

Mobilität armutsgefährdeter älterer Menschen in deutschen Großstädten

Giesel, Flemming; Köhler, Katja

Veröffentlichungsversion / Published Version

Zeitschriftenartikel / journal article

Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Giesel, F., & Köhler, K. (2015). Mobilität armutsgefährdeter älterer Menschen in deutschen Großstädten. *Europa Regional*, 21.2013(3), 94-106. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-439288>

Nutzungsbedingungen:

Dieser Text wird unter einer Deposit-Lizenz (Keine Weiterverbreitung - keine Bearbeitung) zur Verfügung gestellt. Gewährt wird ein nicht exklusives, nicht übertragbares, persönliches und beschränktes Recht auf Nutzung dieses Dokuments. Dieses Dokument ist ausschließlich für den persönlichen, nicht-kommerziellen Gebrauch bestimmt. Auf sämtlichen Kopien dieses Dokuments müssen alle Urheberrechtshinweise und sonstigen Hinweise auf gesetzlichen Schutz beibehalten werden. Sie dürfen dieses Dokument nicht in irgendeiner Weise abändern, noch dürfen Sie dieses Dokument für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, aufführen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Mit der Verwendung dieses Dokuments erkennen Sie die Nutzungsbedingungen an.

Terms of use:

This document is made available under Deposit Licence (No Redistribution - no modifications). We grant a non-exclusive, non-transferable, individual and limited right to using this document. This document is solely intended for your personal, non-commercial use. All of the copies of this documents must retain all copyright information and other information regarding legal protection. You are not allowed to alter this document in any way, to copy it for public or commercial purposes, to exhibit the document in public, to perform, distribute or otherwise use the document in public.

By using this particular document, you accept the above-stated conditions of use.

Mobilität armutsgefährdeter älterer Menschen in deutschen Großstädten

FLEMMING GIESEL und KATJA KÖHLER

Zusammenfassung

Viele ältere Menschen sind gegenwärtig von Altersarmut in Deutschland betroffen. Vor dem Hintergrund des bestehenden Niedriglohnssektors, kurzer Erwerbsphasen und diskontinuierlicher Erwerbsverläufe ist zukünftig von einer steigenden sozialen Ungleichheit im Alter auszugehen. Von zentraler Bedeutung hierbei ist Mobilität. Mobilität ermöglicht nicht nur die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben, sondern ist darüber hinaus gerade für Ältere gleichbedeutend mit einer selbständigen Lebensführung.

Innerhalb der deutschsprachigen Verkehrs- und Mobilitätsforschung steht bisher die Mobilität einkommensarmer älterer Menschen nicht im Fokus. Daher ist das Ziel dieses Beitrags, die Mobilität dieser Personengruppe am Beispiel armutsgefährdeter älterer Menschen in deutschen Großstädten näher zu untersuchen. Die empirischen Analysen basieren auf dem repräsentativen bundesweiten Datensatz „Mobilität in Deutschland 2008“. Neben deskriptiven statistischen Analysen wird eine binär logistische Regression durchgeführt.

Die Analysen zeigen, dass die Mobilität in Abhängigkeit des Einkommens und des Geschlechts variiert. Insbesondere armutsgefährdete ältere Frauen unternehmen signifikant weniger Wege und legen eine geringere Tagesstrecke zurück als höhere Einkommensgruppen. Darüber hinaus konzentrieren sich die Wege von sozial benachteiligten älteren Frauen insbesondere in sozialen Problemgebieten überwiegend auf das nahe Wohnumfeld. Gerade für diese immer größer werdende Gruppe sind daher Maßnahmen zur Erhaltung und Förderung der individuellen Mobilität insbesondere in monofunktionalen Räumen notwendig.

Ältere Menschen, Mobilität, Verkehrsverhalten, Armut, Großstädte, Deutschland

Abstract

Mobility of elderly citizens at risk of poverty in Germany's big cities

Many elderly people are affected by poverty in Germany today. In light of the present low-pay sector, short working lives and discontinuous career paths, it may be assumed that social inequality will increase in future. A decisive factor here is everyday travel. Not only does everyday travel enable participation in the life of wider society but, particularly for older people, is practically synonymous with being able to live an independent life.

Until now, however, German-language transport research has not focussed on the everyday travel patterns of income-poor elderly people. The aim of this paper, therefore, is to examine the trip patterns of this group in greater detail, using the example of elderly people at risk of poverty living in cities. The empirical analyses are based on the representative, Federal-wide data set "Mobility in Germany 2008". Alongside descriptive statistical analyses, a binary logistic regression is also carried out.

Our analyses show that everyday travel patterns vary according to income and gender. Elderly women at risk of poverty in particular make significantly fewer trips and cover shorter daily distances than higher income groups. Moreover, the journeys of socially disadvantaged elderly women, especially in problem areas, are concentrated on local surroundings close to home. For this ever-growing group measures are required to facilitate more frequent and easier daily travel precisely in these underprivileged areas.

Elderly People, Mobility, Travel Behaviour, Poverty, Urban, Germany

Einleitung

Die Bevölkerung in Deutschland ist hochmobil und wird immer mobiler. Dies gilt insbesondere für ältere Menschen. Im Vergleich von 2002 zu 2008 sind ältere Menschen (60+) häufiger außer Haus unterwegs gewesen und legten mehr Kilometer zurück (vgl. INFAS u. DLR 2010a). Die generelle Verbesserung der funktionalen Gesundheit im Alter hat dazu geführt, dass körperliche Einschränkungen verstärkt erst im höheren Lebensalter auftreten und somit eine selbständige Lebensführung oftmals lange beibehalten werden kann. Von Mobilitätseinschränkungen wie beispielsweise Schwierigkeiten beim Treppensteigen oder beim Zurücklegen von längeren Strecken sind vor allem ältere Menschen in einem Alter ab 75 Jahren betroffen (vgl. MENNING u. HOFFMANN 2009). Neben einer verbesserten gesundheitlichen Verfassung trägt vor allem die zunehmende Führerscheinbesitzquote zu einer erhöhten Mobilität im Alter bei (vgl. INFAS u. DLR 2010a).

Gleichwohl zeigen Analysen des Mobilitätsverhaltens, dass Personen mit zunehmendem Alter (50+) seltener das Haus verlassen, insgesamt weniger Wege unternehmen und eine geringere Tagesstrecke zurückgelegt (vgl. INFAS u. DLR 2010a). Darüber hinaus verdeutlichen Befunde aus der Aktionsraumforschung und der ökologischen Gerontologie, dass im Alter die eigene Wohnung sowie das direkte Wohnumfeld eine größere Bedeutung erlangen und zu den wichtigsten räumlich-sozialen Kontexten werden (vgl. FRIEDRICHS 1990; FRIEDRICH 1995; SAUP u. REICHERT 1999; POHL et al. 2010). Die außerhäusliche Umwelt kann dabei eine unterstützende Funktion einnehmen oder aber hemmend für ein selbstständiges Leben im Alter sein (vgl. LAWTON u. NAHEMOW 1973; WACKER u. WAHL 2007). Insbesondere ältere Menschen können aufgrund eingeschränkter personeller Ressourcen in nicht altersgerechten Umwelten in ihrer gesellschaftlichen Teilhabe benachteiligt sein. Dies wird sowohl in der deutschsprachigen Literatur (vgl. MOLLENKOPF u. FLASCHENTRÄGER 1996; SCHLAG u. MEGEL 2002;

BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR, BAU UND STADTENTWICKLUNG 2012) als auch im angloamerikanischen Raum thematisiert (vgl. PRESTON u. RAJÉ 2007; LUCAS et al. 2009). Ein entscheidender Faktor hierbei ist Mobilität. Mobilität ermöglicht älteren Menschen nicht nur die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben, sondern ist für die Lebensqualität, für die Erhaltung einer selbständigen Lebensführung sowie für das subjektive Wohlbefinden von zentraler Bedeutung (vgl. BANISTER u. BOWLING 2004; MOLLENKOPF u. ENGELN 2008).

Die Mobilität älterer Menschen ist bereits Gegenstand vieler empirischer Untersuchungen gewesen. Insbesondere bestehen viele Kenntnisse hinsichtlich des Einflusses von körperlichen Einschränkungen auf die individuelle Mobilität im Alter (vgl. AHACIC et al. 2007; GIESEL et al. 2013). Obwohl eine verstärkte soziale Ungleichheit im Alter festzustellen ist, stand jedoch die Mobilität explizit einkommensarmer Älterer in der deutschsprachigen Verkehrs- und Mobilitätsforschung bisher nur vereinzelt oder zumeist nur am Rande im Fokus empirischer Analysen (vgl. POHL et al. 2010; GIESEL u. JARASS 2013; UNBEHAUN u. UHLMANN 2013).

Ein Indikator zur Messung der Altersarmut in Deutschland ist beispielsweise der Bezug von „Grundsicherung im Alter und bei Erwerbsminderung“ (SGB XII). Seit Inkrafttreten des Gesetzes im Jahr 2005 haben immer mehr ältere Menschen diese sozialstaatliche Leistung für die Sicherstellung des notwendigen Lebensunterhalts in Anspruch genommen. Im Jahr 2012 zählten knapp 465.000 Personen im Alter von 65+ zu den SGB-XII-Empfängern. Von Einkommensarmut (weniger als 60 % des Medians der Äquivalenzeinkommen der Bevölkerung) waren im Jahr 2012 sogar 13,6 Prozent (ca. 2,2 Mio.) der älteren Bevölkerung (65+) betroffen (vgl. STATISTISCHES BUNDESAMT 2014). Angesichts des Niedriglohnssektors, kurzer Erwerbsphasen und diskontinuierlicher Erwerbsverläufe ist zudem von einer steigenden sozialen Ungleichheit im Alter auszugehen (vgl. NOLL

u. WEICK 2011). Regional betrachtet nehmen nicht nur Einwohner über 65 Jahre in den Stadtstaaten Hamburg, Bremen und Berlin vermehrt sozialstaatliche Leistungen in Anspruch, sondern darüber hinaus zeigen beispielhafte Analysen eine Überlagerung von sozialer Segregation und Alterssegregation insbesondere in Städten (vgl. POHL 2012; SALLMON 2013).

