



Florian Breitingner

Zufußgehen im Alter

Der Einfluss der subjektiven Wahrnehmung
auf die fußläufige Mobilität älterer Menschen

LIT

Florian Breitingner
Zufußgehen im Alter

Mobilität und Gesellschaft

herausgegeben von

Weert Canzler, Stephan Rammler
und Oliver Schwedes

Band 11

LIT

Florian Breitingner

Zufußgehen im Alter

Der Einfluss der subjektiven Wahrnehmung
auf die fußläufige Mobilität älterer Menschen

LIT

Umschlagentwurf: Niels Schröder

Diese Publikation wurde aus dem Open-Access-Publikationsfonds der Technischen Universität Berlin unterstützt.

Florian Breitinger ist wissenschaftlicher Mitarbeiter am Institut für Psychologie und Arbeitswissenschaft, Fakultät V Verkehrs- und Maschinensysteme der Technischen Universität Berlin



Gedruckt auf alterungsbeständigem Werkdruckpapier entsprechend ANSI Z3948 DIN ISO 9706

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <http://dnb.dnb.de> abrufbar.

ISBN 978-3-643-25050-6 (br.)

ISBN 978-3-643-45050-0 (PDF)

ISBN 978-3-643-45058-6 (OA)

DOI: <https://doi.org/10.52038.9783643250506>

Zugl.: Berlin, Technische Universität, Diss., 2021



This work is licensed under a [CC BY 4.0 license](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/deed.de).
<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/deed.de>

© **LIT VERLAG** Dr. W. Hopf Berlin 2022

Verlagskontakt:

Fresenstr. 2 D-48159 Münster

Tel. +49 (0) 2 51-62 03 20

E-Mail: lit@lit-verlag.de <https://www.lit-verlag.de>

Auslieferung:

Deutschland: **LIT** Verlag, Fresenstr. 2, D-48159 Münster

Tel. +49 (0) 2 51-620 32 22, E-Mail: vertrieb@lit-verlag.de

Für Anna und die Chillbeere

Danksagung

Eine Dissertation ist immer ein Gemeinschaftsprojekt, das nicht allein einer Person zugeschrieben werden kann. Auch die vorliegende Arbeit wäre ohne die Hilfe und Unterstützung zahlreicher Menschen nicht möglich gewesen. An dieser Stelle möchte ich mich von ganzem Herzen bei allen bedanken, die auf unterschiedliche Art dazu beigetragen haben, diese Arbeit zu realisieren.

Zuallererst bedanke ich mich bei Professor Dr. Schwedes, der mein Promotionsvorhaben als Betreuer und Erstgutachter begleitet und mich in allen Phasen mit seinem Wissen und seiner Erfahrung unterstützt hat. Mit seiner fachlichen Kompetenz und Offenheit für neue Ideen hat er ein Umfeld geschaffen, in dem es mir möglich war, eigene Gedanken reifen zu lassen, ohne mich dabei zu sehr darin zu verlieren. Ebenso bedanke ich mich bei Professor Dr. Kinder, der als Zweitgutachter ebenfalls einen gewichtigen Beitrag zu dieser Arbeit geleistet und mir trotz aller Terminverschiebungen und Unwägbarkeiten immer wieder seine Unterstützung zugesichert hat. Als einer meiner Dozenten während meines Masterstudiums in Tübingen, bei dem ich viele Vorlesungen und Seminare besucht habe, hat er zudem maßgeblich dazu beigetragen, mir das wissenschaftliche Rüstzeug mit auf den Weg zu geben, das es mir erlaubt hat, die vorliegende Arbeit anzufertigen. In diesem Zusammenhang möchte ich mich auch bei Dr. Sedelmeier bedanken, der ebenfalls einer meiner Dozenten in Tübingen war, mich zu Beginn meiner Dissertation sowohl inhaltlich als auch fachlich unterstützt und in vielen Gesprächen zur grundlegenden Ausrichtung der Arbeit beigetragen hat.

Des Weiteren geht mein Dank an die Doktorandinnen und Doktoranden der Nachwuchsgruppe FANS, die mit mir zusammen für den Erfolg des Projekts gearbeitet haben und die in unterschiedlichen Disziplinen ihren Promotionsvorhaben nachgegangen sind. Besonders hervorheben möchte ich dabei Herrn Konrad Tecza und Herrn Hasham Qureshi, die zu guten Freunden geworden sind und mir immer wieder neue Blickwinkel und Perspektiven auf meine Forschung offenbart haben. And Hasham, my next book will have a chapter just about you, you deserve it. Auch Frau Rima Akil, Herrn Youssef Bagueri und Herrn Benjamin Paulisch, die als Technische Mitarbeitende ebenfalls ein wichtiger Teil von FANS waren, gebührt mein Dank. Nicht nur haben sie mir immer kompetent bei sämtlichen technischen Problemen geholfen, sondern mir in unzähligen Therapiesitzungen auch den Umgang mit den unvermeidbaren Unwägbarkeiten einer Promotion erleichtert. Ich bedanke mich auch bei den vielen studentischen Hilfskräften, die bei FANS gearbeitet haben und die auch mich in meiner Arbeit unterstützt haben. Das gilt insbesondere für Frau Stefanie Boxhorn und Herrn Jan Lobmeyer, deren Unterstützung auch über ihre Tätigkeit bei FANS hinausging. Ebenso

bedanke ich mich bei allen Teilnehmenden des Kolloquiums am Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung der TU Berlin. Ohne die konstruktive Kritik, die anregenden Diskussionen und den Einblick in die verschiedenen Forschungsvorhaben wäre diese Arbeit in der vorliegenden Form nicht denkbar gewesen.

Ich bedanke mich bei den Teilnehmenden der Gruppendiskussionen, die mir mit ihrer Expertise sehr dabei geholfen haben, einen Einstieg in die Thematik zu finden, mein Verständnis und die Forschungsfragen zu schärfen und die weitere Ausrichtung der Arbeit zu planen. Auch bedanke ich mich bei den Befragten der Hauptstudie, die mir im Rahmen der mobilitätsbiografischen Interviews und der Walk Alongs bereitwillig Einblick in ihr Leben gewährt haben und mir mit ihren Erzählungen eine breite Datenbasis für die Erforschung des Zufußgehens im Alter geliefert haben. Dank der spannenden Geschichten und der interessanten Spaziergänge durch die unterschiedlichsten Gegenden Berlins wirkte die Datenerhebung nie wie Arbeit.

Schließlich möchte ich mich bei meinen Freunden und meiner Familie bedanken, die vor und während der Promotion immer für mich da waren und deren Rückhalt mich durch sämtliche Höhen und Tiefen getragen hat. Meinem Nachbarn Hörn Thomas Hierl und seiner Tochter Amelie danke ich für ihre inspirierende Stärke, die mir die Verhältnismäßigkeit meiner Anstrengungen vor Augen geführt hat. Meinen Eltern Helene und Klaus Breitingen danke ich für die lebenslange und uneingeschränkte Unterstützung, die alles, was ich bislang erreicht habe, überhaupt erst möglich gemacht hat, und dafür, dass sie mich zu einem offenen, kritischen und um Reflexion bemühten Geist erzogen haben. Ich bedanke mich außerdem bei Frau Nora Waßmuth und Frau Sanja Schulz, die auf unterschiedliche Weise ebenfalls zum Gelingen der vorliegenden Arbeit beigetragen haben. Der mit Abstand größte Dank gebührt aber meiner Freundin Anna Hüther. Angefangen von den unzähligen Gesprächen, die wir über die Arbeit geführt haben, über das Korrekturlesen bis hin zum Opfern eines der Zimmer unserer gemeinsamen Wohnung, in dem ich mich für über ein Jahr hinter einer Wand aus Büchern und Pfandflaschen verschanzt habe, kann ihr Anteil an dieser Arbeit gar nicht hoch genug eingeschätzt werden. Danke, dass Du immer für mich da bist!

Geleitwort

Seit Jahrzehnten erfährt der demographische Wandel periodisch wiederkehrende mediale Aufmerksamkeit, sei es das vor dem Zusammenbruch der sozialen Sicherungssysteme gewarnt oder gar ein ‚Methusalem-Komplott‘ skandalisiert und vor dem Krieg der Generationen gewarnt wird. Im Ergebnis bleibt diese regelmäßig wiederkehrende mediale Aufmerksamkeitsökonomie bisher eigentümlich folgenlos. Das gilt insbesondere für die Verkehrswissenschaft, wo die Konsequenzen des demographischen Wandels noch wenig diskutiert werden. Dabei steht uns eine mögliche Zukunft in den USA konkret vor Augen, wo schon heute neunzig Prozent der Menschen über fünfundsechzig Jahren ihre alltäglichen Wege mit dem Auto zurücklegen, während es in Deutschland noch fünfundfünfzig Prozent sind. Die kommende Kohorte älterer Menschen in Deutschland ist besonders stark Auto sozialisiert, auch die Frauen haben erstmals alle einen Führerschein. Diese Situation als Herausforderung für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung zu begreifen, hat sich in der Verkehrswissenschaft noch nicht etabliert. Dabei handelt es sich nur um die eine Seite der Medaille, auf der anderen Seite erwarten wir in Deutschland eine neue Altersarmut. In derselben Kohorte älterer Menschen findet sich schon jetzt eine wachsende Zahl, die sich kein Auto leisten kann und darauf angewiesen ist, sich ihr Wohnumfeld fußläufig zu erschließen. Für die auf eine nachhaltige Verkehrsentwicklung gerichtete Integrierte Verkehrsplanung stellen beide Zielgruppen gleichermaßen eine Herausforderung dar. Während es einerseits darum geht, attraktive Alternativen zum privaten Pkw anzubieten, besteht die Aufgabe auf der anderen Seite darin, die gesellschaftliche Teilhabe älterer Menschen durch eine gute fußläufige Mobilität zu unterstützen. Aber wodurch zeichnet sich eine gute fußläufige Mobilität älterer Menschen aus?

Dieser Frage geht Florian Breiting in seiner Arbeit nach, indem er die betroffenen älteren Menschen selbst befragt. Dabei besteht das besondere Verdienst seiner Pionierarbeit darin, zunächst einen theoretischen Ansatz fußläufiger Mobilität älterer Menschen zu entwickeln. Dieser bildet die Grundlage für ein Verständnis subjektiver Wahrnehmung räumlicher Mobilität und kann zukünftig von anderen Forscher:innen dem eigenen Erkenntnisinteresse entsprechend angepasst und weiterentwickelt werden. Mit seinem theoretischen Zugang erschließt sich Florian Breiting das Feld der fußläufigen Mobilität älterer Menschen, wie sie sie wahrnehmen. Er kann zeigen, wie die Wahrnehmung des Zufußgehens älterer Menschen durch Erfahrungen, Bedeutungen, Vorlieben und Motive geprägt wird und ihr Handeln beeinflusst. Im Ergebnis gelingt es ihm auf überzeugende Weise, ein äußerst differenziertes Bild der fußläufigen Mobilität älterer Menschen zu zeichnen und neue Einsichten zu eröffnen. Aus den gewonnenen Erkenntnissen

leitet er schließlich konkrete Hinweise für die Planungspraxis ab, die den traditionellen Ansatz einer technisch orientierten Verkehrsplanung ergänzen und aus Sicht der betroffenen Menschen einen qualitativen Mehrwert darstellen.

Die Arbeit von Florian Breitingen ist einer der ersten Versuche, die Methoden der qualitativen Sozialforschung für die Verkehrsplanung gewinnbringend anzuwenden. Damit leistet er einen wichtigen Beitrag zu einer Integrierten Verkehrsplanung, die ihren Ausgang beim Menschen nimmt.

Inhaltsverzeichnis

Danksagung.....	II
Abbildungsverzeichnis.....	X
Tabellenverzeichnis	XII
Kurzfassung	XIII
Abstract.....	XIV
1 Einleitung.....	1
1.1 Motivation.....	1
1.2 Kontext.....	4
1.3 Überblick.....	7
2 Herleitung der Forschungsfragen.....	11
2.1 Begriffsklärung.....	11
2.1.1 Zufußgehen.....	11
2.1.2 Mobilität	14
2.1.3 Ältere Menschen.....	16
2.1.4 Fußläufige Mobilität älterer Menschen	19
2.2 Überblick über die Forschung.....	24
2.2.1 Forschung zur Planungspraxis.....	24
2.2.2 Forschung zur Lebenspraxis.....	28
2.2.3 Forschungsbedarf	29
2.3 Eigene Vorarbeiten	32
2.3.1 Erhebung und Auswertung.....	32
2.3.2 Theoretischer Rahmen.....	33
2.3.3 Ergebnisse	35
2.4 Erörterung der Forschungsfragen	41
2.4.1 Ursachen der subjektiven Wahrnehmung.....	41
2.4.2 Auswirkungen der subjektiven Wahrnehmung	43
2.4.3 Ableitbare planerische Konsequenzen	44
3 Theorie	47

3.1 Theoretische Verortung der Arbeit	47
3.1.1 Verortung in der soziologischen Handlungstheorie	47
3.1.2 Verortung innerhalb der soziologischen Handlungstheorie	51
3.1.3 Modell der soziologischen Erklärung als theorieintegrative Perspektive	56
3.2 Theoretische Begriffseinordnung	62
3.2.1 Handlung und Verhalten	62
3.2.2 Wahrnehmung	67
3.2.3 Raum	73
3.3 Theoretischer Rahmen	80
3.3.1 Theoretische Fundierung des Möglichkeitsraums	80
3.3.2 Zusammenführung zum theoretischen Rahmen	84
3.3.3 Abgrenzung zu anderen handlungstheoretischen Auffassungen von Mobilität	88
4 Methodik	95
4.1 Methodologie	95
4.1.1 Methodologische Grundannahmen	95
4.1.2 Mixed Methods basiertes Erhebungskonzept	101
4.1.3 Mobilitätsbiografische Interviews	103
4.1.4 Mobilitätstagebücher	108
4.1.5 Walk Along	110
4.1.6 Grounded Theory	113
4.1.7 Situationsanalyse	119
4.2 Forschungspraktische Umsetzung	125
4.2.1 Erhebungsdesign	125
4.2.2 Auswertungsdesign	133
4.2.3 Forschungsprozess	139
4.3 Erhobene Daten	145
4.3.1 Datenstruktur	145

4.3.2 Datenaufbereitung, Kodierung und Maps	147
5 Ergebnisse	163
5.1 Wahrnehmung in Theorie und Daten.....	163
5.1.1 Einordnung der Kategorie ‘Wahrnehmung’ in den theoretischen Rahmen.....	164
5.1.2 Kognition.....	165
5.1.3 Orientierung.....	172
5.1.4 Definition von Situation und Raum.....	187
5.1.5 Schlussfolgerungen	205
5.2 Gegenstandsbezogene Theorie der fußläufigen Mobilität älterer Menschen.....	211
5.2.1 Komponenten	211
5.2.2 Zusammenhänge.....	222
5.2.3 Ausformulierung	238
5.3 Beantwortung der Forschungsfragen	249
5.3.1 Ursachen der subjektiven Wahrnehmung.....	249
5.3.2 Auswirkungen der subjektiven Wahrnehmung	252
5.3.3 Ableitbare planerische Konsequenzen?.....	255
6 Fazit.....	271
6.1 Zusammenfassung	271
6.2 Diskussion der Ergebnisse	275
6.3 Ausblick.....	279
Literaturverzeichnis	283
Anhang.....	313
I Leitfaden Gruppendiskussion Experten und Expertinnen.....	313
II Leitfaden Gruppendiskussion ältere Zufußgehende.....	316
III Mobilitätstagebuch	318
IV Instruktion Mobilitätstagebuch.....	321
V Ausfüllbeispiel Mobilitätstagebuch	323

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 01: Überblick über das aus der Literatur abgeleitete Verständnis der fußläufigen Mobilität älterer Menschen.....	23
Abbildung 02: Vorläufiges Kategoriensystem zur Auswertung der Gruppendiskussionen	35
Abbildung 03 Finales Kategoriensystem als Zwischenergebnis der Auswertung der Gruppendiskussionen	38
Abbildung 04: Konzeptionalisierung der fußläufigen Mobilität älterer Menschen auf Basis der Gruppendiskussionen.....	40
Abbildung 05: Modell der soziologischen Erklärung nach Esser (1999), eigene Darstellung.....	57
Abbildung 06: Verhältnis von Handlung und Verhalten und daraus resultierende Konsequenzen für den empirischen Zugang	64
Abbildung 07: Prozess der Festlegung auf kognitive Modelle nach Esser (2005b), eigene Darstellung	66
Abbildung 08: Theoretische Fundierung des Möglichkeitsraumkonzepts.....	83
Abbildung 09: Bedingungsmatrix nach Strauss und Corbin (1998), eigene Darstellung.....	118
Abbildung 10: Exemplarisch ausgefüllter Zeitstrahl zur Erhebung der Mobilitätsbiografie.....	129
Abbildung 11: Teil des Mobilitätstagebuches zur Erhebung der Teilwege	130
Abbildung 12: Teil des Mobilitätstagebuches zur Erhebung der Straßenbewertung.....	130
Abbildung 13: Teil des Mobilitätstagebuchs zur Begründung der Straßenbewertung.....	131
Abbildung 14: Beispiel für das Memoschreiben in MAXQDA.....	136
Abbildung 15: Beispiel für die Verbindungen zwischen den Unterkategorien einer Kategorie	137
Abbildung 16: Beispiel für die Aufbereitung der Daten aus den Mobilitätstagebüchern.....	148
Abbildung 17: Überblick über die Kategorie ‘Fortbewegung’ und ihre Verzweigung in Unterkategorien	150

Abbildung 18: Veranschaulichung des hierarchischen Aufbaus des Kategoriensystems am Beispiel der Kategorie ‘Fortbewegung’	151
Abbildung 19: Beispiel für inhaltliche und direkte Verbindungen durch die Überschneidung von Unterkategorien.....	157
Abbildung 20: Exemplarische Situationsmap mit direkten, inhaltlichen und theoretischen Verbindungen.....	158
Abbildung 21: Ausschnitt aus der Map sozialer Welten und Arenen	159
Abbildung 22: Positionsmap für Altersbild und Vergleich.....	161
Abbildung 23: Positionsmap für Radfahrende und Differenzierung.....	162
Abbildung 24: Einordnung der Unterkategorien von ‘Wahrnehmung’ in das theoretische Verständnis	165
Abbildung 25: Situationsmap ‘Registrieren’	171
Abbildung 26: Situationsmap ‘Vergleich’	179
Abbildung 27: Situationsmap ‘Differenzierung’	186
Abbildung 28: Situationsmap ‘Einschätzung’	193
Abbildung 29: Situationsmap ‘Bewertung’	198
Abbildung 30: Situationsmap ‘Empfindung’	204
Abbildung 31: Situationsmap der Unterkategorien von ‘Wahrnehmung’	208
Abbildung 32: Positionsmap zu gespiegelte Fremdwahrnehmung und eigene Positionierung.....	229
Abbildung 33: Map sozialer Welten und Arenen.....	231
Abbildung 34: Gegenstandsbezogene Theorie der fußläufigen Mobilität älterer Menschen mit individuellem Möglichkeitsraum und individueller Situation	240
Abbildung 35: Gegenstandsbezogene Theorie der fußläufigen Mobilität älterer Menschen mit Realitätskonstrukt und Relevanzstruktur	244
Abbildung 36: Gegenstandsbezogene Theorie der fußläufigen Mobilität älterer Menschen mit Wechselwirkungen zwischen Realitätskonstrukt und Relevanzstruktur	246

Tabellenverzeichnis

Tabelle 01: Überblick über handlungstheoretische Paradigma nach Werlen (2008), eigene Darstellung.....	53
Tabelle 02: Handlungstheoretische Raumperspektiven nach Werlen (2008), eigene Darstellung.....	78
Tabelle 03: Verkehrsrelevante Lebensereignisse.....	128
Tabelle 04: Überblick über die Befragten und deren für die Erhebung relevanten Merkmale.....	141
Tabelle 05: Überblick über die erhobenen Daten der Hauptstudie	145
Tabelle 06: Überblick über ausgewählte Kategorien, deren Memos und damit kategorisierte Textexzerpte, der ersten Analyserunde	152
Tabelle 07: Überblick über ausgewählte Kategorien, deren Memos und damit kategorisierte Textexzerpte, der zweiten Analyserunde	153
Tabelle 08: Überblick über ausgewählte Kategorien, deren Memos und damit kategorisierte Textexzerpte, der dritten Analyserunde	155
Tabelle 09: Überblick über die aus der Literatur, der Theorie und der Empirie abgeleiteten Erkenntnisstände zum Zufußgehen.....	214
Tabelle 10: Überblick über die aus der Literatur, der Theorie und der Empirie abgeleiteten Komponenten des Zufußgehens.....	215
Tabelle 11: Überblick über die aus der Literatur, der Theorie und der Empirie abgeleiteten Erkenntnisstände zur Mobilität	217
Tabelle 12: Überblick über die aus der Literatur, der Theorie und der Empirie abgeleiteten Komponenten der Mobilität	218
Tabelle 13: Überblick über die aus der Literatur, der Theorie und der Empirie abgeleiteten Erkenntnisstände zu älteren Menschen.....	221
Tabelle 14: Überblick der aus der Literatur, der Theorie und der Empirie abgeleiteten Komponenten der älteren Menschen	222
Tabelle 15: Überblick über möglich Maßnahmen zur Beeinflussung der direkten und indirekten Erfahrungen im individuellen Möglichkeitsraum	261
Tabelle 16: Überblick über möglich Maßnahmen zur Beeinflussung der direkten und indirekten Erfahrungen in der individuellen Situation.....	269

Kurzfassung

Die Möglichkeit sich eigenständig fortzubewegen, ist unabhängig vom Alter ein entscheidender Faktor, um an der Gesellschaft teilhaben zu können und ein selbstbestimmtes Leben zu führen. Im Alter nimmt diese Bedeutung noch einmal zu und ist eng verknüpft mit dem Wunsch, möglichst lange im eigenen Zuhause leben zu können. Dem Zufußgehen kommt dabei eine besondere Rolle zu, da es in den meisten Fällen die Art der Fortbewegung ist, die am längsten erhalten bleibt. Aus diesem Grund beschäftigt sich auch die vorliegende Arbeit mit dem Zufußgehen im Alter. Ausgehend von einer intensiven Literatur-recherche und einer ersten Vorstudie in Form von zwei Gruppendiskussionen, wurde der Fokus des Erkenntnisinteresses auf die subjektive Wahrnehmung gerichtet. Gefragt wurde nach der Ursache, den Konsequenzen für das Zufußgehen und den daraus ableitbaren planerischen Maßnahmen. Mit einem in der soziologischen Handlungstheorie verorteten theoretischen Rahmen wurde das im Zuge der Herleitung der Forschungsfragen erarbeitete Verständnis der fuß-läufigen Mobilität älterer Menschen theoretisch fundiert. Das am Erkenntnisinteresse und dem theoretischen Rahmen orientierte Forschungsdesign, umfasst als Embedded-Mixed-Methods-Konzept mobilitätsbiografische Interviews, Mobilitätstagebücher und Walk Alongs für die Erhebung der Daten und die auf der Grounded Theory basierende Situationsanalyse zu deren Auswertung. Das Ergebnis ist eine in der Handlungstheorie, dem Sozialkonstruktivismus und dem Poststrukturalismus verankerte gegenstandsbezogene Theorie der fußläufigen Mobilität älterer Menschen, anhand derer die zugrunde liegenden Forschungsfragen beantwortet werden. Demzufolge kann die subjektive Wahrnehmung auf die Interaktion der älteren Zufußgehenden mit der Umwelt, den dabei gemachten Erfahrungen und den Gründen für das Zufußgehen zurückgeführt werden. Daraus resultieren viele unterschiedliche Strategien, die sich auf das Zustandekommen und den Umgang mit Verkehrssituationen beziehen. Mit dem individuellen Möglichkeitsraum und der individuellen Situation wurden zwei Anknüpfungspunkte für planerische Maßnahmen identifiziert und ein Vorschlag unterbreitet, die subjektive Wahrnehmung für die Planungspraxis zu operationalisieren.

Abstract

The ability to move around is a decisive factor for an independent and self-determined life and to be able to participate in society, regardless of age. In old age, this importance increases again and is closely linked to the desire to be able to live in your own home for as long as possible. Walking has a special role to play here, as in most cases it is the type of locomotion that lasts the longest. For this reason, this dissertation deals with walking in old age. Based on an intensive literature research and a first preliminary study in the form of two group discussions, the focus of the knowledge interest was directed to the subjective perception and asked about the cause, the consequences for walking and the planning measures that can be derived from it. With a theoretical framework located in the sociological theory of action, the understanding of the mobility of older people on foot, which was developed in the course of deriving the research questions, was theoretically founded. The research design, which is based on the interest in knowledge and the theoretical framework is based on an embedded mixed methods concept and includes mobility biographical interviews, mobility diaries and walk alongs for the collection of the data and the situation analysis based on the grounded theory for their evaluation. The result is an object-related theory of the mobility of older people on foot, anchored in action theory, social constructivism and post-structuralism and the basis for answering the underlying research questions. As a result, the subjective perception can be traced back to the interaction of the older pedestrians with the environment, the experiences made and the reasons for walking, and results in a multitude of different strategies that relate to the occurrence and handling of traffic situations. With the individual scope of possibilities and the individual situation, two points of contact for planning measures were identified and a proposal was made to operationalize the subjective perception for planning practice.

1 Einleitung

„(...) zu Fuß bin ich geboren worden und zu Fuß gehe ich auch in die Ewigkeit (...)“ Erhebung 7, Go Along, Pos. 537

Unabhängig vom Alter ist die Möglichkeit sich fortzubewegen, ein entscheidender Faktor, um ein eigenständiges und selbstbestimmtes Leben zu führen und an der Gesellschaft teilzuhaben (Limbourg und Matern 2009: 25). Letzteres trifft insbesondere auf ältere Menschen zu, da beispielsweise durch das Ausscheiden aus dem Erwerbsleben oder den Verlust nahestehender Bezugspersonen sich die Anzahl sozialer Kontakte verringern kann und dadurch die Möglichkeit zur Fortbewegung weiter an Bedeutung gewinnt (Hefter und Götz 2013: 5). Das Zufußgehen spielt dabei eine besondere Rolle, da es die Art der Fortbewegung ist, die in den meisten Fällen am längsten erhalten bleibt (Limbourg und Matern 2009: 101). Die durch den demografischen Wandel verursachte absolute und relative Zunahme an älteren Menschen (Mai 2021: 2) zeigt die Relevanz der Thematik für das öffentliche und wissenschaftliche Interesse. Die vorliegende sozialwissenschaftliche Auseinandersetzung mit dem Zufußgehen im Alter beschäftigt sich mit dem Aspekt der subjektiven Wahrnehmung, deren Auswirkung und Ursachen und den daraus ableitbaren Konsequenzen für die Planung. Im Folgenden wird in Kapitel 1.1 zunächst ausführlicher auf die zugrunde liegende Motivation eingegangen, bevor dann in Kapitel 1.2 der Kontext der Arbeit dargelegt und abschließend in Kapitel 1.3 ein kurzer Überblick über die Arbeit gegeben wird.

1.1 Motivation

Die vorliegende Arbeit beschäftigt sich aus sozialwissenschaftlicher Perspektive mit dem Zufußgehen im Alter. Ausgehend vom zugrunde liegenden Begriffsverständnis, dem aus der Literatur abgeleiteten Forschungsbedarf und den Erkenntnissen aus zwei als Vorstudie durchgeführten Gruppendiskussionen, lag der Fokus dabei auf der subjektiven Wahrnehmung und deren Einfluss auf das Zufußgehen im Alter. Das Ziel war es, ein theoretisch fundiertes Verständnis der Mobilität von älteren Zufußgehenden zu schaffen und aufbauend darauf Handlungsempfehlungen für die Planung abzuleiten, die an der subjektiven Wahrnehmung ansetzen. Dazu wurde zunächst ein theoretisches Verständnis der aus der Literatur und der Vorstudie abgeleiteten Zusammenhänge erarbeitet, das als theoretischer Rahmen den Ausgangspunkt für das weitere Vorgehen bildete. Im Rahmen einer in Berlin durchgeführten qualitativen Erhebung, bei der mobilitätsbiografische Interviews und Walk Alongs zum Einsatz kamen, wurden 17 ältere Menschen befragt und mithilfe der dabei gewonnenen Erkenntnisse der theoretische Rahmen zu einer in der Handlungstheorie, dem Sozialkonstruktivismus und dem

Poststrukturalismus verankerten gegenstandsbezogenen Theorie der fußläufigen Mobilität älterer Menschen weiterentwickelt. Ausgehend davon wurden dann die Forschungsfragen nach Ursache und Auswirkung der subjektiven Wahrnehmung und den daraus resultierenden Konsequenzen für die Planung beantwortet.

Die Gründe, sich mit dem Zufußgehen im Alter auseinanderzusetzen, sind vielfältig und variieren unter anderem in Abhängigkeit vom wissenschaftlichen Hintergrund der Arbeit, dem zugrunde liegenden Begriffsverständnis und dem Fokus des Erkenntnisinteresses. Unabhängig davon ist es aber zumeist der demografische Wandel, der bei der wissenschaftlichen Auseinandersetzung mit älteren Menschen als übergeordnete Begründung angeführt wird. Das gilt für Arbeiten, die sich beispielsweise mit altersspezifischer Infrastruktur (Kramer und Pfaffenbach 2007: 393), der Mobilität im Alter (bspw. Ziegler 2010: 9; Shoval et al. 2011: 849; Hefter und Götz 2013: 5; Wilde 2014: 11; Gipp et al. 2014: 8), der Verkehrssicherheit älterer Menschen (Duckwitz et al. 2021: 29), älteren Auto- (Poschadel et al. 2012: 18) und Radfahrenden (Hagemeister und Tegen-Klebingat 2011: 17) oder eben mit dem Zufußgehen im Alter (bspw. Grant et al. 2010: 293; Geraghty et al. 2016: 152; Loo und Tsui 2016: 14; Lachapelle und Cloutier 2017: 54) beschäftigen. Der demografische Wandel meint die Alterung einer Gesellschaft (Hoffmann-Wagner und Jostes 2021: 9), die insbesondere in den westlichen Industrienationen zu beobachten ist (Day 2008: 299). Das ist einerseits auf einen Rückgang der Geburten und andererseits auf eine stetig steigende Lebenserwartung zurückzuführen (Swiaczny 2021: 6) und hat in Deutschland zur Folge, dass bereits jetzt jeder zweite Mensch älter als 45 und jeder fünfte Mensch älter als 66 Jahre ist (Hoffmann-Wagner und Jostes 2021: 9). Als Megatrend (Schnur und Drilling 2011: 11) führt der demografische Wandel ähnlich wie Globalisierung oder Digitalisierung zu tiefgreifenden gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Transformationsprozessen (Gutzmer und Todsén 2021: 3), die sich auch auf den Mobilitätsbereich auswirken (Zwiers et al. 2021: 39).

Die durch den demografischen Wandel bedingte Zunahme an älteren Verkehrsteilnehmenden (Limbourg 1999: 1), deren Mobilität und Verkehrsverhalten sich aufgrund des Ausscheidens aus dem Erwerbsleben, der abnehmenden körperlichen und kognitiven Fähigkeiten sowie einem erhöhten Sicherheitsbedürfnis verändert (Hagemeister und Tegen-Klebingat 2011: 15), erfordert neue Mobilitätskonzepte (Gutzmer und Todsén 2021: 8) und ein Umdenken in der Verkehrspolitik und -planung (Limbourg 1999: 1). Da sich beispielsweise mit dem Ausscheiden aus dem Erwerbsleben, dem Auszug der Kinder oder dem Verlust wichtiger Bezugsperson die sozialen Kontakte im Alter verringern können, gewinnt Mobilität zur Erhaltung der sozialen Teilhabe an Bedeutung (Hefter und Götz 2013: 5). Zudem ist Mobilität eng mit der Befriedigung weiterer Bedürfnisse verknüpft

(Reiterer 2009: 179), wobei im Alter die Wegezwecke private Erledigungen, Einkauf und Freizeit dominieren (Follmer et al. 2010: 76). Cirkel und Juchelka (2007: 24) bezeichnen Mobilität deshalb auch als Grundfunktion zur Wahrnehmung lebensnotwendiger Versorgungsleistungen und beziehen sich dabei sowohl auf Güter des täglichen Bedarfs als auch auf Gesundheits- und Kulturdienstleistungen. Mobilität ist somit entscheidend für ein aktives Altern und hat auf unterschiedlichen Ebenen Einfluss auf die Lebenszufriedenheit und die Gesundheit älterer Menschen (Webber et al. 2010: 443). Im gleichen Maße wie die Bedeutung der Mobilität im Alter zunimmt, steigen mit zunehmendem Alter aufgrund nachlassender körperlicher und kognitiver Fähigkeiten auch die Ansprüche an die Verkehrsumgebung (Gagliardi et al. 2007: 684).

Zwar ist aktuell noch nicht absehbar, wie die Mobilität im Alter in Zukunft aussehen wird (Zwiers et al. 2021: 41). Die Entwicklung zentraler Kennziffern weist aber darauf hin, dass ältere Menschen immer mobiler werden, was sich unter anderem dadurch bemerkbar macht, dass vermehrt Autos auf den Straßen unterwegs sind (Hefter und Götz 2013: 5f). Denn gerade für die aktuelle Generation älterer Menschen ist das Auto ein emotionsgeladenes Symbol für Freiheit und Unabhängigkeit (Zwiers et al. 2021: 41), auf das die meisten im Alter nicht verzichten wollen (Hefter und Götz 2013: 6). Ab dem fünfzigsten Lebensjahr nimmt aber auch der Anteil der zu Fuß zurückgelegten Wege kontinuierlich zu (Follmer et al. 2010: 77) und liegt einer Studie des österreichischen Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie bei den 75-84-Jährigen bei 55 % und bei den über 85-Jährigen bei 68 % der täglichen Wege (Schwab et al. 2011: 10). Das ist vor allem darauf zurückzuführen, dass die Zahl, der mit anderen Verkehrsmitteln zurückgelegten Wege abnimmt, während die der zu Fuß zurückgelegten Wege weitestgehend konstant bleibt. Ein Grund dafür ist, dass sich ältere Menschen aufgrund der nachlassenden körperlichen und kognitiven Fähigkeiten insbesondere im innerstädtischen Bereich die Beherrschung anderer Verkehrsmittel nicht mehr zutrauen (Schwab et al. 2011: 9). Das Zufußgehen ist dagegen die Art der Fortbewegung, die in den meisten Fällen am längsten erhalten bleibt (Limbourg und Matern 2009: 101), und somit ein wichtiger Faktor für ein eigenständiges und selbstbestimmtes Leben. So wird beispielsweise die Forschung zur Aufrechterhaltung der Mobilität von älteren Zufußgehenden zumeist mit dem Wunsch, am Wohnort alt zu werden, begründet (Reyer 2017: 14). Darüber hinaus hat das Zufußgehen als regelmäßige moderate Bewegung einen positiven Effekt auf die Gesundheit (Dawson et al. 2007a: 317).

Zusammengefasst resultiert die Relevanz der Betrachtung des Zufußgehens im Alter somit daraus, dass die Zahl älterer Menschen aufgrund des demografischen Wandels absolut und im Verhältnis zu Gesamtbevölkerung kontinuierlich steigt,

die Bedeutung der Mobilität im Alter zunimmt und zugleich die Ansprüche an die Verkehrsumgebung wachsen. Das Zufußgehen nimmt dabei eine besondere Rolle ein, da es die Art der Fortbewegung ist, die zumeist am längsten erhalten bleibt und als Alternative zum Auto förderlich für die Gesundheit ist und zur Reduktion des motorisierten Individualverkehrs beitragen kann. Deswegen beschäftigt sich die vorliegende Arbeit mit dem Zufußgehen im Alter und nimmt dabei eine sozialwissenschaftliche Perspektive ein. Denn der Literaturüberblick in Kapitel 2.2 und der daraus abgeleitete Forschungsbedarf zeigen, dass bei der Erforschung des Zufußgehens im Alter naturwissenschaftlich geprägte Herangehensweisen dominieren, deren Erkenntnisinteresse vor allem auf die funktionalen Zusammenhänge zwischen den körperlichen und kognitiven Fähigkeiten der älteren Menschen und den physischen Gegebenheiten ihrer Umwelt ausgerichtet ist. Wie in Kapitel 2.1.2 näher erläutert, wird dabei im Sinne der sozialwissenschaftlichen Mobilitätsforschung (Canzler und Knie 1998: 29) zwischen Mobilität als potenzielle und Verkehr als realisierte Bewegung unterschieden (Canzler 2013: 922). Mobilität als soziokulturelles Konstrukt (Wilde 2014: 36) ermöglicht es, die in der Literatur vorherrschende Betrachtungsweise um soziale Aspekte zu ergänzen (Canzler und Knie 1998: 29) und den Menschen in den Mittelpunkt der Betrachtung zu rücken (Ahrend 2002: 60). Deswegen ist im Folgenden auch von der fußläufigen Mobilität älterer Menschen die Rede. Zwar ist dieser Ausdruck semantisch nicht ganz korrekt, er verdeutlicht aber den Fokus auf die Mobilität und verweist dadurch auf den sozialwissenschaftlichen Charakter der Betrachtung. Im Gegensatz zur Mobilität von älteren Zufußgehenden, die ja durchaus auch andere Verkehrsmittel umfassen kann, betont der Ausdruck fußläufige Mobilität älterer Menschen zudem den Fokus auf das Zufußgehen.

1.2 Kontext

Wie in Kapitel 3.2.2 in Zusammenhang mit dem Verständnis von Wahrnehmung und in Kapitel 4.1.1 im Hinblick auf die methodologischen Grundannahmen erläutert, ist die Arbeit unter anderem im Sozialkonstruktivismus verortet, der von einer objektivierten und intersubjektiv geteilten Konstruktion der Realität ausgeht, die das zwischenmenschliche Miteinander ermöglicht (Berger und Luckmann 2016: 25f). Die Realität wird dementsprechend nicht allein durch Sinnesdrücke vermittelt, sondern ist immer auch auf eine gedankliche Abstraktion zurückzuführen (Schütz 1982: 3). Eine aus empirischen Daten abgeleitete sozialwissenschaftliche gegenstandsbezogene Theorie, wie sie in Kapitel 5.2.3 als Grundlage zur Beantwortung der Forschungsfragen ausformuliert wird, ist dann eine Konstruktion zweiter Ordnung (Strübing 2013: 40), weil sie aufgrund der unterschiedlichen Relevanzstrukturen von Forschenden und Beforschten immer nur eine Annäherung an das zu erforschende Realitätskonstrukt sein kann (Schütz 1982: 27). In Abhängigkeit vom aktuellen Vorhaben bestimmt die Relevanz-

struktur die Elemente der objektiven Welt und des aktuellen Wissensvorrats, aus denen sich die Realität zusammensetzt (Schütz 1971: 160). Demzufolge haben das wissenschaftliche und theoretische Vorwissen der Forschenden ebenso wie deren Alltagserfahrungen einen Einfluss auf die Konstruktion zweiter Ordnung. Hinzu kommt, dass auch Forschung selbst ein sozialer Vorgang ist und Erhebung und Auswertung immer auch sozialen Aushandlungsprozessen unterworfen sind (Flick 1996: 30). Deshalb ist es erforderlich, das persönliche und wissenschaftliche Vorverständnis und den sozialen Kontext zu reflektieren (Ahrend 2002: 11), damit die gewonnenen Erkenntnisse intersubjektiv nachvollziehbar und überprüfbar sind (Miller 2001: 64). Im Folgenden wird zunächst ein kurzer Überblick über das Projekt gegeben, in dessen Rahmen die Arbeit begonnen wurde. Anschließend wird das Wissenschafts- und Alltagsverständnis des Autors reflektiert.

Die Arbeit wurde im Rahmen der an der TU Berlin angesiedelten und vom Bundesministerium für Bildung und Forschung geförderten interdisziplinären Nachwuchsgruppe FANS begonnen. Das beinhaltet die Wahl des Themas, die Herleitung der Forschungsfragen, die Konzeption des Erhebungs- und Auswertungsdesigns, die Datenerhebung und einen Teil der Auswertung. Ziel von FANS war die an den Bedürfnissen der Nutzenden orientierte Entwicklung und Evaluation eines Assistenzsystems für ältere Zufußgehende. Da sich die meisten Verkehrsunfälle mit älteren Zufußgehenden beim Queren der Straße ereignen (Rytz 2006: 40), sollte das Assistenzsystem mittels verschiedener Sensoren die Fahrbahn detektieren, die Nutzenden durch taktiles Feedback darauf hinweisen und so deren Aufmerksamkeit auf den Verkehr richten (Qureshi et al. 2018: 141). Dadurch sollte sowohl die objektive als auch die subjektive Verkehrssicherheit der Nutzenden erhöht werden. Der interdisziplinären Ausrichtung entsprechend waren Forschende aus den Bereichen Psychologie, Kognitionswissenschaften, Informatik und Humangeografie an der Entwicklung beteiligt.

Methodisch dominierten psychologische Experimentalstudien und ein stark positivistisch geprägtes und an den Naturwissenschaften orientiertes Wissenschaftsverständnis. Dementsprechend war das vorherrschende Menschen- und Altersbild vor allem auf die körperlichen und kognitiven Fähigkeiten beschränkt und am biologischen Alter ausgerichtet. Das Alter wurde als defizitäre Lebensphase aufgefasst, und es interessierten nahezu ausschließlich die daraus resultierenden funktionalen Zusammenhänge mit der Umwelt. Die Erkenntnisse der vorliegenden Arbeit sind eine Weiterentwicklung der im Rahmen von FANS durchgeführten humangeografischen Forschung, die sich den Projektzielen entsprechend mit der Gestaltung der Verkehrsumgebung und der subjektiven Verkehrssicherheit der älteren Zufußgehenden auseinandergesetzt hat. Aus den in Kapitel 1.1 erläuterten Gründen wurde das Erkenntnisinteresse auf die fußläufige Mobilität älterer

Menschen ausgeweitet und im Rahmen der Herleitung der Forschungsfragen in Kapitel 2 auf die subjektive Wahrnehmung fokussiert. Während das auf die in Kapitel 2.1 erläuterten Begriffsverständnisse, den in Kapitel 2.2.3 aus dem Literaturüberblick abgeleiteten Forschungsbedarf und den in Kapitel 2.3.3 dargelegten Erkenntnissen der Vorstudie zurückgeführt werden kann, ist das Bemühen um ein differenziertes Altersbild, die intensive theoretische Auseinandersetzung mit dem Forschungsgegenstand und die in diesem Kapitel vorgenommene Reflexion der eigenen Position zumindest in Teilen als eine als notwendig empfundene Erweiterung des von der Projektleitung vertretenen Wissenschaftsverständnisses und des damit einhergehenden Menschenbilds zu verstehen.

Die mit der humangeografischen Betrachtung einhergehende sozialwissenschaftliche Perspektive spiegelt sich auch im wissenschaftlichen und theoretischen Vorwissen wider. Das gilt für das auf Weber (2006) zurückgehende Verständnis von Handlung als sinnhafte Tätigkeit und die damit in Zusammenhang stehenden Überlegungen, ob Strukturen Voraussetzung oder Ergebnis von Handlungen sind (Rosa et al. 2007: 17), genauso wie für die an den sozialkonstruktivistischen Überlegungen von Schütz (1982) sowie Berger und Luckmann (2016) orientierte Auffassung von Wahrnehmung, die im Gegensatz zu einer kognitionstheoretischen Perspektive auch soziale Prozesse mitberücksichtigt (Werlen 2008: 300). Hinzu kommt ein dezidiertes Raumverständnis, das sich an der auf Einstein (2009) zurückgehenden und von Lefebvre (2007) in die Sozialwissenschaften eingeführten Auffassung eines relationalen Raums orientiert. Im Rahmen von Kapitel 3 wird dieses Vorwissen hergeleitet, begründet und mit dem Erkenntnisinteresse in Zusammenhang gebracht. Auch wenn dabei auf eine Vielzahl verschiedener Quellen zurückgegriffen wird, sind es mit Esser (1999) und Werlen (1997) insbesondere zwei Autoren, die das wissenschaftliche und theoretische Vorwissen sowie den Blick auf den Forschungsgegenstand prägen.

Esser (1999) unterbreitet mit dem in Kapitel 3.1.3 ausführlich beschriebenen Modell der soziologischen Erklärung einen theorieintegrativen Ansatz (Esser 2006: 353) mit dem Ziel, den in der Soziologie vorherrschenden Dualismus aus Struktur- und Handlungstheorien zu überwinden (Esser 1999: 5). Nach dem Verständnis von Merton (1968: 39) handelt sich dabei um eine Großtheorie, die in der vorliegenden Arbeit zur Erklärung von Handlungen in der Situation herangezogen wird. Um die verhaltenstheoretisch geprägte Sozialgeografie stärker handlungstheoretisch auszurichten (Werlen 2008: 300), konzipiert Werlen (1997) mit dem subjektiven Raum einen aus dem Verhältnis der eigenen Körperlichkeit zur physischen Umwelt resultierenden relationalen Raum, der die subjektive räumliche Repräsentation der Bedeutung von Objekten darstellt (Werlen 2008: 327) und mit dem sich das aus der sozialwissenschaftlichen Mobilitätsforschung entlehnte

Konzept des subjektiven Möglichkeitsraums theoretisch unterfüttern lässt. Die Bedeutung der beiden Konzepte für die vorliegende Arbeit zeigt sich daran, dass die Kombination aus dem Modell der soziologischen Erklärung und dem subjektiven Raum der wesentliche Bestandteil des in Kapitel 3.3 erläuterten theoretischen Rahmens sowie auch Teil der in Kapitel 5.2.3 ausformulierten und in Abbildung 36 zusammengefassten Weiterentwicklung zur gegenstandsbezogenen Theorie der fußläufigen Mobilität älterer Menschen ist.

Neben den Gegebenheiten bei FANS und dem theoretischen und wissenschaftlichen Vorverständnis ist es schließlich die auf die Alltagserfahrungen des Autors zurückgehende Perspektive, die sich auf die Betrachtung des Forschungsgegenstandes auswirkt. Die Arbeit wurde aus der Perspektive eines weißen, aus Deutschland stammenden und in deutschen Großstädten aufgewachsenen und lebenden Mannes geschrieben, dessen Hauptverkehrsmittel das Zufußgehen, das Radfahren und der ÖPNV sind. Dabei ist der Verzicht auf das Auto trotz Führerscheins bewusst und nicht durch soziokulturelle oder -ökonomische Barrieren bedingt. Möglich macht es das Leben in der Großstadt und insbesondere die dort zu Verfügung stehende Infrastruktur an Versorgungseinrichtungen und öffentlichen Verkehrsmitteln. Der Blick auf den Forschungsgegenstand ist dementsprechend geprägt durch die beim Zufußgehen, Radfahren und der Nutzung des ÖPNV gesammelten Erfahrungen. Während durch eine auf Kriterien basierende Auswahl der Befragten einer allzu einseitigen Perspektive vorgebeugt werden konnte und beispielsweise für einige der Befragten das Auto einen deutlich höheren Stellenwert hat, konnte durch die Beschränkung der Erhebung auf Berlin die großstädtische Perspektive nicht um zusätzliche Blickwinkel erweitert werden.

1.3 Überblick

Beginnend mit Kapitel 2 ist die Arbeit im Folgenden in (1) Herleitung der Forschungsfragen, (2) Theorie, (3) Methodik, (4) Ergebnisse und (5) abschließendes Fazit untergliedert. Die Herleitung der Forschungsfragen basiert auf den in Kapitel 2.1 erarbeiteten Begriffsverständnissen von Zufußgehen, Mobilität und Alter, dem in Kapitel 2.2.3 aus dem Literaturüberblick abgeleiteten Forschungsbedarf und den in Kapitel 2.3.3 dargelegten Erkenntnissen der als Vorstudie durchgeführten Fokusgruppen. Die Auffassung des Zufußgehens als eines soziomechanischen Vorgangs, der Mobilität als soziokulturelles Konstrukt und des Alters als gesellschaftliche Naturalisierung haben zusammen mit der in der Literatur vorherrschenden Betrachtung funktionaler Zusammenhänge auf der physisch-materiellen Ebene und den aus den Gruppendiskussionen abgeleiteten Zusammenhängen den Fokus auf die subjektive Wahrnehmung gerichtet. Die so erarbeiteten Forschungsfragen, die der Arbeit zugrunde liegen, richten sich dementsprechend

auf die Rolle der subjektiven Wahrnehmung im Kontext der fußläufigen Mobilität älterer Menschen und lauten:

- Woraus resultieren die unterschiedlichen subjektiven Wahrnehmungen der älteren Zufußgehenden?
- Welche Auswirkung hat die subjektive Wahrnehmung auf das Zufußgehen im Alter?
- Welche planerischen Konsequenzen ergeben sich aus der Berücksichtigung der subjektiven Wahrnehmung?

Im Rahmen des Theorieteils in Kapitel 3 wird die Arbeit in Kapitel 3.1.1 zunächst in der Handlungstheorie verortet. Anschließend erfolgt in Kapitel 3.1.2 ein Überblick über die verschiedenen Paradigmen innerhalb der Handlungstheorien. Ausgehend davon wird in Kapitel 3.1.3 das Modell der soziologischen Erklärung nach Esser (1999) für eine theorieintegrative Betrachtung gewählt. Wie am Ende von Kapitel 3.1.3 erläutert, ermöglicht es der theorieintegrative Charakter des Modells der soziologischen Erklärung, das zweckrationale, interpretative und normative Paradigma zu berücksichtigen und zusammen mit der Überwindung des Dualismus aus mikro- und makrostrukturellen Theorien das in Kapitel 2.3.3 erarbeitete und in Abbildung 4 zusammengefasste Konzeptionalisierung der fußläufigen Mobilität älterer Menschen theoretisch abzubilden. Mit der daran anschließenden handlungstheoretischen Begriffseinordnung in Kapitel 3.2 wurde das Verständnis von Handlung, Wahrnehmung und Raum erweitert. Im Zuge dessen wurde die Arbeit in den Sozialkonstruktivismus eingeordnet. Mit dem Konzept des subjektiven Raums nach Werlen (1997) wurde der zweite wesentliche Bestandteil des theoretischen Rahmens eingeführt. In Kapitel 3.3.2 werden dann das Modell der soziologischen Erklärung und der subjektive Raum zum theoretischen Rahmen zusammengeführt, der die aus den Fokusgruppen abgeleitete und in Abbildung 4 dargestellte erste Konzeption der fußläufigen Mobilität älterer Menschen und damit das sozialwissenschaftliche Verständnis von Mobilität theoretisch fundiert.

Der in Kapitel 4 gegebene Überblick über die zur Beantwortung der Forschungsfragen genutzte Methodik beginnt in Kapitel 4.1.1 mit einem Abriss der zugrunde liegenden methodologischen Grundannahmen. Denn die in Kapitel 3.2.2 in Zusammenhang mit der handlungstheoretischen Auseinandersetzung mit Wahrnehmung vollzogene Einordnung der Arbeit in den Sozialkonstruktivismus erfordert eine als Methodologie bezeichnete theoretische Verknüpfung aus Theorie und Methode (Keller et al. 2013: 196). Aus den methodologischen Grundannahmen wurde unter anderem das Ziel, eine gegenstandsbezogene Theorie zu entwickeln, abgeleitet. Sie stellen die Grundlage für die methodologisch begründete Wahl

eines Mixed-Methods-Designs (Kapitel 4.1.2) und der darin enthaltenen Methoden der mobilitätsbiografischen Interviews (Kapitel 4.1.3), der Mobilitätstagebücher (Kapitel 4.1.4) und der Walk Alongs (Kapitel 4.1.5) dar. Das gleiche gilt auch für die anschließende Wahl der auf der Grounded Theory basierenden Situationsanalyse nach Clarke (2012), wobei in Kapitel 4.1.6 zunächst auf die Grounded Theory und aufbauend darauf dann in Kapitel 4.1.7 auf die Situationsanalyse eingegangen wird. Im Anschluss daran wird in Kapitel 4.2 die forschungspraktische Umsetzung des zuvor beschriebenen Erhebungs- und Auswertungskonzepts dargelegt und ein Überblick über den Forschungsprozess gegeben. Zusammen mit dem in Kapitel 4.3 gegebenen Überblick über die erhobenen Daten ermöglicht das die intersubjektive Nachvollziehbarkeit der daraus gewonnenen Erkenntnisse.

Bei den in Kapitel 5 diskutierten Ergebnissen wird in Kapitel 5.1 zunächst auf die Kategorie 'Wahrnehmung' als zentrales Element des Erkenntnisinteresses eingegangen. Sie wird dabei in Kapitel 5.1.1 in den theoretischen Rahmen eingeordnet. Anschließend werden anhand von Interviewexzerpten ihre verschiedenen Unterkategorien erläutert, über die dann mittels Situationsmaps direkte, inhaltliche und theoretische Verbindungen zu anderen Kategorien hergestellt werden. Die daraus gewonnenen Erkenntnisse werden in Kapitel 5.1.5 zusammengefasst und umfassen auf der theoretischen Ebene die Notwendigkeit der Mitberücksichtigung des Konzepts der Relevanzstruktur nach Schütz (1971) und der poststrukturalistisch geprägten Auffassung der Situation nach Clarke (2012), auf der empirischen Ebene die Integration von mit dem Zufußgehen verknüpften Handlungen und der Unterscheidung zwischen situationsspezifischen und -übergreifenden Komponenten und auf der konzeptionellen Ebene die Neuordnung dieser situationspezifischen und -übergreifenden Komponenten sowie die Ergänzung der aus dem Modell der soziologischen Erklärung und dem Konzept des subjektiven Raums abgeleiteten Situationsmodelle und des subjektiven Möglichkeitsraums um die Selbstbilder und den Kausalzusammenhang. Anschließend werden in Kapitel 5.2.1 die aus dem Begriffsverständnis, der Theorie und den empirischen Erkenntnissen abgeleiteten Komponenten und in Kapitel 5.2.2 die im Rahmen des Forschungsprozesses identifizierten Zusammenhänge zusammengefasst, bevor in Kapitel 5.2.3 daraus die gegenstandsbezogene Theorie der fußläufigen Mobilität älterer Menschen ausformuliert wird. Darin wird die fußläufige Mobilität älterer Menschen als das Ergebnis der wechselseitigen Beziehung zwischen dem aus den Situationsmodellen, dem subjektiven Möglichkeitsraum, der Selbstbilder und dem Kausalzusammenhang zusammengesetzten Realitätskonstrukt und dem durch die Relevanzstruktur bestimmten Ausschnitt der dynamischen und ko-konstitutiven Verkehrssituation konzipiert. Aufbauend darauf werden dann in Kapitel 5.3 die in Kapitel 2 hergeleiteten Forschungsfragen beantwortet.

Im Fazit in Kapitel 6 wird ein abschließender Überblick über die Arbeit gegeben. Dazu werden in Kapitel 6.1 zunächst die Ergebnisse der Arbeit zusammengefasst und ein kurzes Fazit gezogen. Im Anschluss daran werden in Kapitel 6.2 die Ergebnisse kritisch diskutiert, indem auf die erhobenen Daten eingegangen und der in Kapitel 1.2 dargelegte Blickwinkel reflektiert wird, um so den Geltungsbereich der Erkenntnisse abzustecken. Abschließend wird in Kapitel 6.3 ein Ausblick über die Möglichkeiten gegeben, die sich aus den gewonnenen Erkenntnissen für die sozialwissenschaftliche Mobilitätsforschung und daran anschließende Studien ergeben.

2 Herleitung der Forschungsfragen

„Ja ich nehm mehr wahr. Weil in der Zeit in meiner Arbeitszeit, da stand ich sehr unter Zeitdruck. Also ich musste powern und naja mit Familie und was alles so da dranhängt. Und da hab ich oftmals gar nicht so viele nicht gesehen ich hab es nur getan.“ Erhebung 6, Mobilitätsbiografie, Pos. 285

Im Folgenden werden die dieser Arbeit zugrunde liegenden Forschungsfragen hergeleitet. Auf diese Weise wird geklärt, welcher Aspekt des Zufußgehens im Alter erforscht wird. Dazu werden zunächst in Kapitel 2.1 die Begriffe Zufußgehen, Mobilität und Alter näher betrachtet und aufbauend darauf das Verständnis der fußläufigen Mobilität älterer Menschen dargelegt. Anschließend wird in Kapitel 2.2 ein Überblick über die Literatur zum Zufußgehen im Alter gegeben. Zudem wird vor dem Hintergrund des zuvor erarbeiteten Begriffsverständnisses der Forschungsbedarf ermittelt. Dieser wird in Kapitel 2.3 zusammen mit dem Begriffsverständnis im Rahmen einer Vorstudie weiter geschärft, bevor schließlich in Kapitel 2.4 die Forschungsfragen ausformuliert werden.

2.1 Begriffsklärung

Das Ziel dieses Kapitels ist die nachvollziehbare Herleitung der Begrifflichkeiten, die den im Fokus dieser Arbeit stehenden Forschungsgegenstand beschreiben. Dazu werden die Begriffe Zufußgehen (Kapitel 2.1.1), Mobilität (Kapitel 2.1.2) und Alter (Kapitel 2.1.3) zunächst einzeln betrachtet und anschließend in Kapitel 2.1.4 zum Verständnis der fußläufigen Mobilität älterer Menschen zusammengeführt. Dieses Verständnis bildet den Ausgangspunkt für die weiteren Betrachtungen und wird im Zuge der Vorstudie, der Erarbeitung des theoretischen Rahmens und der Ausformulierung der gegenstandsbezogenen Theorie kontinuierlich weiterentwickelt.

2.1.1 Zufußgehen

Zufußgehen ist die natürliche (Bracher 2016: 266), die ursprünglichste (Deffner 2011: 362) und grundlegendste (Bean et al. 2008: 2829) Form menschlicher Fortbewegung. Es ist ein integraler Bestandteil nahezu aller Wege, die unabhängig vom Verkehrsmittel meistens auch fußläufige Etappen enthalten (Deffner 2011: 365). Bei der Nutzung öffentlicher Nahverkehrsmittel beispielsweise wird der Weg zur oder von der Haltestelle in den meisten Fällen zu Fuß zurückgelegt (Hillnhütter 2016: 7). Aber auch als Hauptverkehrsmittel ist es tief im Alltag verwurzelt und mit Wegezwecken wie Versorgung, Freizeit, Arbeit oder Ausbildung verbunden (Pfaffenbichler et al. 2016: 20). Hier geht es zumeist unhinterfragt und oftmals sogar unbemerkt vonstatten (Wunderlich 2008: 125). Es ist derart routiniert, dass es unbewusst ablaufenden Körperfunktionen ähnelt (Schütz und

Luckmann 2003: 161). Zufußgehen kann aber auch zum reinen Selbstzweck betrieben werden (Lindelöw 2016: 11) und je nach Kontext mit unterschiedlichen Bedeutungszuschreibungen verknüpft sein. Flanieren beispielsweise gilt als kreative Auseinandersetzung mit den sozialen und kulturellen Aspekten des urbanen Raums (Rosenthal 2017: 77). Pilgern wiederum ist eine meditative und religiöse Praxis, bei der dem Zufußgehen eine spirituelle Bedeutung beigemessen wird (Sieferle 2017: 96). Am gängigsten ist aber wohl das Spazieren, bei dem Zeitvertreib, die Bewegung im Freien und Erholung die primären Motive darstellen (Dreyer et al. 2010: 24).

Beim Zufußgehen selbst findet ein ständiger, unmittelbarer Austausch mit der Umwelt statt (Deffner 2011: 367). Über sensorische Schnittstellen wie den Augen und mechanischen Kontaktpunkten wie den Füßen interagieren die Zufußgehenden unmittelbar mit ihrer direkten Umgebung (Sturm 2012: 232). Da dies sowohl die physische als auch die soziale Umwelt betrifft (Rybråten et al. 2019: 63), bezeichnet Middleton (2010: 576) das Zufußgehen als soziomechanischen Vorgang, der einerseits auf der sozialen und andererseits auf der mechanischen Ebene stattfindet. So ist das ständige Antizipieren der Bewegungen der anderen Verkehrsteilnehmenden, um Gangart, Richtung und Tempo mit diesen zu koordinieren, ein hochkomplexer sozialer Vorgang (Ingold 2011: 43). Dazu ist insbesondere im städtischen Kontext die Umgebung mit unterschiedlichen Sinngehalten aufgeladen, die von Wohnviertel und Gewerbegebieten über historische und heilige Stätten bis hin zu subkulturellen Szenen reichen (Macauley 2000: 3). Diese werden beim Zufußgehen um zusätzliche subjektive Sinnzuschreibungen ergänzt (Rybråten et al. 2019: 65). Aus dem unmittelbaren Erleben der durchlaufenen Umwelt resultieren bedeutungsvolle Erfahrungen, die subjektive Wahrnehmungen von Wegen und Orten generieren (Wunderlich 2008: 132). Wie beispielsweise beim Flanieren oder Pilgern, kann aber auch das Zufußgehen selbst mit Sinn- und Bedeutungszuschreibungen verknüpft sein (Rybråten et al. 2019: 63). Ebenso spiegelt sich der soziale und kulturelle Kontext eines Menschen in der Gangart wider, die beispielsweise militärisch oder zivil sein kann, aber auch zwischen Angehörigen unterschiedlicher Epochen und Kulturkreise variiert (Schütz und Luckmann 2003: 161).

Auf der mechanischen Ebene sind es zunächst körperliche Voraussetzungen, wie der Körperbau, das Zusammenspiel bestimmter Muskelgruppen (Lovejoy 1988: 121ff) oder der notwendige Energiebedarf (Weidmann 1993: 86), die das Zufußgehen überhaupt erst ermöglichen. Über 1.000 Muskeln, mehr als 200 Knochen und etwa 100 Gelenke sind beim Gehen involviert (Prince et al. 1997: 129). Dementsprechend entscheidet auf der mechanischen Ebene die individuelle körperliche Konstitution darüber, wie sich die Interaktion mit der Umwelt gestaltet, und

ob potenzielle Barrieren, wie beispielsweise Unebenheiten oder Treppen, für den jeweiligen Menschen ein tatsächliches Hindernis darstellen (Reid 2008: 106). Ähnlich wie auf der sozialen Ebene sind es hier Erfahrungen im Hinblick auf Zugänglichkeit oder Begehbarkeit, die darüber entscheiden, ob eine potenzielle Barriere aus einer subjektiven Perspektive als solche wahrgenommen wird oder nicht (Carnegie et al. 2002: 151). So sind es insbesondere Menschen mit körperlichen Einschränkungen, die solche Barrieren überhaupt erst registrieren (Wennberg et al. 2009: 285).

Es ist demnach das soziale und mechanische Zusammenspiel aus Umwelt und Individuum, das zu unterschiedlichen Arten und Ausprägungen des Zufußgehens führt (Hillnhütter 2016: 51). Da das Zufußgehen die am weitesten verbreitete Art der Fortbewegung ist, handelt es sich bei Zufußgehenden um eine große und diverse Gruppe von Menschen (Reid 2008: 105). Entsprechend groß ist die Bandbreite an inter- und intraindividuellen Variationen von Geschwindigkeit und Rhythmus beim Zufußgehen (Wunderlich 2008: 133). Begünstigt wird dies durch die im Vergleich zu anderen Arten der Fortbewegung großen Entscheidungsfreiräume, die den Zufußgehenden zur Verfügung stehen (Ohm 2016: 5). Anders als bei der Nutzung von Fahrzeugen gibt es beim Zufußgehen keinen Wendekreis oder Bremsweg. Auch Park- oder Abstellplätze sind nicht notwendig. Somit ist es Zufußgehenden möglich, jederzeit die Gehrichtung und -geschwindigkeit zu ändern, stehenzubleiben oder weiterzugehen (Hillnhütter 2016: 10). Auch die Routenwahl kann vergleichsweise flexibel erfolgen, nach individuellen Vorlieben getroffen und angepasst werden (Ohm 2016: 5). Dadurch ist es möglich, sich spontan auf unterschiedliche Art mit der Umgebung auseinanderzusetzen und beispielsweise mit anderen Passanten in Kontakt zu treten, Gebäude zu betreten, Hindernissen auszuweichen, Pausen einzulegen (Hillnhütter 2016: 10) oder etwaige eigene Defizite zu kompensieren (Middleton 2010: 586).

Zufußgehen ist somit interindividuell verschieden und variiert in Abhängigkeit von Ort, Zeit und Situation (Lindelöw 2016: 19). Aufgrund der Unmittelbarkeit im Austausch mit der Umwelt (Deffner 2011: 367) stellen Zufußgehende zudem einen höheren Anspruch an diese, als es zum Beispiel Autofahrende tun (Knoflacher 1996: 135). Deswegen lässt sich der Fußverkehr im Gegensatz zu anderen Arten der Fortbewegung mittels mathematischer oder standardisierter Verfahren nur unzureichend erfassen (Bracher 2016: 267). Zufußgehen als soziomechanischer Vorgang ist ein Zusammenspiel aus Körper, Geist und Umwelt, der die integrierte Betrachtung physisch-materieller und soziokultureller Gegebenheiten erfordert (Rybråten et al. 2019: 64). Deren objektive Eigenschaften spielen dabei genauso eine Rolle wie die subjektiv wahrgenommenen Möglichkeiten des Zufußgehens (Lund 2003: 427).

2.1.2 Mobilität

Sowohl umgangssprachlich als auch im wissenschaftlichen Kontext ist Mobilität eine zunehmend positiv besetzte Begrifflichkeit (Canzler und Knie 1998: 30). So wird vom Zeitalter der Bewegung gesprochen (Schroer 2019: 167) und Mobilität als grundlegendes Attribut moderner Gesellschaften verstanden (Schneider et al. 2016: 502). Im Rahmen des New Mobilities Paradime oder auch Mobilitates Turn wird Mobilität gar als konstituierend für moderne Gesellschaften angesehen (Sheller und Urry 2006: 209). Umso mehr verwundert es, dass es bislang an einem einheitlichen Begriffsverständnis mangelt (Holzapfel 2012: 6). Vielmehr existieren in der Wissenschaft zeitgleich unterschiedliche und teilweise gegensätzliche Auffassungen von Mobilität (Schwedde et al. 2018: 6). So kann beispielsweise unterschieden werden zwischen (1) Mobilität als Beweglichkeit, also als potenzielle Bewegung, (2) Mobilität als tatsächliche Bewegung und (3) Mobilität als Beweglichkeit und Bewegung (Gerike 2004: 23). Schon dieses erste Beispiel verdeutlicht die Bandbreite des Mobilitätsbegriffs, der in Abhängigkeit vom Kontext unterschiedlich aufgefasst wird und auf verschiedenen Ebenen Anwendung findet.

In der wissenschaftlichen Auseinandersetzung wird zumeist zwischen geistiger, sozialer und physischer Mobilität unterschieden (Kemen 2016: 7). Geistige Mobilität bezeichnet die kognitiven Fähigkeiten, die dazu nötig sind, neue Ideen zu generieren und aus gewohnten Denkmustern auszubrechen (Wilde 2014: 35). Gemeint ist das Maß an geistiger Flexibilität, das es einem ermöglicht, neue Denkansätze zu entwickeln und gedanklich neue Wege zu beschreiten (Stöppler 2002: 16). Soziale Mobilität bezieht sich auf eine Veränderung der sozialen Position, indem ein Wechsel zwischen sozialen Gruppen oder Schichten stattfindet (Geißler 2014: 311). Dabei bezeichnet horizontale soziale Mobilität einen Positionswechsel innerhalb des gleichen sozialen Status, wohingegen vertikale soziale Mobilität mit einem sozialen Auf- oder Abstieg verbunden ist (El-Mafaalani 2012: 41). Räumliche Mobilität wird zumeist mit physischer Mobilität gleichgesetzt, kann aber auch die Bewegung von Daten und Informationen im virtuellen Raum bezeichnen (Scheiner und Kasper 2003: 320). Im Hinblick auf die räumliche Mobilität von Menschen lässt sich nochmals zwischen residenziell, in Form eines permanenten Wohnortswechsels, und zirkulär, im Sinne von wiederkehrend und mit identischem Start- und Endpunkt, differenzieren (Schneider 2005: 90).

Während der Mobilitätsbegriff und insbesondere das Verständnis von sozialer Mobilität in der Soziologie bereits seit den 1920er-Jahren zur Anwendung kommen (Gerike 2004: 22), ist die Übertragung auf verkehrliche Phänomene verhältnismäßig neu (Gather et al. 2008: 23). Es markiert den Beginn einer differenzierteren und stärker sozialwissenschaftlich geprägten Betrachtungsweise, die neben

ökonomischen und technischen Gesichtspunkten auch soziale Komponenten berücksichtigt (Canzler und Knie 1998: 29) und das Individuum in das Zentrum der Betrachtung rückt (Ahrend 2002: 60). In diesem Zusammenhang steht vor allem die Unterscheidung zwischen Mobilität und Verkehr für einen Paradigmenwechsel (Wilde 2014: 35). Demnach bezeichnet Mobilität die potenzielle Bewegung, also die Möglichkeit, sich fortzubewegen, wohingegen Verkehr die Realisierung, also die tatsächliche Ortsveränderung beschreibt (Canzler 2013: 922). Das Möglichkeitserweiternde Moment von Mobilität beschränkt sich dabei nicht nur auf eine etwaige Ortsveränderung, sondern ist dadurch auch mitbestimmend für die Art und Anzahl möglicher Aktivitäten (Wilde 2014: 36). Diese klare begriffliche Abgrenzung erscheint in mehrerlei Hinsicht als sinnvoll. Es trägt dazu bei, den Mobilitätsbegriff zu präzisieren und nicht durch die zusätzliche Unterscheidung zwischen potenzieller und realisierter Mobilität noch weiter aufzublähen (Gerike 2004: 34). Zudem eröffnet es neue Perspektiven, da so zwischen Verkehr als statistische Größe auf der systematischen Ebene und Mobilität als soziokulturelles Konstrukt auf Ebene des Subjekts unterschieden werden kann (Wilde 2014: 36). Mobilität ist aber nicht bloß die Voraussetzung für Verkehr, sondern wird auch durch vorangegangene Erfahrungen bei der Fortbewegung beeinflusst (Ahrend 2002: 60). Dementsprechend bezeichnen Schwedes et al. (2018) Mobilität und Verkehr im Vorwort ihres Begriffskanons auch als zwei Seiten einer Medaille.

Während Canzler und Knie (1998: 30) Mobilität als geistige Bewegung in Möglichkeitsräumen auffassen, wird sie in anderen Veröffentlichungen mit dem Möglichkeitsraum (Schulz 2003: 72) beziehungsweise dem individuellen Möglichkeitsraum (Schwedes et al. 2018: 5) gleichgesetzt. Der Möglichkeitsraum ist mehrdimensional und beinhaltet auf der horizontalen Ebene die geografischen Gegebenheiten und auf der vertikalen Ebene das Vorhandensein materieller und geistiger Ressourcen (Canzler und Knie 1998: 31). Für Schulz (2003: 72) bildet er damit die Schnittmenge zwischen sozialer und räumlicher Mobilität. Das bedeutet, dass bei der Betrachtung von Mobilität sowohl strukturelle als auch individuelle Parameter und deren Interdependenzen berücksichtigt werden müssen. Relevante strukturelle Parameter sind die Raum- und Siedlungsstruktur, die Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln und zeitliche Zwänge, wohingegen soziodemografische Aspekte und persönliche Präferenzen die individuellen Parameter darstellen (Jarass 2012: 25). Bei Canzler und Knie (1998: 30) bestimmt die geistige Beweglichkeit eines Menschen die maximale Ausdehnung des Möglichkeitsraums mit der Begründung, dass außerhalb des geistigen Horizonts Fortbewegung weder gedacht noch umgesetzt werden kann.

Denn soziale und räumliche Wirklichkeiten sind Konstrukte der subjektiven Wahrnehmung (Busch-Geertsema et al. 2016: 762), weswegen eine Unterschei-

dung zwischen objektiven Möglichkeiten und deren subjektiver Wahrnehmung wie beispielsweise bei Gerike (2004: 34f) sinnvoll erscheint. Bei Schwedes et al. (2018: 5) ergibt die subjektive Wahrnehmung des sich aus räumlichen, physischen, ökonomischen und gesellschaftlichen Gegebenheiten zusammensetzenden objektiven Möglichkeitsraums den individuellen Möglichkeitsraum, der mit Mobilität gleichgesetzt wird. In der vorliegenden Arbeit wird dagegen zwischen dem objektiv erfassbaren individuellen Möglichkeitsraum und dem aus der subjektiven Wahrnehmung resultierenden subjektiven Möglichkeitsraum unterschieden. Grundlage dafür ist das an Weichhart (2008: 138) angelehnte Menschenbild, bei dem das Ego, unterteilt in Individuum, Subjekt und Person, den inneren Kern des Menschen repräsentiert. Sehr vereinfacht ausgedrückt trägt das Individuum die Merkmale, während das Subjekt die Quelle von Kontingenz darstellt (ebd.: 139). Der individuelle Möglichkeitsraum ist demnach die objektiv fassbare Kombination aus den Merkmalen des Individuums und dessen Umwelt, die sowohl die maximal zurücklegbare Distanz als auch die Anzahl der Möglichkeiten zur Verrichtung von Aktivitäten determiniert. Aus deren subjektiver Wahrnehmung resultiert dann der subjektive Möglichkeitsraum, der als Konstrukt des Subjekts dem von Canzler und Knie (1998: 30) als geistigen Horizont bezeichneten Ausschnitt des individuellen Möglichkeitsraums entspricht, in dem Mobilität als geistige Bewegung stattfindet und der die gedankliche und damit auch die tatsächliche Umsetzung der Fortbewegung determiniert.

2.1.3 Ältere Menschen

Das Verständnis für die Gruppe der älteren Menschen ist eng mit dem Begriff des Alters verknüpft. Dieser ist allerdings schwer zu greifen, da es an einer allgemeingültigen, auf Fakten basierenden Definition mangelt (Pohlmann et al. 2012: 35). Umgangssprachlich ist zumeist das kalendarische beziehungsweise chronologische Alter gemeint, das sich auf die Anzahl der Lebensjahre bezieht (Oswald 2008: 2). Als solches ist das Alter eines der dominierenden Strukturprinzipien moderner Gesellschaften (Schweppe 2006: 342). Es determiniert in unterschiedlichen Lebensbereichen die Handlungsoptionen einer Person, deren gesellschaftliche Stellung und die an sie gestellten Erwartungen (Schroeter und Künemund 2010: 393). Altersgrenzen regeln unter anderem den Übergang von der Erwerbstätigkeit in den Ruhestand und den damit einhergehenden Zugang zu sozialen Sicherungssystemen (Kohli 2000: 16). Zugleich markiert das in diesem Zusammenhang festgelegte und lange Zeit gültige Renteneintrittsalter von 65 Jahren gemeinhin den Beginn der Phase des höheren Lebensalters (Oswald 2008: 2). Wie wenig aussagekräftig solche am kalendarischen Alter orientierten Altersgrenzen sind, zeigt die Möglichkeit, in verschiedenen sozialen Kontexten unterschiedlich alt sein zu können (Schroeter und Künemund 2010: 398). In der Werbewirtschaft beispielsweise markiert das 50. Lebensjahr den Austritt aus der werberelevanten

Zielgruppe und damit den Beginn der Altersphase (Poddig 2006: 211), wohingegen im Profifußball 30-Jährige bereits als alt angesehen werden (Schroeter und Künemund 2010: 398).

Ein rein am kalendarischen Alter orientiertes Verständnis ist somit nicht ausreichend. Vielmehr ist Alter als mehrdimensionaler Begriff zu verstehen, der verschiedene Formen des Alters beinhaltet (Kohli 2013: 11). Am gängigsten ist dabei die Unterscheidung zwischen biologischem, psychischem und sozialem Alter (Schroeter und Künemund 2010: 398). Das biologische Alter beschreibt einen letztendlich irreversiblen Prozess, der aufgrund von körperlichen und organischen Funktionsverlusten zum Tod des Organismus führt (Zniva 2007: 40). Ein höheres Lebensalter stellt in diesem Kontext aber nicht die Ursache für etwaige Gebrechen dar, sondern erhöht lediglich die Wahrscheinlichkeit für deren Auftreten (Pohlmann et al. 2012: 28). Das soziale Alter meint die Zugehörigkeit zu gesellschaftlich abgegrenzten Altersphasen und -gruppen (Kohli 2013: 11). Wie die Beispiele der Werbewirtschaft oder des Profifußballs zeigen, sind diese an soziokulturell geprägte Konventionen gekoppelt und beeinflussen dadurch die gesellschaftliche Wahrnehmung des kalendarischen Alters (Pohlmann et al. 2012: 36). Das Renteneintrittsalter zeigt aber auch, dass das soziale Alter konkrete monetäre Konsequenzen nach sich zieht (Kohli 2000: 16), das soziale Umfeld neu ordnet und die Möglichkeiten zur sozialen Teilhabe mitbestimmt (Kruse et al. 2002: 11). Das psychische Alter bezieht sich auf das personale System und beinhaltet unter anderem die persönliche Entwicklung und das subjektiv wahrgenommene Alter (Schroeter und Künemund 2010: 398). Es kann als eine Art Bindeglied zwischen biologischem und sozialem Alter verstanden werden, da es sowohl von hirnganischen Alterungsprozessen als auch von soziokulturellen Strömungen beeinflusst wird (Wahl und Schmitt 2010: 427). Die subjektive Wahrnehmung beeinflusst dabei die Ausgestaltung des höheren Lebensalters (Baltes 1996: 397) sowie die Lebenszufriedenheit und -erwartung (Oswald 2008: 3).

In der gerontologischen Forschung hat sich mittlerweile die Überzeugung durchgesetzt, dass Alter und Altern in erster Linie soziale Phänomene darstellen und die Vorgänge auf der biologischen Ebene eher zweitrangig sind (Amrhein 2004: 55). Wie auch bei anderen Formen gesellschaftlicher Naturalisierung wie dem Geschlecht, sind die biologischen Aspekte vielmehr die Ausgangslage für die soziale Konstruktion des Alters (Kohli 2013: 12). Mehrere miteinander konkurrierende Altersbilder bestimmen die Rolle, die Eigenschaften und den gesellschaftlichen Nutzen einer Altersgruppe (Pichler 2010: 415). Es sind Vorstellungen, Konzepte und Stereotypen, basierend auf gesellschaftlichen Normen, die einer anhaltenden diskursiven Validierung ausgesetzt sind (Göckenjan 2010: 403).

Altersbilder können dabei sowohl auf der Makroebene strukturbildend wirken als auch auf der Mikroebene zu individuellen Handlungsaktivierungen führen (Amrhein und Backes 2007: 105). Durch die Festlegung von Altersgrenzen und -gruppen strukturieren sie den Lebenslauf, wie das Beispiel des Renteneintrittsalters gezeigt hat, und determinieren die objektiv vorhandenen Möglichkeiten. Zugleich wirken sie sich auf die Altersidentität aus und determinieren dadurch die subjektiv wahrgenommenen Handlungsmöglichkeiten (Aner und Richter 2018: 283). Alter ist demnach keine real existierende Wirklichkeit, sondern geprägt durch Vorstellungen und soziale Praktiken (Schroeter und Künemund 2010: 396).

Eine Konsequenz daraus ist, dass das Alter und die daran gekoppelten Begriffsverständnisse auch in der Wissenschaft stetig variieren (Aner und Richter 2018: 282). So war das höhere Alter nicht nur im kollektiven Bewusstsein, sondern auch in wissenschaftlichen Diskursen lange als vornehmlich defizitäre Lebensphase verankert (Böhnisch 2010: 187). Mittlerweile hat sich dieses Verständnis zugunsten einer differenzierteren Betrachtung gewandelt, die den Individualisierungstendenzen im Alter stärker Rechnung trägt (Schweppe 2006: 345). Oswald (2008: 3) geht beispielsweise davon aus, dass die interindividuellen Unterschiede innerhalb der Gruppe der älteren Menschen größer sind als die zwischen anderen Altersgruppen. Dies wird zum einen auf unterschiedliche Faktoren, wie etwa momentane und bisherige körperliche und kognitive Aktivitäten, und die Anzahl, Art und Expositionsdauer von unterschiedlichen Risikofaktoren und Erkrankungen zurückgeführt (Brandes und Walter 2007: 217). Zum anderen vergrößert die Enttraditionalisierung beziehungsweise Pluralisierung moderner Gesellschaften auch für ältere Menschen den sozialen Raum, in dem sie sich bewegen (Mader 1994: 95). Dies führt zu stärker individuell ausgestalteten Lebensformen, die neue Handlungsmöglichkeiten und -anforderungen mit sich bringen (Schweppe 2013: 20f). Insbesondere ab den Nachkriegsjahrgängen finden sich aufgrund gesellschaftlicher Entwicklungen, wie Bildungsexpansion, Emanzipation und Partizipation an politischen und gesellschaftlichen Prozessen, vermehrt individuell ausgeprägte Lebensformen (Kramer und Pfaffenbach 2007: 394). Die zunehmend verbesserte Lebensqualität, die damit einhergehende höhere Lebenserwartung und die daraus resultierende Ausdehnung der Altersphase verstärken diese Individualisierungstendenzen zusätzlich (Kade 1994: 17f). Das Alter, insbesondere das fortgeschrittene Alter, ist somit weniger ein Zustand als vielmehr eine mehrdimensionale Erfahrung, die sowohl zwischen Individuen und Gesellschaften als auch im Verlauf der Zeit variieren kann (Ziegler 2010: 205).

