppin, Anja (1997): Sozialer Rückhalt, Krankheit und Gesundheitsverhalten. In: Schwarzer, Ralf (Hrsg.): Gesundheitspsychologie: Ein Lehrbuch. Göttingen, Bern, Toronto, Seattle: Hogrefe Verlag. S. 349–375.
- Schweppe, Cornelia (2005): Alter(n) auf dem Land. In: Beetz, Stephan, Brauer, Kai, Neu, Claudia (Hrsg.): Handwörterbuch zur ländlichen Gesellschaft in Deutschland. 1. Auflage. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften / GWV Fachverlage GmbH, Wiesbaden. doi:10.1007/978-3-322-80909-4_2. S. 8–16.
- Scott, Jean P./Roberto, Karen A. (1987): Informal Supports of Older Adults: A Rural-Urban Comparison. In: *Family Relations* 36, H. 4. doi:10.2307/584498, S. 444–449.
- Seeman, Teresa E./Berkman, Lisa F. (1988): Structural characteristics of social networks and their relationship with social support in the elderly: Who provides support. In: *Social Science & Medicine* 26, H. 7. doi:10.1016/0277-9536(88)90065-2, S. 737–749.
- Segert, Astrid (2009): Mobilitätsorientierungen – eigenständiger Faktor für die Entwicklung nachhaltiger Mobilität in ländlichen Räumen. In: *Ländlicher Raum - Online-Fachzeitschrift des Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft*, S. 1–17.
- Shafique, Muhammad A./Hato, Eiji (2016): Travel Mode Detection with Varying Smartphone Data Collection Frequencies. In: *Sensors* 16, H. 5. doi:10.3390/s16050716, S. 1–24.
- Sheller, Mimi/Urry, John (2006): The New Mobilities Paradigm. In: *Environment and Planning A: Economy and Space* 38, H. 2. doi:10.1068/a37268, S. 207–226.
- Shen, Li/Stopher, Peter R. (2014): Review of GPS Travel Survey and GPS Data-Processing Methods. In: *Transport Reviews* 34, H. 3. doi:10.1080/01441647.2014.903530, S. 316–334.
- Shevky, Eshref/Bell, Wendell (1961/2002): Sozialraumanalyse. In: Riege, Marlo/Schubert, Herbert (Hrsg.): Sozialraumanalyse. Grundlagen - Methoden - Praxis. Opladen: Leske + Budrich. S. 69–84.
- Shoval, Noam/Auslander, Gail/Cohen-Shalom, Kineret/Isaacson, Michal/Landau, Ruth/Heinik, Jeremia (2010): What can we learn about the mobility of the elderly in the GPS era? In: *Journal of Transport Geography* 18, H. 5. doi:10.1016/j.jtrangeo.2010.03.012, S. 603–612.
- Simonson, Julia/Hagen, Christine/Vogel, Claudia/Motel-Klingebiel, Andreas (2013): Ungleichheit sozialer Teilhabe im Alter. In: *Zeitschrift für Gerontologie und Geriatrie* 46, H. 5. doi:10.1007/s00391-013-0498-4, S. 410–416.
- Siren, Anu K./Hakamies-Blomqvist, Liisa (2004): Private car as the grand equaliser? Demographic factors and mobility in Finnish men and women aged 65+. In: *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour* 7, H. 2. doi:10.1016/j.trf.2004.02.003, S. 107–118.
- Siren, Anu K./Hakamies-Blomqvist, Liisa (2009): Mobility and Well-being in Old Age. In: *Topics in Geriatric Rehabilitation* 25, H. 1. doi:10.1097/tgr.0b013e31819147bf, S. 3–11.
- Smith, Jacqui/Baltes, Paul B. (2010): Altern aus psychologischer Perspektive: Trends und Profile im hohen Alter. In: Lindenberger, Ulman/Smith, Jacqui/Mayer, Karl U./Baltes, Paul B. (Hrsg.): Die Berliner Altersstudie. 3., erweiterte Auflage. Berlin: Akademie Verlag. S. 245–274.