Vor diesem Hintergrund ist das Ziel dieses Beitrags, die Mobilität einkommensarmer Älterer am Beispiel von deutschen Großstädten näher zu betrachten. Im Zentrum stehen die Fragestellungen, inwiefern einkommensarme ältere Menschen mobil sind und ob gerade diese Bevölkerungsgruppe verstärkt von der nahräumlichen Umwelt abhängig ist. Hierbei wird untersucht, welche sozialen und räumlichen Faktoren eine mögliche Nahraummobilität älterer Menschen innerhalb von Großstädten begünstigen. Zu Beginn des Beitrags erfolgt eine Abgrenzung des verwendeten Mobilitätsbegriffs. Im Anschluss wird die Altersarmut in Deutschland thematisiert. Nach der Darstellung des methodischen Vorgehens werden die einzelnen empirischen Ergebnisse vorgestellt und abschließend diskutiert.

Begriffsabgrenzung der Mobilität

Der Begriff Mobilität leitet sich von dem lateinischen Wort „mobilitas“ ab und bedeutet Beweglichkeit. Sowohl in der Wissenschaft als auch im Alltagssprachlichen Gebrauch wird Mobilität sehr verschieden verwendet und definiert. Auch die Abgrenzung zum Verkehrsbegriff ist keineswegs eindeutig. So werden Mobilität und Verkehr teilweise auch synonym verwendet.

Verkehr wird zumeist „als realisierte Ortsveränderungen von Personen, Gütern und Nachrichten“ (vgl. NUHN u. HESSE 2006, S. 18) definiert. Verkehr bezieht sich auf einen festgelegten räumlichen und zeitlichen Abschnitt und ist somit stets direkt messbar.

Der Mobilitätsbegriff ist hingegen weiter gefasst und bezieht sich auf die Bewegung einzelner Personen oder von Perso-

nengruppen. Ganz allgemein bezeichnet Mobilität zunächst „den Wechsel eines Individuums zwischen definierten Einheiten eines Systems“ (vgl. MACKENSEN et al. 1975, S. 8). Nach GATHER et al. kann hierbei zunächst zwischen geistiger, sozialer und physischer Mobilität unterschieden werden. Die geistige Mobilität kennzeichnet die menschliche Fähigkeit, „sich von überkommenen Denkmustern zu lösen und sich neuen Denkansätzen zu öffnen, d.h. geistig neue Wege zu gehen“ (vgl. GATHER et al. 2008, S. 24). Demgegenüber bezeichnet die soziale Mobilität die Bewegung von Einzelpersonen oder Gruppen zwischen sozialen Positionen. Hierbei kann zwischen vertikaler Mobilität (Auf- und Abstieg zwischen sozialen Positionen) und horizontaler Mobilität (Veränderungen zwischen gleichrangigen sozialen Positionen) differenziert werden. Innerhalb der physischen Mobilität, die auch als räumliche oder regionale Mobilität bezeichnet wird, kann wiederum zwischen der Alltagsmobilität, der Wohnmobilität (der Wechsel des Wohnstandortes) und der virtuellen Mobilität (Ersatz der physischen Mobilität durch Mediennutzung) unterschieden werden (ebd.).

Uneinheitlich ist in der Verkehrs- und Mobilitätsforschung, ob Mobilität im Gegensatz zu Verkehr ausschließlich als Potenzial verstanden werden kann oder auch tatsächliche realisierte Ortsveränderungen beinhaltet. CANZLER und KNIE definieren beispielsweise Mobilität „als Bewegung in möglichen Räumen“ und Verkehr als „Bewegung in konkreten Räumen“ (vgl. CANZLER u. KNIE 1998, S. 32). Der Möglichkeitsraum wird hierbei von den gesellschaftlichen Rahmenbedingungen, von der räumlichen Ausstattung sowie von individuellen Möglichkeiten und Fähigkeiten bestimmt. Auch für AHREND et al. bezeichnet Mobilität „antizipierte potenzielle Ortsveränderungen (Beweglichkeit) von Personen. Sie resultieren aus räumlichen, physischen sozialen und virtuellen Rahmenbedingungen und deren subjektiver Wahrnehmung“ (vgl. AHREND et al. 2013, S. 2). Ebenso verstehen GATHER et al. „unter Verkehr die im phy-

sischen Raum realisierten Ortsveränderungen [...], während Mobilität nur die grundsätzliche Fähigkeit, also das Potenzial zur Realisierung von Aktivitäten bezeichnet“ (vgl. GATHER et al. 2008 S. 25). Auch für HOLZ-RAU ist Verkehr die Ortsveränderung von Personen, Gütern und Nachrichten, während Mobilität individuelle Verkehrsmöglichkeiten umfasst. Verkehr ist dabei mit realisierter Mobilität gleichzusetzen (vgl. HOLZ-RAU 2009). Andere Autoren hingegen verstehen auch unter Mobilität eine konkrete Ortsveränderung. BÄHR unterscheidet innerhalb der räumlichen Mobilität zwischen Wanderung (Migration) und Zirkulation (zirkuläre Mobilität). Die zirkuläre Mobilität „beinhaltet im Wesentlichen Bewegungsabläufe zwischen Wohnung und Arbeits- oder Ausbildungsstätte (Pendelverkehr), versorgungsorientierte Raumbewegungen sowie solche im Zusammenhang mit Freizeit- oder Urlaubsaktivitäten“ (vgl. BÄHR 2010, S. 240). ROSENBAUM definiert Alltagsmobilität als die „täglichen Bewegungen von der Wohnung aus zu den Stätten der unterschiedlichsten alltäglichen Aktivitäten [...] und wieder zurück (zirkuläre Mobilität)“ (vgl. ROSENBAUM 2007, S. 550). Nach NUHN und HESSE lässt sich die räumliche Mobilität über die Zahl der Aktivitäten (Wege, Fahrten, Beförderungen) pro Zeiteinheit messen (vgl. NUHN u. HESSE 2006, S. 18f).

Eine Erweiterung der Mobilität – hier verstanden als Potenzial – erfolgt durch die Einführung des Motilitätsbegriffs in die sozialwissenschaftliche Verkehrsforschung. Nach KAUFMANN et al. wird Motilität definiert „as the capacity of entities (e.g. goods, information or persons) to be mobile in social and geographic space, or as the way in which entities access and appropriate the capacity for socio-spatial mobility according to their circumstances“ (vgl. KAUFMANN et al. 2004, S. 750). Die Motilität kann dabei in die drei Komponenten Zugang (Access), Fähigkeiten (Competence) und Aneignung (Appropriation) untergliedert werden. Unter Zugang werden die Verfügbarkeit von Verkehrs- und Kommunikationsmitteln, das Vorhandensein und die Erreichbarkeit

von Gelegenheiten sowie die individuelle sozio-ökonomische Position zusammengefasst. Die Fähigkeiten beziehen sich beispielsweise auf die körperliche Kompetenz und auf erworbene Fähigkeiten (z.B. die Fahrerlaubnis). Die Aneignung beschreibt, wie Personen, Gruppen oder Institutionen die vorhandenen Zugangsmöglichkeiten und Fähigkeiten wahrnehmen und konkret umsetzen (ebd.). Motilität wird als Kapital verstanden und beschreibt die Potenziale zur sozialen und räumlichen Mobilität und bringt diese beiden Teilbereiche der Mobilität konzeptionell zusammen. Motilität kann (muss aber nicht) zu einer konkreten Bewegung im Raum führen. Die Verwendung dieses Begriffes wird hinsichtlich der zunehmenden globalen Bewegung von Gütern, Informationen und Personen in modernen Gesellschaften als notwendig angesehen, da Motilität ein entscheidender Faktor der sozialen Integration darstellt (vgl. FLAMM u. KAUFMANN 2006). CANZLER et al. greifen den Begriff auf und schlagen vor, den Mobilitätsbegriff zu erweitern. Mobilität ist in diesem Sinne als „a change of condition by targeting three dimensions: movements, networks and motility“ (vgl. CANZLER et al. 2008 S. 2) zu definieren. Demnach beinhaltet der Mobilitätsbegriff konkrete Ortsveränderungen von Personen, Objekten und Ideen (movements), Rahmenbedingungen der Mobilität wie z.B. unterschiedliche Infrastrukturen (networks) und die Potenziale zur sozialen und räumlichen Mobilität (motility).

Der Mobilitätsbegriff ist also vielschichtig und wird verschiedentlich verwendet. Im Rahmen dieses Beitrags wird in Anlehnung an HOLZ-RAU sowohl die individuellen Verkehrsmöglichkeiten (Mobilität als Potenzial) als auch die realisierte Mobilität (also die konkrete Ortsveränderung von Personen) thematisiert und unter dem Begriff Mobilität subsumiert (vgl. HOLZ-RAU 2009).

Altersarmut in Deutschland

Armut im Alter galt eine lange Zeit als gesellschaftliche Randerscheinung. Erst in den letzten Jahren ist dieses Thema ver-

stärkt in den Mittelpunkt der öffentlichen und wissenschaftlichen Debatte gerückt. Insgesamt sind die heutigen Älteren im Durchschnitt gesünder und besser ausgebildet als frühere Generationen und verfügen über einen überdurchschnittlichen Lebensstandard (vgl. ANDRESS u. HÖRSTERMANN 2012). Vor dem Hintergrund der Heterogenität der Lebenslagen im Alter und veränderter sozial- und arbeitsmarktpolitischer Rahmenbedingungen ist jedoch zu fragen, inwiefern bereits gegenwärtig Armut im Alter in der Gesellschaft präsent ist und ob nicht in naher Zukunft größere Teile der älteren Bevölkerung zunehmend gefährdet sind, von Altersarmut betroffen zu sein. Hierfür ist es zunächst notwendig, Armut im Alter zu definieren. Wenn Armut in einer Gesellschaft festgestellt werden soll, dann wird in der Regel die Unterversorgung mit materiellen Ressourcen (die sogenannte Einkommensarmut) gemessen. Ab welcher Grenze ein niedriges Haushaltseinkommen gleichbedeutend mit Armut ist, hängt von der Festlegung der Armutsschwelle ab. Innerhalb der Armutforschung haben sich zwei Ansätze zur Bestimmung der Einkommensarmut durchgesetzt. Einerseits wird auf Basis der empirisch gemessenen Einkommensverteilung ein Schwellenwert abgeleitet. Andererseits kann das politisch festgelegte Niveau von im Alter bezogenen Sozialleistungen herangezogen werden (vgl. BÄCKER u. SCHMITZ 2013).