Die damit einhergehende Forderung, der zunehmenden Individualisierung im Alter theoretisch und methodisch Rechnung zu tragen (Amrhein 2004: 55), spiegelt sich einerseits in der Forderung nach stärker qualitativ geprägten empirischen

Zugängen zur Gruppe der älteren Menschen (bspw. Buchen und Maier 2008 oder Wahl und Schmitt 2010) und andererseits in der Differenzierung wissenschaftlicher Altersbilder wider. So gibt es beispielsweise die Unterscheidung zwischen *Old Agern*, *Best Agern* und *Old Kids*, die auf unterschiedlichen Lebenskonzepten und -vorstellungen von über 50-Jährigen basiert (Poddig 2006: 214). Noch differenzierter ist die Betrachtung bei Kramer und Pfaffenbach (2007), die zwischen sieben verschiedenen Typen älterer Menschen unterscheiden und deren Eigenschaften und Einstellungen mittels Zeitschriften und deren Zielpublikum beschreiben. Dementsprechend liegt auch der vorliegenden Arbeit ein differenziertes Altersbild zugrunde, das über die drei Dimensionen biologisches, psychisches und soziales Alter abgebildet wird, da diese, wie in Kapitel 2.1.4 näher erläutert und in Abbildung 1 dargestellt, mit den im Mobilitätsverständnis zur Anwendung kommenden Dimensionen des Egos kompatibel sind. Trotz dieser differenzierten Betrachtung muss sich eine Abgrenzung der Gruppe der älteren Menschen am kalendarischen Alter orientieren, ohne das eine klare Grenzziehung ansonsten nur schwer möglich wäre. Aus pragmatischen Gründen markiert das ehemalige Renteneintrittsalter von 65 Jahren den Übergang zur Gruppe der älteren Menschen, da diese Altersgrenze in quantitativen Studien und Statistiken immer noch häufig Verwendung findet und somit als Vergleichsgröße herangezogen werden kann beziehungsweise die hier erarbeiteten Erkenntnisse daran anschlussfähig sind.

2.1.4 Fußläufige Mobilität älterer Menschen

Ausgehend von den vorangegangenen Begriffsklärungen wird im Folgenden das dieser Arbeit zugrunde liegende Verständnis der fußläufigen Mobilität älterer Menschen erarbeitet. Das Ziel ist es, den Forschungsgegenstand aus einer sozialwissenschaftlichen Perspektive zu fassen und einen Ausgangspunkt für das weitere Vorgehen zu schaffen. Sehr knapp zusammengefasst haben die bisherigen Erläuterungen gezeigt, dass Zuzußgehen, Mobilität und Alter mehrdimensionale Begriffe sind, die auf unterschiedliche Weise den Austausch des Menschen mit seiner Umwelt auf der soziokulturellen und der physisch-materiellen Ebene beinhalten. Das in Kapitel 2.1.2 erörterte Konzept des Möglichkeitsraums ermöglicht es, die bislang getrennt voneinander betrachteten Begriffe zusammenzuführen und die verschiedenen Dimensionen und Ebenen in eine ganzheitliche Betrachtung zu integrieren. Das Hauptaugenmerk liegt dabei auf Mobilität und Alter. Hierbei handelt es sich, anders als beim Zuzußgehen, um wissenschaftliche Konzepte, die entsprechend auf einer konzeptionellen Ebene miteinander in Verbindung gebracht werden können. Zudem lassen sich die für das Verständnis von Zuzußgehen als sozio-mechanischen Vorgang relevanten physisch-materiellen und soziokulturellen Gegebenheiten, sowie die subjektive Wahrnehmung über Alter und Mobilität berücksichtigen. Das Ergebnis ist das in Abbildung 1 dargestellte Koordinatensystem, das die aus der Literatur abgeleiteten Komponenten

der fußläufigen Mobilität älterer Menschen anordnet und diese, ausgehend vom aktuellen Erkenntnisstand, zueinander in Beziehung setzt.

Wie in Kapitel 2.1.2 dargelegt, wird in der vorliegenden Arbeit zwischen dem individuellen und dem subjektiven Möglichkeitsraum unterschieden. Der individuelle Möglichkeitsraum ist die objektiv fassbare Kombination aus den Merkmalen des Individuums und dessen Umwelt. In Anlehnung an die Konzeption des Möglichkeitsraums nach Canzler und Knie (1998: 30f) ist der individuelle Möglichkeitsraum eine Schnittmenge aus zwei Dimensionen. Bei Canzler und Knie (1998: 30f) handelt es sich um die horizontale Dimension, mit der sie den geografischen Raum meinen, der die Möglichkeiten zur physischen Fortbewegung bestimmt, und die vertikale Dimension, die geistige und materielle Ressourcen beinhaltet. Allerdings wird die Wechselwirkung zwischen geografischem Raum und den Eigenschaften des Individuums, die gerade im Kontext des Zufußgehens von Bedeutung ist, nicht thematisiert. Stattdessen sind die kognitiven Repräsentationen ebenfalls Teil der horizontalen Dimension, die in der vorliegenden Arbeit dem subjektiven Möglichkeitsraum zugeordnet werden. Wenn die geistigen Ressourcen Teil der vertikalen Dimension sind, fehlt es in der Konzeption von Canzler und Knie (1998) zudem an einer klaren Abgrenzung zur horizontalen Dimension, da diese, wie in Kapitel 3.2.2 dargelegt, eng mit den kognitiven Repräsentationen verknüpft ist. Um die Wechselwirkung zwischen Individuum und Umwelt stärker zu betonen und eine klarere Trennung zu schaffen, wird im Folgenden nicht von der horizontalen und vertikalen, sondern der physisch-materiellen und der soziokulturellen Dimension gesprochen, aus deren Schnittmenge der individuelle Möglichkeitsraum resultiert. Beide beziehen sich sowohl auf das merkmalttragende Individuum als auch auf dessen Umwelt. Die physisch-materiellen und die soziokulturellen Eigenschaften des Individuums treten in Wechselwirkung mit seiner physisch-materiellen und soziokulturellen Umwelt, deren Gegebenheiten von dessen raumzeitlicher Verortung darin abhängig sind.

Dementsprechend verbindet der individuelle Möglichkeitsraum auf der physisch-materiellen und der sozio-kulturellen Ebene das Individuum mit der Umwelt. Wie in Kapitel 2.1.2 bereits erläutert wird, das Individuum in der vorliegenden Arbeit als ein Teil des Egos verstanden, das zudem noch das Subjekt und die Person umfasst und den inneren Kern des Menschen darstellt (Weichhart 2008: 138). Das Individuum trägt die Merkmale, das Subjekt ist die Quelle von Kontingenz, und die Person meint die Bestimmtheit durch die Übernahme von Rollen, Werten und Erwartungen als Teil eines sozialen Systems (ebd.: 138). Während Individuum und Umwelt den individuellen Möglichkeitsraum ergeben und das Subjekt durch die subjektive Wahrnehmung daraus den subjektiven Möglichkeitsraum

konstruiert, bestimmt die Person durch die soziale Verortung des Menschen dessen Möglichkeiten indirekt mit, indem sie dem Individuum Eigenschaften zuweist. So kann beispielsweise die Zugehörigkeit zu einer sozialen Gruppe dazu führen, dass bestimmte Orte nicht betreten werden dürfen. Die Zugehörigkeit zu einer sozialen Gruppe und die damit einhergehende Rolle sind Teil der Person, die daraus resultierende Eigenschaft der Zugangsberichtigung ist als Merkmal Teil des Individuums. Gleiches gilt für den Zugang zu medizinischer Versorgung oder sozialen Sicherungssystemen, die zudem die Eigenschaften Gesundheit und materielle Ressourcen mitbeeinflussen. Doch auch wenn der Einfluss der Person, so wie er hier verstanden wird, sich nur indirekt auf die Möglichkeiten zur Fortbewegung auswirkt, muss auch dieser Aspekt des Egos berücksichtigt werden, da er das Zustandekommen des individuellen Möglichkeitsraums miterklärt. Dementsprechend verknüpft die Kombination aus individuellem und subjektiven Möglichkeitsraum nicht nur das Individuum mit der Umwelt, sondern auch das Subjekt und die Person und damit das Ego.

Diese differenzierte Konzeption des Egos ist zudem anschlussfähig an die drei Altersdimensionen biologisch, psychisch und sozial, wie sie in Kapitel 2.1.3 beschrieben wurden. Das biologische Alter, das sich auf die körperlichen und organischen Funktionsverluste bezieht (Zniva 2007: 40), stellt einen Teil der physisch-materiellen Eigenschaften des Individuums dar. Das psychische Alter, das unter anderem die persönliche Entwicklung und das subjektiv wahrgenommene Alter beinhaltet (Schroeter und Künemund 2010: 398), entspricht dem Subjekt. Das soziale Alter, verstanden als die Zugehörigkeit zu gesellschaftlich abgegrenzten Altersphasen, findet sich in der Person wieder und ist genau wie die damit einhergehende und als Merkmal dem Individuum zuzuordnende Verfügbarkeit über sozioökonomische Ressourcen auf der soziokulturellen Ebene angesiedelt. Damit ist das biologische Alter auf der physisch-materiellen und das soziale Alter auf der soziokulturellen Ebene verankert, während das psychische Alter als Bindeglied zwischen biologischem und sozialem Alter (Wahl und Schmitt 2010: 427) beide Ebenen verbindet. Somit ist es möglich, das Egos über die drei Altersdimensionen abzubilden und so über das Konzept des Möglichkeitsraums ein differenziertes Altersbild in die Betrachtung zu integrieren.

Durch eine differenzierte Betrachtung der Umwelt kann diese, ähnlich wie das Ego und die drei Altersdimensionen, der physisch-materiellen und der soziokulturellen Ebene des individuellen Möglichkeitsraums zugeordnet werden. Auf der physisch-materiellen Ebene sind es die physisch-materiellen Gegebenheiten der Umwelt, wie sie auch im geografischen Raum bei Canzler und Knie (1998: 30) vorzufinden sind. Da der geografische Raum bei Canzler und Knie (1998: 30) aber auch die kognitive Repräsentationen der physisch-materiellen Gegeben-

heiten miteinbezieht, wird im Folgenden der Begriff physischer Raum verwendet, um klarzustellen, dass nur dessen physisch-materielle Eigenschaften damit gemeint sind. Analog dazu ist dann statt wie bisher nicht von einem sozialen System, sondern von dem sozialen Raum die Rede, in dem sich die Person über das soziale Alter verortet und der so die soziokulturellen und -ökonomischen Merkmale des Individuums bestimmt. Ähnlich wie das psychische Alter fungieren andere Individuen als Bindeglied zwischen der physisch-materiellen und der soziokulturellen Ebene und damit zwischen dem sozialen und dem physischen Raum. Sie sind Teil der Umwelt und machen aufgrund ihrer Stellung im sozialen Raum diesen im physischen Raum erlebbar.

Der Unterscheidung von Mobilität und Verkehr folgend, findet Mobilität auf der soziokulturellen Ebene statt, da sie nach Wilde (2014: 33) sozial und kulturell konstituiert ist, während Verkehr als tatsächliche Fortbewegung im physischen Raum (Canzler 2013: 922) auf der physisch-materiellen Ebene stattfindet. Wie Schwedes et al. (2018) im Vorwort ihres Begriffskanons anmerken, können Mobilität und Verkehr als zwei Seiten einer Medaille gedacht werden. Sie lassen sich somit als Bindeglieder zwischen Ego und Umwelt konzipieren. Mobilität ist als geistige Bewegung im subjektiven Möglichkeitsraum (Canzler und Knie 1998: 30) im Ego und durch den Einfluss vorangegangener Erfahrungen bei der Fortbewegung (Ahrend 2002: 60) ebenso in der Umwelt verankert. Gleiches gilt für den Verkehr, der die Fortbewegung des Egos in der Umwelt beschreibt. Dies trifft insbesondere auf das Zulußgehen zu, bei dem der Austausch zwischen Ego und Umwelt besonders unmittelbar vonstattengeht (Deffner 2011: 367).

Den vorangegangenen Ausführungen folgend ist die fußläufige Mobilität älterer Menschen die geistige Bewegung innerhalb des subjektiven Möglichkeitsraums, der als gedankliches Abbild des objektiv fassbaren individuellen Möglichkeitsraums den geistigen Horizont darstellt, in dem das Zulußgehen als Voraussetzung für die tatsächliche Umsetzung gedacht werden kann. Abbildung 1 fasst dieses Verständnis zusammen und zeigt, wie sich die verschiedenen Komponenten der fußläufigen Mobilität älterer Menschen zwischen Umwelt und Ego auf der soziokulturellen und physisch-materiellen Ebene anordnen. Im Mittelpunkt steht der Möglichkeitsraum, der es als mehrdimensionales Konstrukt erlaubt ein differenziertes Altersbild, unterschiedliche Raumkonzepte, das Zulußgehen als soziomechanischen Vorgang und eine begriffliche sowie inhaltliche Unterscheidung von Mobilität und Verkehr zu integrieren.

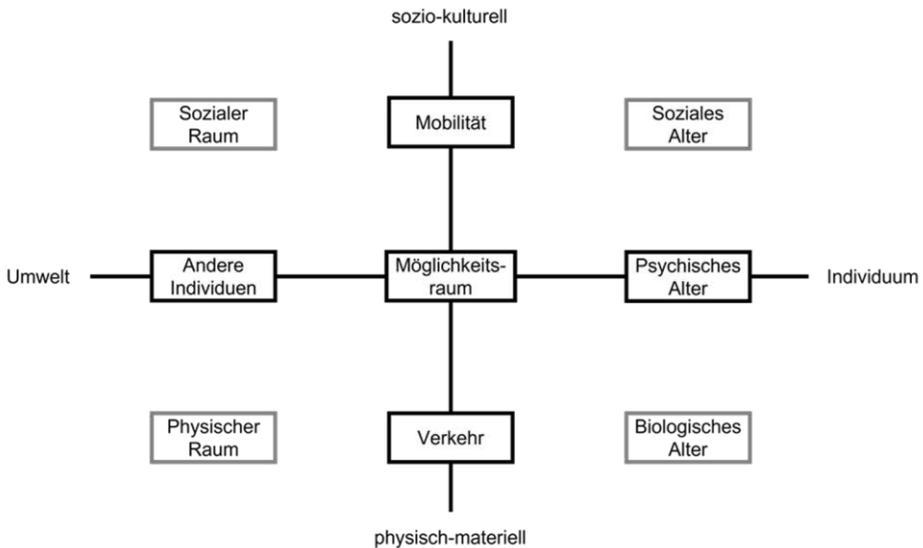


Abbildung 01: Überblick über das aus der Literatur abgeleitete Verständnis der fußläufigen Mobilität älterer Menschen

Die dargestellten Zusammenhänge wurden aus der Literatur abgeleitet, an den Untersuchungsgegenstand angepasst und um eigene Gedanken ergänzt. Die Konzeption des inneren Kerns des Menschen als Ego, das in Individuum, Subjekt und Person unterteilt ist, die differenzierte Betrachtung der Gruppe der älteren Menschen anhand der drei Altersdimensionen und die Unterscheidung zwischen Mobilität und Verkehr finden sich so auch in der Literatur wieder. Neu ist deren Zusammenführung über das Konzept des Möglichkeitsraums und dessen Unterscheidung in individuell und subjektiv. Auf diese Unterscheidung wurde in Abbildung 1 allerdings bewusst verzichtet, da es der Kombination aus individuellem und subjektivem Möglichkeitsraum bedarf, um Umwelt und Ego miteinander zu verknüpfen. Zudem geht aus der Literatur nicht hervor, wie genau der individuelle und der subjektive Möglichkeitsraum zueinander in Beziehung stehen, da diese Unterscheidung in der hier beschriebenen Form bislang nicht existiert. Überschneidungen finden sich am ehesten bei Schwedes et al. (2018: 5), denen zufolge der individuelle Möglichkeitsraum aus der subjektiven Wahrnehmung verschiedener Rahmenbedingungen resultiert. Die subjektive Wahrnehmung, die auch in anderen Veröffentlichungen der sozialwissenschaftlichen Mobilitätsforschung als relevant angesehen wird (bspw. Gerike 2004: 34f; Busch-Geertsema et al. 2016: 762), führen sie wiederum auf vorangegangene Erfahrungen zurück

(Schwedes et al. 2018: 11). Wie genau sich die subjektive Wahrnehmung und vorangegangene Erfahrungen allerdings in das bisherige Verständnis fußläufiger Mobilität älterer Menschen, insbesondere im Hinblick auf die Unterscheidung zwischen individuellem und subjektiven Möglichkeitsraum, integrieren lassen, geht aus ihren Ausführungen nicht hervor. Somit ist Abbildung 1 eine erste Zusammenfassung des aktuellen Erkenntnisstands, der das bisherige Verständnis der fußläufigen älteren Menschen umschreibt und als Ausgangspunkt für die weiteren Betrachtungen dient.

2.2 Überblick über die Forschung

Ohne einen Anspruch auf Vollständigkeit zu erheben, wird im Folgenden ein Überblick über die Literatur und die aktuelle Forschung zum Zufußgehen im Alter gegeben. Es wurden dabei ausschließlich Arbeiten berücksichtigt, die sich zumindest im weitesten Sinne mit dem Zufußgehen im Alter beschäftigen. Veröffentlichungen, die sich beispielsweise mit der Mobilität älterer Menschen oder lediglich dem Zufußgehen auseinandersetzen, wurden nicht berücksichtigt. Das Ziel ist es, die vorliegende Arbeit vor dem Hintergrund des im vorangegangenen Kapitel erörterten Begriffsverständnis in der aktuellen Forschungslandschaft zu verorten und aufbauend darauf den bestehenden Forschungsbedarf abzuleiten. Der Überblick orientiert sich an der Systematik von Wilde (2014: 16), der die Forschung zur Mobilität älterer Menschen in die Forschung zur Planungspraxis und die Forschung zur Lebenspraxis unterteilt. Erstere beschäftigt sich vornehmlich mit der gebauten Umwelt und verkehrsinfrastrukturellen Maßnahmen, während Letztere die soziale Wirklichkeit älterer Menschen untersucht (ebd.: 16).

2.2.1 Forschung zur Planungspraxis

Wilde (2014: 17) unterteilt die Forschung zur Planungspraxis nochmals in (1) Forschung zum Mobilitätsverhalten, (2) Forschung zur Verkehrssicherheit und (3) Forschung zur Aufrechterhaltung der Mobilität. Die Sichtung der Literatur hat ergeben, dass diese Unterteilung auch auf Veröffentlichungen zum Zufußgehen im Alter anwendbar ist, wobei die Forschung zur Verkehrssicherheit zusätzlich Arbeiten zu Stürzen und zur sozialen Sicherheit umfasst. Die Forschung zum Mobilitätsverhalten hat zum Ziel, mittels unterschiedlicher Kennziffern wie Wegezweck, -länge und -zahl die Fortbewegung deskriptiv zu darzulegen (ebd.: 18). Es werden also der Verkehr und damit die tatsächliche Ortsveränderung im physischen Raum untersucht. Grundlage sind dabei meistens groß angelegte Erhebungen, wie beispielsweise Mobilität in Deutschland 2017 (MiD 2017), die sich am kalendarischen Alter orientieren und unter anderem zeigen, dass der prozentuale Anteil an zu Fuß zurückgelegten Wegen ab dem 50. Lebensjahr kontinuierlich ansteigt und bei den über 80-Jährigen mit 34 % am höchsten ist (Nobis und Kuhnimhof 2018: 50). Bei einer Studie in Österreich wurden mit einem Anteil

von 55 % bei den 75-84-Jährigen und 68 % bei den über 85-Jährigen sogar noch höhere Werte ermittelt (Schwab et al. 2011: 10). Rytz (2006: 6) hat für die Schweiz gezeigt, dass dies daran liegt, dass die Zahl der mit anderen Verkehrsmitteln zurückgelegten Teilwege im Alter abnimmt, während die Zahl fußläufiger Teilwege relativ konstant bleibt. Unterschiede lassen sich im Hinblick auf Wegezweck und Wohnort feststellen. So ist der prozentuale Anteil an Fußwegen bei der Freizeitmobilität höher als bei der Versorgungsmobilität und steigt mit zunehmender Einwohnerzahl und -dichte des Wohnortes an (Streit et al. 2014: 86ff). Gipp et al. (2014: 26) kommen in ihrer Studie über die Mobilitätsoptionen Älterer im ländlichen Raum zu dem Ergebnis, dass der Anteil der Fußwege der ländlichen Bevölkerung im Alter sogar abnehmen. Sie führen das in Teilen auf die Verkehrsinfrastruktur zurück und die damit einhergehende Abhängigkeit vom PKW (ebd.: 58). Aber auch personenbezogene Faktoren können das Mobilitätsverhalten beeinflussen. Die Studie SENIORWALK der Bundesanstalt für Straßenwesen identifiziert beispielsweise verschiedene Lebensstiltypen, die sich mit Blick auf das Zufußgehen unter anderem hinsichtlich der Häufigkeit, den Wegezwecken und der generellen Einstellung unterscheiden (Holte 2021: 42ff)

Wie der Literaturüberblick von Dunbar et al. (2004) zeigt, liegt der Fokus der Forschung zur Verkehrssicherheit von älteren Zufußgehenden ebenfalls auf sekundärstatistischen Analysen zur Untersuchung des Unfallgeschehens. Ähnlich wie die Forschung zum Verkehrsverhalten orientiert sich das Altersbild am biologischen Alter und versteht das fortgeschrittene Alter als defizitäre Lebensphase, die mit Einbußen der körperlichen und kognitiven Fähigkeiten einhergeht. Begründet wird die Forschung zumeist mit der Bedeutung des Zufußgehens für ein eigenständiges Leben und gesellschaftliche Teilhabe (bspw. Tournier et al. 2016: 24; Stoker et al. 2015: 380) und damit, dass ältere Zufußgehende zu den am stärksten gefährdetsten Verkehrsteilnehmenden zählen (u. a. Oxley und Fildes 1999: 1; Limbourg und Matern 2009: 103). Zwar geht die Zahl der Verkehrsunfälle mit älteren Zufußgehenden sowohl in absoluten Zahlen (Kaeser 2011: 121) als auch im Verhältnis zur Einwohnerzahl der entsprechenden Altersgruppe (Limbourg und Matern 2009: 104) stetig zurück, aufgrund der erhöhten Vulnerabilität enden die Unfälle aber häufiger tödlich (Oxley und Fildes 1999: 1; Kaeser 2011: 121). In Deutschland (Limbourg und Matern 2009: 105), der Schweiz (Rytz 2006: 37) und anderen europäischen Ländern (Tournier et al. 2016: 24), waren in den vergangenen Jahren über die Hälfte aller im Straßenverkehr verunglückten Zufußgehenden 65 Jahre oder älter. Aktuelle Zahlen für Deutschland zeigen, dass sich daran bislang nichts geändert hat (Holte 2021: 68). Als Ursache für die Unfälle, die sich hauptsächlich beim Queren der Straße ereignen (Oxley und Fildes 1999: 6) und an denen in den meisten Fällen die anderen Verkehrsteilnehmenden Schuld tragen (Limbourg und Matern 2009: 106), werden unter

anderem die abnehmende Reaktionsfähigkeit (Rytz 2006: 43) oder eine Verschlechterung der Sehfähigkeit (Stoker et al. 2015: 380) genannt. Aber auch die Gestaltung der Verkehrsumgebung kann sich negativ auf die Verkehrssicherheit auswirken, da sie beispielsweise zur Unübersichtlichkeit der Verkehrssituation beitragen kann (Oxley und Fildes 1999: 28; Seipel 2018: 41). Dementsprechend setzen die Vorschläge zur Verbesserung der Verkehrssituation sowohl bei den älteren Zufußgehenden selbst als auch bei der Verkehrsumgebung an (Tournier et al. 2016: 30).

Speziell im Kontext des Zufußgehens im Alter und eng mit der Forschung zur Verkehrssicherheit verknüpft sind Arbeiten zum Straßenquerungsverhalten. Dieser vornehmlich in der Psychologie angesiedelten Zweig versteht Alter ebenfalls als biologisches Alter und die damit einhergehende Abnahme der körperlichen und vor allem kognitiven Fähigkeiten (u.a. Zivotofsky et al. 2012; Protzak und Wiczorek 2017). Es wird beispielsweise untersucht, inwieweit sich kognitive Einschränkungen oder zusätzliche kognitive Belastungen auf die Gehgeschwindigkeit (Donoghue et al. 2016: 857), die Reaktionszeit (Siegmann et al. 2017: 21) oder die Einschätzung von Entfernung und Geschwindigkeit herannahender Autos (Geraghty et al. 2016: 151) auswirken können. Methodisch dominieren Laborexperimente, bei denen das Querungsverhalten von älteren und jüngeren Menschen mittels statistischer Verfahren analysiert und verglichen wird (u. a. Domes und Cavallo 2011; Zito et al. 2015; Domes et al. 2014). Demnach haben Ältere im Vergleich zu Jüngeren unter anderem größere Schwierigkeiten beim Queren an ungesicherten Querungsstellen, eine geeignete Lücke im Verkehr auszuwählen (Domes et al. 2013: 135). Das kann wiederum zu einem riskanteren Querungsverhalten (ebd.: 135; Dunbar 2012: 517) oder größerer Verunsicherung (Zito et al. 2015: 176; Lachapelle und Cloutier 2017: 61) führen. Aber auch die Straßenumgebung und deren Einfluss auf das Querungsverhalten werden in solchen Studien berücksichtigt. So werden beispielsweise die Geschwindigkeit des herannahenden Verkehrs (Loo und Tsui 2016: 22) oder die Zahl der Fahrspuren (Dunbar 2012: 517) als unabhängige Variablen in die Betrachtung miteinbezogen. Die vorgeschlagenen Lösungen zur Erleichterung der Straßenquerung setzen sowohl bei den Zufußgehenden als auch bei der Verkehrsinfrastruktur an. Diskutiert werden beispielsweise das Training der physischen und kognitiven Fähigkeiten (Zito et al. 2015: 176) oder die Verlängerung von Grünphasen für Zufußgehende (Loo und Tsui 2016: 22; Donoghue et al. 2016: 857; Eggenberger et al. 2017: 13).

Ebenfalls relevant im erweiterten Kontext der Sicherheit von älteren Zufußgehenden ist die Forschung zu Eigenunfällen in Form von Stürzen. Diese ereignen sich in über der Hälfte der Fälle beim Gehen (Kisser 2009: 164) und außerhalb

des eigenen Zuhauses (Lord et al. 2007: 9). Auch hier werden vornehmlich mit dem Alter assoziierte Defizite, wie nachlassende Muskelkraft (Prince et al. 1997: 129) und Probleme mit dem Gleichgewicht aufgrund kognitiver Einbußen (Nikolaus 2005: 959), als Gründe angegeben. Zusätzlich entwickeln Betroffene aufgrund von vorangegangenen Sturzerfahrungen häufig eine Sturzangst, die zu Selbsteinschränkungen und einem erhöhten Sturzrisiko führen kann (Schmitt und Kressig 2008: 421). Vor diesem Hintergrund haben Hirsch et al. (2019) den Einfluss der subjektiv wahrgenommenen Gangsicherheit auf sturzrelevante Gangparameter untersucht und konnten zeigen, dass sich gangsicher fühlende ältere Menschen unter anderem in Gangzyklus, Schrittzeit und Gehgeschwindigkeit ähneln. Zur Sturzprävention wird generell zumeist körperliches Training zur Verbesserung von Kraft und Gleichgewicht empfohlen (u. a. Becker und Blessing-Kapelke 2011: 123; Granacher et al. 2014: 513; Gschwind und Pfenninger 2013: 13). Im Hinblick auf die Verkehrsinfrastruktur wird die ergonomische Gestaltung des Gehwegs gefordert, der eben und frei von physischen Hindernissen oder rutschigen Elementen wie Laub und Eis sein sollte (Tournier et al. 2016: 30).

Ebenfalls zum erweiterten Feld der Forschung zur Sicherheit beim Zufußgehen im Alter gehören Arbeiten, die sich mit der sozialen Sicherheit beschäftigen. Hier gilt das Erkenntnisinteresse der Gefahr durch unterschiedliche Formen von Kriminalität (Zandieh et al. 2016: 1181), wobei die subjektive Wahrnehmung eine zentrale Rolle spielt. Das ist darauf zurückzuführen, dass Angst vor Kriminalität ein komplexes Produkt aus individuellen Erfahrungen und räumlichen Bezügen ist (Loukaitou-Sideris 2006: 222). Dementsprechend liegt hier auch ein komplexeres Raumverständnis zugrunde, das nicht nur die tatsächliche physische Ausstattung berücksichtigt, sondern auch die daraus resultierende Wirkung auf Menschen und Gruppen. Es wird beispielsweise empfohlen, für eine ausreichende Beleuchtung zu sorgen, die Übersichtlichkeit zu verbessern und die Frequenz an Zufußgehenden und Radfahrenden zu erhöhen, um dadurch sowohl die objektive als auch die subjektive soziale Sicherheit zu erhöhen (Topp 2013: 323). Zwar werden auch in diesem Zusammenhang hauptsächlich Maßnahmen abgeleitet, die auf der physisch-materiellen Ebene ansetzen, diese werden aber nicht gänzlich isoliert von der soziokulturellen Ebene betrachtet.

Die Forschung zur Aufrechterhaltung der Mobilität von älteren Zufußgehenden wird zumeist mit dem Wunsch begründet, am Wohnort alt zu werden (Reyer 2017: 14), oder den positiven Effekten von regelmäßiger moderater Bewegung auf die Gesundheit (Dawson et al. 2007a: 317). Der Forschungszweig ist eng mit dem Begriff der Walkability verknüpft, der den Einfluss der verschiedenen Aspekte der Verkehrsumgebung auf das Zufußgehen beschreibt (Reyer 2017: 16). Dementsprechend liegt auch hier der Fokus auf der physisch-materiellen Ebene

und dem Einfluss der funktionalen Zusammenhänge zwischen physischem Raum und biologischem Alter auf die Fortbewegung zu Fuß (u. a. Dawson et al. 2007b; White et al. 2010). Potentielle Barrieren sind demnach unter anderem das Verhalten von anderen Verkehrsteilnehmenden, das Fehlen von gesicherten Querungsstellen, unebene Gehwege (Stähl et al. 2008: 270) oder ein Mangel an Sitz- und Rastmöglichkeiten (Fietkau et al. 2016: 5). Neben den rein objektiven Zusammenhängen wird in einigen Arbeiten auch die subjektive Wahrnehmung mitberücksichtigt (bspw. Lockett et al. 2005; Dawson et al. 2007a; Rantakokko et al. 2011). Reyer (2017: 17) beispielsweise unterscheidet zwischen objektiver Walkability, die rechnerisch ermittelt und in Form von Indizes dargestellt wird, und subjektiver Walkability, die auf der Befragung von älteren Zufußgehenden beruht. Die Erhebungen zur Ermittlung der subjektiven Walkability umfasst dabei sowohl explorativ qualitative (bspw. Michael et al. 2006; Grant et al. 2010) und standardisiert quantitative (bspw. Dawson et al. 2007a; Villaveces et al. 2012) Verfahren, als auch Mixed-Methods-Konzepte, die qualitative und quantitative Ansätze kombinieren (bspw. Wennberg et al. 2009; Vine et al. 2012). Mit Ausnahme von Arbeiten wie der von Vine et al. (2012) sind die Studien nur selten theoretisch unterfüttert (Reyer 2017: 19) und beschränken sich trotz der methodischen Vielfalt zumeist auf die funktionalen Zusammenhänge auf der physisch-materiellen Ebene (Grant et al. 2010: 294). Dies spiegelt sich auch in den vorgeschlagenen Lösungen zum Erhalt der Mobilität von älteren Zufußgehenden wider, die zumeist auf die Beseitigung potenzieller Barrieren der Verkehrsumwelt abzielen (bspw. Wennberg et al. 2009: 287; Dawson et al. 2007a: 331).

2.2.2 Forschung zur Lebenspraxis

Unter Forschung zur Lebenspraxis versteht Wilde (2014: 25) Arbeiten, die Mobilität im Kontext der sozialen Wirklichkeit älterer Menschen und übergeordneter Handlungszusammenhänge als soziokulturelles Produkt begreifen und sich für deren individuelle Bedeutung und die zugrunde liegenden Sinnstrukturen interessieren (ebd.: 25). Solche Arbeiten, die sowohl die soziokulturelle Ebene als auch die Verankerung im Subjekt mitberücksichtigen, lassen sich im Kontext des Zufußgehens im Alter zwar finden, allerdings weisen diese kein differenziertes Mobilitätsverständnis auf. Ein Ansatz, der sich durch die Berücksichtigung des Subjekts und soziokultureller Aspekte im weitesten Sinne der Forschung zur Lebenspraxis zuordnen lässt, ist die Arbeit von Grant et al. (2010), die mittels Fokusgruppen und Einzelinterviews die Erlebnisse von über 65-Jährigen beim Zufußgehen in Ottawa untersucht. Die Forschenden können so zeigen, dass das Zufußgehen im Alter nicht bloß eine Reaktion auf objektiv erfassbare Gegebenheiten der Umwelt darstellt, sondern eine mehrdimensionale und mehrdeutige Erfahrung ist, die im Kontext von Veränderungen der Umwelt und der älteren Zufußgehenden betrachtet werden muss (ebd.: 306ff). Ohne explizit auf das Konzept

von Mobilität zu verweisen, werden gedankliche Prozesse als Voraussetzung für die Ortsveränderung in die Betrachtung integriert. Einen ähnlichen Ansatz wählen Vine et al. (2012), die das Erlebnis des Zufußgehens vor dem Hintergrund der theoretischen Konzepte der Umweltgerontologie und damit im Kontext des Zusammenhangs zwischen den älteren Menschen und ihrer sozialräumlichen Umgebung betrachten. Trotz theoretischer Fundierung, dem Einbezug der soziokulturellen Ebene und einem qualitativen Forschungsdesign, beschränken sie sich aber letztendlich darauf, die Ergebnisse vorangegangener quantitativer Studien zu validieren und beschreiben lediglich die funktionalen Zusammenhänge zwischen älteren Menschen und der objektiv erfassbaren Umwelt auf der physisch-materiellen Ebene (ebd.: 23).

Eine tiefgreifendere Analyse findet sich in den Arbeiten von Day (2008 und 2010). Sie beschäftigen sich mit dem Verhältnis von älteren Menschen und ihrer unmittelbaren außerhäuslichen Umwelt, wobei auch das Zufußgehen als Fortbewegungsart eine bedeutende Rolle einnimmt. Ausgehend von Konzepten der Umweltgerontologie (Day 2008) und der Umweltgerechtigkeit (Day 2010) wird gezeigt, wie sich die Umwelt auf verschiedene Lebensaspekte im Alter auswirkt. Anstelle umwelt-deterministischer Vereinfachungen, wie es bei der Forschung zur Planungspraxis häufig der Fall ist, werden das Zufußgehen und das Wohlbefinden Älterer im Kontext umgebungsbasierter gemeinschaftlicher Dynamiken betrachtet (Day 2008: 309). So wirkt sich beispielsweise das Verhalten der Mitmenschen gegenüber Älteren im öffentlichen Raum auf deren Aufenthaltspräferenzen aus. Zusammen mit deren Vorliebe, sich mit Gleichaltrigen zu umgeben, resultiert daraus ein sich selbst verstärkender Prozess, der eine zeitliche und räumliche Segregation nach sich zieht (Day 2010: 266ff). Hier werden die anderen Individuen nicht bloß als Verkehrsteilnehmende verstanden, die als rein physische Körper Hindernisse oder potenzielle Gefahren darstellen, sondern es wird auch, wie im zugrunde liegenden Verständnis dieser Arbeit, ihre Stellung im sozialen Raum mitberücksichtigt. Hier zeigt sich, dass das Zufußgehen im Alter nicht bloß durch die rein funktionalen Zusammenhänge auf der physisch-materiellen Ebene bestimmt ist, sondern die soziokulturelle Ebene ebenso wie die subjektive Wahrnehmung mitberücksichtigt werden müssen.

2.2.3 Forschungsbedarf

Ähnlich wie Wilde (2014: 14) für die Mobilität Älterer feststellt, ist der Großteil der Veröffentlichungen zum Zufußgehen im Alter der Forschung zur Planungspraxis zuzuschreiben. Hier wird Alter vor allem als biologisches Alter verstanden. Die mit dem biologischen Alterungsprozess einhergehenden körperlichen und kognitiven Defizite und deren Auswirkung auf die Fortbewegung im physischen Raum werden untersucht. Es dominieren quantitative Methoden, die sich

auf sekundärstatistische Analysen, Laborexperimente und standardisierte Befragungen stützen. Dementsprechend orientiert sich das Erkenntnisinteresse eines Großteils dieser Arbeiten an der Wechselwirkung zwischen dem physischen Raum und den physisch-materiellen Eigenschaften des Individuums, die durch das biologische Alter abgebildet werden. Diese Veröffentlichungen interessieren sich für die funktionalen Zusammenhänge zwischen den physischen und kognitiven Fähigkeiten der älteren Menschen und den physischen Gegebenheiten der Umwelt. Ein darüberhinausgehendes Verständnis findet sich in den Forschungen zu Stürzen und zur sozialen Sicherheit. Hier werden vorangegangene Erfahrungen und die subjektive Wahrnehmung und damit indirekt der subjektive Möglichkeitsraum und die wechselseitige Beziehung zwischen Mobilität und Verkehr, ähnlich wie im zugrunde liegenden Verständnis der fußläufigen Mobilität, älterer Menschen mitberücksichtigt. Dennoch fehlt es den in Kapitel 2.2.1 zitierten Veröffentlichungen an einem expliziten Verweis auf das Konzept der Mobilität, und auch die aus den gewonnenen Erkenntnissen abgeleiteten Handlungsempfehlungen beziehen sich weitestgehend auf den physischen Raum und verkehrsinfrastrukturelle Maßnahmen.

Arbeiten, die sich nach der Systematik von Wilde (2014) der Forschung zur Lebenspraxis zuordnen lassen, sind im Vergleich mit der Anzahl an Arbeiten zur Planungspraxis eher selten. Sie zeichnen sich durch ein differenzierteres Altersbild aus und berücksichtigen neben den Wechselwirkungen und funktionalen Zusammenhängen auf der physisch-materiellen Ebene auch die soziokulturelle Ebene und das Subjekt in Form gedanklicher Prozesse, die der Ortsveränderung vorgelagert sind. Dementsprechend dominieren hier qualitative Daten und Verfahren, wie beispielsweise Gruppendiskussionen und qualitative Einzelinterviews, die Erforschung des Zufußgehens im Alter. Auch sind die Arbeiten zu meist theoretisch fundiert, wodurch es möglich ist, die Ergebnisse in einen übergeordneten Gesamtkontext einzuordnen. Insbesondere die Arbeiten von Day (2008 und 2010) zeigen, dass soziokulturelle Zusammenhänge, gemachte Erfahrungen und die subjektive Wahrnehmung Einfluss auf den subjektiven Möglichkeitsraum haben und somit nicht nur die Wechselwirkungen und funktionalen Zusammenhänge zwischen physischem Raum und biologischem Alter das Zufußgehen älterer Menschen bestimmen. Da Day (2008) ihre Forschung aus Perspektive der Umweltgerontologie betreibt und sich primär für die Umweltgerechtigkeit und nicht für die Fortbewegung oder das Zufußgehen interessiert, wird Mobilität auch bei ihr weder theoretisch noch konzeptionell mitberücksichtigt.

Während die Herleitung des hier zugrunde liegenden Verständnisses der fußläufigen Mobilität älterer Menschen in Kapitel 2.1. gezeigt hat, dass differenzierte Betrachtungen des Zufußgehens, der Mobilität und des Alters existieren, die über

rein funktionale Zusammenhänge auf der physisch-materiellen Ebene hinausgehen, ist dies für das Zulußgehen im Alter nicht der Fall. Ein Großteil der Veröffentlichungen ist der Forschung zur Planungspraxis zuzuordnen, die das Alter als biologisches Alter und defizitäre Lebensphase auffasst, in der es vermehrt zu Problemen bei der Interaktion mit der physischen Umwelt kommt. Als Ansatz zur Lösung dieser Problematik wird selbst bei Arbeiten, die darüber hinaus auch soziokulturelle Faktoren und die subjektive Wahrnehmung mitberücksichtigen, zumeist auf verkehrsinfrastrukturelle Maßnahmen zurückgegriffen. Dabei hat Knoflacher (1996: 137f) bereits Mitte der 1990er-Jahre darauf verwiesen, dass die verkehrsplanerische Herausforderung nicht darin besteht, ausgehend von quantifizierbaren funktionalen Zusammenhängen, potenzielle Barrieren abzubauen, sondern Qualitäten zu schaffen, die dem Menschen als handelndes Wesen gerecht werden. Übertragen auf das Konzept des Egos fordert er, dass nicht das merkmalsstragende Individuum, sondern das Subjekt und seine Handlungsfähigkeit ins Zentrum der Betrachtung rücken muss. Die unterrepräsentierte Forschung zur Lebenspraxis, die das handlungsfähige Subjekt mitberücksichtigt, versäumt es dagegen häufig, die gewonnenen Erkenntnisse auf die Planungspraxis zu übertragen (Wilde 2014: 25).

Der Literaturüberblick und die knappe Zusammenfassung in diesem Kapitel haben gezeigt, dass nach der Systematik von Wilde (2014) der Forschungsbedarf für das Zulußgehen im Alter im Bereich der Forschung zur Lebenspraxis liegt. Dies ergibt sich schon daraus, dass dieser Forschungsbereich im Vergleich zur Forschung zur Planungspraxis stark unterrepräsentiert ist. Darüber hinaus liegt Knoflacher (1996: 138) zufolge hier auch die größere Notwendigkeit, da seiner Ansicht nach die Herausforderung der Verkehrsplanung darin besteht, die Qualitäten der Verkehrsumgebung zu verbessern und dazu das Subjekt, wie in der Forschung zur Lebenspraxis, miteinbezogen werden muss. Ausgehend davon und von dem in Kapitel 2.1.4 erläuterten Verständnis der fußläufigen Mobilität älterer Menschen, das neben dem merkmalsstragenden Individuum auch das Subjekt und die Person miteinschließt, verortet sich die vorliegende Arbeit klar in der Forschung zur Lebenspraxis. Hier wiederum besteht der Forschungsbedarf darin, die gewonnenen Erkenntnisse auf die Planungspraxis zu übertragen und Handlungsempfehlungen oder Konzepte zu entwickeln, die über rein verkehrsinfrastrukturelle Maßnahmen hinausgehen und neben den funktionalen Zusammenhängen auch die Qualitäten der Verkehrsumgebung mitberücksichtigen. Außerdem wurde deutlich, dass in der bisherigen Forschung zum Zulußgehen im Alter keine Ansätze existieren, die Zulußgehen, Mobilität und Alter derart miteinander kombinieren, wie es in Abbildung 1 dargestellt ist und dem zugrundeliegenden Verständnis der fußläufigen Mobilität älterer Menschen entspricht. Insbesondere eine Konzeption von Mobilität, wie sie in der sozialwissenschaftlichen Mobilitäts-

forschung zur Anwendung kommt, ist im Kontext des Zufußgehens im Alter weder in der Forschung zur Planungs- noch zur Lebenspraxis vorzufinden. Dementsprechend ist es notwendig, das bisherige Verständnis weiterzuentwickeln und theoretisch zu fundieren, um die gewonnenen Erkenntnisse in einen übergeordneten Zusammenhang einordnen zu können.

2.3 Eigene Vorarbeiten

Im Folgenden wird die Vorstudie beschrieben, die durchgeführt wurde, um das in Kapitel 2.1.4 erarbeitete Begriffsverständnis und den in Kapitel 2.2.3 abgeleiteten Forschungsbedarf weiter zu schärfen. Dazu wurden zwei Gruppendiskussionen durchgeführt, deren Erhebung und Auswertung (Kapitel 2.3.1), theoretischer Rahmen (Kapitel 2.3.2) und Ergebnisse (Kapitel 2.3.3) in diesem Kapitel dargelegt werden.

2.3.1 Erhebung und Auswertung

Der Literaturüberblick zum Zufußgehen im Alter hat gezeigt, dass im Bereich der Forschung zur Lebenspraxis Forschungsbedarf besteht. Das zeigt die Notwendigkeit einer sozialwissenschaftlichen Betrachtung von Mobilität und rückt deren soziokulturelle Aspekte sowie das Subjekt in den Fokus der Betrachtung. Hinsichtlich des bislang im Zentrum des Verständnisses der fußläufigen Mobilität älterer Menschen stehenden Möglichkeitsraums ist somit vor allem dessen subjektive Ausprägung für die weitere Betrachtung relevant. Entscheidend ist in diesem Zusammenhang die subjektive Wahrnehmung, deren Relevanz auch in der Literatur zur sozialwissenschaftlichen Mobilitätsforschung immer wieder betont wird (bspw. Gerike 2004: 34f; Busch-Geertsema et al. 2016: 762; Schwedes et al. 2018: 5). Dementsprechend gilt es im Rahmen einer Vorstudie zu klären, wie sich die subjektive Wahrnehmung in das bisherige Verständnis der fußläufigen Mobilität integrieren lässt und in welches Verhältnis sie den individuellen zum subjektiven Möglichkeitsraum setzt.

Für die Vorstudie wurden Gruppendiskussionen als Methode gewählt, da diese sich durch die Offenheit gegenüber dem Forschungsgegenstand auszeichnen (Lamnek 2005: 41), einen verhältnismäßig einfachen Feldzugang darstellen und die Möglichkeit bieten, sich schnell einen Überblick über die Thematik zu verschaffen (Schulz 2012: 9). Zudem reduziert die Fokussierung auf diskursiv robuste Aspekte und die Reduktion sich wiederholender Aussagen den anschließenden Auswertungsaufwand (Bohnsack 2003: 375). An zwei Tagen wurde jeweils eine Gruppendiskussion durchgeführt. Für die erste Gruppe wurden vier Menschen mit Expertise in den Bereichen Zufußgehen und ältere Menschen akquiriert. An der zweiten Gruppe nahmen sieben älterer Menschen aus Berlin im Alter zwischen 61 und 81 Jahren teil. Zwar wurde aus den in Kapitel 2.1.3

dargelegten Gründe die Grenze für die Gruppe der älteren Menschen auf 65 Jahre festgelegt, aus organisatorischen Gründen, auch weil es sich lediglich um eine erste Vorstudie handelt, wurden zudem jüngere Menschen eingeladen. Beide Gruppen wurden von einem Moderator geleitet, der mittels eines zuvor entwickelten Leitfadens sicherstellen sollte, dass alle relevanten Themen behandelt werden und sich die Diskussion nicht zu weit vom eigentlichen Kern des Erkenntnisinteresses entfernt (Mack und Tampe-Mai 2012: 67). Die für die vorliegende Arbeit relevanten Fragen des Leitfadens lassen sich in die drei Hauptkategorien untergliedern: (1) Einflussfaktoren auf das Zufußgehen im Alter, (2) Zufußgehen in Berlin und (3) Erfahrungen mit den spezifischen Charakteristiken von älteren Zufußgehenden (Anhang I). Da beide Gruppendiskussionen im Rahmen des in Kapitel 1.2 beschriebenen FANS-Projekts erhoben wurden, beinhaltet der Leitfaden zudem Fragen nach dem geplanten Assistenzsystem, die für die vorliegende Arbeit keine Relevanz haben und darum kein Teil der Auswertung waren. Nach der ersten Gruppendiskussion wurde der Leitfaden an die Teilnehmenden und an die Erkenntnisse der ersten Diskussion leicht angepasst und aufgrund der größeren Gruppe etwas gestrafft (Anhang II).

Für die Analyse der aufgezeichneten, protokollierten und in Teilen transkribierten Interviews wurde auf die qualitative Inhaltsanalyse nach Gläser und Laudel (2010) zurückgegriffen. Dabei werden mittels eines aus theoretischen Vorüberlegungen entwickelten vorläufigen Kategoriensystems die zu analysierenden Textstellen identifiziert und so die relevanten Informationen extrahiert. Somit eignet sich das Verfahren, um möglichst schnell und strukturiert soziale Sachverhalte zu rekonstruieren (ebd.: 46f). Während dieses Prozesses wird das Kategoriensystem an den Text und die darin enthaltenen Informationen angepasst, indem Kategorien umbenannt, entfernt und hinzugefügt werden. Dadurch soll sichergestellt werden, dass das finale Kategoriensystem einen Erkenntnisgewinn gegenüber dem vorläufigen darstellt und sämtliche relevanten Informationen des Textes repräsentiert (ebd.: 200f). Gläser und Laudel (2010: 199) zufolge unterscheidet sich ihre Konzeption der qualitativen Inhaltsanalyse in diesem Punkt der Konzeption von Mayring (2015), in der eine derartige Anpassung des Kategoriensystems nicht vorgesehen ist. Sie eignet sich somit besser für die Analyse der Gruppendiskussionen, da sie dadurch deren offenem Charakter eher gerecht wird.

2.3.2 Theoretischer Rahmen

Eine erste Konzeption des theoretischen Rahmens und eine frühe Version des daraus abgeleiteten Kategoriensystems wurden bereits veröffentlicht (Breitinger et al. 2015; Breitinger und Wiczorek 2018). Darin wurde, ausgehend von der Arbeit von Kramer und Pfaffenbach (2007) zur Wohnmobilität älterer Menschen und den Überlegungen von Scheiner (1998) über eine handlungstheoretische

Aktionsraumforschung, eine Kombination von Hägerstraands (1970) Zeitgeografie und Giddens (1997) Theorie der Strukturation als theoretischer Rahmen erwogen. Kramer und Pfaffenbach (2011: 81) argumentieren, dass eine Kombination beider Theorien die Integration der physisch-materiellen als auch der soziokulturellen Ebene in die Betrachtung ermöglicht. Scheiner (1998: 62) diskutiert zudem die Möglichkeit, unter anderem durch die Theorie der Strukturation die auf der Zeitgeografie basierende Aktionsraumforschung stärker am Subjekt und dessen Wahrnehmung auszurichten.

Die Idee bestand darin, über die Constraints der Zeitgeografie und die Strukturen der Theorie der Strukturation als jeweils konstituierende Elemente, die Einflussfaktoren auf das Zufußgehen im Alter abzubilden (Breitinger et al. 2015: 937f). Hägerstraand (1970: 10f) geht davon aus, dass der Mensch in seinen Tätigkeiten durch räumliche und zeitliche Komponenten beeinflusst wird, die ihn in Form von Constraints einschränken. Er unterscheidet zwischen Capability, Coupling und Authority Constraints, die die individuellen biologischen Bedürfnisse, die Interaktion mit anderen Individuen und soziale und ökonomische Grenzen umfassen. Die raumzeitlichen Beschränkungen, die in den Constraints ihren Ausdruck finden, ergeben einen Aktionsraum, der Möglichkeiten zur Ausführung von Tätigkeiten beinhaltet (Steinbach 2003: 17). In der Theorie der Strukturation sind es Strukturen, die den Menschen beeinflussen und die Giddens (1997: 45) in Regeln und Ressourcen unterteilt. Regeln können normative Elemente oder Signifikationscodes sein, während Ressourcen die Macht über andere Menschen oder Teile der materiellen Welt meinen (Miebach 2010: 377).

Um sich nicht zu früh durch einen theoretischen Rahmen einzuengen und sich die Möglichkeit offenzuhalten, das bisherige Verständnis der fußläufigen Mobilität Älterer weiterzuentwickeln, wurde entschieden, die ursprünglich angedachte Kombination aus Zeitgeografie und Theorie der Strukturation nicht weiterzuverwenden. Aus diesem Grund wurde das Kategoriensystem für die Analyse der Diskussionen direkt aus dem in Kapitel 2.1.4 hergeleiteten Verständnis abgeleitet. Dieses unterscheidet sich nur unwesentlich vom ursprünglichen Kategoriensystem, da es ebenfalls die Integration der physisch-materiellen und soziokulturellen Ebene ermöglicht und die Constraints und Strukturen der beiden Theorien über den physischen und sozialen Raum, die Altersdimensionen und die anderen Individuen abbildet. Somit bleibt der grundlegende Gedanke aus den Arbeiten von Scheiner (1998) sowie Kramer und Pfaffenbach (2011) erhalten und wird im weiteren Verlauf der Arbeit in Form des aus der Zeitgeografie abgeleiteten Konzepts des Aktionsraums wieder aufgegriffen. Ohne das Zwischenschalten eines theoretischen Konstrukts war es zudem möglich, den Erkenntnisgewinn durch das

Anpassen des Kategoriensystems an die Informationen aus den Diskussionen direkt auf das Verständnis der fußläufigen Mobilität im Alter zu übertragen.

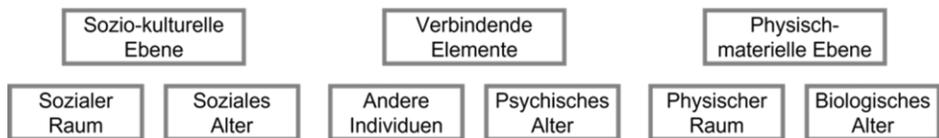


Abbildung 02: Vorläufiges Kategoriensystem zur Auswertung der Gruppendiskussionen

Abbildung 2 zeigt das abgeleitete Kategoriensystem, das die in Abbildung 1 abgetragenen Elemente als Analysekategorien hierarchisch anordnet. Relevant sind dabei in erster Linie die Kategorien der unteren Hierarchieebene, die dazu genutzt werden, die entsprechenden Informationen aus dem Text zu extrahieren. Die hierarchische Anordnung dient einerseits der Nachvollziehbarkeit, andererseits ermöglicht dies die weitere Untergliederung der relativ weitgefassten Hauptkategorien.

2.3.3 Ergebnisse

Die Analyse der Gruppendiskussionen hat gezeigt, dass sich sämtliche Analysekategorien als relevant erwiesen haben, wodurch sich auch das bisherige Verständnis der fußläufigen Mobilität älterer Menschen bestätigt. Äußerungen über nachlassende Sehfähigkeit, Gehwegschäden oder schlechte Beleuchtung lassen sich auf der physisch-materiellen Ebene dem physischen Raum und dem biologischen Alter zuordnen. Ein Teilnehmer aus der Gruppe mit älteren Zufußgehenden berichtete beispielsweise von seiner Erfahrung mit Gleichaltrigen, die aufgrund ihrer eingeschränkter Sehfähigkeit rote Ampeln übersehen würden.

„Das Wahrnehmen und Sehvermögen ist teilweise sehr eingeschränkt. Also wir mussten schon mal manche zurückhalten, die dann bei rot über die Straße, ach ist das rot jetzt, die habens nicht mehr gesehen.“

Noch deutlicher wird die Wechselwirkung zwischen dem physischen Raum und dem biologischen Alter anhand des folgenden Zitats aus der ersten Gruppe. Hier offenbart sich die Problematik, die sich aus Gehwegschäden und einer eingeschränkten Sehfähigkeiten ergibt.

„Sprich Fußgängerwege sind Löcher, Platten sind lose, diese kleinen Pflastersteine, da sind oft riesen Krater drin, das ist dann alles für

Fußgänger, für Ältere, für Senioren schwer erkennbar und wenn die da verunglücken, dann wird das niemals als Verkehrsunfall gewertet.“

Auch Aspekte, die auf der soziokulturellen Ebene angesiedelt sind, wurden in den beiden Gruppen diskutiert. Hierzu zählen beispielsweise die Verkehrsregeln, die in Verbindung mit zu kurzen Ampelschaltungen als problematisch erachtet werden. Insbesondere in der ersten Gruppe kam außerdem immer wieder der direkte und indirekte Einfluss der Geldverfügbarkeit zur Sprache. Diese steht im direkten Zusammenhang mit dem sozialen Alter, die durch die Verortung im sozialen Raum die Verfügbarkeit über finanzielle Mittel mitbestimmt. So kann es beispielsweise für wohlhabendere Menschen eine Option sein, auf ein Taxi zurückzugreifen, anstatt sich zu Fuß fortzubewegen.

„Das hör ich immer wieder, ne ich nehm mir lieber ein Taxi, weil sie Angst haben sich im öffentlichen Verkehrsraum zu bewegen (...) also die sich das leisten können. Die anderen natürlich, die das Geld nicht haben, knappe Rente, die sind gezwungen die Wege zu gehen.“

Andere Menschen als verbindende Elemente zwischen der soziokulturellen und der physisch-materiellen Ebene waren in beiden Gruppen ebenfalls Gegenstand der Diskussionen. Auto- und Fahrradfahrende werden als Hindernisse oder potenzielle Gefahrenquellen angesehen. Andere Menschen können das Zufußgehen aber auch aufgrund ihrer Stellung im sozialen Raum beeinflussen. So kann Polizeipräsenz etwa zu einem positiven Sicherheitsempfinden beitragen.

„Also gefühlte Sicherheit positiv würde auch bedeuten, dass wieder mehr Cops auf den Straßen sind.“

Das im vorangegangenen Zitat mitschwingende Sicherheitsempfinden wurde sowohl im Hinblick auf die soziale Sicherheit als auch die Verkehrssicherheit in beiden Gruppen thematisiert. Wie die Forschung zur sozialen Sicherheit von älteren Zufußgehenden zeigt, handelt es sich dabei um eine sehr subjektive Empfindung, die sich am ehesten über das psychische Alter abbilden lässt. Dass sich solche subjektiven Empfindungen nicht nur auf die Sicherheit beschränken, zeigt das folgende Zitat aus der Gruppe der älteren Zufußgehenden über das Lärmempfinden.

„Nun ist man als älterer Mensch auch geräuschempfindlicher. (...) Ich denke man ist gegenüber Lautstärke empfindlicher. (...) Konzentration, Orientierung dann ja zwangsläufig auch. Wenn man nicht konzentriert ist kann man sich nicht richtig orientieren vielleicht und man empfindet das auch als sehr lästig.“

Ähnlich wie die hier beschriebene Umweltwahrnehmung, kann auch die Selbstwahrnehmung zu einer Beeinflussung des Zufußgehens führen, wie eine Teilnehmerin aus der Gruppe der älteren Zufußgehenden berichtet.

„Glaube auch wenn so die ja wenn man sich selber das nicht mehr so zutraut alles, den Straßenverkehr zu beherrschen, dass man dann noch ja auf jeden Fall die Übersicht verliert (...).“

Diesbezüglich wurde auch die erste Anpassung an das Kategoriensystem vorgenommen. Umwelt- und Selbstwahrnehmung wurden als Unterkategorien des psychischen Alters in das Kategoriensystem aufgenommen, um deren Bedeutung für die weitere Analyse zu berücksichtigen. Auch wenn es in den Diskussionen nur am Rande zur Sprache kam, wurden die kognitiven Fähigkeiten als dritte Unterkategorie hinzugefügt, um zu verdeutlichen, dass das psychische Alter nicht bloß aus subjektiven Komponenten besteht, sondern auch weiterhin mit dem biologischen Alter verknüpft ist.

Die zweite Anpassung bezieht sich auf die Wechselwirkung zwischen Mobilität und Verkehr, bei der es zwei unterschiedliche Aspekte zu berücksichtigen gilt. Zunächst wären hier die vorangegangenen Erfahrungen zu beachten, die das Zufußgehen beeinflussen können. Wie das Zitat zur Taxinutzung zeigt, kann dies sogar dazu führen, dass versucht wird, komplett auf das Zufußgehen zu verzichten. Es kann aber auch die Art, wie Personen sich zu Fuß fortbewegen, verändern, wie das Zitat eines Teilnehmers der Gruppe der älteren Zufußgehenden zeigt, der von einem Unfall und seinen Konsequenzen berichtet.

„Ich bin vom Radfahrer angefahren worden auf dem Fußgängerweg. Ja ich bin ganz normal gegangen, hab mich halt ein bisschen rechts gehalten, er musste, weil Gegenverkehr auf dem Radweg war, ist er ausgewichen und hat mich dabei angefahren, von hinten. (...) Durch solche Erfahrungen wird man natürlich doppelt vorsichtig.“

Während solche Erfahrungen also einen Einfluss darauf haben können, ob und wie Personen sich zu Fuß bewegen, bezieht sich der zweite Aspekt auf die Flexibilität, die das Zufußgehen von vielen anderen Arten der Fortbewegung unterscheidet. Wie in Kapitel 2.1.1 dargestellt, ist es beim Zufußgehen möglich, unter anderem die Route und die Gehgeschwindigkeit spontan den eigenen Bedürfnissen anzupassen. Aufgrund von Veränderungen in der Umwelt, die zu unvorhergesehenen Hindernissen führen können, kann diese Flexibilität auch zur Notwendigkeit werden. Ein Beispiel dafür sind zugeparkte Querungsstellen, die das Überqueren der Straße verhindern und sogar unmöglich machen.

‘Dann steht das Ding [Auto] da. Das ist also bei Senioren ein ziemliches Problem und wird immer wieder genannt, die Kreuzungen müssen wenigstens frei sein. Wenn wir schon an den Kreuzungen rüber gehen sollen (...) und dann kommen sie genau da nicht rüber, weil zugeparkt ist.’

Das bedeutet, dass auch während des Zufußgehens eine ständige Wechselwirkung zwischen Verkehr und Mobilität besteht, die vom älteren Menschen eine kontinuierliche geistige Anpassung fordert. Beide Aspekte haben gezeigt, wie eng gerade beim Zufußgehen Verkehr und Mobilität miteinander verzahnt sind und dass eine auf potenzielle Einflussfaktoren beschränkte Betrachtung der fußläufigen Mobilität älterer Menschen nicht ausreichen kann. Deswegen wurden Verkehr und Mobilität als weitere Analysekategorien in das Kategoriensystem aufgenommen (Abbildung 3).

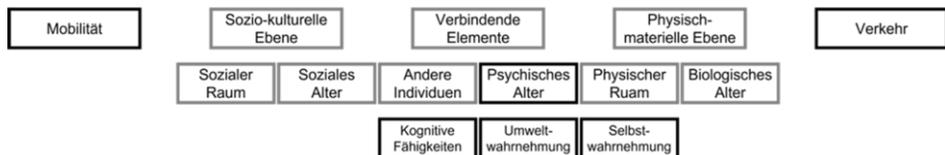


Abbildung 03 Finales Kategoriensystem als Zwischenergebnis der Auswertung der Gruppendiskussionen

Abbildung 3 zeigt das anhand der Aussagen aus den Gruppendiskussionen erweiterte Kategoriensystem, das um Umwelt- und Selbstwahrnehmung sowie kognitive Fähigkeiten, als Unterkategorien des psychischen Alters, und um Mobilität und Verkehr auf der obersten Hierarchieebene ergänzt wurde. Das Ziel war es, dadurch die subjektive Wahrnehmung und die Wechselwirkung zwischen Mobilität und Verkehr aufzunehmen, da sie sich im Laufe der Analyse als relevant erwiesen haben. Wie Ahrend (2002: 60) bereits festgestellt hat, ist Mobilität nicht bloß die Voraussetzung für Verkehr, sondern wird auch durch die vorangegangenen Erfahrungen bei der Fortbewegung beeinflusst. Ähnlich argumentieren Schwedes et al. (2018: 11), die Erfahrung als den inneren und äußeren Prozess der subjektiven Wahrnehmung der tatsächlichen und potenziellen Ortsveränderung verstehen. Die Zitate zur Taxinutzung und zum Zusammenstoß mit einem Fahrrad zeigen, dass die subjektive Wahrnehmung dabei das Bindeglied zwischen vorangegangenen Erfahrungen und aktueller Fortbewegung darstellt. Aufgrund von vorangegangenen Erfahrungen wird der öffentliche Verkehrsraum als

gefährlich wahrgenommen. Deswegen wird auf das Taxi zurückgegriffen oder sich vorsichtiger und mit mehr Bedacht zu Fuß fortbewegt. Dabei zeigt insbesondere das Beispiel mit der Taxinutzung, dass die gemachten Erfahrungen über die subjektive Wahrnehmung den subjektiven Möglichkeitsraum beeinflussen. Der als gefährlich wahrgenommene Verkehrsraum verringert die subjektiven Möglichkeiten, sich zu Fuß fortzubewegen, weswegen auf das Taxi zur Fortbewegung zurückgegriffen wird.

Die vorangegangenen Ausführungen haben gezeigt, dass die beiden durchgeführten Gruppendiskussionen das bisherige Verständnis der fußläufigen Mobilität älterer Menschen bestätigen und um Erkenntnisse über die Zusammenhänge zwischen der subjektiven Wahrnehmung und dem individuellen und subjektiven Möglichkeitsraum ergänzen. Die hier exemplarisch angeführten Zitate bestätigen die Wechselwirkungen zwischen Individuum und Umwelt auf der physisch-materiellen und soziokulturellen Ebene, aus denen sich der individuelle Möglichkeitsraum zusammensetzt. Aus vorangegangenen Erfahrungen bei der Fortbewegung resultiert dann, verknüpft durch die subjektive Wahrnehmung, der subjektive Möglichkeitsraum. Um diesen Zusammenhang darzustellen, wird im Folgenden auf das bereits erläuterte Konzept des Aktionsraums zurückgegriffen, den Werlen (2008: 379) nach dem Verständnis der Münchner Sozialgeografie als erdräumlichen Ausschnitt bezeichnet, in dem sich das Handeln abbildet. Wie Ahrend (2002: 60) für Verkehr und Mobilität festgestellt hat, ist auch die Beziehung zwischen Aktionsraum und subjektivem Möglichkeitsraum wechselseitig. Da Fortbewegung nur in dem Maße ausgeführt werden kann, wie sie im Rahmen des subjektiven Möglichkeitsraumes denkbar ist, bestimmt dessen Ausdehnung die Ausdehnung des Aktionsraums. Die im Aktionsraum gemachten Erfahrungen beim Zufußgehen beeinflussen wiederum die Ausdehnung des subjektiven Möglichkeitsraums. Das Bindeglied ist dabei die subjektive Wahrnehmung, die beeinflusst durch die gemachten Erfahrungen den subjektiven Möglichkeitsraum bestimmt und dadurch auch umgekehrt den Aktionsraum, in dem die Erfahrungen gemacht werden. Der Aktionsraum und der subjektive Möglichkeitsraum sind Teilmengen des individuellen Möglichkeitsraums, der die maximal zurücklegbare Distanz und damit auch deren maximale Ausdehnung bestimmt.

Abbildung 4 veranschaulicht die soeben beschriebenen Zusammenhänge zwischen der subjektiven Wahrnehmung und dem individuellen und subjektiven Möglichkeitsraum. Sie stellt das überarbeitete Verständnis und eine erste Konzeptionalisierung der fußläufigen Mobilität älterer Menschen dar, das sich entsprechend dem aus dem Literaturüberblick abgeleiteten Forschungsbedarf stärker auf das Subjekt fokussiert. Dementsprechend wird der individuelle Möglichkeitsraum auch nur noch als Verknüpfung aus Umwelt und Individuum dargestellt,

ohne wie in Abbildung 1 die einzelnen Komponenten und die Unterscheidung zwischen der physisch-materiellen und soziokulturellen Ebene abzubilden. Auch auf die Person als indirekter Einfluss auf den individuellen Möglichkeitsraum wird in dieser Darstellung verzichtet. Dies dient der besseren Übersicht, soll aber vor allem den Fokus auf das Subjekt und die subjektive Wahrnehmung als zentralen Aspekt für die weitere Betrachtung betonen. Das bedeutet aber nicht, dass sie für die weitere Betrachtung keine Relevanz mehr haben, sie sind immer noch Teil des Verständnisses der fußläufigen Mobilität älterer Menschen.

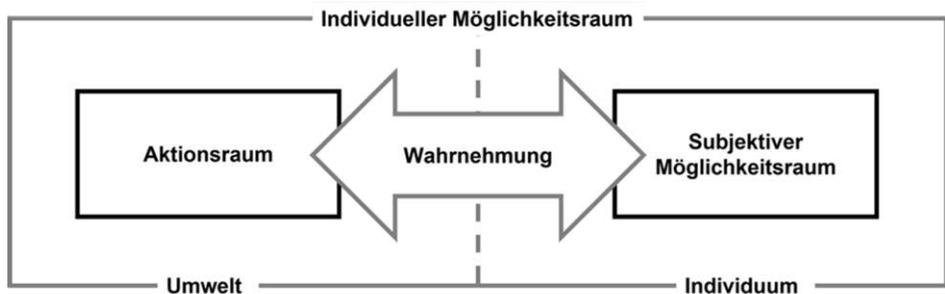


Abbildung 04: Konzeptionalisierung der fußläufigen Mobilität älterer Menschen auf Basis der Gruppendiskussionen

Der Aktionsraum als neu hinzugekommene Komponente ist, den vorangegangenen Erläuterungen folgend, in der Umwelt verankert, da dort die Fortbewegung zu Fuß stattfindet. Dadurch lässt sich auch der unmittelbare Austausch mit der Umwelt mitberücksichtigen, der beim Zufußgehen stattfindet (Deffner 2011: 367). Der subjektive Möglichkeitsraum ist verknüpft mit dem Subjekt und dementsprechend auf der Seite des Individuums angesiedelt, da beide als Teil des Egos im Menschen verankert sind. Zugleich integriert das handlungsfähige Subjekt auch die Flexibilität des Zufußgehens in die Betrachtung, da es im Rahmen seiner Möglichkeiten dazu fähig ist, spontan und flexibel zu handeln (Weichhart 2008: 138). Durch die über die Wahrnehmung hergestellte wechselseitige Verbindung zwischen Aktionsraum und subjektivem Möglichkeitsraum wird zudem deutlich, dass die Verknüpfung zwischen Umwelt und Ego auch über das Subjekt hergestellt wird. Mobilität und Verkehr werden somit immer noch als zwei Seiten einer Medaille aufgefasst und verbinden das Ego mit der Umwelt. Im Gegensatz zu Abbildung 1 sind das Verhältnis vom individuellen zum subjektiven Möglichkeitsraum und die Rolle der subjektiven Wahrnehmung jetzt Teil der Konzeption

und der Verkehr in Form des Aktionsraums in der Umwelt und die Mobilität in Form des subjektiven Möglichkeitsraums im Ego verankert. Die subjektive Wahrnehmung stellt das Bindeglied dar.

2.4 Erörterung der Forschungsfragen

Ausgehend von den Begriffsklärungen in Kapitel 2.1, dem aus dem Literaturüberblick in Kapitel 2.2 abgeleiteten Forschungsbedarf und den in Kapitel 2.3.3 dargelegten Erkenntnissen aus den Gruppendiskussionen, wurde der Fokus der Betrachtung auf das Subjekt und die subjektive Wahrnehmung gerichtet. Die im Folgenden erörterten Forschungsfragen drehen sich dementsprechend um die subjektive Wahrnehmung und fragen nach deren Ursache (Kapitel 2.4.1), deren Auswirkung (Kapitel 2.4.2) und den daraus ableitbaren Konsequenzen für die Planung (Kapitel 2.4.3).

2.4.1 Ursachen der subjektiven Wahrnehmung

Aufgrund der Besonderheiten des Zufußgehens, die im Vergleich zu anderen Arten der Fortbewegung einen unmittelbareren Austausch mit der Umwelt und größere Entscheidungsfreiheiten mit sich bringen, der Diversität der Gruppe der älteren Zufußgehenden und einem Verständnis von Mobilität als geistige Beweglichkeit im subjektiven Möglichkeitsraum, rückte die Begriffsklärung in Kapitel 2.1 den Menschen in Form des Egos und dessen Wechselwirkung mit der Umwelt in das Zentrum der Betrachtung. Der daran anschließende Literaturüberblick in Kapitel 2.2 hat den Forschungsbedarf im Bereich der Forschung zur Lebenspraxis aufgedeckt, die neben der physisch-materiellen Ebene auch die soziokulturelle Ebene und das Subjekt miteinbezieht. Bei der Betrachtung des Möglichkeitsraums, als zentrales Konzept des zugrunde liegenden Verständnisses der fußläufigen Mobilität, waren es der subjektive Möglichkeitsraum und dessen Zustandekommen durch die subjektive Wahrnehmung, die das weitere Erkenntnisinteresse bestimmten. Zur Klärung des Verhältnisses zwischen subjektiver Wahrnehmung und individuellem und subjektivem Möglichkeitsraum wurden als Vorstudie zwei Gruppendiskussionen durchgeführt. Das Ergebnis war die Weiterentwicklung des Verständnisses der fußläufigen Mobilität älterer Menschen, bei der das Subjekt und die subjektive Wahrnehmung im Mittelpunkt stehen.

Auch in der Literatur zur sozialwissenschaftlichen Mobilitätsforschung wird auf die subjektive Wahrnehmung verwiesen (bspw. Gerike 2004: 34f; Busch-Geertsema et al. 2016: 762; Schwedes et al. 2018: 5) und ihre Bedeutung bei der Betrachtung der tatsächlichen (Schwedes et al. 2018: 11) und der potenziellen (Gerike 2004: 34f; Schwedes et al. 2018: 11) Ortsveränderung sowie der sozialen und räumlichen Realitäten (Busch-Geertsema et al. 2016: 762) hervorgehoben. Dabei sehen Schwedes et al. (2018: 11), ähnlich dem in Abbildung 4 dargestellten

Konzeptionalisierung der fußläufigen Mobilität älterer Menschen, einen Zusammenhang zu vorangegangenen Erfahrungen bei der Fortbewegung. Diese Überlegungen beziehen sich aber zumeist auf die konzeptionelle Ebene und betrachten Mobilität im Allgemeinen, ohne dabei auf spezifische Kontexte wie beispielsweise das Zufußgehen oder ältere Menschen einzugehen. Dementsprechend ist aufgrund der Diversität der älteren (Oswald 2008: 3) Zufußgehenden (Reid 2008: 105), deren vergleichsweise hohen Ansprüche an die Umwelt (Knoflacher 1996: 135) und den weiteren, in Kapitel 2.1.1 erläuterten Besonderheiten des Zufußgehens gegenüber anderen Arten der Fortbewegung fraglich, ob sich diese Überlegungen auf das Zufußgehen im Alter übertragen lassen.

Wie der Literaturüberblick in Kapitel 2.2 zeigt, spielt die subjektive Wahrnehmung auch in der Forschung zum Zufußgehen im Alter eine Rolle. Im Rahmen der Aufrechterhaltung der Mobilität konnten beispielsweise Wennberg et al. (2009: 283) zeigen, dass potenzielle physische Barrieren vor allem von Menschen mit körperlichen Einschränkungen wahrgenommen werden. Dieses Beispiel zeigt aber bereits, dass der Fokus dabei zumeist auf den funktionalen Zusammenhängen auf der physisch-materiellen Ebene liegt (Grant et al. 2010: 294). Zudem mangelt es Reyer (2017: 19) zufolge an einer theoretischen Fundierung der meisten Arbeiten und damit an einer Einordnung in einen übergeordneten theoretischen Kontext, was wiederum die Anschlussfähigkeit an die konzeptionellen Überlegungen der sozialwissenschaftlichen Mobilitätsforschung erschwert. Anders verhält es sich dagegen bei Arbeiten zur sozialen Sicherheit, die subjektive Wahrnehmung als ein Produkt von Erfahrungen und Raumbezügen verstehen (Loukaitou-Sideris 2006: 222) und dies entsprechend theoretisch unterfüttern. Das gilt auch für die Arbeit von Day (2010: 2666f), die der Forschung zur Lebenspraxis zuzuordnen ist und die die Auswirkung des aus der Selbstwahrnehmung resultierenden Zugehörigkeitsgefühls zu sozialen Gruppen auf die Aufenthaltspräferenzen im öffentlichen Raum vor dem theoretischen Hintergrund der Umweltgerontologie untersucht. Allerdings fehlt diesen Arbeiten zumeist der Bezug zur Mobilität, wie sie in der sozialwissenschaftlichen Mobilitätsforschung verstanden wird. Insbesondere Day (2010) beschäftigt sich nur am Rande mit dem Zufußgehen.

Hinsichtlich der hier interessierenden subjektiven Wahrnehmung stehen sich somit die allgemein gehaltenen, zumeist heuristischen konzeptionellen Überlegungen der sozialwissenschaftlichen Mobilitätsforschung und die nur bedingt anschlussfähigen empirischen Erkenntnisse aus der Forschung zum Zufußgehen im Alter gegenüber. Die in Kapitel 2.3 erläuterten Gruppendiskussionen haben anhand empirischer Daten gezeigt, dass sich die Konzepte der sozialwissenschaftlichen Mobilitätsforschung auf die fußläufige Mobilität älterer Menschen

übertragen lassen. Da es sich aber lediglich um eine Vorstudie handelt, mit dem Zweck das bisherige Verständnis zu erweitern und an den Forschungsbedarf anzupassen, können weder der Umfang noch die theoretische und methodische Ausarbeitung dem Anspruch einer vollumfänglichen wissenschaftlichen Studie genügen. Um also zu klären, welche Rolle die subjektive Wahrnehmung für das Zufußgehen im Alter spielt, ist es notwendig, die konzeptionelle und empirische Ebene in angemessener Weise zusammenzuführen. Um dies zu bewerkstelligen, sind forschungsleitende Fragen notwendig, an denen sich das weitere Vorgehen von der theoretischen Fundierung über die methodologisch begründete Datenerhebung bis hin zu deren Auswertung und der Interpretation der Ergebnisse orientiert. Dabei stellt sich zunächst die Frage welche Ursache die subjektive Wahrnehmung hat, präzise formuliert:

Woraus resultieren die unterschiedlichen subjektiven Wahrnehmungen der älteren Zufußgehenden?

Anhand dieser Frage soll untersucht werden, ob sich die aus der Literatur und den Daten der Gruppendiskussionen abgeleitete Vermutung bestätigt, dass die vorangegangenen Erfahrungen bei der Fortbewegung einen Einfluss auf die subjektive Wahrnehmung haben. Sollte sich dies bewahrheiten, gilt es zu klären, welche Arten von Erfahrungen beim Zufußgehen hinsichtlich der subjektiven Wahrnehmung relevant sind. Darüber hinaus ist interessant, ob neben den bislang gesammelten Erfahrungen noch andere Ursachen für die subjektive Wahrnehmung relevant sind. Außerdem muss herausgearbeitet werden, welche spezifischen Besonderheiten die Betrachtung der Gruppe der älteren Menschen und des Zufußgehens mit sich bringen.

2.4.2 Auswirkungen der subjektiven Wahrnehmung

Die Beispiele aus der Literatur zeigen, dass sich die subjektive Wahrnehmung unterschiedlich auf das Zufußgehen auswirken kann. Während die von Wennberg et al. (2009) beschriebene Wahrnehmung von Barrieren den betroffenen Menschen ihre tatsächlichen Grenzen aufzeigen und damit den individuellen Möglichkeitsraum vor Augen führen, ergeben sich aus der von Day (2010) untersuchten Selbstwahrnehmung gruppenspezifische Segregationsprozesse, die die Ausdehnung des subjektiven Möglichkeitsraums beeinflussen. Dabei ist anzunehmen, dass diese beiden Beispiele nicht nur zu verschiedenen Auswirkungen auf die fußläufige Mobilität führen, sondern von den betroffenen Menschen auch unterschiedlich bewertet werden. Ähnliches gilt auch für die Aussage zur Lärmwahrnehmung aus den Gruppendiskussionen. So wird zum Beispiel ein als unangenehm empfundener Lärmpegel einen Menschen sicher nicht davon abhalten, notwendige Besorgungen zu erledigen, sich aber vermutlich auf die Routenwahl

beim Spaziergang auswirken. Dementsprechend gilt es nicht nur nach den Ursachen, sondern auch den Auswirkungen der subjektiven Wahrnehmung zu fragen. Davon ausgehend lautet die zweite Forschungsfrage:

Welche Auswirkung hat die subjektive Wahrnehmung auf die fußläufige Mobilität älterer Menschen?

