

„Ach, da fahr ich ganz spontan.“ Mobilität im Alltag älterer Menschen auf dem Land

Mathias Wilde

Eingegangen: 19. Oktober 2013 / Angenommen: 11. Juni 2014 / Online publiziert: 28. Juni 2014
© Springer-Verlag Berlin Heidelberg 2014

Zusammenfassung Im Zuge der Problematisierung des demographischen Wandels befasst sich die Mobilitätsforschung seit einigen Jahren verstärkt mit der Mobilität älterer Menschen. Dabei ist die Forschung überwiegend durch den Blick der Planungspraxis geprägt, mit der Folge, dass die Mobilität älterer Menschen gewöhnlich als technisches oder organisatorisches Problem aufgefasst wird. Versteht man Mobilität hingegen als ein soziales Phänomen, ist man unmittelbar mit der Frage konfrontiert, wie Mobilität und Lebenswirklichkeit miteinander verflochten sind. Dieser Beitrag nähert sich der Alltagsmobilität älterer Menschen aus einer akteurszentrierten Perspektive. Ziel ist es zunächst, ein Verständnis darüber zu vermitteln, wie ältere Menschen auf dem Land ihre Mobilität sehen und in ihren Alltag einbetten. Ausgehend von den Ergebnissen einer qualitativen Studie, verdeutlicht der Beitrag die handlungsleitenden Momente ihres Unterwegsseins, skizziert den Stellenwert von Emotionen und den funktionellen Aspekt der Gesunderhaltung. Vor allem jedoch wird die Bedeutung sozialer Kontakte veranschaulicht: Auch wenn sich alltägliche Erfordernisse, wie der Einkauf oder Arztbesuch, als wesentliche Anlässe von Mobilität erweisen, vorrangig sind es Ereignisse der Zusammenkunft, die das Leben älterer Menschen auf dem Land prägen. Die Erkenntnisse münden in Schlussfolgerungen für die Planungspraxis.

Schlüsselwörter Mobilität · Ältere Menschen · Ländlicher Raum · Alltag · Routinen · Qualitative Studie

Dr. M. Wilde (✉)
Institut für Humangeographie, Arbeitsgruppe
Mobilitätsforschung, Goethe-Universität Frankfurt am Main,
Grüneburgplatz 1,
60323 Frankfurt am Main, Deutschland
E-Mail: wilde@geo.uni-frankfurt.de

“Oh, I go on a whim.” Mobility in the everyday lives of the elderly living in the countryside

Abstract Since the problematisation of the demographic change, mobility research has taken a stronger interest in the mobility of the elderly. It's here that the research is often influenced by the needs of transportation planning and policy. This often results in framing the mobility of elderly people as a technical or organisational problem. However, if mobility viewed as a social phenomenon, the question must be asked: How are mobility and the routines of daily life intertwined? The paper approaches the everyday mobility of the elderly from an agent-centred perspective. To provide an understanding of how the elderly living in rural areas view mobility and integrate it into their daily lives is the main aim of the paper. Using the results of a qualitative study, this paper emphasises causes leading to travel decisions and illustrates the importance of emotions and the functional aspect of maintaining health. Most importantly, this paper will show the value of social contacts. Even if everyday needs, such as grocery shopping or a trip to the doctor, prove to be the reason for mobility, occurrences of social interaction are which count and which influence the lives of elderly people living in the countryside. Finally, based on the findings, the implications for transportation planning and policy will be outlined and explored.

Keywords Mobility · The elderly · Rural areas · Countryside · Everyday life · Routines · Qualitative study

1 Einleitung

Die demographische Alterung trifft in ländlichen Gegenden zunehmend auf Schwierigkeiten der Versorgung – kleine

Läden schließen, Arztpraxen finden keine Nachfolger, öffentliche Verkehrsangebote können nur mit Mühe aufrechterhalten werden. Die Menschen sehen sich in diesen Gebieten mit Anforderungen an ihre Mobilität konfrontiert, die weit in ihren Alltag hineinwirken. Mit der Problematisierung der demographischen Alterung und den Herausforderungen an die Mobilität wächst das Interesse am Leben der älteren Menschen. Zunehmend betrachtet die geographische Mobilitätsforschung diese Bevölkerungsgruppe, will verstehen wie deren Mobilität und ihr Leben zusammenwirken und welche Rolle die Gegebenheiten des ländlichen Raumes spielen.

Der Beitrag sucht nach Antworten auf den Zusammenhang von Mobilität und Alltag älterer Menschen im ländlichen Raum, und zwar mit dem Ziel einer empirisch begründeten Beschreibung ihrer Routinen, Aktivitäten und sozialen Interaktionen. Insofern sollen die anschließenden Ausführungen ein Verständnis darüber vermitteln, wie ältere Menschen auf dem Land ihre Mobilität sehen und in ihr tägliches Leben einbetten. Schließlich wird auf die Frage eingegangen, inwieweit die Planungspraxis auf Probleme der älteren Menschen reagieren kann.

In der Forschung wird die Mobilität von älteren Menschen bis auf wenige Ausnahmen als ein technisches oder organisatorisches Problem gesehen: So geht es oft um öffentliche Verkehrssysteme (vgl. z. B. Wretstrand/Svensson/Fristedt et al. 2009), um technische Hilfsmittel (vgl. z. B. Hubers/Lyons 2013) oder etwa um die Sicherung von Erreichbarkeit (vgl. z. B. Mercado/Páez/Newbold 2010). Das führt häufig dazu, dass problematisierte Lebenssituationen von außen, sozusagen mit dem Blick der Forschenden, erfasst werden, allerdings kaum aus der Sicht der älteren Menschen. Im Vergleich dazu sind Forschungen deutlich unterrepräsentiert, die aus der Perspektive der älteren Menschen die soziale oder kulturelle Dimension von Mobilität verstehen wollen (Schwanen/Páez 2010: 592). Deren Herangehensweise ist zumeist durch eine stark methodologisch motivierte Forschungshaltung geprägt, Probleme der Planungspraxis interessieren kaum. In der Folge ergibt sich ein Missverhältnis: Die einen schlagen Lösungen für die Planungspraxis vor, verstehen aber wenig von der Lebenspraxis der Menschen, die anderen forschen über die Lebenspraxis und versuchen, den Alltag und die Perspektive der Menschen zu entschlüsseln, überführen ihre Einblicke allerdings kaum in Erkenntnisse für die Planungspraxis.

Angelehnt an Sichtweisen, die Mobilität aus einer phänomenologischen Perspektive betrachten (Scheiner 1998; Cresswell 2006; Jensen 2009), wird Mobilität in diesem Beitrag als Wesensmerkmal von Lebenswirklichkeit interpretiert. Mobilität wird einerseits als eine sinnliche Tätigkeit verstanden, bei der das Erleben der Bewegung im Vordergrund steht, und andererseits als eine Übergangshandlung, die den räumlichen Wechsel zwischen Ereignissen an verschiedenen Orten gewährleistet.

Der Beitrag fasst die Ergebnisse einer qualitativen Studie zusammen, die sich der Alltagsmobilität älterer Menschen nähert (Wilde 2014). Die Ergebnisse lassen in die handlungsleitenden Momente für das Unterwegssein blicken, verweisen auf Emotionen und den funktionellen Aspekt der Gesunderhaltung. Zugleich wird die Bedeutung sozialer Kontakte greifbar: Obwohl alltägliche Erfordernisse, wie der Einkauf oder der Arztbesuch, sich als zentrale Elemente in der Mobilität älterer Menschen herausstellen, sind es vor allem Ereignisse der Zusammenkunft, die die Routinen der Mobilität älterer Menschen auf dem Land bestimmen. Dabei überschneiden sich häufig Formen von Ereignissen an einem Ort. So dienen Einkäufe auf dem Wochenmarkt nicht allein dazu, Waren des täglichen Bedarfs einzukaufen; auf dem Markt trifft man immer auch Bekannte, mit denen man sich austauschen kann.

Der Beitrag besteht aus fünf Kapiteln. Das nachfolgende zweite Kapitel geht auf die Forschungen zur Mobilität älterer Menschen ein und unterscheidet dabei zwischen Forschungen zur Planungspraxis und Forschungen zur Lebenspraxis. Das dritte Kapitel beschreibt das empirische Vorgehen, das hauptsächlich aus themenzentrierten Interviews besteht. Im vierten Kapitel folgt die Darstellung der empirischen Ergebnisse. Anhand der Ergebnisse werden im abschließenden fünften Kapitel mögliche Rückschlüsse für die Planungspraxis diskutiert.

2 Forschungen zur Mobilität älterer Menschen: zwischen Planungspraxis und Lebenspraxis

Die Forschungen zur Mobilität älterer Menschen können fast immer einem von zwei Schwerpunkten zugeordnet werden: Ein Teil betrachtet die Mobilität älterer Menschen als ein technisches oder organisatorisches Problem. Der andere Teil nimmt sich der sozialen Wirklichkeit älterer Menschen an und möchte wissen, wie Mobilität im Leben der Menschen eingebettet ist. Mit der Begrifflichkeit von Sedlacek (1982: 189) lässt sich der erste Teil der Forschungen der Planungspraxis zuordnen, während der andere Teil sich der Lebenspraxis der älteren Menschen nähert. Unter Planungspraxis versteht Sedlacek alles Handeln, das aus politischen oder planerischen Beweggründen vorgenommen wird, wohingegen er Lebenspraxis als das Handeln von Menschen in konkreten gesellschaftlichen Situationen aufgefasst.

Während Forschungen zur Planungspraxis regelmäßig auftauchen, entwickeln sich nur zögerlich Forschungen, die von der Lebenswirklichkeit der Menschen ausgehen. Darin kann ein Grund liegen, weswegen Maßnahmen der Verkehrsplanung oder politische Interventionsstrategien stets technische Lösungen und organisatorische Aspekte von Mobilität betonen. Die Forschung zur Lebenspraxis könnte zwar die Perspektive von älteren Menschen in die Verkehrsplanung

einbringen, doch klammert ihr Erkenntnisinteresse zumeist die Fragen der Planungspraxis aus (vgl. Wilde 2013).