- Smith, Jacqui/Fleeson, William/Geiselman, Bernhard/Settersten, Richard A./Kunzmann, Ute (1996): Wohlbefinden im hohen Alter: Vorhersagen aufgrund objektiver Lebensbedingungen und subjektiver Bewertung. In: Mayer, Karl U./Baltes, Paul B. (Hrsg.): Die Berliner Altersstudie. Ein

- Projekt der Berlin-Brandenburgischen Akademie der Wissenschaften. 1. Auflage. Berlin: Akademie Verlag. S. 497–523.
- Smith, Jacqui/Fleeson, William/Geiselmann, Bernhard/Settersten, Richard A./Kunzmann, Ute (2010): Wohlbefinden im hohen Alter: Vorhersagen aufgrund objektiver Lebensbedingungen und subjektiver Bewertung. In: Lindenberger, Ulman/Smith, Jacqui/Mayer, Karl U./Baltes, Paul B. (Hrsg.): Die Berliner Altersstudie. 3., erweiterte Auflage. Berlin: Akademie Verlag. S. 521–547.
- Snijders, Tom A. B./Bosker, Roel J. (1999/2003): Multilevel analysis. An introduction to basic and advanced multilevel modeling. London: Sage Publications.
- Solé-Auró, Aïda/Cortina, Clara (2019): Exploring the role of family ties on life satisfaction in later life in Europe. In: Journal of Family Research 31, H. 2. doi:10.3224/zff.v31i2.04, S. 180–198.
- Spatscheck, Christian/Wolf-Ostermann, Karin (2016): Sozialraumanalysen. Ein Arbeitsbuch für soziale, gesundheits- und bildungsbezogene Dienste. Opladen, Toronto: Verlag Barbara Budrich.
- Stark, Kerstin (2017): Mobilitätsarmut in der sozialwissenschaftlichen Debatte. In: Großmann, Katrin/Schaffrin, André/Smigiel, Christian (Hrsg.): Energie und soziale Ungleichheit. Zur gesellschaftlichen Dimension der Energiewende in Deutschland und Europa. Wiesbaden: Springer Fachmedien Wiesbaden. S. 79–100.
- StBA - Statistische Ämter des Bundes und der Länder. „Regionalatlas Deutschland. Durchschnittsalter der Bevölkerung 2020“. <https://regionalatlas.statistikportal.de/> (Abfrage 10.03.2023).
- Stefer, Klaus (2011): Georeferenzierung und mögliche Einsatzfelder in qualitativer Sozialforschung. Verschriftlichung Vortrag Anwendertagung CAQD 2010. Marburg.
- Steinke, Ines (2005): Gütekriterien qualitativer Forschung. In: Flick, Uwe/Kardorff, Ernst von/Steinke, Ines (Hrsg.): Qualitative Forschung. Ein Handbuch. 4. Auflage. Reinbek bei Hamburg: Rowohlt Taschenbuch Verlag. S. 319–331.
- StMAS - Bayerisches Staatsministerium für Familie, Arbeit und Soziales. „Aktives Altern“. <https://www.stmas.bayern.de/senioren/aktives-altern/index.php> (Abfrage 10.08.2022).
- Sugiyama, Takemi/Thompson, Catharine W. (2006): Environmental Support for Outdoor Activities and Older People's Quality of Life. In: Journal of Housing For the Elderly 19, 3/4, S. 167–185.
- Sugiyama, Takemi/Thompson, Catharine W. (2007): Outdoor Environments, Activity and the Well-Being of Older People: Conceptualising Environmental Support. In: Environment and Planning A: Economy and Space 39, H. 8. doi:10.1068/a38226, S. 1943–1960.
- Tabachnick, Barbara G./Fidell, Linda S. (2019): Using Multivariate Statistics. 7. Auflage. New York: Pearson.
- Tartler, Rudolf (1961): Das Alter in der modernen Gesellschaft. Stuttgart: Ferdinand Enke Verlag.
- Tesch-Römer, Clemens (2010): Soziale Beziehungen alter Menschen. 1. Auflage. Stuttgart: Kohlhammer.
- Tesch-Römer, Clemens/Motel-Klingebiel, Andreas/Kondratowitz, Hans-Joachim von (2002): Die Bedeutung der Familie für die Lebensqualität alter Menschen im Gesellschafts- und Kulturvergleich. In: Zeitschrift für Gerontologie und Geriatrie 35, H. 4. doi:10.1007/s00391-002-0107-4, S. 335–342.