Auch hier soll die Beantwortung der zweiten Frage klären, ob sich die aus der Literatur und den Erkenntnissen der Gruppendiskussionen abgeleiteten Annahmen über die Zusammenhänge zwischen der subjektiven Wahrnehmung und dem subjektiven Möglichkeitsraum bestätigen. Sollte das der Fall sein, wäre zu untersuchen, ob sich die subjektive Wahrnehmung nur auf die Ausdehnung des subjektiven Möglichkeitsraumes auswirkt oder ob weitere Konstrukte davon betroffen sind. Zudem gilt es zu klären, was das darüber hinaus für das Zufußgehen bedeutet und ob eventuell noch weitere Handlungen davon betroffen sind, die in diesem Zusammenhang relevant sind. Werden dann auch bei dieser Frage noch die Besonderheiten der älteren Zufußgehenden herausgearbeitet, ergibt sich in Kombination mit der Beantwortung der ersten Forschungsfrage ein umfassendes Bild der subjektiven Wahrnehmung im Kontext der fußläufigen Mobilität älterer Menschen.

2.4.3 Ableitbare planerische Konsequenzen

Wie der Literaturüberblick in Kapitel 2.2 gezeigt hat, beschränkt sich die Forschung zur Planungspraxis zu einem Großteil auf funktionale Zusammenhänge auf der physisch-materiellen Ebene und bietet dementsprechend zumeist verkehrsinfrastrukturelle Maßnahmen zur Lösung etwaiger Probleme an. Dabei hat Knoflacher (1996: 137) bereits in den 1990er-Jahren darauf verwiesen, dass die Herausforderungen der Verkehrsplanung nicht darin bestehen, das Fortkommen zu erleichtern, sondern Qualitäten zu schaffen, die gerade im Kontext des Fußverkehrs besonderen Ansprüchen genügen müssen (ebd.: 137f). Erkenntnisse dafür kann die Forschung zur Lebenspraxis liefern, in die sich auch die vorliegende Arbeit verortet und die neben der physisch-materiellen auch die soziokulturelle Ebene und das Subjekt miteinbezieht. Wilde (2014: 25) zufolge versäumen es aber die meisten Arbeiten, die der Forschung zur Lebenspraxis zuzuordnen sind, ihre Erkenntnisse auf die Planungspraxis zu übertragen. Bislang existieren nur wenige Beispiele für eine erfolgreiche Operationalisierung der subjektiven Wahrnehmung für die Planung (Rammert 2021: 258). Deswegen richtet sich die dritte Forschungsfrage an Konsequenzen, die sich aus der Beantwortung der ersten beiden Fragen für die Planung ableiten lassen, und lautet:

Welche planerischen Konsequenzen ergeben sich aus der Berücksichtigung der subjektiven Wahrnehmung?

Das Ziel ist es, anhand der Erkenntnisse aus der Beantwortung der ersten beiden Forschungsfragen Handlungsempfehlungen für die Planung abzuleiten, die über verkehrsinfrastrukturelle Maßnahmen hinausgehen. Dadurch soll einerseits ein Beitrag zur Verbesserung der Qualität des Zufußgehens im Alter geleistet werden und andererseits der Mehrwert einer sozialwissenschaftlichen Betrachtung im Kontext von Mobilität und Verkehr aufgezeigt werden.

3 Theorie

„Aber ich denke, wenn man da auch übt, das ist auch so was wie Mobilität, was man dann mit dem Kopf eben macht. Du musst dranbleiben und du musst es machen“ Erhebung 11, Mobilitätsbiografie, Pos. 454

Der Fokus auf die subjektive Wahrnehmung (Keller et al. 2013: 196) und die sozialwissenschaftliche Auffassung von Mobilität als soziokulturelles Produkt (Wilde 2014: 25) erfordern eine theoretische Konzeption des bisherigen Verständnisses der fußläufigen Mobilität älterer Menschen als theoretischen Rahmen. Somit wird die Arbeit in Kapitel 3.1, ausgehend vom bisherigen Kenntnisstand, theoretisch verortet. Aufbauend darauf werden in Kapitel 3.2 mit Handlung, Wahrnehmung und Raum wesentliche Begrifflichkeiten theoretisch eingeordnet. Abschließend wird in Kapitel 3.3 ein theoretischer Rahmen zur Betrachtung der fußläufigen Mobilität älterer Menschen erarbeitet.

3.1 Theoretische Verortung der Arbeit

Wie die im vorangegangenen Jahrzehnt wieder aufkeimende Diskussion über die Theorienvielfalt in der Soziologie zeigt, ist die sozialwissenschaftliche Theorie-landschaft geprägt von der Unübersichtlichkeit der zahlreichen Paradigmen und deren Ausprägungen (Greshoff und Schimank 2006: 7). Dementsprechend erhebt der folgende Überblick über Verhaltens- und Handlungstheorien zur Einordnung der vorliegenden Arbeit weder einen Anspruch auf Vollständigkeit noch auf die Allgemeingültigkeit der vorgenommenen Systematisierung. Zunächst wird die Arbeit in Kapitel 3.1.1 in Abgrenzung zu den Verhaltenstheorien im handlungstheoretischen Paradigma verortet. Im anschließenden Überblick in Kapitel 3.1.2 werden die unterschiedlichen Handlungstheorien in das zweckrationale, normative und interpretative Paradigma unterteilt. Ausgehend davon wird in Kapitel 3.1.3 mit dem Modell der soziologischen Erklärung nach Esser (1999) eine theorieintegrative Perspektive für die weitere Betrachtung gewählt.

3.1.1 Verortung in der soziologischen Handlungstheorie

Die Wahl der Theorie beziehungsweise die theoretische Verortung einer Arbeit ist ausschlaggebend dafür, welche Aspekte eines bestimmten Phänomens betrachtet werden (Etzrodt 2003: 9) und aus welchem Blickwinkel die Annäherung an die zu erforschende Realität erfolgt (Miebach 2010: 17). Dies wird insbesondere deutlich bei der Unterscheidung von handlungs- und verhaltenstheoretischen Ansätzen, deren gegensätzliche Auffassung menschlicher Tätigkeiten weitreichende methodologische und fachtheoretische Konsequenzen nach sich ziehen (Werlen 1997: 10). Die im Folgenden vorgenommene Gegenüberstellung dieser beiden theoretischen Paradigmen stellt die Grundlage für eine erste theoretische

Einordnung der Arbeit dar. Die damit einhergehende begriffliche Unterscheidung zwischen Handlung und Verhalten und deren Verhältnis zueinander wird später in Kapitel 3.2.1 eingehend erläutert.

Weber (2006), einer der Mitbegründer der Soziologie als akademische Disziplin (Miebach 2010: 20), hat mit seinem Verständnis von Handlung die Grundlage für die sozialwissenschaftliche Handlungstheorie geschaffen (Wilde 2014: 42). Für ihn besteht die Aufgabe der Soziologie darin, durch deutendes Verstehen soziales Handeln ursächlich zu erklären. Dabei definiert er das Handeln als subjektiv sinnhaftes Verhalten und soziales Handeln als ein solches, dessen Sinn sich auf das Verhalten anderer bezieht (Weber 2006: 11f). Sinn meint dabei Absichten, Intentionen und persönliche Gründe, die als subjektiver Sinn einer Tätigkeit zugrunde gelegt werden (Esser 2010: 312). Auch ein Unterlassen oder Dulden kann dementsprechend als Handlung verstanden werden (Weber 2006: 11). Im Zentrum der Betrachtung steht der einzelne Mensch, da Weber (2006: 21) übergeordnete soziale Gebilde, wie beispielsweise den Staat, auf individuelle Handlungen zurückführt, sodass die verstehende Deutung des Handelns nur auf der individuellen Ebene möglich ist. Diese Betrachtungsweise entspricht dem methodologischen Individualismus, der jegliche soziale Phänomene anhand individueller Handlungen erklärt (Rosa et al. 2007: 17).

Eine Gegenposition zum methodologischen Individualismus stellt der ontologische Individualismus dar, der in der Psychologie angesiedelt ist und in der Tradition des klassischen und kognitiven Behaviorismus steht (Werlen 1997: 45). Während bei Weber (2006) der einzelne Mensch die unterste Handlungseinheit darstellt, richten psychologische Ansätze ihre Betrachtungen auf die kognitiven Vorgänge im Gehirn (Etzrodt 2003: 12). Die kognitiven Verhaltenstheorien sind eine Weiterentwicklung des klassischen Behaviorismus, die den Zusammenhang von Reiz und Reaktion um kognitive Komponenten in Form von Interpretations- und Perzeptionsfiltern ergänzen. Anstelle von Handlungen wird hier menschliches Verhalten betrachtet, das als Reaktion auf kognitiv selektierte Reize der sozialen und physischen Umwelt verstanden wird (Werlen 1997: 10). Es interessiert also der mechanische Zusammenhang aus Reiz und Reaktion, während darüber hinausgehende Erklärungen wie Intention und Sinn unberücksichtigt bleiben (Weichhart 2008: 247). Beck (1982: 66) spricht hier von funktionalen Zusammenhängen, die als begriffliche Annahmen in Form empirisch überprüfbarer Hypothesen ein integraler Bestandteil verhaltenstheoretischer Ansätze sind.

Ähnlich verhält es sich mit soziologischen Verhaltenstheorien, die soziales, also auf andere Menschen bezogenes Verhalten zum Gegenstand haben. Deren Ziel ist es, Gesetzmäßigkeiten aufzudecken, um Verhalten zu beschreiben und

vorherzusagen (Miebach 2010: 21). Sie beziehen sich dabei größtenteils nicht auf die kognitive Verhaltenstheorie, sondern auf lerntheoretische Ansätze (Opp 1970: 146), und sind damit ebenfalls dem methodologischen Individualismus zuzuordnen (Schmid 1993: 275). Für Homans (2013: 60f) sind die Grenzen zur Psychologie allerdings fließend, da sich seiner Meinung nach die Prinzipien zur Erklärung von Verhalten, das durch die physikalische Umwelt beeinflusst wird, auch auf das wechselseitige soziale Verhalten zwischen Menschen übertragen lassen. Dazu werden Hypothesen formuliert, die beispielsweise in Form von J-desto-Aussagen mindestens zwei Variablen in einen kausalen Zusammenhang setzen (ebd.: 62). Es wird davon ausgegangen, dass sich menschliches Verhalten an bisherigen Erfahrungen orientiert und sich in vergleichbaren Situationen ähnelt (Schmid 1993: 280). Das Verhalten anderer Individuen als äußere Bedingung für das eigene Verhalten wird dadurch auf einen definierbaren Reiz reduziert, der sich beliebig austauschen lässt (Beck 1982: 61).

Bei allen bislang diskutierten Gegensätzen sind durchaus auch Gemeinsamkeiten zu finden, die insbesondere bei den soziologischen Handlungs- und Verhaltenstheorien bestehen. Beispielsweise lassen sich Miebach (2010: 440) zufolge die von Homans (2013) formulierten Hypothesen auf die dem Rational-Choice-Ansatz zugrunde liegende Kosten-Nutzen-Rechnung übertragen. Dennoch ist im Hinblick auf die theoretische Einordnung dieser Arbeit eine klare Trennung zwischen beiden Theorieschulen sinnvoll. Neben dem eingangs erwähnten methodologischen Unterschied ist das Verständnis menschlicher Tätigkeiten als subjektiv sinnhafte Handlung beziehungsweise reaktivem Verhalten das entscheidende Wesensmerkmal, um soziologische Handlungstheorien von psychologischen Verhaltenstheorien abzugrenzen (Werlen 1997: 10). Handlungstheoretische Ansätze sind eher bestrebt, die Handlungen Einzelner zu erklären, während sich die Verhaltenstheorie auf das Berechnen von Wahrscheinlichkeiten konzentriert, die das Auftreten von Verhaltensweisen in bestimmten Situationen vorherzusagen ermöglicht (Schmid 1993: 279). Dem zufolge ist zur Erklärung individueller Handlungen ein in den Geisteswissenschaften verankerter interpretativer Zugang notwendig, wohingegen Verhalten als objektiv beobachtbar gilt und somit in der Tradition einer naturwissenschaftlich geprägten Auffassung von Forschung zu verorten ist (Miebach 2010: 23).

Dementsprechend ist die vorliegende Arbeit mit ihrem bisherigen Verständnis der fußläufigen Mobilität älterer Menschen, ein Verständnis also, in dem das Subjekt und die subjektive Wahrnehmung im Zentrum der Betrachtung liegen, klar im handlungstheoretischen Paradigma zu verorten. Das Subjekt bezeichnet den zur Handlung fähigen Menschen (Weichhart 2008: 138), und über den individuellen Möglichkeitsraum, der sich aus der Wechselwirkung zwischen Individuum

und Umwelt ergibt, werden zudem dessen individuelle Eigenschaften mitberücksichtigt. Über das Verständnis von Mobilität als Voraussetzung für Verkehr lässt sich die Fortbewegung zu Fuß als Handlung konzipieren, da Mobilität in Form von geistiger Bewegung in einem subjektiv wahrgenommenen Möglichkeitsraum einer gedanklichen Vorbereitung der Tätigkeit des Zufußgehens entspricht. Somit ist Zufußgehen nicht bloß die Reaktion auf einen äußeren Reiz, sondern eine mit subjektivem Sinn versehene Handlung im Rahmen der zur Verfügung stehenden Möglichkeiten. Wie im methodologischen Individualismus ist damit der handelnde, mit individuellen Eigenschaften ausgestattete Mensch der Ausgangspunkt der Betrachtung, und das Zufußgehen wird als subjektiv sinnhafte Tätigkeit im Sinne Webers (2006) als Handlung verstanden. Wie genau sich das Verhältnis von Handlung und Verhalten darstellt und welche Arten von Handlungen dabei unterschieden werden können, wird in Kapitel 3.2.1 detailliert ausgeführt.

Vor dem Hintergrund der Verortung der Arbeit im handlungstheoretischen Paradigma wird auch die Abgrenzung zu den im Literaturüberblick diskutierten Veröffentlichungen zur Planungspraxis noch einmal deutlich. Zwar versäumen die meisten dieser Arbeiten, ihr empirisches Vorgehen theoretisch zu kontextualisieren. Die naturwissenschaftlich geprägte Herangehensweise lässt aber vermuten, dass ein verhaltenstheoretisches Verständnis menschlicher Tätigkeiten zugrunde liegt. Es dominieren quantitative Methoden, die anhand von Sekundärstatistiken, standardisierten Befragungen und Laborexperimenten das Zufußgehen als objektiv beobachtbaren Vorgang untersuchen. Insbesondere in den Arbeiten zum Straßenquerungsverhalten und zum Erhalt der Mobilität im Alter werden funktionale Zusammenhänge in Form empirisch überprüfbarer Hypothesen im Rahmen standardisierter und teilweise experimenteller Verfahren getestet. Der Fokus richtet sich auf verhaltensrelevante Teilaspekte des Zufußgehens, wie beispielsweise den funktionalen Zusammenhängen zwischen dem physischen Raum und dem biologischen Alter (bspw. White et al. 2010).

Im zugrunde liegenden Verständnis der fußläufigen Mobilität älterer Menschen sind diese Teilaspekte auf der physisch-materiellen Ebene angesiedelt und bilden zusammen mit den soziokulturellen Komponenten den objektiv erfassbaren individuellen Möglichkeitsraum. Sie stellen damit die äußersten Grenzen dar, innerhalb derer sich das Individuum zu Fuß fortbewegen kann. Im subjektiven Möglichkeitsraum als Teilmenge des individuellen Möglichkeitsraums findet die geistige Bewegung statt, die als gedankliche Vorarbeit dem Zufußgehen als Handlung vorangeht. Das bedeutet, dass, trotz der Fokussierung auf das Subjekt und der subjektiven Wahrnehmung, die Wechselwirkung der physisch-materiellen und soziokulturellen Eigenschaften des Individuums mit den Gegebenheiten der

Umwelt relevant sind und dementsprechend die verhaltenstheoretischen Aspekte des Zufußgehens mitberücksichtigt werden müssen.

3.1.2 Verortung innerhalb der soziologischen Handlungstheorie

Der nachfolgende Überblick über die unterschiedlichen Paradigmen und Konzeptionen innerhalb der soziologischen Handlungstheorien stellt die Grundlage für die Wahl des Modells der soziologischen Erklärung als Teil des theoretischen Rahmens für die weiteren Betrachtungen dar. Dabei werden die wesentlichen theoretischen Strömungen anhand ihrer charakteristischen Merkmale beschrieben, ohne auf die Besonderheiten und Unterschiede einzelner Veröffentlichungen und Konzeptionen innerhalb eines bestimmten Paradigmas näher einzugehen. Die Unterscheidung zwischen mikro- und makrotheoretischen Ansätzen, die Besonderheiten des zweckrationalen, des normativen und des interpretativen Paradigmas, sowie die Bemühungen der jüngeren Vergangenheit, den in der Soziologie vorherrschenden theoretischen Dualismus zu überwinden, strukturieren den Überblick und sind wegweisend für die Entwicklung des theoretischen Rahmens.

Durch den in den 1990er-Jahren erfolgten Paradigmenwechsel hat sich der Rational-Choice-Ansatz zur dominierenden Theorieströmung innerhalb der Soziologie entwickelt und sich in Abgrenzung zur Systemtheorie und zum Konstruktivismus als Handlungstheorie etabliert (Miebach 2010: 16). Die vor allem in der Ökonomik zum Tragen kommenden Rational-Choice-Ansätze (Werlen 2008: 323) nehmen Bezug auf Weber (2006) und stehen damit in der Tradition des methodologischen Individualismus (Miebach 2010: 395), der soziale Strukturen anhand individueller Handlungen erklärt (Rosa et al. 2007: 17). Demgegenüber steht der methodologische Holismus, der davon ausgeht, dass sich soziale Strukturen nicht auf die Handlungen Einzelner zurückführen lassen sondern eigenen Gesetzmäßigkeiten unterliegen (ebd.: 17). Dawe (1970: 214) spricht in diesem Zusammenhang von den Two Sociologies, die er als Soziologie der sozialen Handlung und Soziologie der sozialen Systeme bezeichnet. Dieser Dualismus steht für eine einseitige Betrachtung von Sozialität aus handlungs- bzw. strukturtheoretischer Perspektive (Schimank 2007: 15). Für die damit einhergehende Gegenüberstellung von Mensch und Gesellschaft beziehungsweise von Handlung und Struktur hat sich mittlerweile die Unterscheidung zwischen Mikro- und Makroebene durchgesetzt (Hirschauer 2014: 109), wobei Mensch und Handlung auf der Mikro- und Gesellschaft und Strukturen auf der Makroebene angesiedelt sind (Habscheid 2000: 126).

Eine Unterscheidung zwischen Handlungs- und Strukturtheorien macht zwar inhaltlich Sinn, führt auf begrifflicher Ebene aber eher zu Verwirrung. Am Beispiel von Parsons' (2007) Strukturfunktionalismus zeigt sich, dass auch in struktur-

theoretischen Ansätzen menschliche Tätigkeiten als Handlungen nach dem Verständnis von Weber (2006) konzipiert werden (Etzrodt 2003: 15). Parsons et al. (2017: 53) zufolge hängt das Verständnis menschlicher Tätigkeiten von der Perspektive der Betrachtung ab und ist dann als Handlung aufzufassen, die hinsichtlich der zugrunde liegenden Absicht und Motivation analysiert wird. Dementsprechend lassen sich auch strukturtheoretische Ansätze als Handlungstheorien von Verhaltenstheorien abgrenzen. Im Folgenden wird der Ausdruck Handlungstheorie als Überbegriff verwendet und zwischen mikro- und makrotheoretischen Ansätzen unterschieden. Der Rational-Choice-Ansatz, der dem Prinzip des methodologischen Individualismus folgt, ist demnach den mikrotheoretischen Ansätzen zuzuordnen und wird im Folgenden nach Werlen (2008: 322) als zweckrationales Paradigma bezeichnet. Demgegenüber stehen die strukturtheoretischen Ansätze, die aufgrund ihrer Orientierung am methodologischen Holismus zu den Makrotheorien gezählt und gemäß Miebach (2010: 15) als normatives Paradigma bezeichnet werden. Das interpretative Paradigma, das unter anderem auf die Arbeiten von Schütz (2016) zurückgeht (Esser 1991: 430), erkennt zwar den Einfluss sozialer Strukturen auf das Handeln an (Miebach 2010: 139), sieht deren Ursprung aber in den Handlungen Einzelner und ist somit dem methodologischen Individualismus zuzuordnen (Etzrodt 2003: 157).

Auch Werlen (2008: 324) unterteilt die Handlungstheorien in ein zweckrationales, normatives und interpretatives Paradigma und unterscheidet diese mittels vier grundlegender Vergleichskategorien voneinander. Anhand (1) des Modells des handelnden Subjekts, (2) des Prozesses der Zielorientierung, (3) des Bezugsrahmens der Handlungsorientierung und (4) der Situation des Handelns lässt sich die jeweils spezifische Betrachtungsweise menschlicher Handlungen bestimmen (Tabelle 1). Im zweckrationalen Paradigma ist vom rational handelnden homo oeconomicus die Rede, mit dem Ziel der subjektiven Nutzenmaximierung (Baumann 2000: 130). Das Verständnis des rationalen Handelns geht auf Weber (2006) zurück (Miebach 2010: 31), der dies als ein Abwägen zwischen verschiedenen Zwecken, Mitteln und Nebenfolgen begreift (Weber 2006: 33). Jegliches Handeln ist das Ergebnis einer Wahl aus bestehenden Alternativen, aufgrund persönlicher Präferenzen und einer Abwägung der erwartbaren Konsequenzen gegenüber den investierten Kosten (Kruse 2008: 305). Dementsprechend basiert der Bezugsrahmen der Handlungsorientierung je nach Grundannahme auf objektivem Wissen beziehungsweise dem subjektiven Wissensvorrat (Werlen 2008: 324). Insbesondere in aktuelleren Konzeptionen des homo oeconomicus wird nicht mehr von einer vollständigen Informiertheit ausgegangen, sondern eine subjektive Selektion des objektiv vorhandenen Wissensbestands angenommen (Etzrodt 2003: 14). Aufgrund der begrenzten Fähigkeit des Menschen zur Informationsverarbeitung wird von einer Bounded Rationality ausgegangen, bei der dann

nicht mehr die maximal beste, sondern die hinreichend befriedigende Alternative gewählt wird (Esser 1991: 440). Generell haben sich mittlerweile weniger strikte Annahmen durchgesetzt, nicht nur im Hinblick auf die egoistische Nutzenmaximierung, sondern auch den sozialen Kontext betreffend (Miebach 2010: 30).

Tabelle 01: Überblick über handlungstheoretische Paradigma nach Werlen (2008), eigene Darstellung

	Zweckrationales Paradigma	Normatives Paradigma	Interpretatives Paradigma
Subjekt	homo rationalis	homo sociologicus	homo communicans
Zielorientierung	Kosten-/Nutzen-Maximierung	soziokulturelle Kompetenz	Verständigung
Bezugsrahmen	objektives Wissen/subjektiver Wissensvorrat	Abstimmung verschiedener Bedürfnisse	intersubjektive Bedeutung
Situation	Gewissheit/Ungewissheit	Reproduktion von Werten/Normen	Kopräsenz/Abwesenheit

Im Gegensatz dazu steht der homo sociologicus des normativen Paradigmas (Miebach 2010: 395), der als formbares Wesen geboren wird und dessen Präferenzen sich durch seine Sozialisation an den gesellschaftlichen Rollenerwartungen ausrichten (Etzrodt 2003: 255). Bei Parsons et al. (2017: 54f) bestehen Handlungen aus verschiedenen Elementen, die als soziales System der Interaktion, kulturelles System aus Rollen, Normen und Werten und Persönlichkeit des Menschen organisiert sind (Parsons et al. 2017: 54f). Rollen, Normen und Werte des kulturellen Systems sind Strukturen, die in der Interaktion eines sozialen Systems handlungsleitend sind und die Aktivitäten der beteiligten Individuen zueinander in Beziehung setzen (Parsons 1956: 67ff). Als zeitlich überdauerndes Bezugssystem ist das kulturelle System somit unabdingbar für ein koordiniertes Handeln (Parsons 2007: 429). Internalisierte Normen und das Wissen um Bestrafung bei Abweichung beziehungsweise um Belohnung bei Erfüllung führen dabei zu rollenkonformem Handeln (Miebach 2010: 30). Das Ziel der Handelnden ist somit nicht die Kosten-Nutzen-Maximierung, sondern die soziokulturelle Kompetenz, die durch die Abstimmung kultureller, sozialer, persönlicher und biologischer Bedürfnisse erreicht wird (Werlen 2008: 325). Durch die übergeordnete

normative Orientierung und die damit einhergehenden Ausrichtung am kulturellen System reproduzieren die Handelnden dabei die darin enthaltenen Strukturen (Parsons 2007: 429),

Während im normativen Paradigma das Hauptaugenmerk auf miteinander verknüpften Handlungsmustern liegt (Etzrodt 2003: 252), ist beim interpretativen genau wie beim zweckrationalen Paradigma der einzelne Mensch der Ausgangspunkt für die Analyse (ebd.: 157). Gesellschaftliche Zusammenhänge werden durch intersubjektives Verstehen und Handeln erklärt und nicht als strukturell oder systematisch aufgefasst (Lüdtke 2008: 188). Im Zentrum der Betrachtung steht der *homo communicans*, der ausgehend von seinem aktuellen biografischen Wissensvorrat unterschiedliche Realitäten sinnhaft konstituiert (Werlen 2008: 324). Biografischer Wissensvorrat meint in diesem Zusammenhang vorangegangene Erfahrungen und deren Interpretation, die den individuellen Handlungsspielraum abgrenzen (Schütz und Luckmann 2003: 163f). Somit liegt jeder Handlung ein subjektiver Sinn zugrunde, der nur dem handelnden Individuum zugänglich ist, während jegliche Sinnzuschreibung von außen nie über eine Interpretation oder Annäherung hinausgehen kann. Mit dem Ziel der Verständigung der Menschen untereinander konstituiert sich über die wechselseitige Sinnzuschreibung eine intersubjektive Bedeutung als Bezugsrahmen des Handelns (Schütz 2016: 43). Bei Mead (1995: 117f) existiert jeglicher Sinn nur innerhalb eines solchen Bezugsrahmens in Form der symbolischen Interaktion aus Gesten und Kommunikation. Dieses gegenseitige Aufeinander-Bezugnehmen basiert in der Situation des Handelns auf der Kopräsenz anderer Individuen oder Objekte (Houben 2018: 7).

In der jüngeren Vergangenheit hat sich die Überwindung des theoretischen Dualismus zwischen mikro- und makrotheoretischen Ansätzen zu einem zentralen Aspekt theoretischer Arbeiten in der Soziologie entwickelt (Esser 1999: 615). Giddens (1997) etwa hat mit seiner Theorie der Strukturation und dem darin enthaltenen Konzept der Dualität von Struktur die Rekursivität von Handlung und Struktur betont (Schimank 2007: 15). Demnach sind Strukturen sowohl das Medium als auch das Ergebnis sozialer Praktiken (Giddens 1997: 77). Ein weiterer Versuch, diesen Dualismus zu überwinden, findet sich bei Esser (1999, 2002d), für den Handlungen und Struktur in einem Wechselverhältnis zueinanderstehen (Schimank 2007: 16). Für ihn sind soziale Situationen auf der kollektiven Ebene das Ergebnis aggregierten Handelns und zugleich Ausgangslage für neues Handeln (Esser 2002d: 17). Während Esser (1999) aufgrund seiner Präferenz für die Wert-Erwartungstheorie als Erklärung für die Handlungsentscheidung häufig dem zweckrationalen Paradigma zugeordnet wird (bspw. Miebach 2010 oder Etzrodt 2006), gilt Giddens (1997) zusammen mit Bourdieu (2007) als Haupt-

vertreter der Theorie sozialer Praxis, die im interpretativen Paradigma angesiedelt ist (Wilde 2014: 48).

Wie der vorangegangene Überblick zeigt, existieren innerhalb der soziologischen Handlungstheorie mit dem zweckrationalen, dem normativen und dem interpretativen Paradigma verschiedene Strömungen, die sich anhand des methodologischen Standpunktes, der Auffassung von der Konstitution des Handelns und dem zugrunde liegenden Menschenbild voneinander unterscheiden lassen. Ausgehend davon dass die Wahl der Theorie den Blickwinkel auf ein zu betrachtendes Phänomen bestimmt (Etzrodt 2003: 9), scheint vor dem Hintergrund des in Kapitel 2.4 dargelegten Erkenntnisinteresses eine Verortung der vorliegenden Arbeit im interpretativen Paradigma am zielführendsten, da es einen entsprechenden Analyserahmen für Fragestellungen mit Bezug auf subjektive Sinnkonstitutionen bietet (Werlen 2008: 326). Nach Schütz und Luckmann (2003: 163) basieren diese Sinnkonstitutionen auf dem individuellen biografischen Wissensvorrat, wodurch es zudem möglich wäre, die vorangegangenen Erfahrungen beim Zulußgehen in die Betrachtung zu integrieren. Dadurch kann die im zugrunde liegenden Verständnis der fußläufigen Mobilität verankerte subjektive Ausprägung des individuellen Möglichkeitsraums und dessen Wechselwirkung mit dem Aktionsraum theoretisch gefasst werden.

Neben der subjektiven Ausprägung des Möglichkeitsraums und dessen Wechselwirkung mit dem Aktionsraum beinhaltet das zugrunde liegende Verständnis der fußläufigen Mobilität auch den objektiv erfassbaren individuellen Möglichkeitsraum, der durch physisch-materielle und soziokulturelle Strukturen determiniert ist. Deswegen, aber auch um sämtliche in Kapitel 2.1.3 erläuterten Altersdimensionen abzubilden, werden neben dem Subjekt auch das Individuum und die Person berücksichtigt und so das gesamte Spektrum des Egos miteinbezogen. Zwar wird innerhalb des interpretativen Paradigmas der Einfluss soziokultureller Strukturen auf das Handeln mitberücksichtigt (Miebach 2010: 139). Schütz (2016) als einer der Hauptvertreter geht bei seinen Betrachtungen aber vom einzelnen Menschen aus und ist somit dem methodischen Individualismus zuzuordnen (Etzrodt 2003: 157). Das interpretative Paradigma ist dementsprechend nicht geeignet, die strukturellen Rahmenbedingungen bei der Betrachtung der fußläufigen Mobilität und sämtliche Facetten des Egos theoretisch hinreichend zu berücksichtigen. Das normative Paradigma bietet sich an, um diese Lücke zu schließen und den individuellen Möglichkeitsraum und die damit einhergehende differenzierte Betrachtung von Alter, Ego und der Umwelt zu integrieren. Insofern ist Werlen (2008: 322) zuzustimmen, dass sich die unterschiedlichen Paradigmen der soziologischen Handlungstheorien nicht gegenseitig ausschließen, sondern sich vielmehr ergänzen. Wie bereits ausgeführt, lassen sich bei Giddens (1997)

und Esser (1999) handlungstheoretische Konzeptionen finden, bei denen die Mikro- und Makroebene und deren Wechselwirkung explizit Teil der theoretischen Konzeption sind und somit sowohl individuelle Handlungen als auch gesellschaftliche Strukturen in gleichem Maße berücksichtigt werden (Schimank 2007: 15f).

Wilde (2014: 48) zufolge ist Giddens (1997) Theorie der Strukturation zwar dem interpretativen Paradigma zuzuordnen, durch das Konzept der Dualität von Struktur wird die Wechselwirkung zwischen Mikro- und Makroebene aber zu einem zentralen Element. Dagegen verfolgt Esser (2006: 353) mit seinem Modell der soziologischen Erklärung einen theorieintegrativen Ansatz, indem er unter anderem bezugnehmend auf Weber (2006), Schütz (2016), Mead (1995) und Parsons (2013) das zweckrationale, das normative und das interpretative Paradigma miteinschließt (Esser 1991: 430; Esser 2002c: 259; Esser 2006: 362f). Dementsprechend eignet sich die theorieintegrative Perspektive des Modells der soziologischen Erklärung für die weitere Betrachtung, da es so möglich ist, sämtliche in Abbildung 1 dargestellten Aspekte der fußläufigen Mobilität älterer Menschen zu integrieren. Sehr vereinfacht zusammengefasst repräsentiert die Perspektive des interpretativen Paradigmas die Betrachtung des subjektiven Möglichkeitsraums, des Aktionsraums und deren durch die subjektive Wahrnehmung bedingte Wechselwirkung, während die Perspektive des normativen Paradigmas für die Betrachtung des individuellen Möglichkeitsraums steht. Wie im nachfolgenden Kapitel näher erläutert, erlaubt das zweckrationale Paradigma dann, die den Handlungen vorausgehenden Entscheidungen innerhalb dieser Rahmenbedingungen zu erklären. Zudem berücksichtigt das Modell der soziologischen Erklärung ein auf kognitiven Prozessen basierendes Konzept der subjektiven Wahrnehmung, das diesen Handlungsentscheidungen zugrunde liegt (Esser 2002c: 205). Das nachfolgende Kapitel gibt einen Überblick über Essers (1999) Modell und diskutiert im Hinblick auf das bisherige Verständnis der fußläufigen Mobilität dessen Anwendbarkeit auf das Erkenntnisinteresse dieser Arbeit.

3.1.3 Modell der soziologischen Erklärung als theorieintegrative Perspektive

In Kapitel 3.1.1 wurde die Arbeit in der soziologischen Handlungstheorie verortet, mit der Konsequenz, dass die Tätigkeit des Zufußgehens als sinnhafte beziehungsweise gedanklich vorbereitete Handlung im Sinne Webers (2006) verstanden werden soll. Im Anschluss daran hat Kapitel 3.1.2 gezeigt, dass eine ausschließliche Verortung in einem der handlungstheoretischen Paradigmen aufgrund des zugrunde liegenden Verständnisses der fußläufigen Mobilität älterer Menschen und dem daraus abgeleiteten Erkenntnisinteresse nicht gerecht werden kann. Deswegen wurde das Modell der soziologischen Erklärung für eine

theorieintegrative Perspektive für die weitere Betrachtung ausgewählt. Es verbindet nicht nur die Mikro- mit der Makroebene, sondern integriert auch das zweckrationale, das normative und das interpretative Paradigma. Im Folgenden wird das Modell näher erläutert und gezeigt, wie es die Erkenntnisse strukturieren kann und inwieweit es mit dem Konzept des individuellen Möglichkeitsraums und dessen subjektiver Ausprägung kompatibel ist.

Esser (1999: 5) zufolge erfordert die Erklärung sozialer Zusammenhänge und Prozesse die Verbindung der Strukturen auf der Makroebene mit dem Handeln einzelner Menschen auf der Mikroebene. Dazu entwickelte er ausgehend von Coleman (1991) Makro-Mikro-Makro-Modell oder auch Wannenmodell das in Abbildung 5 dargestellte Modell der soziologischen Erklärung (Esser 2006: 352). Coleman (1991: 10) beschreibt sein Konstrukt als ein auf mehrere Ebenen bezogenes Propositionssystem, bei dem ein Zusammenhang auf der Makroebene durch das Handeln einzelner Menschen auf der Mikroebene erklärt wird. Das Modell der soziologischen Erklärung ist eine methodische Verallgemeinerung dieses Grundgedankens (Miebach 2010: 398) mit dem Ziel, durch einen theorieintegrativen Ansatz die einseitige, auf das zweckrationale Paradigma beschränkte Konzeption Coleman (1991) für andere handlungstheoretische Paradigmen zu öffnen (Esser 2006: 352f).

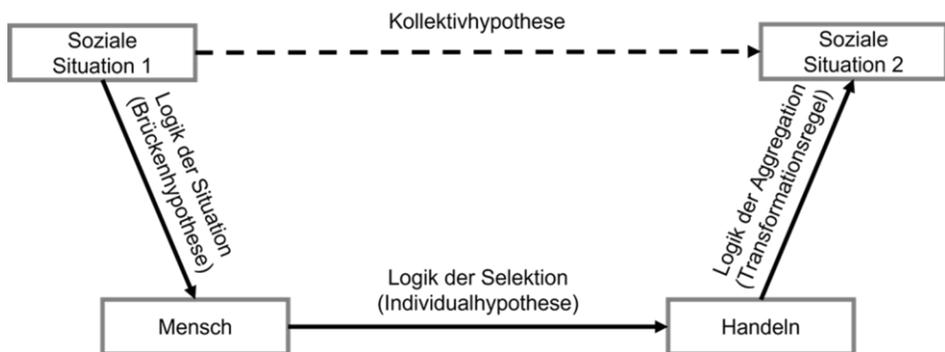


Abbildung 05: Modell der soziologischen Erklärung nach Esser (1999), eigene Darstellung

Anders als im Wannenmodell ist der Zusammenhang auf der Makroebene gestrichelt eingezeichnet, um zu verdeutlichen, dass sich dieser nur über die Mikroebene erklären lässt (Miebach 2010: 398). Dies zeigt, wie Esser (2006: 362f) auch selbst wiederholt betont, dass er sich mit seiner Konzeption in der Tradition der

verstehenden Soziologie Webers (2006) und des methodologischen Individualismus sieht. Ebenso ist er in Poppers (1974) kritischem Rationalismus verwurzelt (Etzrodt 2006: 272) und bezieht sich auf dessen Situationslogik beziehungsweise Situationsanalyse, wonach Situationen als Rahmen von Handlungen einerseits als objektiv erfassbar und andererseits als vom Individuum subjektiv wahrgenommen zu verstehen sind (Popper 1974: 199). Dies bildet er in seinem Modell durch eine Abfolge von drei Logiken ab, über die er die Wechselwirkungen zwischen der Mikro- und der Makroebene erklärt (Amrhein 2004: 67).

Die Logik der Situation verbindet die Makro- mit der Mikroebene, indem sie die Erwartungen und die Bewertungen des Menschen über eine Brückenhypothese mit den Alternativen und Bedingungen der sozialen Situation verknüpft (Esser 1999: 94). Die Brückenhypothese fasst die Auswirkung einer objektiv gegebenen Situation auf den Menschen und dessen subjektive Interpretation davon zusammen (Amrhein 2004: 68). Die subjektive Definition einer Situation ist die Wahl eines kulturellen Bezugsrahmens und wird als Framing bezeichnet (Esser 2002c: 260). Dies geschieht über Frames und Skripte, die als mentale Modelle im Gedächtnis der Individuen und als Codes und Programme in den kulturellen Systemen verankert sind (Esser 2002a: 47). Soziale Normen und Rollen sind die grundlegenden institutionellen Entitäten dieser Modelle. Es sind Typisierungen von Situationen und Handlungen, die als starke Vereinfachungen die Realität zuspitzen (Esser 2002c: 262) und die in der Anwendung alles dieser Vorstellung unterordnen (Esser 1997: 80). Anhand der in der Situation vorhandenen Objekte und in Hinsicht auf deren objektiven Eigenschaften wird zunächst ein Modell als Frame für die Situation aktiviert, daran anschließend ein weiteres Modell als Skript für die Handlung (Esser 2002c: 261). Dazu muss das mentale Modell im Gedächtnis vorhanden sein, die Situation das dazu passende Symbol aufweisen, und es darf keine Störung auftreten (Esser 2005a: 7). Die Festlegung des Menschen auf ein Modell wird als Modus bezeichnet und unterscheidet sich nach dem Grad der Reflexion der Informationsverarbeitung (Esser 1997: 80). In der Regel passen in Alltagssituationen Symbole und gedankliche Modelle perfekt zueinander, und Frames und Skripte werden unreflektiert übernommen, ohne über die Konsequenzen nachzudenken (Esser 2002b: 36). Dieses von Symbolen ausgelöste normative Handeln verläuft automatisch entlang von erlernten und habitualisierten Programmen (Esser 2005c: 15).

Für Modell und Modus existieren formal immer jeweils zwei Alternativen, ein ad hoc mit den Objekten der Situation assoziiertes Modell und das plausibelste Konkurrenzmodell sowie die Modi der automatisch-spontanen und der reflektiert-kalkulierenden Informationsverarbeitung (Esser 2005a: 7). Somit ist das Handeln nicht nur von den gesellschaftlichen Strukturen und der subjektiven Definition

der Situation, sondern auch von den handlungstheoretischen Annahmen der Logik der Selektion abhängig (Esser 2002a: 428), die auf der Mikroebene das Individuum mit dessen Handlung verbindet (Esser 1999: 95). Die Wert-Erwartungstheorie bietet die Möglichkeit einer von räumlichen, sachlichen, gesellschaftlichen und historischen Gegebenheiten unabhängigen biopsychischen Erklärung der Wahlentscheidung (Esser 2002a: 428). Die Grundannahme ist, dass Menschen immer die Alternative wählen, die für sie mit der höchsten Nutzenerwartung verbunden ist (Esser 1999: 95). Entscheidend ist dabei die Maximierung der Nutzenerwartung, unabhängig davon ob die zugrunde liegende Einschätzung objektiv richtig ist oder rein subjektiv und sich gegebenenfalls als falsch herausstellt (Esser 2002d: 216). Sind die Abweichungen der beobachteten und der erwarteten Symbole einer Situation hinreichend groß, ist die Möglichkeit zur Reflexion gegeben und sind die Kosten im Vergleich zum erwarteten Nutzen vertretbar, wird ein zweistufiger Entscheidungsprozess eingeleitet (Esser 2005c: 14). Hier wird zunächst entschieden, ob das Ad-hoc-Modell der Situation angemessen ist (Esser 1991: 440). Sofern dies nicht zutrifft, wird im Anschluss die beobachtete Symbolik mit dem Ziel, den erwarteten Nutzen zu maximieren, reflektiert und interpretiert (Esser 2002b: 36). Das Ergebnis dieses Prozesses ist das rationale Handeln als ein weiterer möglicher Handlungstyp (Esser 2006: 359).

Die Logik der Aggregation gibt schließlich Aufschluss darüber, wie sich die Folgen aggregierten individuellen Handelns auf die Makroebene übertragen lassen (Esser 2002d: 15). Das bloße Aufsummieren der aus den Handlungen resultierenden individuellen Effekte ist allerdings oft nicht ausreichend (Esser 2002a: 1). Notwendig sind Transformationsregeln, die als logische Argumente zusammen mit formalen und empirischen Annahmen die Mikro- mit der Makroebene verbinden (ebd.: 13). Es gibt verschiedene Arten von Transformationsregeln, die sich anhand ihrer Komplexität voneinander unterscheiden lassen (Amrhein 2004: 73). Zu den einfachen zählen neben den analytischen Transformationen der statistischen Aggregation und der partiellen Definition auch die auf sozialen Prozessen basierenden institutionellen Transformationsregeln (Esser 2002a: 22), die für die vorliegende Arbeit relevant sind. Es sind die in der Gesellschaft geltenden institutionellen Regeln, mit deren Hilfe individuelle Handlungen in kollektive Ereignisse überführt werden (ebd.: 22). Dies spiegelt sich dann auch in den formalisierten Prozessen kollektiver Entitäten, wie beispielsweise Verbänden, Parteien und Organisationen, wider (Amrhein 2004: 73). Komplexere Transformationsregeln sind formale Modelle von typisierten Situationen (ebd.: 73), wie sie beispielsweise in der Spieltheorie oder den sogenannten Strukturmodellen zu finden sind (Esser 2002a: 428). Da für das zugrunde liegende Erkenntnisinteresse und insbesondere zur Beantwortung der dritten Forschungsfrage lediglich die

institutionellen Transformationsregeln von Belang sind, wird hier an dieser Stelle nicht näher auf diese Modelle eingegangen.

Essers (2006: 353) Anspruch eines theorieintegrativen Konzepts folgend, vereint das Modell der soziologischen Erklärung über das darin enthaltene Frame/Skript-Modell das zweckrationale mit dem interpretativen Paradigma, indem es die Annahme der Bounded Rationality der Wert-Erwartungstheorie mit dem Konzept der Lebenswelt und des Alltagshandelns nach Schütz (2016) kombiniert (Esser 1991: 430). Neben Mead (1995) und Garfinkel (1964) als weiteren Vertretern des interpretativen Paradigmas nimmt das Frame/Skript-Modell zudem Bezug auf Parsons (2013) und das normative Paradigma (Esser 2002c: 259). Esser (2002c: 259) stimmt mit Schütz (1971: 159) und Parsons (2013: 6) darin überein, dass Handeln immer einer subjektiven Situationsdefinition folgt. Bei Schütz (1971: 159) definiert sich die Situation aus den real und objektiv existierenden Objekten der Welt und dem von der individuellen Biografie abhängigen aktuellen Wissensvorrat und seiner Gliederung. Eingebettet in einen übergeordneten Lebensplan, ist es das an aktuellen Vorhaben ausgerichtete Interesse, das als Relevanzstruktur in der Situation bestimmt, welche Elemente der objektiven Welt und des aktuellen Wissensvorrats zu deren Definition herangezogen werden (ebd.: 160). Indem sie den Wissenserwerb steuert, ist die Relevanzstruktur integraler Bestandteil des Wissensvorrats, den sie strukturiert (Schütz und Luckmann 2003: 252). Das so selektierte Wissen ist inkohärent und widersprüchlich, als Rezeptwissen aber ausreichend, um ein Schema für die Auslegung und den Umgang mit der sozialen Welt bereitzustellen (Schütz 1972: 56ff). Es typisiert Situationen und Handlungsentwürfe, die unreflektiert und unhinterfragt als habitualisiertes und routiniertes Handeln vollzogen werden (Schütz 1982: 21) und den Großteil des Alltagshandelns ausmachen (Schütz 2016: 27). Relevanzstrukturen und Routinen als elementare Bestandteile der Strukturen der Lebenswelt, an denen sich das Handeln ausrichtet, entsprechen den Frames und Skripten des Frame/Skript-Modells (Esser 1991: 438ff).

Parsons (2013: 4) betrachtet Handlungen als Zusammensetzung verschiedener in Systemen organisierter Elemente beziehungsweise Einheiten, die er als Unit Acts bezeichnet. Die kognitive und motivationale Orientierung gegenüber den in der Situation vorhandenen Symbolen sind die Einheiten, aus denen die subjektive Situationsdefinition erfolgt (ebd.: 3) und die im Persönlichkeitssystem des Individuums organisiert sind (Parsons et al. 2017: 55). Gleichzeitig ist ein stabiles und zeitlich überdauerndes Bezugssystem aus allgemeingültigen normativen Vorstellungen notwendig, an denen sich das Handeln im Zuge der normativen Orientierung ausrichtet (Parsons 2007: 429). Die normative Orientierung aktiviert eine Einstellung, die dann als nicht weiter reflektierte Handlung ausgeführt wird.

Dies entspricht der automatischen Übernahme eines Ad-hoc-Modells und gilt im normativen Paradigma als Regelfall des Handelns (Esser 1997: 71). Bei Schütz (1971: 161) hingegen kommt es zu einer Abweichung von den unreflektierten Routinen, wenn der aktuelle Wissensvorrat nicht ausreicht oder der Vertrautheitsgrad zu niedrig ist und bislang unzureichend oder gänzlich unbekannte Elemente als relevant für den weiteren Wissenserwerb bewusst werden.

Esser (2005a: 7) spricht in diesem Zusammenhang von Störung und bezieht sich damit auf die Arbeit von Garfinkel (2002) und dessen Krisenexperimente (Esser 2002c: 259). Dieser ging von sichtbaren, aber im Alltag unbemerkten Hintergrunderwartungen und -funktionen aus, an denen sich das Handeln ausrichtet (Garfinkel 1964: 226), und konnte anhand verschiedener Krisenexperimente zeigen, dass Modifikationen in Form verschiedener Transformationen, wie beispielsweise dem Aufkommen neuer Objekte im Weltverlauf, zur Abweichung von Routinen führen können (ebd.: 227). In diesem Zusammenhang wird die Arbeit von Mead (1995: 117f) relevant, der davon ausgeht, dass Objekte und Gesten erst durch Interaktion und Kommunikation in gesellschaftlichen Prozessen zu sinnhaften Symbolen werden. Sie sind nicht von vornherein gegeben, sondern das Ergebnis von interpretationsbasierten Reaktionen und nur in der jeweiligen Situation vorhanden. Diese symbolische Interaktion ist die Grundlage für eine reflektierte, interpretierende und sinngenerierende Situationsdefinition im interpretativen Paradigma (Esser 1997: 71), die im Modell soziologischer Erklärung im reflektiert-kalkulierenden Modus Berücksichtigung findet (Esser 2002c: 259ff).

Miebach (2010: 401) zufolge eignet sich das Modell der soziologischen Erklärung als Anleitung für die praktische Forschung. Das trifft auch für die vorliegende Arbeit zu, da es hilft, das Erkenntnisinteresse zu strukturieren und zudem mit dem in Kapitel 2.1.4 beschriebenen bisherigen Verständnis der fußläufigen Mobilität älterer Menschen kompatibel ist. Laut Esser (1999: 94) beschränkt sich das Modell soziologischer Erklärung nicht auf die makrostrukturellen Zusammenhänge, sondern kann wie in der vorliegenden Arbeit auch auf die Konstitution der Situation als deren subjektive Definition gerichtet werden. Diese basiert nach Esser (1999: 120) auf deren objektiven Merkmalen, die im zugrunde liegenden Verständnis der fußläufigen Mobilität älterer Menschen dem individuellen Möglichkeitsraums entsprechen. Die subjektive Wahrnehmung, deren Auswirkungen auf das Zufußgehen und die daraus ableitbaren Handlungsempfehlungen für die Planung entsprechen den oben erläuterten Logiken. Ausgehend von der Annahme, dass zwar objektive und unüberwindbare Grenzen des Handelns existieren (Esser 1999: 134), deren Wahrnehmung aber davon abweicht (Esser 2002c: 224), erklärt die Logik der Situation die wahrnehmungsbedingte Abstraktion der Welt. Aufgrund der eingeschränkten Möglichkeit zur Informationsverarbeitung

ist dem Konzept der Bounded Rationality zufolge diese Abstraktion die Handlungsgrundlage (Esser 1991: 440), auf der im Rahmen der Logik der Selektion die Wahl der Handlung basiert (Esser 2002d: 216). Die aus den daraus gewonnenen Kenntnissen abzuleitenden Handlungsempfehlungen können als ein erster Schritt zur Entwicklung von Leitbildern oder Planungskonzepten aufgefasst werden und sind somit als institutionelle Transformationsregeln der Logik der Aggregation zuzuordnen.

3.2 Theoretische Begriffseinordnung

Das aus den Begriffsklärungen in Kapitel 2.1 und aus den Erkenntnissen der Gruppendiskussionen in Kapitel 2.3 abgeleitete Verständnis der fußläufigen Mobilität älterer Menschen und dessen in Kapitel 3.1 vorgenommene theoretische Verortung haben neue Begriffe und Blickwinkel in die Betrachtung eingeführt. Im Folgenden werden die Begriffe Handlung (Kapitel 3.2.1), Wahrnehmung (Kapitel 3.2.2) und Raum (Kapitel 3.2.3) aus einer handlungstheoretischen Perspektive betrachtet. So wird eine weitere Grundlage für die theoretische Fundierung der fußläufigen Mobilität älterer Menschen und für die Erarbeitung des theoretischen Rahmens geschaffen.

3.2.1 Handlung und Verhalten

Obwohl Handlung und Verhalten stellvertretend für zwei diametral entgegengesetzte Theoriekonzepte stehen (Werlen 1997: 10), werden beide Begriffe bis heute disziplinübergreifend (Schwedde et al. 2018: 14), innerhalb bestimmter Disziplinen (Sedlacek 1982b: 194) und auch im Rahmen des Mobilitätskontextes (Wilde 2014: 42) uneinheitlich und teilweise synonym verwendet. Selbst bei Weber (2006: 12), auf den das Verständnis des Handelns als sinnhafte Tätigkeit zurückzuführen ist (Wilde 2014: 42), gibt es keine klare begriffliche Trennung. Verhalten ist hier die übergeordnete Kategorie, die sämtliche menschlichen Tätigkeiten vom Reflex bis zur planvollen durchgeführten Handlung beinhaltet (Miebach 2010: 20). Handlungen, basierend auf einem subjektiven Sinn, bestehend aus Absichten, Intentionen und persönlichen Gründen (Esser 2010: 312), stellen somit eine Sonderform menschlichen Verhaltens dar (Schimank 2007: 23). Eine klare begriffliche Trennung ist aber allein schon deshalb sinnvoll, um Missverständnissen vorzubeugen und die Konsistenz der Argumentation zu gewährleisten (Werlen 1997: 277). So hat sich aufbauend auf Weber (2006) die Unterscheidung zwischen Handeln als intentional und Verhalten als reflexiv in den Sozialwissenschaften durchgesetzt (Wilde 2014: 43). Je nach Veröffentlichung werden dabei Tun (bspw. Sedlacek 1982b, Weichhart 2008) oder Tätigkeit (bspw. Werlen 2008) als Überbegriffe für Handlung und Verhalten verwendet. In der vorliegenden Arbeit werden sämtliche Formen von Handlung und Verhalten unter dem Begriff Tätigkeit subsumiert.

Ausgehend von dieser grundlegenden Unterscheidung, lässt sich die Begriffsbestimmung von Handlung beziehungsweise Handeln weiter vertiefen und klarer vom Begriff des Verhaltens abgrenzen (Wilde 2014: 43). Dies ist insofern notwendig, da die Grenzen zwischen Handeln und Verhalten in der Realität oftmals fließend sind (Schimank 2007: 26). Zunächst einmal ist es eine Frage der Perspektive und der zur Verfügung stehenden Informationen, ob von Handeln oder Verhalten die Rede ist. Parsons et al. (2017: 53) veranschaulichen dies am Beispiel eines Mannes, der mit dem Auto zum Fischen fährt. Das beobachtete Verhalten des Autofahrens muss entsprechend analysiert werden und kann erst dann als Handlung bezeichnet werden, wenn unter anderem das zugrunde liegende Ziel des Fischens als Zweck beziehungsweise Orientierung bekannt ist. Es kann also zwischen dem beobachtbaren Verhalten auf der objektiven und dem sinnbehafteten Handeln auf der subjektiven Ebene unterschieden werden (Schwedde et al. 2018: 15f). Dabei ist es grundsätzlich nicht möglich, vom beobachteten Verhalten auf das Handeln zu schließen (Luckmann 1992: 35). Dennoch unterstellt das zur Handlung fähige Subjekt im Alltag dem Gegenüber, ebenfalls zu handeln (ebd.: 34), insbesondere dann, wenn es darum geht, jemanden für sein Handeln zur Verantwortung zu ziehen (Schimank 2007: 27). Das beobachtete Verhalten wird basierend auf den eigenen, bisherigen Erfahrungen aus der alltäglichen Lebenspraxis interpretiert (Schütz 2016: 42). Diese vor allem im interpretativen Paradigma vertretene Auffassung ist ein zentraler Aspekt von Meads (1995: 119) Konzept der symbolischen Interaktion, in dem der Sinn von Handlungen über die wechselseitige Interpretation hergestellt wird. Somit existiert neben der objektiven und der subjektiven Ebene eine zusätzliche intersubjektive Ebene (Lüdtko 2008: 188).

Schwedde et al. (2018: 15) zufolge resultiert der Unterschied zwischen Handlung und Verhalten allein aus der Perspektive der Betrachtung. Es existieren aber durchaus Tätigkeiten, wie beispielsweise Schlafen oder Träumen, die selbst auf der subjektiven Ebene dem Bewusstsein unzugänglich wären (Luckmann 1992: 3). Dazu zählen auch physiologische Vorgänge, wie die Blutzirkulation oder das Denken als elektrischer Impuls im Gehirn, die ebenfalls nicht bewusst gesteuert werden, sondern als Verhalten auf physikalische, chemische und biologische Vorgänge zurückzuführen sind (Schimank 2007: 23). Sie sind für die vorliegende Betrachtung deshalb von Bedeutung, da sie auf der physisch-materiellen Ebene die äußeren Grenzen menschlicher Tätigkeiten darstellen (Berger und Luckmann 2016: 54). Sie determinieren die Handlungsmöglichkeiten, indem sie die individuelle körperliche Konstitution und das zur Verfügung stehende Bewegungsspektrum eines Menschen bestimmen und somit das handlungsrelevante Verhalten darstellen (Schimank 2007: 24). Im zugrunde liegenden Verständnis der fußläufigen Mobilität älterer Menschen entspricht dies dem biologischen Alter und den funktionalen Zusammenhängen in der Umwelt, die auf der physisch-materiellen

Ebene die Grenzen des objektiv fassbaren individuellen Möglichkeitsraumes darstellen.

Abbildung 6 fasst die bisherigen Ausführungen zusammen und stellt das Verhältnis zwischen Handlung und Verhalten als unterschiedliche Formen menschlicher Tätigkeiten dar. Auf der objektiven Ebene können die Tätigkeiten von Individuen oder Gruppen als Verhalten beobachtet und als handlungsrelevantes Verhalten gemessen werden. Wie Kapitel 2.2.1 gezeigt hat, ist Letzteres in der Forschung zur Planungspraxis ein gängiges Vorgehen. Beispielsweise wird in Studien zur Straßenquerung unter anderem mit der Gehgeschwindigkeit (Donoghue et al. 2016) oder der Reaktionszeit (Siegmann et al. 2017) handlungsrelevantes Verhalten gemessen. Durch Interpretation wird das beobachtete Verhalten auf der intersubjektiven Ebene zur unterstellten Handlung. Dies gilt für den Alltag genau wie für den wissenschaftlichen Kontext, da die alltägliche wie die wissenschaftliche Interpretation auf einem aus vorangegangenen Erfahrungen basierenden Vorverständnis beruhen (Whitehead 1967: 107). Erst durch Befragung kann auf der subjektiven Ebene die zugrunde liegende Handlung ergründet werden, die innerhalb der Grenzen des handlungsrelevanten Verhaltens liegt.

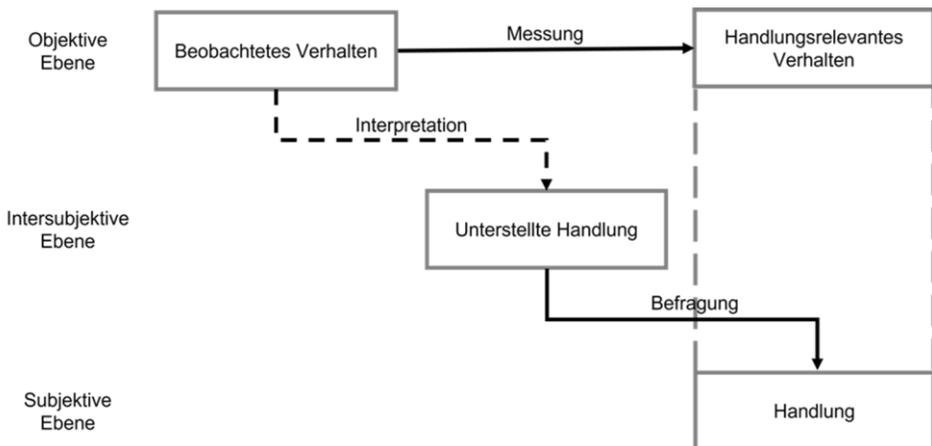


Abbildung 06: Verhältnis von Handlung und Verhalten und daraus resultierende Konsequenzen für den empirischen Zugang

Auf der subjektiven Ebene stellt sich dann die Frage nach dem zugrunde liegenden Sinn und wie eine sinnvolle Handlung von Verhalten ohne subjektiven Sinn

abzugrenzen ist (Schütz 2016: 26). Während sich die soeben besprochenen physiologischen Vorgänge noch eindeutig als reaktives Verhalten vom sinnhaft begründeten Handeln abgrenzen lassen, fällt dies bei der Verrichtung alltäglicher Tätigkeiten deutlich schwerer (Schimank 2007: 26). Weber (2006: 32) spricht hier von streng traditionalem Verhalten, das an der Grenze zwischen reaktivem Verhalten und sinnhaftem Handeln angesiedelt ist. Kollektive Gewohnheiten, wie die Art der Begrüßung am Telefon, oder individuelle Gewohnheiten, wie der tägliche Weg zur Arbeit, gehen zumeist unbewusst und weitestgehend unreflektiert vonstatten (Schimank 2007: 26f). Nach Weber (2006: 12) sind die Grenzen zwischen Handeln und Verhalten hier fließend. Dennoch liegt auch diesen alltäglichen Verrichtungen ein Sinn zugrunde, der sich von den Handelnden bei der isolierten Betrachtung einzelner Tätigkeiten erschließen lässt (Schütz 2016: 27). Sie sind im Moment der Ausführung zwar nicht argumentationsvorbereitet, aber prinzipiell argumentationszugänglich und stellen ein Quasi-Verhalten dar (Sedlacek 1982b: 195), das je nach Veröffentlichung auch als Routine (Giddens 1997: 56, Werlen 2008: 315), normatives Handeln (Esser 2005c: 15) oder, wie bei Weber (2006: 32), als traditionales Verhalten bezeichnet wird und der gängigen Meinung zufolge den Großteil des Alltagshandelns ausmacht (bspw. Esser 2002b: 36; Weber 2006: 32; Schimank 2007: 27; Schütz 2016: 27; Berger und Luckmann 2016: 56).

Neben dem bereits erörterten streng traditionellen Verhalten, das dem Quasi-Verhalten zuzuordnen ist, differenziert Weber (2006: 32ff) drei weitere Handlungstypen, die sich alle in das in Kapitel 3.1.3 beschriebene Modell der soziologischen Erklärung integrieren lassen (Esser 2006: 359) und deren Zustandekommen das darin enthaltene Frame/Skript-Modell erklärt (Esser 2005b: 185). Das streng traditionale Verhalten entspricht den gedanklichen Modellen in Form von Frames und Skripten (Esser 1991: 440) und dem Modus der unreflektierten Übernahme (Esser 2005b: 163). Ebenfalls zwischen Handlung und Verhalten liegt das streng affektuale Verhalten, das entweder eine Reaktion auf einen außeralltäglichen Reiz oder ein bewusster Gefühlsausbruch sein kann (Weber 2006: 32f). Es ist ein Sonderfall der perfekten Passung von Situation und gedanklichen Modellen. Anders als bei der leidenschaftslosen und unüberlegten Routine des traditionellen Verhaltens, bleibt hier trotz der stärkeren Emotionalität der zugrunde liegende Zweck nicht gänzlich unberücksichtigt (Esser 2005b: 164). Kommt es zu keiner perfekten Passung, ist die Möglichkeit zur rationalen Reflexion gegeben und sind deren Kosten vertretbar, setzt das rationale Handeln ein (ebd.: 183). Weber (2006: 33) unterscheidet hier zweck- und wertrationales Handeln. Bei Ersterem werden Zweck, Mittel und Nebenfolgen gegeneinander abgewogen und, ausgehend von der daraus resultierenden Erwartung, eine rationale Entscheidung gefällt. Letzteres richtet sich dagegen an den Überzeugungen eines Menschen aus, wie etwa

Pflicht oder Pietät, die als Forderung oder Gebot an einen selbst gestellt werden. Esser (2005b: 183) schließt daraus, dass sich das rationale Handeln nach der Aktivierung nochmals verzweigt und entweder mit dem Ziel, sich den Erwartungen gemäß anzupassen, zweckrational oder nach einem Soll strebend, dem eigenen Anspruch folgend, wertrational verläuft. Letzteres entspricht der Überzeugung des Menschen, und das dann verwendete mentale Modell ist die unverrückbare Maxime ihrer Wertvorstellung (Esser 2002c: 315).

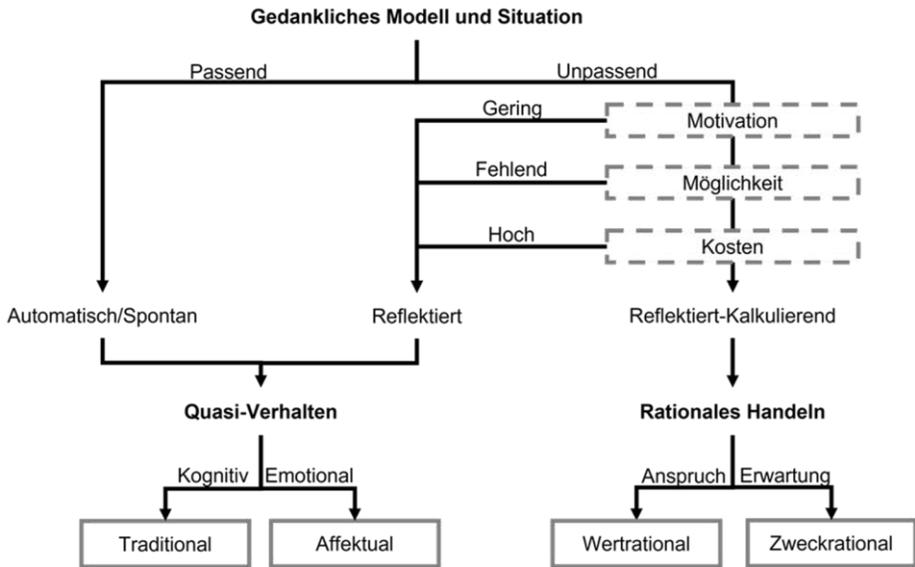


Abbildung 07: Prozess der Festlegung auf kognitive Modelle nach Esser (2005b), eigene Darstellung

Abbildung 7 fasst die Vorgänge auf der subjektiven Ebene zusammen und zeigt das Zustandekommen der von Weber (2006: 32f) postulierten vier Handlungstypen nach dem Modell der soziologischen Erklärung. Die Grafik orientiert sich an Essers (2005b: 184) Darstellung zur Wertrationalität im Frame/Skript-Modell, die allerdings bei ungünstigen Voraussetzungen hinsichtlich Motivation, Möglichkeit und Kosten zur Reflexion auf Ebene der Handlungstypen zur Interpretation führt. Da weder aus dem zugehörigen Text noch aus anderen Veröffentlichungen klar hervorgeht, was hier mit Interpretation gemeint ist, kann lediglich gemutmaßt werden, was darunter zu verstehen sein könnte. Denkbar wäre, dass

damit die interpretierende und sinngenerierende Situationsdefinition des interpretativen Paradigmas (Esser 1997: 71) gemeint ist. Wenn aber die Voraussetzungen für ein reflektiertes Kalkulieren nicht gegeben sind, wäre anzunehmen, dass dies auch für die ebenfalls ressourcenintensive Neuinterpretation der Situation gilt. Zudem verweist Esser (2002b: 36) an anderer Stelle selbst darauf, dass dem reflektierten Kalkulieren eine Neuinterpretation der Situation vorausgeht. Demnach wäre die Interpretation keine Alternative zur, sondern die Voraussetzung für das reflektierte Kalkulieren. Ausgehend vom Prinzip des zweistufigen Entscheidungsprozesses, bei dem in der ersten Stufe entschieden wird, ob eine weitere Reflexion notwendig, machbar und rentabel ist (Esser 1991: 440), kann angenommen werden, dass bei ungünstigen Voraussetzungen eine Rückkehr zum anfänglich initiierten Modell erfolgt. Da dann bereits ein erstes Abwägen stattgefunden hat, würde es sich um einen reflektierten Modus handeln, der sich zwischen den Extrempunkten des automatisch-spontanen und des kalkuliert-reflektierenden Modus befindet. Dort existiert Esser (2002c: 266) zufolge eine Vielzahl an Modi unterschiedlicher Reflexionsgrade.

Der automatisch-spontane und der kalkuliert-reflektierende Modus stellen somit die äußersten Punkte eines Kontinuums dar, das, ähnlich dem Eisbergmodell von Schwedes et al. (2018: 16), in Handlungen unterschiedlicher Bewusstseinstiefe mündet. Von besonderem Interesse für die vorliegende Arbeit ist das traditionale Handeln beziehungsweise die Routine. Wie bereits erwähnt, macht diese Art zu handeln den Großteil des Alltagshandelns aus und ist deshalb gerade im Kontext menschlicher Fortbewegung von Bedeutung. Dies zeigt sich schon daran, dass in grundlagentheoretischen Auseinandersetzungen mit Handlungen und Handeln zur Illustration von Routinen immer wieder auf unterschiedliche Formen der Raumüberwindung zurückgegriffen wird. Schimank (2007: 27) verweist beispielsweise auf die Routine des täglichen Arbeitsweges, dessen zugrunde liegende Motive erst auf Nachfrage wieder in das Bewusstsein treten. Schütz und Luckmann (2003: 160f) verstehen das Gehen sogar explizit als ein vollautomatisiertes Element, das unbewusst in verschiedene Handlungsabfolgen integriert werden kann. Ihrer Ansicht nach ist, trotz kulturell und sozial bedingter Unterschiede in der Gangart, die grundsätzliche Mechanik, einen Fuß vor den anderen zu setzen, eine der Routinen, die den physiologischen Vorgängen körperlichen Verhaltens am nächsten kommt.

3.2.2 Wahrnehmung

Wahrnehmung ist wie Atmen oder Essen ein fundamentaler Bestandteil des Lebens und unabdingbar, um mit der Umwelt und dem eigenen Körper in Kontakt zu treten (Kaufmann-Hayoz 1989: 401). Sie ist dadurch eine der zentralen Fähigkeiten, die für das Leben und Überleben relevant sind (Gegenfurtner 2011: 3). Im

Modell der soziologischen Erklärung stellt sie den ersten Schritt bei der Definition der Situation dar (Esser 2002c: 206) und wird in der vorliegenden Arbeit als entscheidend für die Ausprägung des subjektiven Möglichkeitsraums angesehen. Sie ist somit ein wichtiger Bestandteil des zugrunde liegenden Verständnisses der fußläufigen Mobilität älterer Menschen und steht im Zentrum des Erkenntnisinteresses dieser Arbeit. Im Folgenden werden unterschiedliche erkenntnis- und wissenschaftstheoretische Perspektiven auf Wahrnehmung diskutiert. In Anlehnung an Esser (2002c) und sein Modell der soziologischen Erklärung wird ein Verständnis erarbeitet, aus dem Konsequenzen für das bisherige Verständnis der fußläufigen Mobilität und das weitere Vorgehen abgeleitet werden. Ausgangspunkt der Betrachtung ist die Erkenntnistheorie, innerhalb der mit dem Sensualismus und dem Rationalismus zwei gegensätzliche Auffassungen von Wahrnehmung existieren. Im Sensualismus wird Wahrnehmung als ein durch die Sinne vermittelter direkter Zugang zu einer objektiven Wirklichkeit verstanden, während im Rationalismus Wahrnehmung eine rein auf Gedanken basierende, konstruierte Vorstellung der Welt darstellt (Esser 2002c: 224).

Namentlich taucht der Sensualismus erstmals im frühen 19. Jahrhundert auf (Mensching 2015: 475), seine grundlegenden Gedanken lassen sich aber bis in die Antike zurückverfolgen (Zirfas 2014: 67). Im Kern eng mit dem Materialismus verbunden, führt er Handlungen und Gedanken auf Sinneseindrücke zurück (Mensching 2015: 475) und schließt in seiner radikalsten Form jegliche andere Quelle als Grundlage für Vorstellungen aus (Jachmann 2017: 85). Esser (2002c: 225) spricht von einer invarianten Beziehung zwischen Sinnesreiz und Wahrnehmung der Umgebung und verweist exemplarisch auf die Arbeiten von Gibson (2002: 88f), der annimmt, dass die im Umgebungslicht enthaltenen Informationen direkt an das Gehirn weitergeleitet werden und nicht indirekt über Netzhautbilder, wodurch die Welt exakt der visuellen Wahrnehmung entsprechen würde. Wahrnehmung wäre demnach ein passiver Vorgang, frei von Einflüssen und Interpretationen (Esser 2002c: 226). Bei dem auf Descartes (1596–1650) zurückgehenden Rationalismus ist dagegen die Vernunft die Quelle der Erkenntnis (Gabriel 2019: 29), die seit Weber (2006) vornehmlich als Rationalität bezeichnet wird (Scholz 2015: 544). Die Welt und die darin enthaltenen Kausalitäten werden durch die Leistung des Verstandes, beispielsweise mittels objektiver Mathematik, deduktiv als Formeln und Gesetze abstrahiert (Martini 1962: 410). Dementsprechend stellt anders als im Sensualismus nicht die Sinneserfahrung, sondern das reine Denken den Zugang zur Welt dar (Gabriel 2019: 32).

Die erkenntnistheoretische Zusammenführung der gegensätzlichen Positionen des Sensualismus und des Rationalismus geht auf Kants (2011) Transzendentalphilosophie zurück (Esser 2002c: 227). Er geht davon aus, dass Objekte

einerseits als Erscheinungen mit den Sinnen und andererseits als ‘Ding an sich’ durch bloßes Denken erfasst werden (Kant 2011: 29). Zur Bestimmung der Objekte sind Sinne und Verstand gleichermaßen notwendig, da eine Anschauung ohne Begriffe genau wie Begriffe ohne Anschauung letzten Endes zu Vorstellungen führen, denen jeglicher Bezug zu einem konkreten Objekt fehlt (ebd.: 250). Als synthetische Sätze a priori können bereits vorab bestimmte Aussagen über Erscheinungen getroffen werden (ebd.: 179). So ist ihr Verhältnis zueinander durch Regeln vorbestimmt (ebd.: 193), und ihre Eigenschaften können zumindest in Teilen antizipiert werden (ebd.: 186f). Popper (1974), als Hauptvertreter des kritischen Rationalismus (Gabriel 2019: 30), folgt diesen Ausführungen in Teilen und interpretiert sie gemäß seines erkenntnistheoretischen Konstrukts (Waschkuhn 2018: 69). Er fasst Kants (2011) Ansichten mit stärker sensualistisch geprägten Arbeiten als Kübeltheorien zusammen, bei denen Sinnesreize als Rohstoffe einem Kübel zugeführt und bei Kant (2011) zusätzlich noch einer Art automatischen Systematisierung unterworfen werden (Popper 1974: 370). Dem setzt er seine Scheinwerfertheorie entgegen, bei der die Erwartung der Beobachtung als Form gezielter Wahrnehmung vorausgeht und so den Blick auf die Realität, also ähnlich wie ein Scheinwerfer, leitet, der dann bestimmt, welcher Ausschnitt beobachtet wird. Stellt sich die Erwartung als unzutreffend heraus, wird sie durch eine neue ersetzt, die wiederum einen neuen Ausschnitt der Welt fokussiert (ebd.: 374f).

Sensualismus und Rationalismus bilden mit ihrer unterschiedlichen Auffassung von Wahrnehmung die Grundlagen für das erkenntnistheoretische Verständnis des Positivismus und des Konstruktivismus. Das dem Sensualismus zugrunde liegende mechanische und deterministische Weltbild (Zirfas 2014: 67) kann als Ausgangspunkt für den Positivismus gesehen werden (Esser 2002c: 226), der sich frei von jeglicher Metaphysik und abstrakten Begriffen allein auf die beobachteten empirischen Gegebenheiten stützt (Juhos 1971: 31). Demgegenüber steht der rationalistisch geprägte Konstruktivismus, dessen grundlegende Hinwendung zur Erforschung der subjektiven Realität auf der Annahme der Unzugänglichkeit der objektiven Wirklichkeit beruht (Schlitt 2005: 36). Kants (2011) Transzendentalphilosophie und Poppers (1974) kritischer Rationalismus können dementsprechend dem Konstruktivismus zugeordnet werden (Esser 2002c: 231), der dem zugrunde liegenden Verständnis der fußläufigen Mobilität, insbesondere im Hinblick auf die subjektive Ausprägung des Möglichkeitsraums, deutlich näher steht als der Positivismus. Als Überbegriff für unterschiedliche Ansätze ist der Konstruktivismus nicht als einheitliche Theorie zu verstehen, sondern vielmehr als anhaltender interdisziplinärer Diskurs (Schlitt 2005: 35), der aus dem Zusammenschluss verschiedener philosophischer und theoretischer Denktraditionen unterschiedliche Spielarten hervorgebracht hat (Knorr-Cetina 1989: 86), die in ihrer

Gesamtheit eher kognitionstheoretisch als erkenntnistheoretisch geprägt sind (Schlitt 2005: 36).

Der klassische Behaviorismus mit seiner naturwissenschaftlichen, deterministischen Auffassung menschlicher Tätigkeiten als unmittelbare Reaktion auf einen Reiz (Werlen 1997: 10) ist dem Positivismus zuzuordnen (Bonazzi 2014: 309). Die Weiterentwicklung zur kognitiven Verhaltenstheorie, bei der die Reize vor der Reaktion durch kognitive Prozesse interpretiert werden (Werlen 1997: 10), ist dagegen konstruktivistisch geprägt (Lenz 2000: 114). Kognition bezeichnet den Prozess und die daraus resultierende gedankliche Vorstellung der Welt (Weichhart 2008: 144). Es ist die für den Organismus überlebensnotwendige Wahrnehmungs- und Erkenntnisleistung des Gehirns (Roth 2001: 29). Von den Sinnesrezeptoren aufgenommene physikalische Reize werden als elektrische Impulse an das Gehirn weitergeleitet und dort zu einer kohärenten Vorstellung der Welt interpretiert (Gegenfurtner 2011: 8). Letzteres geschieht mittels im Gedächtnis gespeicherter mentaler Repräsentationen (Walter 2014: 13). Diese werden auch als kognitive Karten oder kognitive Modelle bezeichnet und sind zu meist starke Vereinfachungen der Wirklichkeit (Roth 2001: 28), die über Symbole mit den empfangenen Sinneseindrücken verbunden werden (Miller 2001: 63). Sie ordnen das Rohmaterial der erhaltenen Reizinformationen und geben diesen so einen Sinn (Bonazzi 2014: 366). Nach der Hypothesentheorie der Wahrnehmung handelt es sich um Erwartungen, die, darin wissenschaftlichen Hypothesen ähnlich, mit den Sinneseindrücken verglichen werden und abhängig vom Grad der Verankerung im Gedächtnis, der Motivation zur Beibehaltung trotz etwaiger Unstimmigkeiten und der Qualität der Sinneseindrücke entweder bewahrt oder verworfen werden (Esser 2002c: 214ff). So kann es sein, dass ein plausibel erscheinendes, aber objektiv falsches Modell unhinterfragt als Realität akzeptiert wird (ebd.: 213). Als Bezugsrahmen verknüpfen sie so die äußere Wirklichkeit mit der Identität des Individuums (ebd.: 205).

Der kognitionstheoretische Konstruktivismus untersucht die kognitiven Vorgänge auf der Ebene des subjektiven Bewusstseins, unter Bezugnahme auf experimentelle Ergebnisse der Neurobiologie beziehungsweise -physiologie und philosophischen Ansätzen wie Kants (2011) Transzendentalphilosophie (Knorr-Cetina 1989: 88ff). Das aus der Neurobiologie stammende Prinzip der undifferenzierten Codierung besagt, dass Sinnesrezeptoren lediglich die Intensität der eingegangenen Reize messen, deren Interpretation für eine qualitative Einordnung aber Aufgabe des Gehirns ist (Schlitt 2005: 37). Daraus leitet sich die Grundannahme der kognitiven Geschlossenheit ab, wonach kognitive Systeme zwar energetisch offen, aber informationell geschlossen sind und somit das Gehirn die Wirklichkeit nicht abbilden, sondern lediglich konstruieren kann (Knorr-Cetina

1989: 89). Dennoch sind physiologische Vorgänge der Reizaufnahme und neuronale Prozesse der Reizverarbeitung ebenso wie unbewusste präkognitive Prozesse als Voraussetzungen für die Kognition nicht klar von dieser zu trennen (Roth 2001: 29f). Präkognitive Prozesse bezeichnen grundlegende Fähigkeiten, wie etwa das Erkennen von Farben und einfachen Formen, die als primäre Karten im sensorischen System des Gehirns verwoben sind (ebd.: 28ff) und zur genetisch gegebenen beziehungsweise frühontogenetisch erworbenen Grundausrüstung gehören (ebd.: 236f). Sie werden unabhängig von äußeren Einflüssen benutzt und ermöglichen die rein interne Strukturierung der Wahrnehmung (Esser 2002c: 211). Kognitive Karten oder Modelle basieren dagegen auf Erfahrungen (Roth 2001: 240) und werden durch immer neue Erfahrungen ständig verändert und angepasst (Bonazzi 2014: 365). Während sich primäre Karten als genetische Strukturen bei allen Menschen und auch einigen Tieren gleichen, sind kognitive Karten von kulturellen Prägungen und Erfahrungen abhängig (Esser 2002c: 212).