2.1 Der Blick der Planungspraxis

Studien zur Planungspraxis betrachten problematisierte Lebensbereiche älterer Menschen in Bezug auf ihre Mobilität und die damit einhergehenden Umstände. Der Blick der Planungspraxis ist vor allem dadurch gekennzeichnet, dass sich Mobilität im Grunde aus funktional bestimmten Bedürfnissen ableitet. Aus den Erkenntnissen der Studien werden zumeist Handlungsempfehlungen für die Verkehrspolitik und -planung formuliert. Die Arbeiten lassen sich fast ausschließlich einem von drei Themenfeldern zuordnen:

- Mobilitätsverhalten
- Sicherheit im Verkehr
- Aufrechterhaltung der Mobilität im Alter

Die Forschung zum Mobilitätsverhalten betrachtet die physische Bewegung der älteren Menschen. Dafür werden in der Regel statistische Kennzahlen erhoben, Distanzen, Wegezwecke und die Verkehrsmittelwahl erfasst (Newbold/Scott/Spinney et al. 2005; Páez/Scott/Potoglou et al. 2007; Mercado/Páez 2009). Für gewöhnlich gehen Studien zum Mobilitätsverhalten davon aus, dass sich das Verhalten der älteren Menschen vom Verhalten anderer Altersgruppen unterscheidet (vgl. Buehler/Nobis 2010). Jede Altersgruppe hat demnach ihre eigenen Verhaltensdispositionen: Im Vergleich zu jüngeren Gruppen gehen ältere Menschen weniger zu Fuß, fahren weniger mit dem Fahrrad, sind stärker auf das Auto angewiesen (Schwanen/Dijst/Dieleman 2001; Scott/Newbold/Spinney et al. 2009) oder abhängig von öffentlichen Verkehrsmitteln (Engeln 2001; Mitchell 2003).

Forschungen zur Verkehrssicherheit verweisen am deutlichsten auf ein bio-medizinisches Altersbild. Bei diesem Altersbild handelt es sich um eine Sichtweise, die Altern als Prozess zunehmender Krankheiten und stetigen physischen Leistungsverfall zeichnet (vgl. Sieber 2006). Aus dieser Sicht leitet sich die gängige Grundannahme der Forschungen zur Verkehrssicherheit ab: Mit dem physischen Leistungsverfall geht eine Reduzierung derjenigen Fähigkeiten einher, die es braucht, um am Straßenverkehr sicher teilnehmen zu können (Eby/Molnar 2009). Insofern wird der Grad an Verkehrssicherheit am Grad der körperlichen Leistungsfähigkeit gemessen. Daraufhin werden Lösungen gesucht, die trotz Einschränkungen eine sichere Verkehrsteilnahme gewährleisten sollen (Falkenstein/Poschadel/Wild-Wall et al. 2011).

Von einem bio-medizinischen Altersbild gehen auch Studien aus, die sich der Aufrechterhaltung von Mobilität im Alter annehmen. Während man bei den Forschungen zur Verkehrssicherheit auf die gefähderungsfreie Teilnahme am Verkehr fokussiert, möchte man mit der Aufrechterhaltung

von Mobilität gewährleisten, dass die Menschen bestimmte Ziele erreichen können. Denn hier geht man davon aus, dass der physische Leistungsverfall die Möglichkeiten zur Mobilität vieler älterer Menschen einschränkt. Mobilität wird dabei als wesentliche Voraussetzung für die Teilhabe an der Gesellschaft und einer befriedigenden Lebensqualität gesehen. Insofern führen Einbußen in der Mobilität bei den älteren Menschen zu schwerwiegenden Problemen: Sie müssen Einschränkungen ihrer Lebensqualität hinnehmen und können sich weniger aktiv an der Gesellschaft beteiligen (Nordbakke/Schwanen 2014). Diesen Einschränkungen will man begegnen. Deswegen werden Maßnahmen entwickelt, die der Aufrechterhaltung von Mobilität bis ins hohe Alter dienen oder es den älteren Menschen ermöglichen sollen, notwendige Ziele zu erreichen (Su/Bell 2009). Die Ansätze konzentrieren sich auf Aspekte der Erreichbarkeit (Bevan/Croucher 2006; Broome/Worrall/Fleming et al. 2012) oder der barrierefreien Gestaltung von Verkehrssystemen (Dalkmann/Böhler 2004; Rebstock 2010).

Alle Studien zur Planungspraxis verwenden ähnliche methodische Zugänge und verdeutlichen eine vergleichbare Forschungshaltung. Die Ergebnisse beruhen fast ausschließlich auf Beobachtungen und Beschreibungen dessen, was als Wirklichkeit begriffen wird. Dabei nehmen die Forschenden eine Außenperspektive ein und verstehen sich am ehesten als objektive Beobachter von Realität. Ihre wichtigsten Hilfsmittel sind statistisch erhobene Mobilitätskennzahlen. In Wegezanzahl, Wegezweck, Verkehrsmittelwahl und allenfalls Aktionsräumen sehen sie die charakteristischen Verhältnisgrößen von Mobilität. Damit messen und erklären sie dann auch die Mobilität älterer Menschen.

2.2 Mobilitätsforschung jenseits funktional bestimmter Bedürfnisse

Forschungen, die sich mit der Mobilität älterer Menschen und deren Lebenspraxis befassen, wollen in erster Linie verstehen, wie Mobilität und soziale Wirklichkeit zusammenhängen. Dafür fragt man danach, wie ältere Menschen ihre Mobilität deuten und in ihren Alltag einbinden, welche individuelle Bedeutung sie ihr zusprechen oder welche Sinnkonstellationen auftreten. Studien zur Lebenspraxis verwenden fast ausschließlich qualitative Forschungsmethoden (vgl. Lord/Després/Ramadier 2011; Ziegler/Schwanen 2011; Ahern/Hine 2012; Nordbakke 2013; Stjernborg/Wretstrand/Tesfahuney 2014). Gemeinsam ist den Studien auch, dass die Forschenden eine erkenntnistheoretische Position einnehmen, aus der sie versuchen, die Mobilität eingebettet in soziale Wirklichkeit begreifbar zu machen. Forschungen aus einer solchen handlungsorientierten Perspektive wollen ein funktionales und zweckrationales Modell von Mobilität vermeiden. Deswegen wird der Mensch als ein handelnder, in Gesellschaften interagierender Akteur aufgefasst. Diese

handlungstheoretische Auffassung verlangt nach einem Konzept von Mobilität, das Bewegung nicht allein als einen funktionalen Akt der Raumüberwindung zeichnet, sondern vor allem als ein Wesensmerkmal von Lebenswirklichkeit begreift (vgl. Urry 2007; Urry 2010; Jensen 2011).

Jenseits von funktional bestimmten Bedürfnissen ergründen etwa Finlayson und Kaufert (2002) die Bedeutung von Mobilität. Sie befragten 23 Frauen und stellten fest, dass insbesondere Wege, die aufgrund sozialer Verpflichtungen erfolgen, eine starke symbolische Bedeutung haben. Zu diesen Verpflichtungen gehören etwa Hochzeiten, Beerdigungen oder der Besuch bei kranken Freunden. Einige Studien greifen den ländlichen Raum als geographischen Kontext von Mobilität auf. Johnson (1998) befasst sich mit älteren Menschen, die auf ihr Auto verzichten. Bei manchen der älteren Menschen löst der Verzicht ein Gefühl von Einsamkeit und Isolation aus. Das Ausmaß der empfundenen Isolation können Angehörige reduzieren. Stellen sich Freunde und Familie auf die neue Situation ein, besuchen öfter ihre nun autolosen Angehörigen und rufen regelmäßig an, empfinden die älteren Menschen sich als Teil einer Gemeinschaft. Ziegler (2010) wählt den Ansatz der „environmental gerontology“ und kommt in ihrer Studie zu dem Schluss, dass Menschen im Lebensverlauf ihre jeweilige Umwelt mit subjektiven Bedeutungen belegen, wobei insbesondere Mobilität sich als ein wesentlicher Faktor erweist, über den sich Menschen an ihre Umwelt binden.

2.3 Rückschlüsse: Mobilitätsforschung aus akteurszentrierter Perspektive

In der Forschung zur Mobilität älterer Menschen überwiegen die Perspektiven, die Mobilität als ein technisches oder organisatorisches Problem interpretieren und zumeist auf Empfehlungen für Verkehrspolitik und -planung zielen. Dagegen bewegen sich Arbeiten, die einen akteurszentrierten Blickwinkel einnehmen, in einem wissenschaftlichen Randbereich. Das führt oft dazu, dass der Ursprung von Lösungen für problematisierte Lebensbereiche der Menschen in der Rationalität von Technokratie und Positivismus zu finden ist (vgl. Hall 2010). Gerade die Planung, die sich mit Verkehr und Mobilität auseinandersetzt, berührt verschiedene Ressorts und ist in zahlreiche Fachplanungen aufgespalten. Neben der Verkehrsplanung beschäftigen sich die Regionalplanung, die Siedlungsplanung oder die Einzelhandelsplanung mit Fragen zu Verkehr und Mobilität. In der Folge beziehen sich planerische Aktivitäten und somit Lösungen für Problemlagen zumeist auf sektorale, ressortbezogene Planungsansätze.

Forschungen zur Lebenspraxis können den Blickwinkel für angewandte Fragestellungen erweitern. Dafür ist es allerdings notwendig, dass sie ebenfalls Fragen der Planungspraxis mitdenken. Im Gegenzug sollte sich die Planungspraxis

für Sichtweisen öffnen, die Mobilität als Wesensmerkmal von Lebenswirklichkeit in gesellschaftliche und kulturelle Zusammenhänge einordnen (vgl. Shaw/Hesse 2010).

3 Methodik

Entsprechend dem Ziel, Mobilität als soziales Phänomen aus der Perspektive von Akteuren zu betrachten, liegt dem empirischen Vorgehen ein qualitatives Forschungsdesign zugrunde. Anstelle repräsentativer Stichproben treten Fallbetrachtungen und statt gesicherter Erkenntnisse über Realität wird auf ein kumuliertes Wissen über die Konstitution von Lebenswirklichkeit gesetzt (vgl. bereits Buttner 1984: 66; Sedlacek 1989: 13). Die Fallgruppe setzt sich aus neun älteren Menschen aus dem Dorf Hockeroda in Thüringen zusammen. Mit einem Methodenmix aus themenzentrierten Interviews und „Narrativen Landkarten“ wurden die Handlungszusammenhänge ihrer Mobilität rekonstruiert.