Wird Einkommensarmut aus der Einkommensverteilung bestimmt, ist es sowohl in der Politik als auch in der Wissenschaft zur Konvention geworden, von armutsgefährdeten Personen auszugehen, die über weniger als 60 Prozent des mittleren Nettoäquivalenzeinkommens (gemessen am Median) der Bevölkerung verfügen. So lag beispielsweise für einen Einpersonenhaushalt die Armutgefährdungsschwelle in Deutschland im Jahr 2012 bei 869 Euro (vgl. STATISTISCHES BUNDESAMT 2014). Das Nettoäquivalenzeinkommen berücksichtigt Einspareffekte in einem Haushalt, die durch das Zusammenleben entstehen (vgl. ORGANISATION FOR ECONOMIC CO-OPERATION AND

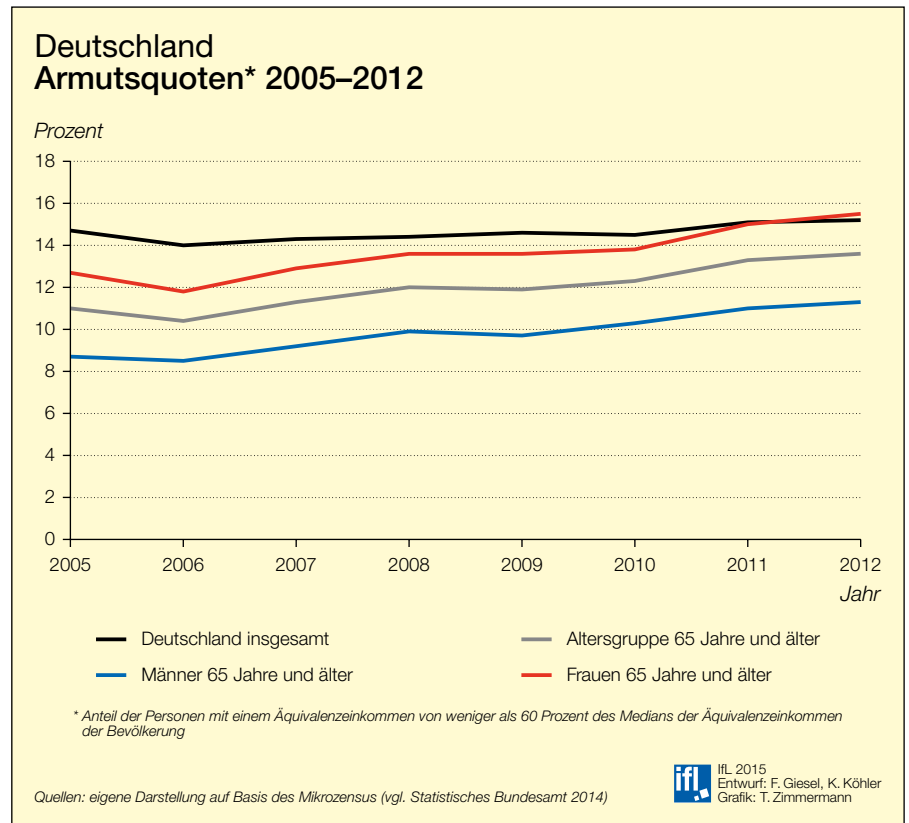


Abb. 1: Armutsquoten in Deutschland 2005-2012

DEVELOPMENT 2014). Ob der Bezug von Sozialleistungen mit Armut gleichgesetzt werden kann, ist in der politischen und wissenschaftlichen Debatte strittig. Seit 2003 ist in Deutschland die Mindestsicherung im Alter nicht mehr integraler Bestandteil einer universellen Sozialhilfe, sondern als bedarfsabhängige Grundsicherung im Alter und bei Erwerbsminderung abweichend geregelt. Bei dieser Armutdefinition herrscht kein exakter Grenzwert vor, da die Höhe der Leistung u.a. von dem jeweiligen Raum (Bundesland, Stadt, Land, Stadtteil) und von den Kosten der Wohnung abhängt. Im Folgenden wird auf Basis der beiden vorgestellten Ansätze die derzeitige quantitative Bedeutung von Altersarmut in Deutschland ausgeführt.

In der Abbildung 1 sind verschiedene Armutsquoten für Deutschland im Zeitraum von 2005 bis 2012 abgebildet. Es ist zu erkennen, dass die Armutsquote der über 64-Jährigen in dem betrachteten Zeitraum geringfügig zugenommen hat. Nur vom Jahr 2005 auf 2006 und vom Jahr 2009 auf 2010 ist die Quote

leicht gefallen. Insgesamt sind im Jahr 2012 13,6 Prozent der älteren Bevölkerung (65+) von Einkommensarmut betroffen. Diese Quote liegt jedoch unter dem Gesamtdurchschnitt der Bevölkerung (15,2 Prozent). Bemerkenswert ist noch, dass Frauen im Alter von 65 Jahren und mehr weitaus häufiger von Einkommensarmut betroffen sind als gleichaltrige Männer. Im Jahr 2012 haben 15,5 Prozent der über 64-jährigen Frauen über weniger als 60 Prozent des mittleren Nettoäquivalenzeinkommens erhalten, Männer in dieser Altersgruppe nur zu 11,3 Prozent.

Nimmt man die Inanspruchnahme der Grundsicherung im Alter als Kriterium der Einkommensarmut, so ergeben die statistischen Daten ein anderes Bild der Altersarmut in Deutschland. Am Jahresende 2012 haben knapp 465.000 Personen im Alter von über 64 Jahren diese sozialstaatliche Leistung in Anspruch genommen (Abb. 2). Mit Ausnahme des Zeitraums von 2008 auf 2009 haben seit der Einführung im Jahr 2003 konstant mehr Personen zu den Empfängern ge-

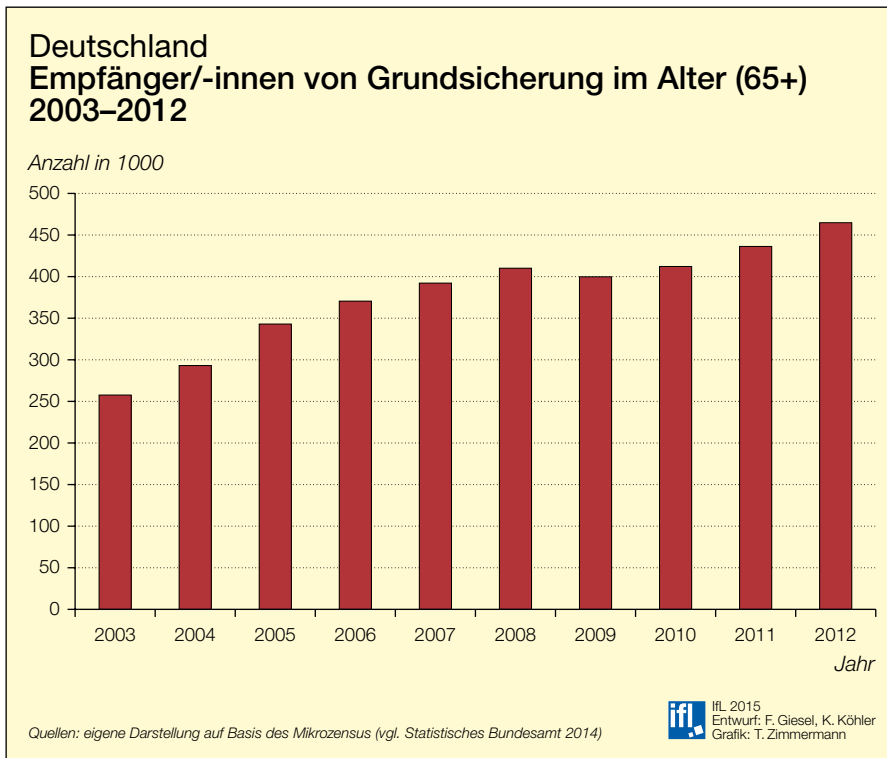


Abb. 2: Empfänger/-innen von Grundsicherung im Alter (65+) in Deutschland 2003-2012

zählt. Auf Ebene der Bundesländer weisen die Stadtstaaten Hamburg, Bremen und Berlin die höchsten Quoten auf (vgl. STATISTISCHES BUNDESAMT 2014). Die Inanspruchnahme darf aber nicht nur absolut, sondern muss auch relativ betrachtet werden. Innerhalb der Altersgruppe der 65+ bezogen insgesamt nur 2,7 Prozent im Jahr 2012 die Grundsicherung im Alter. Auffällig ist, dass die beiden dargestellten Armutsquoten relativ stark voneinander abweichen. Das liegt in erster Linie daran, dass die am durchschnittlichen Einkommen bemessene relative Armutsquote (60 Prozent vom Median) über dem Bedarfsniveau der Grundsicherung liegt. Während der durchschnittliche Grundsicherungsbetrag einer Einzelperson für das Jahr 2012 bei 686 Euro lag, so liegt der Grenzwert für einen Einpersonenhaushalt – gemessen als 60 Prozent vom Median der Gesamtbevölkerung – ebenfalls im Jahr 2012 bei 869 Euro (vgl. STATISTISCHE ÄMTER DES BUNDES UND DER LÄNDER 2013; INSTITUT ARBEIT UND QUALIFIKATION DER UNIVERSITÄT DUISBURG-ESSEN 2014). Darüber hinaus können im Rahmen der Sozialstatistik nur Personen mit einem bewilligten Antrag erfasst wer-

den. Verschiedene Quellen belegen, dass viele ältere Personen zwar berechtigt sind, diese Leistung aber nicht in Anspruch nehmen und demnach die verdeckte Armut sehr hoch ist (vgl. BRUCKMEIER U. WIEMERS 2010; BECKER 2012).

Zusammenfassend konnte gezeigt werden, dass Altersarmut unabhängig von der Definition ein durchaus relevantes Problem innerhalb der Gesellschaft darstellt. In diesem Zusammenhang stellt sich die Frage, ob aufgrund ungünstiger Rahmenbedingungen in Zukunft mit einer wachsenden Altersarmut zu rechnen ist. Mit Blick auf die zukünftigen Renten sind vor allem die anhaltende Arbeitslosigkeit (insbesondere die Langzeitarbeitslosigkeit), die Ausweitung des Niedriglohnssektors sowie die Zunahme von prekären Arbeitszeitmustern problematisch. Dazu zählen flexible Beschäftigungsformen wie Leiharbeit, (Solo-)Selbstständigkeit, geringfügige und befristete Beschäftigung oder Teilzeitbeschäftigung. Diese Prozesse münden vermehrt in diskontinuierliche Erwerbsverläufe, die wechselnd von Erwerbstätigkeit, prekärer Beschäftigung und Arbeitslosigkeit geprägt sind. Aus diesen

Prozessen resultieren niedrige Rentenanwartschaften, die auch nicht von der zunehmenden Erwerbstätigkeit von Frauen ausgeglichen werden (vgl. NOLL U. WEICK 2011; BÄCKER U. SCHMITZ 2013).