Demzufolge liegen der Sinnggebung und Bedeutungszuschreibung kognitiver Prozesse soziale Zusammenhänge zugrunde, die über die neurophysiologischen Prozesse hinausgehen und durch Einbezug soziologischer Handlungstheorien erschließbar werden (Flick 1996: 16). Grundlage ist die objektivierte Wirklichkeit der Sozialordnung, deren Zustandekommen im wissenssoziologisch geprägten Sozialkonstruktivismus erforscht wird (Knorr-Cetina 1989: 87f). Nach Flick (1996: 15f) bezieht sich insbesondere die angelsächsische Sozialpsychologie dabei auf Berger und Luckmann (2016), die wiederum auf den Arbeiten von Schütz (2016) sowie Schütz und Luckmann (2003) aufbauen (Berger und Luckmann 2016: 22). Schütz (1982: 3) zufolge werden sämtliche Dinge des Alltags nicht bloß durch Sinneseindrücke wahrgenommen, sondern immer auch als gedanklich abstrahierte Objekte konstruiert. Trotz dieser subjektiven Konstruktionen und individueller Perspektiven existiert ein auf Objektivierung basierendes intersubjektives Verständnis der Alltagswelt, das für die zwischenmenschliche Verständigung notwendig ist (Berger und Luckmann 2016: 25f). Berger und Luckmann (2016) erklären dies durch die Institutionalisierung von Handlungen und deren Legitimierung. Gewöhnung führt zu habitualisierten Modellen von Handlungen und Situationen, die durch die wechselseitige Typisierung von Handlung und Handelnden institutionalisiert werden und so innerhalb einer Gesellschaft Allgemeingültigkeit erlangen (ebd.: 57f). Durch Legitimierungen auf unterschiedlichen Ebenen werden sowohl der objektivierte Sinn existierender Institutionen an nachfolgende Generationen vermittelt als auch deren Erhalt gesichert (ebd.: 99). Kognition basiert demnach nicht auf einer vorgegebenen Ordnung, sondern ist selbst Teil des Prozesses, aus dem diese hervorgeht (Varela 2005: 121). Eine rein kognitionstheoretische Perspektive wäre demnach unzureichend, da so die

zugrunde liegenden gesellschaftlichen Prozesse unberücksichtigt blieben (Werlen 2008: 300) und Mobilität als soziokulturelles Konstrukt nicht erklärbar wäre.

Die vorangegangenen Ausführungen haben gezeigt, dass Wahrnehmung als Grundlage für die subjektive Ausprägung des Möglichkeitsraums nicht positivistisch aufgefasst werden kann. Aus einer konstruktivistischen Perspektive lässt sich Wahrnehmung als Resultat kognitiver Prozesse verstehen. Sehr vereinfacht zusammengefasst, handelt es sich dabei um die Aufnahme physisch-chemischer Reize durch die Sinnesrezeptoren und deren Interpretation durch das Gehirn mittels im Gedächtnis gespeicherter kognitiver Modelle. Als rein physiologischer Vorgang auf der physisch-materiellen Ebene kann Kognition als handlungsrelevantes Verhalten verstanden werden, das, verankert im biologischen Alter beziehungsweise im Individuum, von der individuellen Funktion der Sinnesorgane abhängig ist. Die im Gehirn stattfindende Interpretation der empfangenen Reize ist neben persönlichen Erfahrungen und Präferenzen von der gesellschaftlichen Prägung abhängig. Basierend auf der intersubjektiv geteilten Konstruktion der sozialen Welt ist diese Prägung auf der soziokulturellen Ebene angesiedelt und findet unter anderem im sozialen Alter als gesellschaftlich abgegrenzte Altersgruppen und -phasen (Kohli 2013: 11) oder in der Person als gesellschaftliche Bestimmtheit durch die Übernahme von Rollen, Normen und Werten (Weichhart 2008: 138) ihren Ausdruck. Persönliche Erfahrungen und Präferenzen und die subjektive Wahrnehmung als Ergebnis der kognitiven Prozesse können über das psychische Alter ausgedrückt werden, das als Bindeglied zwischen biologischem und sozialem Alter fungiert und spiegelt sich entsprechend im Subjekt wider. Somit ist Wahrnehmung immer subjektiv, orientiert sich aber an den physisch-chemischen und kulturell-gesellschaftlichen Strukturen der Welt. Diese Auffassung ist mit dem zugrunde liegenden Verständnis der fußläufigen Mobilität kompatibel, in dem der subjektive Möglichkeitsraum aus der Wahrnehmung des objektiv fassbaren individuellen Möglichkeitsraums resultiert.

Auch im Modell der soziologischen Erklärung findet sich dieses Verständnis von Wahrnehmung wieder. Anders als beispielsweise bei Weichhart (2008: 144) ist bei Esser (2002c: 205) der Prozess der Wahrnehmung in zwei Selektionsleistungen unterteilt, die neben der Kognition als Wahl der zur Definition der Situation herangezogenen Objekte noch die Orientierung als die Wahl beziehungsweise die Konstruktion eines dazu passenden kognitiven Modells beinhalten. Das Ergebnis ist die Definition der Situation, die dieser einen Sinn beziehungsweise eine Bedeutung gibt. Hier unterscheidet Esser (2002c: 87) hinsichtlich der in der Situation vorhandenen Objekte mit der Relevanz für die Problemlösung und der hermeneutischen Verständlichkeit zwei unterschiedliche Arten von Bedeutung. Wie bereits ausführlich erläutert, mündet die unreflektierte Übernahme des

ursprünglich initiierten Modells in ein routiniertes beziehungsweise traditionales Handeln. Für die reflektierte Übernahme eines Modells ergeben sich aus dem hier skizzierten Verständnis von Kognition zwei wesentliche Konsequenzen hinsichtlich der Rationalitätsannahme. Aufgrund der eingeschränkten Fähigkeit zur Informationsverarbeitung geht Esser (1991: 440) von einer Bounded Rationality, also einer begrenzten Rationalität aus, die nicht auf der vollkommenden Informiertheit des Individuums basiert, sondern auf den abstrahierten mentalen Modellen, die im Prozess der Kognition als Interpretationsschema für die Wirklichkeit dienen. Da es zudem vorkommen kann, dass ein plausibles, aber objektiv falsches Modell gewählt wird, bezieht sich die Rationalitätsannahme nicht auf die Konsequenzen, sondern auf den Prozess (Esser 2002d: 216).

Schließlich hat eine konstruktivistische Perspektive auch Auswirkung auf das zugrunde liegende Wissenschaftsverständnis. Wie bereits in Kapitel 3.2.1 angedeutet, kann Forschung vor dem Hintergrund eines konstruktivistischen Verständnisses von Wahrnehmung nicht mehr als rein objektiv betrachtet werden (Miller 2001: 64). Nach Whitehead (1967: 107) basieren wissenschaftliche Interpretationen genau wie im Alltag auf bereits gemachten Erfahrungen. Poppers (1974) Scheinwerfertheorie zufolge, beruhen diese Erfahrungen auf Erkenntnissen vorangegangener wissenschaftlicher Arbeiten und auf dem Erwartungshorizont, der als Grundlage für weiterführende Hypothesen die wissenschaftliche Ausrichtung bestimmt. Flick (1996: 30) merkt aus einer sozialkonstruktivistischen Perspektive ergänzend an, dass neben dem historischen Kontext auch der soziale Kontext relevant ist und selbst in der naturwissenschaftlichen Forschung soziale Prozesse das Erkenntnisinteresse und den Blickwinkel bestimmen. Demzufolge müssen wissenschaftliche Erkenntnisse intersubjektiv überprüfbar sein und können nur über intersubjektive Übereinstimmung einen Anspruch auf Allgemeingültigkeit ableiten (Miller 2001: 64). Dazu ist es notwendig, das wissenschaftliche Vorverständnis und den sozialen Kontext der Forschenden zu reflektieren (Ahrend 2002: 11). Die genauen Zusammenhänge werden in Kapitel 4.1.1 ausführlich dargelegt und der Kontext, in dem die vorliegende Arbeit angefertigt wurde, in Kapitel 1.2 reflektiert.

3.2.3 Raum

Zufußgehen ist eine mögliche Art der physischen Raumüberwindung, und Mobilität wird nach Canzler und Knie (1998: 30) als geistige Bewegung in Möglichkeitsräumen verstanden. Das in Kapitel 2.1.4 erläuterte und in Abbildung 4 veranschaulichte Konzept des Möglichkeitsraums umfasst als mehrdimensionales Konstrukt unter anderem den sozialen und den physisch-materiellen Raum und steht in seiner subjektiven Ausprägung mit dem Aktionsraum in Wechselwirkung. Demzufolge ist Raum einerseits konstituierend für Mobilität und

andererseits ein Objekt der Wahrnehmung. In Kapitel 3.1.3 wurde bereits darauf verwiesen, dass das zugrunde liegende Verständnis der fußläufigen Mobilität älterer Menschen mit dem Modell der soziologischen Erklärung kompatibel ist. Um beide final zusammenzuführen und die Konzepte des individuellen und subjektiven Möglichkeitsraumes theoretisch fundieren zu können, ist eine eingehende Beschäftigung mit den verschiedenen Raumverständnissen notwendig. Denn Raum als wissenschaftlicher Begriff wird je nach Disziplin und teilweise auch innerhalb der Disziplinen unterschiedlich aufgefasst, wobei in Physik, Philosophie, Soziologie, Raumplanung und anderen Fachrichtungen der grundlegende Gegensatz zwischen einem absolutistischen und relativistischen Raumverständnis den Diskurs prägt (Schulz 2003: 26f).

Die Vorstellung von Raum als etwas Absolutem, das ähnlich einem Behälter Objekte unterschiedlicher Art aufnehmen kann, reicht bis in die Antike zurück (Schroer 2019: 13) und wird nach Einstein (2012: XV) auch als Containerraum bezeichnet. Auch Newton (2014), der in seinen Arbeiten zur Mechanik zwar von relationalen räumlichen Bezugssystemen ausgeht, versteht Raum in seinem theologisch-philosophisch geprägten Weltbild als absolut (Schulz 2003: 28). Für ihn ist Raum unbeweglich, unveränderlich (Newton 2014: 39). Dieser existiert unabhängig von den darin befindlichen Körpern (ebd.: 28), deren Existenz genau wie die eines jeglichen Seins ohne Raum dagegen nicht möglich ist (ebd.: 40). Er folgert daraus, dass auch Gott nicht ohne Raum existieren kann, und da dieser unendlich und ewig ist, muss dasselbe auch für den Raum gelten (ebd.: 40f). Damit verabschiedet er sich von der antiken Vorstellung eines endlichen absoluten Raumes, behält aber die Vorstellung eines befüllbaren Containerraums bei (Löw 2017: 25). Das von Leibniz (1996) stammende relativistische Raumverständnis stellt den Gegenentwurf zu Newtons (2014) absolutem Raum dar (Schulz 2003: 28). Seiner Ansicht nach ist Raum genau wie Zeit relativ und demzufolge als Ordnung aufzufassen, die Objekte zueinander in Beziehung setzt. So wie Zeit das Nacheinander ordnet, stellt Raum die Ordnung des Nebeneinanders gleichzeitiger Existenzen dar (Leibniz 1996: 93). Demnach existiert Raum nicht an sich, sondern nur als Verhältnis von mindestens zwei Objekten zueinander (Löw et al. 2008: 51). Leibniz (1996: 94) begründet dies unter anderem damit, dass Raum als etwas Gleichförmiges zur Folge haben muss, dass zwei beliebige Punkte darin nicht voneinander unterscheidbar sind, außer durch ihre Beziehung zueinander.

Kant (2011) entscheidet sich nach eingehender Beschäftigung mit Newton (2014) und Leibniz (1996) für eine eigenständige Raumkonzeption, die jedoch stark vom absolutistischen Raumverständnis geprägt ist (Löw 2017: 28). Raum ist demnach eine notwendige Vorstellung a priori, die sinnlich wahrnehmbare Erscheinungen im Voraus ordnet (Kant 2011: 69). Kant (2011: 69) folgert daraus, dass Raum

ohne Objekte existieren kann, dies aber umgekehrt nicht möglich ist. Indem er Raum als Vorstellung und damit anders als Newton (2014) nicht als real existent begreift, überführt er dessen physikalisches in ein erkenntnistheoretisches Raumkonzept (Löw 2017: 29). Dabei geht Kant (2011) wie Newton (2014) von einem euklidischen Raum aus (Löw 2017: 30), der aus ebenen Flächen besteht und in dem die Sätze der euklidischen Geometrie gelten (Einstein et al. 1989: 201). Einstein (2009: 74f) geht dagegen von einem gekrümmten Raum aus, der nicht durch die euklidische Geometrie beschreibbar ist. Er versteht Raum als durch Materie erzeugte Gravitationsfelder (ebd.: 42), deren Stärke beziehungsweise Krümmung von der Masse der Materie (ebd.: 75) und der Entfernung dazu abhängt (ebd.: 42). Raum wird dadurch zu etwas physikalisch Realem (ebd.: 42), das abhängig von der Materie und ihrer Verteilung ist (ebd.: 74f). Für Einstein (2009: 37) ist die Zeit genau wie der Raum ebenfalls relativ, da sie in Abhängigkeit von ihrer Lage im Gravitationsfeld vergeht (ebd.: 53). Sie ist dementsprechend mit dem Raum zur vierdimensionalen Raumzeit verknüpft, die neben den räumlichen eine zeitliche Koordinate besitzt und ein raumzeitliches Kontinuum darstellt (ebd.: 37). Einsteins (2009) relativistische Raumvorstellung war zwar nicht grundlegend neu, durch seine Theorien aber erstmals empirisch überprüfbar (Löw 2017: 31).

Kants (2011) Raumverständnis wurde unter anderem von Simmel (2015) in den sozialwissenschaftlichen Kontext überführt (Löw 2017: 36). Als ein Produkt der Seele zur Zusammenführung der empfangenen Sinnesreize (ebd.: 616) ist Raum die Voraussetzung und nicht die Ursache gesellschaftlicher Vorgänge (ebd.: 614). Die Wechselwirkung zwischen Menschen ist unabhängig vom Raum und stellt lediglich die Füllung der darin enthaltenen Leere dar (ebd.: 616). Auch jenseits von Kant (2011) und trotz des unbestreitbaren Einflusses von Einsteins (2009) Erkenntnissen auf die Sozialwissenschaften dominierten lange das absolutistische Raumverständnis und die damit einhergehende Trennung von Raum und Körpern (Löw 2017: 35). Giddens (1997: 161) beispielsweise konzipiert seine Sozialtheorie unter Bezugnahme auf Hägerstrand (1970), in der Raum und Zeit als zentrale Ordnungsprinzipien bestehen. Unter Regionalisierung versteht er die Lokalisierung von Routinen und die daraus resultierende Unterteilung von Raum in Zonen (Giddens 1997: 171), die durch physische oder symbolische Grenzen voneinander getrennt sind (ebd.: 173). Dies veranschaulicht er am Beispiel der Schule, die ihm zufolge als Behälter mit klaren physischen Grenzen spezifische Interaktionsmuster nach außen hin abgrenzt (ebd.: 188). Diese Strukturen sind in Form von Regeln und Ressourcen unabhängig von Raum und Zeit, da sie diese überdauern (ebd.: 76). Raum ist somit lediglich die oftmals klar abgegrenzte Verortung routinierter Interaktionen ohne Einfluss auf oder Beeinflussung durch den Menschen (Löw et al. 2008: 60).

Spätestens seit Einstein (2009) haben aber das relationale Raumverständnis und die damit einhergehende Vorstellung von Raum als etwas aktiv Entstehendes zunehmend an Bedeutung gewonnen (Schroer 2019: 13). Dies stößt in den unterschiedlichen Raumwissenschaften mittlerweile auf breite Akzeptanz (Löw et al. 2008: 51). Lefebvre (2007) kann mit seiner philosophischen Betrachtung von Raum (Kramer 2005: 26) als Pionier für die Etablierung des relationalen Raumverständnisses in den Sozialwissenschaften angesehen werden (Löw et al. 2008: 52). Er versteht Raum als Produkt (Lefebvre 2007: 26), das aus den Wechselwirkungen der Triade von (1) räumlicher Praxis als Produktion und Reproduktion sozialer Räume, (2) Raumformen als gedachte Kategorien zur Strukturierung sozialer Praxis und (3) Räumen der Repräsentation als immanente, komplexe Symbole des kulturellen und sozialen Lebens hervorgeht (ebd.: 33). Ausgehend davon folgert er, dass sozialer Raum getrennt vom physischen Raum zu betrachten ist, da dieser als bloße Dekoration in den Hintergrund tritt (ebd.: 30). Raum als soziales Produkt ist dementsprechend auch nicht von physischen, sondern von gesellschaftlichen Gegebenheiten abhängig (ebd.: 31), und seine Produktion und nicht die darin enthaltenen Dinge müssen untersucht werden (ebd.: 37). Damit stellt er sich zwar gegen die Vorstellung von Raum als Container beziehungsweise als absolut, bleibt aber einen Gegenentwurf schuldig (Löw et al. 2008: 54).

Anders dagegen verhält es sich mit Bourdieu (2007), der auf das Konzept des Feldes zurückgreift (Löw 2017: 181), das ähnlich dem Gravitationsfeld Kraft auf die darin befindlichen Personen ausübt (Fröhlich 2003: 117). Feld oder auch sozialer Raum (Löw 2017: 181) setzt sich als dreidimensionales Gebilde aus (1) dem Gesamtvolumen aus verfügbarem ökonomischen, kulturellem und sozialem Kapital, (2) dessen momentaner Verteilung und (3) der anhaltenden Umverteilung zusammen (Bourdieu 2007: 114). Das Feld führt so Strukturen und Handeln zusammen (Löw 2017: 180), die in ihrer Gesamtheit als Habitus bezeichnet werden (Bourdieu 2007: 172). Dieser ist für Bourdieu (2007: 170) eine strukturierte und strukturierende Struktur, die klassenspezifische Praktiken produziert und reproduziert. Der Habitus konstituiert sich aus der Kapitalverfügbarkeit eines Menschen und der daraus resultierenden Verortung im Feld (ebd.: 169ff). Das Feld als rein abstraktes Gebilde (ebd.: 169) ist ein relationaler Raum, da es nicht unabhängig vom Menschen existiert (Löw 2017: 180), die darin befindlichen Menschen durch ihre unterschiedliche Verortung zueinander in Beziehung setzt (Fröhlich 2003: 117) und sowohl die Wahrnehmung des Feldes selbst (Bourdieu 2007: 169) als auch der darin vorhandenen Symbole und Praktiken von der Verortung eines Menschen abhängig ist (ebd.: 171). Ähnlich wie bei Lefebvre (2007) ist auch bei Bourdieu (2007: 169) der abstrakte soziale Raum vom real existierenden physischen Raum der Alltagswelt getrennt. Dieser ist als absoluter Raum

konzipiert, der die Vorgänge des sozialen Raums in Form der relationalen Anordnung von Gütern, Dienstleistungen und Menschen abbildet (Löw 2017: 182).

Die Unterscheidung von physischem und sozialem Raum, wobei häufig der Erstere dem absolutistischen und der Letztere dem relationalen Raumverständnis zugeordnet wird, ist ein weiteres Charakteristikum sozialwissenschaftlicher Raumforschung (Schroer 2019: 11ff). Während in raumsoziologischen Betrachtungen angenommen wird, dass der physische den sozialen Raum abbildet (ebd.: 12), wurde in der geodeterministisch geprägten Geografie lange der Einfluss des physischen Raums auf das Soziale betont (Weichhart 2008: 60). Selbst in der sozialwissenschaftlichen Geografie dominierte zunächst ein absolutistisches, mit dem physischen Raum verknüpftes Raumverständnis (Sedlacek 1982a: 15f). Ausgehend von der klassischen Geografie, wurde Raum als gegebene Anordnung der physischen Umwelt verstanden, in der soziokulturelle Gegebenheiten über euklidische Distanzen zueinander in Beziehung gesetzt werden (Werlen 1997: 165f). Mit der kognitiven Wende rückte die subjektive Wahrnehmung in den Fokus der Betrachtung (Werlen 2008: 266), sodass dem physischen und sozialen Raum ein vom Raumverständnis unabhängiger subjektiver Raum gegenübergestellt wurde (Werlen 1997: 167). Diese Perspektive auf Raum als Objekt der Wahrnehmung bezieht sich auf die kognitive Verhaltenstheorie (Weichhart 2008: 143) und versteht Raum in Abhängigkeit vom Bewusstsein (Werlen 2008: 283).

Somit kann zwischen beobachtbarem Verhalten im Raum und auf das Subjekt zurückführbares Raumverhalten unterschieden werden (Golledge 1997: 4ff). Für Letzteres sind kognitive Raumrepräsentationen oder -vorstellungen relevant, die mit einem Raumausschnitt verknüpft werden und wechselseitig von der wahrgenommenen Umwelt abhängen (Werlen 2008: 283). Diese ist nach Sonnenfeld (1972: 247ff) der durch Motive und Werte selektiv wahrgenommene Ausschnitt der operationalen Umwelt, die wiederum den Teilbereich der Umwelt beschreibt, mit der das Individuum interagiert. Auch wenn der direkte Kontakt hier eine besondere Stellung einnimmt, zeigt Wirth (1979: 214ff) anhand von drei Kernfeldern, dass Interaktion auch indirekt über Erzählungen und Medien stattfinden kann. Die daraus resultierenden subjektiven Repräsentationen der erdräumlichen Anordnung physischer und sozialer Objekte sind als mentaler Raum die Orientierungsgrundlage für Bewegung im physischen Raum, die sich anhand der objektiven Gegebenheiten bewähren muss (Werlen 1997: 176).

Nach Löw et al. (2008: 58f) kann Handlung als Vermittlungskategorie dazu beitragen, die Trennung zwischen physischem und sozialem Raum zu überwinden, wobei Raumwahrnehmung und körperliche Verortung der Handelnden die Bindeglieder darstellen (ebd.: 59). Werlen (1997) hat diese Zusammenhänge in der

sozialgeografischen Theoriediskussion etabliert (Kramer 2005: 24) und so eine schwache Form des Raumexerzismus betrieben (Weichhart 2008: 67). Aufbauend auf Giddens (1997) entwickelte er eine handlungstheoretische, auf das Subjekt bezogene Sozialgeografie, bei der Handlung an Stelle von Raum zum zentralen Begriff wurde (Löw et al. 2008: 61). Sein Ziel war es, den in der verhaltenstheoretisch geprägten Sozialgeografie vorherrschenden Reduktionismus auf psychologische Faktoren zugunsten der Berücksichtigung gesellschaftlicher Zusammenhänge zu überwinden (Werlen 2008: 300) und die subjektive Perspektive der Handelnden im physisch-materiellen und soziokulturellen Kontext zu untersuchen (ebd.: 310). Raum wird dabei als begriffliche Konzeptualisierung der physisch-materiellen Wirklichkeit verstanden, die sich auf die formalen und klassifikatorischen Aspekte materieller Gegebenheiten bezieht (ebd.: 327). Er ist weder real noch a priori existent, sondern die Erfahrung der eigenen Körperlichkeit im Verhältnis zur physischen Umwelt. Die Bedeutung von Raum ist demnach an die Bedeutung der physischen Objekte gekoppelt (ebd.: 327) und als subjektiver Raum die subjektive Definition von Raumeinheiten (Werlen 1997: 176), die in Abhängigkeit vom Handlungskontext zu einer an den handlungstheoretischen Paradigmen orientierten Interpretation führt (ebd.: 327f).

Tabelle 02: Handlungstheoretische Raumperspektiven nach Werlen (2008), eigene Darstellung

	Formal	Klassifikatorisch/ Relational	Beispiele
Zweckrational	Metrisch	Klassifikatorische Kalkulation	Bodenmarkt Standortwahl
Normorientiert	Metrisch Körperzentriert	Klassifikatorische relationale Präskription	Nationalstaat Hörsaal
Verständigungsorientiert	Körperzentriert	Relationale Signifikation	Heimat Wahrzeichen

Wie Tabelle 2 zeigt, bezieht sich Werlen (2008: 329) dabei auf seine in Tabelle 1 dargestellte Unterteilung in zweckrational, normativ und interpretativ. Raum aus einer zweckrationalen Perspektive ist formal metrisch gegliedert, als Grundlage für eine zumeist monetär motivierte, nutzenmaximierende Kalkulation, bei der Lage und Entfernung die Kosten und den Wert von Gütern und Dienstleistungen bestimmen (ebd.: 329f). In der normativen Perspektive sind es

präskriptive räumliche Festlegungen, wie beispielsweise der Nationalstaat, in denen das Verhältnis zwischen Norm, Körper und Raum durch territorial gebundene Organisationsformen geregelt wird (ebd.: 331). Die interpretative Perspektive versteht den Körper als Bindeglied zwischen dem individuellen biografischen Wissens-vorrat und der Umwelt als sinnkonstituierten Kontext potenzieller Erfahrungen. Die materiellen Gegebenheiten sind somit Voraussetzung für die Wissensaneignung und gleichzeitig Ziel der subjektiven und intersubjektiv geteilten, wissensbasierten Bedeutungszuweisung (ebd.: 333f). Mit seiner Hinwendung zur Handlung schafft es Werlen (2008), die Trennung von physischem und sozialem Raum zu überwinden und einen vom Subjekt und Handlungskontext abhängigen relationalen Raum zu konzipieren.

Auch das auf der Phänomenologie aufbauende Raumverständnis von Ströker (1977) geht von raumkonstituierendem Handelnden aus (Löw 2017: 141). Ähnlich wie in der phänomenologisch geprägten interpretativen Perspektive bei Werlen (2008) ergibt sich Raum aus dessen Verhältnis zum handelnden Körper und ist als gelebter Raum unterteilt in gestimmten Raum, Aktions- und Anschauungsraum (Ströker 1977: 21f). Ströker (1977: 22) selbst beschreibt den gestimmten Raum als schwer zugänglichen Begriff. Er ist atmosphärisch (ebd.: 22) und erscheint gegenüber dem gegenständlichen Raum zwar metaphorisch, ist aber dennoch in diesem konkret erlebbar (ebd.: 24). Er ist die Gesamtheit gleichzeitig existierender potenzieller Bedeutungszuschreibungen, die sich nicht aus dem Verhältnis von Körper und Raum ergeben, sondern von Letzterem direkt vermittelt werden (ebd.: 22f). Er unterscheidet sich von den anderen Raumarten vor allem darin, dass er keine Richtungsdimensionen aufweist und in ihm somit keine Bewegung stattfindet (ebd.: 54). Demgegenüber ermöglichen Aktions- und Anschauungsraum auch die Verortung des Körpers als ein Hier im Verhältnis zu einem Dort (ebd.: 54). Der Aktionsraum ist die Bühne des potenziellen Handelns, das vom darin verorteten Körper ausgeht (ebd.: 54f). Durch vorangegangene Handlungen ist der Aktionsraum geschichtlich vorstrukturiert und durch aktuelles Handeln stetiger Veränderung ausgesetzt. Er steht mit dem handelnden Körper in einer sich über den Zeitverlauf verändernden Beziehung (ebd.: 58). Der Anschauungsraum bezieht sich auf die Sinnesfunktion des Körpers und die daraus resultierende Anschauung (ebd.: 93). Sein Zentrum ist wie beim Aktionsraum der Körper (ebd.: 100), und er beinhaltet sinnlich Erfassbares, das in Abhängigkeit von der Perspektive anhand vorhandener Kategorien zu Dingen und deren Anordnung zusammengeführt wird (ebd.: 95). Grundlegend betrachtet trennt Ströker (1977) mit dem gestimmten Raum einerseits und dem Aktions- und Wahrnehmungsraum andererseits das Wissen um die potenzielle Vielfalt räumlicher Charakteristiken von dem durch Handlung und Sinneswahrnehmung körperlich erfahrbaren Raum (Löw 2017: 143).

Die soeben erörterten Raumverständnisse von Werlen (2008) und Ströker (1977) sind auf unterschiedliche Art anschlussfähig an das bisherige Verständnis der fußläufigen Mobilität älterer Menschen und ermöglichen es, zusammen mit den vorangegangenen Ausführungen über die in der Wissenschaft gängigen Perspektiven auf Raum, dieses theoretisch zu fundieren. Wie mit Verweis auf Löw et al. (2008: 58f) bereits angemerkt, sind Handlung und Wahrnehmung zentrale Aspekte bei Werlen (2008) und Ströker (1977), die in der vorliegenden Arbeit aufgrund des Fokus der Betrachtung auf das Subjekt ebenfalls von Bedeutung sind. Zusammen mit der körperlichen Verortung der Handelnden wird so die Unterscheidung zwischen dem physischen und dem sozialen Raum überwunden (Löw et al. 2008: 58f). Dadurch lassen sich der physische und der soziale Raum als Teil des in der Umwelt verankerten individuellen Möglichkeitsraums zusammendenken und die mit dem physischen Raum in Wechselwirkung stehende Körperlichkeit des Individuums integrieren. Darüber hinaus ist die Vorstellung von Werlen (2008: 333f), dass die materiellen Gegebenheiten als Projektionsfläche für subjektive und intersubjektiv geteilte Bedeutungszuweisungen fungieren, anschlussfähig an das in Kapitel 3.2.2 erörterte konstruktivistische Verständnis von Wahrnehmung. Die bei Ströker (1977) vorgenommene Gegenüberstellung des gestimmten Raums gegenüber dem Aktions- und Wahrnehmungsraum ist dagegen mit dem in Abbildung 4 dargestellten Verhältnis zwischen Aktionsraum und subjektiven Möglichkeitsraum kompatibel. Welche Konsequenzen sich daraus für das bisherige Verständnis der fußläufigen Mobilität älterer Menschen ergeben, wird im Folgenden näher erläutert.

3.3 Theoretischer Rahmen

Ausgehend von der theoretischen Verortung der Arbeit im handlungstheoretischen Paradigma und der theoretischen Einordnung von Handlung, Wahrnehmung und Raum, werden im Folgenden die daraus gewonnenen Erkenntnisse zu einem theoretischen Rahmen zusammengefügt. Dazu wird in Kapitel 3.3.1 zunächst das heuristische Konzept des Möglichkeitsraums theoretisch fundiert. Anschließend wird dieses in Kapitel 3.3.2 mit dem Modell der soziologischen Erklärung zum theoretischen Rahmen zusammengeführt. Abschließend wird in Kapitel 3.3.3 das dadurch theoretisch fundierte Verständnis der fußläufigen Mobilität älterer Menschen mit anderen handlungstheoretischen Konzeptionen von Mobilität verglichen, um die vorliegende Arbeit im Feld der sozialwissenschaftlichen Mobilitätsforschung zu verorten.

3.3.1 Theoretische Fundierung des Möglichkeitsraums

Wie in Kapitel 2.1.4 erläutert und in Abbildung 1 dargestellt, eignet sich das Konzept des Möglichkeitsraums für die integrierte Betrachtung differenzierter Auffassungen von Alter, Umwelt und Ego sowie Mobilität und Verkehr als sich

wechselseitig bedingende Komponenten einer sozialwissenschaftlichen Perspektive auf das Zufußgehen. Durch die Unterscheidung zwischen individuellem und subjektivem Möglichkeitsraum ist es zudem möglich, dem Forschungsbedarf entsprechend das Subjekt und die subjektive Wahrnehmung in das Zentrum der Betrachtung zu rücken. Trotz seiner Verbreitung in der sozialwissenschaftlichen Mobilitätsforschung handelt es sich beim Möglichkeitsraum aber bislang um ein rein heuristisches Konzept ohne tiefergehende theoretische Fundierung. Als zentrales Konzept des bisherigen Verständnisses der fußläufigen Mobilität ist es entsprechend notwendig, den Möglichkeitsraum theoretisch zu unterfüttern, um einen theoretischen Rahmen für die weitere Betrachtung zu erarbeiten. Dabei wird vor allem auf die in Kapitel 3.2.3 erörterte Unterscheidung zwischen absolutem und relationalem Raum und das Konzept des subjektiven Raums nach Werlen (1997) zurückgegriffen. Das Ergebnis ist eine erneute Weiterentwicklung der bisherigen Konzeptionalisierung der fußläufigen Mobilität älterer Menschen, das anschließend in Kapitel 3.3.2 mit dem Modell der soziologischen Erklärung zu einem theoretischen Rahmen zusammengeführt wird.

Den Ausführungen in Kapitel 3.2.3 folgend, ist der in Abbildung 4 dargestellte individuelle Möglichkeitsraum als relationaler Raum zu verstehen. Er existiert nur als die wechselseitige Beziehung zwischen dem Individuum und seiner Umwelt und ist aufgrund von deren kontinuierlicher Veränderungen auch von der Zeit abhängig. Der physische Raum als ein Teil des individuellen Möglichkeitsraums könnte noch am ehesten als Containerraum bezeichnet werden, da er als gegeben vorgefunden wird und durch den einzelnen Menschen meist nicht veränderbar ist (Schroer 2019: 14). Wie aber die Literatur zur Planungspraxis (Kapitel 2.2.1) und das Verhältnis von Handlung und Verhalten (Kapitel 3.2.1) zeigen, besteht ein funktionaler Zusammenhang zwischen biologischem Alter und physischem Raum, dessen Eigenschaften und Ausdehnung somit vom Individuum, dessen physiologischen Merkmalen und dessen Standort abhängig sind. Der soziale Raum wurde in Kapitel 2.1.4 als abstraktes Konstrukt eingeführt, in dem sich die Person aufgrund des sozialen Alters verortet. Dadurch werden die soziokulturellen und -ökonomischen Merkmale des Individuums bestimmt. Er entspricht damit am ehesten dem Verständnis von Bourdieu (2007), bei dem der soziale Raum die durch Kapitalverfügbarkeit bestimmte relationale Lage der darin befindlichen Personen zueinander darstellt. Das Gesamtvolumen des verfügbaren Kapitals und dessen Verteilung bestimmt seine Ausdehnung, und die darin stattfindenden Kapitalverschiebungen sorgen für Bewegung (Bourdieu 2007: 66). Über die drei Kapitalarten lassen sich beispielsweise der Zugang zum Rentensystem, physisch erfahrbare normative Zugangsbeschränkungen oder die Möglichkeit zur Inanspruchnahme privater und gewerblicher Hilfsleistungen

abbilden und so die Person über das soziale Alter mit dem sozialen Raum als relationales Raumkonstrukt verbinden.

Wie Abbildung 4 zeigt, stehen sich in dem individuellen Möglichkeitsraum der Aktionsraum und der subjektive Möglichkeitsraum gegenüber, die ähnlich wie bei Ströker (1977) den Gegensatz zwischen erlebbarem Raum und dessen Repräsentationen darstellen. Der Begriff des Aktionsraums wurde im Zuge der Gruppendiskussionen in Anlehnung an Hägerstraands (1970) Zeitgeografie eingeführt und früh auf die knappe Definition Werlens (2008: 379) nach dem Verständnis der Münchner Sozialgeografie auf den erdräumlichen Ausschnitt, in dem die Aktivitäten stattfinden, reduziert. Bei Hägerstraand (1970) determinieren Constraints den Aktionsraum, während dieser in der Münchner Sozialgeografie lediglich das Abbild räumlicher Aktivitäten darstellt. Ströker (1977) spricht dagegen vom Aktionsraum in dem Sinne, dass er sich über die darin stattfindenden Handlungen konstituiert. Wie der Überblick über die Aktionsraumforschung von Kramer (2005: 44f) zeigt, existieren darüber hinaus noch weitere Auffassungen des Aktionsraumkonzepts. Aufgrund dieser begrifflichen Vorbelastungen wird im Folgenden statt vom Aktionsraum vom Erfahrungsraum gesprochen. Dieser ähnelt der operationalen Umwelt nach Sonnenfeld (1972: 214ff) und beinhaltet alle in der Umwelt gemachten Erfahrungen, die in Anlehnung an Wirths (1979: 206ff) Kernfelder in direkte und indirekte Erfahrungen unterteilt werden. Wirth (1979: 114) unterscheidet zwischen Informationsfeld, Kontaktfeld und Interaktionsfeld, die anhand unterschiedlicher Ausdehnung die Abstufungen der Direktheit menschlicher Erfahrungen mit räumlichem Bezug darstellen. Zur Vereinfachung und besseren Nachvollziehbarkeit wird im Folgenden aber nur zwischen direkt beim Zufußgehen selbst erlebten und indirekt über Medien und Erzählungen vermittelten Erfahrungen unterschieden. Der Erfahrungsraum repräsentiert einen Ausschnitt des in der Umwelt verankerten Teils des individuellen Möglichkeitsraums, in dem der Mensch direkt oder indirekt seine Erfahrungen macht, aus denen sich die kognitiven Modelle und Raumrepräsentationen speisen.

Der subjektive Möglichkeitsraum ist die subjektiv wahrgenommene Ausprägung des individuellen Möglichkeitsraums, der die wahrgenommenen Möglichkeiten zur Fortbewegung und zur Ausübung von Aktivitäten umfasst. Um verhaltens-theoretische Vereinfachungen zu vermeiden und den Möglichkeitsraum nicht auf einen Stimulus zu reduzieren, wird er nach Werlen (1997: 176) als subjektiver Raum konzipiert, der anders als der mentale Raum nicht bloß die subjektive Repräsentation der erdräumlichen Anordnung dieser Möglichkeiten ist, sondern die darauf aufbauende subjektive Definition des individuellen Möglichkeitsraums (Werlen 1997: 176). Dementsprechend enthält er, ähnlich dem gestimmten Raum bei Ströker (1977), potenzielle Bedeutungszuschreibungen, die in Abhängigkeit

vom Handlungskontext unterschiedliche, an die Handlungsparadigmen angelehnte Raumtypen ergeben (Werlen 2008: 327f). Die Übertragung der in Tabelle 2 vermerkten Beispiele für den zweckrationalen, interpretativen und normativen Raum auf den Kontext des Zufußgehens im Alter zeigt, dass alle drei Raumarten für die weitere Betrachtung relevant sein können. Aus einer zweckrationalen Perspektive auf Raum werden Distanzen dann nicht mehr bloß rein monetär, sondern beispielsweise auch aufgrund der körperlichen Konstitution abgewogen. Anstelle des Nationalstaats als Beispiel für den normativen Raum wäre es möglich, die Regeln der StVO heranzuziehen. Heimat als Beispiel für den interpretativen Raum könnte im Kontext des Zufußgehens der Kiez sein.

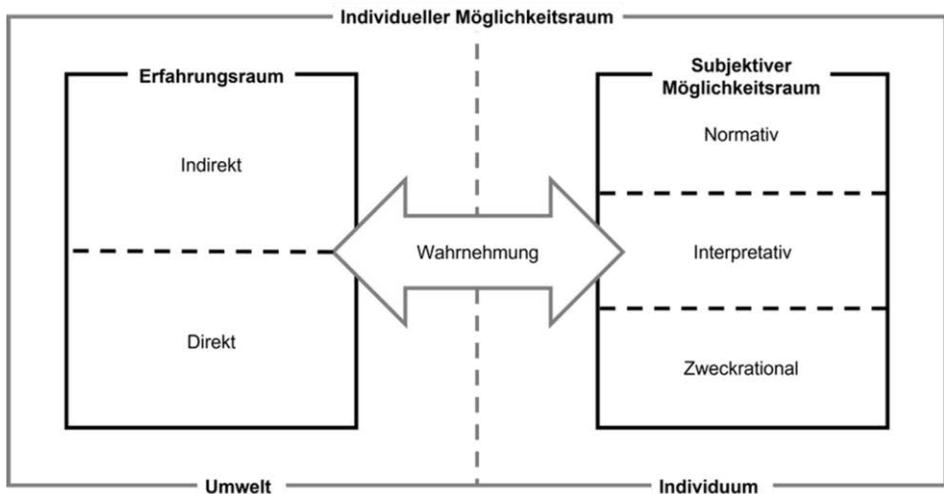


Abbildung 08: Theoretische Fundierung des Möglichkeitsraumkonzepts

Abbildung 8 ist die handlungs- und raumtheoretisch fundierte Weiterentwicklung des in Abbildung 4 dargestellten, auf dem Konzept des Möglichkeitsraums basierenden bisherigen Verständnisses der fußläufigen Mobilität älterer Menschen. Es bezieht sich zunächst auf die in der Literatur gängige Unterscheidung zwischen relationalem und absolutem Raum. Abhängig vom Individuum und dessen räumlicher und zeitlicher Verortung handelt es sich bei allen abgebildeten Raumarten um relationale Räume. Abgesehen vom physischen Raum und dem direkten Erfahrungsraum sind alle Räume zudem abstrakte Konstrukte, wobei der subjektive Möglichkeitsraum das höchste Abstraktionsniveau aufweist. Ausgehend von

einer handlungstheoretischen Raumkonzeption ist es möglich, den physischen und sozialen Raum über das handelnde Subjekt zusammenzuführen und in Wechselwirkung mit der raumzeitlichen Verortung des Individuums und dessen physisch-materiellen und soziokulturellen Merkmalen den individuellen Möglichkeitsraum zu konzipieren.

Wie schon in Abbildung 4 wird die Person dabei wieder indirekt über deren Einfluss auf die Eigenschaften des Individuums abgebildet. Das handelnde Subjekt, das über seine Wahrnehmung und räumliche Verortung als Bindeglied zwischen physischem und sozialem Raum fungiert, steht weiterhin im Zentrum der Betrachtung und wird über die wahrnehmungsbasierte, wechselseitige Verknüpfung zwischen Erfahrungsraum und subjektivem Möglichkeitsraum dargestellt. Die maximal mögliche Ausdehnung des subjektiven Möglichkeitsraums und des Erfahrungsraums ist durch den individuellen Möglichkeitsraum bestimmt, ihre tatsächliche Ausdehnung hängt dagegen von ihrer gegenseitigen Wechselwirkung ab. Während somit ihr Verhältnis zueinander und zum individuellen Möglichkeitsraum im Vergleich zum bisherigen Verständnis unverändert bleibt, ermöglicht es die Ergänzung um die drei Raumarten und die Unterscheidung zwischen direkten und indirektem Erfahrungsraum, die weiteren Betrachtungen noch stärker zu differenzieren. Inwieweit sich dieses raumwissenschaftliche Verständnis des individuellen und subjektiven Möglichkeitsraums als Weiterentwicklung des bisherigen Verständnisses der fußläufigen Mobilität älterer Menschen mit dem in Kapitel 3.1.3 erläuterten Modell der soziologischen Erklärung zusammenführen lässt, wird im nachfolgenden Kapitel geklärt.

3.3.2 Zusammenführung zum theoretischen Rahmen

Während es dem in Kapitel 3.1.3 beschriebenen Modell der soziologischen Erklärung, das den Zusammenhang zwischen Handlung und Wahrnehmung herstellt, an einem expliziten Raumbezug mangelt, fehlt es dem aus den raumtheoretischen Überlegungen in Kapitel 3.2.3 abgeleiteten und in Kapitel 3.3.1 erläuterten, theoretisch fundierten Konzept des Möglichkeitsraums, das den Zusammenhang zwischen Raum und Wahrnehmung erklärt, an einer konkreten Handlungstheorie, um das Verhältnis zwischen subjektivem Möglichkeitsraum und Handlung nachvollziehbar zu machen. Erst die Kombination aus dem Modell der soziologischen Erklärung mit dem handlungs- und raumtheoretisch fundierten Konzept des Möglichkeitsraums ermöglicht einen theoretischen Rahmen, der Handlung, Raum und Wahrnehmung derart miteinander verknüpft, dass eine Betrachtung der fußläufigen Mobilität im Sinne der sozialwissenschaftlichen Mobilitätsforschung möglich ist. Um das zu bewerkstelligen, wird im Folgenden noch einmal kurz auf die wesentlichen Aspekte des Modells der soziologischen Erklärung eingegangen, um im Anschluss daran die Unterschiede und

Gemeinsamkeiten mit dem im vorangegangenen Kapitel erläuterten handlungs- und raumtheoretisch fundierten Möglichkeitsraumkonzept herauszuarbeiten und ausgehend davon beide zu einem theoretischen Rahmen zusammenzuführen.

Im Modell der soziologischen Erklärung sind hinsichtlich Handlung und Wahrnehmung vor allem die Logik der Situation als Verbindung zwischen sozialer Situation und Individuum, die Logik der Selektion als Verbindung zwischen Individuum und Handlung und das darin enthaltene Frame/Skript-Modell relevant. Wie in Kapitel 3.2.2 erläutert, ist die aus Kognition und Orientierung resultierende subjektive Wahrnehmung der erste Schritt zur Definition der Situation und damit integraler Bestandteil der Logik der Situation. Knapp zusammengefasst handelt es sich dabei um die Verarbeitung der Sinnesreize, die vom präkognitiven Erkennen von Farben und Formen (Roth 2001: 28ff) über das durch Symbole ausgelöste Aktivieren (Miller 2001: 36) erfahrungsbasierter kognitiver Modelle (Roth 2001: 240) das empfangene Rohmaterial ordnet und mit Bedeutung versieht (Bonazzi 2014: 366). Im Modell der soziologischen Erklärung wird zwischen Frame als Modell für die Situation und Skript als Modell für die Handlung unterschieden (Esser 2002c: 261), die im Rahmen der Logik der Situation aktiviert werden (Esser 1999: 94). In der anschließenden Logik der Selektion werden dann bewusst oder unbewusst ein Frame und ein Skript gewählt (Esser 2002a: 428). Der Modus bezeichnet dabei den Grad der Reflexion, mit dem die entsprechenden Modelle gewählt werden (Esser 1997: 80), und ist ausschlaggebend für die Charakterisierung einer Handlung als traditional, affektual, wert- oder zweckrational. Das von Weber (2006: 32) als traditional und von Esser (2005c: 15) als normativ charakterisierte Handeln wird häufig auch als Routine bezeichnet (bspw. Werlen 2008: 315). Es entspricht der unreflektierten Festlegung auf ein Modell (Esser 2005b: 163), macht den Großteil des Alltagshandelns aus (Esser 2002b: 36) und wird immer wieder mit verschiedenen Arten der Fortbewegung in Verbindung gebracht (bspw. Schütz und Luckmann 2003: 160, Schimank 2007: 27).

Wie in Kapitel 3.1.3 angedeutet, findet sich das Verständnis der Situation aus dem Modell der soziologischen Erklärung in ähnlicher Weise im heuristischen Konzept des Möglichkeitsraums wieder. Mit in Raum und Zeit eingebetteten biologisch-technischen und sozialen Restriktionen (Esser 1999: 221) verfügt die Situation über objektive und unüberschreitbare Grenzen, im Rahmen derer sie in Abhängigkeit vom zur Verfügung stehenden Wissen abstrahiert wird (ebd.: 134f). In der vorliegenden Arbeit ist es der individuelle Möglichkeitsraum, dessen physisch-materielle und soziokulturelle Gegebenheiten in Wechselwirkung mit den Merkmalen des Individuums die Handlungsmöglichkeiten begrenzen und der, basierend auf den darin gemachten Erfahrungen, über die subjektive

Wahrnehmung in den subjektiven Möglichkeitsraum überführt wird. Dieser umfasst die wahrgenommenen Möglichkeiten zur Fortbewegung und zur Ausübung von Aktivitäten und stellt somit auch die Grundlage für das Zuzußgehen dar. Handlungs- und raumtheoretisch fundiert wird der subjektive Möglichkeitsraum in Anlehnung an Werlen (1997: 176) als subjektiver Raum aufgefasst, der als subjektive Repräsentation der erdräumlichen Anordnung der physisch-materiellen und soziokulturellen Gegebenheiten und deren Bedeutung für die Handlungsmöglichkeiten einer subjektiven Definition des Raums entspricht (ebd.: 176). Es handelt sich somit um ein kognitives Modell, wie sie als Frames und Skripte im Modell der soziologischen Erklärung zu finden sind, das aber im Gegensatz dazu nicht die Situation, sondern den Raum definiert.

Demnach besteht der wesentliche Unterschied zwischen dem Modell der soziologischen Erklärung und dem handlungs- und raumtheoretisch fundierten Konzept des Möglichkeitsraums darin, dass sie mit Situation und Raum unterschiedliche Entitäten definieren. Der Auffassung von Werlen (2008: 327) folgend, dass der subjektive Raum aus der Erfahrung der eigenen Körperlichkeit im Verhältnis zur Ausdehnung anderer Objekte und ihrer Bedeutung für die eigenen Handlungsmöglichkeiten resultiert, kann die im Modell der soziologischen Erklärung enthaltene Definition der Situation als Voraussetzung für die Definition eines Raumausschnitts angesehen werden. Die Situation wird im Rahmen ihrer objektiven Grenzen, anhand der durch die darin enthaltenen Objekte aktivierten kognitiven Modelle definiert (Esser 2002c: 261) und mit Bedeutung versehen, die den Horizont der subjektiven Handlungsmöglichkeiten absteckt (ebd.: 205). Aus der subjektiven Repräsentation der erdräumlichen Anordnung der Objekte und ihrer aus der Definition der Situation resultierenden subjektiven Bedeutung für die Handlungsmöglichkeiten setzt sich dann der subjektive Möglichkeitsraum als subjektiver Raum im Sinne von Werlen (1997: 176) zusammen. Dementsprechend siedelt sich die im Modell der soziologischen Erklärung beschriebene Definition der Situation im Erfahrungsraum an und liefert eine handlungstheoretische Erklärung für die darin vonstattengehende Bedeutungszuschreibung, die, übertragen auf den Raum als subjektive Repräsentation, den subjektiven Möglichkeitsraum ergibt.

Darüber hinaus ermöglicht es die Kombination aus dem Modell der soziologischen Erklärung und dem handlungs- und raumtheoretisch fundierten Konzept des Möglichkeitsraums, Mobilität im Sinne von Canzler und Knie (1998: 30) als geistige Bewegung im Möglichkeitsraum zu konzipieren. Als subjektiver Raum entspricht der subjektive Möglichkeitsraum einem kognitiven Raummodell, das den als Frames bezeichneten kognitiven Modellen im Modell der soziologischen Erklärung entspricht. Demzufolge kann die Wahl des als Skript bezeichneten

kognitiven Modells, an dem sich die Handlung ausrichtet, anstatt wie bei Esser (2002c: 261) am zuvor gewählten Frame, ebenso am subjektiven Möglichkeitsraum orientieren. Das Ergebnis wäre beispielsweise die Wahl einer bestimmten Fortbewegungsart, einer Route oder eines Ortes, an dem eine Aktivität ausgeübt wird. Die Wahl eines Skripts, basierend auf dem subjektiven Möglichkeitsraum, entspricht der geistigen Bewegung darin. Die daraus resultierende Handlung ist in Abhängigkeit vom Grad der Reflexion einer der in Abbildung 7 dargestellten Arten nach Weber (2006) zuzuordnen. Damit bezieht sich die subjektive Wahrnehmung einerseits auf die Situation und ist abhängig von den darin enthaltenen Objekten, andererseits auf den Raum und ist abhängig von den in der Situation gemachten Erfahrung und der Bedeutungszuschreibung der darin enthaltenen Objekte.

Es kann dementsprechend zwischen zwei Arten von kognitiven Modellen unterschieden werden, aus denen sich das Realitätskonstrukt zusammensetzt, an dem sich die Handlung ausrichtet. Während die auf Esser (1999) und das Modell der soziologischen Erklärung zurückgehenden Situationsmodelle die Situation definieren und die darin stattfindende Handlung bestimmen, definiert der auf Werlen (1997) und den subjektiven Raum basierende subjektive Möglichkeitsraum den Raum und stellt so die Grundlage des raumbezogenen Handelns dar. Die Handlungsmodelle, die Esser (2002a: 47) als Skripte bezeichnet und die im Modell der soziologischen Erklärung die zur Definition der Situation passende Handlungsabfolge darstellen, stehen, den vorangegangenen Ausführungen zufolge, sowohl mit den Situationsmodellen als auch dem subjektiven Möglichkeitsraum in Verbindung. Dadurch ist es möglich, das Zufußgehen einerseits als Handlung zu konzipieren, die basierend auf der Wahl der Fortbewegungsart, der Route und des Ortes zur Ausübung einer Aktivität die physische Raumüberwindung darstellt, und andererseits als Handlung, die während der Fortbewegung den Umgang mit einer Situation darstellt. So lässt sich die in den Abbildungen 4 und 8 dargestellte wahrnehmungsbasierte Wechselwirkung zwischen Erfahrungsraum und subjektivem Möglichkeitsraum besser nachzuvollziehen, Mobilität als geistige Bewegung im subjektiven Möglichkeitsraum konzipieren, die Besonderheit des Zufußgehens als die Art der Fortbewegung mit den größten Freiheitsgraden berücksichtigen und das Zufußgehen als unterschiedlich stark reflektierte Handlung auffassen.

Der soeben erörterte theoretische Rahmen geht zurück auf die Erkenntnisse aus der Herleitung der Forschungsfragen in Kapitel 2 und ist das Ergebnis der Verortung der Arbeit im handlungstheoretischen Paradigma, der Wahl des theorieintegrativen Modells der soziologischen Erklärung als theorieintegrative Perspektive für die Betrachtung und deren Zusammenführung mit der handlungs- und raumtheoretischen Fundierung des Möglichkeitsraumkonzepts. Zusammenge-

fasst konzipiert der theoretische Rahmen die fußläufige Mobilität älterer Menschen als geistige Bewegung im subjektiven Möglichkeitsraum. Dieser ist die subjektive Ausprägung des aus der Wechselwirkung zwischen Individuum und Umwelt resultierenden individuellen Möglichkeitsraums und umfasst innerhalb dieser objektiven und unüberwindbaren Grenzen die wahrgenommenen Möglichkeiten zur Fortbewegung und Ausübung von Aktivitäten. Als subjektiver Raum ist er aber mehr als die bloße subjektive Repräsentation der erdräumlichen Anordnung, sondern die aus der Erfahrung ihrer Ausdehnung und Bedeutung für die Handlungsmöglichkeiten resultierende subjektive Definition des individuellen Möglichkeitsraums, in der in Abhängigkeit vom Handlungskontext die zweckrationalen, normativen oder interpretativen Aspekte des Raums dominieren. Das im Modell der soziologischen Erklärung enthaltene Frame/Skript-Modell erklärt die Erfahrungen und die Bedeutungszuschreibungen der daran beteiligten Objekte im Rahmen von Situationen, die sich im Erfahrungsraum ereignen, der über die subjektive Wahrnehmung mit dem subjektiven Möglichkeitsraum wechselseitig verbunden ist. Während die Situationsmodelle die Situation und der subjektive Möglichkeitsraum den Raum definieren, basiert in beiden die daran ausgerichtete Handlung auf der Wahl eines Skripts. Mobilität als geistige Bewegung im subjektiven Möglichkeitsraum ist dann die Wahl eines solchen Skripts, die in Abhängigkeit vom Grad der Reflexion zu einem traditionellen, affektualen, wertrationalen oder zweckrationalen Handeln führt und über die Art der Fortbewegung, die Route und den Ort zur Ausübung einer Aktivität entscheidet.

3.3.3 Abgrenzung zu anderen handlungstheoretischen Auffassungen von Mobilität

Ausgehend von der Verortung der Arbeit im handlungstheoretischen Paradigma in Kapitel 3.1.1 und der Wahl des Modells der soziologischen Erklärung in Kapitel 3.1.2 als theorieintegrative Perspektive auf die fußläufige Mobilität älterer Menschen, wurde in den beiden vorangegangenen Kapiteln das Konzept des Möglichkeitsraums raumtheoretisch fundiert und mit dem Modell der soziologischen Erklärung zu einem theoretischen Rahmen zusammengeführt. Dadurch wurde für das heuristische Konzept des Möglichkeitsraums und für das bisherige Verständnis der fußläufigen Mobilität älterer Menschen eine theoretische Grundlage geschaffen. Diese wird im Folgenden anderen, an Handlungstheorien angelehnte Konzeptionen von Mobilität gegenübergestellt, um Unterschiede und Gemeinsamkeiten aufzuzeigen und so den theoretischen Rahmen und vor allem die vorliegende Arbeit selbst besser im Feld der sozialwissenschaftlichen Mobilitätsforschung verorten zu können.

Der Vollständigkeit halber wird zuvor noch kurz exemplarisch auf die handlungstheoretische Literatur zum Zuzußgehen und zum Alter eingegangen, denn im

Gegensatz zur Literatur zum Z Fußgehen im Alter lässt sich hier, wie bei der Literatur zur Mobilität, ein größeres Spektrum an Forschungsansätzen finden, das auch handlungstheoretische und konstruktivistische Ansätze miteinschließt. Rybråten et al. (2019) etwa betrachten das Z Fußgehen aus phänomenologischer Perspektive und untersuchen mittels qualitativer Interviews die unterschiedlichen Bedeutungen des Z Fußgehens. Middleton (2010) und Wunderlich (2008) wählen ebenfalls phänomenologische Ansätze. Sie verweisen auf die Bedeutung der körperlichen Erfahrung im Austausch mit der Umwelt und betonen den Stellenwert des Z Fußgehens als raumkonstituierenden Vorgang, womit sie die grundlegenden Aspekte der in Abbildung 8 dargestellten Wechselwirkung zwischen Erfahrungsraum und subjektivem Möglichkeitsraum ansprechen. In der Gerontologie wird Alter mittlerweile als soziales Konstrukt angesehen (Amrhein 2004: 55), das in Form von Altersbildern den gesellschaftlichen Status bestimmt (Pichler 2010: 415) und so die Handlungen beeinflusst (Amrhein und Backes 2007: 105). Vor diesem Hintergrund greift Amrhein (2004) auf das Modell der soziologischen Erklärung zurück und zeigt dessen Eignung für die Forschung über und mit älteren Menschen. Trotz der Überschneidung dieser Beispiele mit den bisherigen Ausführungen und obwohl sich sicherlich noch weitere Arbeiten finden lassen, die mit der vorliegenden Arbeit zumindest in Teilen kongruent sind, liegt der weitere Fokus dieses Kapitels auf der Mobilitätsforschung. Denn im zugrunde liegenden Verständnis fußläufiger Mobilität älterer Menschen sind das Möglichkeitsraumkonzept und die Mobilität die zentralen Elemente, über die das Z Fußgehen als Handlung und das Alter in Form der drei Altersdimensionen integriert werden.

In der angelsächsischen Literatur wird Mobilität im Rahmen des New Mobilities Paradime als konstituierend für moderne Gesellschaften verstanden (Sheller und Urry 2006: 209). Im Zuge dieses Mobility Turn wurde die Mobilität von Menschen, Ideen und Dingen als zentraler Ausgangspunkt für Machtkonstellationen, Identitätsbildung und das alltägliche räumliche Handeln auf der Mikroebene konzipiert (Cresswell 2010: 551). Eine sich konstant in Bewegung befindliche Gesellschaft ermöglicht die Entstehung komplexer, raumübergreifender sozialer Netzwerke, wodurch die eigene Möglichkeit zur Fortbewegung eine wichtige Machtquelle darstellt (Sheller und Urry 2006: 213). Der damit auf der theoretischen Ebene vollzogene Wechsel von einer statischen zu einer dynamischen Perspektive (Hahnekamp 2013: 92) betont die Relationalität von Orten und ist in erster Linie eine Abkehr vom absoluten Raum (Sheller und Urry 2006: 214) und eine Hinwendung zu einer relationalen Auffassung von Raum und Zeit, die gleichzeitig Kontext und Produkt von Bewegung sind (Cresswell 2006: 4). Dementsprechend wird in Abgrenzung zur Transport Geography und ihrer positivistischen Ausrichtung, Mobilität nicht nur als bloße Bewegung verstanden (Shaw und Hesse 2010: 306). Mobilität als soziales Produkt ist neben der empirisch

erfassbaren Bewegung eine soziokulturell und physisch-materiell geprägte Vorstellung von potenziellen Mobilitätsstrategien und die subjektive körperliche Erfahrung während der Bewegung (Cresswell 2006: 3). Die physische Bewegung stellt die Grundlage dar und wird erst durch die Bedeutungszuschreibung zu Mobilität (Adey 2009: 34).

Die Unterscheidung zwischen Bewegung und Mobilität ist ähnlich der in der deutschsprachigen Literatur vorgenommenen Trennung zwischen Verkehr und Mobilität, die auch der vorliegenden Arbeit zugrunde liegt. Das Verständnis von Mobilität als sinnhafte Bewegung erinnert ein wenig an das in Kapitel 3.2.1 zitierte Beispiel von Parsons et al. (2017: 53), wonach das Autofahren erst nach Kenntnis des Zwecks als Handlung verstanden werden kann. Dementsprechend kann Mobilität im Sinne des New Mobilities Paradime als Handlung aufgefasst werden. Auch Mobilität als soziokulturell und physisch-materiell geprägte Vorstellung potenzieller Mobilitätsstrategien bestätigt diese Annahme. Zusammen mit der subjektiven körperlichen Erfahrung während der Bewegung wird zudem die in Abbildung 8 dargestellte Wechselwirkung zwischen subjektivem Möglichkeitsraum und Erfahrungsraum beschrieben. Allerdings führt im New Mobilities Paradime die Hinwendung zu einem relationalen Verständnis gesellschaftlicher Vorgänge zu einer Abwendung von Raum und Ort, die als rein statische Konzepte aufgefasst werden (Sheller und Urry 2006: 214). An deren Stelle tritt Mobilität als konstituierendes Element moderner Gesellschaften. Während in der vorliegenden Arbeit Mobilität als ein Konzept für einen sozialwissenschaftlichen Zugang zu einem bis heute stark positivistisch und naturwissenschaftlich geprägten Forschungsfeld angesehen wird, ist das Ziel des New Mobilities Paradime eine neue Ausrichtung der Sozialwissenschaften, basierend auf dem Konzept der Mobilität. In beiden Fällen spielt Mobilität eine zentrale Rolle, mit dem Unterschied, dass Mobilität hier nicht konstituierend, sondern integrativ verstanden wird. Als Ausgangspunkt für die vorliegende Betrachtung, integriert es die unterschiedlichen Aspekte von Ego und Umwelt und deren gegenseitige Abhängigkeiten und Wechselwirkungen.

In der deutschsprachigen Literatur sind es Schwedes et al. (2018), die mit ihrem Begriffskanon der Mobilitätsforschung eine wissenschaftliche und mitunter handlungstheoretisch hergeleitete Bestimmung mobilitäts- und verkehrsrelevanter Begrifflichkeiten zur Diskussion stellen. Die Grundlage ist das aus Struktur, Prozess und Mensch bestehende Verkehrssystem, in dem Verkehrsverbindungen, Verkehrsbewegungen und Mobilitätsverhalten über die drei Dimensionen Infrastruktur, Verkehr und Mobilität gestaltbar sind (ebd.: 9). Für die Mobilitätsforschung, als wissenschaftliche Auseinandersetzung mit der Gestaltungsdimension Mobilität, werden die Gestaltungsfelder Mobilitätsplanung, Mobilitätsmanage-

ment und Mobilitätsevaluation bestimmt (ebd.: 4). Da der Fokus in der vorliegenden Arbeit auf dem Zustandekommen und der Auswirkung der Wahrnehmung liegt und lediglich Handlungsempfehlungen und keine Planungskonzepte abgeleitet werden sollen, wird an dieser Stelle auf eine tiefere Auseinandersetzung mit den Gestaltungsfeldern verzichtet. Weiter unten in Kapitel 4.1.3 wird allerdings im Zusammenhang mit der Methodik näher auf das Konzept der Mobilitätsbiografien eingegangen, das Schwedes et al. (2018) dem Gestaltungsfeld der Mobilitätsevaluation zuordnen. Es sind die grundlegenden Begrifflichkeiten, die im Rahmen dieses Kapitels von Bedeutung sind. Wie in der vorliegenden Arbeit wird dort zwischen Verkehr und Mobilität (ebd.: 5) sowie zwischen Handlung und Verhalten (ebd.: 14) unterschieden und die Bedeutung von Erfahrung (ebd.: 11) und Routinen (ebd.: 22) für Verkehr und Mobilität hervorgehoben. Da der Begriffskanon in der vorliegenden Arbeit zur Orientierung bei der Begriffsklärung genutzt wurde, sind die Überschneidung der begrifflichen Auslegung erwartungsgemäß hoch. Deswegen wird im Folgenden nicht auf das Begriffsverständnis von Schwedes et al. (2018) eingegangen, sondern es werden lediglich die Unterschiede zur vorliegenden Konzeption herausgearbeitet.

Die Auffassung von Verhalten, das Schwedes et al. (2018: 20) in Abhängigkeit von der Perspektive als beobachtete Tätigkeit verstehen, wird in der vorliegenden Arbeit um unbewusste physiologische und biochemische Vorgänge ergänzt. Zudem wird das Kontinuum zwischen bewussten und unbewussten Handlungen (ebd.: 16) durch die vier Handlungsarten nach Weber (2006) nochmals untergliedert. Mobilität definieren Schwedes et al. (2018: 5) als die subjektive Ausprägung der Ortsveränderungsmöglichkeiten, die sie mit dem individuellen Möglichkeitsraum gleichsetzen. Mobilitätshandeln beschreibt die bewussten und unbewussten verkehrsrelevanten Entscheidungen innerhalb des individuellen Möglichkeitsraums (ebd.: 14). Dies deckt sich weitestgehend mit dem Verständnis von Mobilität in der vorliegenden Arbeit und beschreibt die Zusammenhänge zwischen Mobilität, Verkehr und Möglichkeitsraum, ähnlich wie der theoretische Rahmen in Kapitel 3.3.2. Es existieren allerdings einige konzeptionelle und begriffliche Unterschiede. So wird in der vorliegenden Arbeit, basierend auf dem Konzept des Egos, zwischen individuellem und subjektivem Möglichkeitsraum unterschieden, um zu betonen, dass die von Schwedes et al. (2018: 5) als Rahmenbedingungen bezeichneten Gegebenheiten der Umwelt erst in Wechselwirkung mit den Eigenschaften des Individuums zum objektiv fassbaren individuellen Möglichkeitsraum werden, dessen Wahrnehmung durch das Subjekt dann den subjektiven Möglichkeitsraum ergibt. Mobilität wird dann weder mit dem individuellen noch dem subjektiven Möglichkeitsraum gleichgesetzt, sondern als geistige Bewegung darin verstanden, was bei Schwedes et al. (2018: 14) dem Mobilitätshandeln entspricht.

Als Anwendungsbeispiel wird abschließend noch auf die bereits häufig zitierte Arbeit von Wilde (2014) eingegangen, der seiner Betrachtung der Mobilitätspraxis älterer Menschen auf dem Land ebenfalls ein relationales Raumverständnis und eine handlungstheoretische Ausrichtung zugrunde legt. Ihm zufolge stehen Raum und Mobilität in einer wechselseitigen Beziehung zueinander, die er als Dualität bezeichnet (ebd.: 41). Wie in der vorliegenden Arbeit praktiziert, so unterteilt auch er das handlungstheoretische Paradigma nach Werlen (2008) in zweckrational, normativ und interpretativ (Wilde 2014: 45f) und wählt die dem interpretativen Paradigma zugehörige Theorie der sozialen Praxis als theoretischen Rahmen, deren Hauptvertreter Giddens (1997) und Bourdieu (2007) sind (Wilde 2014: 48). Die soziale Welt als Produkt sozialer Praktiken, aus denen sich die Wirklichkeit der handelnden Individuen konstituiert, kann auf die Grundelemente Materialität, Wissen und Logik heruntergebrochen werden (ebd.: 48). Als Kategorien werden diese Grundelemente mittels themenzentrierter Interviews, narrativer Landkarten und GPS-Positionserfassung methodenbasiert ausgearbeitet und schließlich zum Modell der Praxis der Mobilität zusammengefasst (ebd.: 53). Dieses Modell ordnet Materialität, Wissen und Routine eingebettet in einen übergeordneten Kontext zirkulär als wechselseitige Beziehung an. Körper, Ereignis und Schauplatz verbinden als Wesensmerkmale der Mobilitätspraktiken die Grundelemente, woraus dann die individuelle Mobilitätspraxis resultiert (ebd.: 163).

Wie Schwedes et al. (2018) war auch Wilde (2014) eine der Quellen, die zur Erarbeitung des zugrunde liegenden Verständnisses der fußläufigen Mobilität älterer Menschen herangezogen wurden, weswegen die grundlegenden Auffassungen von Mobilität, Verkehr, Handlung und Verhalten weitestgehend übereinstimmen. Durch die Festlegung auf eine praxeologischen Perspektive entfernt Wilde (2014) sich allerdings von der ursprünglichen Auffassung von Mobilität als potenzielle Bewegung und fokussiert seine Betrachtung auf Wissen, Materialität und Routine, um die Mobilitätspraxis zu beschreiben (ebd.: 51). Auch das Konzept des Möglichkeitsraums spielt eine, wenn überhaupt, nur untergeordnete Rolle. Im Gegensatz dazu wurde in der vorliegenden Arbeit durch das Modell der soziologischen Erklärung ein theorieintegrativer Ansatz gewählt und das Konzept des Möglichkeitsraums als zentrales Element dazu genutzt, um die unterschiedlichen Aspekte der fußläufigen Mobilität älterer Menschen zu berücksichtigen. Diese unterschiedliche konzeptionelle Ausrichtung ist durch die voneinander abweichenden Ziele zu erklären. Wilde (2014) geht es darum, die Konfiguration der Mobilität älterer Menschen im Raum zu beforschen (ebd.: 53) und aufbauend darauf die konkrete Gestaltung der Mobilitätspraxis zu beschreiben (ebd.: 51). Der Fokus der vorliegenden Arbeit ist auf das Zustandekommen und die Auswirkung der Wahrnehmung für die Mobilität gerichtet, das Erkenntnisinteresse indessen

ist stärker auf einen Teilaspekt der Mobilität konzentriert und erfordert dementsprechend eine andere Perspektive. Deshalb und weil das Modell der Mobilitätspraxis die subjektive Wahrnehmung nicht berücksichtigt, wäre eine Verwendung oder Übertragung zur Untersuchung der hier zugrunde liegenden Forschungsfragen nicht zielführend gewesen.

Die vorangegangenen Ausführungen zeigen, dass die Literatur zur Mobilität und sogar zur Mobilität im Alter durchaus Perspektiven bietet, die über die reine Beobachtung von Verhalten auf der physisch-materiellen Ebene hinausgehen. Die Liste ließe sich sogar noch weiter fortsetzen. Busch-Geertsema et al. (2016) diskutieren beispielsweise die Eignung verschiedener psychologischer Handlungsmodelle als Grundlage für eine nachfrageorientierte Mobilitätsforschung und zeigen im Kontext von Routinen, Schlüsselereignissen und Mobilitätsbiografien die Bedeutung von Umbruchsituationen für das Mobilitätsmanagements. Ein weiteres Beispiel ist die Arbeit von Ziegler (2010) über Altern und Mobilität, die aufbauend auf qualitativen Interviews die Zusammenhänge zwischen den Alltagsbedingungen älterer Menschen, den individuellen und strukturellen Voraussetzungen sowie den daraus resultierenden Konsequenzen für die gesellschaftliche Teilhabe zeigt. Auch Webber et al. (2010) beschäftigen sich mit der Mobilität im Alter und entwickeln, aufbauend auf dem Verständnis von Mobilität als potenzielle Bewegung, ein konisches Modell als theoretischen Rahmen, das auf unterschiedlichen Maßstabsebenen die von Geschlecht, Kultur und Biografie beeinflussten Zusammenhänge der biologischen und sozialen Faktoren darstellt. Die vorliegende Arbeit reiht sich mit dem zugrunde liegenden Verständnis der fußläufigen Mobilität älterer Menschen, der Verortung im handlungstheoretischen Paradigma und dem zugrunde liegenden theoretischen Rahmen in diese Liste mit ein. Sie unterscheidet sich allerdings durch den Fokus auf die subjektive Wahrnehmung, die Unterscheidung zwischen dem individuellen und dem subjektiven Möglichkeitsraum, dem Verständnis von Mobilität als geistige Bewegung im subjektiven Möglichkeitsraum und der raum- und handlungstheoretischen Fundierung der fußläufigen Mobilität älterer Menschen.

4 Methodik

„Und solche Gedanken, wie gesagt, mache ich mir erst, seitdem ich mit Ihnen zusammen bin. Habe ich ja früher auch alles so, ich habe mich ja mal nicht beschwert, sondern ich habe wenig gesehen so.“ Erhebung 7, Go Along, Pos. 797

Ähnlich wie die Wahl des theoretischen Rahmens den Blickwinkel auf ein zu untersuchendes Phänomen bestimmt (Miebach 2010: 9), legt die Wahl der Methodik zur Erhebung der Daten die für die Untersuchung relevanten Eigenschaften des Forschungsobjekts fest (Breuer 2010: 45). Verbindendes Element ist dabei die Methodologie, die Theorie und Methode zueinander in Beziehung setzt (Silverman 2010: 436), und die in Kapitel 4.1, ausgehend von methodologischen Grundannahmen, die Wahl der Methoden bestimmt. Aufbauend darauf wird in Kapitel 4.2 die forschungspraktische Umsetzung erörtert. Abschließend erfolgt in Kapitel 4.3 ein Überblick über die erhobenen Daten.

4.1 Methodologie

Keller et al. (2013: 196) zufolge erfordert es die in Kapitel 3.2.2 erläuterte Verortung der vorliegenden Arbeit im Konstruktivismus, Methoden und Theorien aufeinander zu beziehen, da beide Teil der Konstruktion der zu erforschenden Realität sind. Dementsprechend wird in den methodologischen Grundannahmen in Kapitel 4.1.1 zunächst das Verhältnis zwischen Theorie und Methode geklärt, ausgehend davon werden die verwendete Embedded-Mixed-Methods-Konzeption (Kapitel 4.1.2) sowie die Wahl der darin enthaltenen mobilitätsbiografischen Interviews (Kapitel 4.1.3), Mobilitätstagebücher (Kapitel 4.1.4) und Walk Alongs (Kapitel 4.1.5) für die Erhebung und die auf der Grounded Theory (Kapitel 4.1.6) basierende Situationsanalyse (Kapitel 4.1.7) für die Auswertung begründet.

4.1.1 Methodologische Grundannahmen

Nach Popper (1974: 70f) ist Wissenschaft das Streben nach Wahrheitsähnlichkeit mittels wissenschaftlicher Methoden. Methoden sind Regelsysteme, die den Prozess des Erkenntnisgewinns festlegen (Friedrichs 1990: 14) und so eine vernunftgeleitete Annäherung an die Wahrheit ermöglichen (Popper 1974: 71). Im Kontext empirischer Sozialforschung, die als Querschnittsdisziplin sämtliche Methoden zur Untersuchung sozialer Phänomene umfasst (Häder 2010: 13f), wird die Legitimation der zumeist aus der Forschungspraxis heraus entwickelten Methoden über Methodologien hergestellt (Strübing 2013: 27f). Methodologie bezeichnet die Metatheorie (Friedrichs 1990: 13), die im Rahmen eines Forschungsvorhabens das zugrunde liegende theoretische Modell der sozialen Welt, die Datenerhebung, deren Analyse und die Interpretation der Ergebnisse verknüpft

(Silverman 2010: 436, Kuckartz 2014: 22). Methodologien sind demnach immer eng mit sozial-, erkenntnis- und wissenschaftstheoretischen Überlegungen verknüpft (Strübing 2013: 27f). Dabei können verschiedene Arten sozialwissenschaftlicher Theorien unterschieden werden (Kelle 2008: 272), die Merton (1968: 39) grob in axiomatische Großtheorien und empirisch überprüfbare Theorien mittlerer Reichweite unterteilt. Erstere weisen einen großen bis universellen Geltungsbereich auf, wohingegen Letztere in Abhängigkeit vom Untersuchungsgegenstand raumzeitlichen Beschränkungen unterliegen (Kelle 2008: 274). Eine ähnliche Unterscheidung findet sich auch bei Strübing (2013: 32f), der allerdings mit sozialtheoretischen Basisannahmen eine weitere Kategorie einführt und anstelle von Großtheorien von Gesellschaftstheorien spricht und Theorien mittlerer Reichweite als gegenstandsbezogene Theorien bezeichnet.

Als Beispiel für eine Basisannahme nennt Strübing (2013: 32) die unterschiedliche Auffassung von Handlung als strukturdeterminiert oder strukturzeugend, die der in Kapitel 3.1.2 erläuterten Unterscheidung zwischen methodologischem Holismus und Individualismus entspricht (Rosa et al. 2007: 19). Somit ist anzunehmen, dass auch die aus dem Verhältnis von Handlung und Verhalten resultierende und in Kapitel 3.1.1 skizzierte Gegenüberstellung des methodologischen und des ontologischen Individualismus (Werlen 1997: 45) diesen Basisannahmen zuzuordnen ist. Wie bereits erörtert, erfordert das Nachvollziehen von Handlungen im Sinne Webers (2006: 11f) ein deutendes Verstehen. Dilthey (1979: 89), der zwischen erklärbarer Natur und verstehbarem menschlichen Geist unterscheidet, folgert daraus, dass ein verstehender Zugang sich von einer naturwissenschaftlichen Erklärung unterscheiden muss. Wird Handlung dann als strukturdeterminiert verstanden, entspricht dies dem strukturtheoretisch geprägten normativen Paradigma (Miebach 2010: 15), das von einem zeitlich überdauernden System kulturell etablierter Symbole als Handlungsgrundlage ausgeht (Wilson 1970: 701). Dem stellt Wilson (1970) das interpretative Paradigma gegenüber, das zwar den Einfluss sozialer Strukturen anerkennt (Miebach 2010: 139), deren Entstehung aber auf Handlungen zurückführt (Etzrodt 2003: 157). Strukturen in Form von Symbolen entstehen in der Interaktion und werden auf kontextabhängige, intersubjektive Interpretationen zurückgeführt (Wilson 1970: 701). Während aus der Annahme beständiger kultureller Symbole im normativen Paradigma eine deduktive, hypothesentestende Forschungslogik resultiert, erfordert der im interpretativen Paradigma postulierte Prozess der kontinuierlichen Neuinterpretation handlungsrelevanter Symbole eine explorative Vorgehensweise zur Erschließung der zugrunde liegenden Wissensvorräte (Kelle 2008: 58). Dies entspricht einer induktiven, theoriegenerierenden Forschungslogik, die das empirische Material interpretativ analysiert (Strübing 2013: 6).

Wie das in Kapitel 2.3.3 erläuterte und in Kapitel 3.3.1 theoretisch fundierte Verständnis der fußläufigen Mobilität älterer Menschen und die darin enthaltene Unterscheidung zwischen individuellem und subjektivem Möglichkeitsraum zeigen, sind für das als Handlung konzipierte Zufußgehen sowohl handlungsrelevantes Verhalten, physisch- und sozialstrukturelle Handlungsbeschränkungen, als auch deren subjektive Wahrnehmung von Bedeutung, weswegen eine differenziertere, über die basistheoretische Einordnung hinausgehende Betrachtung notwendig ist. Entsprechend wurde mit Essers (2006: 353) Modell der soziologischen Erklärung ein theorieintegratives Konzept gewählt, das nach der Unterscheidung Strübings (2013) den Gesellschaftstheorien zuzuordnen ist. Diese bilden Sozialität ganzheitlich ab und beschreiben die grundlegenden Funktionsweisen von Gesellschaften (ebd.: 33f). Esser (2006: 362f) sieht sich und sein in Kapitel 3.1.3 ausführlich erläutertes Modell in der Tradition von Webers (2006) verstehender Soziologie, wobei Verstehen hier das rekonstruktive Nachvollziehen einer Situation aus Perspektive des Menschen meint. Dies bezieht sich zunächst auf die Analyse der handlungsaktivierenden Deutungsmuster in Form von Symbolen (Esser 2010: 315), bei der über die Brückenhypothese die objektive Wirklichkeit mit der subjektiven Wahrnehmung verknüpft wird (Esser 1999: 94). Bezugnehmend auf Schütz (1971) und Parsons (2013) und deren Verständnis der Situationsdefinition, integriert er das interpretative und normative Paradigma in die Betrachtung (Esser 2002c: 259). Die Rekonstruktion der Intention, der eine rationalen Handlungswahl zugrunde liegt, basiert dagegen auf der Wert-Erwartungstheorie (Esser 2002a: 428), deren Konzept der Bounded Rationality er mit den auf Schütz (2016) zurückgehenden Konzepten der Lebenswelt und des Alltagshandelns kombiniert (Esser 1991: 430). Methodologisch folgert Esser (2010: 315) daraus, dass die objektiven Gegebenheiten der Situation im Sinne des normativen Paradigmas zwar deduktiv erklärbar sind, aber die subjektive Sichtweise, bestehend aus Deutungsmuster und Intention, eine zusätzliche interpretative und rekonstruktive Herangehensweise zwingend erfordert.