3.1 Akteure und Umfeld

Es konnten neun Personen für die Studie gewonnen werden. Mit 78 Jahren ist Emma¹ die älteste Teilnehmerin. Anna ist die jüngste, sie ist 60 Jahre alt. Tabelle 1 listet die Akteure der Fallgruppe auf und charakterisiert die Personen. Von diesen neun Akteuren wurden jene Handlungsmuster und Handlungszusammenhänge rekonstruiert und interpretiert, die mit Mobilität einhergehen. Entsprechend der qualitativen Forschungslogik in der Auseinandersetzung mit Fällen versucht das Forschungsvorgehen die Aussagen vom betrachteten Fall sinnvoll zu lösen und theoretisch zu verallgemeinern (vgl. Yin 2008: 15). Die theoretische Verallgemeinerung soll es ermöglichen, die von der Studie generierten Erkenntnisse auf andere Fälle oder Situationen zu übertragen. Die Akteure der Studie wurden vor allem anhand von zwei Kriterien ausgewählt: Sie sollten im Altersruhestand sein und in demselben Dorf leben. An den Altersruhestand wurde die soziale Kategorie des Alters geknüpft, während derselbe Wohnort sicherstellt, dass alle Personen den gleichen räumlichen Kontext für ihre Mobilität teilen. Der Zugang zu den Akteuren erfolgte über eine Schlüsselperson, die im Dorf lebt und den Kontakt herstellte. Somit ist auch die Wahl des Ortes über die Schlüsselperson determiniert. Die Entscheidung für das Dorf entstammt keinem vorangegangenen selektiven Vorgang, sondern ist im Feldzugang eingelagert.

Hockeroda liegt am Rande des Thüringer Waldes, etwa 15 km südlich von Saalfeld. Das Kriterium des ländlichen Raums erfüllt der Ort aus zwei verschiedenen Perspektiven. Zum einen klassifiziert die Regionalplanung die Region als

¹Alle Namen sind Pseudonyme.

Tab. 1 Die Fallgruppe: Neun ältere Menschen aus Hockeroda/Thüringen

Pseudonym	Alter	kurze Beschreibung von Person und Wohnsituation
Anna	60	Erst kürzlich in den Ruhestand getreten, betreut sie jetzt oft ihre Enkel. Bewohnt mit Mann und Familie ein eigenes Haus.
Emil	71	Lebt alleine, kümmert sich um Haus und Hof, züchtet Hasen und Hühner. Er liebt Ausflüge mit dem Moped in die nähere Umgebung.
Emma	78	Wohnt bei ihrem Sohn, umsorgt die Enkeltochter. Sie lebt eher zurückgezogen, besucht aber regelmäßig die Tochter im Nachbarort.
Erwin	68	Vom Leben auf dem Land überzeugt, wohnt er mit seiner Frau im eigenen Haus. Unternimmt viel mit seinen Freunden.
Gustav	71	Lebt mit Frau und einem Sohn im eigenen Haus. Er züchtet Bienen und verbringt seine Urlaube in Griechenland.
Johannes	68	Lebt mit seiner Partnerin im eigenen Haus. Fährt regelmäßig mit dem Bus zum Markt nach Leutenberg.
Petra	69	Lebt zusammen mit Wolfgang. Mag wie er Ausflüge mit dem Auto, die sie gewöhnlich am Sonntag unternehmen.
Willi	69	Sein Reich ist der Garten, den er das Jahr über pflegt. Er lebt bei seinen Kindern, jeden Morgen fährt er zum Bäcker und kauft für alle Brötchen.
Wolfgang	71	An jedem Donnerstag kegelt er mit Freunden. Er lebt mit Petra in einer Lebensgemeinschaft.



Abb. 1 Hockeroda – Oberdorf



Abb. 2 Hockeroda – Unterdorf

ländlichen Raum am Rande eines Stadt- und Umlandraumes (RPO 2010: Karte 1-1). Zum anderen verstehen sich die Menschen im Ort als Einwohner des ländlichen Raums, wobei manche ihr Dorf geradezu als Idylle idealisieren:

Erwin: „Ein schönes, kleines, ruhiges, wochenendruhiges, verträumtes Dorf. Ein Dorf mit viel Zusammenhalt. Nicht mehr als 200 Einwohner.“

Somit handelt es sich bei der Region sowohl aus der Perspektive der Regionalplanung als auch aus der subjektiven Einschätzung der Menschen um einen ländlichen Raum. Gleichwohl weist der Ort seine unverkennbaren Besonderheiten auf, hat spezifische Charakteristiken und Ausstattungsmerkmale, ein eigenes Sozialgefüge. Insofern handelt es sich bei der Betrachtung des Ortes ebenfalls um eine Fallbetrachtung.

Im alltäglichen Sprachgebrauch unterteilen die Einwohner ihr Dorf in zwei Bereiche: Sie sprechen von einem Oberdorf (vgl. Abb. 1), welches dem ursprünglichen Siedlungsbereich entspricht, und einem Unterdorf (vgl. Abb. 2), bestehend aus mehreren Einfamilienhäusern der 1970er und 1980er Jahre.

Im Ort leben 170 Einwohner, von denen 32 älter als 63 Jahre sind (vgl. Tab. 2). Es gibt zwei Gastwirtschaften und ein Vereinshaus mit Kegelbahn. Darüber hinaus gibt es

Tab. 2 Einwohnerzahlen des Dorfes Hockeroda in 2009, eingeteilt nach Altersklassen

Altersklasse	Männer	Frauen	Gesamt	Anteil
64 Jahre und älter	14	18	32	18,8%
31–63 Jahre	51	42	93	54,7%
18–30 Jahre	18	12	30	17,7%
8–17 Jahre	8	2	10	5,9%
0–7 Jahre	2	3	5	2,9%
<i>Gesamt</i>	<i>93</i>	<i>77</i>	<i>170</i>	<i>100%</i>

Daten des Einwohnermeldeamtes Kaulsdorf

keine weiteren Einrichtungen. Der Dorfladen schloss kurz nach der Wiedervereinigung, genauso wie ein Kindergarten. Im Dorf gibt es weder Bäcker noch Fleischer, Zeitungskiosk oder Arztpraxis, auch eine Kirche fehlt. Diese Einrichtungen finden sich in den umliegenden Ortschaften, wie etwa Eichicht, Probstzella oder Leutenberg (vgl. Abb. 3).

3.2 Themenzentrierte Interviews

Den Kern der Datenerhebung bilden themenzentrierte Interviews. Anhand einer Themenliste wurden Fragen zum Alltag der Akteure und ihrer Mobilität formuliert (vgl. Schorn 2000; Przyborski/Wohlrab-Sahr 2009). Im Sinne eines zirkulären Forschungsablaufes bestand die Befragung aus

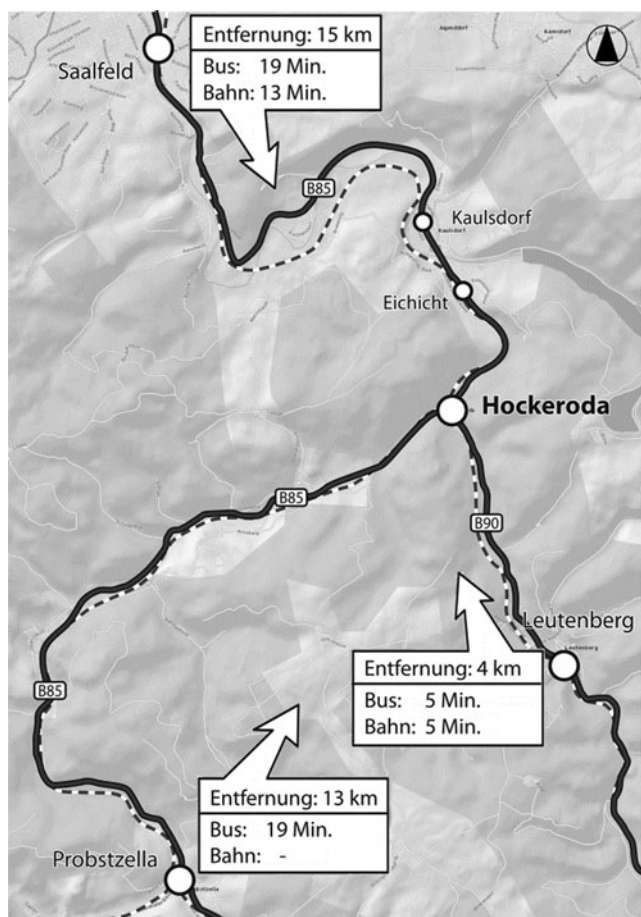


Abb. 3 Entfernungen zu den umliegenden Ortschaften von Hockeroda, mit Fahrtzeiten von Bus und Bahn. (Quelle: Eigene Darstellung, Kartengrundlage: ESRI ArgGIS basemaps)

zwei Zyklen (vgl. Flick 2010: 124 ff.): Während eines ersten Zyklus erzählten die Akteure aus ihrem Alltag, über das Leben auf dem Land und von ihrer Mobilität (vgl. Hitchings 2012). Die Gespräche wurden an mehreren Tagen wiederholt. Alle zwei, drei Tage wurden die Akteure einzeln aufgesucht und interviewt, um einen möglichst umfangreichen Einblick in den Wochenverlauf zu erhalten. Die Auswertung dieses ersten Gesprächszyklus diente als Grundlage für einen zweiten Zyklus. Innerhalb des zweiten Befragungszyklus wurden die Ergebnisse überprüft und weiter ausdifferenziert – dafür wurde jeweils ein weiteres Gespräch mit den Studienteilnehmern geführt. Insgesamt haben somit 36 Gespräche stattgefunden. Die Interviews hatten gewöhnlich eine Dauer von mindestens einer Stunde, wobei die Gesprächslänge zwischen den einzelnen Interviews kaum variierte. Alle Gespräche wurden aufgezeichnet, das Material transkribiert, kodiert und in eine begründete Anschauung über das Phänomen Mobilität überführt (vgl. Birks/Mills 2011). Die Methode der Narrativen Landkarten ergänzen die themenzentrierten Interviews.