Zugleich ist davon auszugehen, dass das Rentenniveau – also das Verhältnis zwischen Rentenhöhe und Einkommen der Arbeitnehmer – auch zukünftig kontinuierlich abnimmt. Seit den 1980er Jahren ist das Rentenniveau kontinuierlich zurückgegangen. Der Anteil einer un versteuerten Netto-Standardrente an dem durchschnittlichen Jahresentgelt eines Arbeitnehmers ist von 57,4 Prozent im Jahr 1985 auf 51,6 Prozent im Jahr 2010 gefallen. Das BUNDESMINISTERIUM FÜR ARBEIT UND SOZIALES (2011) geht davon aus, dass im Jahr 2025 das Rentenniveau nur noch 46,2 Prozent betragen wird. Hinzu kommt, dass viele Personen infolge von Langzeitarbeitslosigkeit oder aufgrund physischer und psychischer Einschränkungen frühzeitig in Rente gehen und in dessen Folge Rentenabschlüsse in Kauf nehmen müssen. Davon sind vor allem geringqualifizierte Beschäftigte betroffen, die oftmals unter belastenden Arbeitsbedingungen arbeiten und kaum in der Lage sind, eine private Altersvorsorge aufzubauen (vgl. BUTTERWEGGE 2012). Insgesamt zeigen die dargestellten Tendenzen, dass Altersarmut aktuell sowie zukünftig ein relevantes gesellschaftliches Problem ist.

Methoden

Im Zuge der dargestellten ansteigenden Bedeutung der Altersarmut in Deutschland soll im Folgenden der Blick näher auf den Aspekt der Mobilität einkommensarmer Älterer am Beispiel deutscher Großstädte gerichtet werden. Unter Mobilität werden hier in Anlehnung an HOLZ-RAU sowohl die individuellen Verkehrsmöglichkeiten (Mobilität als Potenzial) als auch die konkreten Ortsveränderungen (realisierte Mobilität) verstanden. Im Rahmen dieses Beitrags wird speziell die Alltagsmobilität (zirkuläre Mobilität) untersucht. Ausgeklammert werden somit der Urlaubsverkehr und die Wohnmobilität (der Wechsel des Wohnstandortes).

In der deutschsprachigen Verkehrs- und Mobilitätsforschung ist die Gruppe der von Armut betroffenen Älteren bisher nicht explizit oder nur am Rande behandelt worden (vgl. UNBEHAUN u. UHLMANN 2013). Im Fokus standen eher kleinräumige Analysen zur Mobilität älterer Menschen in benachteiligten Sozialräumen (vgl. POHL et al. 2010; GIESEL u. JARASS 2013). Der Fokus auf deutsche Großstädte ist darin begründet, dass die Altersarmut nicht nur überwiegend in Städten auftritt, sondern sich außerdem in Städten sozialräumlich konzentriert (vgl. POHL 2012; SALLMON 2013). Vor diesem Hintergrund lauten die zentralen Fragestellungen des vorliegenden Beitrags, wie einkommensarme ältere Menschen in deutschen Großstädten mobil sind und ob gerade diese Bevölkerungsgruppe verstärkt im nahen Wohnumfeld unterwegs ist. Es soll untersucht werden, welche sozialen und räumlichen Faktoren eine Nahraummobilität begünstigen.

Die Analysen basieren auf dem Datensatz der bundesweiten repräsentativen Befragung „Mobilität in Deutschland 2008“ (vgl. INFAS u. DLR 2010b). In dieser Studie wurden von etwa 60.000 Personen in Deutschland Aspekte der Mobilität differenziert erhoben. Als Raumvariable liegt dieser Analyse der sogenannte zusammengefasste Kreistyp des BUNDESINSTITUTS FÜR BAU-, STADT- UND RAUMFORSCHUNG (2005) zugrunde, der zwischen Kernstädten, verdichteten Umlandkreisen und ländlichen Kreisen unterscheidet. Die Analysen beziehen sich auf die Kernstädte, zu denen alle kreisfreien Städte mit mehr als 100.000 Einwohnern gezählt werden. Eine differenziertere Raumeinteilung kann aufgrund eingeschränkter Fallzahlen nicht verwendet werden.

Die Alltagsmobilität älterer Menschen (65+) wird geschlechter- und einkommensdifferenziert betrachtet. Bezüglich der Einkommen werden drei Gruppen unterschieden: armutsgefährdet, geringe Einkommen und hohe Einkommen. Als armutsgefährdet gilt eine Person, die über weniger als 60 Prozent des mittleren Nettoäquivalenzeinkommens (Me-

dian) der Bevölkerung verfügt. Für Kernstädte liegt die Armutsgefährdungsschwelle bei 920 Euro (Bezugsjahr 2008). In der Gruppe „geringe Einkommen“ befinden sich alle Personen mit einem unterdurchschnittlichen Nettoäquivalenzeinkommen (920 bis 1.532 Euro) und in der Gruppe „hohe Einkommen“ werden alle Personen mit einem Einkommen von über 1.533 Euro ($\geq 100\%$ des mittleren Nettoäquivalenzeinkommens) zusammengefasst.

Wie einkommensarme ältere Menschen mobil sind, wird zunächst über deskriptive Analysen ausgewählter Mobilitätsparameter ermittelt. Hierbei werden im Einzelnen die Mobilitätsquote, die Pkw-Verfügbarkeit, der Besitz einer Dauerkarte für den öffentlichen Verkehr (Monatskarte, Jahreskarte), die mittlere Wegeanzahl pro Tag und die mittlere Tagesstrecke näher betrachtet. Die Mobilitätsquote kennzeichnet den Anteil der Personen, die am Stichtag der Befragung außerhalb mobil waren. Die Pkw-Verfügbarkeit gibt an, ob am Befragungstichtag unabhängig vom Haushalt als Fahrer oder Beifahrer auf ein Auto zurückgegriffen werden konnte. Die mittlere Wegeanzahl beschreibt, wie viele Wege (von einem Ort zu einem anderen Ort) eine Person im Durchschnitt außer Haus zu Fuß oder mit anderen Verkehrsmitteln durchführt. Aus der Summe der Entfernungen dieser einzelnen Wege einer Person resultiert die Tagesstrecke, die ebenfalls betrachtet wird.

In einem nächsten Schritt wird mithilfe einer binär logistischen Regression untersucht, welche soziodemographischen und raumstrukturellen Faktoren aus dem vorliegenden Datensatz die Wahrscheinlichkeit beeinflussen, dass die Mobilität innerhalb des näheren Wohnumfeldes realisiert wird. In diesem Zusammenhang ist eine Person im näheren Wohnumfeld mobil, wenn ihre gesamte Tagesstrecke (die Länge aller durchgeführten Wege) maximal drei Kilometer beträgt. Diese festgelegte Begrenzung des näheren Wohnumfeldes basiert auf einer subjektiven Einschätzung der Befragten von Wegelängen im Rahmen der untersuch-

ten Studie „Mobilität in Deutschland 2008“. Hierbei konnte ermittelt werden, dass ein Weg (z.B. von der Wohnung zum Einkaufen) von älteren Menschen (65+) in Kernstädten in der näheren Umgebung im Durchschnitt 1,4 Kilometer lang ist. Das bedeutet, dass bei einer gesamten Tagesstrecke von rund drei Kilometern (bei mindestens einem Hin- und Rückweg) alle durchgeführten Wege einer Person im näheren Wohnumfeld stattfinden müssen. In die Regressionsanalyse können 2.083 Personen (ungewichtete Fallzahl) einbezogen werden. Das Ziel hierbei ist zu hinterfragen, ob gerade benachteiligte ältere Menschen nahräumlich mobil sind. Neben der Prüfung soziodemographischer Faktoren (Alter, Geschlecht, Einkommen, Haushaltsstruktur etc.) wird untersucht, ob zudem die Nahraummobilität älterer Menschen von räumlichen Faktoren beeinflusst wird. Zu den räumlichen Faktoren gehören neben der Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr und der fußläufigen Erreichbarkeit von Läden und Geschäften des täglichen Bedarfs auch der Wohnquartierstyp (Einfamilien-, Mehrfamilienhausgebiet) in Abhängigkeit des Status (von statusschwach bis statushoch).

Ergebnisse

Die Mobilität älterer Menschen (65+) in Kernstädten wird zunächst anhand der Mobilitätsquote, des Zugangs zu Verkehrsmitteln, der mittleren Wegeanzahl pro Tag und der Tagesstrecke einkommens- und geschlechterdifferenziert betrachtet. In den Analysen wird generell ein Signifikanzniveau von 0,05 verwendet.