Eine Kritik an Großtheorien, die schon bei Merton (1968) mitschwingt, ist, dass sie zu weit gefasst sind, um den Wandel und die subkulturelle Fragmentierung der sozialen Ordnung und den daraus resultierenden lokalen Geltungsbereich zu berücksichtigen (Reichert 2014: 75). Somit ist das Modell der soziologischen Erklärung zwar, wie am Ende von Kapitel 3.1.3 beschrieben, dazu geeignet, das hier zugrunde liegende Erkenntnisinteresse zu strukturieren, als Groß- beziehungsweise Gesellschaftstheorie aber zu weit gefasst, um den spezifischen Ausschnitt der sozialen Welt, den die fußläufige Mobilität älterer Menschen darstellt, vollständig erklären zu können. Ausgehend davon und unter Berücksichtigung der sich aus dem interpretativen Paradigma ergebenden induktiven Herangehensweise, ist die Generierung einer Theorie mittlerer Reichweite beziehungsweise

gegenstandsbezogenen Theorie, die durch die zugrunde liegenden Forschungsfragen auf den Untersuchungsgegenstand bezogen ist (Strübing 2013: 33), das Ziel des weiteren Vorgehens. Dennoch darf das in Kapitel 3 erarbeitete theoretische Vorwissen nicht ausgeblendet werden, denn wie im Alltag ist dieses auch im wissenschaftlichen Kontext die Basis der Interpretation (Whitehead 1967: 107). So stimmen die meisten modernen erkenntnistheoretischen Denkrichtungen darin überein, dass es keine von theoretischen Erwartungen unabhängige Erkenntnis gibt (Kelle 2008: 272). In Poppers (1974: 374) Scheinwerfertheorie beispielsweise stellen bestehende wissenschaftliche Erkenntnisse den Erfahrungshorizont dar, der das darauf aufbauende Erkenntnisinteresse leitet und die Perspektive auf einen Untersuchungsgegenstand mitbestimmt. Somit bilden die sozialtheoretischen Basisannahmen und die gewählte Gesellschaftstheorie die Grundlage für eine in Teilen theoriegeleitete Auswertung des empirischen Materials, um so induktiv eine gegenstandsbezogene Theorie zu erarbeiten (Kelle 2008: 271ff).

Schütz (1982) bezeichnet die aus empirischen Daten abgeleiteten sozialwissenschaftlichen Theorien als Konstruktion zweiter Ordnung (Strübing 2013: 40). Ihm zufolge wird die Realität nicht allein durch Sinneseindrücke vermittelt, sondern unterliegt immer auch einer gedanklichen Abstraktion (Schütz 1982: 3). Wie in Kapitel 3.2.2 erläutert, ist diese Überlegung eine der Grundlagen des Sozialkonstruktivismus, der, ähnlich wie Wilson (1970) das für das interpretative Paradigma beschrieben hat, von einer objektivierten und intersubjektiv geteilten Konstruktion der Realität ausgeht, die das zwischenmenschliche Miteinander ermöglicht (Berger und Luckmann 2016: 25f). Die sozialwissenschaftliche Theoretisierung dieser Alltagskonstruktionen ist dann eine Konstruktion zweiter Ordnung (Schütz 1982: 6), da sie aufgrund der voneinander abweichenden Relevanzstruktur von Forschenden und Beforschten immer nur eine Annäherung sein kann (ebd.: 27). Die Relevanzstruktur bestimmt in Abhängigkeit vom aktuellen Vorhaben eines Menschen die Elemente der objektiven Welt und des aktuellen Wissensvorrats, aus denen sich die Realität zusammensetzt (Schütz 1971: 160). Wie im vorangegangenen Absatz beschrieben, haben wissenschaftliches und theoretisches Vorwissen demnach Einfluss auf die Konstruktion zweiter Ordnung. Dieser Logik folgend, gilt dies auch für die Alltagserfahrungen der Forschenden und deren Einstellung zum Untersuchungsgegenstand. Auch ist Forschung selbst ein sozialer Vorgang und Erhebung und Auswertung sozialen Aushandlungsprozessen unterworfen (Flick 1996: 30). Somit ist eine gegenstandsbezogene Theorie in ihrem Geltungsbereich auf den durch die Forschungsfragen fixierten Untersuchungsgegenstand beschränkt und kann trotz der größeren Nähe immer nur eine Annäherung an die zu untersuchende soziale Realität sein. Deshalb ist es erforderlich, das persönliche und wissenschaftliche Vorverständnis und den sozialen

Kontext wie in Kapitel 1.2 zu reflektieren (Ahrend 2002: 11), damit die Entstehung der erarbeiteten gegenstandsbezogenen Theorie intersubjektiv nachvollziehbar und entsprechend auch überprüfbar ist (Miller 2001: 64).

Die aus den bisherigen methodologischen Überlegungen abgeleiteten Erfordernisse, eine Handlung verstehend zu deuten, das interpretative Paradigma zu berücksichtigen und induktiv vorzugehen, werden in der Literatur zumeist mit der Verwendung qualitativer Methoden in Verbindung gebracht (bspw. Graz und Kraimer 1991; Thiele 2008; Breuer 2010; Häder 2010; Mayring 2015; Lüdders 2017). Die auf Dilthey (1979) zurückgehende Unterscheidung von Erklären und Verstehen (Fitzek 2010: 693) gilt als erkenntnistheoretische Grundlage für die Abgrenzung der naturwissenschaftlichen, quantitativen und der geisteswissenschaftlichen, qualitativen Methoden (Thiele 2008: 42). Der damit einhergehende Methodendualismus geht anders als der Methodenmonismus davon aus, dass die Andersartigkeit des Forschungsgegenstands unterschiedliche methodische Herangehensweisen erfordert (Strübing 2013: 5). Die auf Wilson (1970) zurückgehende (Strübing 2013: 7) Zuordnung der quantitativen Methoden zum normativen Paradigma und der qualitativen zum interpretativen (Lüdders 2017: 26) stellt dagegen den wissenschaftstheoretischen Begründungszusammenhang dar (Häder 2010: 66). Wenn überhaupt, kann erst durch eine solche methodologische Einordnung von einem quantitativen und qualitativen Paradigma gesprochen werden (Kuckartz 2014: 37), auf dem die gängige Unterteilung der empirischen in die quantitative und qualitative Sozialforschung basiert (Thiele 2008: 36). Beide standen sich lange Zeit antagonistisch gegenüber (Ernst 2004: 21), was bisweilen zu Paradigmenkriegen hochstilisiert wurde (Schreier und Odağ 2010: 266). Dabei fehlt es an einheitlichen und allgemein akzeptierten Kriterien zur Unterscheidung (Findl 2006: 5), und es ist fraglich, ob eine strikte Trennung überhaupt möglich ist (Häder 2010: 64). Beispielsweise argumentiert Stegmüller (2013: 17), ausgehend von der Theorie der Begriffsformen, dass der Unterschied zwischen quantitativ und qualitativ in der Realität nicht existent ist, sondern ein rein sprachliches Konstrukt darstellt. Aus einer stärker methodisch orientierten und forschungspraktischen Perspektive verweist Ernst (2004: 21) darauf, dass durch die zunehmende Vielfalt an quantitativen und qualitativen Methoden die vermeintlichen Gegensätze immer weiter aufweichen.

Somit ist Essers (1987) Bekenntnis zum Methodenmonismus nachvollziehbar. Aus seiner Überzeugung lässt sich schließen, dass eine Handlung, aufgefasst als rationaler Vorgang, einer Gesetzmäßigkeit entspricht und sich deswegen subjektives Verstehen und quantitative Methoden nicht grundsätzlich ausschließen (ebd.: 94). Ähnlich argumentiert auch Miebach (2010: 440), dem zufolge sich die quantitativ geprägten, hypothesentestenden Verfahren auf die dem Rational-

Choice-Ansatz zugrunde liegende Kosten-Nutzen-Rechnung übertragen lassen. Aber selbst die im interpretativen Paradigma interessierenden subjektiven Interpretationen und Situationsdefinitionen können mittels quantitativer Methoden nachvollzogen werden, sofern keine verhaltenstheoretischen Vereinfachungen zugrunde liegen (Esser 1987: 98) und die erhobenen Daten nicht rein deskriptiv ausgewertet werden (Wilson 1970: 706). Dieser Logik folgend, ist eine eindeutige methodologische Zuordnung quantitativer und qualitativer Methoden nicht mehr zeitgemäß (Ernst 2004: 20), sondern die Methodologie ausschlaggebend dafür, wie und zu welchem Zweck die gewählte Methode verwendet wird (Hesse-Biber 2010: 456). Dementsprechend gilt es, den methodologischen Begründungszusammenhang zwischen der Theorie und einer konkreten Methode und nicht einem Paradigma beziehungsweise der quantitativen oder qualitativen Sozialforschung herzustellen. Die Unterscheidung zwischen quantitativ und qualitativ bezieht sich im Folgenden vornehmlich auf die Art der Daten, wobei nach dem Begriffsverständnis von Stegmüller (2013) quantitative Daten diejenigen meint, die einem Objekt mittels numerischer Funktion einen Zahlenwert zuweisen (ebd.: 45), während qualitative Daten den in der Alltagssprache geläufigen Klassenbezeichnungen entsprechen (ebd.: 19). Quantitativ oder qualitativ sind Methoden dann in Abhängigkeit davon, welche Art von Daten damit erhoben werden.

Zusammengefasst ergeben sich aus den vorangegangenen Ausführungen drei methodologische Grundannahmen, die für das weitere Vorgehen relevant sind. Die erste Annahme resultiert aus den unterschiedlichen Arten von Sozialtheorien und der Berücksichtigung des interpretativen Paradigmas im Modell der soziologischen Erklärung. Daraus wurde ein theoriegenerierendes Vorgehen abgeleitet, um eine Theorie mittlerer Reichweite beziehungsweise gegenstandsbezogene Theorie zu erarbeiten. Im Folgenden wird bezugnehmend auf Strübing (2013: 33) von gegenstandsbezogener Theorie gesprochen, die wie Theorien mittlerer Reichweite raumzeitlichen Restriktionen unterworfen ist, aber die zusätzliche Beschränkung auf den Untersuchungsgegenstand begrifflich stärker betont. Als Groß- beziehungsweise Gesellschaftstheorie beschreibt das Modell der soziologischen Erklärung die grundlegende Funktionsweise von Gesellschaft und hilft, wie in Kapitel 3.1.3 erläutert, das Erkenntnisinteresse zu strukturieren. Ergänzt um die raumtheoretischen Überlegungen aus Kapitel 3.2.3 und insbesondere die an Werlen (1997) angelehnte Konzeption des subjektiven Möglichkeitsraums als subjektivem Raum in Kapitel 3.3.1, wurde das Modell der soziologischen Erklärung in Kapitel 3.3.2 mit dem Konzept des Möglichkeitsraums zusammengeführt und so der theoretische Rahmen auf den Untersuchungsgegenstand zugespitzt. Damit wurde bereits der erste Schritt in Richtung einer gegenstandsbezogenen Theorie vollzogen, der als Zwischenergebnis den Ausgangspunkt für die weitere

Theorieentwicklung darstellt und den es als theoretisches Vorwissen im Zuge der Datenanalyse zu reflektieren gilt.

Die zu entwickelnde gegenstandsbezogene Theorie ist der zweiten Annahme zufolge eine Konstruktion zweiter Ordnung, da sie der von Vorwissen und sozialem Kontext beeinflussten methodischen Rekonstruktion der an den symbolischen und intersubjektiv geteilten Deutungsmustern orientierten Realitätskonstruktion der Befragten entspricht. Obwohl ein solches induktives und rekonstruktives Forschungsverständnis zumeist mit qualitativen Methoden in Verbindung steht, ist schließlich die dritte Annahme, dass das methodische Vorgehen nicht pauschal im qualitativen Paradigma verortet wird, sondern die Verwendung der jeweiligen Methode, ob quantitativ oder qualitativ, methodologisch begründet werden muss. Ausgangspunkt dafür ist die in Kapitel 3.2.1 erörterte Unterscheidung zwischen erfragbarer Handlung und beobachtbarem Verhalten. Wird Zufußgehen als Handlung aufgefasst, ist eine Befragung notwendig. Ob diese quantitativ oder qualitativ durchgeführt werden soll, gilt es noch zu klären.

4.1.2 Mixed Methods basiertes Erhebungskonzept

Wie die im vorangegangenen Kapitel skizzierte Methodologie gezeigt hat, erfordert das zugrunde liegende Verständnis der fußläufigen Mobilität älterer Menschen und die daraus abgeleiteten theoretischen Vorüberlegungen einen interpretativ-rekonstruktiven Zugang und eine induktive Vorgehensweise. Derlei Erfordernisse werden in der Literatur häufig mit einer qualitativen Herangehensweise in Verbindung gebracht (bspw.: Breuer 2010; Häder 2010; Lüdders 2017), die lange Zeit auf methodischer (Strübing 2013: 5) und paradigmatischer (Schreier und Odağ 2010: 266) Ebene unvereinbar den quantitativen Verfahren gegenüberstand. Dabei haben die Ausführungen von Wilson (1970: 706), Esser (1987: 94ff) und Hesse-Biber (2010: 456) gezeigt, dass nicht die Art der Methode, sondern die methodologische Ausrichtung den Zugang zu einem Untersuchungsgegenstand bestimmt. Auch aufgrund mehrerer Gemeinsamkeiten (Johnson und Onwuegbuzie 2004: 15) gilt die einstige Unvereinbarkeit quantitativer und qualitativer Ansätze mittlerweile als weitestgehend überwunden (Findl 2006: 5), beziehungsweise es lässt sich zumindest eine deutliche Annäherung beider Positionen feststellen (Mayring 2015: 17). Rieker und Seipel (2006) argumentieren beispielsweise anhand der Prinzipien Offenheit und Vergleichbarkeit und deren voneinander abweichenden Konzeptionen bei quantitativen und qualitativen Ansätzen, dass die Möglichkeit zur gegenseitigen Anregung besteht und eine Kombination beider Herangehensweisen einen Mehrwert bieten kann. Deswegen wurde als Erhebungskonzept ein Mixed Methods Approach gewählt, der als Überbegriff im weitesten Sinne die Integration quantitativer und qualitativer Forschungsansätze und -techniken meint (Johnson und Onwuegbuzie 2004: 17). Im Folgenden

wird näher auf das Konzept der Mixed Methods eingegangen und vor dem Hintergrund der methodologischen Grundannahmen die Wahl der Kombination aus biografischen Interviews, Mobilitätstagebüchern und Walk Alongs begründet.

Obwohl die Kombination quantitativen und qualitativen Vorgehens bereits eine lange Tradition aufweist (Kelle 2014: 153), fehlt es, wie so oft in den Sozialwissenschaften, an einer einheitlichen und allgemein verbindlichen Definition von Mixed Methods (Schreier und Odağ 2010: 265). Creswell (2014: 2) versteht darunter eine Methode und definiert sie als die Erhebung und Auswertung quantitativer und qualitativer Daten mit dem Ziel, deren jeweilige Stärken zum besseren Verständnis des Untersuchungsgegenstandes zu kombinieren. Er verzichtet dabei auf eine wissenschaftstheoretische Fundierung (Kuckartz 2014: 40) und spricht sich, anders als beispielsweise Johnson und Onwuegbuzie (2004: 16f), die Mixed Methods im Pragmatismus verorten, der, ähnlich wie der in Kapitel 3.2.2 beschriebene Sozialkonstruktivismus, Realität als Produkt zwischenmenschlichen Handelns ansieht (Strübing 2013: 44), für eine paradigmatisch offene Konzeption aus (Creswell 2009: 102). Er berücksichtigt so die unterschiedlichen Forschungspositionen, die Forschende bei der Nutzung von Mixed Methods an diese herantragen (Kuckartz 2014: 40), und ermöglicht die Integration mehrerer Paradigmen in eine einzige Studie (Creswell 2009: 102). Dementsprechend ist seine Auffassung der Mixed Methods mit dem theorieintegrativen Konzept des Modells der soziologischen Erklärung kompatibel, das in Kapitel 3.1.3 ausführlich behandelt wird und eine der Grundlagen des in Kapitel 3.3.2 beschriebenen theoretischen Rahmens darstellt. Wie in Kapitel 4.1.1 erläutert, wird im Gegensatz zu Creswell (2009: 102) nicht angenommen, dass die einzelnen Methoden fest mit einem Paradigma beziehungsweise einer Methodologie verknüpft sind. Vielmehr erfolgt eine Orientierung an der vorherrschenden forschungspraktischen Anwendung von Mixed Methods, bei der sich die Wahl der zu verwendenden Methoden nach deren Funktion zur Beantwortung der Forschungsfragen richtet (Kelle 2014: 162).

In Abhängigkeit von der zeitlichen Koordinierung und der Gewichtung der verwendeten quantitativen und qualitativen Methoden sowie der Integration der erhobenen Daten, ergeben sich verschiedene Typen von Mixed Methods (Doyle et al. 2009: 180). Daraus resultierten eine Vielzahl an Typologien, die sich auf die vier Grundformen (1) triangulierend, (2) eingebettet, (3) explanativ und (4) explorativ herunterbrechen lassen (Schreier und Odağ 2010: 269). Explanative und explorative Mixed Methods sind sequenziell aufgebaut. Die Ersteren stellen die quantitative und die Letzteren die qualitative Erhebung der jeweils anderen voran (Hanson et al. 2005: 228). Ob und wenn welche davon stärker gewichtet wird, ist weitestgehend unabhängig von der Reihenfolge (Kelle 2014: 163). Das Ziel

explanativer Konzeptionen ist es, die aus quantitativen Daten gewonnenen Erkenntnisse mittels qualitativer Verfahren zu erklären oder zu erweitern, während bei explorativen Konzeptionen zumeist die Verallgemeinerbarkeit eines qualitativ erarbeiteten Modells quantitativ geprüft wird (Doyle et al. 2009: 181f). Bei triangulierenden und eingebetteten Mixed-Methods-Konzeptionen verlaufen quantitative und qualitative Erhebungen zeitgleich (Hanson et al. 2005: 228). Beiden geht es darum, quantitative und qualitative Ansätze ergänzend zu kombinieren, um durch Triangulation gleichgewichtet das zu untersuchende Phänomen umfassend abzubilden oder, eingebettet in eine quantitativ oder qualitativ dominierte Konzeption, mit dem jeweils anderen Vorgehen Erkenntnislücken zu schließen (Schreier und Odağ 2010: 269).

Da aus der Kombination von individuellem und subjektivem Möglichkeitsraum und der Wahl des theorieintegrativen Modells der soziologischen Erklärung als Teil des theoretischen Rahmens sowohl normative als auch interpretative Aspekte für das Zufußgehen im Alter relevant sind, wurde ein gleichzeitiges Vorgehen mit dem Ziel einer ganzheitlichen Betrachtung gewählt. Um im Sinne von Webers (2006) verstehender Soziologie Handlungen nachvollziehen zu können und mit Blick auf das interpretative Paradigma intersubjektive Sinnzuschreibungen zu rekonstruieren, hat sich im Laufe des Forschungsprozesses insbesondere die Kombination der qualitativen Methoden aus biografischen Interviews und Walk Alongs als nützlich erwiesen. Wie in Kapitel 4.1.1 erläutert, können auch quantitative Vorgehensweisen wie Mobilitätstagebücher Erkenntnisse über normative und funktionale Zusammenhänge hinaus liefern, die in den biografischen Interviews und Walk Alongs generierten Erzählungen bieten diesbezüglich aber deutlich mehr Tiefe. Deswegen und auch weil Kühl (2016: 46) explizit eine Kombination aus biografischen Interviews und Walk Alongs zur Erforschung der sozialen Prozesse, die sich hinter Raumproduktionen und subjektiven Sinnzuschreibungen verbergen, vorschlägt, stellen diese beiden Methoden die Hauptquelle der Datenerhebung dar. Dementsprechend wurde eine eingebettete Mixed-Methods-Konzeption gewählt, bei der die dominierenden qualitative um eine quantitative Methode ergänzt wurden.

4.1.3 Mobilitätsbiografische Interviews

Wie in Kapitel 3.2.2 erläutert, basiert die im Fokus des Erkenntnisinteresse stehende subjektive Wahrnehmung aus kognitionstheoretischer und sozialkonstruktivistischer Perspektive auf vorangegangenen Erlebnissen und Erfahrungen. In Kapitel 3.3.2 wurde diese Auffassung über das Modell der soziologischen Erklärung mit dem raumtheoretisch fundierten Konzept des Möglichkeitsraums verknüpft. Darüber hinaus haben die methodologischen Überlegungen in Kapitel 4.1.1 gezeigt, dass das im Modell der soziologischen Erklärung berücksichtigte

interpretative Paradigma ein exploratives Vorgehen zur Erschließung der individuellen Wissensvorräte bedingt, die Schütz (1971: 159) zufolge von der Biografie des jeweiligen Menschen abhängig sind. Aus diesen Gründen wurde als erste Methode zur Beantwortung der Forschungsfragen biografische Interviews gewählt, die im Rahmen der soziologischen Biografieforschung bei der subjektiven Erfahrung und Perspektive handelnder Menschen ansetzen (Rosenthal 2014: 510f).

Die auf die Chicago School zurückgehende soziologische Biografieforschung (Lutz et al. 2018: 2) ist als inter- und transdisziplinärer Ansatz weder einheitlich noch eindeutig umrissen (Dausien 2004: 314), kann aber grob von der psychologischen Biografieforschung unterschieden und von der Lebenslaufforschung abgegrenzt werden (Müggenburg 2016: 36). Grundlage der Abgrenzung ist die Differenzierung zwischen Biografie und Lebenslauf, die zwei verschiedene Blickwinkel auf die soziale Wirklichkeit repräsentieren (Dausien 2004: 315). Lebenslauf bezeichnet die im Leben eines Menschen stattfindenden Ereignisse und Entwicklungen, die in ihrer zeitlichen Abfolge angeordnet werden (Kruse 2000: 93). Er setzt sich aus chronologisch geordneten und objektiv fassbaren Gegebenheiten zusammen und ist in modernen Gesellschaften durch eine gewisse Absehbarkeit charakterisiert (Lutz et al. 2018: 5). Er steht im Mittelpunkt der Lebenslaufforschung (ebd.: 6), die eher quantitativ vorgehend (Voges 1987: 11) auf eine objektive Beschreibung der Lebensereignisse von außen abzielt (Kruse 2000: 93). Biografie wird dagegen dem Wortsinn nach als Lebensbeschreibung verstanden (Lutz et al. 2018: 3), die einer subjektiven Nacherzählung der im Lebenslauf vorkommenden Ereignisse und Entwicklungen entspricht (Dausien 2004: 315). In der psychologischen Biografieforschung liegt der Fokus dabei auf dem Individuum und dem Kausalzusammenhang zwischen Lebensereignissen, Wahrnehmung und Verhaltensmuster (Müggenburg 2016: 37) und wäre den Ausführungen in Kapitel 3.2.2 zufolge in der kognitiven Verhaltenstheorie und dem kognitionstheoretischen Konstruktivismus zu verorten. Dagegen thematisiert die soziologische Biografieforschung mit ihrer subjektorientierten Perspektive (Kruse 2000: 93) und ihrem zumeist qualitativen Vorgehen (Voges 1987: 11) das soziale Konstrukt der Biografie (Fischer und Kohli 1987: 26).

Das Ziel der im Sozialkonstruktivismus verorteten soziologischen Biografieforschung ist es, die Verflechtung lebens- und kollektivgeschichtlicher Prozesse empirisch zu ergünden (Rosenthal 2014: 510f). Mit den Worten von Fischer und Kohli (1987: 26) werden Biografien dabei als sozialweltliche Orientierungsmuster aufgefasst, die sowohl den Verlauf des künftigen als auch die Beschreibung des vergangenen Lebenslaufs mitbeeinflussen (Rosenthal 2014: 511). Ersteres veranschaulicht Dausien (2004: 316) anhand geschlechtsspezifischer Lebenslaufmuster, die als gesellschaftliche und kulturelle Vorstrukturierungen für Frauen

und Männer unterschiedliche Möglichkeitsräume zur individuellen Lebensgestaltung abstecken. Wie Kapitel 2.1.3 zeigt, besteht ein ähnlicher Zusammenhang zwischen Lebenslauf und kalendarischem Alter, das als dominierendes Strukturprinzip moderner Gesellschaften (Schweppe 2006: 342) beispielsweise den Übergang von der Erwerbstätigkeit in den Ruhestand regelt (Kohli 2000: 16) und so die Handlungsoptionen eines Menschen und die an ihn gestellten Erwartungen mitbestimmt (Schroeter und Künemund 2010: 393). Die ebenfalls voraussetzungsreiche Beschreibung des bisherigen Lebenslaufs orientiert sich dann, wie die Lebensgestaltung auch, am Ablauf idealtypischer Lebensläufe (Lutz et al. 2018: 3) und wird so zu einer sinn- und identitätsstiftenden Konstruktion (Krüger und Marotzki 2006: 93). Biografien sind dementsprechend eng mit gesellschaftlichen Strukturen, Diskursen und Prozessen verknüpft (Lutz et al. 2018: 3) und stellen als theoretisches Konstrukt die Verbindung der subjektiven Mikro- und der objektiven Makroebene dar (Dausien 2004: 316). Als dynamische und transitorische Gebilde (Alheit 1997: 944) sind Biografien aber nicht nur von der Auseinandersetzung mit sich ständig ändernden gesellschaftlichen Kontexten abhängig (Lutz et al. 2018: 5), sondern auch von der Erzählsituation und den kulturellen, gesellschaftlichen und institutionellen Regeln, in die diese eingebettet sind (Rosenthal 2014: 509).

In der deutschsprachigen Mobilitätsforschung wurde mit dem von Lanzendorf (2003) und Scheiner (2007) geprägten Konzept der Mobilitätsbiografie die biografische Perspektive zur Erklärung alltäglicher Verkehrs- und Mobilitätstätigkeiten eingeführt (Müggenburg 2016: 47). Lanzendorf (2003: 6f) spricht von Verkehrsverhalten als weitestgehend habitualisiertem Verhaltensmuster, das so lange unhinterfragt bleibt, bis ein Ereignis eintritt, das einen Reflexionsprozess auslöst. Deshalb zieht er ein Längs- einem Querschnittsdesign vor (ebd.: 1) und verwendet den Lebenslaufansatz, um chronologisch einschneidende Lebensereignisse in unterschiedlichen Lebensdomänen zu untersuchen (ebd.: 8). Er unterscheidet Lebensstil-, Erreichbarkeits- und Mobilitätsdomäne, die übergeordnete und spezifisch verkehrsbezogene Lebensereignisse enthalten und die zusammen die Mobilitätsbiografie darstellen (ebd.: 9). Für sein Ziel, die Zusammenhänge zwischen diesen Lebensereignissen und dem Verkehrsverhalten zu untersuchen, entscheidet er sich für retrospektive qualitative Interviews, um die Komplexität des Entscheidungsprozesses fassen zu können (ebd.: 15). Ähnlich argumentiert Scheiner (2007: 162), der unter Mobilitätsbiografien die Entwicklung des Fortbewegungsbedarfs und die sich damit verändernde Nachfrage nach Transportmitteln im Lebenslauf versteht. Anstatt Domänen unterscheidet er mit Berufs-, Haushalts- und Wohnungsbiografie drei Teilbiografien, deren darin stattfindenden Ereignisse sich direkt oder indirekt auf die Mobilitätsbiografie auswirken (ebd.: 163). In seiner Methodendiskussion bezieht er sich auf Lanzendorf (2003) und

erörtert mit Panel- und Pseudopanelstudien sowie retrospektiven Befragungen dieselben Längsschnittsdesigns, ohne sich auf eines festzulegen (Scheiner 2007: 170).

Schönduwe (2015: 99) bezeichnet das Konzept der Mobilitätsbiografien als heuristisch und verweist auf die mangelnde theoretische Anbindung. Tatsächlich erschwert es die höchstens angedeutete theoretische Positionierung, das Konzept der Mobilitätsbiografien in das hier zugrunde liegende Wissenschaftsverständnis einzuordnen. Lanzendorf (2003: 6f) und Scheiner (2007: 163f) verstehen Verkehrsverhalten beide als habitualisiert, das unhinterfragt bleibt, solange die Suche nach Alternativen zu kostenintensiv oder deren erwarteter Nutzen ungewiss ist. Damit beschreiben sie die von Weber (2006: 32) als traditionales Verhalten bezeichnete Form menschlicher Tätigkeiten, die der im handlungstheoretischen Paradigma gängigen Auffassung nach den Großteil des Alltagshandelns ausmacht. Esser (2005c: 15) spricht von normativem Handeln und von Störungen statt von Ereignissen (Esser 2005a: 7), die eine Reflexion der im Alltag ansonsten unhinterfragten kognitiven Modelle zur Definition der Situation und des eigenen Handelns auslösen (Esser 2002b: 36). Trotz dieser Anknüpfungspunkte an das handlungstheoretische Paradigma scheinen sich Lanzendorf (2003) und Scheiner (2007) eher im verhaltenstheoretischen Paradigma zu positionieren. So sprechen beide konsequent vom Verkehrsverhalten, und Lanzendorf (2003: 6) versteht die dem Verhalten vorausgehende Intention, anders als Esser (2002a: 428), nicht als rationale Handlungsentscheidung, sondern, bezugnehmend auf die sozialpsychologische Forschung, als die Wahrscheinlichkeit, mit der sich ein Mensch mit seinem Verhalten auseinandersetzt. Es geht also nicht wie bei Weber (2006: 12) darum, Handeln deutend zu verstehen, sondern, wie im verhaltenstheoretischen Paradigma üblich, Wahrscheinlichkeiten für das Eintreten oder Ändern von Verhalten zu errechnen (Schmid 1993: 279). Deutlich machen dies auch Holz-Rau und Scheiner (2015: 8), indem sie Mobilitätsbiografien in der Lebenslaufforschung verorten und sich mit dem Ziel, Lebensereignisse objektiv abzubilden, klar von der sinnrekonstruierenden Biografieforschung abgrenzen. Obwohl sich Holz-Rau und Scheiner (2015: 8f) sogar explizit auf Weber (2006), Schütz (2016) und Esser (1991) beziehen, erlaubt die in der Lebenslaufforschung übliche Außenansicht (Kruse 2000: 93) lediglich, beobachtbares Verhalten zu untersuchen (Abbildung 6).

Bei Axhausen (2008) und Ohnmacht (2009) ist das Konzept der Mobilitätsbiografien stärker mit sozialer Interaktion verknüpft (Schönduwe 2015: 93). Ausgehend von der Verzahnung sozialer und räumlicher Mobilität, steht die Wechselwirkung von Raum, Mobilität und sozialen Netzwerken im Fokus (Ohnmacht 2009: 4ff), mit dem Ziel, die wechselseitige Beeinflussung von Mobilitäts-

biografien und der räumlichen Ausbreitung sozialer Netzwerke zu ergründen (Axhausen 2008: 3f). Zwar beziehen sie sich unter anderem mit Simmel (2015), Löw (2017) und Giddens (1997) auf raum- und zeitsoziologische Konzepte (Ohnmacht et al. 2008: 133ff) und erwähnen sogar kognitive Landkarten (ebd.: 136), verorten sich aber unter Verweis auf Lanzendorf (2003), dessen Verständnis von Mobilitätsbiografien sie übernehmen, ebenfalls in der Lebenslaufforschung (Ohnmacht et al. 2008: 132). So werden vor allem Hypothesen getestet, die Ereignisse innerhalb von Mobilitätsbiografien mit der räumlichen Ausdehnung sozialer Netzwerke in Verbindung setzen (ebd.: 141). Auch Schönduwe (2015: 93), der, aufbauend auf Lanzendorf (2003), Scheiner (2007), Axhausen (2008) und Ohnmacht et al. (2008), eine handlungstheoretische im methodologischen Individualismus angesiedelte Weiterentwicklung der Konzeption von Mobilitätsbiografien anstrebt (ebd.: 102), hält an der Verortung in der Lebenslaufforschung fest (ebd.: 114) und beschränkt sich entsprechend darauf, den Zusammenhang zwischen mobilitätsbiografischen Ereignissen und beispielsweise der Verkehrsmittelwahl oder der Ausdehnung der Fortbewegung abzubilden (ebd.: 388).

Einen stärkeren Fokus auf die wechselseitigen Beziehung gesellschaftlicher Strukturen und individueller Lebensweisen (Tully und Baier 2011: 195), unter Berücksichtigung des Zusammenspiels gesellschaftlicher Rahmenbedingungen, mesosozialer Beziehungen und persönlicher Voraussetzungen, findet sich im Konzept der Mobilitätssozialisation (ebd.: 200ff). Mobilitätsbiografische Ereignisse wie der Führerscheinerwerb (ebd.: 205) werden, eingebettet in Sozialisationsprozesse, untersucht, die beispielsweise an geschlechtsspezifischen Rollenerwartungen ausgerichtet sind (ebd.: 207). Lipphardt (2015) schließlich grenzt sich explizit vom Konzept der Mobilitätsbiografien ab und wählt einen in der Biografieforschung verorteten Ansatz (ebd.: 59) zur Untersuchung von hochmobilen Kunstschaffenden. Ihr Ziel ist es, die unterschiedlichen Mobilitätserfahrungen und die narrativen Strategien zur Rechtfertigung der von Unstetigkeit geprägten Lebensverläufe zu ergründen (ebd.: 64). Auch Schwedes et al. (2018: 73) verweisen auf das Potenzial der Biografieforschung und schlagen vor, mobilitätsbiografische Erzählungen zur Ergründung des subjektiven Möglichkeitsraums zu nutzen. Die vorangegangenen Ausführungen haben gezeigt, dass dies im Rahmen der soziologischen Biografieforschung möglich ist und diese mit ihrer sozialkonstruktivistischen Verortung und dem Verständnis von Biografie als Bindeglied zwischen der Mikro- und der Makroebene erkenntnis- und wissenschaftstheoretisch mit der zugrunde liegenden methodologischen Ausrichtung kompatibel ist. Und auch wenn Lebenslauf und -ereignisse das Konstrukt der Lebensbeschreibung beeinflussen, hat die Auseinandersetzung mit dem in der Lebenslaufforschung angesiedelten Konzept der Mobilitätsbiografien verdeutlicht, dass die damit einhergehende objektive Außenbetrachtung nicht zur Rekonstruktion der

subjektiven Wahrnehmung ausreicht. Zwar führen Lanzendorf (2003) und Scheiner (2007) Verkehrsverhalten auf habitualisierte Muster zurück, da sie aber weder deren Entstehung noch deren durch Lebensereignisse ausgelöste Reflexion behandeln, bleiben die Anknüpfungspunkte an die in Kapitel 3.2.2 beschriebene konstruktivistische Ausrichtung ungenutzt. Somit wird auch nicht auf die biografischen Wissensvorräte eingegangen, die nicht allein auf Lebensereignisse zurückzuführen sind, sondern, wie die Beispiele Geschlecht und Alter zeigen, auch auf das Wissen um gesellschaftliche Rollenerwartungen.

Den vorangegangenen Ausführungen folgend und vor dem Hintergrund des zugrunde liegenden Erkenntnisinteresses werden die geplanten biografischen Interviews, dem Vorschlag von Schwedes et al. (2018: 74f) entsprechend, nicht im Konzept der Mobilitätsbiografien, sondern in der soziologischen Biographieforschung verortet. Methodologisch betrachtet handelt es sich somit um biografische Interviews mit Mobilitätsfokus. Da dieser Ausdruck aber etwas zu sperrig ist und auch Schwedes et al. (2018: 71) den Begriff Mobilitätsbiografie beibehalten, wird im Folgenden ebenso verfahren. Um Missverständnissen vorzubeugen, sei an dieser Stelle aber noch einmal betont, dass damit nicht die von Holz-Rau und Scheiner (2015: 8) in der Lebenslaufforschung verorteten Mobilitätsbiografien gemeint sind, sondern hier dem Verständnis der soziologischen Biographieforschung gefolgt wird, wie das auch bei Schwedes et al. (2018: 71) oder Lipphardt (2015: 59) der Fall ist.

4.1.4 Mobilitätstagebücher

Wie soeben dargelegt, sind Biografien als Lebensbeschreibungen erzähltheoretischen Annahmen zufolge sinn- und identitätsstiftende Konstruktionen (Krüger und Marotzki 2006: 93) und eignen sich dementsprechend dazu, den subjektiven Möglichkeitsraum rekonstruktiv zu ergründen (Schwedes et al. 2018: 73). Neben der damit einhergehenden subjektiven Bewertung der eigenen Handlungen, sind es fehlende, selektive und falsche Erinnerungen, weswegen derartige retrospektive Erhebungen keine verlässlichen Daten über die tatsächliche Fortbewegung und Verkehrsmittelnutzung liefern (Scheiner 2007: 170). Dies gilt allerdings nicht nur für weit zurückliegende Zeitpunkte, sondern auch für die aktuelle Fortbewegung und Verkehrsmittelnutzung. Denn wie in Kapitel 3.2.1 beschrieben und auch im Kontext mobilitätsbiografischer Forschung angenommen wird (bspw.: Lanzendorf 2003: 7; Scheiner 2007: 164; Müggenburg und Lanzendorf 2015: 80), ist die alltägliche räumliche Fortbewegung stark routiniert und läuft größtenteils unbewusst ab. Ein solches Quasi-Verhalten ist zwar argumentationszugänglich (Sedlacek 1982b: 195), kann also im Sinne Webers (2006) deutend verstanden werden, die vollzogene Routine selbst lässt sich aber nicht direkt abfragen, da sie unbewusst abläuft (Przyborski und Wohlrab-Sahr 2013: 18). Knie

(2014: 3) spricht in diesem Zusammenhang von einem nicht abfragegerechten Verkehrsverhalten. Um sich ein Bild davon machen zu können, wie sich die aktuelle räumliche Fortbewegung der befragten Menschen gestaltet, müssen die mobilitätsbiografischen Interviews entsprechend um einen weiteren methodischen Zugang ergänzt werden. Das Ziel ist es, sich einen Überblick über den aktuellen direkten Erfahrungsraum zu verschaffen, diesen mit dem rekonstruierten subjektiven Möglichkeitsraum abzugleichen, die subjektive Bewertung der alltäglichen Fußwege abzufragen und eine Grundlage für die weitere Erhebung zu schaffen.

Eine Möglichkeit, um dies zu bewerkstelligen, wäre eine technische Herangehensweise. Wilde (2014: 70f) beispielsweise ergänzt in seiner Studie zur Alltagsmobilität älterer Menschen die Ergebnisse seiner narrativen Interviews mit GPS-Daten, die von einem Teil der von ihm befragten Menschen mittels GPS-Rekorder für mindestens einen Tag aufgezeichnet wurden, um so deren Aufenthaltsorte und Bewegungen nachvollziehen zu können. Wie er allerdings selbst anmerkt, werden darüberhinausgehende Informationen, wie etwa der Grund und die Art der Fortbewegung, so nicht ermittelt (ebd.: 70). Eine weitere Möglichkeit zur Nachverfolgung der täglichen Wege ist die Nutzung von Smartphones. Sie besitzen nicht nur die notwendige Sensorik, sondern haben gegenüber GPS-Rekordern auch den Vorteil, dass sie mittlerweile weit verbreitet sind, ihre Handhabung bekannt ist und sie mittels programmierbarer Applikationen den Bedürfnissen der Erhebung angepasst werden können, um beispielsweise, ergänzt um digitale Fragebögen, zusätzliche Daten wie den Wegezweck abzufragen (Schelewsky 2014: 6f). Mit Applikationen, wie zum Beispiel Modalyzer oder Chronology, ist es sogar möglich, in Echtzeit die Verkehrsmittelnutzung zu erheben, ohne dass zusätzlich manuelle Eingaben notwendig sind (Castrogiovanni et al. 2020: 58379). Neben etwaigen technischen und rechtlichen Problemen (Knie 2014: 3), ist es aber vor allem die im Vergleich zu jüngeren Menschen immer noch geringe Verbreitung von Smartphones in höheren Altersgruppen, die gegen deren Verwendung spricht. Trotz steigender Zahlen lag im Jahr 2016 der Anteil der Smartphone-nutzenden in der Altersklasse von 60-69 Jahren bei 37 %, bei älteren Menschen mit 14 % noch einmal deutlich darunter (Noichl et al. 2017: 117). Es würde den Kreis der Studienteilnehmenden auf technikaffine Menschen beschränken, die bereit und in der Lage sind, sich ein Smartphone zu leisten.

Statt einer technischen Lösung verwendet Deffner (2004: 3f) in ihrer Studie über Einflussfaktoren auf das Zufußgehen und Fahrradfahren Mobilitätstagebücher zur Nachverfolgung zurückgelegter Wege, um ihre halbstrukturierten und teilweise biografischen Interviews zu ergänzen. Auch Schneider (2017: 105) greift bei der Untersuchung familiärer Aushandlungsprozesse auf Mobilitätstagebücher

als ergänzendes Instrument zurück, um berichtete Präferenzen und die subjektive Wahrnehmung mit der tatsächlichen Verkehrsmittelnutzung abzugleichen. Neben dem Verkehrsverhalten in Form von zurückgelegten Wegen oder der Art der Fortbewegung lassen sich aber auch zusätzliche Informationen, wie beispielsweise besondere Vorkommnisse (Deffner 2004: 4) oder das persönliche Empfinden (Engeln 2001: 73), beim Zurücklegen der Wege erheben. Zudem können durch das zeitnahe Ausfüllen Informationsverluste aufgrund von Erinnerungslücken vermieden werden (Schneider 2017: 105). Zwar merkt Knie (2014: 3) kritisch an, dass Mobilitätstagebücher nicht zuverlässig seien, da sie der Selbstdeutung der Studienteilnehmenden unterlägen. Dies ist in der vorliegenden Arbeit mit Blick auf die subjektive Bewertung der zurückgelegten Wege aber sogar gewollt und sollte sich bei der Verkehrsmittelwahl und den Wegstrecken durch eine entsprechende Standardisierung vermeiden lassen. Da die Vorteile gegenüber den oben beschriebenen technischen Verfahren im Hinblick auf die Art der zu erhebenden Informationen und die Zugänglichkeit überwiegen, wurden, ausgehend von der Zielsetzung sowie den daraus resultierenden methodologischen und forschungspraktischen Überlegungen, Mobilitätstagebücher als zweite Erhebungsmethode für den Methodenmix gewählt.

4.1.5 Walk Along

Die mobilitätsbiografischen Interviews ermöglichen es, über die berichteten Erfahrungen und den Einblick in den biografischen Wissensvorrat die subjektive Ausprägung des individuellen Möglichkeitsraumes rekonstruktiv zu ergründen. Über die Mobilitätstagebücher können der aktuelle direkte Erfahrungsraum und die subjektive Bewertung der zurückgelegten Wege abgefragt und mit dem zuvor rekonstruierten subjektiven Möglichkeitsraum abgeglichen werden. Um darüber hinaus die in Kapitel 3.2.3 über das Raumverständnis von Werlen (2008) eingeführte handlungsbedingte und kontextabhängige Raumkonstruktion in die Erhebung zu integrieren, ist allerdings eine weitere Methode notwendig. Die von Kühl (2016: 36f) als mobile Methoden bezeichneten Vorgehensweisen bieten die Möglichkeit, solche sozialen Raumproduktionen und subjektiven Sinnzuschreibungen zu erforschen. Es handelt sich um Befragungen, bei denen sich die Befragten selbstständig durch den Raum bewegen und mit diesem in unmittelbarem Austausch stehen, wie beispielsweise beim Radfahren oder Zufußgehen (Evans und Jones 2011: 850).

Da der Fokus der vorliegenden Arbeit auf dem Zufußgehen liegt, bieten sich Walking-Interviews an, die während eines gemeinsamen Spaziergangs durchgeführt werden (Jones et al. 2008: 2). Diese unterscheiden sich grob darin, ob die zu gehenden Wege von den Befragten gewählt werden oder bereits vorgegeben sind (Kinney 2017: 1f). Um die hier interessierenden alltäglichen Raumproduktionen

zu ergründen, wird zumeist die Variante gewählt, bei der den Befragten die Wahl der Wege in einer ihnen vertrauten Umgebung überlassen wird (Kühl 2016: 38). Diese Form der Walking-Interviews bezeichnet Kühl (2016: 38) unter anderem als Go Along, wobei diese Bezeichnung leicht irreführend ist, da in der angelsächsischen Literatur Go Along zumeist als Überbegriff verwendet und mit Walk oder Ride Along die Fortbewegungsart während des Interviews näher spezifiziert wird (bspw.: Kusenbach 2003; Carpiano 2009; Bergeron et al. 2014). Um begriffliche Überschneidungen zu vermeiden – und da es eine klarere Vorstellung von dem vermittelt, was es bezeichnet –, wird Walk Along als Ausdruck für Walking-Interviews verwendet, die den Befragten die Wahl der Wege in einer ihnen vertrauten Umgebung überlässt.

Walk Along ist eine ethnografische Methode (Bergeron et al. 2014: 111), die eine Mischform aus teilnehmender Beobachtung und Befragung darstellt (Jones et al. 2008: 3) und Kusenbach (2003: 466) zufolge neben dem Zugang zu subjektiven Raumkonstruktionen und räumlichen Praktiken auch das Erforschen biografischer, sozialarchitektonischer und -räumlicher Aspekte ermöglicht. Durch das Begleiten der Befragten bei der Verrichtung ihrer alltäglichen Routinen (Evans und Jones 2011: 850) ergeben sich Einblicke in Alltagstätigkeiten, die ähnlich den zuvor beschriebenen Mobilitätstagebüchern Zugriff auf unbewusst ablaufende Vorgänge gewähren (Kusenbach 2003: 464). Die beim Zufußgehen stattfindende sensitive Interaktion mit dem Raum, die, wie in Kapitel 3.2.3 beschrieben, Auslöser von kognitiven Prozessen ist, macht bestimmte Raumebenen überhaupt erst argumentativ zugänglich und kommunizierbar (Trell und van Hoven 2010: 92). Die daraus resultierenden raumbezogenen Erzählungen können Raumkonstruktionen und ortsbezogenes Wissen freilegen (Bergeron et al. 2014: 109) und so im Vergleich zu stationär durchgeführten, dekontextualisierten Interviews eine weitere Erkenntnisebene hinzufügen (Garcia et al. 2012: 1396). Zeitgleich dazu lassen sich die raumbezogenen Handlungen der Befragten beobachten (Kusenbach 2003: 463), die anzeigen, mit welcher Bandbreite an Vorgehensweisen diese mit dem Raum interagieren (Carpiano 2009: 264) und welchen Einfluss die unterschiedlichen räumlichen Handlungskontexte dabei haben (Kühl 2016: 35). Letztlich lassen sich die raumbezogenen Erzählungen und beobachteten Handlungen zu den physischen, mentalen und sozialen Raumdimensionen eines Menschen zusammenfügen (Kinney 2017: 2).

Aus methodologischer Sicht ist die Walk-Along-Methode mit den Überlegungen in Kapitel 3.3.2 kompatibel. Vorwiegend in den Gesundheits- und Sozialwissenschaften (Kühl 2016: 37) und im Kontext des New-Mobilities-Paradigma (Garcia et al. 2012: 1396) angewandt, sieht sich die Walk-Along-Forschung in der Tradition von Webers (2006) verstehender Soziologie, um die den Handlungen

zugrunde liegenden Sinnzuschreibungen zu rekonstruieren (Carpiano 2009: 264). Die beobachteten Interaktionen ermöglichen es zudem, direkte und indirekte Erfahrungen sowie intersubjektive Sinnzuschreibungen zu rekonstruieren, woraus die Vereinbarkeit mit den Arbeit von Schütz (2016) und den Ansichten des interpretativen Paradigmas resultiert (Carpiano 2009: 264). Kusenbach (2003) beispielsweise bezieht sich in ihren Ausführungen mehrfach auf Schütz (2016) und übernimmt bei ihrer Grundlegung der Ride-und-Walk-Along-Methode mit Weil-Motiven (ebd.: 471) und Relevanzstruktur (ebd.: 467) zwei Konzepte, die, wie Kapitel 3.1.3 zeigt, wesentliche Bestandteile von Schütz' (2016) Auffassung menschlicher Handlungen sind. Dementsprechend sind Walk Alongs als Methode anschlussfähig an das Modell der soziologischen Erklärung und dessen Verknüpfung mit dem raumtheoretisch fundierten Konzept des Möglichkeitsraums, das als theoretischer Rahmen der vorliegenden Arbeit dient. Gleiches gilt für die daraus resultierenden und im Zuge der methodologischen Grundannahmen diskutierten sozial-, erkenntnis- und wissenschaftstheoretischen Überlegungen.

Auch wenn es durch die Interviewsituation und die Begleitung eines bis dahin unbekanntes Menschen zu einer Verfremdung der sonstigen Erfahrungen bei der Verrichtung von Alltagstätigkeiten kommt, sind Walk Alongs hinsichtlich der Offenlegung solcher zumeist unbewussten und daher unzugänglichen Erfahrungen stationären und dekontextualisierten Interviews überlegen (Kusenbach 2003: 464). Evans und Jones (2011) konnten zudem empirisch nachweisen, dass Erzählungen, die während des Zufußgehens erhoben werden, einen stärkeren Raumbezug aufweisen, wohingegen in stationären Interviews der Fokus autobiografisch ausgerichtet ist. Deswegen schlägt Kühl (2016: 46) für eine ganzheitliche Betrachtung der sozialen Prozesse, die zu Raumkonstruktionen und subjektiven Sinnzuschreibungen führen, eine Kombination aus biografischen Interviews und Walk Alongs vor. Zudem zeigen die Studien von van Cauwenberg et al. (2012) und Wennberg et al. (2009), dass Walk Alongs als Methode bereits im Kontext des Zufußgehens im Alter eingesetzt werden, auch wenn der Fokus hier vor allem auf der physischen Umwelt liegt und lediglich Wennberg et al. (2009) die subjektive Wahrnehmung überhaupt mitberücksichtigen.

Die vorangegangenen Ausführungen haben gezeigt, dass Walk Alongs eine sinnvolle Ergänzung zu den bisher beschriebenen Methoden darstellen, indem sie im Vergleich zu den biografischen Interviews durch die sinnliche Interaktion mit dem Raum Reflexionen über ansonsten unbewusste und unzugängliche Wissens- und Erfahrungskontingente auslösen. Zusätzlich ermöglicht die Interviewsituation, im Gegensatz zum standardisierten und selbstständig auszufüllenden Mobilitätstagebuch, durch konkretes Nachfragen tiefgreifendere Erkenntnisse über die

Ursachen der subjektiven Bewertung der zurückgelegten Wege. Auch haben die vorangegangenen Ausführungen gezeigt, dass Walk Alongs sich mit den theoretischen und methodologischen Vorüberlegungen vereinbaren lassen und, den Traditionen von Weber (2006) und Schütz (2016) folgend, anschlussfähig an das theorieintegrierte Modell der soziologischen Erklärung und dessen Verknüpfung mit dem raumtheoretisch fundierten Konzept des Möglichkeitsraums sind. Dadurch ist auch die Vereinbarkeit mit den zuvor diskutierten Methoden der mobilitätsbiografischen Interviews und Mobilitätstagebücher gewährleistet. Die Kombination aller drei Methoden ermöglicht ein ganzheitliches Nachvollziehen der Entstehung und Auswirkung der subjektiven Wahrnehmung im Kontext der fußläufigen Mobilität älter Menschen, wobei insbesondere die mobilitätsbiografischen Interviews und die Go Alongs sich gegenseitig ergänzen. Der in Kapitel 4.1.2 beschriebenen eingebetteten Mixed-Methods-Konzeption entsprechend, dominieren mit den mobilitätsbiografischen Interviews und den Walk Alongs die qualitativen Methoden, die durch das quantitative Verfahren der Mobilitätstagebücher ergänzt werden. Wie die drei Methoden forschungspraktisch umgesetzt und dabei miteinander verzahnt wurden, wird in Kapitel 4.2.1 näher erläutert.

4.1.6 Grounded Theory

Für die Auswertung der Daten fiel die Wahl auf die Situationsanalyse nach Clarke (2012), die eine Weiterentwicklung der auf Glaser und Strauss (1967) zurückgehenden Grounded Theory darstellt (Strübing 2014: 97). Ausschlaggebend dafür ist der in Kapitel 4.1.1 erörterte Zusammenhang zwischen dem interpretativen Paradigma, das durch die Wahl des in Kapitel 3.1.3 diskutierten Modells der soziologischen Erklärung als Teil des theoretischen Rahmens der vorliegenden Arbeit Berücksichtigung findet und dem daraus resultierenden, induktiv theoriegenerierenden Vorgehen. Glaser und Strauss (1967: 1) verweisen in ihrer Grundlegung explizit darauf, dass es das Ziel der Grounded Theory ist, Theorien aus dem empirischen Material heraus zu entwickeln. Ganz im Sinne Webers (2006) geht es ihnen dabei um das verstehende Erklären sozialer Prozesse (Strübing 2014: 51) und um Handlungs- und Interaktionsmuster und die Unterbrechungen daraus resultierender Routinen (Gasterstädt 2019: 79). Zudem lässt sich die Grounded Theory sowohl auf qualitative als auch auf quantitative Daten anwenden (Smith 2015: 578) und ist somit kompatibel mit der in Kapitel 4.1.2 beschriebenen Mixed-Methods-Konzeption. Die Notwendigkeit für eine Weiterentwicklung der ursprünglichen Grounded-Theory-Konzeption ergibt sich aus der anhaltenden Diversifizierung sozialtheoretischer Positionen (Strübing 2014: 97), der Clarke (2011: 207) mit der in der Chicagoer Schule, dem Pragmatismus und dem Symbolischen Interaktionismus verwurzelten Situationsanalyse insbesondere im Hinblick auf den Postmodern Turn versucht, Rechnung zu tragen. Ähnlich dem Modell der soziologischen Erklärung und dem hier zugrunde liegenden Verständnis

des Möglichkeitsraums, geht es ihr unter anderem darum, die aus der Situation resultierenden Handlungsmöglichkeiten zu ergründen (Gasterstädt 2019: 86). Bevor in Kapitel 4.1.7 näher auf die Situationsanalyse eingegangen wird, muss im Folgenden zunächst genauer auf die Grounded Theory als deren Grundlage eingegangen werden, um ein besseres Verständnis dafür zu schaffen.

In den 1960er-Jahren entwickelten Glaser und Strauss (1967) im Rahmen einer Studie zum Umgang mit sterbenden Menschen die ursprüngliche Konzeption der Grounded Theory, die sie in 'The Discovery of Grounded Theory' erstmals formulierten (Mey und Mruck 2010: 614). Wie sie selbst einleitend erklären, war es das Ziel, eine Alternative zur damals vorherrschenden theorie- und hypothesentestenden Forschungsweise sowie der unreflektierten und alternativlosen Anwendung von Großtheorien zu schaffen (Glaser und Strauss 1967: 10). Für Strübing (2014: 1) handelt es sich bei 'The Discovery of Grounded Theory' um einen rohen Entwurf, der Mey und Mruck (2011: 13) zufolge weniger als konkrete Definition oder Anleitung, sondern vielmehr als programmatische Kampfansage an den damaligen Mainstream der quantitativ geprägten US-amerikanischen Soziologie zu verstehen ist. Nichtsdestotrotz gelten die Überlegungen von Glaser und Strauss (1967) als wegweisend für die qualitative Sozialforschung (Mey und Mruck 2010: 614) und sind Ausgangspunkt unterschiedlicher Entwicklungslinien, die sich grob in positivistisch, pragmatistisch, konstruktivistisch und postmodern unterscheiden lassen (Strübing 2014: 97). Dementsprechend handelt es sich bei der Grounded Theory nicht um eine einheitliche Vorgehensweise (Denzin 2012: 454), sondern, mit den Worten von Strauss und Corbin (1994: 276) gesagt, um eine allgemeine Methode, die in Abhängigkeit vom Forschungsgegenstand und Erkenntnisinteresse in ihrer praktischen Umsetzung variiert. Als übergeordneter Rahmen bietet die Grounded Theory Richtlinien für die konzeptionelle, induktive und theoretische Analyse von empirischen Daten (Charmaz 2011: 181). So hat sie sich eher als Forschungsstil denn als konkrete Auswertungsmethode etabliert (Mey und Mruck 2010: 617), der potenzielle Vorgehensweisen umfasst, die sich bei der Entwicklung gehaltvoller Theorien als praktikabel erwiesen haben (Strübing 2014: 2).

Dennoch beinhaltet bereits der erste Entwurf grundlegende Elemente der datenbasierten Theorieentwicklung, wie beispielsweise das Kodieren der Daten, ein durch das theoretische Sampling gesteuertes iterativ-zyklisches Vorgehen und der durch die theoretische Sättigung markierte Endpunkt der Datenanalyse (Mey und Mruck 2011: 15). Ausgangspunkt ist dabei die Methode der komparativen Analyse (Glaser und Strauss 1967: 21), deren Praxis des Vergleichens integraler Bestandteil der rekonstruktiven Sozialforschung ist (Nohl 2013: 271). Bei der Generierung von Theorien stellen theoretische Abstraktionen der Daten in Form

konzeptueller Kategorien die Grundlage und die Spezifizierung ihrer Eigenschaften eines der Ergebnisse des Vergleichs dar (Glaser und Strauss 1967: 23f). Kategorien als eigenständige konzeptuelle Elemente und Eigenschaften als konzeptuelle Aspekte einer Kategorie sind Bestandteile der späteren Theorie (ebd.: 36). Ein weiterer Bestandteil, der ebenfalls durch den Vergleich generiert wird, sind die als Hypothesen bezeichneten generalisierten Beziehungen zwischen den Kategorien (ebd.: 39). Aus der Akkumulation von Kategorien, Eigenschaften und Hypothesen entwickelt sich dann der Kern der künftigen Theorie, an dem sich die weitere Datenerhebung und -auswertung ausrichtet (ebd.: 40). Wird die Datenerhebung zu Beginn noch von allgemeinen sozialwissenschaftlichen Annahmen und dem interessierenden Problemfeld geleitet, entscheidet im weiteren Verlauf der Forschung die Entwicklung des theoretischen Kerns, welche Daten relevant und wo sie zu finden sind (ebd.: 45). Dieses als theoretisches Sampling bezeichnete Vorgehen (ebd.: 45) ist essenziell für die Grounded Theory, bei der Feldarbeit und Theorieerzeugung einen einheitlichen Prozess darstellen (Strauss und Corbin 1994: 273) und im Gegensatz zum sequenziell verlaufenden Testen von Theorien möglichst zeitlich vonstattengehen (Glaser und Strauss 1967: 43). Gestoppt wird, sobald die theoretische Sättigung eintritt, also die Erhebung neuer Daten keine neuen Kategorien, Eigenschaften oder Hypothesen mehr hervorbringt (ebd.: 61). Das Ergebnis ist dann eine Theorie mittlerer Reichweite beziehungsweise eine gegenstandsbezogene Theorie, die sich entweder auf einen konkreten empirischen Bereich oder ein bestimmtes konzeptuelles Feld bezieht (ebd.: 32).

Erst nach nachdem Glaser und Strauss (1967) 'The Discovery of Grounded Theory' veröffentlicht hatten, begannen beide unabhängig voneinander, den darin umrissenen Forschungsstil konkret auszuarbeiten (Mey und Mruck 2011: 16). Die dabei zutage tretenden unterschiedlichen Auffassungen der Grounded Theory, die eine zu Teilen höchst unwissenschaftlich geführte Debatte zur Folge hatten, offenbarten die gegensätzlichen wissenschaftlichen Positionen und die wissenschafts- und sozialtheoretischen Differenzen beider Autoren, die eine Aufspaltung der Grounded Theory bedingten (Strübing 2007: 158f). Während Glaser (1992), kritisch-rationalistisch geprägt, der quantitativen Forschungslogik folgend (Strübing 2011: 264), eine positivistische Grounded Theory formuliert (Strübing 2014: 97), haben Strauss und Corbin (1998), in der Tradition des Interaktionismus und der qualitativ-interpretativen Sozialforschung stehend (Strübing 2011: 263), ihre Ausführungen im Pragmatismus verankert (Strübing 2014: 97). Als Konsequenz geht Glaser (1992) von der Existenz einer objektiven Realität aus, die ohne Rückgriff auf etwaiges theoretisches Vorwissen rein induktiv aus den Daten erschlossen werden kann (Strübing 2007: 161). Im Gegensatz zu dieser von Strübing (2007: 163) als naiven Induktivismus betitelten Auffassung,

grenzen sich Strauss und Corbin (1994: 279) klar von positivistischen Positionen ab und verstehen Realität im Sinne des Pragmatismus als eine durch Handlung erzeugte, zeitlich begrenzte Interpretation. Sie folgern daraus, dass Theorien als kontextualisierte Interpretationen nicht allein aus den Daten abgeleitet werden können (ebd.: 279f).

Zwar findet sich bereits bei Glaser und Strauss (1967: 46) das Konzept der theoretischen Sensibilität, die Forschende im Umgang mit den Daten aber auch in der Auseinandersetzung mit bereits vorhandenen Theorien entwickeln. Das theoretische Vorwissen wird hier aber eher als Ballast empfunden (Strübing 2014: 59), da es bei falschem Umgang zu einer theoretischen Verblendung führen kann und dadurch die Sensibilität gefährdet (Glaser und Strauss 1967: 46). Glaser (1978) ist dieser Überzeugung treu geblieben (Strübing 2014: 59), dabei aber insofern inkonsequent, als dass von ihm vorgeschlagene Vorgehen beim Kodieren über theoretische Codes implizit auf theoretisches Vorwissen Bezug nimmt (Strübing 2011: 268). Im Gegensatz dazu verweisen Strauss und Corbin (1994: 277) darauf, dass Glaser und Strauss (1967) den induktiven Aspekt der Grounded Theory überbetont hätten und heben stattdessen die Bedeutung des theoretischen Vorwissens hervor (Reichert 2011: 290), das sie zusätzlich um berufliches und privates Vorwissen ergänzen (Strauss und Corbin 1998: 42f). Dabei handelt es sich allerdings nicht um unabänderliche Fakten, sondern das Vorwissen soll die Sensitivität dahingehend anregen, unterschiedliche Perspektiven gegenüber dem Forschungsgegenstand einzunehmen (Strübing 2014: 95f). Für Strübing (2011: 273) ergibt sich daraus ein dialektisches Verhältnis zwischen Theorie und Empirie, das es ermöglicht, die unterschiedlichen Arten von Vorwissen in die Analyse zu integrieren.

Auf weitere Unterschiede zwischen den beiden Begründern der Grounded Theory, wie beispielsweise im Hinblick auf die Frage nach der Verifikation einer aus Daten abgeleiteten Theorie (Strübing 2007: 167), wird an dieser Stelle nicht näher eingegangen, da die soeben erläuterte Diskrepanz bezüglich des theoretischen Vorwissens ausschlaggebend dafür war, welcher Konzeption bei der Datenanalyse gefolgt wird. Aufgrund der in Kapitel 3.2.2 vorgenommenen Verortung der vorliegenden Arbeit in den Sozialkonstruktivismus und den in Kapitel 4.1.1 erläuterten methodologischen Konsequenzen, dass sich wissenschaftliches, theoretisches und persönliches Vorwissen sowie der soziale Kontext auf den Forschungsprozess und die Ergebnisse auswirken, orientiert sich das weitere Vorgehen an der Konzeption von Strauss und Corbin (1998). Diese wird im Folgenden noch etwas näher erläutert, bevor dann im Anschluss die darauf aufbauende Weiterentwicklung der Situationsanalyse nach Clarke (2012), die letztlich für die Datenanalyse herangezogen wurde, erläutert wird.

Die Arbeit von Strauss und Corbin (1998) gleicht eher einem Lehrbuch, in dem die Vorgehensweisen des programmatischen Ursprungswerkes konkret ausformuliert und beschrieben werden (Mey und Mruck 2011: 17). Der elementare Vorgang bei ihrer Version der Grounded Theory ist das Kodieren, bei dem die Daten aufgebrochen, konzeptualisiert und neu zusammengesetzt werden (Strauss und Corbin 1998: 57). Dieser Vorgang beinhaltet drei verschiedene Kodierarten, Techniken zum Verbessern der theoretischen Sensibilität und dem Aufspüren von Prozessen sowie einen analytischen Rahmen, den sie als Bedingungsmatrix bezeichnen (ebd.: 58).

Das ebenfalls dazuzählende theoretische Sampling wurde bereits weiter oben erläutert. Zunächst werden die Daten beim offenen Kodieren kategorisiert (ebd.: 61), indem mittels bestimmter Fragestellungen Teile der Daten konzeptualisiert und gelabelt werden (ebd.: 63) und diese Konzepte anschließend durch Vergleichen zu Kategorien gruppiert werden (ebd.: 65). Danach werden beim axialen Kodieren unter Verwendung eines Kodierparadigmas die Kategorien miteinander verbunden (ebd.: 96). Das Kodierparadigma verknüpft jede Kategorie mit den Unterkategorien (1) Ursachen, (2) Phänomen, (3) Kontext, (4) Interventionen, (5) Handlungen/Interaktionen und (6) Konsequenzen, über die die Verbindungen hergestellt werden (ebd.: 99). Prozesse meint dabei die Verbindung von Handlungs- und Interaktionssequenzen, die aus den Unterkategorien resultieren oder diese beeinflussen (ebd.: 143). Beim selektiven Kodieren wird anschließend eine Kernkategorie bestimmt, die sich als zentral für das zu untersuchende Feld erwiesen hat und die verbunden mit sämtlichen anderen Kategorien diese integriert (ebd.: 116).

Die untenstehend in Abbildung 9 dargestellte Bedingungsmatrix verbindet schließlich die soeben beschriebenen Analyseschritte zu einem einheitlichen und zusammenhängenden analytischen Rahmen (ebd.: 58) und ermöglicht es, in Form eines Kreisdiagramms die Bedingungen und Konsequenzen auf verschiedenen Ebenen voneinander abzugrenzen beziehungsweise zu verbinden (ebd.: 158). Dabei steht die interessierende Handlung im Zentrum des Diagramms. Kreisförmig darum angeordnet sind die unterschiedlichen Handlungskontexte, die mit zunehmendem Maßstab von der Interaktion, in der die Handlung stattfindet, über die Institutionsebene, bis hin zu weltumspannenden Gegebenheiten reichen (ebd.: 163). So ist es möglich die zu untersuchende Handlung in einem dem Erkenntnisinteresse entsprechenden Handlungskontext zu betrachten oder sich dem Untersuchungsgegenstand aus unterschiedlichen Perspektiven anzunähern.

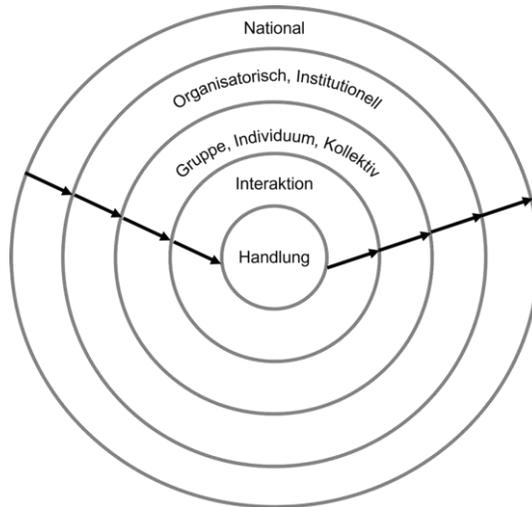


Abbildung 09: Bedingungsmatrix nach Strauss und Corbin (1998), eigene Darstellung

Zur Verbesserung der für sämtliche Analyseschritte relevanten theoretischen Sensibilität empfehlen sie, neben den bereits erwähnten Vergleichen und Fragestellungen, beispielsweise die Flip-Flop-Technik (ebd.: 95), bei der das Vorwissen über bestimmte Sachverhalte ins Gegenteil verkehrt wird, um so eine neue Perspektive auf die Daten zu erhalten (ebd.: 84). Es handelt sich somit um beigeordnete Verfahren, die vor allem während des Kodierens zum Einsatz kommen und die helfen, mit dem vorhandenen Vorwissen und den in den Daten beinhaltenen Konzepten umzugehen. Ebenfalls beigeordnet ist das Schreiben von Memos und das Erstellen von Diagrammen, die als wichtiger Bestandteil der Analyse dabei helfen, die eigenen Gedanken festzuhalten und den Forschungsprozess für sich und andere nachvollziehbar zu machen (Strauss und Corbin 1998: 195). Dabei können Diagramme genutzt werden, um die in der Analyse aufgedeckten Verbindungen zu veranschaulichen oder um die analytischen Gedanken, die deren Entwicklung zugrunde liegen, festzuhalten (ebd.: 197). Memos als schriftliche Aufzeichnungen können sich auf das Kodieren, Aspekte der theoretischen Sensibilität und forschungspraktische Überlegungen beziehen (ebd.: 197) und dienen als Grundlage für die Formulierung der Theorie. Sie sind essenziell für die Durchführung der Grounded Theory und stellen die methodologische Verbindung zwischen den Daten und der daraus abgeleiteten Theorie dar (Lempert 2012: 245).

Mit der Betonung der Notwendigkeit, neue Kodes, Kategorien und Theorien zu entwickeln (Reichertz 2011: 292), und dem Verweis auf die dazu erforderlichen

kreativen Fähigkeiten, (Strauss und Corbin 1998: 58) ergänzen Strauss und Corbin (1998) die ihrer Grounded Theory zugrunde liegende Kombination aus induktivem Vorgehen und theoretischem Vorwissen implizit um eine abduktive Forschungslogik (Reichertz 2011: 293). Der Begriff der Abduktion geht in der qualitativen Sozialforschung im Wesentlichen auf die Überlegungen von Peirce (u. a. 1950a und 1950b) und seiner im Pragmatismus verwurzelten Philosophie (Buchler 1950: XI) zurück (Reichertz 2013: 10). Er versteht darunter eine steuerbare Schlussfolgerung, die im Gegensatz zur Induktion den beobachteten Fakten eine Vermutung über deren Beschaffenheit unter anderen Voraussetzungen hinzufügt und so eine Hypothese generiert (Peirce 1950a: 150f). Im Gegensatz zur Induktion beruht diese neue Erkenntnis nicht auf Erfahrung (ebd.: 151), sondern auf einer Eingebung in Form eines abduktiven Blitzes, der das vorhandene Wissen auf kreative Weise neu anordnet (Peirce 1950b: 304). Strübing (2014: 54) zufolge ist es verwunderlich, dass sich bei den ebenfalls im Pragmatismus beheimateten Strauss und Corbin (1998) kein expliziter Verweis auf die abduktive Forschungslogik findet. Denn ihre Erwähnung ist allein schon deshalb erforderlich, um den Stellenwert der Kreativität bei der auf der Grounded Theory basierten Generierung von Theorien hervorzuheben (Haig 1995: 6). Nur so ist es möglich, die ansonsten vielleicht unberücksichtigten kreativen Prozesse wissenschaftlich in die Datenanalyse einzubinden, indem ihre Ergebnisse vor dem Hintergrund bereits etablierter Wissensbestände verifiziert werden (Strübing 2014: 58).

4.1.7 Situationsanalyse

Trotz der Verankerung im Pragmatismus betrifft eine Kritik an der Grounded Theory nach Strauss und Corbin (1998) deren positivistische Annahmen (Charmaz 2014: 12) beziehungsweise die verbliebenen positivistischen Widerstände (Clarke 2012: 23). Diese Kritik zeigt die Notwendigkeit einer Weiterentwicklung der Grounded Theory, um den sozialtheoretischen Entwicklungen seit den 1960er-Jahren Rechnung zu tragen (Strübing 2014: 97). Dies ist mit einer der Gründe, warum in der vorliegenden Arbeit nicht auf die Konzeption von Strauss und Corbin (1998) zurückgegriffen wird. Clarke (2012), die mit der Situationsanalyse eine eigene, in der Postmoderne verortete Variante entwickelt hat, und Charmaz (2014), die eine konstruktivistisch geprägte Konzeption vertritt (Mey und Mruck 2011: 17), sind die beiden Hauptvertreterinnen der zweiten Generation der Grounded Theory (Strübing 2014: 97). Angesichts der in Kapitel 3.2.2 erläuterten sozialkonstruktivistischen Verortung der vorliegenden Arbeit und den damit einhergehenden methodologischen Grundannahmen aus Kapitel 4.1.1, erscheint die von Charmaz (2014: 14) entwickelte Konzeption, mit dem Ziel, die Grounded Theory mit dem Sozialkonstruktivismus zu verknüpfen, als die naheliegendere Wahl. Ihr Hauptanliegen ist es, Forschung als soziales Konstrukt zu konzipieren, da nicht nur die Welt der Beforschten, sondern auch die der

Forschenden sozial konstruiert ist und eine objektive und vom Kontext unabhängige Beobachtung so nicht möglich ist (Charmaz 2014: 13). Wie sie selbst anmerkt, ist sie sich in diesem Punkt mit Clarke (2012) einig (Charmaz 2011: 184; Charmaz 2014: 13), die wiederum mit Charmaz (2014) darin übereinstimmt, die Grounded Theory vom Positivismus zu lösen und stärker konstruktivistisch einzufärben (Clarke 2012: 25). Da somit beide mit der zugrunde liegenden sozialkonstruktivistischen Ausrichtung kompatibel sind, liefert Clarke (2012) aber den theoretisch und methodologisch umfassenderen Ansatz (Strübing 2014: 97ff) und zudem in der Tradition von Strauss und Corbin (1998) steht (Mey und Mruck 2011: 17), fiel die Wahl für das Vorgehen bei der Datenauswertung auf die Situationsanalyse.

Clarke (2012), die eine Schülerin von Strauss (2010) ist (Mey und Mruck 2011: 17), versteht die von ihr entworfene und als Situationsanalyse bezeichnete Weiterentwicklung der Grounded Theory als Reaktion auf den Postmodern Turn (Clarke 2012: 26). Damit meint sie den Übergang von der Moderne zur Postmoderne und die damit einhergehende Zunahme an Komplexität (ebd.: 26). Aus postmoderner Perspektive wird jegliche Form von Wissen als soziales und kulturelles Produkt aufgefasst und ist demzufolge situiert, da es von der historischen und geografischen Verortung der Produzierenden und Rezipierenden abhängig ist (ebd.: 26f). Mit der damit einhergehenden Ablehnung der von ihr als naiv bezeichneten Universalitätsansprüche (ebd.: 27) nimmt Clarke (2012: 28) unter anderem auf Richardson (2005: 961) Bezug, der den Zweifel an der Allgemeingültigkeit von Methoden oder Theorien als Kern der Postmoderne begreift und darin die Chance sieht, konventionelle Methoden zu hinterfragen. Im Zuge dessen kommt Clarke (2012: 23) zu dem Schluss, dass die Grounded Theory trotz ihrer Wurzeln im Pragmatismus und im symbolischen Interaktionismus positivistische Charakteristika aufweist, die es bei der Überführung in die Postmoderne zu überwinden gilt. Konkret meint sie damit die mangelnde Reflexivität hinsichtlich des Forschungsprozesses, die starke Vereinfachungen zugunsten der Kohärenz, die Singularisierung von Phänomenen und Situationen, das Glätten von Datenvariationen und das Streben nach Unverfälschtheit (ebd.: 54). Mit der Situationsanalyse möchte sie diesen Punkten entgegenwirken und so die Möglichkeit für ein empirisch begründetes Verständnis komplexer und heterogener Welten schaffen (ebd.: 29).

Als Grundlage für ihr Vorhaben dient Clarke (2012: 30f) die von ihr als Konflikttheorie bezeichnete (ebd.: 90) Theorie der sozialen Aushandlung von Strauss (2010), die sie um Foucaults (2002, 2005) diskurstheoretische Überlegungen (Clarke 2012: 92ff) und die ausdrückliche Berücksichtigung des Nichtmenschlichen (ebd.: 101ff) ergänzt und so schließlich die Grounded Theory über

Situationsmaps in die Situationsanalyse überführt (ebd.: 106ff). Anhand der 19 Annahmen, die Strauss (2010: 23f) seiner Theorie zugrunde legt, wie beispielsweise, dass Handlungen in Interaktionen eingebettet (ebd.: 24) und dass Symbole Teil dieser Interaktionen sind (ebd.: 26), zeigt sich die Nähe zu Mead (1995) und dessen symbolischen Interaktionismus, auf den er auch selbst verweist (Strauss 2010: 22). Auch die für Clarke (2012: 30) wichtige Auffassung der empirischen Welt, die instabil und sozial konstruiert sei, findet sich bereits implizit in den Grundannahmen, wenn es heißt, dass Handlungen durch die im Laufe des Lebens entwickelten verschiedenen Persönlichkeiten eines Menschen (Strauss 2010: 25) und seine Zugehörigkeit zu unterschiedlichen sozialen Welten (ebd.: 41) beeinflusst werden. Insbesondere die Konzeption der sozialen Welten ist für Clarke (2012: 31) der entscheidende Aspekt, durch den Strauss (2010) die Situiertheit und Dynamik einer postmodernen Perspektive integriert.

Soziale Welten sind Strauss (2010: 212f) zufolge Gruppen, die ein gemeinsames Engagement für eine bestimmte Aktivität eint. Aus einer geteilte Perspektive resultiert kollektives Handeln, das wiederum gemeinsame Verpflichtungen nach sich zieht, die individuelle und kollektive Identitäten konstruiert und zugleich als Handlungsdisposition fungiert (Clarke 2012: 86). In Anlehnung an Mead (1967: 518), der soziale Welten als Diskursuniversen konzipiert, sind diese bei Strauss (2010: 210) in ihrer Ausdehnung durch die Reichweite der darin praktizierten Diskurse bestimmt. Da aber Diskurse häufig temporär sind (Clarke 2012: 95) und Menschen zeitgleich in mehreren sozialen Welten unterschiedlich stark involviert sind, lassen sich deren Grenzen nur selten trennscharf bestimmen (Strauss 2010: 213). Treffen zwischen oder innerhalb sozialer Welten unterschiedliche Perspektiven aufeinander (Clarke 2012: 90), kommt es zu diskursiven Auseinandersetzungen, die in Arenen stattfinden, in denen über Probleme bezüglich relevanter Handlungen von Individuen oder sozialen Einheiten gestritten, debattiert oder verhandelt wird (Strauss 2010: 226). Solche Auseinandersetzungen führen wiederum zur Unterbrechung von Routinen und veranlassen die beteiligten Individuen oder Einheiten, über ihre Handlungen zu reflektieren und Alternativen in Betracht zu ziehen. Somit sind sie gleichermaßen sowohl für die soziale Ordnung als auch den sozialen Wandel entscheidend (ebd.: 225f). Besondere Bedeutung misst Clarke (2012: 86f) den Mitgliedern sozialer Welten und Arenen bei, die entweder zum Schweigen gebracht oder zu bestimmten Zwecken konstruiert wurden. Denn dadurch, so argumentiert sie, kann den Machtlosen eine Stimme gegeben und die diskursive Konstruktion von menschlichen und nichtmenschlichen Entitäten miteinbezogen werden (ebd.: 86).

Um die im symbolischen Interaktionismus verankerte Theorie der sozialen Aus handlung und damit die Grounded Theory in die Postmoderne zu überführen,

greift Clarke (2012: 92) zunächst auf Foucault (2002: xiv) zurück, der im Sinne einer postmodernen Perspektive die Abhängigkeit und Kontextualität wissenschaftlicher Wissensgenerierung betont. Bei Foucault (2005: 28) setzt die Analyse an Praktiken an, die als Verknüpfung zwischen Gesagtem und Getanem eigene, von Institutionen unabhängige Regelmäßigkeiten aufweisen. Hier sieht Clarke (2012: 92) einen Anknüpfungspunkt zu Strauss (2010), bei dem Praktiken ebenfalls die grundlegenden Prozesse für Handlungen und Wandel darstellen. Ein weiterer Anknüpfungspunkt sind Clarke (2012: 95) zufolge Diskurse, die Foucault (2004: 13) als kontextabhängige Konstruktionen auffasst und die im Gegensatz zu Strauss (2010) statt über Interaktion über Macht und Disziplin auf die Identität des Individuums wirken (Foucault 1993: 26). Aus der Beziehung zwischen Macht und Wissen formt sich bei Foucault schließlich ein Feld organisierender Praktiken, das, ähnlich den sozialen Welten und Arenen bei Strauss (2010), auf die darin befindlichen Menschen wirkt (Clarke 2012: 96f). Nach Clarke (2012: 98) liegt der Unterschied darin, dass Foucault (2002) die daraus resultierenden Möglichkeitsbedingungen interessieren, während Strauss (2010) die zugrunde liegenden Aushandlungsprozesse untersucht. Mit ihrem Konzept der Situation ist Clarke (2012: 98) bestrebt, beides zu vereinen und sowohl die Möglichkeitsbedingungen als auch die darin stattfindenden Handlungen, Praktiken und Diskurse zu erfassen.