3.3 Narrative Landkarten

Als Narrative Landkarten bezeichnet man eine Methode der visuellen Sozialforschung, bei der die Befragten ihren Alltag zeichnend und erzählend darstellen (Kitchin 2000: 9; Spatscheck 2009: 38). Die Zeichnungen und Erzählungen werden als Hinweise auf individuelle Sinngehalte von Raum gedeutet (Bagnoli 2009: 549; Behnken/Zinnecker 2010: 547). Powell (2010: 540) beschreibt dementsprechend die Methode als empirische Zugriffsmöglichkeit auf die sinnhafte Aneignung von erdräumlichen Ausschnitten.

Narrative Landkarten dienen dazu, der Bedeutung von Mobilität in Bezug auf alltägliche Orte näherzukommen. Das Vorgehen orientiert sich an Behnken/Zinnecker (2010), Deinet (2009) sowie Krusch (2006): Die Interviewpartner skizzieren eine Stegreifzeichnung und ergänzen sie mit erläuternden Erzählungen. Daran schloss sich ein ergänzendes Gespräch an: Ausgehend von der Zeichnung wurden Nachfragen gestellt und situativ auf die Eigenschaften der gezeichneten Orte und Wege eingegangen.

4 Mobilität im Alltag älterer Menschen auf dem Land – empirische Befunde

Versteht man Mobilität als soziales Phänomen, steht man unweigerlich der Frage gegenüber, wie Mobilität und Lebenswirklichkeit miteinander verflochten sind. Die Lebenswirklichkeit von Menschen kann nicht ohne deren Alltag gedacht werden, sie gehören zusammen, und so liegt ein möglicher Schlüssel zur analytischen Entflechtung von Mobilität und Lebenswirklichkeit in der Betrachtung von alltäglichen Momenten. Dabei versteht man unter handlungsleitenden Momenten das Zusammentreffen von Motiven und routinisierten Ereignissen. Wobei davon ausgegangen wird, dass die Bindung von Ereignissen an einen Ort und Motive, die mit diesen Ereignissen einhergehen, das Mobilitätshandeln der Menschen anleiten. Entschlüsselt man also die handlungsleitenden Momente des Alltages, erfährt man etwas über die Strukturen, in denen jeder Akteur seine Mobilität vollzieht.

Im Folgenden werden handlungsleitende Momente von Mobilität am Fall der älteren Menschen aus Hockeroda rekonstruiert, sie stehen exemplarisch für die Mobilität älterer Menschen im ländlichen Raum. Die Ergebnisdarstellung gliedert sich in drei Teile: Kap. 4.1 befasst sich mit den handlungsleitenden Momenten des Unterwegsseins. Kap. 4.2 handelt von den handlungsleitenden Momenten des Ankommens. In Kap. 4.3 folgen Betrachtungen, die sich mit einer Geographie des Alltags auseinandersetzen, also dem Wirkungsgefüge zwischen Raum und Mobilität.

4.1 Mobilität als sinnliche Tätigkeit und Faktor körperlichen Wohlbefindens

Beim Wandern, bei Spazierfahrten oder anderen Ausflügen rückt die Funktion des simplen Ortswechsels von einem Ausgangspunkt zu einem Zielpunkt in den Hintergrund. Primär geht es bei dieser Form von Mobilität um das Erleben des Unterwegsseins, um den konkreten Vollzug von Bewegung. Die handlungsleitenden Momente des Unterwegsseins ergeben sich aus den in der Bewegung hervorgegerufenen Sinneseindrücken und Emotionen. Neben Mobilität als eine solche sinnliche Tätigkeit, kann der Vollzug von Bewegung eine konkrete Funktion erfüllen. So ist Bewegung eine physische Aktivität und gilt deswegen als Faktor körperlichen Wohlbefindens.

4.1.1 Mobilität als sinnliche Tätigkeit

Die Beschaffenheit von Mobilität als eine sinnliche Tätigkeit wird erkennbar, sobald die Akteure aus Hockeroda von ihren Ausflügen mit dem Auto oder Moped berichten oder über ihre Spaziergänge sprechen. Emil etwa ist gerne mit seinem Moped unterwegs. Was er während seiner Touren empfindet, umschreibt er mit den Worten „herrlich“ und „schön“:

Emil: „Ach, da fahr ich ganz spontan. Ich hab da auch schon Tage drauf gehabt, wenn’s ganz schönes Wetter war, einen Sonntag, hab ich mich auf’m Moped gesetzt und bin dann mal auf dem Stausee rundherum gefahren. Ich kann mit dem Ding. Ich mach Touren manchmal, ich war die Tage mit dem Ding in Ilmenau. ... Es war ein herrlicher Tag und da hab ich mich draufgesetzt und da bin ich über Unterwellenborn gefahren, Langenschade, Rudolstadt. Das ist doch was Herrliches. Wenn ich dann zwei, drei Stunden unterwegs bin. Das ist doch was Schönes.“

Die Fahrt um den Stausee oder über die Dörfer verbindet Emil mit positiven Emotionen, im Unterwegssein erlebt er Momente der Freude. Die Fahrten, und damit das Erleben der positiven Emotionen, sind eingebettet in übergeordnete Strukturen: Emil spricht von schönem Wetter, einem herrlichen Tag, seinem Moped. Das Wetter, der Tag und das Moped sind im Fall von Erwin jene Gegebenheiten, die Mobilität als sinnliche Tätigkeit konfigurieren. Sie können als Strukturen interpretiert werden, die das Unterwegssein einbetten und die maßgeblich zum positiven Erleben der Bewegung beitragen. Im Fall von Erwins Fahrt sind soziale Aspekte des Unterwegsseins unbedeutend. Er fährt alleine, die soziale Einbindung der Mobilität ist hier nachrangig.

Soziale Zusammenhänge werden dagegen in einem anderen Fall erkennbar. Gustav spricht von Ausflügen mit

seinem Enkelkind. Im gemeinsamen Unterwegssein formen sie ein soziales Ereignis:

Gustav: „Mit meinem Enkelchen, wenn der von Saalfeld da ist. Ja, Sonntagvormittag fahren wir nach Eichicht, beim See mal rüber, gucken wir mal. ‚Da Opa komm wir wollen‘, und nachher ins Oberdorf und da hin. Der schleppt mich schon rum.“

Ähnliche soziale Ereignisse lassen sich bei Ausflügen in einer Gemeinschaft identifizieren. Willi fährt etwa jeden Sonntag mit seiner Frau spazieren. Für ihre Ausflüge suchen sie sich ein Ziel in der Region, allerdings ist für sie die Fahrt über die Dörfer zu diesem Ausflugsziel der eigentliche Kern der Spazierfahrt. Indem diese Formen von Bewegung einen festen Platz im Wochenverlauf zugewiesen bekommen, gehen sie in den Rhythmus des Alltags ein und prägen die Routinen der Mobilität.

Andere Ausflüge in der Gemeinschaft sind zwar weniger regelmäßig, jedoch in stärker institutionelle soziale Strukturen eingebunden. Hier werden Wanderungen zu Himmelfahrt genannt oder Spaziergänge mit Bekannten anlässlich eines Geburtstages, also Ausflüge zu besonderen Gelegenheiten. In allen Fällen, sei es nun regelmäßig oder während einer besonderen Gelegenheit, liegt das handlungsleitende Moment im konkreten Vollzug von Bewegung – hierbei wird Mobilität als sinnliche Tätigkeit vollzogen und die emotionale Seite betont.

4.1.2 Mobilität als Faktor der Gesunderhaltung

Neben der emotionalen Seite von Mobilität lässt sich aus den Gesprächen eine weitere Komponente herauslesen, die stärker auf eine Funktion des Unterwegsseins bezogen ist. Dabei verweisen die Akteure auf den sportlichen Aspekt von Bewegung, der die physische Aktivität betont:

Erwin: „Wenn ich nach Unterloqwitz laufe, mit den Stöcken, Nordic Walking. Das mache ich zweimal die Woche und da geht es also richtig, nicht etwa hier so eins, zwei, drei. Das musst du ja so machen, dass sich für dich eigentlich, dass deine Muskeln gestärkt werden. Wenn Du da langläufst wie ein alter Opa, das brauchst Du ja nicht machen, da kannst Du die Stöcke daheim lassen.“

Während Erwin, wie er erzählt, an zwei Tagen der Woche mit seinen Stöcken unterwegs ist und dabei seine Muskeln stärkt, geht Gustav täglich mit seinem Hund im Wald spazieren. Hier zeigt sich wiederum die routinisierte Einbindung der Bewegung in den Wochenverlauf. Die ausgiebigen Spaziergänge, sie können bis zu 45 min lang sein, sieht Gustav als physische Aktivität, die seinem körperlichen Wohlbefinden und der Gesunderhaltung dient. Mit Erwin und Gustav

sind zwei Beispiele genannt, die bereits veranschaulichen, wie ältere Menschen ihrer Mobilität eine Bedeutung für ihre Gesunderhaltung zuschreiben können. Sowohl Gustav als auch Erwin sind regelmäßig unterwegs und wollen dadurch ihre physische Leistungsfähigkeit steigern oder zumindest erhalten.

4.2 Mobilität im Rhythmus routinierter Ereignisse

Die Menschen der Fallgruppe aus Hockeroda berichten von wiederkehrenden Ereignissen, denen sie einen festen Platz im Wochenverlauf geben. Dabei handelt es sich immer um Ereignisse, die unausweichlich einen Ortswechsel erfordern und damit maßgeblich die Mobilität der älteren Menschen bestimmen.

Die Ereignisse im Alltag der Menschen können in zwei Arten unterteilt werden. Zum einen sind Ereignisse erkennbar, mit denen die Akteure ihr Leben organisieren und die unerlässlich sind für die Bewältigung des Alltags, wie der Einkauf von Lebensmitteln oder der Besuch bei der Sparkasse. Bei dieser Art von Ereignissen steht die Funktion für die Bewältigung des Alltags im Vordergrund. Deswegen können sie als funktionelle Ereignisse bezeichnet werden. Zum anderen lassen sich Ereignisse beobachten, deren handlungsleitendes Moment in der Zusammenkunft mit anderen Menschen liegt. Eine solche Zusammenkunft ist oft durch feste soziale Strukturen geprägt: Die Akteure begegnen sich in sozialen, meist institutionalisierten Gruppen. Es handelt sich um Stammtischtreffen, gemeinsame Sauna- oder Kegelabende, die am ehesten als Ereignisse der Zusammenkunft bezeichnet werden können. Funktionelle Ereignisse und Ereignisse der Zusammenkunft verleihen am deutlichsten der Woche einen Rhythmus und bestimmen darüber die Routinen der Mobilität.