- Tesch-Römer, Clemens/Wiest, Maja/Wurm, Susanne (2010): Subjektives Wohlbefinden. In: Motel-Klingebiel, Andreas/Wurm, Susanne/Tesch-Römer, Clemens (Hrsg.): Altern im Wandel. Befunde des Deutschen Alterssurveys (DEAS). 1. Auflage. Stuttgart: Kohlhammer. S. 263–283.
- Tesch-Römer, Clemens/Wurm, Susanne (2006): Veränderung des subjektiven Wohlbefindens in der zweiten Lebenshälfte. In: Tesch-Römer, Clemens/Engstler, Heribert/Wurm, Susanne (Hrsg.): Altwerden in Deutschland. Sozialer Wandel und individuelle Entwicklung in der zweiten Lebenshälfte. 1. Auflage. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften | GWV Fachverlage GmbH. S. 385–446.

- Thomae, Hans (1971): Die Bedeutung einer kognitiven Persönlichkeitstheorie für die Theorie des Alterns. In: Zeitschrift für Gerontologie 4, H. 1, S. 8–18.
- Tokarski, Walter (1989): Freizeit- und Lebensstile älterer Menschen. Kassel: I. Friedrich Gesamthochschul-Bibliothek - Universität, Fachbereich Sozialwesen.
- Tolman, Edward C. (1948): Cognitive Maps in Rats and Men. In: Psychological Review 55, H. 4, S. 189–208.
- Tomás, José M./Sancho, Patricia/Gutiérrez, Melchor/Galiana, Laura (2013): Predicting Life Satisfaction in the Oldest-Old: A Moderator Effects Study. In: Social Indicators Research, H. 117. doi:10.1007/s11205-013-0357-0, S. 601–613.
- Tully, Claus J./Baier, Dirk (2006): Mobiler Alltag. Mobilität zwischen Option und Zwang – vom Zusammenspiel biographischer Motive und sozialer Vorgaben. 1. Aufl. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften.
- Veenhoven, Ruut (1984): Conditions of Happiness. Dordrecht, Boston, Lancaster: D. Reidel Publishing Company.
- Veenhoven, Ruut (1997): Die Lebenszufriedenheit der Bürger. Ein Indikator für die 'Lebbarkeit' von Gesellschaften? In: Noll, Heinz-Herbert (Hrsg.): Sozialberichterstattung in Deutschland. Konzepte, Methoden und Ergebnisse für Lebensbereiche und Bevölkerungsgruppen. Weinheim, München: Juventa Verlag. S. 267–293.
- Veenhoven, Ruut (2008): Sociological Theories of Subjective Well-Being. In: Eid, Michael/Larsen, Randy J. (Hrsg.): The Science of Subjective Well-being. A tribute to Ed Diener. New York, London: The Guilford Press. S. 44–61.
- Vonneilich, Nico (2020): Soziale Beziehungen, soziales Kapital und soziale Netzwerke – eine begriffliche Einordnung. In: Klärner, Andreas/Gamper, Markus/Keim-Klärner, Sylvia/Moor, Irene/Lippe, Holger von der/Vonneilich, Nico (Hrsg.): Soziale Netzwerke und gesundheitliche Ungleichheiten. Eine neue Perspektive für die Forschung. Wiesbaden: Springer VS. doi:10.1007/978-3-658-21659-7_2. S. 33–48.
- Wagner, Gert G. (2007): Wie die 11er-Skala in das SOEP kam - Ein Beitrag zu den Problemen und Möglichkeiten multidisziplinärer Forschung und zugleich eine Fußnote zum Design der SOEP-Stichprobe. In: Schwarze, Johannes/Räbiger, Jutta/Thiede, Reinhold (Hrsg.): Arbeitsmarkt- und Sozialpolitikforschung im Wandel. Festschrift für Christof Helberger zum 65. Geburtstag. Hamburg: Dr. Kovač. S. 40–62.
- Wagner, Michael/Schütze, Yvonne/Lang, Frieder R. (2010): Soziale Beziehungen alter Menschen. In: Lindenberger, Ulman/Smith, Jacqui/Mayer, Karl U./Baltes, Paul B. (Hrsg.): Die Berliner Altersstudie. 3., erweiterte Auflage. Berlin: Akademie Verlag. S. 325–343.