Die zweite Ergänzung hat ihren Ursprung ebenfalls bei Foucault (2002: 421f), der am Ende seines Werks 'Die Ordnung der Dinge' zu dem Schluss kommt, dass Dinge nicht nur durch den Menschen geordnet werden, sondern sich weitestgehend selbst ordnen und deshalb dafür plädiert, das erkennende Subjekt aus dem Fokus der Betrachtung zu nehmen (ebd.: xv). Den dadurch geschaffenen Raum für Nichtmenschliches vertieft Clarke (2012: 102f) durch Bezugnahme auf die Akteur-Netzwerk-Theorie, bei der nichtmenschliche Entitäten als Knotenpunkte fungieren und über Handlungsmacht verfügen. Letzteres veranschaulicht sie anhand der Arbeit von Woolgar (1990: 89), der bei seiner Studie über Benutzerfreundlichkeit unter anderem zu dem Ergebnis kommt, dass die Handlungsmöglichkeiten von Menschen abhängig von der Maschine sind, die sie nutzen. Da dies nicht nur für das zu untersuchende Phänomen relevant ist, sondern auch für die Untersuchung selbst (Clarke 2012: 104), folgert Clarke (2012: 102), dass die Situationsanalyse Nichtmenschliches explizit und detailliert berücksichtigen muss.

Schließlich überführt sie die soeben in der gebotenen Kürze skizzierten Überlegungen in die Ausformulierung der Situationsanalyse. Ausgangspunkt ist dabei ihre Kritik an der weiter oben bereits erwähnten und in Abbildung 9 dargestellten Bedingungsmatrix von Strauss und Corbin (1998). Diese beruht Clarke (2012: 106) zufolge auf der Annahme, dass die strukturellen Bedingungen des Handelns

starr und unveränderlich sind, sodass deren potenzielle Neuordnung ignoriert wird. Auch lehnt sie die zugrunde liegenden Bedingungspfade, die im Rahmen des axialen Kodierens über die Unterkategorien kausal, intervenierend und kontextuell zum Tragen kommen, ab (ebd.: 107). Stattdessen sieht sie die in der Situation vorhandenen Elemente als ko-konstitutiv, sich also gegenseitig bedingend, an (ebd.: 107). Das hat zur Folge, dass die zu untersuchenden Elemente nicht den Kontext der Situation, sondern die Situation selbst darstellen und somit von Situation zu Situation variieren (ebd.: 112). Sämtliche in der Situation befindlichen Elemente konstituieren in ihrer gegenseitigen Beeinflussung zusammen die Situation, die dann die Handlungsmöglichkeiten oder gemäß Foucault (2002: xiv) die Bedingungen praktischer Möglichkeiten ergeben (Clarke 2012: 114). Die Weiterentwicklung der Bedingungsmatrix ist dementsprechend stärker allgemein gehalten und beinhaltet strukturelle Elemente, wie beispielsweise räumliche, soziokulturelle oder institutionelle Elemente, die potenziell in der Situation vorhanden sein können (ebd.: 113).

Für die methodische beziehungsweise forschungspraktische Umsetzung der Situationsanalyse greift Clarke (2012) auf das Konzept der Maps zurück. Obwohl die Anwendung der Situationsmaps, Maps sozialer Welten und Positionsmaps auch auf unbehandelte Daten möglich ist, empfiehlt sie, diese zunächst wie bei Strauss und Corbin (1998) offen zu kodieren (ebd.: 122). In der Situationsmap werden die kodierten Daten dann anhand der in der Situationsmatrix befindlichen abstrahierten potenziellen Elemente geordnet (ebd.: 128). Anschließend wird nach Relationen zwischen den Elementen gesucht, und diese werden visualisiert (ebd.: 141f). Maps sozialer Welten gehen auf die oben erläuterten Ausführungen von Strauss (2010) zurück und bilden die Mesoebene zwischen Makro- und Mikroebene ab, indem sie Menschen als soziale Wesen begreifen, die durch Verpflichtungen gegenüber und Teilnahme an sozialen Welten Diskurse produzieren und durch diese konstruiert werden (ebd.: 148). So ist es möglich, Handlungen zwischen Strukturen und Handlungsmöglichkeiten zu analysieren und zu theoretisieren (ebd.: 148). Die Positionsmaps bilden schließlich die für die Situation relevanten Positionen der Befragten ab, die in einem Koordinatensystem unabhängig von Menschen oder Institutionen abgetragen werden (ebd.: 167ff). Dadurch ist es möglich, vielfältige Positionen zu berücksichtigen und die Differenziertheit der Befragten abzubilden (ebd.: 170). Zudem erlaubt das Aufspannen des Koordinatensystems, die Bandbreite möglicher Positionen darzustellen und so Positionen zu identifizieren, die in den Daten nicht vorhanden sind (ebd.: 176). Analog zu Strauss und Corbin (1998) verweist Clarke (2012) in ihren Ausführungen zur Durchführung der Situationsanalyse auch immer wieder auf die Bedeutung von Memos (bspw.: 140, 146, 153) und die Konzepte des theoretische Samplings (bspw.: 36, 127, 176) und der theoretischen Sättigung (bspw.: 147, 175). Dem-

entsprechend ist die Situationsanalyse, genau wie die Grounded Theory in ihrer ursprünglichen Fassung ein iterativ-zirkulärer Prozess, bei dem Datenerhebung und -analyse zeitgleich vorstattgehen.

Mit der Konzeption der Situationsanalyse hat Clarke (2012) die Grounded Theory weiterentwickelt und postmodern ausgerichtet. Ihre damit einhergehende Forderung, Wissen als sozial und kulturell konstruiert und dessen Produktion und Rezeption als situiert zu betrachten (ebd.: 26f), geht deutlich über die Berücksichtigung und Reflexion von theoretischem und praktischen Vorwissen bei Strauss und Corbin (1994: 277) hinaus. Während die Notwendigkeit einer solchen Reflexion in Kapitel 4.1.1 in ähnlicher Weise formuliert wurde, geht Clarke (2012: 114) mit ihrer poststrukturalistischen Dekonstruktion der Situation in ko-konstitutive Elemente einen Schritt weiter als die in Kapitel 3.2.2 dargelegte sozialkonstruktivistische Ausrichtung der vorliegenden Arbeit. Dennoch ist die Situationsanalyse mit dem in Kapitel 2.1.4 erörterten Verständnis der fußläufigen Mobilität älterer Menschen kompatibel und weist Anknüpfungspunkte mit dem in Kapitel 3.3.2 formulierten theoretischen Rahmen und den methodologischen Überlegungen aus Kapitel 4.1.1 auf. Durch die Bezugnahme auf soziale Welten und Arenen und der ausdrücklichen Berücksichtigung nichtmenschlicher Elemente lassen sich die in Abbildung 1 dargestellten soziokulturellen und physisch-materiellen Komponenten der fußläufigen Mobilität älterer Menschen in die Analyse integrieren. Die Situation als Rahmen für die Handlungsmöglichkeiten ist das zentrale Konzept bei Clarke (2012) und findet sich, wie Kapitel 3.1.3 zeigt, auch in Essers (1999) Modell der soziologischen Erklärung wieder und wurde in Kapitel 3.3.2 mit dem theoretisch fundierten Konzept des Möglichkeitsraums verknüpft. Auch das über Arenen als Konfliktfelder zum Ausdruck kommende Verständnis, dass Routinen durch Auseinandersetzungen aufgebrochen und reflektiert werden (Strauss 2010: 225f), findet sich so ähnlich im Modell der soziologischen Erklärung wieder und ist für das Zufußgehen als routinierte Tätigkeit (Schütz und Luckmann 2003: 160f) von besonderer Bedeutung. Allerdings spricht Esser (2005a: 7) etwas allgemeiner nicht von Auseinandersetzung, sondern von Störung, und weist, wie Abbildung 7, zeigt ein differenzierteres Verständnis für die dabei ablaufenden Vorgänge auf.

Trotz dieser Überschneidungen und den damit einhergehenden Anknüpfungspunkten existieren neben der poststrukturalistischen Einfärbung bei Clarke (2012) weitere Unterschiede zwischen der Situationsanalyse und der theoretischen und methodologischen Ausrichtung der vorliegenden Arbeit, die es abschließend zu klären gilt. Denn Esser (1999) bezieht sich beim Modell der soziologischen Erklärung, insbesondere hinsichtlich der Logik der Situation und der Brückenhypothese, auf die Situationsanalyse nach dem Verständnis von Popper

(1974: 199), der damit die Untersuchung der subjektiven Wahrnehmung einer objektiv gegebenen Situation zur Erklärung von Handlungen meint. Clarke (2012: 92) dagegen fokussiert ihre Betrachtung mit Bezug auf Strauss (2010) und Foucault (2005) auf Praktiken, die als Prozesse den Handlungen zugrunde liegen. Zudem distanziert sie sich mit Foucault (2002: xv) vom erkennenden Subjekt und rückt damit auch die subjektive Wahrnehmung in den Hintergrund. Ihr geht es darum, aus einer konstruktivistischen und postmodernen Perspektive die Handlungsmöglichkeiten und deren diskursive Aushandlung zu untersuchen (Clarke 2012: 98), um so die handlungszentrierte Ausrichtung der ursprünglichen Grounded Theory zu erweitern (ebd.: 35). Dies wird insbesondere durch den Einbezug sozialer Welten und Arenen sowie durch die Maps sozialer Welten deutlich, die Clarke (2012: 164) als eine Form der Organisationsanalyse beschreibt. Somit ist es notwendig, die forschungspraktische Umsetzung der Situationsanalyse dem zugrunde liegenden Erkenntnisinteresse entsprechend den Ausführungen in Kapitel 4.2.2 anzupassen.

4.2 Forschungspraktische Umsetzung

Im Folgenden wird die forschungspraktische Umsetzung der in Kapitel 4.1 hergeleiteten Methoden zur Erhebung und Auswertung der Daten erläutert. In den Kapiteln 4.2.1 und 4.2.2 werden zunächst die Anpassungen der idealtypischen Vorgehensweise an die gegebenen Rahmenbedingungen beschrieben, bevor in Kapitel 4.2.3 deren Weiterentwicklung im Verlauf des weiteren Forschungsprozesses dargestellt wird. So wird nachvollziehbar, welche Eingeständnisse bei der forschungspraktischen Umsetzung notwendig waren, wie sich das ursprüngliche Forschungsdesign in der Praxis bewährt hat und welche weiteren Anpassungen im Verlauf des Forschungsprozesses gemacht wurden.

4.2.1 Erhebungsdesign

Vor dem Hintergrund des in den Kapiteln 3.3.2 erläuterten theoretischen Rahmens wurde in Kapitel 4.1.2 die Entscheidung für ein Mixed-Methods-Design und in den Kapiteln 4.1.2 bis 4.1.4 die Wahl von mobilitätsbiografischen Interviews, Mobilitätstagebüchern und Walk Alongs methodologisch begründet. Im Folgenden wird das daraus abgeleitete Erhebungsdesign in der Form beschrieben, die zu Beginn der Datenerhebung geplant war und mit dem die ersten Erhebungen nach den Pretests durchgeführt wurden, bevor in Kapitel 4.2.3 der Forschungsprozess und etwaige Anpassungen des ursprünglichen Designs erläutert werden. Dazu wird zunächst ein kurzer Überblick über den grundlegenden Aufbau der Erhebung gegeben. Dargelegt wird, wie die einzelnen Methoden aufeinander aufbauen und miteinander abgestimmt wurden. Im Anschluss wird das Design der einzelnen Methoden dargestellt und begründet. Zudem wird kurz auf die technische Umsetzung eingegangen. Das Ziel des Kapitels ist es, die forschungs-

praktische Umsetzung nachvollziehbar zu machen. Der Fokus liegt dementsprechend auf der Beschreibung des methodischen Vorgehens und der Begründung einzelner forschungspraktischer Entscheidungen.

Entsprechend der in Kapitel 4.1.2 erläuterten eingebetteten Mixed-Methods-Konzeption und im Sinne des in Kapitel 4.1.6 beschriebenen theoretischen Samplings als Teil einer Grounded-Theory-basierten Datenauswertung, sah das Erhebungsdesign vor, die mobilitätsbiografischen Interviews, die Mobilitätstagebücher und die Walk Alongs gleichzeitig durchzuführen. Anders als bei einem sequenziellen Design wurde nicht erst die Erhebung mit einer Methode abgeschlossen, sondern die Daten eines Menschen wurden mit allen drei Methoden erhoben. Die Befragung eines Menschen war dementsprechend dreigeteilt und so konzipiert, dass in zeitnaher Abfolge alle drei Methoden zur Anwendung kamen. Als Erstes wurde das mobilitätsbiografische Interview durchgeführt und dem befragten Menschen im Anschluss das zuvor ausgedruckte Mobilitätstagebuch nach Hause mitgegeben. Darauf folgte die Bitte an den anschließenden sieben Tagen eigenständig die zurückgelegten Wege mit einigen zusätzlichen Informationen in das Tagebuch einzutragen. Nach Ablauf einer Woche wurde das Tagebuch abgeholt, mittels eines Geoinformationssystems aufbereitet und als Grundlage für den daran anschließenden Walk Along genutzt. Wie die Beschreibungen des Forschungsprozess in Kapitel 4.2.3 und Tabelle 5 zeigen, wurde das Mobilitätstagebuch bei Erhebung 8 ausgesetzt und für die Erhebungen 11 bis 15 gänzlich gestrichen. Die Zeit zwischen zwei Befragungen war ursprünglich dafür eingeplant, die zuvor erhobenen Daten fertig aufzubereiten und auszuwerten, um im Rahmen des theoretischen Samplings die Erhebungsmethode und die Auswahlkriterien für die Akquise an die gewonnenen Erkenntnisse anzupassen. Wie in Kapitel 4.2.3 näher erläutert, war dies aus zeitlichen Gründen nicht möglich. Die Aufbereitung und Auswertung der Daten sowie die Anpassung des weiteren Vorgehens wurden stattdessen nach jeder fünften Befragung durchgeführt.

Wie in Kapitel 4.1.3 ausführlich dargelegt, orientieren sich die mobilitätsbiografischen Interviews, im Gegensatz zu den auf dem Lebenslaufansatz basierenden Konzeption mobilitätsbiografischer Interviews von Lanzendorf (2003) und Scheiner (2007), auf der soziologischen Biografieforschung. Es geht dementsprechend nicht nur darum, die Auswirkung einschneidender Lebensereignisse auf habitualisierte Verhaltensmuster abzufragen, sondern im Rahmen eines narrativen Interviews darüber hinausgehende subjektive Nacherzählungen des Lebensverlaufs zu generieren. Dem Vorschlag von Schwedes et al. (2018: 73) folgend, wurden mobilitäts- und verkehrsrelevante Lebensereignisse als erzählgenerierende Eckpunkte gewählt, um das Interview zu strukturieren und den Fokus der biografischen Erzählungen auf Mobilität und Fortbewegung zu richten. Die

Auswahl dieser Ereignisse orientiert sich am Überblick von Schönduwe (2015: 126f), der anhand von acht mobilitätsbiografischen Studien eine Liste relevanter Lebensereignisse aus den Bereichen Berufs- und Bildungsbiografie, Haushalts- und Partnerschaftsbiografie, Wohnbiografie, Mobilitätsressourcen und Sonstiges erstellt hat. Da diese Einteilung in Teilen etwas redundant ist und beispielsweise Freizeitaktivitäten gänzlich fehlen, wurden in Anlehnung daran Wohnort/Haushaltsgröße, außerhäusliche Aktivitäten, Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln und negative Ereignisse als übergeordnete Eckpunkte zur Strukturierung der Erzählung gewählt. Tabelle 3 gibt einen Überblick über die unter den übergeordneten Eckpunkten subsumierten Lebensereignissen und zeigt beispielsweise, dass die Berufs- und Bildungsbiografie in den außerhäuslichen Aktivitäten enthalten ist, zu denen auch Freizeitbeschäftigungen zählen.

Der Ablauf des Interviews war so konzipiert, dass den Befragten zu Beginn ein Zeitstrahl vorgelegt wurde, der vom Geburtsjahr bis zum Jahr der Befragung reichte und auf dem in regelmäßigen Abständen das Alter und das Jahr eingezeichnet waren. Im ersten Teil des Interviews wurden die in Tabelle 3 vermerkten Lebensereignisse mit verschiedenen Farben in den Zeitstrahl eingetragen. Dies bildete die Grundlage für den zweiten Teil des Interviews, in dem die eingezeichneten Lebensereignisse in chronologischer Reihenfolge besprochen und entsprechend vertieft wurden. Der Zeitstrahl diente dabei als Orientierung für den Interviewer und die Befragten. Damit wurde bezweckt, dass der Fokus der Erzählung auf mobilitäts- und verkehrsrelevanten Themenbereichen lag, relevante Ereignisse nicht in Vergessenheit gerieten und sowohl Interviewer als auch Befragte den Überblick über bereits Gesagtes behielten. Die Verwendung verschiedener Farben sollte die Übersichtlichkeit erhöhen und die Orientierung für Interviewer und Befragte während des Interviews erleichtern. Abgesehen von der Wahl der Farbe gab es keine weiteren Instruktionen zum Einzeichnen der Lebensereignisse. Die Struktur der Interviews wurde durch den Zeitstrahl vorgegeben, und während des Interviews wurden Notizen gemacht, um etwaige Unklarheiten oder Interessantes festzuhalten, das im Anschluss an eine Erzählsequenz geklärt beziehungsweise vertieft werden konnte. So wurde sichergestellt, dass die Interviews von der Grundstruktur gleich abliefen und zugleich die Möglichkeit bestand, auf die Besonderheiten der jeweiligen Biografie einzugehen. Die Gespräche während des Einzeichnens der Lebensereignisse und das anschließende Interview wurden mit einem digitalen Diktiergerät für die spätere Transkription aufgezeichnet.

Tabelle 03: Verkehrsrelevante Lebensereignisse

Wohnort/Haushaltsgröße	Wohnort
	Personen im Haushalt Umzug
Außerhäusliche Aktivitäten	Ausbildung
	Wehr-/Zivildienst
	Beruf
	Freizeit
Verkehrsmittelverfügbarkeit	Führerschein
	Motorisiertes Fortbewegungsmittel
	Fahrrad
	ÖPNV-Ticket
Negative Ereignisse	Unfall
	Unfall Bekanntenkreis
	Krankheit
	Körperliche Einschränkungen

Da die ausgefüllten Zeitstrahlen teilweise sensible personenbezogene Daten beinhalten und lediglich der Strukturierung der Interviews dienen, ohne selbst ausgewertet zu werden, wird an dieser Stelle und im Anhang darauf verzichtet, sie abzubilden. Zum besseren Verständnis der vorangegangenen Ausführungen zeigt Abbildung 10 einen imaginären Zeitstrahl. Es handelt sich um eine mögliche Art, einen solchen Zeitstrahl auszufüllen, die von der Praxis, die einige Befragte wählten, abweichen kann, da es sich um kein standardisiertes Verfahren handelte und es den Befragten selbst überlassen wurde, wie sie beim Ausfüllen vorgehen wollten. Zur besseren Lesbarkeit wurde dieser digital erstellt, während die Zeitstrahle in den Interviews per Hand auf ein Flipchart-Papier gezeichnet und dann von den Befragten mit verschiedenfarbigen Filzstiften ausgefüllt wurden.

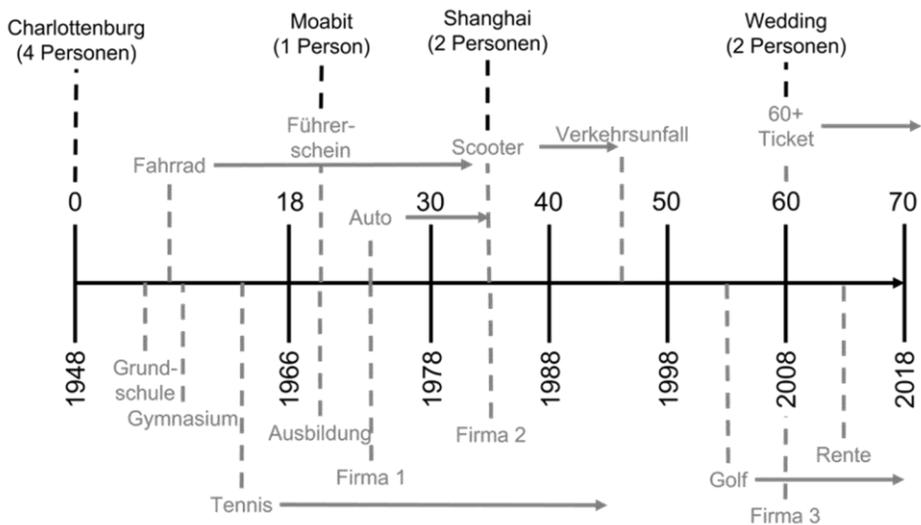


Abbildung 10: Exemplarisch ausgefüllter Zeitstrahl zur Erhebung der Mobilitätsbiografie

Im Anschluss an das mobilitätsbiografische Interview wurde das Mobilitätstagebuch übergeben und den Befragten ausführlich das korrekte Ausfüllen erklärt. Das Tagebuch wurde zuvor ausgedruckt und in einem A4-Schnellhefter abgeheftet. Es beinhaltete neben den auszufüllenden Seiten (Anhang III), die bei der Übergabe mündlich durchgeführten Instruktionen zum Ausfüllen in schriftlicher Form zum Nachlesen (Anhang IV), ein Ausfüllbeispiel zur Veranschaulichung der Instruktionen (Anhang V) und die Kontaktdaten des Studienleiters für etwaige Nachfragen. Die Befragten nahmen das Tagebuch mit nach Hause und starteten am Tag nach dem biografischen Interview damit, für sieben Tage die von ihnen zurückgelegten Wege im Tagebuch zu dokumentieren. Das Design des Tagebuchs orientiert sich an der Studie 'Mobilität zur sozialen Teilhabe' von Mollenkopf und Flaschenträger (1996), in der unter anderem mit Mobilitätstagebüchern das realisierte Verkehrsverhalten älterer Menschen abgefragt wurde.

Wie bei Mollenkopf und Flaschenträger (1996: 18) gilt ein Weg als die Strecke, die vom Verlassen der Wohnung bis zur Rückkehr zurückgelegt wird. Teilweise sind die Abschnitte dieser Strecke, die zu Zwischenstopps führen, an denen entweder das Verkehrsmittel gewechselt wird oder Aktivitäten ausgeführt werden. Für den Weg erfassen Mollenkopf und Flaschenträger (1996: 18) die Dauer und für jeden Teilweg das genutzte Verkehrsmittel, etwaige Begleitung, den Zielort

und die dort ausgeübte Aktivität. Abschließend fragen sie noch nach dem Gesamteindruck des zurückgelegten Weges und nach möglichen positiven oder negativen Begleitumständen. So lassen sich die zurückgelegten Wege nachvollziehen und deren subjektive Bewertung abfragen. Damit ist das Design von Mollenkopf und Flaschenträger (1996) mit den in Kapitel 4.1.4 formulierten Zielen, den direkten Erfahrungsraum und die Bewertung der Fußwege abzufragen sowie eine Grundlage für die Walk Alongs zu schaffen, kompatibel. Für jeden zurückgelegten Weg waren mehrere Seiten im Mobilitätstagebuch vorgesehen. Auf der ersten Seite sollte das Datum eingetragen und dann, wie in Abbildung 11 dargestellt, der gesamte Weg beschrieben werden, inklusive aller Teilwege, die dabei genutzten Verkehrsmittel, etwaige Begleitung sowie das Ziel und der Zweck des Weges. Anders als bei Mollenkopf und Flaschenträger (1996) wurde zudem die Dauer der Teilwege abgefragt.

	Verkehrsmittel							Begleitung				Dauer		Ziel	Zweck	
	zu Fuß	Rad	Auto		ÖPNV			Sonsiges	alleine	Partner	andere	Startzeit	Ankunftszeit			
			Selbstfahrer	Mitfahrer	U-Bahn	Bus	S-Bahn									Straßenbahn
zuerst																
dann																

Abbildung 11: Teil des Mobilitätstagebuches zur Erhebung der Teilwege

Ebenfalls anders als bei Mollenkopf und Flaschenträger (1996) wurde im Anschluss nicht der Eindruck des gesamten Weges abgefragt, sondern nur für die zu Fuß zurückgelegten Teilwege. Für jeden dieser Teilwege war eine Seite vorgesehen, auf der zunächst der Verlauf des Weges einzutragen war. Dazu sollten in die in Abbildung 12 dargestellten nummerierten Kästchen die Namen der durchlaufenen Straßen notiert werden und diese auf einer Skala von sehr gut (++) über neutral (0) bis sehr schlecht (--) bewertet werden.

1	2	3	4
5	6	7	8

Abbildung 12: Teil des Mobilitätstagebuches zur Erhebung der Straßenbewertung

So war es möglich, die zu Fuß zurückgelegten Teilwege später detailliert zu rekonstruieren und so den direkten Erfahrungsraum abzubilden und eine Route für den Walk Along zu wählen. Die Bewertung der durchlaufenen Straßen gab zudem einen Einblick in die Wahrnehmung des direkten Erfahrungsraums und diente als Anhaltspunkt für die Befragung während des Walk Alongs.

Um besser nachvollziehen zu können, wie die Bewertungen der Straßen zustande kommen, wurde abschließend nach den Gründen sowohl für die am besten als auch für die am schlechtesten bewertete Straße gefragt. Dies geschah anhand vorgegebener Antwortmöglichkeiten, mit der Möglichkeit für Mehrfachnennungen. Abbildung 13 zeigt exemplarisch einen Teil der Antwortmöglichkeiten. Der Rest ist in Anhang III zu finden. Die Antwortmöglichkeiten basieren auf den Erkenntnissen der in Kapitel 2.3 beschriebenen Gruppendiskussionen. Dabei konnten sowohl für die am besten als auch für die am schlechtesten bewertete Straße Dinge vermerkt werden, die als besonders gut oder als besonders schlecht empfunden wurden.

Besonder gut weil		Besonders schlecht weil	
<input type="radio"/>	Breiter Gehweg	<input type="radio"/>	Schmaler Gehweg
<input type="radio"/>	Ebener Gehweg	<input type="radio"/>	Unebener Gehweg
<input type="radio"/>	Freier Gehweg	<input type="radio"/>	Zugestellter oder - geparkter Gehweg (auch
<input type="radio"/>	Verkehrsberuhigte Zone	<input type="radio"/>	Viel Verkehr
<input type="radio"/>	Verkehrinsel	<input type="radio"/>	Keine Verkehrinsel
<input type="radio"/>	Zebrastreifen	<input type="radio"/>	Keine Zebrastreifen

Abbildung 13: Teil des Mobilitätstagebuchs zur Begründung der Straßenbewertung

Gemäß den Erkenntnissen aus der Studie Mobilität in Deutschland von 2008 wurde von durchschnittlich drei Wegen pro Tag ausgegangen (Follmer et al. 2010: 29). Wie Hillnhütter (2016: 8) am Beispiel der ÖPNV-Nutzung gezeigt hat, werden fast die Hälfte aller Teilwege zu Fuß zurückgelegt. Deswegen wurde für jeden Weg ein Maximum von sieben zu Fuß zurückgelegten Teilwegen eingeplant. Das bedeutet, das Tagebuch beinhaltete für sieben Tage pro Tag drei Wege mit jeweils sieben zusätzlichen Seiten für die Fußwege. Damit umfasste es ohne die schriftlichen Instruktionen 84 beidseitig bedruckte Seiten. Wie in Kapitel

4.2.3 näher erläutert, war dieser Umfang mit einer der Gründe dafür, dass das Mobilitätstagebuch im Laufe der Erhebung aus dem Erhebungskonzept entfernt wurde.

Nach sieben Tagen wurde das Tagebuch bei den Befragten zu Hause abgeholt und, wie in Kapitel 4.3.2 beschrieben, mithilfe von ArcGIS aufbereitet. So war es möglich, sämtliche zurückgelegten Wege nachzuvollziehen, die Fußwege zu rekonstruieren und einen ersten Überblick über die Wahrnehmung des direkten Erfahrungsraums zu verschaffen. Anhand dieser Erkenntnisse wurde eine Route für den Walk Along ausgewählt, die sich an den im Tagebuch vermerkten Fußwegen im näheren Wohnumfeld orientiert. Es wurde darauf geachtet, dass die Route nur Strecken beinhaltet, die auch im Tagebuch vermerkt waren, dass kein Abschnitt doppelt gegangen wird und dass möglichst viele der als besonders gut beziehungsweise besonders schlecht bewerteten Straßenabschnitte enthalten waren. Kinney (2017: 1f) zufolge, die bei Walking-Interviews zwischen solchen mit vorgegebener Route und solchen mit von den Befragten gewählten Routen unterscheidet, handelt es sich hierbei um eine Mischform. Zwar wird die Route im Vorhinein festgelegt, es handelt sich aber um die Alltagswege der Befragten, die diese durch ihre Bewertungen im Mobilitätstagebuch indirekt auswählen. Es handelt sich somit um eine von dem in Kapitel 4.1.5 erläuterten Verständnis von Walk Alongs leicht abweichende Variante, da die gemeinsame Begehung zwar in einer den Befragten bekannten Umgebung stattfindet, diese die Route aber nur indirekt auswählen. Zudem bestand jederzeit die Möglichkeit, die Route den Erzählungen der Befragten anzupassen. Wenn beispielsweise bestimmte Straßen, die nicht im Tagebuch vermerkt waren oder andere raumbezogene Besonderheiten außerhalb der geplanten Route Erwähnung fanden und diese im zeitlichen Rahmen fußläufig erreichbar waren, konnte der geplante Weg entsprechend angepasst werden.

Die Erzählungen während des Walk Alongs sollten vornehmlich durch den Raum strukturiert werden. Um längeren Gesprächspausen und Ausschweifungen vorzubeugen, wurde eine Art personalisierter Leitfaden aus den Erkenntnissen des aufbereiteten Mobilitätstagebuchs abgeleitet. Es wurde notiert, welche Straßen als besonders gut beziehungsweise besonders schlecht bewertet wurden und welche Eigenschaften in der Begründung dieser Bewertung angekreuzt wurden. Falls dies nicht von selbst geschah, konnten so gezielt Dinge angesprochen werden, die Befragten im Kontext des Zufußgehens von Bedeutung waren. Wie auch bei den mobilitätsbiografischen Interviews wurden die Gespräche für die spätere Transkription digital aufgezeichnet. Diesmal kamen allerdings zwei Diktiergeräte zum Einsatz, von denen eines der Interviewer und das andere die Befragten bekamen. An jedes Diktiergerät wurde ein Ansteckmikrofon mit Windschutz

angeschlossen, das am Kragen von Hemd, Pullover oder Jacke befestigt wurde. Die separat aufgezeichneten Tonspuren wurden anschließend mit Audacity zusammengesetzt und in einer Datei gespeichert, die im Anschluss transkribiert wurde. Wie schon die mobilitätsbiografischen Interviews wurden auch sämtliche Walk Alongs vom Autor der vorliegenden Arbeit durchgeführt.

4.2.2 Auswertungsdesign

Wie in Kapitel 4.1.7 ausführlich begründet, orientiert sich die Auswertung der erhobenen Daten an der auf der Grounded-Theory-Konzeption von Strauss und Corbin (1998) basierenden Situationsanalyse nach Clarke (2012). Das grundlegende Konzept eines iterativ-zyklischen Vorgehens mit theoretischem Sampling und dem Ziel der theoretischen Sättigung, musste in der forschungspraktischen Umsetzung allerdings den Gegebenheiten im FANS-Projekt, in dessen Rahmen die Datenerhebung und -auswertung stattfand, angepasst werden. Da Clarke (2012) mit der Situationsanalyse vor allem auf die Untersuchung von Praktiken abzielt und sich vom erkennenden Subjekt eher ab- und stattdessen Organisationen zuwendet, war es zudem notwendig, die von ihr beschriebenen Maps zur Datenanalyse, insbesondere die der sozialen Welten, dem zugrunde liegenden Erkenntnisinteresse anzupassen. Bezugnehmend auf die Ausführungen in Kapitel 4.1.7, werden im Folgenden das Erhebungsdesign beschrieben und die Anpassungen gegenüber den ursprünglichen Konzeptionen von Strauss und Corbin (1998), sowie Clarke (2012) erläutert. Anders als beim Erhebungsdesign hat sich das Auswertungsdesign im Laufe des Forschungsprozesses nicht geändert. Die folgenden Beschreibungen beziehen sich dementsprechend auf die tatsächliche Umsetzung und den gesamten Forschungsprozess.

Strauss und Corbin (1998: 7) richten ihr Werk ausdrücklich an Forschende, die an induktiv-qualitativer Forschung interessiert sind und die Auswertung qualitativer Daten lernen möchten. Zugleich verweisen sie aber auch darauf, dass es sich bei ihren Ausführungen nicht um eine konkrete Anleitung handelt, sondern vielmehr um Richtlinien zur Orientierung (ebd.: 257). Dementsprechend erfordert die Umsetzung dieser Leitlinien häufig eine Anpassung an die forschungspraktischen Gegebenheiten (Truschkat et al. 2011: 354). Diese waren bei der vorliegenden Arbeit hauptsächlich bestimmt durch die Rahmenbedingungen des FANS-Projekts und dem Ziel, eine Monografie zur Erlangung des Doktorgrades anzufertigen. Bei Drittmittelprojekten wie dem FANS-Projekt und Promotionsvorhaben sind es vor allem die zeitlichen Restriktionen, die sich auf das theoretische Sampling und die theoretische Sättigung auswirken (ebd.: 370). Während das Promotionsvorhaben und dessen Finanzierung den gesamtzeitlichen Rahmen absteckte, gaben die im Projektplan festgelegten Arbeitspakete den zeitlichen Rahmen für das Erreichen bestimmter Meilensteine vor und verlangten nach einer

strukturierten und interdisziplinär kommunizierbaren Ausgestaltung. Truschkat et al. (2011: 371) zufolge ist es unter solchen Umständen legitim, von den idealtypischen Leitlinien der Grounded Theory abzuweichen, sofern dies entsprechend reflektiert und kommuniziert wird und die Datenerhebung der Auswertung nicht als abgeschlossen vorangestellt und so gänzlich von dieser getrennt wird. Ausgehend von diesen Überlegungen wurde beschlossen, nicht nach jeder Befragung die Daten aufzubereiten und auszuwerten, sondern dies, wie in Tabelle 4 dargestellt, immer erst nach jeder fünften Erhebung durchzuführen. So war es möglich, durch paralleles Erheben Zeit zu sparen. Auch die größtenteils extern durchgeführte Transkription der Interviews war dadurch leichter zu organisieren. Dennoch wurden Erhebung und Auswertung nicht gänzlich getrennt, der zirkuläre Charakter blieb erhalten und die Akquise der Teilnehmenden sowie das Forschungsdesign konnten in regelmäßigen Abständen an neue Erkenntnisse angepasst werden.

Ein weiteres potenzielles Problem bei der forschungspraktischen Umsetzung des theoretischen Samplings, auf das Truschkat et al. (2011: 370) verweisen, ist der Feldzugang. Denn ausgehend von der komparativen Analyse (Glaser und Strauss 1967: 21) ist es das Ziel des theoretischen Samplings, gewonnene Erkenntnisse anhand ähnlicher beziehungsweise abweichender Vergleichsfälle zu erhärten (Truschkat et al. 2011: 367). Dementsprechend ist es notwendig, die in Abhängigkeit von den bisherigen Erkenntnissen passenden Vergleichsfälle ausfindig zu machen. Dies gestaltet sich bei älteren Zufußgehenden insofern als schwierig, da die Gruppe der älteren Menschen sehr heterogen ist (Oswald 2008: 3) und das Zufußgehen die am meisten verbreitete Art der Fortbewegung darstellt (Reid 2008: 105). Dementsprechend ist die Bandbreite möglicher Fälle und damit einhergehend auch die der gesuchten Vergleichsfälle unüberschaubar groß. Zudem hat Kapitel 2.1.3 gezeigt, dass das Alter allein keine Rückschlüsse auf die Gesundheit oder andere Eigenschaften und Merkmale eines Individuums zulässt und auch keinen Hinweis auf die Einstellung des Subjekts gibt. So war aus den in Kapitel 2.1.3 genannten Gründen ein Mindestalter von 65 Jahren zwar die Voraussetzung für die Teilnahme an der Erhebung. Um aber Menschen mit spezifischen Eigenschaften ausfindig zu machen, die sich als Vergleichsfall eignen, wäre es notwendig gewesen, detaillierte und immer wieder neu formulierte Anzeigen für die Probandenakquise zu schalten.

Da dies sehr zeitaufwändig und nur schwer mit der parallelen Erhebung von mehreren Befragten vereinbar gewesen wäre, wurde der Wohnort als Hauptkriterium für das theoretische Sampling ausgewählt. So war es möglich, mittels einheitlicher Anzeigen schnell genügend passende Teilnehmende für die jeweilige Erhebungsrunde zu finden. Wie Tabelle 4 zeigt, unterscheiden sich die Befragten

darüber hinaus noch hinsichtlich weiterer Eigenschaften, die sich im Laufe der Erhebung als relevant herausgestellt haben und die im Rahmen der Akquise beim Erstkontakt abgefragt wurden. Der Vergleich bezog sich dann entsprechend auf Menschen mit verschiedenen sozialen und körperlichen Voraussetzungen, mit ähnlichem oder voneinander abweichendem Wohnumfeld. Im Rahmen der in Tabelle 4 vermerkten Vergleichskriterien kam es insofern zu einer theoretischen Sättigung, als dass die letzten fünf Erhebungen vor allem zu einer Schärfung und Vertiefung des hierarchisch aufgebauten Kategoriensystems führten, aber keine neuen Kategorien zutage förderten, die eine weitere Erhebungsrunde gerechtfertigt hätten oder an denen sich die weitere Akquise hätte ausrichten können. Sonderfälle, wie beispielsweise Erhebung 9, bei der eine Dame aus Spandau befragt wurde, deren fußläufiger Radius aufgrund von Schwindelanfällen und der abgelegenen Wohnlage stark eingeschränkt war, die aber schon seit Langem in einer gartenstadtähnlichen, barrierefreien Mehrgenerationensiedlung lebt, auf deren Gelände sie sich frei bewegen und versorgen kann, lassen die Bandbreite an möglichen Fällen, die die Gruppe der älteren Zufußgehenden umfasst, erahnen. Einerseits ist es schwer, ähnliche Fälle für einen Vergleich zu akquirieren, andererseits verdeutlicht dieses Beispiel, dass sicherlich weitere Sonderfälle existieren, auf deren Existenz in den erhobenen Daten kein Hinweis zu finden war, deren Befragung aber neue Impulse für das weitere Vorgehen hätte geben können. Es ist somit nicht auszuschließen, dass trotz einer weitestgehenden theoretischen Sättigung bestimmte Aspekte der fußläufigen Mobilität älterer Menschen unberücksichtigt blieben.

Das theoretische Sampling und die theoretische Sättigung sind grundlegende Konzepte einer Grounded-Theory-basierten Vorgehensweise, die sich bei Glaser und Strauss (1967), bei Strauss und Corbin (1998) und bei Clarke (2012) wiederfindet. Gleiches gilt für das offene Kodieren, das bei der Situationsanalyse der Anwendung der verschiedenen Maps vorausgehen sollte (ebd.: 122). Grundlage für das offene Kodieren waren die transkribierten Interviews und anfänglich auch die zu Karten aufbereiteten Daten der Mobilitätstagebücher. Zur besseren Handhabung der Datenmenge wurden die Transkripte und Karten zur computergestützten Analyse in MAXQDA geladen und damit ausgewertet. Den Ausführungen von Strauss und Corbin (1998: 61) folgend, wurden, begleitet durch das Schreiben von Memos, Fragen an die Daten gestellt und so nach Konzepten gesucht, die dann durch Vergleiche zu abstrahierten Kategorien zusammengefasst wurden. Eine stringente Trennung zwischen Konzepten und Kategorien nehmen Strauss und Corbin (1998) nicht vor. Häufig auch als Kodes bezeichnet, unterscheiden sie sich höchstens hinsichtlich des Abstraktionsniveaus und zielen beide darauf ab, die in den Daten enthaltenen Phänomene abstrakter und prägnanter wiederzugeben (Muckel 2011: 338). Da bei der Inhaltsanalyse nach Gläser und

Laudel (2010), die zur Auswertung der in Kapitel 2.3 beschriebenen Gruppendiskussionen verwendet wurden, von Kategorien die Rede ist, wird dieser Ausdruck auch im Folgenden verwendet.

Um die theoretische Sensibilität zu erhöhen, wurde, wie von Muckel (2011: 342) vorgeschlagen und in Abbildung 14 exemplarisch dargestellt, das Memoschreiben mit dem offenen Kodieren derart verbunden, dass die aus den Daten abgeleiteten Kategorien Teil der Memos waren. Das Beispiel zeigt, wie die farblich hervorgehobenen Kategorien anhand der Aussage der Befragten über das Memo miteinander in einen Zusammenhang gestellt wurden. Neben dem Aufdecken von inhaltlichen Zusammenhängen ermöglicht es diese Vorgehensweise zudem, Vergleiche zwischen Kategorien, verschiedene Arten von Vorwissen und erste Interpretationen beziehungsweise Mutmaßungen mit den entsprechenden Textstellen zu verbinden. Die Kategorien wurden entweder *in vivo*, also wortwörtlich, aus den Daten übernommen (Strauss und Corbin 1998: 69), durch freies Assoziieren gebildet (Muckel 2011: 342) oder in Anlehnung an das theoretische Vorwissen generiert.

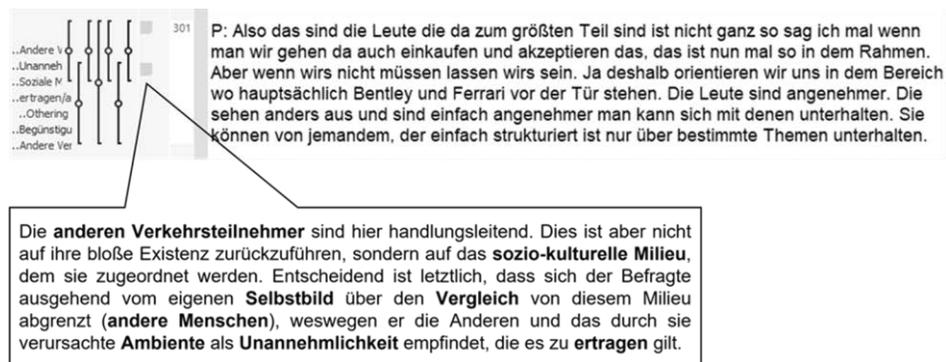


Abbildung 14: Beispiel für das Memoschreiben in MAXQDA

Daten, beispielsweise in Form von Textpassagen, konnten dabei mehreren Kategorien zugeordnet werden. Dem Verständnis von Konzepten und Kategorien als unterschiedlich abstrakte Zusammenfassung von in den Daten enthaltenen Phänomenen folgend, wurde ein hierarchisches Kategoriensystem entwickelt. Dabei wurden ähnliche Konzepte zu Kategorien beziehungsweise später Kategorien zu Überkategorien zusammengefasst, um das Abstraktionsniveau und somit die theoretische Dichte zu erhöhen. Ein zusätzlicher Vorteil war, dass dadurch

bestimmte Daten schneller auffindbar und Überarbeitungen des Kategoriensystems oder einzelne Kategorien leichter umsetzbar waren. Dies war notwendig, da der Prozess des offenen Kodierens über den gesamten Zeitraum der Erhebung und Auswertung andauerte und dementsprechend immer wieder neue Kategorien hinzukamen, alte umbenannt oder verworfen und somit kontinuierlich Veränderungen vorgenommen wurden.

Die Umsetzung der Situationsmaps basiert weitestgehend auf den in Kapitel 4.1.7 beschriebenen Ausführungen von Clarke (2012: 121ff). Dabei waren das hierarchische Kategoriensystem, das Zuordnen gleicher Kategorien zu verschiedenen Überkategorien und das mehrfache Kategorisieren von Textstellen hilfreich. Dadurch war es möglich, neben den weiter unten näher erläuterten theoretischen Verbindungen, direkte und inhaltliche Verbindungen zwischen den Kategorien herzustellen. Ebenso war es durch die Unterkategorien einer bestimmten Kategorie möglich, die darin enthaltenen Zusammenhänge aufzuschlüsseln. Abbildung 15 veranschaulicht dies exemplarisch für die aus der Textpassage von Abbildung 14 abgeleiteten Kategorien ‘Vergleich’, ‘andere Verkehrsteilnehmende’, ‘soziokulturelle Milieus’, ‘Ambiente’ ‘mit anderen Menschen’, ‘Selbstbild’ und weiteren, damit in Verbindung stehenden Kategorien.

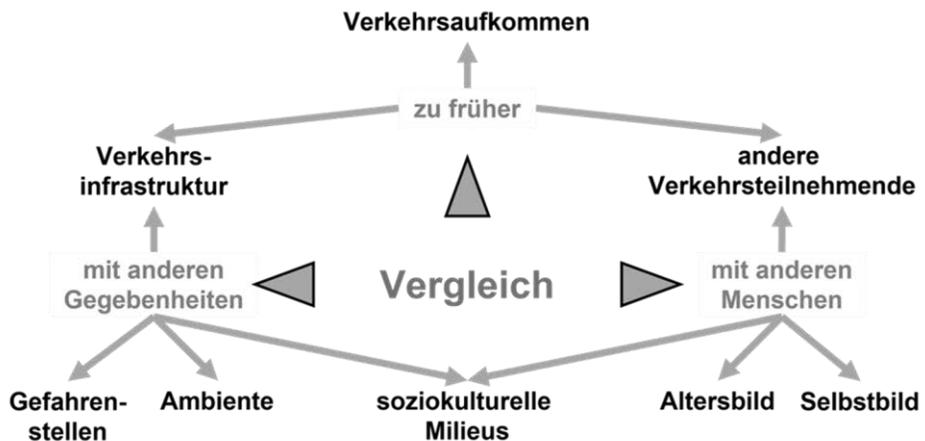


Abbildung 15: Beispiel für die Verbindungen zwischen den Unterkategorien einer Kategorie

‘Vergleich’ ist in diesem Beispiel die Kategorie der höchsten Hierarchieebene, deren Unterkategorien ‘mit anderen Gegebenheiten’, ‘zu früher’ und ‘mit anderen Menschen’ sind. Diese haben wiederum Unterkategorien, über die sie teilweise miteinander in Verbindung stehen. So sind beispielsweise die beiden Kategorien ‘mit anderen Gegebenheiten’ und ‘mit anderen Menschen’ über die Unterkategorie ‘soziokulturelle Milieus’ verbunden. Den potenziellen Elementen einer Situation nach Clarke (2012: 128) zufolge, ist ‘mit anderen Gegebenheiten’ den räumlichen Elementen und ‘mit anderen Menschen’ den diskursiven Konstruktionen zuzuordnen. ‘Soziokulturelle Milieus’ sind beides, da sie sowohl diskursiv konstruiert als auch räumlich verortet sind. Hier zeigt sich, dass das ‘Selbstbild’ und die damit einhergehende Zugehörigkeit zu einem ‘soziokulturellen Milieu’ sich räumlich niederschlägt und dadurch raumbezogenes Handeln beeinflussen kann.

Wie in Kapitel 4.1.7 erläutert, stehen bei Clarke (2012) durch den Bezug zu Strauss (2010) und Foucault (2002) Organisationen und nicht das erkennende Subjekt im Fokus. Dies wird insbesondere bei der Map sozialer Welten und Arenen deutlich, die Clarke (2012: 164) selbst als eine Form der Organisationsanalyse bezeichnet. Da in der vorliegenden Arbeit die subjektive Wahrnehmung im Zentrum des Erkenntnisinteresses steht, die Gruppe der älteren Menschen sehr heterogen ist (Oswald 2008: 3) und ältere Zufußgehende, wenn überhaupt, nur in sehr geringem Maße organisiert sind, war es notwendig, die Map sozialer Welten und Arenen entsprechend anzupassen. In ihren Praxisbeispielen zu Maps sozialer Welten und Arenen ordnet Clarke (bspw.: 156) soziale Welten um eine zentrale Arena an. In Arenen finden Strauss (2010: 226) zufolge Auseinandersetzungen zwischen oder innerhalb sozialer Welten statt. Clarke (2012) fokussiert ihre Betrachtung damit auf die konflikthafter Aushandlungsprozesse sozialer Welten, aus denen die Situationen hervorgehen. Da es in der vorliegenden Arbeit aber nicht primär um die Konstitution der Situation, sondern um deren subjektive Wahrnehmung geht, wurden die älteren Zufußgehenden in das Zentrum gerückt. Strauss (2010: 213) folgend, dass Menschen Teil mehrerer sozialer Welten sind, war das Ziel, zu zeigen, welchen sozialen Gruppen sich die Befragten zugehörig fühlen, um so etwas über ihr Selbstbild zu erfahren. Um diese sozialen Welten herum wurden weitere angeordnet, die den Befragten zufolge relevant für das Zufußgehen sind. Da Clarke (2012: 102) explizit auf die Berücksichtigung nichtmenschlicher Elemente verweist, wurden diese ebenfalls in der Map vermerkt.

Die Verbindung zwischen den sozialen Welten, denen sich die Befragten zugehörig fühlen und anderen von diesen als relevant erachteten sozialen Welten sowie nichtmenschlichen Elementen, wurde über verschiedene Arenen hergestellt. Die darin stattfindenden konflikthafter Aushandlungen ereignen sich Strauss

(2010: 225f) zufolge zwischen Individuen oder Gruppen von Individuen und sind Auslöser für das Hinterfragen und Reflektieren bestehender Routinen. Aushandlungen sind eine mögliche Form der Interaktion, die sich auf das Zwischenmenschliche beschränkt. Interaktion als Überbegriff kann dagegen auch auf nichtmenschliche Elemente angewendet werden. Dementsprechend wird Arena in der vorliegenden Arbeit nicht als Ort der Aushandlung, sondern allgemeiner als Ort der Interaktion verstanden. Da im Hinblick auf die subjektive Wahrnehmung die Unterbrechung und Reflexion von Routinen interessiert, liegt der Fokus auf Störungen, die Esser (2005a: 7), bezugnehmend auf Garfinkel (2002), als Ursache für die Unterbrechung von Routinen ansieht. Wie die Krisenexperimente von Garfinkel (1964) zeigen, können solche Störungen konflikthafte Aushandlungen von Situationen und somit Interaktionen sein (ebd.: 230) oder aber übergeordnete Ereignisse ohne direkten Bezug zu einer bestimmten Situation (ebd.: 249). Für die Map sozialer Welten und Arenen waren aber nur solche Störungen mit Bezug zur Interaktion relevant, die sich entsprechend in den Arenen abbilden ließen. Neben konflikthafte Auseinandersetzungen sind Probleme beim Queren der Straße aufgrund erhöhter Bordsteine oder das Stolpern über eine unebene Gehwegplatte weitere Beispiele für interaktionsbasierte Störungen, die in diesem Zusammenhang relevant sind.

Die Umsetzung der Positionsmaps folgt schließlich wieder weitestgehend der in Kapitel 4.1.7 beschriebenen Konzeption von Clarke (2012: 165ff), wurde aber entsprechend der soeben erläuterten Anpassung der Maps sozialer Welten und Arenen ergänzt. Bei Clarke (2012: 166) dienen die Positionsmaps nicht der Darstellung von Individuen oder Gruppen, sondern von Einstellungen gegenüber bestimmten Elementen einer Situation. Dies ist für die vorliegende Arbeit insofern relevant, als damit im weitesten Sinne auch die Wahrnehmung der Situation mitberücksichtigt wird. Wie die Ausführungen zu den Maps sozialer Welten und Arenen gezeigt haben, ist aber auch das Zugehörigkeitsgefühl zu einer oder mehreren sozialen Gruppen relevant. Gerade weil Positionsmaps sich gut dafür eignen, Widersprüche aufzudecken (ebd.: 166), sind sie im Hinblick auf die heterogene und nur mäßig organisierte Gruppe älterer Zufußgehender von Bedeutung. Sie wurden also nicht nur eingesetzt, um die verschiedenen Einstellungen zu ergründen, sondern auch um die teilweise widersprüchliche Selbstpositionierung der Befragten zu untersuchen. An der Umsetzung, die unterschiedlichen Positionen in ein Koordinatensystem einzutragen, hat dies nichts geändert.

4.2.3 Forschungsprozess

Der Forschungsprozess beinhaltet, neben dem in den vorangegangenen Kapiteln beschriebenen methodischen Vorgehen, auch die in Kapitel 2 dargelegte Herleitung der Forschungsfragen und das Erarbeiten des in Kapitel 3.3.2 erläuterten

theoretischen Rahmens. Im Ganzen gleicht sein Ablauf weitestgehend der Struktur der vorliegenden Arbeit. Zuerst wurden die Forschungsfragen hergeleitet und im Zuge dessen ein Verständnis und eine erste Konzeption der fußläufigen Mobilität älterer Menschen erarbeitet. Ausgehend davon wurde die Arbeit anschließend theoretisch verortet. Unter Berücksichtigung verschiedener theoretischer Konzepte wurden das Modell der soziologischen Erklärung nach Esser (1999) und der subjektive Raum nach Werlen (1997) zum theoretischen Rahmen zusammengeführt. Die daran anknüpfenden methodologischen Grundannahmen waren die Grundlage für die Wahl der Methodik, deren forschungspraktische Umsetzung an das Erkenntnisinteresse und die Rahmenbedingungen angepasst wurde. Im Folgenden wird dieser abschließende Prozess kurz beschrieben, um die Entwicklung des Erhebungsdesigns nachvollziehbar zu machen, einen Überblick über die Befragten zu geben, aufgetretene Unregelmäßigkeiten aufzuzeigen und so eine Vorstellung von der forschungspraktischen Ausgestaltung im Feld zu vermitteln. Die Nummerierung der Erhebungen erfolgte mit Ausnahme von Erhebung 6 chronologisch in der Reihenfolge, in der die Befragten kontaktiert wurden. Dies entspricht weitestgehend auch der Chronologie, in der die Erhebungen stattfanden, außer bei Erhebung 2 und 3, die aufgrund terminlicher Verschiebungen später als ursprünglich angedacht gestartet waren.

Tabelle 4 gibt einen Überblick über den Verlauf des Erhebungsprozesses und ausgewählte Eigenschaften der Befragten. Aus den in Kapitel 2.1.3 erläuterten Gründen wurde das Mindestalter für die Teilnahme an der Erhebung auf 65 Jahre festgelegt. Ansonsten wurden im Rahmen des theoretischen Samplings neben dem Wohnort weitere Eigenschaften, wie Geschlecht, Haushaltsgröße oder körperliche Einschränkungen beim Gehen, zusätzlich bei der Akquise mitberücksichtigt. In einem ersten Pretest, hier als Pretest 0 bezeichnet, wurde die erste Konzeption des Erhebungsdesigns mit einer Kollegin aus dem FANS-Projekt getestet. Da die Kollegin über den Geburtsjahrgang eindeutig zu identifizieren wäre, wurde aus Datenschutzgründen darauf verzichtet, diese und weitere Eigenschaften in Tabelle 4 aufzunehmen. Ziel dieses Vorab-Pretests war es, zu testen, ob das Design der mobilitätsbiografischen Interviews und der Walk Alongs auswertbare Erzählungen generiert und etwaige Probleme beim Ausfüllen des Mobilitätstagebuchs aufzudecken. Im Zuge dessen wurde beschlossen, das Einzeichnen mobilitätsrelevanter Lebensereignisse im Rahmen des mobilitätsbiografischen Interviews von der biografischen Erzählung zu trennen. Ursprünglich war geplant, die Befragten während des Einzeichnens zu den jeweiligen Lebensereignissen zu befragen. Dies stellte sich jedoch als wenig praktikabel heraus, da beim Einzeichnen die Konzentration verstärkt auf dem Erinnern des korrekten Zeitpunkts eines Ereignisses lag, was sich negativ auf die Erzählung auswirkte.

Tabelle 04: Überblick über die Befragten und deren für die Erhebung relevanten Merkmale

	Start der Erhebung	Tage im Tagebuch	Jahrgang	Geschlecht	Bezirk	Haushaltsgröße	körp. Gehbeschränkungen	Unfall
Pretest 0	03.04.2017	2		w				
1. Anpassung Erhebungsdesign								
Pretest 1	26.04.2017	2	1941	m	Charlottenburg	2	Blasenschwäche	nein
Pretest 2	28.04.2017	2	1948	w	Schöneberg	2	nein	nein
2. Anpassung Erhebungsdesign								
Erhebung 1	25.08.2017	7	1952	m	Charlottenburg	2	künstliche Kniegelenke	Vater verunfallt, Sturz
Erhebung 2	05.09.2017	7	1946	m	Charlottenburg	1	nein	Autounfall
Erhebung 3	31.08.2017	7	1942	w	Charlottenburg	1	nein	Sturz
Erhebung 4	30.08.2017	7	1951	w	Charlottenburg	1	nein	nein
Erhebung 5	05.06.2018	7	1935	m	Charlottenburg	1	Herz-Kammerflimmern	kleinere Autounfälle
Theoretisches Sampling								
Erhebung 6	20.06.2018	7	1948	w	Charlottenburg	1	nein	von Straßenbahn angefahren
Erhebung 7	25.06.2018	7	1942	m	Spandau	1	nein	nein
Erhebung 8	26.06.2018	0	1946	w	Spandau	2	u.a. Hallux Valgus	Ehemann verunfallt
Erhebung 9	10.07.2018	7	1939	w	Spandau	1	Schwindel	Sturz
Erhebung 10	20.07.2018	7	1952	w	Spandau	1	nein	Autounfall
3. Anpassung Erhebungsdesign und Theoretisches Sampling								
Erhebung 11	12.10.2018	0	1951	w	Lichtenberg	1	nein	von Motorrad angefahren
Erhebung 12	15.10.2018	0	1944	w	Lichtenberg	1	Gehirntumor	von Auto angefahren
Erhebung 13	17.10.2018	0	1945	m	Lichtenberg	1	nein	Autounfall
Erhebung 14	27.10.2018	0	1951	w	Lichtenberg	2	nein	nein
Erhebung 15	29.10.2018	0	1947	m	Bukow	1	eingeschränkte Beinmotorik	Autounfall
Finale Auswertung								

Außerdem wurde ersichtlich, dass ein fertig ausgefüllter Zeitstrahl hilfreich sein kann, um die Erzählung zu strukturieren und ein gezielteres Nachfragen zu ermöglichen. Für die Walk Alongs war zunächst vorgesehen, die Befragten während des Spaziergangs gezielt auf verkehrsinfrastrukturelle und andere räumliche Gegebenheiten anzusprechen, was allerdings keine Erzählungen generierte, sondern lediglich zu knapp formulierten Bewertungen führte. Daraufhin wurde eine

offenere Vorgehensweise gewählt und den Befragten die Freiheit eingeräumt, ihre Erzählungen eigenständig an der Umwelt auszurichten. Nur bei längerem Schweigen wurden gezielt Dinge aus dem Mobilitätstagebuch angesprochen, um die Erzählung wieder in Gang zu bringen. Das Mobilitätstagebuch selbst hat sich als praktikabel erwiesen und wurde nicht weiter angepasst.

Im Anschluss an diesen ersten Pretest wurden zwei weitere Pretests mit älteren Menschen durchgeführt, um das überarbeitete Erhebungsdesign an der Zielgruppe zu testen. Um Zeit zu sparen, wurde beschlossen, dass das Mobilitätstagebuch anstatt für sieben nur für zwei Tage ausgefüllt werden soll. Das mobilitätsbiografische Interview und der Walk Along wurden dagegen ohne Abstriche durchgeführt und anschließend auch transkribiert, um besser entscheiden zu können, ob die Erzählungen für eine Auswertung brauchbar sind. Dabei hat sich gezeigt, dass das überarbeitete Erhebungsdesign für die beabsichtigten Zwecke praktikabel ist und die erhobenen Daten die gewünschten Informationen in ausreichender Qualität liefern. Es wurden lediglich kleinere Anpassungen vorgenommen, um die Erhebung für den Interviewer und die Befragten zu erleichtern. So wurde beschlossen, für das Einzeichnen der Lebensereignisse unterschiedliche Farben zu verwenden, um die Übersichtlichkeit des fertig ausgefüllten Zeitstrahls zu erhöhen. Außerdem hat insbesondere Pretest 2 gezeigt, dass es sinnvoll ist, die Befragten vor Beginn der Interviews explizit darauf hinzuweisen, dass jederzeit Pausen gemacht werden können und dass als unangenehm empfundene Fragen nicht beantwortet werden müssen. Mit diesen Anpassungen entspricht das Erhebungsdesign dem Vorgehen, das in Kapitel 4.2.1 beschrieben wurde.

Nach dieser zweiten Anpassung wurde die Erhebung gestartet. Wie in Kapitel 4.2.1 erläutert, war der Wohnort das entscheidende Kriterium bei der Akquise der Befragten. Für die erste Erhebungsrunde wurde mit Charlottenburg ein innenstadtnaher Bezirk gewählt, der durch eine dichte Bebauung, Mehrfamilienhäuser, hohes Verkehrsaufkommen, eine gute ÖPNV-Anbindung und viele Möglichkeiten zum Einkaufen und für die Freizeitgestaltung geprägt ist. Sämtliche Befragten der ersten Erhebungsrunde wurden über eine Datenbank der TU Berlin akquiriert, in die sich ältere Menschen aus vorangegangenen Untersuchungen eingetragen hatten, um sich für weitere Studien zur Verfügung zu stellen. Für die zweite Erhebungsrunde wurde mit Spandau ein weniger dicht besiedelter Bezirk ausgewählt, mit teilweise fast schon ländlich anmutenden Strukturen, in denen Einfamilienhäuser mit Garten dominieren und immer wieder weitläufige Grünflächen zu sehen sind. Da in der Datenbank niemand aus Spandau war, wurde eine entsprechende Anzeige im Anzeigenblatt 'Spandauer Volksblatt' geschaltet.

Weitere aus dem theoretischen Sampling abgeleitete Kriterien für die Akquise waren gesundheitliche Einschränkungen, die Einfluss auf das Zufußgehen besitzen oder die Verwicklung in einen Unfall. Wurden die Einschränkungen der Befragten aus Erhebung 1 und 4 von diesen als wenig beeinträchtigend empfunden, wurde diesmal darauf geachtet, auch Menschen zu akquirieren, die sich aufgrund gesundheitlicher Probleme stark beim Gehen eingeschränkt fühlen. Auch sollten diesmal Menschen befragt werden, die beim Zufußgehen in einen Verkehrsunfall verwickelt waren. Da sich recht bald abzeichnete, diesbezüglich niemanden aus Spandau zu finden, wurde auf eine Dame aus Charlottenburg zurückgegriffen, die im Rahmen der Akquise angegeben hatte, dass dieses Kriterium erfüllt sei, sie aus terminlichen Gründen dann aber an der ersten Erhebungsrunde nicht teilnehmen konnte. Sie wurde dann als Erhebung 6 vor die bereits vereinbarten Termine von Erhebung 7 und 8 gesetzt.

Für die dritte Erhebungsrunde wurde Lichtenberg gewählt, ein Bezirk, der sich vom Rand des Zentrums bis an den Stadtrand erstreckt und somit eine diverse Siedlungs- und Verkehrsstruktur aufweist, die von innerstädtisch bis ländlich reicht. Auch hier wurde in einem regionalen Anzeigenblatt ein entsprechender Aufruf geschaltet. Dass die letzte Befragung mit jemandem aus Buckow stattgefunden hat, ist auf ein Missverständnis bei der Akquise zurückzuführen. Es handelt sich dabei um einen Randbezirk, der mit Spandau beziehungsweise dem am Stadtrand gelegenen Teil von Lichtenberg zu vergleichen ist. Die Verwicklung in einen Verkehrsunfall war, wie bei der zweiten Erhebungsrunde, wieder ein zusätzliches Kriterium. Außerdem sollte diesmal auch die Haushaltsgröße berücksichtigt werden, die sich in der bisherigen Analyse als relevant herausgestellt hat und sich bis dahin zu sehr auf Einpersonenhaushalte beschränkte. Bis auf Erhebung 14 war es allerdings nicht möglich, passende Menschen aus Mehrpersonenhaushalten ausfindig zu machen. Ebenfalls erfolglos war der Versuch, den bisherigen Frauenüberschuss etwas auszugleichen, da sich nicht genügend Männer auf die geschalteten Anzeigen meldeten. Dies war auch mit einer der Gründe, Erhebung 15 trotz des Missverständnisses in Bukow durchzuführen, um zumindest noch einen weiteren Mann in die Befragung zu integrieren. Sämtliche Befragte erhielten eine Aufwandsentschädigung von 12,00 € pro Stunde, wobei für die Tagebücher pro Tag eine Stunde zum Ausfüllen veranschlagt wurde.

Im Verlauf der Erhebungen hat sich schon recht früh gezeigt, dass das Ausfüllen des Mobilitätstagebuchs über sieben Tage problematisch ist. So wurde von den Befragten immer wieder rückgemeldet, dass das Ausfüllen sehr mühsam sei, und es kamen auch vermehrt Rückfragen aufgrund von Verständnisproblemen. Dementsprechend fehlerhaft waren die teilweise nur lückenhaft ausgefüllten Tagebücher. Auch stellte sich das Übertragen der Daten in ArcGIS als sehr zeitaufwändig

heraus, was oft nicht im Verhältnis zu den daraus gewonnenen Erkenntnissen stand. Als dann bei Erhebung 8 die Befragten aus körperlichen Gründen nicht in der Lage waren, das umfangreiche und dementsprechend schwere Tagebuch nach Hause zu transportieren, wurde entschieden, für die dritte Erhebungsrunde gänzlich darauf zu verzichten. Dementsprechend fand hier eine letzte Anpassung des Erhebungsdesigns statt, die neben dem Weglassen des Mobilitätstagebuchs vor allem die Walk Alongs betraf. War zuvor das aufbereitete Tagebuch die Grundlage für die Route des Walk Along, wurde die Routenwahl jetzt komplett den Befragten überlassen. Sie wurden lediglich zu Beginn des Spaziergangs gebeten, den Weg zur nächsten Einkaufsmöglichkeit zu zeigen, und der Rest des Weges ergab sich dann zumeist aus dem Gespräch und dem Wunsch der Befragten, bestimmte Orte und Gegebenheiten zeigen zu wollen. Das Weglassen des Mobilitätstagebuchs war außerdem möglich, da die vorangegangenen Befragungen gezeigt hatten, dass den Befragten die Thematik derart wichtig war und sie zusätzlich durch das mobilitätsbiografische Interview zum Reflektieren ihrer Fußwege angeregt waren, sodass Nachfragen zur Überbrückung von Gesprächspausen oder Hinweise auf Nennungen aus dem Mobilitätstagebuch nicht notwendig waren.

Da die Tagebücher somit auch nicht weiter ausgewertet wurden und sich die anderen beiden Methoden nur geringfügig verändert haben, wurde beschlossen, die Pretests 1 und 2 mit in die Auswertung aufzunehmen. Die mobilitätsbiografischen Interviews und die Walk Alongs verliefen in beiden Pretests und den 15 Erhebungen annähernd gleich. Abweichungen bei den mobilitätsbiografischen Interviews gab es bei Erhebung 9. Dieses wurde im Gegensatz zu den anderen nicht in einem Raum der TU Berlin geführt, sondern bei der Befragten zu Hause, da es ihr aus körperlichen Gründen nicht möglich war, bis nach Charlottenburg zu fahren. Abweichungen bei den Walk Alongs gab es witterungsbedingt bei Erhebung 4, bei der ein starker Regenschauer eine längere Pause in einem Café erzwang, und bei Erhebung 8, bei der aufgrund großer Hitze eine längere Pause auf einer Parkbank im Schatten notwendig war. Die Gespräche während der Pausen wurden nicht aufgezeichnet. Bei Erhebung 7 wurde auf Wunsch der Befragten ebenfalls eine Pause in einem Biergarten eingelegt. Auch hier wurde das Gespräch während der Pause nicht aufgezeichnet. Schließlich verlief die Route bei Erhebung 13 etwas anders als bei den sonstigen Erhebungen, da der Befragte sich bereits vor Beginn eine Route zurechtgelegt hatte, die ansonsten zur Ertüchtigung genutzt wird und die größtenteils durch einen weitläufigen Park verlief. Da die Route entsprechend abwechslungsarm war und die Umgebung beziehungsweise der Raum weniger Anreizpunkte für die Erzählung lieferte, musste etwas mehr nachgefragt werden. Dennoch war das Interview informativ und aufschlussreich und konnte für die Analyse genutzt werden.

4.3 Erhobene Daten

Die beiden folgenden Kapitel geben einen Überblick über die Struktur der erhobenen Daten (Kapitel 4.3.1) und deren Aufbereitung und Auswertung durch das offene Kodieren und die Erstellung der verschiedenen Maps im Rahmen der Situationsanalyse (Kapitel 4.3.2). Insbesondere Kapitel 4.3.2 dient dabei als Grundlage für die in Kapitel 5 dargestellten Ergebnisse und liefert bereits erste Einblicke in die aus den Daten gewonnenen Erkenntnissen.

4.3.1 Datenstruktur

Während Tabelle 4 einen Überblick über ausgewählte Eigenschaften der Befragten und den Ablauf des Erhebungsprozesses gibt, zeigt Tabelle 5 die Struktur der erhobenen Daten, die im Folgenden näher erläutert wird. Das Ziel ist es, ein Verständnis für die vorhandenen Daten zu vermitteln, die neben den im Rahmen der Herleitung der Forschungsfragen in Kapitel 2 gewonnenen Erkenntnisse und den theoretischen Vorüberlegungen aus Kapitel 3 die dritte Säule der zu erarbeitenden gegenstandsbezogenen Theorie darstellen.

Tabelle 05: Überblick über die erhobenen Daten der Hauptstudie

	Biografische Interviews			Walk Alongs			Mobilitätstagebuch	
	Dauer	Seiten	Transkription	Dauer	Seiten	Transkription	Tage	Wege
Pretest 1	01:51	28	Autor	01:17	20	Autor	2	2
Pretest 2	01:28	37	Daniela Freund	01:13	14	Autor	2	4
Erhebung 1	01:41	53	Daniela Freund	01:28	42	Daniela Freund	7	9
Erhebung 2	01:46	38	Daniela Freund	01:14	36	Daniela Freund	7	8
Erhebung 3	01:35	51	Daniela Freund	01:17	52	Daniela Freund	7	7
Erhebung 4	01:39	17	Autor	01:24	14	Autor	7	8
Erhebung 5	01:22	38	Daniela Freund	00:44	23	Daniela Freund	7	8
Erhebung 6	01:36	20	Autor	01:37	56	Daniela Freund	7	7
Erhebung 7	01:31	41	Autor	01:45	52	Daniela Freund	7	9
Erhebung 8	01:34	39	Daniela Freund	01:34	50	Daniela Freund	0	0
Erhebung 9	01:26	47	Daniela Freund	01:06	39	Fonoskript	7	9
Erhebung 10	01:11	37	Fonoskript	00:45	27	Fonoskript	7	10
Erhebung 11	01:24	42	Fonoskript	01:18	41	Fonoskript	0	0
Erhebung 12	01:07	39	Fonoskript	01:01	38	Fonoskript	0	0
Erhebung 13	01:47	44	Fonoskript	01:41	46	Fonoskript	0	0
Erhebung 14	01:06	49	Fonoskript	01:24	39	Fonoskript	0	0
Erhebung 15	01:21	35	Fonoskript	01:23	40	Fonoskript	0	0

Auf die Zahl und Dauer der geführten Interviews wird eingegangen, zudem wird der Umfang der Mobilitätstagebücher aufgezeigt. Dabei wird deutlich, dass trotz der im Vergleich zu quantitativ dominierten Erhebungen geringen Fallzahl eine Fülle an Daten erhoben wurde, die eine tiefgreifende Analyse der fußläufigen Mobilität älterer Menschen ermöglicht. Zusammen mit Pretest 1 und 2 wurden insgesamt 17 Erhebungen durchgeführt. Die Dauer der mobilitätsbiografischen Interviews lag dabei zwischen etwas mehr als einer Stunde und knapp zwei Stunden. Die durchschnittliche Dauer pro Interview betrug in etwa 90 Minuten, und alle Interviews zusammen dauerten in etwa 25,5 Stunden. Bei den Walk Alongs lag die Spanne zwischen 45 Minuten für das kürzeste und 105 Minuten für das längste Interview. Im Schnitt dauerten die Spaziergänge in etwa 75 Minuten und summieren sich insgesamt auf etwas über 22 Stunden. Unterbrechung aufgrund von Regen, großer Hitze oder Toilettenpausen wurden dabei nicht zur Gesamtdauer der Interviews mitgezählt.

Bis auf wenige Ausnahmen wurde die Transkription ausgelagert und von den beiden Firmen 'Büro- und Schreibservice Daniela Freund' und 'Fonoskript' durchgeführt. Dabei kamen leicht voneinander abweichende Transkriptionsstile zum Einsatz, die aber keinen Einfluss auf die Analyse der Daten hatten. Wichtig für die Analyse war, dass die Transkripte den Inhalt des Gesagten korrekt wiedergeben. Eine wortgetreue Niederschrift war nicht notwendig, da Pausen, Versprecher, Wiederholungen oder Ähnliches nicht Teil der Analyse waren. Der Transkriptionsstil unterscheidet sich also vor allem im Grad der sprachlichen Glättung und anhand zusätzlicher Details, wie dem Vermerken von Betonungen oder anderen Besonderheiten bei der Aussprache. Unverständliche Passagen wurden bei allen Transkripten entsprechend vermerkt. Da die Transkripte schon aufgrund ihres Umfangs von weit über 1.000 Seiten kein Teil der Veröffentlichung sind, wurden diese nicht anonymisiert. Nur bei den exemplarischen Exzerpten in Kapitel 5.1 wurden die Textstellen, die Rückschlüsse auf die Identität ermöglichen, entsprechend herausgelassen. Das betrifft sämtliche Namen, sowie detaillierte Zeit- und Ortsangaben.

Außer bei Pretest 1 und 2 wurden die Mobilitätstagebücher für sieben Tage geführt, bei der Erhebung 8 ausgesetzt und für die Erhebungen 11 bis 15 gänzlich gestrichen. Die Gründe dafür wurden in Kapitel 4.2.3 bereits ausführlich erörtert. Im Schnitt legten die Befragten 1,35 Wege pro Tag zurück, was sich insgesamt für alle Befragten und sämtliche Tage auf 81 Wege aufsummiert. In Kapitel 4.3.2 wird nachfolgend näher erläutert, wie die Daten aus den Tagebüchern aufbereitet wurden. Abbildung 16 zeigt exemplarisch, wie die damit angefertigten Karten aussehen. Da die Mobilitätstagebücher aus den genannten Gründen nicht weiter

eingesetzt und deswegen auch nicht Teil der Analyse waren, wird an dieser Stelle auch nicht detaillierter auf die Struktur der damit erhobenen Daten eingegangen.

4.3.2 Datenaufbereitung, Kodierung und Maps

Die bereits im vorangegangenen Kapitel beschriebene Transkription der mobilitätsbiografischen Interviews und der Walk Alongs stellt den ersten Schritt der Datenaufbereitung dar, der es überhaupt erst möglich macht, die aufgezeichneten Gespräche zu analysieren. Die Transkripte sind die Grundlage für die in Kapitel 4.2.2 an die Rahmenbedingungen und das Erkenntnisinteresse angepasste Vorgehensweise der Situationsanalyse. Das damit einhergehende offene Kodieren und die Erstellung der verschiedenen Maps erfolgte mittels MAXQDA 12, das zum Zeitpunkt der Datenauswertung, anders als andere Programme zur Analyse qualitativer Daten, eine Mappingfunktion besaß und deshalb gerade im Hinblick auf die Situationsanalyse als geeignet erschien. Die Daten aus den Mobilitätstagebüchern wurden dagegen mit dem Geoinformationssystem ArcGIS aufbereitet. Zwar kamen die Mobilitätstagebücher aus den in Kapitel 4.2.3 genannten Gründen nicht bei allen Erhebungen zum Einsatz und waren deshalb auch nicht Teil der Analyse. Der Vollständigkeit halber – und da sie in den Erhebungen, in denen sie zur Anwendung kamen, als Grundlage für die Walk Alongs aufbereitet wurden –, werden sie in der folgenden Darstellung mitberücksichtigt. Zunächst wird kurz erläutert, wie die Daten der Mobilitätstagebücher in ArcGIS übertragen und dann in Form von Karten visualisiert wurden, bevor dann ausführlich auf die Kodierung der Transkripte und das Erstellen der verschiedenen Maps eingegangen wird.

Für die Übertragung der Daten aus den Mobilitätstagebüchern in ArcGIS wurde auf ein von der Berliner Senatsverwaltung zur Verfügung gestelltes Shapefile zurückgegriffen, das sämtliche Straßen und Gebäude Berlins beinhaltet. Es wurden dann ein Punkte- und ein Linien-Shapefile erstellt, die darübergerlegt, georeferenziert und in die die Daten aus den Tagebüchern übertragen wurden. Im Punkte-Shapefile wurden zunächst der Wohnort der Befragten und die Wegeziele als Punkte eingetragen. Die Attributtabelle der Wegeziele wurden anschließend um den Namen des Ziels und die dort ausgeführte Aktivität erweitert, sodass beides in der späteren Karte sichtbar gemacht werden konnte. Im Anschluss daran wurden im Linien-Shapefile die zurückgelegten Wege eingetragen. Für sämtliche nicht zu Fuß zurückgelegten Wege wurden lediglich Luftlinien eingetragen, da der genaue Verlauf der Route nicht in den Tagebüchern vermerkt war und der Fokus auf den Fußwegen lag. Die Fußwege wurden anhand der im Tagebuch aufgelisteten Straßennamen im Linien-Shapefile so nachgezeichnet, wie sie in dem Zeitraum gegangen wurden. Dabei wurde für jede Straße eines Fußwegs eine extra Linie angelegt, die miteinander verbunden wurden, um die Bewertungen

der Straßenabschnitte sichtbar machen zu können. Dazu wurden die Attributtabellen der einzelnen Linien um die Bewertung der Straßenabschnitte und die Häufigkeit, mit der diese in sieben Tagen zu Fuß frequentiert wurden, ergänzt. So war es möglich, den direkten Erfahrungsraum des Zufußgehens abzubilden und in Form der Bewertung dessen subjektive Wahrnehmung straßengenau darzustellen. Um den Datenschutz hinsichtlich des Wohnortes der Befragten zu gewährleisten, wurde das Shapefile mit den Straßen und Gebäuden Berlins entfernt. Stattdessen wurde abschließend ein Ringlayer um den Wohnort gelegt, um die Distanzen besser einschätzen zu können.