Mit Goffman (1971: 29) kann man unter einem sozialen Ereignis einen Anlass verstehen, bei dem sich Personen zeitlich und räumlich begrenzt in unmittelbarer Gegenwart begegnen. In diesem Sinne sind funktionelle Ereignisse genau wie Ereignisse der Zusammenkunft immer soziale Ereignisse. Auch während funktioneller Ereignisse begegnen die Akteure anderen Personen, mit denen sie in eine Interaktion treten, sie konsultieren ihre Ärztin, werden vom Verkäufer bedient oder von der Sparkassenangestellten beraten.

Die zwei Ereignisarten können sich durchaus überschneiden. Trifft man beispielsweise beim Einkauf im Lebensmittelgeschäft einen Bekannten und nutzt die Gelegenheit, um sich auszutauschen, kommt es zu einer Überschneidung eines funktionellen Ereignisses mit einem Ereignis der Zusammenkunft. Die handlungsleitenden Momente von Mobilität können somit auf drei Arten von Ereignissen zurückgeführt werden: auf Ereignisse der Zusammenkunft,

auf funktionelle Ereignisse und auf eine Überschneidung der beiden Ereignisarten.

4.2.1 Ereignisse der Zusammenkunft

Ein bedeutsamer Anlass, wenn nicht sogar der wichtigste Anlass, weswegen sich die Akteure aus Hockeroda zu verschiedenen Orten begeben, liegt in der Zusammenkunft mit anderen:

Emil: „Jeden Dienstag [ist Stammtischtreffen]. Jeden Dienstag und jeden Sonntag. Sonntags von elf oder halb elf bis um zwölf. Das ist immer ganz schön. Und dann gehen wir heim sonntags und dann machen wir Mittag und ruhen uns aus. Was wollen wir alten Kerle noch?“

Die Ereignisse der Zusammenkunft sind in ausgeprägten sozialen Strukturen eingebunden, die bisweilen institutionelle Formen annehmen. Andere Beispiele, wie gemeinsame Saunagänge oder Kegelabende im Vereinshaus, bestätigen eine solche soziale Verankerung. Dabei spielt die Zugehörigkeit zu einer Gruppe eine besondere Rolle. Für die Teilnahme an einem Ereignis der Zusammenkunft ist es entscheidend, ob ein Akteur einer Gruppe angehört und welcher Gruppe er angehört, ob er zum Stammtischtreffen geht oder mit anderen die Abende im Kegelverein verbringt.

Die Zugehörigkeit zu einer Gruppe bestimmt den Grad an Aktivität und somit den Grad von Mobilität im Rhythmus des Wochenverlaufs. Die Gruppe kommt regelmäßig zu einer bestimmten Zeit an einem bestimmten Ort zusammen. So sind etwa die Stammtischtreffen jeden Dienstag in der Gaststätte im Unterdorf und jeden Sonntag im Oberdorf. Zum Kegelabend treffen sich manche der Einwohner donnerstags im Vereinshaus. Über die Zeit und den Ort verschränkt sich die Routiniertheit der Ereignisse mit der Routiniertheit der einhergehenden Mobilität.

Ein weiterer Aspekt, mehr noch eine Besonderheit, ist die Schaffung von neuen Orten durch die Akteure. Erwin hat gemeinsam mit anderen Bewohnern des Dorfes eine Sauna errichtet. Mit der Sauna haben sie einen neuen Ort der Zusammenkunft entstehen lassen, den es zuvor im Dorf nicht gab. Sie belegten den Ort mit einer symbolischen Bedeutung der Gemeinschaft und haben den Saunabend als Ereignis der Zusammenkunft in ihre wöchentlichen Routinen aufgenommen:

Erwin: „Wenn ich wiederkomme, mach ich mich fertig und geh in die Sauna. Wir haben ja in Hockeroda eine wunderschöne Sauna. Die habe ich mit gebaut, da kann ich sie auch nutzen, muss aber dafür bezahlen. Trocken, Nasssauna, alles. Dort jeden Donnerstag übrigens, jeden Donnerstag geh ich in die Sauna. Das fängt um 16 Uhr an und hört um 18:30 Uhr auf.“

Neben der Sauna haben die Einwohner auch das Vereinshaus als einen Ort der Zusammenkunft neu geschaffen. Sie haben ein ungenutztes Sägewerk zu einem Vereinshaus mit Kegelbahn umgebaut. Die Orte werden als neue Aktivitätsgelegenheiten in die Alltagsroutinen eingebettet. Ein solcher neuer Ort eines wöchentlichen Ereignisses ist damit immer auch eine weitere Anlaufstelle im Alltag der Akteure.

Jeder Akteur verfügt über eine eigene Zusammenstellung von alltäglichen Orten. Diese sucht er für bestimmte Ereignisse regelmäßig im Wochenverlauf auf. In anderen Worten: Ein Akteur bewegt sich in seiner individuellen Geographie des Alltags. Die Geographie des Alltags kann als die Gesamtheit von alltäglichen Orten aufgefasst werden – Orte, derer sich ein Akteur als Schauplätze bedient und die er als solche in seine wöchentlichen Routinen einbindet.

Die räumliche Anordnung von Orten, also die geographische Positionen der Orte, bestimmt die Konfiguration der individuellen Geographie des Alltags. Eine solche räumliche Konfiguration fasst alle Anlaufstellen eines Akteurs zusammen. Insofern diktiert die Geographie des Alltags die individuelle Ausprägung von Mobilität. Oder aus der anderen Perspektive gefasst: Die Mobilität der Akteure hält die Geographie des Alltags zusammen.

Die Geographie des Alltags kann nicht als konstante Größe verstanden werden. Orte kommen hinzu oder werden sogar neu geschaffen, andere fallen weg; Ereignisse werden aufgenommen oder gehen verloren. Die Geographie des Alltags unterliegt einem steten Wandel und dieser verändert die Routinen der Mobilität.

Ereignisse der Zusammenkunft tragen auf ihre eigene Weise zum Wandel bei. Veränderungen im Ort, der Zeit oder der sozialen Gruppe können zu einer Neuordnung der Geographien des Alltags führen. Eine Neuordnung hat Auswirkungen auf die geographische Anordnung der Anlaufstellen, wirkt damit direkt auf die Routinen der Mobilität. Einige Beispiele aus dem Alltag der älteren Menschen aus Hockeroda zeigen Veränderungen, die nachhaltig die Routinen ihrer Mobilität beeinflusst haben. Dabei handelt es sich um Veränderungen, die auf den Kontext ihrer Routinen wirken. Drei Arten von Veränderungen können als Auslöser gesehen werden, die mitunter eng miteinander verwoben sind: Veränderungen, die in den Bezugspersonen der Akteure liegen, Veränderungen durch den Wegfall eines Ortes und Veränderungen durch den Wegfall eines Ereignisses. Die folgenden drei Zitate veranschaulichen diese Veränderungen:

Emma: „So früher, da hatte ich viele Bekannte in Leutenberg, da haben wir uns regelmäßig alle 14 Tage getroffen, nachmittags zu einem Kaffeekränzchen, ... Die werden alle alt und können nicht mehr, das fällt nachher eben weg, das fällt eben weg. Die eine ist 83, die kann nicht mehr, die andere ist 85, na ja da ist das nachher nichts mehr.“

Petra: „Also zu DDR-Zeiten muss ich sagen, war mehr los auf dem Lande. Das ist jetzt, dass die Verkaufseinrichtungen, die sind weggefallen, man kommt ja mit niemandem mehr groß zusammen.“

Wolfgang: „Da war Tanz öfter in der Sommerfrische. Aber das ist alles ‚W‘ wie weg.“

Emma verweist auf das Alter ihrer Bekannten, macht deutlich, dass diese aufgrund nachlassender körperlicher Leistungsfähigkeit außerstande sind, an den regelmäßigen Treffen teilzunehmen. In der Folge entfallen ihr Kaffeekränzchen und damit ein Ereignis der Zusammenkunft. Petra beklagt den Verlust von Orten, sie vermisst die Verkaufseinrichtungen, die es zu Zeiten der DDR noch gab, an denen sie mit anderen zusammenkommen konnte. Wolfgang hingegen spricht den direkten Wegfall eines Ereignisses an, den Tanz im Ausflugslokal „Sommerfrische“. Ohne den Tanz gibt es für Wolfgang keinen Anlass mehr, das Lokal aufzusuchen.

4.2.2 Funktionelle Ereignisse

Die befragten Personen belegen bestimmte Tage in der Woche mit funktionellen Ereignissen, sie reservieren eine Zeiteinheit für eine konkrete Aktivität und überführen die Ereignisse in wöchentliche Routinen. Petra spricht von ihrem wöchentlichen Einkauf und verdeutlicht, wie sie die Aktivität in ihren Wochenverlauf einbindet:

Petra: „Jede Woche wird schon eingekauft, der große Einkauf ist immer Donnerstag.“

Auch andere Akteure berichten von ihren Einkaufstagen oder regelmäßigen Arztbesuchen. Über die routinisierte Einbindung der Ereignisse strukturieren sie den Rhythmus des Wochenverlaufes. Abgesehen von mobilen Händlern, wie Bäcker oder Fleischer, die an zwei Tagen der Woche im Dorf halten, befinden sich alle Orte funktioneller Ereignisse außerhalb von Hockeroda. Im Dorf gibt es keine weiteren Verkaufseinrichtungen oder Dienstleistungsangebote. Wollen die Akteure zu einer Sparkasse, einer Ärztin oder auch nur einkaufen, müssen sie in die umliegenden Städte fahren. Dadurch bewerten manche das Dorf als eine unterversorgte Ortschaft:

Willi: „In der Kuhgegend gibt es nichts hier, wenn man was haben will, muss man irgendwo anders hin.“

Willi sieht keine Möglichkeit, sich in Hockeroda zu versorgen. Sobald er etwas benötigt, müsse er in die nächste Stadt. Zwar können die Akteure ihre Lebensmittel in den umliegenden Ortschaften einkaufen oder zum Arzt gehen, sie sind aber immer auf ein motorisiertes Verkehrsmittel angewiesen. Dem Auto wird deswegen eine besondere Bedeutung beigemessen, es wird als Hauptverkehrsmittel angesehen:

Petra: „Hauptverkehrsmittel ist das Auto. Ohne Auto könnten wir ja gar nicht.“

Hinlänglich bekannt und ein Schwerpunkt in der Forschung zur Mobilität älterer Menschen auf dem Land sind die Schwierigkeiten, die damit einhergehen, dass viele ältere Menschen sich an ihrem Wohnort nur eingeschränkt mit Gütern des täglichen Bedarfs versorgen können. Dabei setzen sie sich auch mit den Anforderungen auseinander, die eine solche Lücke in der Nahversorgung an die Mobilität der Menschen stellt (vgl. BMVBS 2012). Allerdings vernachlässigen diese Ansätze oft die soziale Komponente funktioneller Ereignisse.