Mobilitätsquote

In Abbildung 3 ist der Anteil der älteren Personen dargestellt, die am Stichtag der Befragung außerhalb mobil waren. Auffällig ist, dass circa ein Fünftel der älteren Frauen immobil und Männer im Vergleich generell häufiger unterwegs sind, wobei die Geschlechterunterschiede nur in der geringen und hohen Einkommensgruppe signifikant sind (Chi-Quadrat-Test, $p=0,011$ bzw. $p=0,000$). Bei armutsge-

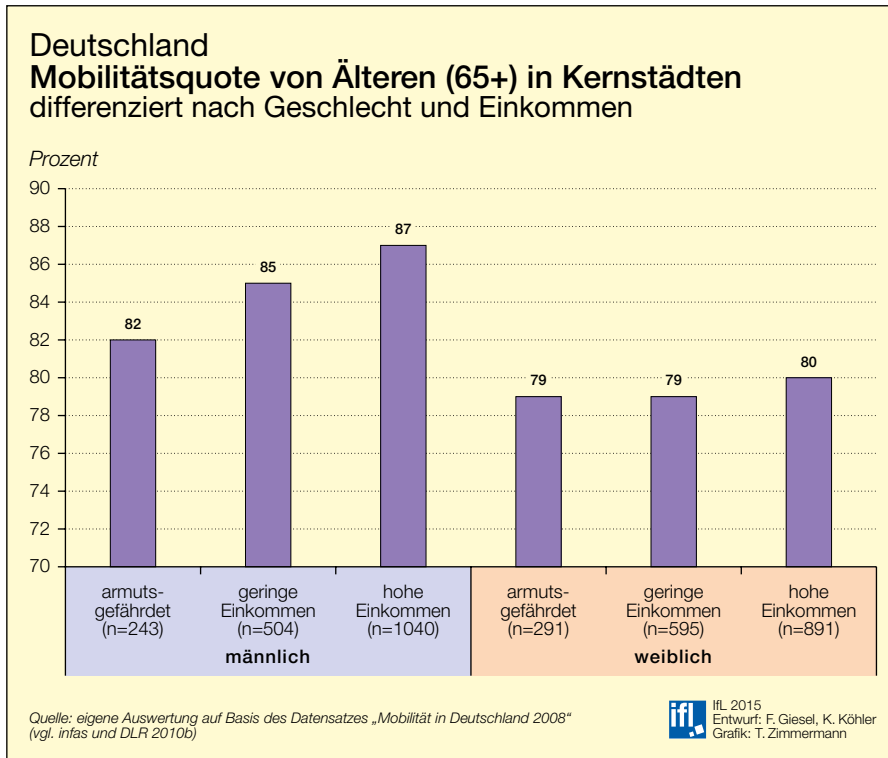


Abb. 3: Mobilitätsquote von Älteren (65+) in Kernstädten in Deutschland

fährdeten Personen bestehen keine signifikanten Unterschiede zwischen Männern und Frauen ($p=0,520$). Zwischen den drei Einkommensgruppen sind sowohl bei Frauen als auch bei Männern

keine signifikanten Unterschiede nachweisbar (Chi-Quadrat-Test, $p=0,272$ (männlich), $p=0,893$ (weiblich)). Zwischen allen betrachteten Gruppen bestehen keine Altersunterschiede, sodass Al-

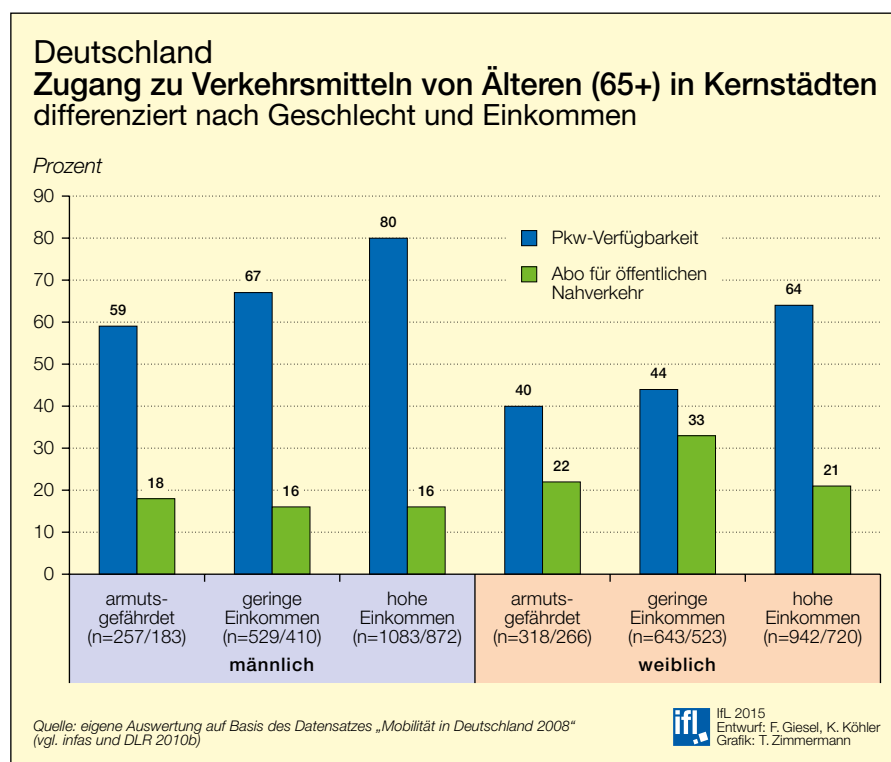


Abb. 4: Zugang zu Verkehrsmitteln von Älteren (65+) in Kernstädten in Deutschland

terseffekte die Ergebnisse nicht beeinflussen.

Zugang zu Verkehrsmitteln

Im Folgenden wird analysiert, ob Unterschiede hinsichtlich der Pkw-Verfügbarkeit und des Vorhandenseins einer Dauerkarte für den öffentlichen Verkehr bestehen. Die Abbildung 4 verdeutlicht, dass sowohl Einkommens- als auch Geschlechterunterschiede ausgemacht werden können. Generell können Männer eher über einen Pkw verfügen als Frauen, während Frauen hingegen häufiger im Besitz einer Dauerkarte für den öffentlichen Verkehr sind. Die Geschlechterunterschiede sind bei der Pkw-Verfügbarkeit in allen drei Einkommensgruppen signifikant (Chi-Quadrat-Test, jeweils $p=0,000$). Bezüglich des ÖV-Dauerkartenbesitzes können signifikante Unterschiede zwischen Männern und Frauen nur in den oberen beiden Einkommensklassen nachgewiesen werden (Chi-Quadrat-Test, $p=0,000$ (geringe Einkommen), $p=0,007$ (hohe Einkommen)), jedoch nicht bei armutsgefährdeten Personen (Chi-Quadrat-Test, $p=0,340$). Im Vergleich der Einkommensgruppen können armutsgefährdete Ältere viel seltener auf einen Pkw zurückgreifen. Während armutsgefährdete Männer immer noch eine Pkw-Verfügbarkeitsquote von 59 Prozent aufweisen, sind es bei Frauen nur noch 40 Prozent. Sowohl bei Frauen als auch bei Männern lassen sich ebenfalls signifikante Unterschiede zwischen den Einkommensgruppen bei der Pkw-Verfügbarkeit nachweisen (Chi-Quadrat-Test, jeweils $p=0,000$). Bezüglich des ÖV-Dauerkartenbesitzes sind die Einkommensunterschiede nur bei Frauen signifikant (Chi-Quadrat-Test, $p=0,000$ (weiblich), $p=0,845$ (männlich)).

Mittlere Wegeanzahl pro Tag

In Abbildung 5 ist die mittlere Wegeanzahl pro Tag dargestellt. Die meisten Wege (4,0) unternehmen Männer mit hohem Einkommen; armutsgefährdete Frauen hingegen sind mit 3,0 Wegen pro Tag am seltensten unterwegs. Sowohl bei Frauen als auch bei Männern lassen sich signifikante Unterschiede zwischen den

Einkommensgruppen nachweisen (Varianzanalyse, jeweils $p=0,000$), wobei sich diese Unterschiede auf die Gruppe mit hohem Einkommen im Vergleich zu den beiden unteren Einkommensgruppen beziehen. Darüber hinaus können auch Geschlechterdifferenzen ausgemacht werden. Frauen unternehmen signifikant weniger Wege als die vergleichbare männliche Gruppe (T-Test, $p=0,046$ (armutsgefährdet), $p=0,028$ (geringe Einkommen), $p=0,005$ (hohe Einkommen)).

Mittlere Tagesstrecke

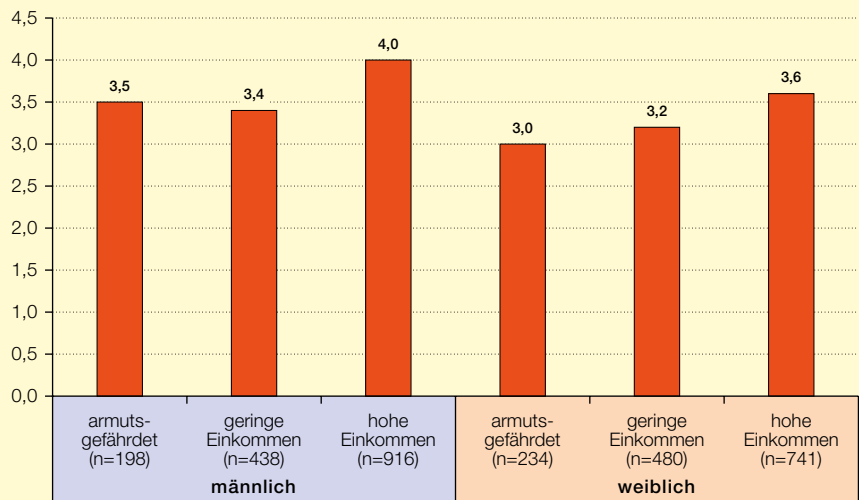
Ein ähnliches Bild ergibt sich bei der Betrachtung der mittleren Tagesstrecke (Abb. 6). Entsprechend zur Wegeanzahl legen ältere Männer mit hohem Einkommen die größte Tagesstrecke (13 Kilometer) und armutsgefährdete Frauen die geringste Tagesstrecke (6 Kilometer) zurück. Die Unterschiede zwischen den Einkommensgruppen sind sowohl bei Frauen als auch bei Männern signifikant (Kruskal-Wallis-Test, jeweils $p=0,000$). Beim paarweisen Vergleich der Gruppen konnten signifikante Unterschiede zwischen der hohen Einkommensgruppe mit den beiden unteren Einkommensgruppen nachgewiesen werden (jeweils $p=0,000$). Aus dem Vergleich der Geschlechter resultieren ebenfalls signifikante Unterschiede bezüglich der Tagesstrecke (Mann-Whitney-U-Test, $p=0,042$ (armutsgefährdet), $p=0,008$ (geringe Einkommen), $p=0,000$ (hohe Einkommen)).

Einflussfaktoren auf Nahraum-mobilität

In einem nächsten Schritt wird untersucht, welche Rahmenbedingungen die Tagesstrecke im Alter beeinflussen und eine nahräumliche Mobilität begünstigen. Zu diesem Zweck wird mithilfe einer binär logistischen Regression analysiert, welche Einflussfaktoren die Wahrscheinlichkeit erhöhen, dass ältere Menschen (65+) nur eine geringe Tagesstrecke (bis maximal drei Kilometer) in Kernstädten zurücklegen. Die Analyse beruht auf einer ungewichteten Fallzahl von 2.083 Personen und weist eine Modellgüte von 0,165 (Nagelkerkes R-Quadrat) auf. Die

Deutschland Mittlere Wegeanzahl von Älteren (65+) in Kernstädten differenziert nach Geschlecht und Einkommen (nur mobile Personen)

Anzahl (arithmetisches Mittel)



Quelle: eigene Auswertung auf Basis des Datensatzes „Mobilität in Deutschland 2008“ (vgl. ifl und DLR 2010b)

ifl 2015
Entwurf: F. Giesel, K. Köhler
Grafik: T. Zimmermann

Abb. 5: Mittlere Wegeanzahl von Älteren (65+) in Kernstädten in Deutschland

Signifikanz des Gesamtmodells beträgt $p=0,000$. Aufgrund der Korrelation des Äquivalenzeinkommens mit der Pkw-Verfügbarkeit wurde auf Basis einer Faktorenanalyse die Variable „sozialer Status“

gebildet und für das Modell verwendet ($r=0,201$, die erklärte Gesamtvarianz des Faktors beträgt 60,1 %).