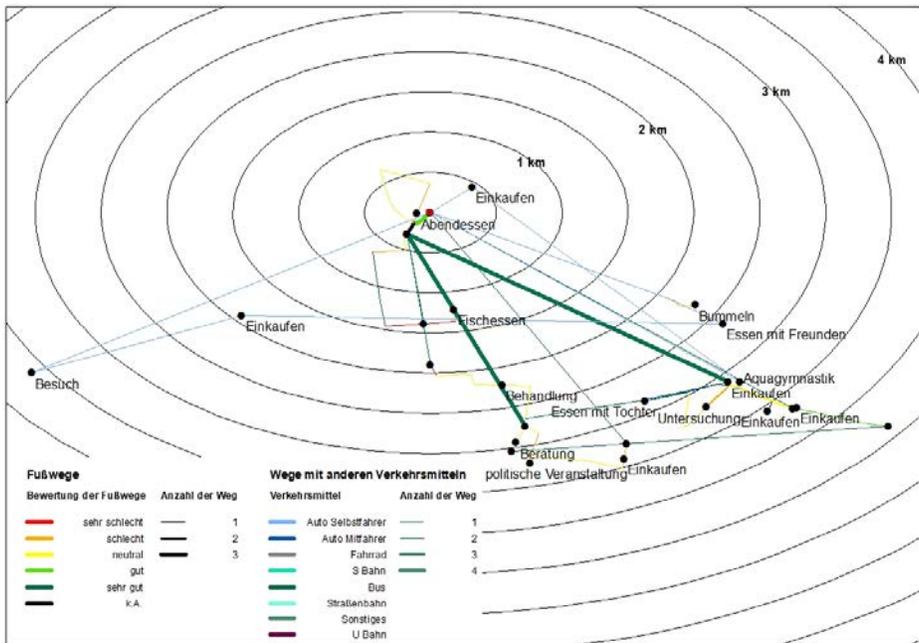


Abbildung 16: Beispiel für die Aufbereitung der Daten aus den Mobilitätstagebüchern

Abbildung 16 zeigt exemplarisch die aufbereiteten Daten des Mobilitätstagebuchs aus Erhebung 3. Die Fußwege wurden unterschiedlich eingefärbt, um deren Bewertung abzubilden. Die dicke der Linien gibt an, wie häufig die Befragten während des Ausfüllens des Tagebuchs die jeweiligen Straßenabschnitte frequentiert haben. Bei den nicht zu Fuß zurückgelegten Wegen gibt die Farbe der Linie

die Art der Fortbewegung an und die Dicke der Linie, genau wie bei den Fußwegen, die Häufigkeit. Die Karten geben somit einen ersten Überblick über den direkten Erfahrungsraum und die subjektive Wahrnehmung desselben. Es wird zudem deutlich, in welchem Radius sich die Befragten innerhalb einer Woche fortbewegt und welchen Stellenwert das Zufußgehen im Vergleich zu anderen Arten der Fortbewegung hat. Wie in Kapitel 4.2.1 bereits beschrieben, bildete dies die Grundlage für die Wahl der Route des Walk Alongs. Es wurden Wege aus dem näheren Wohnumfeld gewählt. Zudem wurde versucht, die Route so zu legen, dass Streckenabschnitte unterschiedlicher Bewertung darin vorkamen.

Die Kodierung der transkribierten mobilitätsbiografischen Interviews und Walk Alongs wurde zusammen durchgeführt. Wie in Kapitel 4.1.5 erläutert, ergänzen sich beide Interviewarten darin, aus unterschiedlichen Perspektiven die subjektive Wahrnehmung der Befragten zu ergründen. Deshalb erschien es nicht notwendig, beide getrennt voneinander zu analysieren und jeweils eigenständige Kategoriensysteme zu entwickeln. Da die biografischen Interviews und die Walk Alongs aber getrennt voneinander transkribiert und somit als eigenständige Dokumente in MAXQDA geladen wurden, war es jederzeit möglich, beide getrennt voneinander zu betrachten. Das Kategoriensystem ist, wie in Kapitel 4.2.2 beschrieben, hierarchisch aufgebaut und beinhaltet in der finalen Version mit 'Ego', 'Wissen um die Umwelt', 'Verkehrssituation', 'Fortbewegung' und 'Wahrnehmung' fünf Hauptkategorien, unter die sich sämtliche Unterkategorien in unterschiedlichen Hierarchiestufen subsumieren lassen. Im Rahmen des offenen Kodierens wurden insgesamt etwas mehr als 1.130 verschiedene Kategorien vergeben, die rund 8.500-mal zur Anwendung kamen. Dies war die Grundlage für die Erstellung der unterschiedlichen Maps für die weitere Analyse.

Im Folgenden wird zunächst ein Überblick über die hierarchische Struktur des Kategoriensystems gegeben. Anschließend wird dessen Entwicklung nachvollzogen, bevor dann auf die Erstellung der Situationsmaps, der Maps sozialer Welten und Arenen und der Positionsmaps eingegangen wird. Abbildung 17 zeigt am Beispiel der Kategorie 'Interaktion' den hierarchischen Aufbau des Kategoriensystems. Auch wenn die Namen der Kategorien teilweise nur schwer bis gar nicht lesbar sind, vermittelt es einen guten Eindruck davon, wie verzweigt das Kategoriensystem ist und wie detailliert sich die fünf Hauptkategorien aufschlüsseln lassen. Es geht hier dementsprechend nicht darum das hierarchische Gefüge der Kategorie 'Fortbewegung' im Detail nachzuvollziehen, sondern vielmehr darum einen Eindruck vom Umfang des Kategoriensystems zu vermitteln.

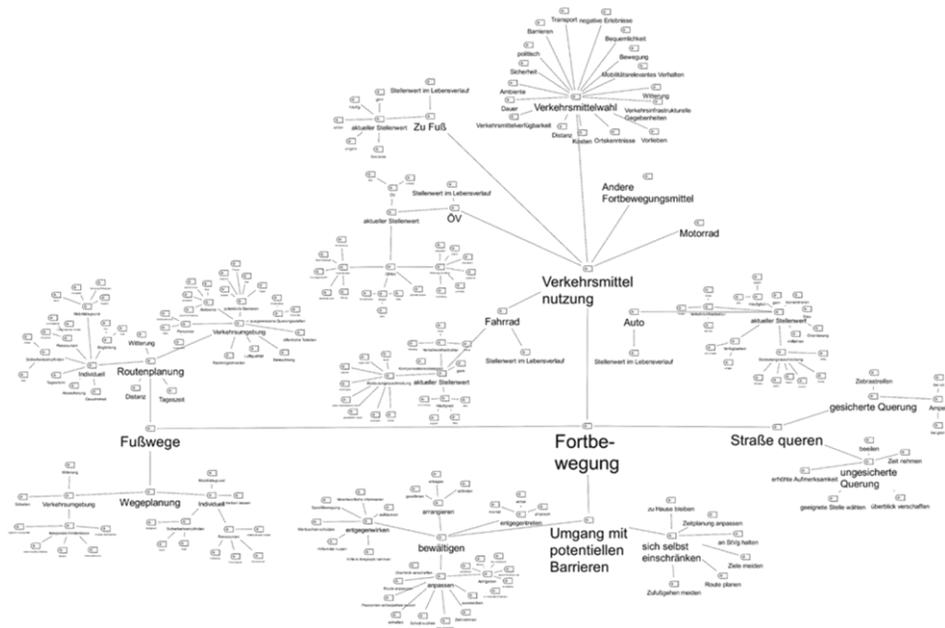


Abbildung 17: Überblick über die Kategorie 'Fortbewegung' und ihre Verzweigung in Unterkategorien

Abbildung 18 zeichnet exemplarisch den Weg von der Hauptkategorie 'Fortbewegung' bis zur untersten Hierarchieebene 'gekauft' und 'selbstgemacht' nach. Jedes Kästchen entspricht einer Kategorie, und abgesehen von der untersten Ebene wird auf dem Weg zur nächsttieferen Ebene immer nur einer der möglichen Abzweigungen gefolgt. Die Zahlen geben an, wie häufig die Kategorie der jeweiligen Hierarchieebene zum Einsatz kam. Von 'Fortbewegung' bis 'gekauft' und 'selbstgemacht' sinkt mit jeder Hierarchieebene nicht nur die Zahl der markierten Textstellen, sondern auch das Abstraktionsniveau der Kategorien. Im Sinne des in Kapitel 4.1.6 beschriebenen theoretischen Samplings hat sich das Kategoriensystem im Verlauf des Forschungsprozesses immer weiterentwickelt. Mit jedem Analyseschritt nach den Erhebungen 5, 10 und 15 wurden Kategorien hinzugefügt, umbenannt, entfernt und zusammengefasst. Auch das hierarchische System bildete sich iterativ im Verlauf von Erhebung und Analyse heraus.

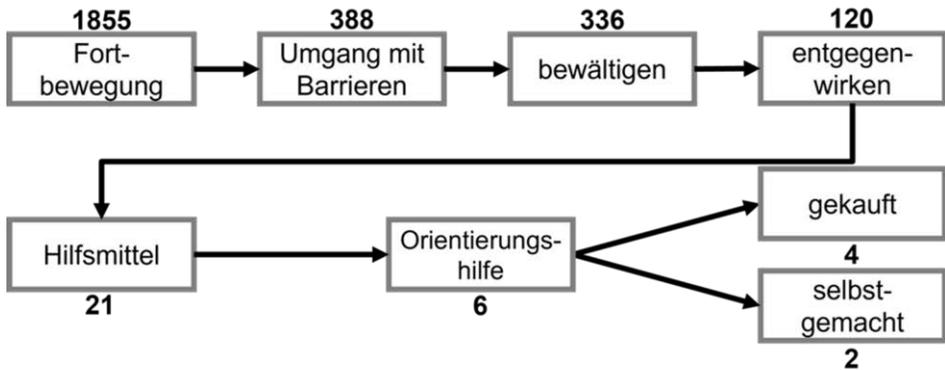


Abbildung 18: Veranschaulichung des hierarchischen Aufbaus des Kategoriensystems am Beispiel der Kategorie 'Fortbewegung'

Dabei wurde nicht auf einer bestimmten Hierarchieebene begonnen, sondern die Textstellen wurden zunächst offen kodiert und die so entstandenen Kategorien währenddessen zu Überkategorien zusammengefasst beziehungsweise in Unterkategorien unterteilt. Da das Kategoriensystem nach der ersten Analyserunde im Anschluss an Erhebung 5 bereits 110 Kategorien umfasste, die insgesamt 3.030-mal auf die Transkripte angewandt wurden, ist es nicht möglich, hier einen vollständigen Überblick zu geben. Deshalb beschränken sich die folgenden Ausführungen darauf, für die jeweilige Analyserunde die Struktur des Kategoriensystems zu beschreiben und die Entstehungen und Entwicklung der Kategorien anhand ausgewählter Beispiele zu erläutern.

Von den 110 Kategorien aus der ersten Analyserunde handelt es sich bei 13 um Oberkategorien, unter denen sich Unterkategorien bis zur dritten Hierarchieebene subsumieren. 22 Kategorien stehen für sich, ohne dass sie Über- oder Unterkategorien besitzen und dementsprechend noch nicht hierarchisch geordnet sind. 'Erfahrung' und 'Wissen' sind Oberkategorien, die aus dem theoretischen Vorwissen heraus entwickelt wurden und auf das Konzept des direkten und indirekten Erfahrungsraums (Kapitel 3.3.1) sowie auf den biografischen Wissensvorrat als Quelle kognitiver Modelle (Kapitel 3.2.2) zurückzuführen sind. Unterkategorien wie 'institutionalisiertes Wissen' und 'berufliche Erfahrung' sind dagegen aus den Transkripten abgeleitete Spezifizierungen, die eine genauere Beschreibung der verschiedenen Wissens- und Erfahrungsarten darstellen.

Tabelle 06: Überblick über ausgewählte Kategorien, deren Memos und damit kategorisierte Textexzerpte, der ersten Analyserunde

Kategorie	Memo	Textexzerpt
Erfahrung	Umschließt alles aus dem Bereich der Erfahrung, sowohl selbst erlebt als auch Erzählungen aus dem Familien-, Freunde- oder Bekanntenkreis.	<i>"Ja. Ja, ja, bin ich schon mal. Bin ich schon, ja, ja. Da bin ich sogar schon gestürzt einmal. Aber muss dazu sagen, dass ich auch ein bisschen geträumt habe. Aber wenn der Weg gerade gewesen wäre, wäre nichts passiert. Und so kam es zusammen, träumen und Unebenheit."</i>
Wissen	Alles was Befragten glauben zu wissen und was in irgendeiner Art und Weise mobilitätsrelevant ist oder sein könnte.	<i>"Ich habe, am Anfang habe ich erst gedacht, dass ich den auch noch Anzeige. Aber ich kenne ja nun das Geschäft von früher, die Anzeigen verlaufen eh im Sand, das ist ja nur Überlastung für die Polizeibeamten, die sitzen dann wieder, schreiben dann stundenlang."</i>
Vergleich	Vergleich als Vorgang, um Situationen und Objekte zu bewerten, aber auch Teil des Modells der soziologischen Erklärung wonach Situationen und die Objekte, aus denen sie sich zusammensetzen, mit den im Gedächtnis vorhandenen kognitiven Modellen verglichen werden.	<i>"Ist nicht schön anzuschauen, besonders wenn du ein Ästhet bist. Und du machst Vergleiche, weil du weißt, früher war das nicht so, aber früher war das auch ziemlich langweilig, ja?"</i>
Wahrnehmung	Jetzt zu Beginn erst mal eine sehr weit gefasste Kategorie, die alles umfasst was mit der Umwelt- und Selbstwahrnehmung zu tun hat. Es gilt noch zu überlegen, inwieweit die bislang als Selbstcharakterisierung kodierten Erzählungen auch hierunter fallen.	<i>"Ein ganz kleiner Park zwischen ()straße und ()straße im hinteren Teil. Wenn wir unseren Kiezspaziergang machen, können wir das gerne machen ja. Und der ist so schön und schöne alte Laternen und ja also der ist auch sehr hübsch bepflanzt."</i>
Verkehrssituation	Spezifizierung von Situation, die im Modell der soziologischen Erklärung im Rahmen der Logik der Situation wahrgenommen wird und die in der Situationsanalyse als dynamisches ko-konstitutives Konstrukt, das sich aus gegenseitig bedingenden Objekten zusammensetzt beschrieben wird.	<i>"Aber es ist so, wenn da also Verkehrsstau ist und die PKWs so hinhalten müssen dann ist man im Nu als Fußgänger über die Straße."</i>

Eng verbunden mit 'Erfahrung' und 'Wissen' ist die Oberkategorie 'Vergleich', die ebenfalls aus den theoretischen Vorüberlegungen abgeleitet wurde und entscheidend zur Einschätzung des 'Selbstbildes' und der 'Verkehrssituation' beiträgt. Sie bezieht sich unter anderem darauf, dass die erlebten Situationen und die Objekte, aus denen sie sich zusammensetzen, mit den im Gedächtnis gespeicherten kognitiven Modellen verglichen werden (Kapitel 3.2.2). Von den bislang noch nicht hierarchisch eingebundenen Kategorien sind mit 'Wahrnehmung' und 'Verkehrssituation' bereits zwei der späteren fünf Hauptkategorien vorhanden, die ebenfalls auf die theoretischen Vorüberlegungen zurückzuführen sind. So ist 'Verkehrssituation' eine Spezifizierung der allgemeinen Situation, die im Modell der soziologischen Erklärung im Rahmen der Logik der Situation durch die

subjektive ‘Wahrnehmung’ von der Makro- auf die Mikroebene übertragen wird (Kapitel 3.1.3). ‘Verkehrssituation’ nimmt aber auch Bezug auf das Verständnis der Situationsanalyse, demzufolge die Situation ein dynamisches Konstrukt ist, das sich ko-konstitutiv aus sich gegenseitig bedingenden Konstrukten zusammensetzt (Kapitel 4.1.7). Tabelle 6 listet die soeben besprochenen Kategorien auf, inklusive der jeweiligen Memos und eines exemplarischen Textexzerpts.

Tabelle 07: Überblick über ausgewählte Kategorien, deren Memos und damit kategorisierte Textexzerpte, der zweiten Analyserunde

Kategorie	Memo	Textexzerpt
Ego	Sehr weit gefasste Kategorie, die an das von Weichhart (2008) angelehnte Menschenbild Person, Individuum und Subjekt umfasst, die über verschiedene Unterkategorien abgebildet werden.	<i>"Die Kraft lässt nach, die Beweglichkeit lässt nach, aber doch noch alleine weiterleben kann ich, ist klar."</i>
Selbstbild	Äußerungen, in denen sich die Befragten selbst-charakterisieren und die beispielsweise auf der gespiegelten Selbstwahrnehmung oder vorangegangenen Erfahrungen basieren.	<i>"Also doch, habe ich sehr bewusst wahrgenommen sogar, dass man da dann doch so eine Kategorie gewesen ist, ne, alt und gebrechlich."</i>
Altersbild	Wie die jeweilige Person die Gruppe der älteren Menschen sieht und charakterisiert.	<i>"Und die haben ja, wenn es ältere Menschen sind, dann auch nicht mehr die Kraft. Also zum Beispiel, hier über diese Bordsteinkante, hier, hier, wie komme ich denn jetzt hier rüber, ne?"</i>
Re-gistrieren	Als Unterkategorie von Wahrnehmung meint es Wahrnehmen im Sinne von Registrieren, also warum etwas überhaupt wahrgenommen wird.	<i>"Und also mit Gehhilfen da lang muss, fällt das besonders auf."</i>
Zeitgeist	Zeitgeist als weit gefasste und wenig trennscharfe Kategorie fasst zunächst mal alles was von den Befragten als charakteristisch für eine bestimmte Zeit aufgefasst wird.	<i>"Alles zu Fuß, genau. Und keiner hat gejammert: „Ich kann nicht mehr, ich will nicht mehr, wir sind zu klein oder zu schwach oder zu warm.“ Nee, wir sind gelaufen. Hat keiner was gesagt, das war selbstverständlich."</i>

Nach der zweiten Analyserunde im Anschluss an Erhebung 10 belief sich die Zahl der Kategorien auf 172, die insgesamt 6.307-mal zur Anwendung kamen. Die Anzahl der Oberkategorien ist im Vergleich zur ersten Analyserunde mit 14 nahezu gleichgeblieben und reicht ebenfalls maximal bis zur dritten Hierarchie-

ebene. Die für sich stehenden Kategorien ohne hierarchische Einordnung wurden dagegen stark dezimiert und sind von 22 auf fünf zurückgegangen. Die bereits besprochenen Kategorien ‘Erfahrung’ und ‘Wissen’ sind jetzt Unterkategorien von ‘Ego’. In Anlehnung an die in Kapitel 2.1.2 erläuterte Untergliederung von Ego nach Weichhart (2008: 139) handelt es sich dabei um eine sehr weit gefasste Kategorie, die mit ‘Erfahrung’ und ‘Wissen’, aber beispielsweise auch ‘Geschlecht’ das Individuum, mit ‘gespiegelte Fremdwahrnehmung’ und ‘Rolle’ die Person und mit ‘Selbstbild’ und ‘Charaktereigenschaften’ das Subjekt einschließt. Mit ‘Selbstbild’ beinhaltet ‘Ego’ allerdings eine Unterkategorie, die eng mit ‘Wahrnehmung’ verknüpft ist und die Überschneidungen mit der für sich stehenden Kategorie ‘Altersbild’ aufweist, die bereits seit der ersten Analyserunde existiert und auf das in Kapitel 2.1.3 erläuterte Verständnis von Alter zurückzuführen ist. ‘Wahrnehmung’ wurde dagegen zu einer Oberkategorie weiterentwickelt und durch mehrere Unterkategorien, wie beispielsweise ‘Registrieren’ oder ‘Bewertung’, stärker ausdifferenziert. ‘Verkehrssituation’ wurde vorübergehend zu einer Unterkategorie von ‘Kontext’, die unter anderem auch die Unterkategorie ‘Motiv’ einschließt, die Bezug nimmt auf den Handlungskontext in Werlens (2008) Raumverständnis (Kapitel 3.2.3). Weitere Unterkategorien, wie zum Beispiel ‘Zeitgeist’ oder ‘Lebensumstände’, zeigen allerdings, dass der zu berücksichtigende ‘Kontext’ deutlich weiter zu fassen ist. Tabelle 7 gibt einen Überblick über eine Auswahl der soeben besprochenen Kategorien.

Das finale Kategoriensystem umfasst etwas mehr als 1.130 Kategorien, die 8.486-mal zum Einsatz kamen, um Textsegmente zu kategorisieren, und umfasst die eingangs erwähnten Hauptkategorien, unter die sämtliche anderen Kategorien bis zur sechsten Hierarchieebene subsumiert sind. Während ‘Wissen’ als hierarchisch tiefliegende Unterkategorie von ‘Ego’ den Befragten als solches bewusst ist, meint ‘Wissen um die Umwelt’ deutlich weiter gefasst das auf Erfahrungen basierende und latent vorhandene Wissen um die Objekte ihrer Umwelt, umfasst ‘Menschen’, ‘Umgebung’ und ‘Ambiente’ und bildet die Grundlage für die verschiedenen Konstrukte der subjektiven Realität. ‘Ego’ hat sich im Vergleich zur vorangegangenen Analyserunde nur wenig verändert und umfasst immer noch Individuum, Subjekt und Person, wobei die beiden Letzteren jetzt unter ‘Selbstbild’ subsumiert werden, während das Individuum über ‘Ressourcen’ und ‘Prägung’ abgebildet wird. ‘Verkehrssituation’ ist in der Hierarchie nach oben gewandert und von der Unterkategorie von ‘Kontext’ zur Hauptkategorie geworden. Der Grund dafür war, dass die Situation sowohl im Modell der soziologischen Erklärung als auch bei der Situationsanalyse ein zentrales Element darstellt und Clarke (2012: 112) explizit nicht von Kontext spricht, da ihrer Auffassung nach die Objekte die Situation nicht rahmen, sondern ko-konstitutiv bilden. Dementsprechend ist ‘Verkehrssituation’ als Überbegriff besser geeignet und verweist

mit den Unterkategorien ‘raumzeitliche Situation’ und ‘persönliche Situation’ darauf, dass sie sich, neben den Objekten der Umwelt, auch aus den Merkmalen der Zuzußgehenden zusammensetzt. Zu den Merkmalen zählt beispielsweise die in vivo generierten Kategorien ‘Tagesform’ und ‘Zeitverfügbarkeit’.

Tabelle 08: Überblick über ausgewählte Kategorien, deren Memos und damit kategorisierte Textexzerpte, der dritten Analyserunde

Kategorie	Memo	Textexzerpt
Wissen um die Umwelt	Meint, dass latent vorhanden Wissen um die in der Umwelt vorhandenen Objekte, das auf vorangegangenen direkten und indirekten Erfahrungen basiert.	<i>"Also äh jetzt erst mal ein Hauptpunkt im Herbst wenn's also anfängt dunkel zu werden früh dunkel zu werden, ist die (J)straße in dem Bereich sehr schlecht ausgeleuchtet. Wenn da mal ne Gaslaterne ausfällt sieht man so gut wie gar nicht."</i>
Tagesform	Meint, dass die körperliche Verfassung und die Gemütslage sich von Tag zu Tag ändern können und Dinge dadurch in einem anderem Licht erscheinen und dementsprechend auch anders gehandhabt werden.	<i>"Ja, also hier ist mir das schon viel zu viel Betrieb, aber manchmal möchte man das auch. Das ist auch bei mir so eine Tagesform, manchmal denke ich, ich bleibe heute nur noch zu Hause, es ist mir alles zu viel."</i>
Fortbewegung	Beschreibt mit Fokus auf das Zuzußgehen die aus dem Wissen um potenzielle Objekte und den tatsächlich vorgefundenen Objekten einer Verkehrssituation resultierenden Konsequenzen für die Fortbewegung .	<i>"Ich gehe auch eigentlich bloß hier runter, wenn ich spazieren gehe oder so. Sonst laufe ich die Strecke eigentlich selten runter."</i>
Entgegen-treten	Umfasst den Umgang mit potenziellen Barrieren , bei dem sich für ein Entgegen-treten entschieden wurde. Die gegebenen Umstände werden angenommen, sie werden als hinderlich, aber nicht als unüberwindbar registriert.	<i>"Da kam ein 13-, 14-jähriger voll auf mich zugefahren (...) ja, also da sage ich, habe ich ihm auch gesagt, ich sage: „Bist du denn verrückt?“, habe ich den angebrüllt. Sagt er: „Entschuldigung.“ Ich sage: „Was heißt hier Entschuldigung, ja, also.“"</i>
Differenzierung	Verweist auf die Situationsabhängigkeit der Wahrnehmung , die Dynamik von Verkehrssituationen und dass die Wahrnehmung meist nicht klar umrissen ist, sondern ein Spektrum unterschiedlicher Nuancen abdeckt.	<i>"Manchmal höre ich das Tatütata oder dieses Rauschen der Autos, der motorisierten Verkehrsteilnehmer, da höre ich das bewusst, vielleicht will ich das auch hören, weil ich mich ärgern will."</i>

‘Wissen um die Umwelt’ und ‘Ego’ beinhalten somit die potenziellen und die ‘Verkehrssituation’ die tatsächlichen Objekte einer Situation. ‘Fortbewegung’ umfasst dann, mit Fokus auf das Zuzußgehen, die Konsequenzen für die physische Ortsveränderung und bezieht sich unter anderem mit ‘Fußwege’ auf das Zustandekommen von ‘Verkehrssituationen’ und mit ‘entgegen-treten’ auf den Umgang damit. Das ist dann unter anderem von der ‘Wahrnehmung’ als fünfte

Hauptkategorie abhängig, die weiter ausdifferenziert wurde und jetzt zusätzlich 'Vergleich' und die neue Kategorie 'Differenzierung' als Unterkategorien einschließt.

Wie in Kapitel 4.1.7 erläutert, stellt das soeben beschriebene Kategoriensystem die Grundlage für die Erarbeitung von Situationsmaps dar. Dementsprechend haben sich diese im Verlauf des Auswertungsprozesses zusammen mit dem Kategoriensystem kontinuierlich weiterentwickelt. Deswegen und weil es aufgrund des umfangreichen Kategoriensystems notwendig war, eine Vielzahl an verschiedenen Situationsmaps anzufertigen, um sämtliche relevante Verbindungen zwischen den Kategorien aufzudecken, ist es nicht möglich, hier einen vollständigen Überblick über sämtliche Situationsmaps und deren Zwischenschritte zu geben. Stattdessen wird im Folgenden näher darauf eingegangen, wie die Verbindungen zwischen den Kategorien hergestellt wurden. Anhand einer exemplarischen Situationsmap wird erläutert, welche Schlüsse daraus gezogen werden können. Die für die Entwicklung der gegenstandsbezogenen Theorie und der Beantwortung der Forschungsfragen relevanten Situationsmaps werden in Kapitel 4.1.7 ausführlich hergeleitet und erklärt.

Wie in Kapitel 4.2.2 in Zusammenhang mit Abbildung 15 bereits erwähnt, bestehen mit theoretischen, direkten und inhaltlichen Verbindungen drei Verbindungsarten, mit denen die Kategorien miteinander verbunden wurden. Da Clarke (2012) in ihren Ausführungen nur wenig bis gar nicht darauf eingeht, wie ihrer Ansicht nach die Verbindungen zwischen den Kategorien hergestellt werden sollen, sind diese Verbindungsarten kein Teil ihrer Konzeption der Situationsanalyse, sondern haben sich im Auswertungsprozess der vorliegenden Arbeit bewährt und ermöglichen Außenstehenden, die über die Situationsmap erarbeiteten Zusammenhänge besser nachvollziehen zu können. Theoretische Verbindungen basieren auf den in Kapitel 3 ausführlich dargelegten theoretischen Vorüberlegungen. Sie fungieren als Bindeglied zwischen den dort zugrunde liegenden Großtheorien und der zu entwickelnden gegenstandsbezogenen Theorie, indem sie die Erzählungen der Befragten in die Zusammenhänge des theoretischen Rahmens einordnen. Direkte Verbindungen resultieren dagegen aus Überschneidungen von Unterkategorien, also wenn eine Kategorie zu mehreren verschiedenen Überkategorien gehört, wie in Abbildung 19 exemplarisch für die Verbindungen zwischen den Hauptkategorien 'Ego', 'Fortbewegung' und 'Wissen um die Umwelt' veranschaulicht. Die direkten Verbindungen bestehen über Begleitung zwischen 'immateriell' und 'Routenplanung' sowie über 'Witterung' zwischen 'Routenplanung' und 'Umwelteinflüssen'. Über diese direkten Verbindungen und das hierarchisch gegliederte Kategoriensystem, lassen sich Verbindungen zwischen Kategorien höherer Hierarchieebenen herstellen, die inhaltlicher Art sind.

Inhaltliche Verbindungen können aber auch auf Zusammenhängen basieren, die von den Befragten hergestellt wurden. Sie sind weder Teil der theoretischen Vorüberlegungen, noch wurden sie aus dem Kategoriensystem abgeleitet.

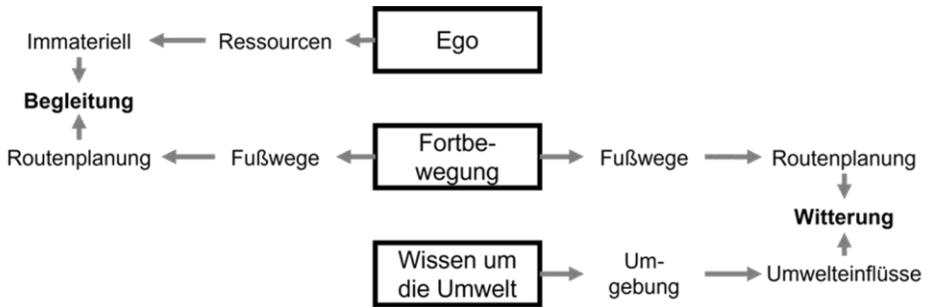


Abbildung 19: Beispiel für inhaltliche und direkte Verbindungen durch die Überschneidung von Unterkategorien

Abbildung 20 zeigt eine exemplarische Situationsmap, die aufbauend auf den in Abbildung 19 erläuterten direkten und inhaltlichen Verbindungen auch eine theoretische Verbindung enthält. Wie bereits beschrieben, bestehen über die Kategorien ‘Begleitung’ und ‘Witterung’ direkte Verbindungen, aus denen die inhaltlichen Verbindungen zwischen ‘Wissen um die Umwelt’ und ‘Fortbewegung’ sowie ‘Ego’ und ‘Fortbewegung’ resultieren. Wie in Kapitel 5.1.2 ausführlich erklärt, ist ‘Registrieren’ als Teil der Kognition abhängig von den zur Verfügung stehenden kognitiven Ressourcen, die durch die Unterhaltung mit einer ‘Begleitung’ beansprucht werden können, was dazu führen kann, dass weniger Objekte zur Definition der Situation zur Kenntnis genommen werden. Da diese Zusammenhänge nur in Teilen auf die Aussagen der Befragten zurückzuführen sind und sich ansonsten auf die theoretischen Überlegungen aus Kapitel 3 stützen, ist die Verbindung zwischen ‘Registrieren’ und ‘Begleitung’ theoretischer Art. Der in Kapitel 5.1.3 erläuterte Zusammenhang, dass Objekte und Situationen in Abhängigkeit von der ‘Witterung’ anders wahrgenommen werden, geht dagegen ausschließlich auf die Erzählungen der Befragten zurück, woraus eine inhaltliche Verbindung mit ‘Differenzierung’ resultiert. Wie die Legende in Abbildung 20 zeigt, gibt die Art der Pfeile Aufschluss über die Art der Verbindung. Bei der Verbindung von Kategorien und Unterkategorien gibt die Richtung der Pfeile das Hierarchiegefälle an, bei den direkten, inhaltlichen und theoretischen Verbindungen dagegen wird gezeigt, von welcher Kategorie aus, die jeweilige Verbindung

sozialen Welten und der Interaktionen aufweist. Abgesehen von der Welt der Zufußgehenden und der Welt älterer Menschen, die im Mittelpunkt stehen und deswegen größer dargestellt wurden, haben die Kreisgrößen ebenso wie die Größe der Schnittmengen zwischen Welten keine Bedeutung und wurden vor allem der besseren Übersicht wegen so dargestellt, wie sie aus Abbildung 33 ersichtlich sind. Dabei ist anzumerken, dass die Map sozialer Welten und Arenen ein Analyse- und kein Visualisierungstool ist und dass es in erster Linie darum geht, die sozialen Welten, Arenen und Interaktionen zu identifizieren und nicht möglichst übersichtlich darzustellen.

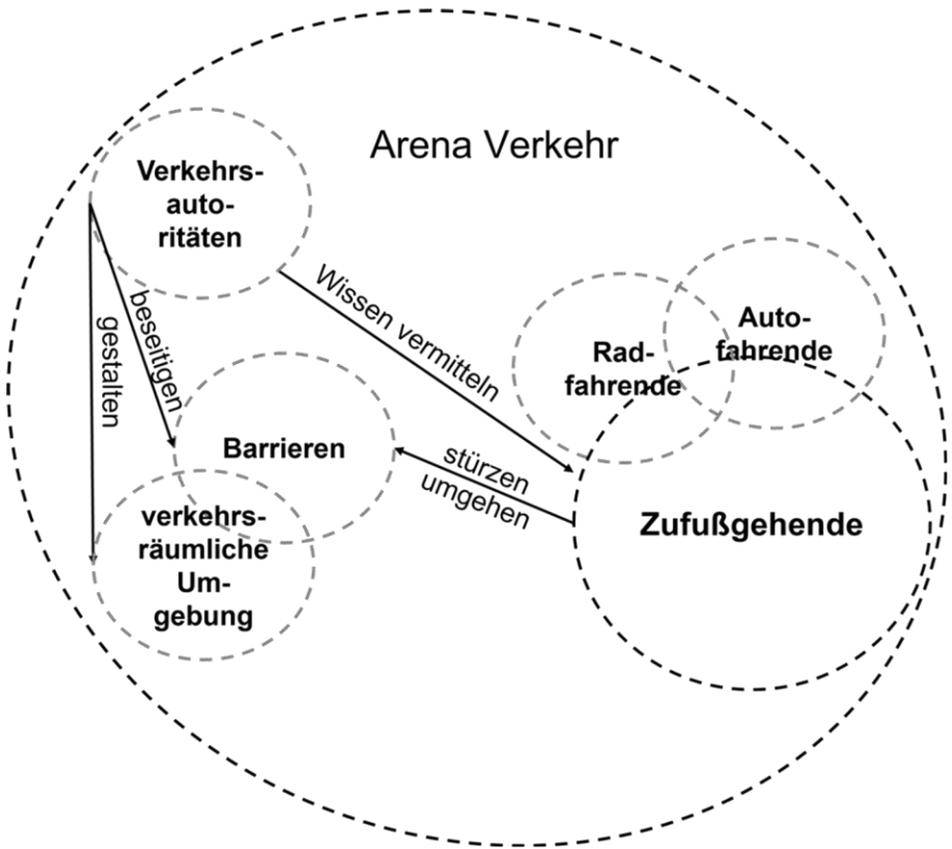


Abbildung 21: Ausschnitt aus der Map sozialer Welten und Arenen

Die Welt der Zufußgehenden steht zusammen mit der hier nicht abgebildeten Welt der älteren Menschen im Zentrum der Map sozialer Welten und Arenen und ist Teil der Arena Verkehr. Da in den meisten Fällen die Befragten nicht nur zu Fuß unterwegs sind, sondern auch mit anderen Verkehrsmitteln wie dem Fahrrad oder dem Auto, existieren Überschneidungen zwischen der Welt der Zufußgehenden und den Welten der Radfahrenden und Autofahrenden. Als Zufußgehende interagieren die Befragten unter anderem mit der verkehrsräumlichen Umgebung, die beispielsweise Barrieren enthält, die zu Stürzen führen können oder umgangen werden. Die Welt der Verkehrsautoritäten umfasst aus Sicht der Befragten unter anderem die Polizei und die Senatsverwaltung, von der angenommen wird, dass sie für die Gestaltung der verkehrsräumlichen Umgebung zuständig ist und die Möglichkeit hat, Barrieren zu beseitigen. Außerdem werden verschiedene Verkehrsautoritäten von den Befragten als Quelle für Informationen genannt, die bei der Fortbewegung zu Fuß hilfreich sein können. Das Beispiel der Welt der Verkehrsautoritäten zeigt somit, dass die Map sozialer Welten neben Interaktionen von sozialen Welten, denen die Befragten angehören, auch solche abbildet, an denen die Befragten nicht beteiligt sind.

Während die Map sozialer Welten und Arenen einen Überblick darüber gibt, welchen sozialen Welten sich die Befragten zugehörig fühlen und auf welche Art sie mit anderen sozialen Welten interagieren, liefern die Positionsmaps ein differenzierteres Bild davon, wie sich die Zugehörigkeiten tatsächlich darstellen und welche Einstellung zu anderen sozialen Welten vorhanden sind. Dies wird im Folgenden anhand zweier Positionsmaps veranschaulicht. Abbildung 22 zeigt die Positionsmap zur Zugehörigkeit der Gruppe der älteren Menschen. Hier lässt sich ein Koordinatensystem zwischen den beiden Kategorien 'Ältere' und 'Vergleich' aufspannen, die für das Zugehörigkeitsempfinden zur Gruppe der älteren Menschen relevant sind. Auf der Y-Achse sind 'Ältere' aufgetragen und das Kontinuum zwischen eigener Erfahrung und dem diskursiv konstruierten Altersbild einer Gesellschaft. Die X-Achse bildet dagegen den 'Vergleich' ab, der sich auf andere Menschen bezieht, die der Gruppe der älteren Menschen zugeordnet werden. Hier bewegt sich das Kontinuum zwischen einer Verortung innerhalb und einer Verortung außerhalb der Gruppe der älteren Menschen. In diesem Koordinatensystem wurden die Aussagen der Befragten angeordnet, um so die unterschiedlichen Positionen bezüglich der eigenen Zugehörigkeit zur Gruppe der älteren Menschen zu veranschaulichen. Dadurch wird deutlich, dass die Zugehörigkeit zu den in Abbildung 21 dargestellten sozialen Welten nicht immer eindeutig ist und unterschiedliche und teilweise widersprüchliche Positionierungen dazu existieren. Zudem ermöglichen Positionsmaps durch das Einzeichnen fehlender Positionen, auch solche zu berücksichtigen, die nicht in den Daten vorhanden sind.

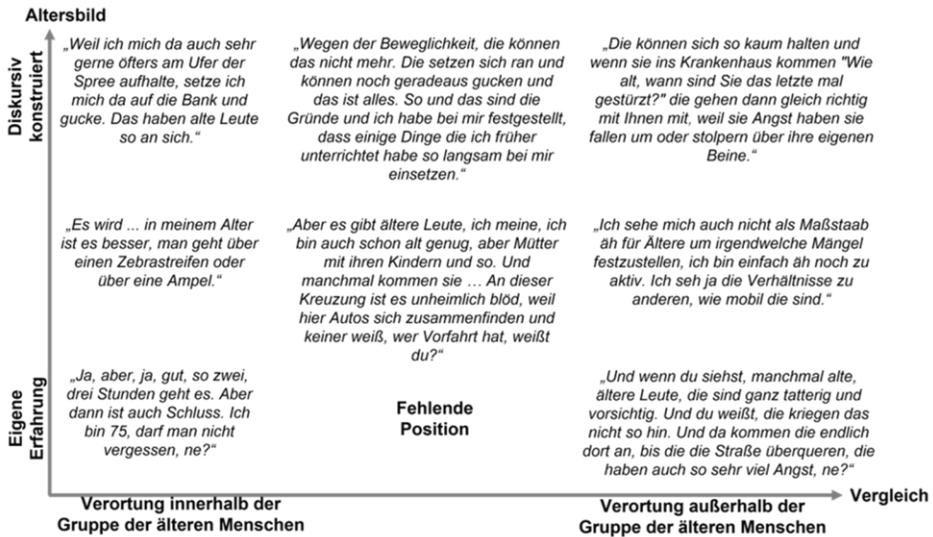


Abbildung 22: Positionsmatrix für Altersbild und Vergleich

Anders als Abbildung 22 zeigt die Positionsmatrix in Abbildung 23 die Einstellung gegenüber anderen sozialen Welten. Wie bereits erwähnt, kommt dabei zum Tragen, inwieweit sich der oder die Befragte selbst der jeweiligen sozialen Welt zugehörig fühlt. Dementsprechend bezieht sich die Kategorie 'Radfahrende', die auf der Y-Achse eingetragen ist, auf zwei Perspektiven. 'Radfahrende' ist eine Unterkategorie von 'anderen Verkehrsteilnehmenden' und von 'Gruppenzugehörigkeit' und spiegelt somit einerseits das eigene Handeln und andererseits das beobachtete Verhalten wider. Die auf der X-Achse abgebildete Kategorie 'Differenzierung' spannt dagegen das Kontinuum zwischen Verständnis und Unverständnis auf, das sich auf die 'Radfahrende' als 'andere Verkehrsteilnehmende' bezieht. Hier wird deutlich, dass sich der Blick auf die 'Radfahrenden' und das beobachtete Verhalten in Abhängigkeit vom eigenen Handeln verändert. So nimmt das Verständnis zu, wenn das beobachtete Verhalten mit dem eigenen Handeln übereinstimmt.

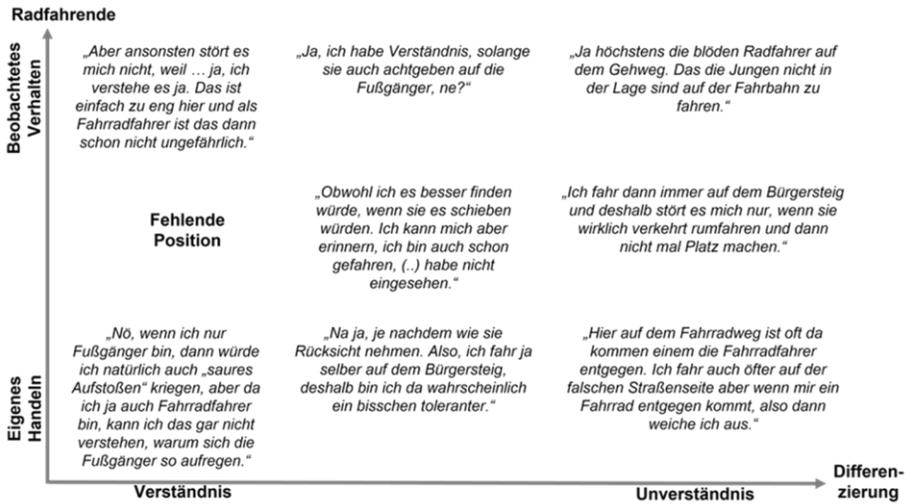


Abbildung 23: Positionsmap für Radfahrende und Differenzierung

5 Ergebnisse

„Ja, das Risiko ist vielleicht gestiegen, das muss noch nicht mal sein, ist so ein Gefühl. Kein Angstgefühl, ist nur so unangenehm, ist auch noch nicht so viel passiert in dem Sinne, ist vielleicht auch nur meine Fantasie“ Erhebung 13, Go A-long, Pos. 507

Im Folgenden werden die im Rahmen dieser Arbeit gewonnenen Erkenntnisse vorgestellt. Zunächst werden in Kapitel 5.1 Wahrnehmung im Kontext des Zufußgehens theoretisch und empirisch gefasst und die daraus gewonnenen Erkenntnisse dargelegt. Anschließend werden in Kapitel 5.2 die aus der Literatur, der Theorie und der Empirie abgeleiteten Komponenten und Zusammenhänge zur gegenstandsbezogenen Theorie der fußläufigen Mobilität älterer Menschen zusammengeführt. Ausgehend davon werden abschließend in Kapitel 5.3 die in Kapitel 2 hergeleiteten Forschungsfragen beantwortet. Die dabei verwendeten direkten und indirekten Zitate aus den Interviews, lassen sich über die Nummer der Erhebung, die Art des Interviews und der Position des Absatzes in den Transkripten finden. Aufgrund des Umfangs der Transkripte sind diese nicht Teil der vorliegenden Publikation. Die Verweise wurden dennoch beibehalten um insbesondere bei indirekten Zitaten kenntlich zu machen, dass die gemachten Aussagen auf den erhobenen Daten beruhen.

5.1 Wahrnehmung in Theorie und Daten

Die subjektive Wahrnehmung steht im Fokus des Erkenntnisinteresses der vorliegenden Arbeit, ist wesentlicher Bestandteil des theoretischen Rahmens und dementsprechend das zentrale Element für die Entwicklung einer gegenstandsbezogenen Theorie der fußläufigen Mobilität älterer Menschen. Deswegen wird im Folgenden die subjektive Wahrnehmung, ausgehend vom bisherigen Verständnis und ihrer Rolle im theoretischen Rahmen, aus der Perspektive der erhobenen Daten betrachtet. Dazu werden in Kapitel 5.1.1 zunächst die Kategorie ‘Wahrnehmung’ und ihre sechs Unterkategorien in das theoretisch hergeleitete Verständnis von Wahrnehmung eingeordnet. Im Anschluss daran werden in den Kapiteln 5.1.2 bis 5.1.4 die Unterkategorien von Wahrnehmung anhand von Textexzerpten aus den Interviews näher erläutert, mittels direkter, inhaltlicher und theoretischer Verbindungen zu anderen Kategorien ins Verhältnis gesetzt und hinsichtlich ihrer Anschlussfähigkeit an bereits erörterte theoretische Konzepte untersucht. In Kapitel 5.1.5 werden in einer Zusammenfassung die Konsequenzen für die weitere Betrachtung diskutiert.

5.1.1 Einordnung der Kategorie ‘Wahrnehmung’ in den theoretischen Rahmen

Das bisherige Verständnis von Wahrnehmung wurde in Kapitel 3.2.2 erkenntnistheoretisch hergeleitet und aus einer kognitionstheoretischen und sozialkonstruktivistischen Perspektive ausführlich erörtert. Knapp zusammengefasst handelt es sich bei der Wahrnehmung um die Verarbeitung der Sinnesreize, die vom präkognitiven Erkennen von Farben und Formen (Roth 2001: 28ff) über das durch Symbole ausgelöste Aktivieren (Miller 2001: 36) erfahrungsbasierter kognitiver Modelle (Roth 2001: 240) das empfangene Rohmaterial ordnet und mit Bedeutung versieht (Bonazzi 2014: 366). Wie in Kapitel 3.1.3 erläutert, wird im Modell der soziologischen Erklärung die subjektive Wahrnehmung über die Logik der Situation und die Logik der Selektion integriert. Esser (2002c: 205) unterteilt den Prozess der Wahrnehmung dabei in zwei Selektionsleistungen. Zunächst werden im Rahmen der Kognition die Objekte gewählt, anhand derer die Situation definiert wird. Anschließend daran wird im Zuge der Orientierung das dazu passende kognitive Modell ausgewählt. Dabei wird nicht nur der Situation, sondern auch den zu ihrer Definition herangezogenen Objekten eine Bedeutung gegeben, die entweder die Relevanz für die Problemlösung oder das hermeneutische Verständnis meint (ebd. 87). Der in Kapitel 3.3.1 als subjektiver Raum konzipierte subjektive Möglichkeitsraum stellt die subjektive räumliche Repräsentation dieser mit Bedeutung versehenen Objekte dar und bestimmt dadurch die subjektiv wahrgenommenen Möglichkeiten zur Fortbewegung und zur Ausübung von Aktivitäten.

Wie der Überblick über das Kategoriensystem in Kapitel 4.3.2 zeigt, ist ‘Wahrnehmung’ bereits seit der ersten Analyserunde als Kategorie vertreten und seit der zweiten Analyserunde eine Hauptkategorie, die sich über Unterkategorien weiter ausdifferenziert hat. Wie dem in Tabelle 6 vermerkten Memo zu entnehmen ist, handelte es sich zu Beginn um eine sehr weit gefasste Kategorie, in der sämtliche Textstellen mit Bezug zur Umwelt- und Selbstwahrnehmung gesammelt wurden. Allerdings haben sich Umwelt- und Selbstwahrnehmung nicht als Unterkategorien von ‘Wahrnehmung’ durchgesetzt, da sie lediglich unterscheiden, was wahrgenommen wird, und somit weder Bezug auf das bisherige Verständnis der Wahrnehmung und ihre Rolle im theoretischen Rahmen nehmen noch zu dessen Weiterentwicklung beitragen. Sie finden sich aber in ‘Selbstbild’ als Unterkategorie von ‘Ego’ und in der Hauptkategorie ‘Wissen um die Umwelt’ indirekt wieder. Mit den Unterkategorien ‘Registrieren’, ‘Differenzierung’, ‘Vergleich’, ‘Einschätzung’, ‘Bewertung’ und ‘Empfindung’ liegt der Fokus stattdessen auf den Vorgängen der Kognition und der Orientierung sowie dem daraus resultierenden Realitätskonstrukt in Form der Definition der Situation und der Definition des Raums. Abbildung 24 ordnet diese Unterkategorien in den oben

erläuterten Prozess der Wahrnehmung ein und veranschaulicht, wie sie sich in den theoretischen Rahmen integrieren lassen und zu einer differenzierteren Betrachtung beitragen.

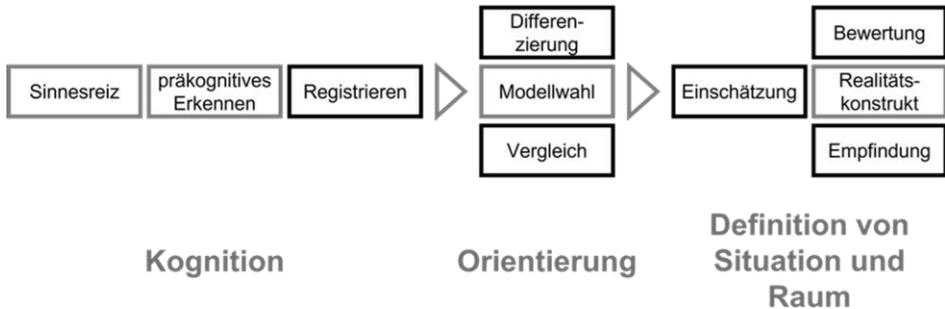


Abbildung 24: Einordnung der Unterkategorien von 'Wahrnehmung' in das theoretische Verständnis

In den nachfolgenden Kapiteln werden die Unterkategorien von 'Wahrnehmung' näher erläutert, die dahinterstehenden Konzepte erörtert und anhand ausgewählter Beispiele deren Rekonstruktion aus den Aussagen der Befragten nachvollzogen. Im Sinne der in Kapitel 4.1.6 beschriebenen theoretischen Sensibilität werden sie dabei mit weiteren, im theoretischen Rahmen enthaltenen Konzepten verknüpft. So wird das aus den Daten abgeleitete Verständnis von Wahrnehmung, über die in Abbildung 24 dargestellte Einordnung hinausgehend, mit den theoretischen Vorüberlegungen verwoben. Zudem wird die Kategorie 'Wahrnehmung', über die in Kapitel 4.2.2 erläuterten direkten, inhaltlichen und theoretischen Verbindungen ins Verhältnis zu den in Kapitel 4.3.2 näher beschriebenen Hauptkategorien gesetzt. Dabei werden die zugrunde liegenden Zusammenhänge erörtert.

5.1.2 Kognition

Essers (2002c: 205) Einteilung zufolge zählen die Aufnahme und Verarbeitung von Sinnesreizen sowie das präkognitive Erkennen zum Prozess der Kognition. Da es sich dabei aber um unbewusst ablaufende physisch-chemische Vorgänge handelt (Roth 2001: 29f), die als handlungsrelevantes Verhalten über das biologische Alter und den individuellen Möglichkeitsraum zwar mitberücksichtigt werden, im Rahmen einer sozialwissenschaftlichen Betrachtung aber nicht erklärt werden können, wird im Folgenden nicht weiter darauf eingegangen. Anders dagegen die von Esser (2002c: 205) ebenfalls der Kognition zugeordnete

Selektionsleistung, die im Gegensatz zur Aufnahme und Verarbeitung von Reizen kein rein physisch-chemischer Vorgang ist (Roth 2001: 29f). Esser (2002c: 205) spricht deshalb von Selektionsleistung, da die Eigenschaften und Ereignisse einer Situation gewählt werden, anhand derer diese definiert wird. 'Registrieren' nimmt als eine der sechs Unterkategorien von 'Wahrnehmung' Bezug auf diese Selektion und ist somit, wie in Abbildung 24 dargestellt, Teil der Kognition. Das 'Registrieren' von Eigenschaften und Ereignissen, die im Folgenden als Objekte bezeichnet werden, ist die Voraussetzung für die Wahl eines kognitiven Modells zur Definition der Situation (ebd.: 261). Die Kategorie 'Registrieren' ist in sechs Unterkategorien unterteilt, von denen 'ausblenden' und 'nicht bemerken' das bewusste und unbewusste Ignorieren bestimmter Objekte beschreiben, während 'bemerken', 'verstärkt wahrnehmen', 'reflektieren' und 'bewusst darauf achten' unterschiedliche Abstufungen der bewussten Kenntnisnahme meinen.

Aufgrund seiner kognitiven Kapazitäten ist der Mensch in seinen Fähigkeiten zur Informationsverarbeitung stark eingeschränkt (Esser 1991: 440). Als Teil der Kognition ist auch 'Registrieren' von den zur Verfügung stehenden kognitiven Kapazitäten abhängig, was dazu führt, dass immer nur ein Teil der Objekte einer Situation registriert wird. Zwar zeigen die Interviews, dass Objekte wie beispielsweise der Verkehrslärm aufgrund von Gewohnheiten 'nicht bemerkt' werden (Erhebung 14, Go Along, Pos. 68). In der Regel sind es aber die Verfügbarkeit und das Management der kognitiven Kapazitäten, die darüber entscheiden, ob und wie viele Objekte einer Situation registriert werden. Wie sich dieser Zusammenhang auf das Zufußgehen auswirken kann, zeigt das folgende Beispiel, in dem die Befragte davon berichtet, dass sie nach dem Ausscheiden aus dem Erwerbsleben und dem Wegfall familiärer Pflichten mehr von ihrer Umgebung zur Kenntnis nimmt. Dabei wird auch deutlich, welche unterschiedlichen Auswirkungen das biologische und das soziale Alter haben können. Denn während das biologische Alter und die damit einhergehenden hirnganischen Alterungsprozesse auf der physisch-materiellen Ebene zu einer Abnahme kognitiver Kapazitäten führen können (Wahl und Schmitt 2010: 427), zeigt das Beispiel, dass die durch das soziale Alter bedingte Entbindung von Aufgaben auf der soziokulturellen Ebene vorhandene kognitive Kapazitäten freisetzen kann.

„Ja ich nehm mehr wahr. Weil in der Zeit in meiner Arbeitszeit, da stand ich sehr unter Zeitdruck. Also ich musste powern und naja mit Familie und was alles so da dranhängt. Und da hab ich oftmals gar nicht so viele nicht gesehen ich hab es nur getan. Und das ist natürlich wenn man mehr Zeit zur Verfügung hat so wie ich jetzt da sieht man mehr.“ Erhebung 6 Mobilitätsbiografie Pos. 285

Der Wegfall arbeits- und familiär bedingter Alltagsthemen setzt hier kognitive Kapazitäten frei, die dann anderweitig genutzt werden können, um beispielsweise die Umgebung beim Zulußgehen bewusster zur Kenntnis zu nehmen. Da aufgrund des sozialen Alters und der damit einhergehenden erwerbs- und familienbiografischen Brüche die Arbeit und bestimmte familiäre Pflichten dauerhaft wegfallen, handelt es sich um einen situationsübergreifenden Effekt, der im Gegensatz zu situationsspezifischen Effekten eine anhaltende Wirkung hat. Ein situationsspezifischer Effekt ist dagegen auf ein Ereignis beziehungsweise ein Objekt, das Teil der Situation ist, zurückzuführen und die kognitiven Kapazitäten auch nur in dieser beansprucht. So berichtet beispielsweise der Befragte aus Erhebung 7 während des Go Alongs (Pos. 203), dass, wenn er sich während des Zulußgehens mit jemand anderem unterhält, er seine Umgebung nicht mehr zur Kenntnis nimmt. Etwas Ähnliches berichtete auch die Befragte in nachfolgendem Beispiel, wobei es hier keine Unterhaltung ist, auf die sich ihre Aufmerksamkeit richtet, sondern ein Objekt der Umgebung, das sie registriert hat.

„Was mir dann gefiel, sie sitzt da hinten im Grünen und so, das sind so das, was mich ablenkt, also Naturverbindung mit Mensch, glaube ich. Und dann achte ich nicht mehr auf den Fußweg, sondern ich laufe.“ Erhebung 6, Go Along, Pos. 127

Es ist die im Grünen sitzende Frau, auf die sich, vermutlich aufgrund persönlicher Vorlieben der Befragten, ihre Aufmerksamkeit richtet, wodurch ihre kognitiven Kapazitäten beansprucht werden. Die Aussage lässt sich so interpretieren, dass sie dadurch nicht nur die restliche Umgebung ausblendet, sondern auch das Laufen automatisch vonstattengeht. Das entspricht dann dem traditionellen Verhalten (Weber 2006: 32), das auch als Routine (bspw. Giddens 1997: 56) oder als argumentationszugängliches aber nicht argumentationsvorbereitendes Quasi-Verhalten (Sedlacek 1982b: 195) bezeichnet und dessen Zustandekommen in Kapitel 3.2.1 erörtert wird. Das Beispiel zeigt aber vor allem, wie sich das Management der zur Verfügung stehenden kognitiven Ressourcen auf das ‘Registrieren’ von Objekten zur Definition der Situation auswirkt und wie in der Situation das bewusste oder unbewusste Ignorieren von Objekten und die verschiedenen Abstufungen der bewussten Kenntnisnahme anderer Objekte sich gegenseitig bedingen. Dabei hat die Analyse der Daten anhand der mit ‘bemerken’, ‘verstärkt wahrnehmen’, ‘reflektieren’ und ‘bewusst darauf achten’ kategorisierten Textstellen gezeigt, wie groß insbesondere die Bandbreite an Gründen ist, bestimmten Objekten während des Zulußgehens eine besondere Beachtung zu schenken. Beispielsweise kann die Nutzung einer Gehhilfe dazu führen, dass Unebenheiten auf dem Gehweg ‘verstärkt wahrgenommen’ werden (Pretest 2, Go Along, Pos. 18), oder die Vorliebe für Sauberkeit und Ordnung zur Folge hat, dass ‘bewusst darauf

geachtet' wird, ob Unrat auf dem Bürgersteig liegt (Erhebung 15, Go Along, Pos. 172). Weitere Beispiele sind ein durch berufliche Erfahrungen geschulter Blick (Erhebung 1, Go Along, Pos. 185), Narrative von Bekannten (Erhebung 3, Go Along, Pos. 189) und Medien (Erhebung 14, Mobilitätsbiografie, Pos. 426) oder wie im nachfolgenden Beispiel einschneidende Ereignisse wie Unfälle beziehungsweise Beinaheunfälle.

„Den Tag war ich irgendwie, ich weiß auch nicht, war ich nicht ganz bei mir. Aber ich habe es Gott sei Dank noch, konnte ich noch zurückspringen, also war noch okay (Pos. 184). Aber da bin ich halt so gelaufen. Musste da zum Arzt. Das war eine Untersuchung, die ich das erste Mal machen musste. (...) Also jedenfalls bin ich nicht vor der Straßenbahn, wo es rüber ging, sondern versucht hinten. Und da kam die andere dann grade hinten ein Stück weiter (Pos. 524). Wie gesagt, das mit der Straßenbahn, war ich danach übersensibel dann hinterher. Aber ansonsten habe ich mich jetzt wieder eigentlich so reingefunden (Pos. 548).“ Erhebung 12, Mobilitätsbiografie, Pos. 184-548

Hier ist es zunächst der Arztbesuch, der die kognitiven Kapazitäten beansprucht und ein Grund dafür sein kann, dass in der beschriebenen Situation nicht sämtliche relevanten Objekte registriert und deshalb falsch eingeschätzt wurden. Der Beinaheunfall mit der herannahenden Straßenbahn ist ein kritisches Ereignis, das in dem Moment die Routine des Zufußgehens unterbricht und sämtliche Aufmerksamkeit auf die Straßenbahn als zentrales Objekt zur Definition der Situation richtet. Das Ereignis hat dabei einen solchen Eindruck hinterlassen, dass es sich situationsübergreifend auch auf spätere Situationen ausgewirkt und die Befragte von da an ihre Aufmerksamkeit bewusst auf Straßenbahnen gerichtet hat. Der hier beschriebene Beinaheunfall ist das, was Esser (2005a: 7), bezugnehmend auf Garfinkel (1964: 227), als Störung bezeichnet, beziehungsweise das, was Strauss (2010: 225f) mit Konflikt meint, der wie in diesem Beispiel die Routine des Zufußgehens in der aktuellen Situation unterbricht und für zukünftige Situationen verändert. Die Befragte beschreibt somit einen Moment, in dem ein neues kognitives Modell entsteht. Dieser Vorgang wird im Modell der soziologischen Erklärung auf die Arbeit von Mead (1995: 117f) zurückgeführt. Dort erhalten Objekte und Gesten erst durch Interaktion und Kommunikation eine Bedeutung. Bedeutung meint hier die Relevanz für die Problemlösung (Esser 2002c: 87), da die Straßenbahn durch den Beinaheunfall als potenzielle Gefahr beim Zufußgehen angesehen wird.

Aus den theoretischen Vorüberlegungen und den soeben diskutierten empirischen Daten lässt sich schließen, dass 'Registrieren' als Teil der Kognition von der

durch das biologische Alter bestimmten Verfügbarkeit an kognitiven Kapazitäten und deren Verwendung abhängt. Über Letzteres entscheiden Ereignisse und Objekte sowie deren situationsspezifische und -übergreifende Bedeutungen und Effekte, die das wechselseitige Verhältnis zwischen dem bewussten beziehungsweise unbewussten Ignorieren und den verschiedenen Abstufungen der bewussten Kenntnisnahme von Objekten, aus denen sich die Situation zusammensetzt, bestimmen. Dabei weisen insbesondere die Gründe für die verschiedenen Abstufungen der bewussten Kenntnisnahme eine große Bandbreite auf, die von persönlichen Vorlieben, wie im Beispiel mit der im Grünen sitzenden Frau aus Erhebung 6 (Mobilitätsbiografie, Pos. 127), bis hin zu einschneidenden Erlebnissen, wie im Beispiel mit dem Beinaheunfall aus Erhebung 12 (Mobilitätsbiografie, Pos. 184-548) reichen, die den Objekten eine subjektive Bedeutung verleihen. In der kognitiven Verhaltenstheorie, die als Weiterentwicklung der klassischen Verhaltenstheorie Verhalten als Reaktion auf einen durch Kognition reflektierten Reiz auffasst, werden derlei Vorlieben und Einstellungen als Interpretations- und Perzeptionsfilter bezeichnet (Werlen 1997: 10). Übertragen auf den Raum, sind es Motive und Werte die ausschlaggebend dafür sind, welche Ausschnitte der operationalen Umwelt registriert werden (Sonnenfeld 1972: 247ff).

Schütz (1971: 160) spricht dagegen aus einer handlungstheoretischen Perspektive von der Relevanzstruktur, die abhängig vom übergeordneten Lebensplan und dem am aktuellen Vorhaben ausgerichteten Interesse bestimmt, welche Objekte der objektiven Welt und des aktuellen Wissensvorrats zur Definition der Situation herangezogen werden. Sie ist dementsprechend deutlich weiter gefasst als die Interpretations- und Perzeptionsfilter und ermöglicht es, das 'Registrieren' mit den verschiedenen situationsübergreifenden und -spezifischen Effekten und Bedeutungen von Ereignissen und Objekten zu verknüpfen. Esser (1991: 442) zufolge ist die Relevanzstruktur identisch mit dem von ihm als Frames bezeichneten kognitiven Modellen, anhand derer die Situation definiert wird, und somit Teil des Modells der soziologischen Erklärung, das dem theoretischen Rahmen der vorliegenden Arbeit zugrunde liegt. Da sich die Gemeinsamkeit aber vor allem auf die darauf aufbauende Orientierung der Handlung bezieht (ebd.: 422) und Frames im Gegensatz zur Relevanzstruktur eher keine Rückschlüsse auf das 'Registrieren' zulassen, erscheint es sinnvoll, in diesem Zusammenhang auf das Konzept von Schütz (1971) zurückzugreifen.

Die Kategorie 'Registrieren' wurde als Teil der Kognition in den theoretischen Rahmen eingeordnet und über ihre Unterkategorien mit dem handlungstheoretischen Konzept der Relevanzstruktur verknüpft. Zusammen mit weiteren theoretischen Vorüberlegungen ist es dadurch möglich, über die Kategorie 'Registrieren' die Kategorie 'Wahrnehmung' mit anderen Haupt- und Unterkategorien

theoretisch zu verbinden. 'Registrieren' ist abhängig von den zur Verfügung stehenden kognitiven Kapazitäten, die darüber entscheiden, ob und wie viele Objekte einer Situation zur Kenntnis genommen werden. Daraus ergibt sich ein Zusammenhang mit dem biologischen Alter und den damit einhergehenden hirnorganischen Alterungsprozessen, die zur Abnahme der kognitiven Kapazitäten führen können. Diese entsprechen dem von Schimank (2007: 24) als 'handlungsrelevantes Verhalten' bezeichneten, unbewussten, biologischen, physischen und chemischen Körperfunktionen, die als Unterkategorie von 'immateriellen Ressourcen' über 'Registrieren' eine theoretische Verbindung zwischen 'Wahrnehmung' und 'Ego' herstellen. Wie die Interviewexzerpte gezeigt haben, ist die Verwendung der zur Verfügung stehenden kognitiven Kapazitäten dann unter anderem vom sozialen Alter abhängig, das die aktuelle Lebenssituation mitbestimmt und beispielsweise darüber entscheidet, ob ein familiärer oder arbeitsbedingter Zeitdruck existiert oder wie das soziale Umfeld strukturiert ist. Hieraus lassen sich über 'Zeitverfügbarkeit' und 'Soziales Umfeld' weitere theoretische Verbindungen zu 'immateriellen Ressourcen' und damit zur Kategorie 'Ego' herstellen.

Welche Objekte, die mit den dann noch freien kognitiven Konzepten registriert werden, ist dem Konzept der Relevanzstruktur zufolge vom übergeordneten Lebensplan und dem aktuellen Vorhaben abhängig. Sehr frei interpretiert umfasst der übergeordnete Lebensplan unter anderem die situationsübergreifenden Effekte und Bedeutungen, die Mead (1995: 117f) zufolge auf Interaktionen und Kommunikation zurückgeführt werden können und im Kategoriensystem durch 'Verkehrserlebnisse', 'Narrative' und 'eigene Erfahrungen' als Unterkategorien von 'Prägung' vertreten sind und so eine weitere theoretische Verbindung zu 'Ego' herstellen. In diesem Zusammenhang kann auch das 'handlungsrelevante Verhalten' noch einmal von Bedeutung sein, da körperliche Defizite die Interaktion mit bestimmten Objekten der Umwelt erschweren können, die dadurch eine Relevanz für die Problemlösung erhalten. Das aktuelle Vorhaben findet sich dagegen mit 'Motiv', 'Begleitung' und 'Zeitverfügbarkeit' in der 'persönlichen Situation' wieder, woraus eine theoretische Verbindung mit der 'Verkehrssituation' resultiert. Die Relevanzstruktur entscheidet darüber, welche Objekte der Umwelt zur Definition der Situation herangezogen werden, woraus über 'raumzeitliche Situation' eine weitere Verbindung mit 'Verkehrssituation' resultiert. Ähnliches gilt auch für den aktuellen Wissensvorrat, aus dem anhand der Relevanzstruktur das Wissen zur Definition der Situation ausgewählt wird. Eine Verbindung zu 'Wissen um die Umwelt' lässt sich daraus aber nicht ableiten, da es sich hierbei nur um einen Teilbereich des Wissensvorrats handelt und die aus 'Verkehrserlebnissen', 'Narrativen' und 'eigenen Erfahrungen' zusammengesetzte 'Prägung' sowohl diesen als auch weitere Teilbereiche umfasst.

Abbildung 25 fasst die vorangegangenen Ausführungen in Form einer Situationsmap zusammen und zeigt, wie ‘Registrieren’ im Sinne der theoretischen Sensibilität über die Aussagen der Befragten, das zugrunde liegende Verständnis von Alter, das Konzept der Relevanzstruktur mit verschiedenen Unterkategorien von ‘Ego’ und ‘Verkehrssituation’ und dem ‘Wissen um die Umwelt’ auf der theoretischen Ebene verbunden wurde. Zwar wäre es auch möglich gewesen, einige der dargestellten Verbindungen auf der inhaltlichen Ebene herzustellen, um aber die Anschlussfähigkeit an das in Kapitel 2.1.3 erarbeitete Verständnis von Alter und die Bedeutung der bislang höchstens implizit über das Modell der soziologischen Erklärung mitberücksichtigten Relevanzstruktur zu betonen, wurde der Fokus bei der Herleitung und der Situationsmap auf die theoretischen Verbindungen gelegt.



Abbildung 25: Situationsmap ‘Registrieren’

Mit ‘immaterielle Ressourcen’ als Merkmale, anhand derer sich Menschen voneinander unterscheiden, und ‘Prägung’, die insbesondere durch ‘Verkehrserlebnisse’ und ‘eigene Erfahrungen’ und dem daraus resultierenden ‘Wissen um die Umwelt’ weitere Unterscheidungsmerkmale umfasst, ist das Individuum der Teil von ‘Ego’, der mit ‘Registrieren’ im Zusammenhang steht. Es sind Merkmale, die sich zwar über den Lebensverlauf hinweg verändern, deren Einfluss auf das

‘Registrieren’ aber im Gegensatz zur ‘raumzeitlichen Situation’ und zur ‘persönlichen Situation’ beständiger ist. So meint beispielsweise ‘Zeitverfügbarkeit’, als Unterkategorie von ‘immaterielle Ressourcen’, die durch das Ausscheiden aus dem Erwerbsleben freigewordene Zeit, die sich auf das gesamte Rentenalter auswirkt. Als Unterkategorie von ‘persönlicher Situation’ meint es dagegen die in der konkreten Situation zur Verfügung stehende Zeit, die aufgrund eines Termins begrenzt sein kann, der aber keinen Einfluss auf die ‘Zeitverfügbarkeit’ in nachfolgenden Situationen hat. Demzufolge ist das ‘Registrieren’ einerseits von bestimmten individuellen Merkmalen abhängig, die zwar Veränderungen unterworfen sind, sich aber dennoch situationsübergreifend auswirken, und andererseits von der immer wieder neu aus unterschiedlichen Elementen zusammengesetzten ‘Verkehrssituation’ mit entsprechender situationspezifischer Relevanz.

5.1.3 Orientierung

Esser (2002c: 205) zufolge ist die Orientierung nach der Kognition die zweite Selektionsleistung, die dem sinnvollen Handeln vorausgeht und in deren Rahmen in Abhängigkeit von der Passung ein kognitives Modell aktiviert beziehungsweise konstruiert wird, um die Situation zu definieren. Die Kategorie ‘Vergleich’ ist Teil der Orientierung und einer der beiden Vorgänge, die an der Wahl beziehungsweise Konstruktion eines kognitiven Modells beteiligt sind. Ob und, wenn ja, welches Modell für die Definition der Situation gewählt oder ob ein neues Modell konstruiert wird, ist abhängig von den registrierten Objekten und deren Passung mit den im Gedächtnis gespeicherten kognitiven Modellen (Esser 2002c: 261). Es findet demzufolge ein Vergleich zwischen den Objekten, aus denen sich die Situation zusammensetzt, die registriert wurden und den im Gedächtnis vorhandenen kognitiven Modellen statt. Da kognitive Modelle erfahrungsbasiert sind (Roth 2001) und es sich dementsprechend um abstrahierte Vorstellungen direkt oder indirekt erlebter Situationen handelt, hat der Vergleich immer eine zeitliche Dimension. Die in Abbildung 15 aus Kapitel 4.3.2 dargestellten Unterkategorien ‘Vergleich mit anderen Gegebenheiten’, ‘mit anderen Menschen’ und ‘zu früher’ verweisen darauf, dass zudem eine räumliche und eine persönliche Dimension existieren und weiter zurückliegenden Ereignissen eine besondere Bedeutung zukommt. Zudem wird hier bereits ersichtlich, dass die Unterkategorien von ‘Vergleich’ eng miteinander verknüpft sind. Dies gilt auch für ‘Verklärung’, die sich als vierte Unterkategorie genau wie der ‘Vergleich zu früher’ auf die weiter zurückliegende Vergangenheit bezieht und dementsprechende Überschneidungen damit aufweist.

Wie alle Unterkategorien von ‘Vergleich’ hat auch der ‘Vergleich mit anderen Gegebenheiten’ eine zeitliche Dimension, da er sich auf zurückliegende direkte und indirekte Erfahrungen stützt. Wie die weiteren Unterkategorien ‘außerhalb

Deutschlands', 'außerhalb Berlins' und 'innerhalb Berlins' aber zeigen, liegt der Fokus eindeutig auf der räumlichen Dimension. Es handelt sich um eine große Bandbreite unterschiedlicher, räumlich verortbarer Gegebenheiten, die in der Unterkategorie 'außerhalb Deutschlands' beispielsweise 'Mentalität', 'Mobilitätskultur' und 'Verkehrsaufkommen' miteinschließen. So berichtet die Befragte aus Erhebung 14 während des Go Alongs (Pos. 580), dass sie nach dem Besuch ihrer Tochter in Südamerika und dem Erleben des dortigen, von ihr als chaotisch empfundenen Verkehrsverhaltens den Verkehr in Berlin mittlerweile als perfekt geregelt ansieht. Kulturelle Aspekte fallen bei 'außerhalb Berlins' und 'innerhalb Berlins' weg. Es werden mit 'Ambiente' (Erhebung 7, Mobilitätsbiografie, Pos. 394) aber ebenfalls abstraktere Konstrukte verglichen, die, ergänzt um vor allem verkehrsinfrastrukturelle Gegebenheiten, wie beispielsweise Gehwegbeschaffenheit (Erhebung 1, Go Along Pos. 98), Bordsteinhöhe (Pretest 1, Go Along, Pos. 139-141) und Querungsstellen (Erhebung 10 Go Along, Pos. 143), auch Eigenschaften des physischen Raums umfassen. Das Wissen um die für den Vergleich herangezogenen Objekte und deren Bedeutung kann auf indirekten Erfahrungen, wie beispielsweise Zeitungsberichte über die Feinstaubbelastung bestimmter Straßen (Erhebung 14, Go Along, Pos. 318), basieren oder, wie im nachfolgenden Beispiel, auf direkten Erfahrungen.

„Ja, und jetzt, wie gesagt, jetzt wird der Fußweg schon wieder so ein bisschen enger. Man kann sonst hier wegen der Unebenheiten und so, okay, aber man kann hier besser laufen als durch die (...) Straße zum Beispiel.“ Erhebung 1, Go Along, Pos. 323

Die Gehwegbreite und die Unebenheiten sind Objekte, aus denen sich die Situation zusammensetzt und die der Befragte registriert und zu deren Definition heranzieht. Wie in Kapitel 3.3.2 erörtert, wird ihnen dabei eine Bedeutung gegeben, die nach dem Verständnis von Esser (2002c: 87) die Relevanz für die Problemlösung beziehungsweise wie bei Werlen (2008: 327) die Konsequenzen für die eigenen Handlungsmöglichkeiten meint. Verglichen wird somit die Bedeutung der verkehrsinfrastrukturellen Gegebenheiten für die Handlung des Zufußgehens. Ob der 'Vergleich' dabei an der Wahl eines vorhandenen kognitiven Modells beteiligt ist oder dazu beiträgt, die Objekte der Situation einzuordnen, sodass ein neues Modell konstruiert wird, lässt sich anhand der Aussage nicht rekonstruieren. Es wird aber deutlich, dass der 'Vergleich' in diesem Beispiel neben der zeitlichen auch eine räumliche Dimension besitzt. Denn er basiert auf einer vorangegangenen direkten Erfahrung aus der Interaktion mit der Gehwegbreite und den Unebenheiten an einem anderen Ort. Das zeigt, dass der Befragte über eine subjektive räumliche Repräsentation von Objekten und ihrer Bedeutung verfügt, die dem in Kapitel 3.3.1 als subjektiven Raum konzipierten subjektiven Möglich-

keitsraum entspricht, bei dem in diesem Beispiel die für die Überwindung des Raums relevanten und damit zweckrationalen Aspekte dominieren. Die räumliche Dimension des Vergleichs ist somit nicht nur für die Wahl oder die Konstruktion eines kognitiven Modells zur Definition der Situation relevant, sondern auch für das Konstrukt des subjektiven Möglichkeitsraums beziehungsweise der Definition des Raums.

Anders als beim ‘Vergleich mit anderen Gegebenheiten’ steht beim ‘Vergleich mit anderen Menschen’ nicht die räumliche, sondern die persönliche Dimension im Mittelpunkt. Denn eine wesentliche Rolle spielt dabei die Wechselwirkung zwischen dem Selbstbild und der eigenen Verortung innerhalb oder außerhalb einer sozialen Gruppe beziehungsweise Welt. Strauss (2010: 212f) zufolge resultiert die Zugehörigkeit zu einer sozialen Welt aus dem geteilten Engagement für eine bestimmte Aktivität. Wie die Positionsmatrix in Abbildung 22 zeigt, kann die Zugehörigkeit zu einer weiter gefassten und damit weniger organisierten Gruppe, wie die der älteren Menschen, aber auch auf den im Spannungsverhältnis zwischen vorangegangenen Erfahrungen und gesellschaftlichen Konstrukten stattfindenden ‘Vergleich mit anderen Menschen’ zurückgeführt werden. Ob sich jemand der Gruppe der älteren Menschen zugehörig fühlt, hängt demnach von der am dominierenden Altersbild orientierten Vorstellung von älteren Menschen ab, in die die eigenen Erfahrungen und die zum Vergleich herangezogenen Menschen eingeordnet werden. Wie in Kapitel 5.2.2 noch ausführlich erörtert wird, ist die daraus resultierende eigene Verortung innerhalb oder außerhalb einer sozialen Gruppe oder Welt ein Teil des Selbstbildes, das zugleich auch der Ausgangspunkt für weitere Vergleiche ist. Letzteres veranschaulicht das nachfolgende Beispiel. Gezeigt wird zudem, dass auch die Selbstverortung in weiter gefassten Gruppen, denen es an kollektivem Handeln und gemeinsamen Verpflichtungen fehlt, die Clarke (2012: 86) als Voraussetzung für die Konstruktion individueller und kollektiver Identitäten und Handlungsdispositionen ansieht, die Handlung des Zu-
fußgehens beeinflussen kann.

„Also das sind die Leute die da zum größten Teil sind ist nicht ganz so sag ich mal wenn man wir gehen da auch einkaufen und akzeptieren das, das ist nun mal so in dem Rahmen. Aber wenn wirs nicht müssen lassen wirs sein. Ja deshalb orientieren wir uns in dem Bereich, wo hauptsächlich Bentley und Ferrari vor der Tür stehen. Die Leute sind angenehmer. Die sehen anders aus und sind einfach angenehmer man kann sich mit denen unterhalten. Sie können von jemandem, der einfach strukturiert ist nur über bestimmte Themen unterhalten.“ (Pretest 1, Mobilitätsbiografie, Pos. 301)

Hier ist es nicht das Alter, sondern die vermutete soziale Stellung das soziodemografische Merkmal, an dem der 'Vergleich mit anderen Menschen' ansetzt und das die Zugehörigkeit zu einer sozialen Welt bestimmt. Da der Befragte nur sehr grob zwischen sozial bessergestellten und sozial schwachen Menschen unterscheidet, handelt es sich ähnlich wie bei der Gruppe der Älteren um eine sehr weit gefasste soziale Welt mit einem geringen Grad an Organisation. Dementsprechend findet auch hier der 'Vergleich mit anderen Menschen' im Spannungsfeld zwischen eigenen Erfahrungen und der am gesellschaftlichen Konstrukt orientierten Vorstellung dieser Welt statt. Während die Zuschreibung der Fähigkeit, ein anspruchsvolles Gespräch zu führen, auf eigene Erfahrungen zurückgeht, sind die genannten Automarken und das äußere Erscheinungsbild intersubjektiv geteilte Statussymbole. Über die eigenen Erfahrungen in Form von Gesprächen mit Angehörigen beider Gruppen verortet sich der Befragte in der Welt der Bessergestellten und grenzt sich zugleich gegenüber den vermeintlich weniger gut situierten Menschen ab. Der 'Vergleich mit anderen Menschen' basiert hier somit auf kognitiven Modellen, die auf eigene Erfahrungen und gesellschaftliche Konstrukte zurückgehen und über intersubjektiv geteilte Statussymbole zugeordnet werden. Über Letztere verortet der Befragte die beiden Welten zudem im Raum, wodurch die persönliche mit der räumlichen Dimension verknüpft und über die subjektive räumliche Repräsentation der Bedeutung von Objekten in einen subjektiven Möglichkeitsraum überführt wird, an dem sich die Handlung des Zufußgehens orientiert. Ähnlich wie Day (2010: 2666f) für die Gruppe der älteren Menschen festgestellt hat, beeinflusst auch hier die Zugehörigkeit zu einer sozialen Welt die räumlichen Aufenthaltspräferenzen. Dadurch wird auch deutlich, dass das Selbstbild nicht nur das Resultat des erfahrungsbasierten Vergleichs und der damit einhergehenden Verortung in einer sozialen Welt ist, sondern auch die Basis für künftige Vergleiche darstellen kann, da auf weitere Erfahrungen verzichtet wird, beziehungsweise diese sogar bewusst vermieden werden.