4.2.3 *Überschneidung von funktionellen Ereignissen und Ereignissen der Zusammenkunft*

Nicht alle funktionellen Ereignisse lassen sich allein auf Tätigkeiten zurückführen, deren Gründe ausschließlich in der Bewältigung des Alltags liegen. Manche Akteure aus Hockeroda nutzen funktionelle Ereignisse dazu, mehr oder weniger zufällig mit anderen zusammenzukommen. Hier liegt das handlungsleitende Moment von Mobilität noch immer beim Einkauf von Lebensmitteln. Allerdings ist ein Lebensmittelgeschäft immer auch ein Ort, an dem die Akteure auf Nachbarn oder Bekannte treffen, was zu einer Überschneidung eines funktionellen Ereignisses mit einem Ereignis der Zusammenkunft führt. Der primäre Anlass des Ereignisses, wie hier der Einkauf, führt somit zu einem sekundären Nutzen, der in der Zusammenkunft mit Anderen liegt.

Einige der älteren Menschen aus Hockeroda besuchen regelmäßig den Markt in der nächstgelegenen Kleinstadt Leutenberg, kaufen dort Lebensmittel, treffen aber auch immer wieder auf Bekannte. Das Beispiel veranschaulicht die Überschneidung der Ereignisarten:

Emma: „Wenn ich wirklich mal in Leutenberg bin und es ist dienstags und dann ist meistens immer Markt, geht man doch halt mal über’n Markt. Man sieht mal die und jene. Ach na ja: ‚Na wie geht’s, sieht man Dich auch mal wieder‘. Wie das so ist.“

Die Aussage dokumentiert die Symbolik, die Emma dem Markt als einem Ort der Zusammenkunft zuschreibt; der Einkauf tritt geradezu in den Hintergrund.

Mit ihrer kaum strukturierten, wenig institutionalisierten Form unterscheidet sich die Begegnung mit Bekannten während eines funktionellen Ereignisses von den Ereignissen der Zusammenkunft. Die Begegnung ist flüchtig und läuft mehr oder weniger zufällig ab. Dennoch setzen die Akteure auf den Zufall: Sie begeben sich an einen bestimmten Ort, meistens zu einer bestimmten Zeit und bewirken damit eine Begegnung. Allerdings welchen Bekannten man

dort trifft oder ob man überhaupt jemandem begegnet, bleibt ungewiss. Ein weiteres Beispiel für die Bedeutung von Zeit und Ort als strukturierende Größen findet sich bei Johannes, diesmal in Bezug auf den Fleischerwagen, der im Dorf einmal in der Woche hält:

Johannes: „Da [zum Fleischerwagen] gehen wir schon rauf, das ist planmäßig. Ob du da nun mal zwei Minuten wartest, das ist nachher egal. Da sind ja mehrere oben, da quatscht du ja auch. Da kommen ja mehrere vom Dorf, die da einkaufen.“

Auch bei dieser Form von Ereignissen lassen sich Veränderungen beobachten, die in die Konfiguration der Geographien des Alltags eingreifen und darüber auf die Routinen der Mobilität wirken. Eine tiefgreifende Veränderung liegt im Wegfall eines funktionellen Ortes:

Anna: „Hm ja, früher hat man sich auch mal – ich mein wo wir noch jung verheiratet waren – hat man sich im Konsum getroffen. Alle aus dem Unterdorf und aus dem Oberdorf. Da wurde dann mal ein bisschen erzählt.“

Der Konsum in Hockeroda, einst Lebensmittelladen und Ort der Zusammenkunft, ist seit einigen Jahren geschlossen. Damit wurde den Akteuren nicht nur die Möglichkeit zum Einkauf genommen, genauso verloren sie eine Möglichkeit, mit anderen zusammenzukommen. Der Wegfall des Ortes bewirkte eine Verschiebung der Anlaufpunkte und griff in die Mobilitätsroutinen der Menschen ein.

4.3 *Narrative Landkarten als Abbild alltäglicher Geographien*

Die Geographie des Alltags kann zunächst als eine Gesamtheit von Orten verstanden werden, dener sich ein Akteur im Alltag bedient. Indem sie eine aktive auf das räumliche Handeln bezogene Auseinandersetzung mit der räumlichen Wirklichkeit einschließt, geht die Geographie des Alltags allerdings über die Gesamtheit von Alltagsorten hinaus. Hard (2003: 239) bezeichnet mit einer Geographie des Alltags einen physisch-materiellen Alltagsraum, auf den ein Akteur sein Handeln bezieht.

In einer solchen Betrachtung nimmt Mobilität einen besonderen Stellenwert ein. Über Mobilität verknüpft ein Akteur seine Orte des Alltags. Damit kann Mobilität auch als jene Handlung aufgefasst werden, mit der ein Akteur seine Geographie des Alltags aufrechterhält. Einen Einblick in die Konfiguration individueller Geographien des Alltags gewähren Narrative Landkarten.

Die narrativen Landkarten der Abb. 4 und 5 zeichnete Wolfgang, die Karte der Abb. 6 stammt von Erwin. Die Zeichnungen können als ihre Geographie des Alltags verstanden werden, es handelt sich um die räumliche Wirk-

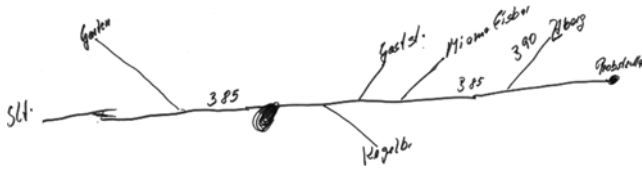


Abb. 4 Narrative Landkarte (1) von Wolfgang



Abb. 5 Narrative Landkarte (2) von Wolfgang

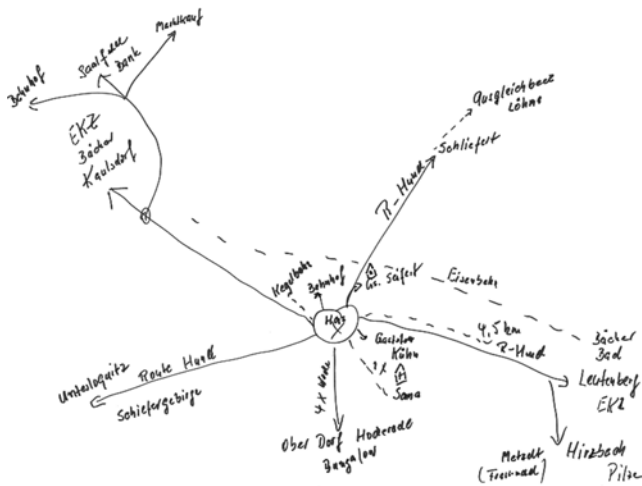


Abb. 6 Narrative Landkarte von Erwin

lichkeit, mit der sie sich alltäglich auseinandersetzen. In die Mitte der Zeichnung skizzieren sie zunächst ihr Wohnhaus, damit setzen sie ihren räumlichen Lebensmittelpunkt in das Zentrum der Karte. Von diesem Zentrum ausgehend, zeichnen sie verschiedene andere Orte – Orte, an denen sie Tätigkeiten nachgehen oder die einen alltäglichen Bezugspunkt darstellen. Die Orte lassen sich in drei Gruppen zusammenfassen: Orte mit persönlicher Bedeutung, wie das Haus, der Garten und Bungalow; Orte der Zusammenkunft, zumeist im Dorf gelegen, wie die Sauna, Kegelbahn und Gaststätten; und funktionelle Orte außerhalb des Dorfes, Orte, mit denen die Akteure ihren Alltag organisieren, wie die Bank, der Bäcker und Lebensmittelgeschäfte. Zudem zeichnet Erwin die Wege in seine Karte, die er regelmäßig mit seinem Hund abläuft – er beschriftet sie mit „Route Hund“ und „R-Hund“ (vgl. Abb. 6). Diese Elemente der Zeichnung

verweisen somit auf die Mobilität als eine alltägliche Tätigkeit, bei der das Unterwegssein, weniger das Ankommen, im Vordergrund steht.

Persönliche Orte können als Schauplätze gedeutet werden, die Akteure als Mittelpunkt ihres Alltags begreifen. Alle Akteure aus Hockeroda sehen ihren Wohnort als den zentralen, persönlichen Ort ihres Alltags. Es ist der physisch-materielle Fixpunkt ihrer Routinen; hier beginnt und endet der Tag. Den Ort ihres Wohnhauses setzten die Akteure in die Mitte der Zeichnung, von diesem Punkt aus entwickeln sie ihre Karte, fügen Routen und weitere Orte hinzu.

Neben dem Wohnhaus gibt es weitere Orte, die von der Eigenart des Akteurs derart geprägt sind, dass sie als persönliche Orte gelten können. Die älteren Menschen nennen als solche etwa ihren Garten und Bungalow oder wie im Beispiel von Gustav einen Bienenstock:

Gustav: „Ich wollte vorne den Bienenkasten, habe ich eingeschlagen, habe ich gestern einen Schwarm ... Ja. Geh ich mal, gucke ich hinauf. Am meisten Spaß macht es ja, wenn schön die Sonne scheint. Wenn alles schwarz vor dem Flugloch ist.“

Dabei formen die Gegebenheiten des ländlichen Raumes einen eigenen Kontext: Das Gehöft, Tierhaltung oder Gemüseanbau prägen noch immer das Leben der älteren Menschen der Fallgruppe.