In der Tabelle sind alle signifikanten Einflussfaktoren dargestellt. Das Modell

Deutschland Mittlere Tagesstrecke von Älteren (65+) in Kernstädten differenziert nach Geschlecht und Einkommen (nur mobile Personen)

Kilometer (Median)



Quelle: eigene Auswertung auf Basis des Datensatzes „Mobilität in Deutschland 2008“ (vgl. ifl und DLR 2010b)

ifl 2015
Entwurf: F. Giesel, K. Köhler
Grafik: T. Zimmermann

Abb. 6: Mittlere Tagesstrecke von Älteren (65+) in Kernstädten in Deutschland

Deutschland Einflussfaktoren auf die Nahraummobilität von Älteren (65+) in Kernstädten mithilfe einer binär logistischen Regression

Einflussfaktor	Referenz- kategorie	Regressions- koeffizient B	Standard- fehler	Wald	df	Sig.	Exp(B)
Alter (65+)		,046	,010	22,565	1	,000	1,047
Geschlecht	weiblich	-,380	,129	8,700	1	,003	,684
Sozialstatus		-,552	,074	56,102	1	,000	,576
Abitur (ja/nein)	nein	-,351	,147	5,698	1	,017	,704
Besitz eines Abos für öffentlichen Nahverkehr (ja/nein)	nein	-,439	,151	8,436	1	,004	,645
Erreichbarkeit der Läden zu Fuß (gut/schlecht)	schlecht	,510	,205	6,205	1	,013	1,665
körperliche Mobilitäts- einschränkungen (ja/nein)	nein	,400	,149	7,181	1	,007	1,492
Entfernung zur Bahn (nah/fern)	nah (unter 2 km)	-,628	,141	19,775	1	,000	,534
sehr einfache Mietwoh- nungen (z.T. Problem- gebiete) (ja/nein)	nein	,999	,442	5,100	1	,024	2,716
Konstante		-4,729	,743	40,497	1	,000	,009

B ... Logit-Koeffizient, Wald ... Wald-Teststatistik, df ... Freiheitsgrad, Sig. ... Signifikanz, Exp(B) ... Effekt-Koeffizient

Quelle: eigene Auswertung auf Basis des Datensatzes „Mobilität in Deutschland 2008“ (vgl. infas und DLR 2010b)

Tab.: Einflussfaktoren auf die Nahraummobilität von Älteren (65+) in Kernstädten in Deutschland

zeigt, dass die Wahrscheinlichkeit nah-
räumlich unterwegs zu sein steigt, je äl-
ter eine Person ist, wenn Läden gut zu
Fuß erreichbar sind und wenn eine kör-
perliche Mobilitätseinschränkung vor-
liegt. Lebt eine Person in einem sehr sta-
tusschwachen Wohngebiet, so ist deren
Mobilität auch vermehrt auf den Nah-
raum gerichtet. Dazu zählen im Rahmen
des analysierten Datensatzes neuere,
sehr einfache Mietwohnungen in Mehr-
familienhausgebieten, die überwiegend
nach 1970 gebaut wurden. Zum Teil ge-
hören diese Wohnungen zu den sozialen
Problemgebieten. Innerhalb des Modells
besitzt diese Variable den größten Ein-
fluss. Demgegenüber sinkt die Wahr-
scheinlichkeit im Nahraum mobil zu sein
signifikant bei Männern, bei einem höhe-
ren Sozialstatus, wenn die Person Abitur
hat, bei Besitz einer Dauerkarte für den
öffentlichen Nahverkehr und wenn eine
Bahnhofstation mindestens zwei Kilometer
entfernt ist. Keinen signifikanten Einfluss
auf das Modell haben hingegen die Haus-
haltsgröße, der Besitz eines Führer-
scheins oder Fahrrads, die Entfernung

zur Bushaltestelle, das Wetter und alle
weiteren getesteten Wohnquartierstypen
(z.B. Einfamilienhausgebiete unterschied-
lichen Status und Mehrfamilienhaus-
gebiete höheren Status).

Diskussion

Die empirischen Ergebnisse zeigen, dass
sich die Mobilität älterer Menschen in Ab-
hängigkeit des verfügbaren Einkommens
unterscheidet. Die beiden unteren Ein-
kommensgruppen legen signifikant we-
niger Wege und eine geringere Tagesstrecke
zurück als Ältere mit hohem Einkom-
men. Darüber hinaus sind ältere Frauen
im Vergleich zu den Männern in allen be-
trachteten Einkommensgruppen weniger
mobil im Hinblick auf die Wegezanzahl
und Tagesstrecke. Frauen mit geringem
Einkommen sowie mit hohem Einkom-
men sind auch signifikant seltener am
Stichtag der Befragung außer Haus gewe-
sen als die vergleichbare männliche
Gruppe. Bemerkenswert ist, dass keine
Einkommensunterschiede bezüglich der
Mobilitätsquote festgestellt werden
konnten. Der Grundbedarf an Mobilität

ist demnach nicht einkommensabhängig,
sondern abhängig vom Geschlecht. Auch
der Zugang zu Verkehrsmitteln ist vor
allem bei armutsgefährdeten älteren
Frauen beschränkt. Frauen in dieser Ein-
kommensgruppe verfügen nur zu 40 Pro-
zent über einen Pkw und besitzen nur zu
22 Prozent eine Dauerkarte für den öf-
fentlichen Verkehr. Zusammengefasst ist
festzustellen, dass einkommensarme äl-
tere Menschen, insbesondere ältere Frau-
en, hinsichtlich der untersuchten Para-
meter weniger mobil sind. Die Ursachen
hierfür sind in kumulativen Benachteilig-
ungen zu sehen.

Die körperliche Kompetenz älterer
Menschen nimmt nicht nur aufgrund von
Alterseffekten ab, sondern auch die so-
ziale Lage beeinflusst die Gesundheit. So-
zial Benachteiligte sind häufiger von
chronischen Krankheiten, Beschwerden
und Behinderungen betroffen als ein-
kommenshöhere Gruppen. Unterschiede
in der Morbidität und Mortalität werden
dabei „auf ungleiche materielle Lebens-
bedingungen, psychosoziale Belastungen,
gesundheitsbezogene Einstellungen und

Verhaltensmuster sowie personale und soziale Ressourcen zurückgeführt“ (vgl. LAMPERT 2009, S. 128). Zusätzlich variiert die körperliche Kompetenz in Abhängigkeit des Geschlechts. Frauen sind häufiger körperlich eingeschränkt als Männer und sind vermehrt von Multimorbidität betroffen (vgl. MENNING u. HOFFMANN 2009). Die geringe Pkw-Verfügbarkeit von Frauen hängt auch mit der Führerscheinbesitzquote zusammen. Im Jahr 2008 haben fast 90 Prozent der älteren Männer (über 74 Jahre) einen Führerschein, Frauen in dieser Altersgruppe hingegen nur zu knapp über 40 Prozent (vgl. INFAS u. DLR 2010a). Aufgrund der höheren Lebenserwartung von Frauen im Vergleich zu Männern müssen hochaltrige Frauen oftmals alleine leben und können dann nicht mehr als Fahrer oder Beifahrer auf den Pkw zurückgreifen. Bemerkenswert ist, dass armutsgefährdete Frauen zudem selten (22 Prozent) eine Dauerkarte für den öffentlichen Nahverkehr besitzen, sodass die mangelnde Pkw-Verfügbarkeit nicht durch eine hohe Quote an Dauerkarten ausgeglichen wird. Der öffentliche Nahverkehr ist zwar bei entsprechender Verfügbarkeit nutzbar, jedoch besteht die Möglichkeit, dass notwendige Zahlungen von Einzelfahrscheinen die Nutzung verhindert oder zumindest erschwert.

Des Weiteren zeigen die Ergebnisse, dass sich die Mobilität armutsgefährdeter älterer Frauen überwiegend auf das nahe Wohnumfeld konzentriert. Ein erster Hinweis hierfür ist die geringe mittlere Tagesstrecke von 6 Kilometern innerhalb dieser Gruppe. Auch die durchgeführte logistische Regression gibt Hinweise auf diese Nahraumorientierung. Über die bereits bekannte Abhängigkeit von Aktionsräumen vom Alter und von der sozialen Lage (vgl. FRIEDRICHS 1990; POHL et al. 2010) konnte gezeigt werden, welche zusätzlichen Faktoren eine auf das direkte Wohnumfeld gerichtete Mobilität begünstigen. Als Einflussvariablen konnten das Geschlecht, körperliche Mobilitätseinschränkungen, die Pkw-Verfügbarkeit und der Besitz einer Dauerkarte für den öffentlichen

Nahverkehr identifiziert werden. Hervorzuheben ist, dass die Mobilität gerade in sehr einfachen Mehrfamilienhausgebieten (zum Teil soziale Problemgebiete) auf den Nahraum gerichtet ist. Das Wohnquartier hat im dargestellten Modell den größten Einfluss auf die Nahraummobilität. Hingegen haben andere städtische Wohnquartiere keinen signifikanten Einfluss. Darüber hinaus zeigen die Analysen, dass ältere Menschen weitere Wege unternehmen, wenn sie in einem Quartier wohnen, das schlecht mit der Bahn (S-Bahn, U-Bahn, Tram) angebunden ist. Dies betrifft innerhalb von Kernstädten vor allem periphere Gebiete. Problematisch ist, dass gerade sehr einfache Mehrfamilienhausgebiete in Stadtrandlage oftmals über ein monofunktionales Wohnumfeld verfügen und mit einer nicht altersgerechten Verkehrs- und Versorgungsinfrastruktur ausgestattet sind (vgl. POHL et al. 2010; BUNDESMINISTERIUMS FÜR VERKEHR, BAU UND STADTENTWICKLUNG 2011). Bereits FRIEDRICHS verweist darauf, dass einkommensarme Personen durch ein monofunktionelles Wohnumfeld zusätzlich eingeschränkt werden und so „eine doppelte Disparität von Lebenschancen und Ausstattung der Wohngebiete“ (vgl. FRIEDRICHS 1990, S. 166) besteht.