- Wagner, Michael/Wolf, Christof (2001): Altern, Familie und soziales Netzwerk. In: Zeitschrift für Erziehungswissenschaft 4, H. 4. doi:10.1007/s11618-001-0056-5, S. 529–554.
- Wahl, Hans-Werner (2000): Ökologische Interventionen. Ergebnisse der ökogerontologischen Forschung. In: Wahl, Hans-Werner/Tesch-Römer, Clemens (Hrsg.): Angewandte Gerontologie in Schlüsselbegriffen. Stuttgart, Berlin, Köln: Kohlhammer. S. 203–215.
- Wahl, Hans-Werner/Iwarsson, Susanne/Oswald, Frank (2012): Aging Well and the Environment: Toward an Integrative Model and Research Agenda for the Future. In: The Gerontologist 52, H. 3. doi:10.1093/geront/gnr154, S. 306–316.
- Wahl, Hans-Werner/Lang, Frieder R. (2003): Aging in context across the adult life course: Integrating physical and social environmental research perspectives. In: Annual Review of Gerontology and Geriatrics 23, S. 1–33.
- Wahl, Hans-Werner/Mollenkopf, Heidrun/Oswald, Frank (Hrsg.) (1999): Alte Menschen in ihrer Umwelt. Beiträge zur Ökologischen Gerontologie. Opladen, Wiesbaden: Westdeutscher Verlag.

- Wahl, Hans-Werner/Oswald, Frank/Mollenkopf, Heidrun (1999): Alter und Umwelt – Beobachtungen und Analysen der Ökologischen Gerontologie. In: Wahl, Hans-Werner/Mollenkopf, Heidrun/Oswald, Frank (Hrsg.): Alte Menschen in ihrer Umwelt. Beiträge zur Ökologischen Gerontologie. Opladen, Wiesbaden: Westdeutscher Verlag. S. 13–22.
- Walter, Ulla/Altgeld, Thomas (2000a): Alter(n) in ländlichen Raum – Resümee und Ansätze für eine vorausschauende Gesundheits- und Altenpolitik. In: Walter, Ulla/Altgeld, Thomas (Hrsg.): Altern im ländlichen Raum. Ansätze für eine vorausschauende Alten- und Gesundheitspolitik. Frankfurt am Main, New York: Campus. S. 318–327.
- Walter, Ulla/Altgeld, Thomas (2000b): Vorwort. In: Walter, Ulla/Altgeld, Thomas (Hrsg.): Altern im ländlichen Raum. Ansätze für eine vorausschauende Alten- und Gesundheitspolitik. Frankfurt am Main, New York: Campus. S. 9–10.
- Ware, John E. (1993): SF-36 Health Survey: Manual and Interpretation Guide. Boston, Massachusetts: Nimrod Press.
- Watson, David/Clark, Lee A./Tellegen, Auke (1988): Development and Validation of Brief Measures of Positive and Negative Affect: The PANAS Scales. In: Journal of Personality and Social Psychology 54, H. 6, S. 1063–1070.
- Webber, Sandra C./Porter, Michelle M./Menec, Verena H. (2010): Mobility in Older Adults: A Comprehensive Framework. In: The Gerontologist 50, H. 4. doi:10.1093/geront/gnq013, S. 443–450.
- Weber, Hans-Jörg L./Bauder, Michael (2013): Neue Methoden der Mobilitätsanalyse: Die Verbindung von GPS-Tracking mit quantitativen und qualitativen Methoden im Kontext des Tourismus. In: Raumforschung und Raumordnung | Spatial Research and Planning 71, H. 2. doi:10.1007/s13147-013-0218-y.
- Weber, Max (1921/1980): Wirtschaft und Gesellschaft. Grundriss der verstehenden Soziologie. Besorgt von Johannes Winckelmann. 5. revidierte Auflage - Studienausgabe. Tübingen: J.C.B. Mohr (Paul Siebeck).
- Wenger, Gwynifer C. (1982): Ageing in Rural Communities: Family Contacts and Community Integration. In: Ageing and Society 2, H. 2. doi:10.1017/S0144686X00009430, S. 211–229.