Die damit verbundenen persönlichen Orte, allen voran die Wohnorte, sind die räumlichen Fixpunkte im Alltag der Akteure und somit die räumlichen Ausgangspunkte ihrer Mobilitätsroutinen. Für die älteren Menschen aus Hockeroda lassen sich vor allem zwei zentrale Aspekte von persönlichem Ort und Mobilität festhalten:

- Die alltäglichen Routinen starten und enden gewöhnlich am Wohnhaus. Der Standort des Wohnhauses ist der räumliche Bezugspunkt der Menschen, womit die Rhythmen der Mobilität eng verflochten sind.
- Neben dem Wohnhaus lassen sich weitere persönliche Orte feststellen. Das sind Orte wie der Garten, der Bungalow oder die Stallungen der Tiere. Diese Orte sind ebenfalls zentrale Bezugspunkte in der Geographie des Alltags eines Akteurs und damit bedeutende Anlaufstellen ihrer Mobilität.

Indem Mobilität als die Handlung aufgefasst werden kann, mit der ein Akteur seine alltäglichen Orte verbindet, ist sie eine Handlung, die die Geographie des Alltags zusammenhält. Den älteren Menschen der Fallgruppe geht es allerdings nicht ausschließlich darum, allein einen Ort aufzusuchen, vielmehr ist es ein konkretes Ereignis an einem Ort, an dem sie teilnehmen möchten. Deswegen kann Mobilität schwer als eine diskrete, von anderem Tun eindeutig abgrenzbare Handlung ausgelegt werden. Vielmehr ist Mobilität einge-

flochten im Strom alltäglicher Praktiken und untrennbar mit dem Alltagshandeln der Menschen verwoben.

5 Schlussfolgerungen für die Planungspraxis

Die Mobilität älterer Menschen im ländlichen Raum ist ausgesprochen vielseitig. Die empirischen Ergebnisse verweisen sowohl auf Emotionen als auch auf Aspekte der Gesunderhaltung im Unterwegssein. Sie betonen jedoch vor allem Ereignisse, die entweder durch ihre Funktion für die Bewältigung des Alltags bestimmt sind oder durch eine soziale Interaktion mit Bezugspartnern. Damit lassen sich drei handlungsleitende Momente von Mobilität herausstellen: das Erleben des Unterwegsseins, funktionelle Ereignisse und Ereignisse der Zusammenkunft an unterschiedlichen Orten.

Möchte die Planungspraxis auf das Erlebnis des Unterwegsseins eingehen, möchte sie den emotionalen Effekt von Mobilität fördern und Anlässe zur Gesunderhaltung schaffen, kann sie für Gelegenheiten sorgen, die es den älteren Menschen ermöglichen, abseits von befahrenen Straßen ihr Unterwegssein zu erleben. Sie wollen ungestört spazieren gehen, ihren Hund ausführen oder mit dem Fahrrad unterwegs sein. Da der ländliche Raum gewöhnlich über Wandermöglichkeiten oder zumindest Feldwege verfügt, bestehen in diesem Sinne nur wenige planerische Handlungserfordernisse. Allerdings lässt sich der Aspekt der Gesunderhaltung als ein weiteres Argument für den Ausbau von Radwegen in ländlichen Gegenden anführen.

Anders verhält es sich, wenn die Teilhabe älterer Menschen an der Gesellschaft gewährleistet werden soll. Für die Verkehrsplanung ist dabei ein Ort zuerst eine Gelegenheit im Raum. Damit Menschen an der Gesellschaft teilhaben können, sollen eine ganze Reihe von Gelegenheiten erreichbar sein: Geschäfte, kulturelle Einrichtungen, Freizeiteinrichtungen und Dienstleistungen jeglicher Art. Insofern begreift die Verkehrsplanung die gesellschaftliche Teilhabe als einen Fall aus Erreichbarkeit und Siedlungsstruktur (vgl. Holz-Rau 2006; Altenburg/Gaffron/Gertz 2009). Das Handeln der Verkehrsplanung konzentriert sich vor allem auf das Erreichbarkeitsverhältnis, auf die Planung öffentlicher Verkehrssysteme oder Straßeninfrastruktur – die Siedlungsstruktur wird hingegen häufig als gegeben angenommen. Die Bedeutung von Ereignissen unterschiedlichster Art für den Alltag der Menschen verweist darauf, dass individuelle Mobilität nicht ohne jene Orte gedacht werden kann, an denen die Ereignisse stattfinden. Die Fachplanung ist also aufgefordert, sowohl Orte als auch Mobilität in gleicher Weise zu berücksichtigen. Das kann gelingen, wenn die Verkehrssystemplanung einerseits und die Standortplanung andererseits in Form einer integrierten Infrastrukturplanung

verschmelzen – denn genau genommen ist das Verkehrssystem nichts anderes als eine Infrastruktur, genauso wie es Geschäfte oder Dienstleistungsstandorte sind (vgl. Holz-Rau 2011).

Das Dorf Hockeroda mit seinen Akteuren kann hier allein als ein Fall gesehen werden, als ein Beispiel, das Hinweise auf problematische Lebensbereiche aufzeigt, die mit der Mobilität im Alltag älterer Menschen auf dem Land einhergehen. Davon abgesehen, dass die Übertragbarkeit und Generalisierung der Ergebnisse für andere räumliche oder soziale Kontexte weiterer Forschung überlassen bleibt, ergeben sich manche Anhaltspunkte für die Planungspraxis. Die älteren Menschen der Fallgruppe aus Hockeroda sprechen von Orten, die es im Dorf nicht mehr gibt, an denen sie regelmäßig Bekannte und Nachbarn getroffen haben – als Beispiel wird immer wieder der Lebensmittelladen genannt. Nimmt man als leitende Planungsgröße stärker das Ereignis an einem Ort in den Blick, ist es notwendig, sich mit den Eigenarten von Ereignissen auseinanderzusetzen. Es ist durchaus möglich, dass einem älteren Menschen alltägliche Ereignisse der Zusammenkunft verloren gegangen sind, er aber keine schwerwiegenden Probleme in seiner Mobilität hat. Ältere Menschen können sich also ausgeschlossen fühlen, weil wichtige soziale Begebenheiten weggefallen sind. In diesen Fällen sind Ansätze gefragt, die Menschen befähigen, an Ereignissen der Zusammenkunft teilnehmen zu können.

Die Teilhabe älterer Menschen an der Gesellschaft kann zu einem erheblichen Maß gewährleistet werden, wenn man sie in die Lage versetzt, in unmittelbarer Nähe zu ihrem Wohnort mit anderen zusammenzukommen (vgl. Thiem 2009). Gerade im ländlichen Raum, gerade in unterversorgten Dörfern, wie Hockeroda eines ist, fehlen Gelegenheiten der Zusammenkunft. Die Verkaufswagen, die regelmäßig durch die Dörfer fahren, übernehmen teilweise die Aufgabe der Lebensmittelläden als Treffpunkt der Nachbarschaft. Die älteren Menschen gehen nicht allein zu den Fleischer- oder Bäckerwagen, um dort einen Teil ihrer Lebensmittel einzukaufen, sie gehen dorthin, weil sie immer auch einen ihrer Nachbarn treffen. Sollte es gelingen, dass ältere Menschen mehr funktionelle Ereignisse mit Ereignissen der Zusammenkunft kombinieren können, entstehen neue Formen von Teilhabe. Es gibt bereits einige Beispiele für neue funktionelle Orte in den Dörfern, die auch der Begegnung dienen. Durch bürgerschaftliches Engagement öffnen etwa vielerorts Dorfläden (vgl. Meessen/Trienes/Jenniches 2012). Sie dienen zwar in erster Linie der Nahversorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs, für die Dorfbewohner und insbesondere für ältere Menschen sind sie jedoch vor allem Orte der Begegnung.