Insgesamt zeigen die empirischen Ergebnisse, dass vor allem sozial benachteiligte hochaltrige Frauen mit körperlichen Einschränkungen in sozialen Problemgebieten vermehrt im nahen Wohnumfeld mobil sind. Nicht belegt werden kann, ob die Mobilität durch begrenzte körperliche und finanzielle Ressourcen eingeschränkt wird oder diese Personengruppe freiwillig weniger mobil ist. Unabhängig davon ist auszugehen, dass bei einer Überlagerung von unterschiedlichen Mobilitätseinschränkungen eine verstärkte Abhängigkeit von der nahräumlichen Umwelt vorherrscht. Dieser Umstand trifft in erster Linie auf benachteiligte ältere Frauen zu. Bei einem schlecht ausgestatteten Wohngebiet können notwendige erhöhte Distanzen von dieser Personengruppe nur erschwert kompensiert werden. Gerade für einkommensarme Ältere sind

daher Maßnahmen zur Erhaltung und Förderung der individuellen Mobilität unabdingbar. Dazu gehören beispielsweise gezielte Maßnahmen der Gesundheitsförderung, die Stärkung wohnortnaher sozialer Netzwerke oder auch die Subventionierung von Mobilität durch Sozialtickets oder fahrscheinfreie Tarifangebote im öffentlichen Nahverkehr.

Wie gezeigt erfahren gerade ältere Frauen mit geringen Einkommen die Folgen mehrfacher Benachteiligung. Unklar ist, wie einzelne Ebenen der Benachteiligung miteinander zusammenwirken und sich möglicherweise verstärken. Eine Perspektive, wie unterschiedliche Benachteiligungen erforscht werden können, bietet das Forschungsfeld der Intersektionalität. Als Weiterentwicklung der Geschlechterforschung werden im Rahmen der intersektionalen Mehrebenenanalyse die Wechselwirkungen zwischen verschiedenen Ungleichheitskategorien betrachtet. Mithilfe dieses Ansatzes wird der Blick auf Ungleichheit erweitert, indem Benachteiligung nicht nur eindimensional erfasst wird (BÜHRMANN 2009; DEGELE u. WINKER 2011). Für die Analyse der spezifischen Lebenssituation älterer Menschen ist es notwendig, dass Konzept der Intersektionalität auf diese Personengruppe zu übertragen (KREKULA 2007). Von besonderer Bedeutung ist hierbei die Untersuchung der Interdependenzen zwischen Alter, Geschlecht, sozialer Lage und Raum. Darüber hinaus sind weitere alters- und geschlechterdifferenzierte Untersuchungen notwendig, die sich mit der Lebenssituation sozial benachteiligter älterer Menschen in verschiedenen Räumen auseinandersetzen. Zu analysieren ist hierbei, inwiefern die Mobilität und das Wohnumfeld als benachteiligend wahrgenommen werden und welche möglichen negativen Folgen beispielsweise hinsichtlich der sozialen Integration daraus resultieren. Ergänzend ist zu untersuchen, wie die zukünftigen Älteren im Zuge höherer Führerscheinbesitzquoten, einer ansteigenden Altersarmut und verstärkten sozialräumlichen Fragmentierung mobil sein werden. Vor dem Hinter-

grund der Alterung der Gesellschaft werden Fragen der gesellschaftlichen Teilhabe und damit zusammenhängend auch der individuellen Mobilität einer stetig größer werdenden Gruppe immer bedeutender.

Literatur

- AHACIC, K., M. PARKER u. M. THORSLUND (2007): Aging in disguise: age, period and cohort effects in mobility and edentulousness over three decades. In: *European Journal of Ageing* 4, S. 83-91.
- AHREND, C., O. SCHWEDES, S. DAUBITZ, U. BÖHME u. M. HERGET (2013): Kleiner Begriffskanon. Der Mobilitätsforschung. IVP-Discussion Paper. Online unter http://www.ivp.tu-berlin.de/fileadmin/fg93/Dokumente/Discussion_Paper/DP1_Ahrend_et_al.pdf (letzter Zugriff am 25.08.2014).
- ANDRESS, H.-J. u. K. HÖRSTERMANN (2012): Lebensstandard und Deprivation im Alter in Deutschland. Stand und Entwicklungsperspektiven. In: *Zeitschrift für Sozialreform* 58, Heft 2, S. 209-234.
- BÄCKER, G. u. J. SCHMITZ (2013): Altersarmut und Rentenversicherung: Diagnosen, Trends, Reformoptionen und Wirkungen. In: Vogel, C. u. A. Motel-Klingebiel (Hrsg.): *Altern im sozialen Wandel: Die Rückkehr der Altersarmut?* Wiesbaden, S. 25-56.
- BÄHR, J. (2010): *Bevölkerungsgeographie*, 5. Auflage. Stuttgart.
- BANISTER, D. u. A. BOWLING (2004): Quality of life for the elderly: the transport dimension. In: *Transport Policy* 11, S. 105-115.
- BECKER, I. (2012): Finanzielle Mindestsicherung und Bedürftigkeit im Alter. In: *Zeitschrift für Sozialreform* 58, Heft 2, S. 123-148.
- BRUCKMEIER, K. u. J. WIEMERS (2010): A New Targeting – A New Take-Up? Non-Take-Up of Social Assistance in Germany after Social Policy Reforms. In: *SOEP Papers on Multidisciplinary Panel Data Research* 294, S. 1-37.
- BÜHRMANN, A. (2009): Intersectionality – ein Forschungsfeld auf dem Weg zum Paradigma? Tendenzen, Herausforderungen und Perspektiven der Forschung über Intersektionalität. In: *Gender*, Heft 2, S. 28-44.
- BUNDESINSTITUT FÜR BAU-, STADT- UND RAUMFORSCHUNG (2005): *Raumordnungsbericht 2005*. Online unter <http://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/Raumentwicklung/Raumentwicklung-Deutschland/Raumordnungsberichte/ROB2005/ROB2005.html?nn=412542> (letzter Zugriff am 25.08.2014).
- BUNDESMINISTERIUM FÜR ARBEIT UND SOZIALES (Hrsg.) (2011): *Bericht der Bundesregierung über die gesetzliche Rentenversicherung (Rentenversicherungsbericht 2011)*. Berlin.
- BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR, BAU UND STADTENTWICKLUNG (Hrsg.) (2011): *Wohnen im Alter. Marktprozesse und wohnungspolitischer Handlungsbedarf*. Online unter http://www.bbsr.bund.de/nn_21272/BBSR/DE/Veroeffentlichungen/BMVBS/Forschungen/2011/Heft147.html (letzter Zugriff am 25.08.2014).
- BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR, BAU UND STADTENTWICKLUNG (Hrsg.) (2012): *Mobilität, Erreichbarkeit und soziale Exklusion*. Online unter http://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/Veroeffentlichungen/BMVBS/Online/2012/DL_ON272012.pdf?_blob=publication-File&v=2 (letzter Zugriff am 25.08.2014).
- BUTTERWEGGE, C. (2012): Die Entwicklung des Sozialstaates, Reformen der Alterssicherung und die (Re-)Seniorisierung der Armut. In: Butterwegge, C., G. Bosbach u. M.W. Birkwald (Hrsg.): *Armut im Alter. Probleme und Perspektiven der sozialen Sicherung*. Frankfurt, S. 13-41.
- CANZLER, W., V. KAUFMANN u. S. KESSELRING (2008): *Tracing Mobilities – An Introduction*. In: Canzler, W., V. Kaufmann u. S. Kesselring (Hrsg.): *Tracing mobilities: towards a cosmopolitan perspective*. Aldershot, S. 1-10.
- CANZLER, W. u. A. KNIE (1998): *Möglichkeitenräume: Grundrisse einer modernen Mobilitäts- und Verkehrspolitik*. Wien.
- DEGELE, N. u. G. WINKER (2011): *Intersektionalität als Beitrag zu einer gesellschaftstheoretisch informierten Ungleichheitsforschung*. In: *Berliner Journal für Soziologie* 21, S. 69-90.
- FLAMM, M. u. V. KAUFMANN (2006): Operationalising the Concept of Motility: A Qualitative Study. In: *Mobilities*, Vol. 1, No. 2, S. 167-189.
- FRIEDRICH, K. (1995): Altern in räumlicher Umwelt: sozialräumliche Interaktionsmuster älterer Menschen in Deutschland und in den USA. Darmstadt.
- FRIEDRICH, J. (1990): Aktionsräume von Stadtbewohnern verschiedener Lebensphasen. In: Bertels, L. u. U. Herlyn (Hrsg.): *Lebenslauf und Raumerfahrung*. Opladen, S.161-178.
- GATHER, M., A. KAGERMEIER u. M. LANZENDORF (2008): *Geographische Mobilitäts- und Verkehrsforschung*. Berlin.
- GIESEL, F. u. J. JARASS (2013): *Nähräumliche Mobilität im Alter? Mobilitätsverhalten älterer Menschen in Berliner Sozialräumen*. In: *Österreichische Zeitschrift für Verkehrswissenschaft*, Heft 1-2, S. 20-33.
- GIESEL, F., K. KÖHLER u. E. NOWOSSADECK (2013): *Alt und immobil auf dem Land? Mobilitätseinschränkungen älterer Menschen vor dem Hintergrund einer zunehmend problematischen Gesundheitsversorgung in ländlichen Regionen*. In: *Bundesgesundheitsblatt – Gesundheitsforschung – Gesundheitsschutz* 56, Heft 10, S. 1418-1424.
- HOLZ-RAU, C. (2009): *Raum, Mobilität und Erreichbarkeit – (Infra-)Strukturen umgestalten?* In: *Informationen zur Raumentwicklung*, Heft 12, S. 797-804.
- INFAS u. DLR (2010a): *Mobilität in Deutschland 2008. Ergebnisbericht: Struktur – Aufkommen – Emissionen – Trends. Untersuchung im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS)*. Bonn, Berlin.
- INFAS u. DLR (2010b): *Mobilität in Deutschland 2008. Basisdatensatz. Untersuchung im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS)*. Bonn, Berlin.
- INSTITUT ARBEIT UND QUALIFIKATION DER UNIVERSITÄT DUISBURG-ESSEN (2014): *Sozialpolitik-aktuell. Grundsicherungs-*