- Werlen, Benno (2005): Raus aus dem Container! Ein sozialgeographischer Blick auf die aktuelle (Sozial-)Raumdiskussion. In: Projekt „Netzwerke im Stadtteil“ (Hrsg.): Grenzen des Sozialraums. Kritik eines Konzepts – Perspektiven für Soziale Arbeit. 1. Auflage. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften | GWV Fachverlage GmbH. S. 15–35.
- Wettstein, Markus/Wahl, Hans-Werner/Shoval, Noam/Oswald, Frank/Voss, Elke/Seidl, Ulrich/Frölich, Lutz/Auslander, Gail/Heinik, Jeremia/Landau, Ruth (2012): Out-of-Home Behavior and Cognitive Impairment in Older Adults: Findings of the SenTra Project. In: Journal of Applied Gerontology 34, H. 1. doi:10.1177/0733464812459373, S. 3–25.
- Wiest, Maja/Nowossadeck, Sonja/Tesch-Römer, Clemens (2015): Regionale Unterschiede in den Lebenssituationen älterer Menschen in Deutschland. In: DZA Diskussionspapier (Deutsches Zentrum für Altersfragen), H. 57, S. 1–62.
- Wilde, Mathias (2014): Mobilität und Alltag. Einblicke in die Mobilitätspraxis älterer Menschen auf dem Land. Wiesbaden: Imprint: Springer VS.
- Windzio, Michael (2013): Räumliche Mobilität. In: Mau, Steffen (Hrsg.): Handwörterbuch zur Gesellschaft Deutschlands. 3., grundlegend überarbeitete Auflage. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften | Springer Fachmedien Wiesbaden GmbH. S. 664–675.
- Wolf, Christof (2004): Wohnquartier und Gesundheit: Eine Mehrebenenanalyse. In: Kecskes, Robert/Wagner, Michael/Wolf, Christof (Hrsg.): Angewandte Soziologie. 1. Auflage. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften | GWV Fachverlage GmbH. doi:10.1007/978-3-322-91384-5_5. S. 103–126.

- Wolff, Julia K./Tesch-Römer, Clemens (2017): Glücklich bis ins hohe Alter? Lebenszufriedenheit und depressive Symptome in der zweiten Lebenshälfte. In: Mahne, Katharina/Wolff, Julia K./Simonson, Julia/Tesch-Römer, Clemens (Hrsg.): Altern im Wandel. Zwei Jahrzehnte Deutscher Alterssurvey (DEAS). Wiesbaden: Springer VS. doi:10.1007/978-3-658-12502-8_11. S. 171–183.
- Yen, Irene H./Michael, Yvonne L./Perdue, Leslie (2009): Neighborhood Environment in Studies of Health of Older Adults: A Systematic Review. In: American Journal of Preventive Medicine 37, H. 5. doi:10.1016/j.amepre.2009.06.022, S. 455–463.
- Zapf, Wolfgang (1984): Individuelle Wohlfahrt: Lebensbedingungen und wahrgenommene Lebensqualität. In: Glatzer, Wolfgang/Zapf, Wolfgang (Hrsg.): Lebensqualität in der Bundesrepublik. Objektive Lebensbedingungen und subjektives Wohlbefinden. Frankfurt am Main, New York: Campus. S. 13–26.
- Zeile, Peter/Exner, Jan-Philipp/Höffken, Stefan/Streich, Bernd (2010): Menschen als Messfühler – die Kombination von Geowebmethoden und Sensorik. In: Schrenk, Manfred/Popovich, Vasily V./Zeile, Peter (Hrsg.): Cities for Everyone. Liveable, Healthy, Prosperous. Proceedings REAL CORP 2009. Schwechat-Rannersdorf: CORP Competenz Center of Urban and Regional Planning. S. 419–426.
- Zeitler, Elisabeth/Buys, Laurie (2015): Mobility and out-of-home activities of older people living in suburban environments. 'Because I'm a driver, I don't have a problem'. In: Ageing and Society 35, H. 4. doi:10.1017/S0144686X13001086, S. 785–808.
- Zeitler, Elisabeth/Buys, Laurie/Aird, Rosemary/Miller, Evonne (2012): Mobility and Active Ageing in Suburban Environments: Findings from In-Depth Interviews and Person-Based GPS Tracking. In: Current Gerontology and Geriatrics Research. doi:10.1155/2012/257186, S. 1–10.