Literatur

- Ahern, A.; Hine, J. (2012): Rural transport – Valuing the mobility of older people. In: *Research in Transportation Economics* 34 (1), 27–34.
- Altenburg, S.; Gaffron, P.; Gertz, C. (2009): Teilhabe zu ermöglichen bedeutet Mobilität zu ermöglichen. Diskussionspapier des Arbeitskreises Innovative Verkehrspolitik der Friedrich-Ebert-Stiftung. Bonn.
- Bagnoli, A. (2009): Beyond the standard interview. The use of graphic elicitation and arts-based methods. In: *Qualitative Research* 9 (5), 547–570.
- Behnken, I.; Zinnecker, J. (2010): Narrative Landkarten. Ein Verfahren zur Rekonstruktion aktueller und biographisch erinnelter Lebensräume. In: Friebertshäuser, B.; Prengel, A. (Hrsg.): *Handbuch qualitative Forschungsmethoden in der Erziehungswissenschaft*. Weinheim, 547–562.
- Bevan, M.; Croucher, K. (2006): Delivering services for older people in rural areas. In: Lowe, P.; Speakman, L. (Hrsg.): *The ageing countryside. The growing older population of rural England*. London, 147–163.
- Birks, M.; Mills, J. (2011): *Grounded theory. A practical guide*. Los Angeles.
- BMVBS – Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Hrsg.) (2012): *Mobilitätssicherung in Zeiten des demografischen Wandels. Innovative Handlungsansätze und Praxisbeispiele aus ländlichen Räumen in Deutschland*. Berlin.
- Broome, K.; Worrall, L.; Fleming, J.; Boldy, D. (2012): Evaluation of flexible route bus transport for older people. In: *Transport Policy* 21 (3), 85–91.
- Buehler, R.; Nobis, C. (2010): Travel Behavior in Aging Societies. Comparison of Germany and the United States. In: *Transportation Research Record* 2182 (1), 62–70.
- Buttimer, A. (1984): *Ideal und Wirklichkeit in der angewandten Geographie*. Kallmünz/Regensburg. = *Münchener Geographische Hefte* 51.
- Cresswell, T. (2006): *On the Move. Mobility in the Modern Western World*. New York.
- Dalkmann, H.; Böhler, S. (2004): Mobilität und Demografie im Wandel. Angebote einer zukunftsfähigen Gestaltung. In: Frevel, B. (Hrsg.): *Herausforderung demografischer Wandel*. Wiesbaden, 275–293.
- Deinet, U. (2009): Analyse- und Beteiligungsmethoden. In: Deinet, U. (Hrsg.): *Methodenbuch Sozialraum*. Wiesbaden, 65–86.
- Eby, D. W.; Molnar, L. J. (2009): Older Adult Safety and Mobility. In: *Public Works Management and Policy* 13 (4), 288–300.
- Engeln, A. (2001): Ältere Menschen im öffentlichen Verkehr. In: Flade, A.; Limbourg, M.; Schlag, B. (Hrsg.): *Mobilität älterer Menschen*. Opladen, 69–84.
- Falkenstein, M.; Poschadel, S.; Wild-Wall, N.; Hahn, M. (2011): Kognitive Veränderungen im Alter und ihr Einfluss auf die Verkehrssicherheit älterer Verkehrsteilnehmer. Defizite, Kompensationsmechanismen und Präventionsmöglichkeiten. In: Rudinger, G.; Kocherscheid, K. (Hrsg.): *Ältere Verkehrsteilnehmer – Gefährdet oder gefährlich? Defizite, Kompensationsmechanismen und Präventionsmöglichkeiten*. Göttingen, 43–60.
- Finlayson, M.; Kaufert, J. (2002): Older Women’s Community Mobility. A Qualitative Exploration. In: *Canadian Journal on Aging* 21 (1), 75–84.
- Flick, U. (2010): *Qualitative Sozialforschung. Eine Einführung*. Reinbek.
- Goffman, E. (1971): *Verhalten in sozialen Situationen. Strukturen und Regeln der Interaktion im öffentlichen Raum*. Gütersloh.
- Hall, D. (2010): Transport geography and new European realities. A critique. In: *Journal of Transport Geography* 18 (1), 1–13.
- Hard, G. (2003): Dimensionen geographischen Denkens. Aufsätze zur Theorie der Geographie. Bd. 2. Göttingen.
- Hitchings, R. (2012): People can talk about their practices. In: *Area* 44 (1), 61–67.
- Holz-Rau, C. (2006): Immer mehr und gleichzeitig weniger! Über die Chancen zur Teilhabe. In: *Technikfolgenabschätzung – Theorie und Praxis* 15 (3), 38–47.
- Holz-Rau, C. (2011): Verkehr und Verkehrswissenschaft. Verkehrspolitische Herausforderungen aus Sicht der Verkehrswissenschaft. In: Schwedes, O. (Hrsg.): *Verkehrspolitik. Eine interdisziplinäre Einführung*. Wiesbaden, 115–139.
- Hubers, C.; Lyons, G. (2013): New technologies for the old. Potential implications of living in later life for travel demand. In: *Transport Policy* 30, 220–228.
- Jensen, A. (2011): Mobility, Space and Power. On the Multiplicities of Seeing Mobility. In: *Mobilities* 6 (2), 255–271.
- Jensen, O. B. (2009): Flows of Meaning, Cultures of Movements. Urban Mobility as Meaningful Everyday Life Practice. In: *Mobilities* 4 (1), 139–158.
- Johnson, J. (1998): Older Rural Adults and the Decision to Stop Driving. The Influence of Family and Friends. In: *Journal of Community Health Nursing* 15 (4), 205–216.
- Kitchin, R.M. (2000): Collecting and analysing cognitive mapping data. In: Kitchin, R.M.; Freundschuh, S. (Hrsg.): *Cognitive mapping. Past, present, and future*. London, 9–23.
- Krisch, R. (2006): Methoden einer sozialräumlichen Lebensweltanalyse. In: Deinet, U.; Krisch, R. (Hrsg.): *Der sozialräumliche Blick der Jugendarbeit. Methoden und Bausteine zur Konzeptentwicklung und Qualifizierung*. Wiesbaden, 87–154.
- Lord, S.; Després, C.; Ramadier, T. (2011): When mobility makes sense. A qualitative and longitudinal study of the daily mobility of the elderly. In: *Journal of Environmental Psychology* 31 (1), 52–61.
- Meessen, S.; Trienes, M.; Jenniches, S. (2012): „Convenience“ auf dem Dorf? (Neue) Lebensqualität durch DORV, den multifunktionalen Dorfladen. In: *Standort* 36 (4), 177–186.
- Mercado, R.; Páez, A. (2009): Determinants of distance traveled with a focus on the elderly. A multilevel analysis in the Hamilton CMA, Canada. In: *Journal of Transport Geography* 17 (1), 65–76.
- Mercado, R.; Páez, A.; Newbold, K. B. (2010): Transport policy and the provision of mobility options in an aging society. A case study of Ontario, Canada. In: *Journal of Transport Geography* 18 (5), 649–661.
- Mitchell, K. (2003): Enhancing Mobility. Britain as an Example of European Experience. In: *Generations* 27 (2), 50–56.
- Newbold, K. B.; Scott, D. M.; Spinney, J. E. L.; Kanaroglou, P.; Páez, A. (2005): Travel behavior within Canada’s older population. A cohort analysis. In: *Journal of Transport Geography* 13 (4), 340–351.
- Nordbakke, S. (2013): Capabilities for mobility among urban older women. Barriers, strategies and options. In: *Journal of Transport Geography* 26 (1), 166–174.
- Nordbakke, S.; Schwanen, T. (2014): Well-being and Mobility: A Theoretical Framework and Literature Review Focusing on Older People. In: *Mobilities* 9 (1), 104–129.
- Páez, A.; Scott, D.; Potoglou, D.; Kanaroglou, P.; Newbold, K. B. (2007): Elderly Mobility. Demographic and Spatial Analysis of Trip Making in the Hamilton CMA, Canada. In: *Urban Studies* 44 (1), 123–146.
- Powell, K. (2010): Making Sense of Place. Mapping as a Multisensory Research Method. In: *Qualitative Inquiry* 16 (7), 539–555.
- Przyborski, A.; Wohlrab-Sahr, M. (2009): *Qualitative Sozialforschung. Ein Arbeitsbuch*. München.
- Rebstock, M. (2010): Barrierefreie Verkehrsanlagen. In: *Straßenverkehrstechnik* 54 (12), 784–789.

- RPO – Regionale Planungsgemeinschaft Ostthüringen (2010): Regionalplan Ostthüringen. Genehmigungsvorlage, Beschluss Nr. 10/08/10 vom 10. September 2010. Gera.
- Scheiner, J. (1998): Aktionsraumforschung auf phänomenologischer und handlungstheoretischer Grundlage. In: *Geographische Zeitschrift* 86 (1), 50–66.
- Schorn, A. (2000): Das „themenzentrierte Interview“. Ein Verfahren zur Entschlüsselung manifester und latenter Aspekte subjektiver Wirklichkeit. In: *Forum Qualitative Sozialforschung* 1 (2), 23. <http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0114-fqs0002236> (14.04.2014).
- Schwanen, T.; Dijst, M.; Dieleman, F. M. (2001): Leisure trips of senior citizens. Determinants of modal choice. In: *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie* 92 (3), 347–360.
- Schwanen, T.; Páez, A. (2010): The mobility of older people. An introduction. In: *Journal of Transport Geography* 18 (5), 591–595.
- Scott, D. M.; Newbold, K. B.; Spinney, J. E. L.; Mercado, R.; Páez, A.; Kanaroglou, P. (2009): New Insights into Senior Travel Behavior. The Canadian Experience. In: *Growth and Change* 40 (1), 140–168.
- Sedlacek, P. (1982): Kulturgeographie als normative Handlungswissenschaft. In: Sedlacek, P. (Hrsg.): *Kultur-/Sozialgeographie. Beiträge zu ihrer wissenschaftstheoretischen Grundlegung*. Paderborn, 187–216.
- Sedlacek, P. (1989): Qualitative Sozialgeographie. Versuch einer Standortbestimmung. In: Sedlacek, P. (Hrsg.): *Programm und Praxis qualitativer Sozialgeographie*. Oldenburg, 9–19. = Wahrnehmungsgeographische Studien zur Regionentwicklung 6.
- Shaw, J.; Hesse, M. (2010): Transport, geography and the ‘new’ mobilities. In: *Transactions of the Institute of British Geographers* 35 (3), 305–312.
- Sieber, C. (2006): Medizinische Alternstheorien. In: Oswald, W.D.; Lehr, U.; Sieber, C.; Kornhuber, J. (Hrsg.): *Gerontologie. Medizinische, psychologische und sozialwissenschaftliche Grundbegriffe*. Stuttgart, 26–31.
- Spatscheck, C. (2009): Methoden der Sozialraum- und Lebensweltanalyse im Kontext der Theorie- und Methodendiskussion der Sozialen Arbeit. In: Deinet, U. (Hrsg.): *Methodenbuch Sozialraum*. Wiesbaden, 33–43.
- Stjernborg, V.; Wretstrand, A.; Tesfahuney, M. (2014): Everyday Life Mobilities of Older Persons. A Case Study of Ageing in a Suburban Landscape in Sweden. In: *Mobilities* DOI: 10.1080/17450101.2013.874836.
- Su, F.; Bell, M. G. H. (2009): Transport for older people. Characteristics and solutions. In: *Research in Transportation Economics* 25 (1), 46–55.
- Thiem, A. (2009): *Leben in Dörfern. Die Bedeutungen öffentlicher Räume für Frauen im ländlichen Raum*. Wiesbaden.
- Urry, J. (2007): *Mobilities*. Cambridge.
- Urry, J. (2010): Mobile sociology. In: *British Journal of Sociology* 61 (1), 347–366.
- Wilde, M. (2013): Mobilität und Alter. Anregungen für eine Mobilitätsforschung aus aktorszentrierter Perspektive. In: *Verkehrszeichen für Mobilität und Umwelt* 29 (2), 13–23.
- Wilde, M. (2014): *Mobilität und Alltag. Einblicke in die Mobilitätspraxis älterer Menschen auf dem Land*. Wiesbaden. = Studien zur Mobilitäts- und Verkehrsforschung 25.
- Wretstrand, A.; Svensson, H.; Fristedt, S.; Falkmer, T. (2009): Older people and local public transit. Mobility effects of accessibility improvements in Sweden. In: *Journal of Transport and Land Use* 2 (2), 49–65.
- Yin, R. K. (2008): *Applications of case study research*. Thousand Oaks. = *Applied Social Research Methods Series* 34.
- Ziegler, F. (2010): *Ageing and Mobility. Making the Connections*. Doctoral thesis, Durham University.
- Ziegler, F.; Schwanen, T. (2011): ‘I like to go out to be energised by different people’. An exploratory analysis of mobility and well-being in later life. In: *Ageing and Society* 31 (5), 758–781.