- bedarf und durchschnittliche Höhe der Zugangsrenten 2003 - 2012. Online unter http://www.sozialpolitik-aktuell.de/tl_files/sozialpolitik-aktuell/_Politikfelder/Alter-Rente/Datensammlung/PDF-Dateien/abbVIII91.pdf (letzter Zugriff am 25.08.2014).
- KAUFMANN, V., M.M. BERGMANN u. D. JOYE (2004): Motility: Mobility as Capital. In: *International Journal of Urban and Regional Research*, Vol. 28, Issue 4, S. 745-756.
- KREKULA, C. (2007): The Intersection of Age and Gender. In: *Current Sociology*, Vol. 55(2), S. 155-171.
- LAMPERT, T. (2009): Soziale Ungleichheit und Gesundheit im höheren Lebensalter. In: Böhm, K., C. Tesch-Römer u. T. Ziese (Hrsg.): *Gesundheit und Krankheit im Alter. Beiträge zur Gesundheitsberichterstattung des Bundes*. Berlin, S. 121-133.
- LAWTON, M. u. L. NAHEMOW (1973): Ecology and the aging process. In: Eisdorfer, C. u. M. Lawton (Hrsg.): *The psychology of adult development and aging*. Washington, S. 619-674.
- LUCAS, K., S. TYLER u. G. CHRISTODOULOU (2009): Assessing the 'value' of new transport initiatives in deprived neighbourhoods in the UK. In: *Transport Policy* 16, S. 115-122.
- MACKENSEN, R., M. VANBERG u. K. KRÄMER (1975): Probleme regionaler Mobilität. Ergebnisse und Lücken der Forschung zur gegenwärtigen Situation in der Bundesrepublik Deutschland/Berlin (West). Göttingen.
- MENNING, S. u. E. HOFFMANN (2009): Funktionale Gesundheit und Pflegebedürftigkeit. In: Böhm, K., C. Tesch-Römer u. T. Ziese (Hrsg.): *Gesundheit und Krankheit im Alter. Beiträge zur Gesundheitsberichterstattung des Bundes*. Berlin, S. 62-78.
- MOLLENKOPF, H. u. A. ENGELN (2008): Gesellschaftlicher Kontext und motivationale Veränderungen der Mobilität im Alter. In: Schlag, B. (Hrsg.): *Leistungsfähigkeit und Mobilität im Alter*. Köln, S. 239-254.
- MOLLENKOPF, H. u. P. FLASCHENTRÄGER (1996): Mobilität zur sozialen Teilhabe im Alter. Online unter <http://www.econstor.eu/handle/10419/50202> (letzter Zugriff am 25.08.2014).
- NOLL, H.-H. u. S. WEICK (2011): Wiederverkehr der Altersarmut in Deutschland? Empirische Analysen zu Einkommen und Lebensstandard im Rentenalter. In: Leisering, L. (Hrsg.): *Die Alten der Welt. Neue Wege der Alterssicherung im globalen Norden und Süden*. Frankfurt, S. 45-76.
- NUHN, H. u. M. HESSE (2006): *Verkehrsgeographie*. Paderborn.
- ORGANISATION FOR ECONOMIC CO-OPERATION AND DEVELOPMENT (2014): What are equivalence scales? Online unter <http://www.oecd.org/els/soc/income-distribution-database.htm> (letzter Zugriff am 25.08.2014).
- POHL, T., F. GIESEL u. J. OSSENBRÜGGE (2010): Suburbia als „räumliche Falle“ – Folgen der demographischen und sozialräumlichen Entwicklung von Großstädten am Beispiel Hamburgs. In: *Berichte zur deutschen Landeskunde* 4, S. 329-348.
- POHL, T. (2012): Alterssegregation in der Metropolregion Hamburg. In: Alisch, M. u. M. May (Hrsg.): *Formen sozialräumlicher Segregation*. Opladen, S. 51-72.
- PRESTON, J. u. F. RAJÉ (2007): Accessibility, mobility and transport-related social exclusion. In: *Journal of Transport Geography* 15, S. 151-160.
- ROSENBAUM, W. (2007): Mobilität im Alltag – Alltagsmobilität. In: Schöller, O., W. Canzler u. A. Knie (Hrsg.): *Handbuch Verkehrspolitik*. Wiesbaden, S. 549-572.
- SALLMON, S. (2013): Einkommensarmut im Alter – Tendenzen der sozialstrukturell differenzierten und sozialräumlich segregierten Rückkehr der Altersarmut in Berlin. In: Vogel, C. u. A. Motel-Klingebiel (Hrsg.): *Altern im sozialen Wandel: Die Rückkehr der Altersarmut?* Wiesbaden, S. 57-80.
- SAUP, W. u. M. REICHERT (1999): Die Kreise werden enger. Wohnen und Alltag im Alter. In: Niederfranke, A., G. Naegel u. E. Frahm (Hrsg.): *Lebenslagen und Lebenswelten, soziale Sicherung und Altenpolitik*. Opladen, S. 245-286.
- SCHLAG, B. u. K. MEGEL (Hrsg.) (2002): *Mobilität und gesellschaftliche Partizipation im Alter*. Stuttgart.
- STATISTISCHE ÄMTER DES BUNDES UND DER LÄNDER (2013): *Sozialberichterstattung*. Online unter <http://www.amtliche-sozialberichterstattung.de/A2armutsgefaehrdungsschwellen.html> (letzter Zugriff am 25.08.2014).
- STATISTISCHES BUNDESAMT (2014): *Soziales*. Online unter <https://www.destatis.de/DE/ZahlenFakten/GesellschaftStaat/Soziales/Soziales.html> (letzter Zugriff am 25.08.2014).
- UNBEHAUN, W. u. T. UHLMANN (2013): Chancengerechtigkeit im Mobilitätsalltag – eine messbare Größe? In: Scheiner, J., H.H. Blotevogel, S. Frank, C. Holz-Rau u. N. Schuster (Hrsg.): *Menschen – Ideen – Dinge – Kulturen – Kapital*. Dortmunder Beiträge zur Raumplanung 142. Essen, S. 181-194.
- WACKER, E. u. H.-W. WAHL (2007): Altersfreundliche und ressourcenförderliche Umwelten. In: Bertelsmann-Stiftung (Hrsg.): *Alter neu denken. Gesellschaftliches Altern als Chance begreifen*. Gütersloh, S. 217-247.

Dipl.-Geogr. Flemming Giesel
 Dipl.-Math. techn. Katja Köhler
 Deutsches Zentrum für Luft- und
 Raumfahrt (DLR)
 Institut für Verkehrsforschung
 Rutherfordstraße 2
 12489 Berlin
 Flemming.Giesel@dlr.de
 Katja.Koehler@dlr.de

Резюме

ФЛЕММИНГ ГИЗЕЛЬ, КАТЯ КЁЛЕР

Мобильность малообеспеченных пожилых людей в крупных городах Германии

В Германии многие пожилые люди в настоящее время страдают от бедности. Учитывая наличие экономического сектора с низким уровнем заработной платы, недостаточно непрерывного трудового стажа, можно с уверенностью предположить рост социального неравенства в пожилом возрасте. При этом существенное значение имеет мобильность населения. Мобильность позволяет не только участвовать в общественной жизни, но именно для пожилых является синонимом самостоятельности.

В опубликованных на немецком языке исследованиях по проблематике транспорта и мобильности населения мобильность пожилых людей с низкими доходами до настоящего времени не находится в центре внимания. Таким образом, цель данной работы более подробно изучить подвижность этой целевой группы на примере находящихся на грани бедности пожилых людей в крупных городах Германии. Эмпирический анализ основан на данных репрезентативного национального исследования «Мобильность в Германии 2008»/„*Mobilität in Deutschland 2008*“. Наряду с дескриптивным статистическим анализом, применяется метод бинарной логистической регрессии.

Исследования показывают, что мобильность изменяется в зависимости от уровня дохода и пола. В особенности пожилые женщины, живущие на грани бедности, значительно менее мобильны и совершают более короткие ежедневные поездки, чем представители групп населения с высокими доходами. Кроме того, маршруты передвижения женщин старшего возраста с низкими доходами сосредоточены в основном в социально неблагополучных близлежащих жилых районах. Именно для этой постоянно растущей группы населения необходимы меры по сохранению и стимулированию индивидуальной мобильности, особенно в монофункциональных пространствах.

Пожилые люди, мобильность, транспортное поведение, бедность, крупные города, Германия

Résumé

FLEMMING GIESEL et KATJA KÖHLER

La mobilité d'individus âgés menacés par la pauvreté dans les grandes villes allemandes

En Allemagne, de nombreuses personnes dans la vieillesse sont actuellement touchées par une pauvreté du troisième âge. Compte tenu du secteur des bas salaires existant, de phases d'activité de courte durée ainsi que de parcours professionnels discontinus, une inégalité sociale croissante dans le grand âge est à prévoir pour les temps à venir. La mobilité est ici d'une importance primordiale. Celle-ci rend non seulement possible la participation à la vie sociale, mais, pour les personnes âgées précisément, elle est encore synonyme d'un style de vie autonome.

Au sein de la recherche de langue allemande étudiant la mobilité et les moyens de transport, la mobilité de personnes âgées aux revenus pauvres n'a jusqu'ici pas été pris en compte. L'objet de cette contribution est par conséquent d'étudier de plus près la mobilité de ce groupe de personnes en prenant pour exemple des personnes âgées menacées par la pauvreté au sein de grandes villes allemandes. Cette étude empirique se fonde sur un ensemble de données nationales représentatives intitulé «*Mobilität in Deutschland 2008*» («La mobilité en Allemagne en 2008»). Outre des analyses statistiques descriptives, une régression logistique binaire a été réalisée.

Les analyses montrent que la mobilité varie en fonction du revenu et du sexe des personnes considérées. Les femmes âgées menacées par la pauvreté, en particulier, entreprennent significativement moins de déplacements et parcourent au quotidien des trajets bien moindres que des groupes aux revenus plus élevés. En outre, les itinéraires suivis par les femmes âgées socialement défavorisées, dans des territoires à problèmes notamment, se concentrent sur la zone résidentielle proche. Pour ce groupe toujours plus important précisément, des mesures sont nécessaires pour préserver et encourager la mobilité individuelle, en particulier dans des espaces monofonctionnels.

Personnes âgées, mobilité, comportements de déplacement, pauvreté, grandes villes, Allemagne