Bei den beiden letzten Unterkategorien 'Vergleich zu früher' und 'Verklärung' steht schließlich die zeitliche Dimension des Vergleichs im Vordergrund. Während insbesondere bei 'Vergleich mit anderen Gegebenheiten' der zeitliche Rahmen eher enger gefasst ist und sich auf Erfahrungen bezieht, die der Gegenwart zugerechnet werden können, nehmen 'Vergleich zu früher' und 'Verklärung' Bezug auf die weiter zurückliegende Vergangenheit. 'Gegebenheiten' als Unterkategorie von 'Vergleich zu früher' meint, ähnlich wie 'Vergleich mit anderen Gegebenheiten', räumlich verortbare Gegebenheiten, die vor allem die verkehrsinfrastrukturelle Ausstattung, wie beispielsweise das Vorhandensein von Zebrastreifen (Erhebung 10, Go Along, Pos. 21) und andere Eigenschaften des physischen Raums, betreffen. Der Vergleich zum früheren 'Selbst' nimmt unter anderem Bezug auf die 'körperliche Konstitution' und die im Alter zunehmenden körperli-

chen Defizite, die sich beispielsweise beim Herabsteigen von einem erhöhten Bürgersteig (Erhebung 15, Mobilitätsbiografie, Pos. 529), im Umgang mit Unebenheiten (Erhebung 14, Go Along, Pos. 166) oder durch sich verstärkende Anstrengung (Erhebung 13, Mobilitätsbiografie, Pos. 194) beim Zufußgehen bemerkbar machen. Da derlei Veränderungen gedanklich eng mit dem Alter verknüpft sind, trägt der Vergleich zum früheren 'Selbst', ähnlich wie der 'Vergleich mit anderen Menschen', zur Positionierung inner- oder außerhalb der Gruppe älterer Menschen bei. Wie das nachfolgende Beispiel zeigt, ändert sich dadurch auch der Blick auf die Objekte, aus denen sich eine Situation zusammensetzt.

„Früher bin ich auch bei Rot oft über die Ampeln gelaufen. Also das mache ich jetzt auch nicht mehr, weil man ist ja nicht mehr so schnell wieder, man braucht nur mal wirklich doch mal irgendwo zu stolpern, dann ist es natürlich aus.“ (Erhebung 8, Go Along, Pos. 119)

Verglichen wird die aktuelle körperliche Konstitution beziehungsweise Fitness mit der des früheren Selbst. Deren Verschlechterung führt dazu, dass bestimmte Situationen im Hinblick auf die Verkehrssicherheit anders definiert werden, als es in der Vergangenheit der Fall gewesen wäre. Demzufolge hat sich die Bedeutung der in der Situation vorhandenen Objekte für die eigenen Handlungsmöglichkeiten (Werlen 2008: 327) beziehungsweise deren Relevanz für die Problemlösung (Esser 2002c: 87) in Abhängigkeit vom sich ändernden Selbstbild gewandelt. Dementsprechend ist der 'Vergleich zu früher' ähnlich dem 'Vergleich mit anderen Menschen' ebenfalls relevant für den 'Vergleich mit anderen Gegebenheiten'. Wie im vorangegangenen Beispiel hat auch hier das über den 'Vergleich' mitbestimmte Selbstbild einen Einfluss auf die Bedeutung räumlich verfügbarer Objekte und damit auf den subjektiven Möglichkeitsraum. Hier zeigt sich zudem auch die Besonderheit des auf die weiter zurückliegende Vergangenheit bezogenen 'Vergleichs zu früher', da solche mit dem biologischen Alter einhergehenden Abnahmen der körperlichen Fähigkeiten zumeist eher langsam vorstatten gehen und deshalb häufig erst rückblickend über einen längeren Zeitraum hinweg realisiert werden. Häufig geht der 'Vergleich zu früher' aber auch mit einer 'Verklärung' einher, was eine weitere Besonderheit der weiter zurückliegenden Vergangenheit zeigt und, wie im nachfolgenden Beispiel gezeigt, zur Konstruktion gegenteiliger Kausalitäten führen kann.

„Früher war es ... da konnte man einige ausrechnen, so wie ich jetzt bei der Herfahrt, konnte ich mir nicht ausrechnen, hält die, hält die nicht, was macht die. Der hat dann irgendwas ... noch gesagt und schlecht verstanden und das war eben früher nicht so exzessiv, ist alles

so ein bisschen schnelllebiger geworden und liegt doch am Alter, weiß ich nicht ...“ (Erhebung 13, Mobilitätsbiografie, Pos. 320)

Wie im vorangegangenen Beispiel ändert sich auch hier im ‘Vergleich zu früher’ die Bedeutung der Objekte im Hinblick auf ihre Relevanz für die Problemlösung. Allerdings wird es hier zunächst auf die zunehmende Schnelllebigkeit und damit auf die Veränderung der Objekte selbst und nicht auf die Veränderung der eigenen Fähigkeiten zurückgeführt. In beiden Beispielen führt die Feststellung der Veränderung dazu, dass die vorhandenen kognitiven Modelle zur Definition der Situation und die damit einhergehende Bedeutungszuschreibung nicht mehr mit der neuen Bedeutung der Objekte übereinstimmen. Die Konsequenz dieser Störungen (Esser 2005a: 7) oder Konflikte (Strauss 2010: 226) ist die weitere Suche nach einer Definition der Situation (Esser 2002c: 205), wobei daraus im ersten Beispiel ein um das sich verändernde Selbstbild und im zweiten Beispiel ein um die veränderte Schnelllebigkeit konstruiertes kognitives Modell resultieren. In beiden Beispielen ist der ‘Vergleich zu früher’ somit Auslöser und zugleich Bestandteil der Konstruktion eines neuen kognitiven Modells. Der Einwand des Befragten im zweiten Beispiel, dass die Veränderungen im ‘Vergleich zu früher’ auch an seinem Alter und damit an ihm liegen könnten, lässt vermuten, dass die mögliche ‘Verklärung’ der Vergangenheit Einfluss darauf hat, ob das neue Modell um das veränderte Selbst oder die veränderten Objekte herum konstruiert wird.

Als Unterkategorie von ‘Wahrnehmung’ ermöglicht es ‘Vergleich’, die Erzählungen der Befragten in den theoretischen Rahmen einzuordnen und mit den zur Orientierung gehörenden Vorgängen der Wahl und der Konstruktion eines kognitiven Modells zu verknüpfen. Sofern sie auf dem ‘Vergleich’ basieren, ist sowohl bei der Wahl als auch bei der Konstruktion eines kognitiven Modells die zeitliche Dimension relevant, da auf das aus direkten und indirekten Erfahrungen gewonnene Wissen zurückgegriffen wird. Bei der Wahl eines Modells werden die momentane Situation und deren Objekte mit vorangegangenen Situationen mit ähnlichen Objekten verglichen, die bei der Passung zur Definition der Situation herangezogen werden. Sind keine passenden Modelle vorhanden oder hat sich die Bedeutung der Objekte im Laufe der Zeit geändert, wird ein neues Modell konstruiert, wobei der ‘Vergleich’ zur Einordnung von Situationen und Objekten herangezogen werden kann. Anhand der Unterkategorien ‘Vergleich mit anderen Gegebenheiten’ und ‘Vergleich mit anderen Menschen’ wird deutlich, dass der ‘Vergleich’ neben der zeitlichen auch eine räumliche und eine persönliche Dimension haben kann, die unter anderem die Konstruktion des Selbstbilds und des subjektiven Möglichkeitsraums beeinflussen können. Wie Abbildung 15 zeigt und die vorangegangenen Ausführungen verdeutlichen, weisen die

verschiedenen Arten von ‘Vergleich’ zudem Überschneidungen auf. Diese können sich gegenseitig bedingen. Das wird insbesondere anhand des Selbstbilds deutlich, das in Teilen durch den ‘Vergleich mit anderen Menschen’ und den ‘Vergleich zu früher’ beeinflusst wird, aber auch relevant für den ‘Vergleich mit anderen Gegebenheiten’ sein kann.

Die Unterkategorien von ‘Vergleich’ weisen aber nicht nur Zusammenhänge untereinander auf, sondern können, genau wie bei ‘Registrieren’ auch, Verbindungen zwischen ‘Wahrnehmung’ und anderen Kategorien herstellen. Der ‘Vergleich mit anderen Gegebenheiten’ wie der ‘Vergleich mit anderen Menschen’ basieren auf dem ‘Wissen um die Umwelt’ und den darin enthaltenen Objekten und weisen dementsprechend inhaltliche und direkte ‘Verbindungen mit ‘Menschen’, ‘Ambiente’ und ‘Umgebung’ auf. Auch ‘Verklärung’ ist inhaltlich mit ‘Umwelt’ verbunden, da das Wissen um die darin enthaltenen Elemente, sofern es auf zeitlich weiter zurückliegenden Situationen basiert, positiv eingefärbt sein kann. Der ‘Vergleich mit anderen Menschen’ ist über inhaltliche Verbindungen mit ‘körperlich’ und ‘Gruppenzugehörigkeit’ zudem mit ‘Selbstbild’ und darüber hinaus mit ‘Ego’ verknüpft. Aus dem Verständnis von kognitiven Modellen als erfahrungsbasierte Abstraktionen der Wirklichkeit resultieren theoretische Verbindungen mit direkten Erfahrungen in Form von ‘Verkehrserlebnissen’ und ‘eigenen Erfahrungen’ und indirekten Erfahrungen in Form von ‘Narrativen’, die als Unterkategorien von ‘Prägung’ eine weitere Verknüpfung zu ‘Ego’ darstellen.

Da die in der ‘Verkehrssituation’ vorhandenen Objekte zugleich Auslöser und Ziel des ‘Vergleichs’ sind, resultiert daraus schließlich noch eine inhaltliche Verbindung, die nicht an den weiteren Unterkategorien, sondern direkt an ‘Verkehrssituation’ und ‘Vergleich’ ansetzt. Aufgrund der bereits erörterten Zusammenhänge zwischen den Unterkategorien von ‘Vergleich’ sind die Verbindungen zu anderen Kategorien weniger trennscharf als in Abbildung 26 dargestellt. Da sämtliche Arten von ‘Vergleich’ immer auch eine zeitliche Dimension aufweisen, gilt die theoretische Verbindung mit den Unterkategorien von ‘Prägung’ nicht nur für den ‘Vergleich zu früher’, sondern auch für den ‘Vergleich mit anderen Menschen’ und ‘mit anderen Gegebenheiten’. Auch ist der ‘Vergleich zu früher’ inhaltlich mit den Unterkategorien von ‘Wissen um die Umwelt’ und dem ‘Selbstbild’ verbunden. Abgesehen von ‘Verklärung’ wurden aus Gründen der Übersichtlichkeit aber immer nur die Verbindungen eingezeichnet, die aus der jeweils im Fokus stehenden Dimension der Vergleichsart resultieren.

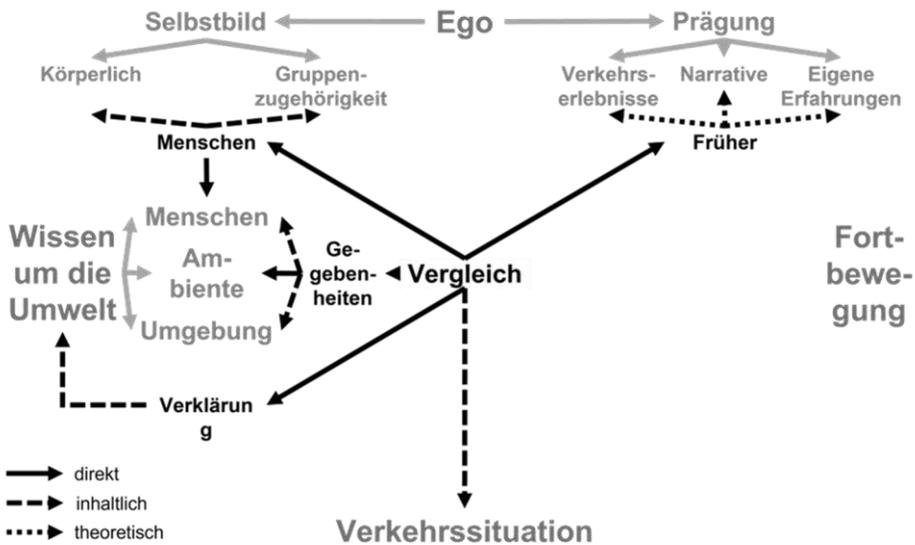


Abbildung 26: Situationsmap 'Vergleich'

Auch wenn in Abbildung 26 nicht sämtliche Verbindungen eingezeichnet wurden, wird doch deutlich, dass über 'Vergleich' als Unterkategorie von 'Wahrnehmung' die Gegenwart mit der Vergangenheit verknüpft wird. Das zeigen insbesondere die Verbindungen zu 'Prägung' und 'Wissen um die Umwelt', die für die Vergangenheit stehen, und zu 'Verkehrssituation', die Teil der Gegenwart ist. Dieser Zusammenhang zwischen Gegenwart und Vergangenheit findet sich in Form der erfahrungsbasierten kognitiven Modelle auch im zugrunde liegenden Verständnis von Wahrnehmung und dem theoretischen Rahmen wieder. Neu ist dagegen die Bedeutung des 'Selbstbildes', das zwar über das wahrgenommene Alter als Teil des psychischen Alters mitberücksichtigt wurde, sich im theoretischen Rahmen bislang aber höchstens implizit in Form des Raumverständnisses von Werlen (2008: 327) wiederfindet. Demzufolge resultiert der Raum aus der Erfahrung der eigenen Körperlichkeit im Verhältnis zur Körperlichkeit anderer Gegebenheiten. Die empirischen Daten der Interviews zeigen aber, dass dieses Verhältnis beziehungsweise die Wechselwirkungen nicht allein über die Körperlichkeit zustande kommt, sondern auch über die Zugehörigkeit beziehungsweise Abgrenzung zu sozialen Welten. Werden dann noch die zeitliche Dimension, die damit einhergehende Veränderung des 'Selbstbildes' und die daran gekoppelte

Wahrnehmung der für das Zulußgehen relevanten Objekte mitberücksichtigt, verdeutlicht das die Bedeutung des ‘Selbstbildes’ für die weitere Betrachtung.

‘Differenzierung’ als weitere Unterkategorie von ‘Wahrnehmung’ ist wie ‘Vergleich’ ebenfalls Teil der Orientierung und der zweite Vorgang, der die Wahl eines kognitiven Modells mitbestimmt. Während der ‘Vergleich’ immer auch eine zeitliche Dimension beinhaltet, da er sich auf das aus direkten und indirekten Erfahrungen basierende ‘Wissen um die Umwelt’ bezieht, ist die ‘Differenzierung’ abhängig von der Konstellation der Objekte, aus denen sich die Situation zusammensetzt und den verschiedenen Merkmalen, aus denen die Einzigartigkeit des Individuums resultiert. Damit orientiert sich ‘Vergleich’ eher am Verständnis von Esser (1999), der bezugnehmend auf Popper (1974: 199) die Situation als objektiv erfassbaren Rahmen begreift, der subjektiv wahrgenommen wird. ‘Differenzierung’ dagegen ist stärker an die Auffassung von Clarke (2012: 107) angelehnt, der zufolge die Situation ko-konstitutiv aus den daran beteiligten Objekten resultiert. Dementsprechend spricht sie auch nicht vom Kontext, da die vorhandenen Objekte die Situation nicht bloß rahmen, sondern, sich wechselseitig bedingend, die Situation sind (ebd.: 112). Indem ‘Differenzierung’ den Einfluss der Konstellation aus in der Situation enthaltenen Objekten und Merkmalen des Individuums auf die subjektive Wahrnehmung betont, trägt es dieser Auffassung Rechnung und ermöglicht es so, die poststrukturalistische Perspektive zu berücksichtigen und in den theoretischen Rahmen zu integrieren. Über die Unterkategorien ‘räumliche Situation’, ‘zeitliche Situation’, ‘soziodemografische Merkmale’ und ‘verhaltensabhängig’ wird die Konstellation an Objekten in der Situation dargestellt. Über ‘handlungsrelevantes Verhalten’, ‘eigene Perspektive’, ‘Zeitverfügbarkeit’ und ‘Tagesform’ werden die relevanten Merkmale des Individuums abgebildet.

Am anschaulichsten lässt sich das hinter ‘Differenzierung’ stehende Prinzip anhand der beiden Unterkategorien ‘räumliche’ und ‘zeitliche Situation’ erläutern, die sich in Teilen überschneiden und ausschlaggebend dafür sind, dass die in der Situation enthaltenen Merkmale und Objekte in Abhängigkeit von Raum und Zeit unterschiedlich betrachtet werden. Die ‘räumliche Situation’ bezieht sich auf unterschiedliche Ausstattungen und Eigenschaften des Raums. So hat beispielsweise die Befragte aus Erhebung 4 während des Go Alongs (Pos. 71) darauf verwiesen, dass sie an eine Fußgängerzone den Anspruch stellt, so gehen zu können, wie sie das möchte, ohne dabei auf Radfahrende, Geldtransporter oder Lieferwägen achten zu müssen. Hier ist es die Bedeutung des Raums, die auf das hermeneutische Verständnis (Esser 2002c: 87) beziehungsweise dessen normative Aspekte (Werlen 2008: 331) zurückzuführen ist und die Befragte dazu veranlassen, Objekte wie Radfahrende anders als in anderen ‘räumlichen Situationen’

wahrzunehmen. Die 'räumliche Situation' kann sich aber auch auf die physischen Eigenschaften des Raums beziehen, die, wie das nachfolgende Beispiel zeigt, insbesondere in Wechselwirkung mit dem 'handlungsrelevanten Verhalten' von Bedeutung sind.

„Hier in meinem Bereich komme ich gut zurecht. Wie gesagt, was ich festgestellt habe (...) so U-Bahn. Das denke ich, ist ein Problem auf Dauer. Weil die [Barrierefreiheit] da nicht gegeben ist, ja. Also da fühle ich mich dann ausgeschlossen als Behinderte.“ (Erhebung 9, Go Along, Pos. 508-512)

Anders als beim Beispiel mit der Fußgängerzone resultiert die Bedeutung des Raums hier aus der Relevanz für die Problemlösung (Esser 2002c: 87) beziehungsweise dessen zweckrationalen Aspekten (Werlen 2008: 329) und führt dazu, dass die Befragte sich selbst aufgrund der Wechselwirkung ihrer individuellen Merkmale mit der Ausstattung des physischen Raums anders wahrnimmt. Hier ist es die Konstellation aus den Objekten in Form physischer Barrieren und den individuellen Merkmalen in Form des 'handlungsrelevanten Verhaltens', aus denen sich die Situation ko-konstituiert. Dabei zeigt sich, dass die 'räumliche Situation' nicht nur zu einer differenzierten Betrachtung der in der Situation enthaltenen Objekte, sondern auch der individuellen Merkmale führen kann. Das kann sich wiederum auf das 'Selbstbild' auswirken, das wie in diesem Beispiel in Abhängigkeit von der 'räumlichen Situation' variiert. Da einige der physischen Barrieren, wie beispielsweise das Verkehrsaufkommen (Erhebung 13, Go Along, Pos. 111) oder Schnee (Erhebung 3, Go Along, Pos. 565), rein temporärer Natur sind und von der Tages- oder Jahreszeit abhängen, ist in diesem Zusammenhang auch die 'zeitliche Situation' relevant.

„Deshalb, ich habe, und deshalb, das wollte ich bloß noch mal sagen, ich habe halt unterschied-, bei den gleichen Straßen, nee, denselben, das sind ja dieselben, bei denselben Straßen habe ich manchmal eine unterschiedliche Bewertung angekreuzt. Und zwar immer so, wie sie gerade waren an dem Moment.“ (Erhebung 6, Go Along, Pos. 389)

Die Befragte bezieht sich hier auf das Ausfüllen des Mobilitätstagebuchs und meint damit vor allem das Verkehrsaufkommen. Sie verweist darauf, dass die Bewertung einer Straße variieren kann und abhängig davon ist, wie sich die Gegebenheiten im jeweiligen Moment darstellen. Ähnlich argumentiert auch der Befragte aus Erhebung 1 und verweist während des Go Alongs (Pos. 323) auf das von der Tageszeit abhängige Aufkommen anderer Zufußgehender und wie sich das auf seine Bewertung des Gehweges auswirkt. Hier zeigt sich, dass

‘räumliche’ und ‘zeitliche Situation’ eng miteinander verknüpft sind, da es sich beim motorisierten Verkehr und anderen Passanten um physische Barrieren handelt, die in Abhängigkeit von der Tageszeit auftreten. Dies gilt in ähnlicher Weise auch für die soziale Sicherheit, die, wie das Auftreten physischer Barrieren, mit der Tageszeit variieren kann, weil beispielsweise am Abend und in der Nacht weniger Menschen unterwegs sind (Erhebung 11, Go Along, Pos. 167) oder weil, wie im nachfolgenden Beispiel deutlich wird, die Dunkelheit einen zusätzlichen Unsicherheitsfaktor darstellt.

„Wie gesagt, wegen diesem Vietnamesen Haus und alles, ist mir die Ecke dann abends im Dunkeln nicht so geheuer. (...) Und komme auch, wenn ich mit dem Nachtbus komme oder so, gehe ich nicht hier durch. Ich gehe an den Häusern rum.“ (Erhebung 12, Go Along, Pos. 643-747)

Unabhängig davon, ob von dem Haus und den darin lebenden Menschen eine tatsächliche Gefahr ausgeht, ist für die Befragte das von ihr als Vietnamesen-Haus bezeichnete Gebäude in Kombination mit der tageszeitlich bedingten Dunkelheit, die Konstellation an Objekten, durch die die Situation definiert wird. Die daraus resultierende Bedeutung kann hier nach der Unterscheidung von Esser (2002c: 87) sowohl das hermeneutische Verständnis meinen, die sowohl das Haus aus Sicht der Befragten als potenzielle Gefahr ausweist, als auch die Relevanz für die Problemlösung, da sie deswegen auf eine alternative Route für ihren Fußweg ausweicht. Gespeichert als subjektive räumliche Repräsentation resultiert daraus ein subjektiver Möglichkeitsraum, in dem die interpretativen die zweckrationalen Aspekte des Raums überlagern und der zur Folge hat, dass die Befragte anstelle des kürzeren Weges direkt durch die Häuser einen Umweg wählt. Das Beispiel zeigt, dass sowohl die Definition der Situation als auch der subjektive Möglichkeitsraum in Abhängigkeit von der Tageszeit und somit von der ‘zeitlichen Situation’ variieren können und dementsprechend eine differenzierte Betrachtung stattfindet.

Ein ‘soziodemografisches Merkmal’, das sich auf die ‘Differenzierung’ auswirken kann, ist beispielsweise das Alter. Während der Befragte aus Erhebung 15 beim Go Along (Pos. 308) die Oberflächlichkeit jüngerer Menschen bemängelt, zweifelt die Befragte aus Erhebung 10 im Go Along (Pos. 133) deren Verkehrstüchtigkeit an. Aufgrund dieser Ansichten werden Situationen, an denen Jüngere beteiligt sind, anders eingeschätzt als Situationen, an denen Ältere beteiligt sind. Auch das Beispiel aus Abbildung 14, das weiter oben bereits im Rahmen der Betrachtung von ‘Vergleich’ herangezogen wurde, zeigt anhand des sozialen Status, wie ‘soziodemografische Merkmale’ zu einer differenzierten Betrachtung der

Situation beitragen können. Noch deutlicher wird dies anhand des nachfolgenden Beispiels, bei dem die 'soziodemografischen Merkmale' zwar weniger vordergründig eine Rolle spielen, über die Automarke als ausschlaggebendes Objekt für die Definition der Situation aber indirekt darauf Bezug genommen wird.

„Da, es sind ja wirklich die Autofa-, ich meine, ich bin ja auch ein Autofahrer, aber ich muss sagen, gerade rücksichtslos und dann die großen Limousinen, wissen Sie, die Mercedes und BMW, die großen mit den schwarzen Fenstern. Wenn ich so ein Auto sehe, dann leuchten, dann sind die Alarmglocken aber alle an, ja, also.“ (Erhebung 8, Go Along, Pos. 93)

Ob die Befragte den Zusammenhang zwischen der Automarke und dem sozialen Status herstellt, lässt sich anhand ihrer Aussagen nicht eindeutig rekonstruieren, da es sich bei Fahrzeugen von BMW und Mercedes aber um eine tendenziell eher gehobeneren Preisklasse handelt, können die genannten Marken als Ausprägung des sozialen Status interpretiert und mit 'soziodemografischen Merkmalen' in Verbindung gebracht werden. Die Situation wird unabhängig vom beobachteten Verhalten allein aufgrund der Automarken als potenziell gefährlich definiert. Wären Autos anderer Marken involviert, würde eine ansonsten identische Situation voraussichtlich anders definiert werden. Des Weiteren veranschaulicht das Beispiel die Bedeutung der Dynamik von 'Verkehrssituationen' für deren Definition. Denn wenn die anderen Verkehrsteilnehmenden aufgrund ihrer 'soziodemografischen Merkmale' Objekte darstellen, die einen Einfluss auf die Definition der Situation haben können und sich deren Konstellation aufgrund ihrer und der eigenen Fortbewegung ständig ändert, gilt Letzteres auch für die Definition der Situation. Dies macht auch die Unterkategorie 'verhaltensabhängig' deutlich, die sich anstatt auf 'soziodemografische Merkmale' auf das beobachtete Verhalten der anderen Verkehrsteilnehmenden bezieht. Während der Befragte aus Erhebung 5 (Mobilitätsbiografie, Pos. 473) sämtliche Radfahrende als problematisch ansieht und damit, wie er selbst sagt, das Verhalten einiger auf alle überträgt, differenziert die Befragte im nachfolgenden Beispiel diese in Abhängigkeit davon, wie sehr sie auf andere Rücksicht nehmen.

„Na ja, je nachdem wie sie Rücksicht nehmen. Also, ich fahr ja selber auf dem Bürgersteig, deshalb bin ich da wahrscheinlich ein bisschen toleranter. Also, ich würde hier auf dieser Straße nicht auf ... also, nicht auf der Straße fahren. Ich fahr dann immer auf dem Bürgersteig und deshalb stört es mich nur, wenn sie wirklich verkehrt rumfahren und dann nicht mal Platz machen.“ (Erhebung 14, Go Along, Pos. 80)

Die Rücksichtnahme ist das beobachtete Verhalten, das in diesem Beispiel die ‘verhaltensabhängige’ ‘Differenzierung’ zur Folge hat. Es ist damit ein weiteres Objekt, das die Definition der Situation beeinflussen kann und wie die ‘soziodemografischen Merkmale’ auch, eine Eigenschaft, anhand derer sich die anderen Verkehrsteilnehmenden unterscheiden. Dementsprechend zeigt auch ‘verhaltensabhängig’, wie schnell sich die Situation während des Zufußgehens ändern kann und in Abhängigkeit davon gegebenenfalls neu definiert wird. Neben dem beobachteten Verhalten, das die Konstellation der in der Situation enthaltenen Objekte mitbestimmt, ist in diesem Beispiel zudem die ‘eigene Perspektive’ relevant, die als individuelles Merkmal ebenfalls Teil der Situation ist. Da die Befragte selbst auch mit dem Fahrrad unterwegs ist und bei bestimmten Straßen auf dem Gehweg fährt, überschneidet sich ihre Perspektive mit der von anderen Radfahrenden, die das ebenfalls praktizieren. Deswegen kann sie das beobachtete Verhalten nachvollziehen, sofern entsprechend Rücksicht genommen wird. Die in Abbildung 23 dargestellte Positionsmap geht ebenfalls auf diese Zusammenhänge ein und zeigt die unterschiedlichen Abstufungen der ‘Differenzierung’ im Spannungsfeld zwischen eigenem Handeln und beobachtetem Verhalten.

Inwieweit das ‘handlungsrelevante Verhalten’ einen Einfluss auf eine differenzierte Betrachtung einer Situation haben kann, wurde bereits im Zusammenhang mit der ‘räumlichen Situation’ und dem Beispiel aus Erhebung 9 erörtert. Hier war es die Konstellation aus räumlichen Gegebenheiten und individuellen Merkmalen, aus denen sich die Situation zusammengesetzt hat und die ausschlaggebend für ein sich änderndes ‘Selbstbild’ waren. Die ‘Zeitverfügbarkeit’ als weiteres individuelles Merkmal meint vor allem die in der konkreten Situation zur Verfügung stehende Zeit, die stark vom Handlungskontext abhängt und beispielsweise durch einen Termin oder die Ladenöffnungszeiten begrenzt sein kann. Wie in Kapitel 5.1.2 erörtert, kann sich die ‘Zeitverfügbarkeit’ auf das ‘Registrieren’ von Objekten auswirken. Es kann aber auch dazu führen, dass die registrierten Objekte anders wahrgenommen werden und beispielsweise das Warten an einer Ampel (Erhebung 2, Go Along, Pos. 195-197) oder umstehende Passanten (Erhebung 10, Mobilitätsbiografie, Pos. 514) als störend beziehungsweise ärgerlich empfunden werden, wenn die Zeit knapp ist. ‘Tagesform’ dagegen ist etwas schwerer zu fassen und meint die Laune, aber auch die körperliche und geistige Verfassung, die aufgrund unterschiedlicher Faktoren von Tag zu Tag variieren können. Davon kann beispielsweise abhängig sein, ob eine belebte Straße als störend empfunden wird (Erhebung 3, Go Along, Pos. 833), sich die Personen sich über latent vorhandene Probleme ärgern (Erhebung 2, Go Along, Pos. 167) oder ob bestimmte Störfaktoren zur Definition der Situation herangezogen werden (Erhebung 1, Mobilitätsbiografie, Pos. 709).

Als Unterkategorie von ‘Wahrnehmung’ und als Teil der Orientierung ordnet ‘Differenzierung’ die Aussage der Befragten in den theoretischen Rahmen ein und ermöglicht es zudem, das Verständnis von Clarke (2012: 107), nach deren Auffassung sich Situationen ko-konstitutiv aus sich gegenseitig bedingenden Elementen zusammensetzen, darin zu integrieren und so die poststrukturalistische Perspektive zu berücksichtigen. Letzteres ist deshalb sinnvoll, da die Situation dann nicht als fester Rahmen aufgefasst wird, sondern als dynamisches Gebilde, das in Abhängigkeit der daran beteiligten Objekte und individuellen Merkmale ständig variiert. Wie sehr diese Dynamik die subjektive Wahrnehmung beeinflussen kann, zeigt sich besonders eindrucksvoll daran, dass sogar das ‘Selbstbild’ in Abhängigkeit von der ‘raumzeitlichen Situation’ variieren kann. Der Einfluss einer sich stetig verändernden Situation auf die subjektive Wahrnehmung ist insbesondere im Hinblick auf das Zufußgehen relevant, da es sich dabei um eine Art der Fortbewegung handelt, bei der ein unmittelbarer Austausch mit Umwelt stattfindet (Deffner 2011: 367). Dementsprechend sind auch die Konstellation der Situation und deren Veränderung besonders spürbar. Deswegen ist das Erleben des Zufußgehens stark abhängig von Ort, Zeit und Individuum (Lindelöw 2016: 19). ‘Differenzierung’ trägt somit auch der Heterogenität der Gruppe der älteren (Oswald 2008: 3) Zufußgehenden (Reid 2008: 105) Rechnung und verweist über die Unterscheidung zwischen individuellen Merkmalen und Objekten, aus denen sich die Situation zusammensetzt, darauf, dass die ‘Wahrnehmung’ sowohl zwischen Individuen als auch zwischen Situationen variieren kann.

Die Bedeutung der Objekte, der individuellen Merkmale und deren Konstellation für die ‘Wahrnehmung’, spiegelt sich auch in den Verbindungen mit ‘Differenzierung’ wider, die ausschließlich mit Unterkategorien von ‘Ego’ und ‘Verkehrssituation’ existieren. ‘Verhaltensabhängig’ und ‘soziodemografische Merkmale’ sind Eigenschaften der an der Situation beteiligten Verkehrsteilnehmenden und weisen dementsprechend inhaltliche Verbindungen mit ‘raumzeitlicher Situation’ und dadurch mit ‘Verkehrssituation’ auf. ‘Räumliche Situation’ und ‘zeitliche Situation’ sind ebenfalls über ‘raumzeitliche Situation’ mit ‘Verkehrssituation’ verbunden, allerdings auf direkte Art. Direkte Verbindungen existieren auch über ‘Zeitverfügbarkeit’, die eine Unterkategorie von ‘Differenzierung’, ‘immaterielle Ressourcen’ und ‘persönliche Situation’ ist. Gleiches gilt für ‘Tagesform’, die als Unterkategorie von ‘Differenzierung’ und ‘persönlicher Situation’ ebenfalls eine direkte Verbindung zu ‘Verkehrssituation’ herstellt. ‘Handlungsrelevantes Verhalten’ als Unterkategorie von ‘Differenzierung’ und ‘immateriellen Ressourcen’ stellt dagegen über ‘Ressourcen’ eine direkte Verbindung zu ‘Ego’ her. ‘Eigene Perspektive’ als Voraussetzung für die unterschiedliche Einordnung des beobachteten Verhaltens resultiert aus ‘Verkehrserlebnissen’ und ‘eigenen Erfahrungen’ und ist dementsprechend über ‘Prägung’ inhaltlich mit

poststrukturalistische Perspektive und das damit verbundene Verständnis der Situation als ko-konstitutives Konstrukt sich wechselseitig bedingender Objekte und Merkmale, betonen die Dynamik der Situation und deren Einfluss auf die subjektive Wahrnehmung in der Situation. Dass davon sogar das situationsübergreifende Konstrukt des ‘Selbstbildes’ betroffen ist, zeigt, wie stark dieser Einfluss sein kann und betont zugleich die Bedeutung des ‘Selbstbildes’ für die weitere Betrachtung.

5.1.4 Definition von Situation und Raum

Während ‘Registrieren’, ‘Vergleich’ und ‘Differenzierung’ Vorgänge der Kognition und der Orientierung beschreiben, beziehen sich ‘Einschätzung’, ‘Bewertung’ und ‘Empfindung’ im weitesten Sinne auf die kognitiven Modelle und das daraus resultierende Konstrukt der Wirklichkeit. Aufgrund der begrenzten Fähigkeit zur Informationsverarbeitung (Esser 1991: 440) handelt es sich bei den kognitiven Modellen um abstrahierte Vorstellungen der Wirklichkeit (Esser 2002c: 262), aus denen die Erwartung als subjektive Hypothese über die Konsequenzen der eigenen Handlung resultiert (Esser 1991: 433). Anknüpfend daran verweist ‘Einschätzung’ darauf, dass die ‘Wahrnehmung’ als Abstraktion der Realität immer auch mit einer bewussten oder unbewussten Unsicherheit einhergeht und in Form situationsübergreifender Konstrukte verschiedene Konsequenzen nach sich zieht, die sich auf den Umgang und das Zustandekommen von Situationen auswirken. Anhand der Unterkategorien ‘Verhalten anderer’, ‘eigene Handlungen’, ‘potenzielle Probleme’, ‘potenzielle Gefahren’, potenzielle Ursachen’, ‘potenzielle Lösungen’ und ‘problematisch für andere’ wird im Folgenden erörtert, welche verschiedenen Arten situationsübergreifender Konstrukte für das Zufußgehen relevant sind und welche Konsequenzen diese zur Folge haben. Zunächst veranschaulicht das nachfolgende Beispiel die Unsicherheit, mit der die ‘Einschätzungen’ von Objekten und Situationen behaftet sind.

„Ja, das Risiko ist vielleicht gestiegen, das muss noch nicht mal sein, ist so ein Gefühl. Kein Angstgefühl, ist nur so unangenehm, ist auch noch nicht so viel passiert in dem Sinne, ist vielleicht auch nur meine Fantasie, ach, die Russen oder die oder jenes ... und es kann ja schon in der S-Bahn passieren.“ (Erhebung 13, Go Along, Pos. 507)

Der Aussage zufolge ist sich der Befragte bewusst darüber, dass es sich bei seiner Definition der Situation um eine ‘Einschätzung’ handelt, die nicht zwangsläufig korrekt ist und seiner Fantasie geschuldet sein kann. Diese Fantasie ist letztlich nichts anderes als ein kognitives Modell, das durch russisch gelesene Mitmenschen als ein Objekt, aus dem sich die Situation zusammensetzt, ausgelöst werden kann und anhand dessen die Situation definiert und als unsicher eingeschätzt

wird. Worauf das kognitive Modell zurückzuführen ist, lässt sich anhand der Aussage nicht rekonstruieren. Da der Befragte aber darauf verweist, dass noch nicht viel passiert sei, ist anzunehmen, dass es nicht auf direkten, sondern auf indirekten Erfahrungen basiert. Inwieweit eine derartige ‘Einschätzung’ und die damit einhergehende Unsicherheit handlungsrelevant sind, lässt sich im Zusammenhang mit der Unterkategorie ‘Verhalten anderer’ veranschaulichen. Das zeigt bereits das Zitat aus Erhebung 13 in Kapitel 5.1.3, in dem der Befragte von seinen Schwierigkeiten berichtet, vorherzusagen, wie die Autofahrerin sich als Nächstes verhalten wird. Während der Befragte dabei aus der Perspektive als Autofahrer berichtet, ist im nachfolgenden Beispiel vom Zuzußgehen und Radfahren die Rede.

„Da sagte sie wir haben doch grün und sag ich ja O.K. aber weiß der das. Das sind so manchmal so Situationen wo ich also unsicher kann ich eigentlich nicht sagen, sondern eher vorsichtig ja. Und dann lieber warte, auch beim Fahrradfahren bei den Linksabbiegern denn ich hab nicht eilig und von daher.“ (Erhebung 4, Go Along, Pos. 61)

Auch wenn die Befragte explizit darauf verweist, dass es sich um keine Unsicherheit handelt, zeigt das Beispiel, wie auch das Zitat aus Erhebung 13 in Kapitel 5.1.3, eben genau das. Nämlich dass die ‘Einschätzung’ des künftigen Verhaltens der anderen Verkehrsteilnehmenden immer mit einer gewissen Unsicherheit einhergeht. Die linksabbiegenden Autos werden dadurch zu einer ‘potenziellen Gefahr’. Ihre ‘potenzielle Lösung’ ist es, abzuwarten, um kein Risiko einzugehen. Im weiteren Verlauf des Go Alongs (Pos. 126 und 130) kommt es zu zwei Situationen, anhand derer sie das soeben beschriebene Beispiel veranschaulicht. Das zeigt, dass die hier beschriebene ‘Einschätzung’ der Situation auf ein kognitives Modell zurückzuführen ist, das im Sinne des in Kapitel 3.1.3 erörterten Modells der soziologischen Erklärung auf andere Situationen übertragen wird und dementsprechend ein situationsübergreifendes Konstrukt darstellt. Auch die Unterkategorie ‘eigene Handlung’, die sich auf die Einschätzung des eigenen Handelns im Verkehr bezieht, das beispielsweise als regelkonform (Erhebung 8, Go Along, Pos. 119) oder regelwidrig (Erhebung 7, Mobilitätsbiografie, Pos. 338) angesehen und in Teilen auch selbstkritisch reflektiert wird (Erhebung 5, Mobilitätsbiografie, Pos. 431), verweist mit ‘Selbstbild’ auf ein weiteres situationsübergreifendes Konstrukt.

„Natürlich würde mir einer den Vogel zeigen, wenn ich da bei Rot drüber laufe oder an Stellen rübergehen, wo ein starker Autoverkehr ist und mich durchschlänge. Dann kann ich schon verstehen, wenn dann einer sagt: ‘Hast ja wohl `ne Macke!’, nich. Also von daher

empfinde ich persönlich nicht, dass ich, ja, als einer wahrgenommen werde, der eigentlich nicht mehr auf die Straße gehört, um das mal ganz krass zu sagen, ja.“ Erhebung 5 Mobilitätsbiografie, Pos. 517

Die rote Ampel und der starke Autoverkehr sind die Objekte, anhand derer der Befragte die Situation definiert und festlegt, welche Handlungen angemessen sind und welche nicht. Dabei dominieren die normativen Aspekte des Raums, die in Form von Regeln und Normen die Angemessenheit der Handlungsoptionen bestimmen. Der Befragte geht davon aus, dass ein Verstoß dagegen verbale Sanktionen der anderen Verkehrsteilnehmenden zur Folge hätte und diese ihn mit Beschimpfungen auf sein Fehlverhalten aufmerksam machen würden. Da solche Reaktionen ausbleiben, schließt er daraus, dass seine Handlungen der Situation entsprechend angemessen sind und er somit als verkehrstüchtig angesehen wird. Das ‘Verhalten anderer’ wird hier, ausgehend von der Definition der Situation und dem als angemessen erachteten ‘eigenen Handeln’, vorausgesagt und ist zugleich der Gradmesser für die ‘Einschätzung’ des ‘eigenen Handelns’. Eingebettet in die Konstellation an Objekten, aus denen sich die Situation zusammensetzt, bedingen sich hier die ‘Einschätzung’ des ‘Verhaltens anderer’ und der ‘eigenen Handlung’ gegenseitig. Die ‘eigenen Handlungen’ orientieren sich an dem aufgrund der Situation vorausgesagten ‘Verhalten anderer’, das dann als beobachtetes Verhalten zur Reflexion des ‘eigenen Handelns’ herangezogen wird. Die ‘Einschätzung’ des ‘eigenen Handelns’, die abhängig von der Situation und dem beobachteten Verhalten der anderen Verkehrsteilnehmenden ist, hat, wie die Aussage zeigt, zudem Einfluss auf das ‘Selbstbild’. Das zeigt, ähnlich wie das Beispiel in Kapitel 5.1.3, mit der Befragten aus Erhebung 9, deren ‘Selbstbild’ sich in Abhängigkeit von der Ausstattung des physischen Raums ändert, die Variabilität dieses Konstrukts. Denn auch wenn es sich um ein situationsübergreifendes Konstrukt handelt, ist es nicht unabhängig von den äußeren Umständen, und es ist anzunehmen, dass ein anderes beobachtetes Verhalten als Reaktion auf die ‘eigenen Handlungen’ zur Folge haben kann, dass der Befragte sein ‘Selbstbild’ zumindest überdenkt. Auch der subjektive Möglichkeitsraum, der anders als das ‘Selbstbild’ bereits expliziter Bestandteil des theoretischen Rahmens ist, stellt ein solches situationsübergreifendes Konstrukt dar, dass aufgrund der äußeren Umstände Veränderungen unterliegen kann. Im nachfolgenden Beispiel sind es ‘potenzielle Gefahren’, ‘Ursachen’ und ‘Lösungen’, die ein Gesamtbild der Situation ergeben und die als subjektive räumliche Repräsentation Teil des subjektiven Möglichkeitsraums sind.

„Ja, das ist eine doofe Kreuzung hier, weil die Linksabbieger und so ... also, da, wenn ich hier rüber gehe, schaue ich auch immer noch mal, wer jetzt von Links kommt sozusagen, falls der nicht richtig

abbremst und macht und tut. (...) Und dann ist ganz was Doofes, eigentlich darf man hier nur geradeaus fahren und auch nicht wenden oder nicht links abbiegen, aber was machen viele ...?“ (Erhebung 11, Go Along, Pos. 499-501)

Anders als beim Beispiel mit den russisch gelesenen Menschen aus Erhebung 13 sind es hier vorangegangene Erfahrungen, aus denen das ‘Wissen um die Umwelt’ resultiert und zu der ‘Einschätzung’ führen, dass das Fehlverhalten von anderen Verkehrsteilnehmenden eine ‘potenzielle Ursache’ dafür ist, dass die Querung der Kreuzung eine ‘potenzielle Gefahr’ darstellt. Eine ‘potenzielle Lösung’ sieht die Befragte darin, ihre Aufmerksamkeit zu erhöhen, um das Fehlverhalten der Autofahrenden zu kompensieren. Anders als beim Beispiel aus Erhebung 4 werden linksabbiegende Autos nicht generell als ‘potenzielle Gefahr’ angesehen, sondern lediglich an dieser Kreuzung, an der das Linksabbiegen eigentlich nicht erlaubt ist. Die Bedeutung der in der Situation enthaltenen Objekte ergibt sich nach der Unterscheidung von Esser (2002c: 87) aus deren Relevanz für die Problemlösung, wird anhand der Kreuzung klar räumlich verortet und ist als subjektive räumliche Repräsentation somit Teil eines subjektiven Raums (Werlen 2008: 327) beziehungsweise subjektiven Möglichkeitsraums. Ob daraus für die Befragte, abgesehen vom unbekümmerten Queren der Straße, anderweitige Konsequenzen für die subjektiv wahrgenommenen Möglichkeiten zur Fortbewegung und Ausübung von Aktivitäten resultieren, lässt sich anhand der Aussage nicht rekonstruieren. Es zeigt aber, dass sich die ‘Einschätzungen’ von ‘Ursache’, ‘Gefahr’ und ‘Lösung’ nicht nur ein Gesamtbild der Situation ergeben, sondern als subjektive räumliche Repräsentation zur Beschaffenheit des subjektiven Möglichkeitsraums beitragen. Da dieser sich in seiner Gesamtheit auf die Möglichkeiten zur Fortbewegung und Ausübung von Aktivitäten auswirkt, handelt es sich wie beim ‘Selbstbild’ um ein situationsübergreifendes Konstrukt, das darüber entscheidet, ob bestimmte Situationen überhaupt erst zustande kommen. Wie das nachfolgende Beispiel zeigt, kann ein solches situationsübergreifendes Konstrukt, gänzlich losgelöst vom eigenen Selbst und dem Raum, auch rein kausaler Natur sein und Objekte beinhalten, die sich außerhalb der erlebten Situation befinden.

„Und so ist der Verkehr, völlig daneben da die Verkehrspolitik. Kriege ich immer einen dicken Hals, ja? Und heute ist es ja genauso. Kriege ich schon wieder einen Wutanfall wegen des Straßenverkehrs, nicht? Und ich habe mit dem [Bezirks-] Bürgermeister mal geredet, warum das alles so beschissen ist mit diesem Verkehr. Ich komme nicht mehr über die Straße (...). Und dann sagte dieses Arschloch (...) von SPD-Bürgermeister: ‘Ja, der Verkehr muss rollen.’ Und dafür hätte ich ihm

beinahe ... hätte ich eine Kalaschnikow oder ein stumpfes Messer gehabt, hätte ich ihm dieses Messer in den Bauch gerammt.“ Erhebung 7, Mobilitätsbiografie, Pos. 374

In diesem Beispiel ist das zentrale Objekt zur Definition der Situation der Verkehr, der vom Befragten an anderer Stelle zwar auch als ‘potenzielle Gefahr’ angesehen wird (Erhebung 7, Mobilitätsbiografie, Pos. 428), hier aber vor allem ein ‘potenzielles Problem’ bei der Querung der Straße darstellt. Dementsprechend resultiert seine Bedeutung wie auch im vorangegangenen Beispiel aus der Relevanz für die Problemlösung. Da die Problematik der Aussage zufolge aber eher eine generelle zu sein scheint und sich nicht auf eine Situation beziehungsweise einen oder mehrere bestimmte Orte beschränkt, ist das situationsübergreifende Konstrukt hier nicht der subjektive Raum, sondern der kausale Zusammenhang. Anders als im vorangegangenen Beispiel ist dieser nicht auf die Situation beschränkt, da die ‘potenzielle Ursache’ in einer verfehlten Verkehrspolitik vermutet wird, für die unter anderem der Bezirksbürgermeister verantwortlich gemacht wird. Die ‘potenzielle Ursache’ ist somit nicht Teil der Situation, wodurch diese in einen Kausalzusammenhang eingeordnet wird, der auf sämtliche Situationen übertragen wird, in denen sich der Befragte vom motorisierten Verkehr in seiner Bewegungsfreiheit eingeschränkt sieht. Dementsprechend wird auch die ‘potenzielle Lösung’ der Problematik nicht in der Situation selbst vermutet, sondern beim Bezirksbürgermeister, dessen Verkehrspolitik die ‘potenzielle Ursache’ darstellt. Während diese und sämtliche bislang erörterten ‘Einschätzungen’ die Befragten selbst betreffen, bezieht sich ‘problematisch für andere’ als letzte Unterkategorie von ‘Einschätzung’ auf andere ältere Zufußgehende und deren Probleme.

„Das ist für Ältere ist das hier hm ein bisschen unangenehm, weil Sie merken es selber, sie können nicht voll aufsetzen, sie haben immer so ein Stück was irgendwo so fehlt. Also der eine oder andere Stein ist ein bisschen höher und das ist natürlich für Ältere, die nicht so gewohnt sind, ist das natürlich das schlimmste was sie machen können, jemanden der älter ist über so ne Straße zu schicken. (...) Ich hab da kein Problem mit ich mach da Krafttraining deshalb ist das nicht so schlimm.“ (Pretest 1, GoAlong, Pos. 25- 27)

Inwieweit die ‘Einschätzung’ in diesem Beispiel auf indirekten Erfahrungen in Form von Erzählungen oder Beobachtungen basiert, lässt sich anhand der Aussage nicht nachvollziehen. Es wird aber deutlich, dass die angesprochene Problematik nicht den Befragten selbst betrifft, sondern andere ältere Zufußgehende, die im Gegensatz zu ihm kein Krafttraining betreiben. Dementsprechend hängt

‘problematisch für andere’ eng mit dem ‘Selbstbild’ zusammen und der damit einhergehenden Abgrenzung zu anderen Menschen, Gruppen von Menschen und sozialen Welten. Auch hier resultiert die Bedeutung des unebenen Untergrunds als Objekt, anhand dessen die Situation definiert wird, aus dessen Relevanz für die Problemlösung (Esser 2002c: 87). Diese Relevanz ist dem Befragten allerdings nur bewusst, da er weiß, dass sie für andere ältere Zufußgehende existiert. Somit erhält der unebene Untergrund für den Befragten eine Bedeutung, die zwar für ihn beim Zufußgehen keine Relevanz hat, über die er sich aber von denjenigen abgrenzt, bei denen das der Fall ist. Das ist deshalb möglich, weil er das Objekt und seine Bedeutung in einen Kausalzusammenhang aus ‘potenzieller Ursache’, ‘Problem’ und ‘Lösung’ einordnet, der für ihn erklärt, warum die Unebenheiten für andere, aber nicht für ihn problematisch sind. Somit ergeben sich hier, anders als in den vorangegangenen Beispielen, keine Konsequenzen für die Situation. Mit ‘Selbstbild’ und dem übergeordneten Kausalzusammenhang resultieren daraus zwei situationsübergreifende Konstrukte, die den Befragten darin bestärken dürften, auch weiterhin Krafttraining zu betreiben, um von den Problemen der anderen älteren Zufußgehenden verschont zu bleiben.

‘Einschätzung’ als Unterkategorie von ‘Wahrnehmung’ verweist darauf, dass diese aufgrund der begrenzten Fähigkeit zur Informationsverarbeitung des Menschen (Esser 1991: 440) einer abstrahierten Vorstellung der Wirklichkeit entspricht (Esser 2002c: 262) und dementsprechend mit einer bewussten oder unbewussten Unsicherheit behaftet ist. ‘Einschätzung’ vertieft somit das Verständnis für das aus der Kognition und Orientierung resultierende Realitätskonstrukt, das mit den Situationsmodellen und dem subjektiven Möglichkeitsraum bislang zwei Arten kognitiver Modelle umfasst. ‘Selbstbild’, das auch Teil des Kategoriensystems ist und bereits im Zusammenhang mit ‘Vergleich’ eingeführt wurde, und der Kausalzusammenhang, der über ‘Einschätzung’ in die Betrachtung integriert wurde, sind zwei weitere kognitive Modelle, die Teil des Realitätskonstrukts sind. Wie die Situationsmodelle und der subjektive Möglichkeitsraum handelt es sich dabei um situationsübergreifende Konstrukte, die sich auf das Zustandekommen und den Umgang mit Situationen auswirken können. Während das ‘Selbstbild’ in Wechselwirkung mit den Objekten der Umwelt, den Situationsmodellen und dem subjektiven Möglichkeitsraum steht und somit sowohl das Zustandekommen von als auch den Umgang mit Situationen beeinflussen kann, wirkt sich der Kausalzusammenhang auf das Zustandekommen von Situationen aus, indem er außerhalb der Situation befindliche Objekte involviert und Handlungen zur Folge hat, die auf die Veränderung künftiger Situationen abzielen. Damit wird das Realitätskonstrukt, das, wie Abbildung 24 zeigt, bislang auf die Definition von Situation und Raum beschränkt war, um das Selbstbild und den Kausal-

zusammenhang ergänzt, die im theoretischen Rahmen bislang nur implizit beziehungsweise nicht berücksichtigt wurden.

Da ‘Einschätzung’ sich auf verschiedene Arten situationsübergreifender Konstrukte bezieht, die als Abstraktion der Realität die Wahrnehmung ausmachen und dementsprechend das zentrale Konzept der vorliegenden Betrachtung darstellen, ist es wenig verwunderlich, dass es als Unterkategorie von ‘Wahrnehmung’ Verbindungen mit sämtlichen anderen Hauptkategorien aufweist. ‘Potenzielle Ursachen’, ‘Probleme’ und ‘Gefahren’ beziehen sich auf die Bedeutung von Objekten, aus denen sich die Situation zusammensetzt, beziehungsweise die gedanklich mit dieser verknüpft sind. Diese sind, den bisherigen theoretischen Überlegungen folgend, somit Teil des ‘Wissens um die Umwelt’ und der darin enthaltenen Objekte. Dieses Wissen basiert auf direkten und indirekten Erfahrungen, da die aber vor allem mit den Vorgängen der Orientierung verknüpft sind.

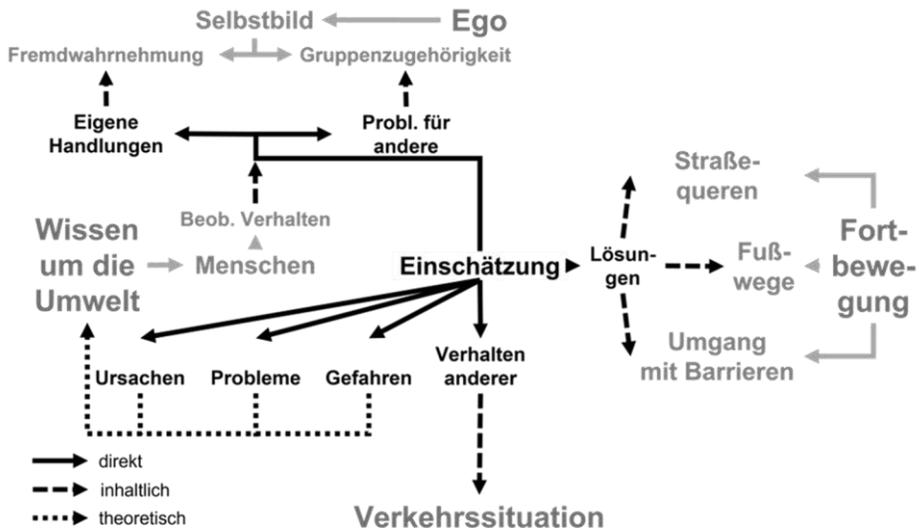


Abbildung 28: Situationsmap 'Einschätzung'

Für die ‘Einschätzung’, dass das daraus resultierende Wissen relevant ist, existiert keine entsprechende Verbindung. ‘Eigene Handlungen’ und ‘problematisch für andere’, die über ‘gespiegelte Fremdwahrnehmung’ und ‘Gruppenzugehörigkeit’ das ‘Selbstbild’ mitbestimmen, sind über ‘beobachtetes Verhalten’ als

Unterkategorie von ‘Menschen’ ebenfalls mit ‘Wissen um die Umwelt’ verbunden. Da aber das ‘Selbstbild’ bislang nicht explizit Teil des theoretischen Rahmens war, handelt es sich hierbei um inhaltliche Verbindungen. Die Vorhersage des ‘Verhaltens anderer’ findet in der ‘Verkehrssituation’ statt und ist deshalb mit dieser inhaltlich verbunden. ‘Potenzielle Lösungen’ als Konsequenz aus ‘potenziellen Ursachen’, ‘Problemen’ und ‘Gefahren’ sind im weitesten Sinne Teil der ‘Fortbewegung’, da dies beschreibt, wie die Befragten die ‘Straße queren’, welche ‘Fußwege’ sie zurücklegen und wie in der Situation und darüber hinaus ihr ‘Umgang mit Barrieren’ ist.

Die in Abbildung 28 dargestellte Situationsmap und ihre Verbindungen verdeutlichen die Bedeutung des ‘Wissens um die Umwelt’ und der darin enthaltenen Objekte für die ‘Fortbewegung’. Zwar gilt es aufgrund der in Kapitel 5.1.3 erörterten Dynamik von ‘Verkehrssituationen’, die Vorhersage des ‘Verhaltens anderer’ den sich wechselnden Bedingungen in der Situation anzupassen. Es sind aber vor allem die aus dem Wissensvorrat gespeisten situationsübergreifenden Konstrukte, an denen sich die ‘Fußwege’, das ‘Queren der Straße’ und der ‘Umgang mit Barrieren’ orientieren und damit die ‘Fortbewegung’ zu Fuß entscheidend mitbestimmen. Das entspricht auch weitestgehend den theoretischen Vorüberlegungen, wonach sich die Wahrnehmung an erfahrungsbasierten kognitiven Modellen ausrichtet, die eine Abstraktion der Realität darstellen und den Objekten eine Bedeutung geben, aus deren räumlicher Repräsentation der subjektive Möglichkeitsraum resultiert. Ergänzt um das ‘Selbstbild’ und den Kausalzusammenhang haben sich insgesamt vier relevante situationsübergreifende Konstrukte herauskristallisiert, die auf unterschiedliche Art und mit verschiedenen Konsequenzen eine Verknüpfung zwischen dem Wissen um die in der Umwelt vorhandenen Elemente und verschiedenen Aspekten der ‘Fortbewegung’ zu Fuß herstellen.

Während ‘Einschätzung’ auf die Unsicherheit verweist, die mit der aus der Wahrnehmung resultierenden Abstraktion der Realität einhergeht und sich vor allem auf die verschiedenen Arten kognitiver Modelle beziehungsweise situationsübergreifender Konstrukte und deren Konsequenzen für die ‘Fortbewegung’ zu Fuß bezieht, meint ‘Bewertung’ die Bedeutung der Objekte, aus denen sich Situationen zusammensetzt. Esser (2002c: 87) zufolge kann Bedeutung sowohl die Relevanz für die Problemlösung als auch die hermeneutische Verständlichkeit meinen. Auch wenn für das Zufußgehen beide Bedeutungsarten relevant sind, bezieht sich ‘Bewertung’ vor allem auf die Relevanz der Objekte für die Problemlösung beziehungsweise die Handlung des Zufußgehens. Die positive, neutrale oder negative ‘Bewertung’ kann ‘relational’, ‘absolut’ oder ‘metaphorisch’ erfolgen. Die ‘relationale’ ‘Bewertung’ nimmt explizit Bezug auf andere oder frühere Gegebenheiten und ist dementsprechend eng mit ‘Vergleich’ verknüpft, wohingegen

die als ‘absolut’ kategorisierten Aussagen keine Rückschlüsse auf vorangegangene Erfahrungen zulassen. Ansonsten unterscheiden sich die beiden Kategorien nicht weiter voneinander, sind aber nochmals in ‘rein wertend’ und ‘beschreibend’ unterteilt. Während ‘rein wertend’ lediglich Auskunft darüber gibt, ob der Sinn als positiv, neutral oder negativ aufgefasst wird, lässt ‘beschreibend’ darüber hinaus Rückschlüsse zu, welche Auswirkungen ein Objekt auf das Zuzußgehen hat.

„Nö hier ist nicht so toll, also hier stört mich tatsächlich ein bisschen die Unebenheit auch und dass das hier auch meistens auch eng und voll ist.“ Erhebung 4, Go Along, Pos. 120

In diesem Beispiel handelt es sich um eine ‘absolute’ und ‘beschreibende’ ‘Bewertung’. Sie ist ‘absolut’, weil kein ‘Vergleich’ zu anderen vorangegangenen Erfahrungen oder anderen Orten angestellt wird, sondern lediglich die Objekte, aus denen sich die Situation zusammensetzt, bewertet werden. Es lässt sich zwar nicht ausschließen, dass der ‘Bewertung’ ein ‘Vergleich’ zugrunde liegt, da er aber nicht explizit erwähnt wird, kann dieser anhand der Aussage nicht rekonstruiert werden. ‘Beschreibend’ ist die ‘Bewertung’, weil erklärt wird, welche Objekte gemeint sind und was an ihnen als problematisch angesehen wird. Dementsprechend lässt sich anhand der Kategorie ‘beschreibend’ nachvollziehen, welche Objekte eine Relevanz für die Handlung des Zuzußgehens haben und woraus diese resultiert. Die Bandbreite reicht dabei auf der positiven Seite von der Breite der Gehwege (Erhebung 1, Go Along, Pos. 136) über die Rücksichtnahme der anderen Verkehrsteilnehmenden (Erhebung 2, Mobilitätsbiografie Pos. 478) bis hin zur Übersichtlichkeit der Querungsstellen (Erhebung 1, Go Along, Pos. 76), wohingegen auf der negativen Seite neben Unebenheiten (Erhebung 15, Mobilitätsbiografie, Pos. 531), die geringe soziale Sicherheit (Erhebung 8, Go Along, Pos. 375) oder die Schwächung der eigenen körperlichen Konstitution (Erhebung 14, Go Along, Pos. 162) genannt werden. ‘Metaphorisch’ bezieht sich ähnlich wie ‘relational’ auf einen Vergleich, allerdings auf eine andere Art, wie das nachfolgende Beispiel zeigt.

„Aber überschaubar, weil hier ja dann ... die Mittelinsel ist ja quasi wie so eine Rettungsinsel. Also man geht rüber, der Verkehr kann von der anderen Seite ruhig fließen, man ist auf der sicheren Seite, ne?“
Erhebung 1, Go Along, Pos. 440

Hier wird die Mittelinsel, die den Grünstreifen zwischen zwei Fahrbahnen meint und damit selbst schon eine Metapher ist, zur Rettungsinsel, da sich der Befragte hier vor den Gefahren des Verkehrs sicher fühlt. Es ist anzunehmen, dass hier,

ähnlich wie bei 'relational' oder auch bei der Kategorie 'Vergleich', auf vorangegangene Erfahrungen mit Mittelinseln zurückgegriffen wird. Das Gleichsetzen mit einer 'Rettungsinsel' basiert allerdings unter Rückgriff auf das Wissen, dass es sich bei der 'Rettungsinsel' um ein intersubjektiv geteiltes Symbol für Sicherheit handelt. Auch andere als 'metaphorisch' kategorisierte 'Bewertungen', wie beispielsweise die Bezeichnung von Fahrradfahrenden als 'Hasardeure' (Erhebung 7, Go Along, Pos. 345) oder von Rollatoren als 'AOK-Chopper' (Transkript 1, Mobilitätsbiografie, Pos. 249) für alte Leute, greifen auf ein solches Wissen zurück. Ähnlich wie bei 'beschreibend' ist es auch hier möglich, nachzuvollziehen, welche Objekte eine Relevanz haben und woraus diese resultiert, auch wenn derlei assoziative Bedeutungszuschreibungen stärker abstrahiert sind. Zudem werden die Objekte dadurch in einen erweiterten Zusammenhang eingeordnet, aus dem sich weitere Rückschlüsse ableiten lassen. Die Bezeichnung der Mittelinsel als 'Rettungsinsel' lässt beispielsweise darauf schließen, dass der Befragte den Verkehr als potenzielle Gefahr ansieht. Durch die Assoziation wird somit ein Kausalzusammenhang hergestellt, der, wie im Beispiel mit der Mittelinsel, die in der Situation vorhandenen Objekte miteinander verknüpft, oder wie im Beispiel mit dem 'AOK-Chopper', mit weiteren, nicht in der Situation befindlichen Objekten verbindet.

'Bewertung' lässt Rückschlüsse über die Bedeutung von Objekten für das Zufußgehen der Befragten zu. Zur Erklärung der Entstehung von Bedeutung greift Esser (1997: 71) auf Mead (1995: 117f) zurück. In dessen Theorie werden Objekte erst durch Interaktion und Kommunikation in gesellschaftlichen Prozessen zu sinnhaften Symbolen. Die Kategorie 'Bewertung', die sich vor allem auf die Gegebenheiten des physischen Raums bezieht, meint Bedeutung zumeist im Sinne der aus der Interaktion resultierenden Relevanz für die Problemlösung. Diese Bedeutung wird in Form eines kognitiven Modells auf andere Situationen mit gleichen oder ähnlichen Objekten übertragen, woraus sich Konsequenzen für die Handlung in der Situation ergeben. Ähnlich argumentiert auch Werlen (2008: 327), der die Bedeutung von Objekten für die Handlungsmöglichkeiten auf die Erfahrung des eigenen Körpers im Verhältnis zu anderen Körpern zurückführt und über die subjektive räumliche Repräsentation ihrer Ausdehnung auf den Raum überträgt, der als subjektiver Möglichkeitsraum die subjektiv wahrgenommenen Möglichkeiten zur Fortbewegung und Ausübung von Aktivitäten bestimmt. Neben den Situationsmodellen und dem subjektiven Möglichkeitsraum besteht außerdem ein Zusammenhang zu den anderen beiden Arten von kognitiven Modellen. So ist beispielsweise die weiter oben erwähnte 'Bewertung' der eigenen körperlichen Konstitution Teil des 'Selbstbildes', das sich den Ausführungen zu 'Vergleich' in Kapitel 5.1.3 zufolge unter anderem auch 'relational' zu anderen Menschen herausbildet. Die Kategorie 'metaphorisch' zeigt wiederum,

dass Objekte über die ‘Bewertung’ auch in einen Kausalzusammenhang eingeordnet werden, der diese sowohl mit in der Situation vorhandenen als auch mit nicht darin befindlichen Objekten in Verbindung bringt.

‘Bewertung’ als Ausdruck der Bedeutung der Objekte hinsichtlich ihrer Relevanz für die Problemlösung, die nach der Auffassung von Esser (1997: 71), Mead (1995: 117) und Werlen (2008: 327) aus der Interaktion mit den Objekten resultiert, weist demzufolge eine theoretische Verbindung mit ‘Verkehrserlebnissen’ und ‘eigenen Erfahrungen’ und damit über ‘Prägung’ zu der Kategorie ‘Ego’ auf. Da es sich dabei um die erstmalige Bedeutungszuschreibung handelt, kann diese ‘absoluter’ und ohne Bezug zum vorhandenen Wissen oder, wie die Ausführungen zu ‘Vergleich’ in Kapitel 5.1.3 zeigen, ‘relationaler’ Art sein. Als Teil der kognitiven Modelle und des subjektiven Möglichkeitsraums ist ‘Bewertung’ zudem theoretisch mit der ‘Verkehrssituation’, den Möglichkeiten zur ‘Fortbewegung’ und dem aus vorangegangenen Erfahrungen resultierenden ‘Wissen um die Umwelt’ und die darin enthaltenen Objekte verbunden. Während im Rahmen der ‘Fortbewegung’ und in der ‘Verkehrssituation’ sowohl erstmalige Bedeutungszuschreibungen als auch die Übertragung vorhandener Bedeutungen stattfinden können, gelten diese Verbindungen ebenfalls als ‘absolut’ und ‘relational’. Die theoretische Verbindung zum ‘Wissen um die Umwelt’ und die darin enthaltenen Objekte wird dagegen nur über ‘relational’ hergestellt, da es sich hier um die Grundlage für eine vergleichende ‘Bewertung’ handelt. Die Verbindung zu ‘Selbstbild’ als weiteres situationsübergreifendes Konstrukt ist inhaltlicher Art, da es in der Form noch nicht im theoretischen Rahmen auftaucht. Wie im Zusammenhang mit ‘Vergleich’ bereits erörtert, kann die ‘Bewertung’ ‘relational’ vonstattengehen, da das ‘Selbstbild’ unter anderem über den ‘Vergleich mit anderen Menschen’ und den ‘Vergleich zu früher’ zustande kommt. Zudem hat ‘Differenzierung’ gezeigt, dass es sich auch im Verhältnis zu den Objekten, aus denen sich die Situation zusammensetzt, wandeln kann. Indem es ‘metaphorisch’ die Objekte in einen Kausalzusammenhang einordnet, greift es neben intersubjektiv geteiltem Wissen auch auf ‘Wissen um die Umwelt’ zurück. Anders als bei ‘relational’ ist die Verbindung hier allerdings inhaltlicher Art, da der Kausalzusammenhang bislang kein Teil der theoretischen Vorüberlegungen ist. Ansonsten bezieht sich ‘metaphorisch’ genau wie ‘relational’ und ‘absolut’ auf die Objekte der ‘Verkehrssituation’, hat Auswirkungen auf die ‘Fortbewegung’ und kann aus der ‘Prägung’ resultieren.

Die in Abbildung 29 dargestellte Situationsmap fasst erneut die vorangegangenen Ausführungen zusammen. Die darin abgebildeten Verbindungen sind größtenteils theoretischer Art und zeigen, dass die aus der Kategorie ‘Bewertung’ ableitbaren Erkenntnisse sich weitestgehend mit den theoretischen Vorüberlegungen

und dem zugrunde liegenden Verständnis der Wahrnehmung decken. Ausschlaggebend für die Bewertung, die vor allem die Bedeutung von Objekten für die Relevanz der Problemlösung meint, sind direkte Erfahrungen in Form von Interaktionen, die dann, gespeichert als ‘Wissen um die Umwelt’, auf andere ‘Verkehrssituationen’ und die ‘Fortbewegung’ übertragen werden.

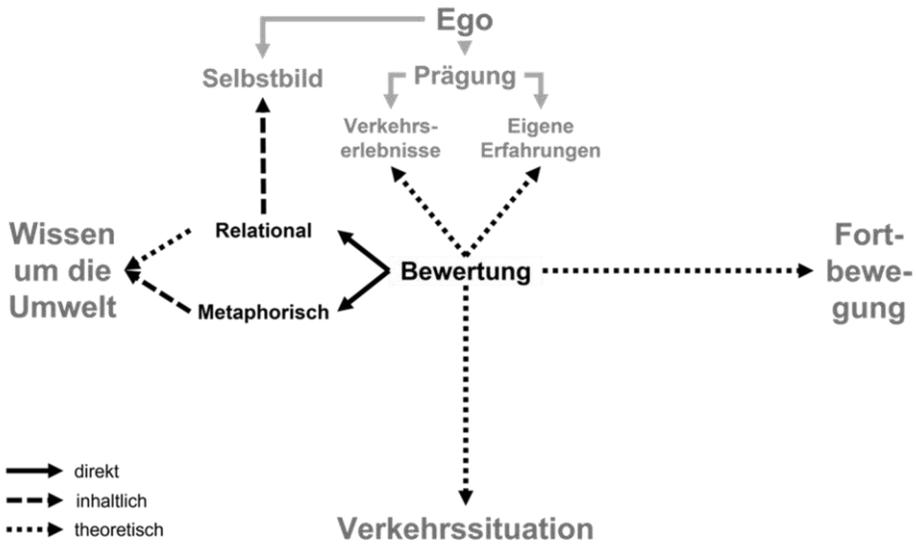


Abbildung 29: Situationsmap 'Bewertung'

Das entspricht dem aus dem Modell der soziologischen Erklärung stammenden und auf das Konzept des subjektiven Möglichkeitsraums übertragenen Prinzips, dass vorangegangene Erfahrungen in Form kognitiver Modelle die aktuellen Handlungen beeinflussen und dadurch das Zustandekommen von und den Umgang mit Situationen mitbestimmen. Neu ist die Übertragung dieses Prinzips auf die kognitiven Modelle des 'Selbstbildes' und des Kausalzusammenhangs, die ebenfalls situationsübergreifende Konstrukte darstellen und somit, wie auch die Situationsmodelle und der subjektive Möglichkeitsraum, das Zustandekommen von und den Umgang mit Situationen mitbestimmen.

Wie 'Bewertung' ist auch 'Empfindung' ein Ausdruck der Bedeutung von Objekten, dabei aber weniger stark auf deren Relevanz für die Problemlösung

fokussiert. ‘Empfindung’ ist in insgesamt 22 Unterkategorien unterteilt, die von ‘Resignation’ über ‘Verständnis’ bis hin zu ‘Freude’ reichen und eine große Bandbreite zwischen positiven und negativen Emotionen abdecken. Da es nicht möglich ist, hier auf sämtliche 22 Unterkategorien einzugehen, liegt der Fokus im Folgenden darauf, die Unterschiede zu ‘Bewertung’ herauszuarbeiten und zu zeigen, ob und wie ‘Empfindung’ mit den vier Arten kognitiver Modelle verknüpft ist und welche Konsequenzen sich daraus für das Zufußgehen ergeben. Stärker emotional geprägt als ‘Bewertung’, verknüpft ‘Empfindung’ die Bedeutung der Objekte mit einer Gefühlsregung und deren Konsequenzen für das Handeln. Im nachfolgenden Beispiel ist es die ‘Empfindung’ ‘Ärger’, die eine situationsspezifische Handlung zur Folge hat.

„Und zu dem Zeitpunkt war ich noch mit der Krücke unterwegs, also mit meinem Stock, ne. Und da habe ich mal die Nerven verloren, der fuhr dann so dicht an mir vorbei, da habe ich den Stock umgedreht und habe dem in seinen Lieferwagen da, habe ich ihm da eine Delle reingezogen, ne.“ Erhebung 1, Mobilitätsbiografie, Pos. 841

Die Bedeutung des Lieferwagens bezieht sich auf dessen Relevanz für das Querren der Straße und resultiert in diesem Beispiel aus der Interaktion in der geschilderten Situation. Die durch die Bedeutung ausgelöste ‘Empfindung’ veranlasst den Befragten zu der Handlung, mit seiner Gehhilfe gegen Lieferwagen vorzugehen. Der Unterscheidung der in Kapitel 3.2.1 erörterten Handlungsarten zufolge handelt es sich hier um ein affektuales Verhalten, das Weber (2006: 32f) als Reaktion auf einen außeralltäglichen Reiz bzw. einen bewussten Gefühlsausbruch beschreibt. Hier liegt auch der wesentliche Unterschied zu ‘Bewertung’, die zwar mit Emotionen verknüpft sein kann, aber weniger stark bis gar nicht von diesen abhängig ist. Ein Zusammenhang zwischen Bewertung und affektualem Verhalten lässt sich deswegen zwar nicht grundsätzlich ausschließen, aber anhand der Aussagen der Befragten auch nicht rekonstruieren. Auch muss eine ‘Empfindung’ nicht zwangsläufig in ein affektuales Verhalten münden, sondern kann auch mit anderen Handlungsarten verknüpft sein, wie unter anderem das nachfolgende Beispiel zeigt.

„Oder wenn ich an einer Ampel stehe an einer Kreuzung, ja? (...) Und die haben ja auch richtig große Masten, diese Ampeln, dann stehe ich meistens hinter einem Mast. Und dann so aus zwei Meter Entfernung, wenn jetzt ein Auto hier auf die Kreuzung fährt, wo ich stehe mit anderen Leuten, dass der erst die Laterne mitnimmt, also die Ampel mit. (...) So beeindruckt mich der Verkehr, ja? Dass ich mich hinter den Ampeln, Ampelmasten nicht verstecke, sondern schütze. Ampelmasten

Der Autoverkehr ist das Objekt, dessen Bedeutung die ‘Empfindung’ der ‘Angst’ auslöst. Die Bedeutung resultiert aus der Relevanz für die Lösung des Problems, an der Kreuzung auf das Umschalten der Ampel warten zu müssen, um die Straße überqueren zu können. Anders als im vorangegangenen Beispiel sind Bedeutung und ‘Empfindung’ hier mit einem kognitiven Modell verknüpft und keine direkte Folge der in der beschriebenen Situation stattfindenden Interaktion. Die von der ‘Angst’ ausgelöste Handlung des Befragten, hinter den Ampelmasten Schutz vor den Autos zu suchen, ist somit nicht auf eine Reaktion oder einen Gefühlsausbruch zurückzuführen, sondern auf ein durch den Verkehr aktiviertes und mit der entsprechenden Bedeutung und ‘Empfindung’ verknüpftes kognitives Modell. Dementsprechend handelt es sich um ein zweckrationales Handeln, bei dem Weber (2006: 33) zufolge Zweck, Mittel und Nebenfolgen gegeneinander abgewogen werden und ausgehend von der daraus resultierenden Erwartung eine rationale Entscheidung getroffen wird. Wie das nachfolgende Beispiel zeigt, können Bedeutung und ‘Empfindung’ aber auch auf den Raum übertragen werden und beeinflussen dann nicht den Umgang mit beziehungsweise die Handlung in der Situation, sondern vielmehr deren Zustandekommen.

„Heutzutage denkt man schon ab und zu mal nach wo geh ich denn lang wo ist es am besten wo komm ich auch am besten über die Straße ohne dass ich Angst haben muss irgendwas zu übersehen oder so. Das sind das ist sag ich mal für viele nicht ganz so bewusst aber sie machens im Unterbewusstsein.“ Pretest 1, Go Along, Pos. 107

Auch in diesem Beispiel ist der Verkehr das Objekt, dessen Bedeutung aus der Relevanz für die Problemlösung des Querens der Straße resultiert, die wiederum mit der ‘Empfindung’ der ‘Angst’ einhergeht. Im Gegensatz zu den beiden vorangegangenen Beispielen sind Bedeutung und ‘Empfindung’ hier weder durch eine Interaktion auf die aktuelle noch durch ein kognitives Modell auf eine bestimmte Art von Situation bezogen, sondern aufgrund vorangegangener Erfahrungen mit bestimmten Orten verknüpft. Dadurch überträgt der Befragte das Angstempfinden als subjektive räumliche Repräsentation auf den Raum, und da dieser die subjektiv wahrgenommenen Möglichkeiten zur Fortbewegung bestimmt, beschreibt er damit einen subjektiven Möglichkeitsraum. Aufbauend darauf ist das Zufußgehen im Hinblick auf die Wahl der Route ebenfalls eine zweckrationale Handlung, durch die der Befragte versucht, Situationen zu vermeiden, in denen er ‘Angst’ hat, die Straße zu queren. Er beeinflusst dadurch deren Zustandekommen. Ähnlich wie bei der soeben geschilderten Übertragung auf den

Raum, können ‘Empfindungen’ auch mit einem Kausalzusammenhang verknüpft sein, was Handlungen nach sich ziehen kann, die darauf abzielen, auf das Zustandekommen von Situationen einzuwirken. Das zeigt sich bereits am Beispiel aus Erhebung 7 (Mobilitätsbiografie, Pos. 374), das im Zusammenhang mit der Kategorie ‘Einschätzung’ verwendet wurde und in dem der Befragte seinen ‘Ärger’ über das Verkehrsaufkommen auf den Bezirksbürgermeister überträgt. Auch im nachfolgenden Beispiel existiert eine Verbindung zwischen einer ‘Empfindung’ und dem Kausalzusammenhang, die sich auf das Zustandekommen von Situationen auswirkt.

„Und das mache ich ja dann auch ganz gerne, dass ich eben so ein paar Sachen irgendwie mir durchlese oder versuche an so was ranzukommen, damit ich immer auch so ein bisschen den Draht dann zur Vergangenheit oder wenn etwas Neues geplant ist, dass man dann immer, wie man sagt, auf dem Laufenden ist. (...) Und das macht mir auch ganz großen Spaß. (...) Ja, genau, ich habe mir eben das haben die hier (...) im Sommer rausgegeben, 3 Heftchen (...) und dann bin ich wirklich die Straße und das alles abgelaufen. (...) Ja, und dass ich das dann, sage ich mal, in der Tasche habe und dann gucke, ach, das ist das Haus, dann nachlese und auch irgendwie einen Eindruck habe, was um mich so ringsum passiert.“ Erhebung 11, Go Along, Pos. 470-479

Mit ‘Freude’ ist es diesmal eine positive ‘Empfindung’, die mit einem situationsübergreifenden Konstrukt verknüpft ist, das zu einer bestimmten Handlung führt. Anders als bei den bisherigen Beispielen wird hier die ‘Empfindung’ nicht auf ein kognitives Modell übertragen, sondern resultiert aus der Einordnung von Objekten in einen Kausalzusammenhang. Die Bedeutung, die diese Objekte dadurch erhalten, meint in diesem Beispiel das hermeneutische Verständnis, das sich auf den historischen Kontext bezieht. Dieses hat für die Befragte einen Mehrwert, da sie sich so auf einer zusätzlichen Ebene mit ihrer Umgebung auseinandersetzen kann. Dadurch macht ihr das Zufußgehen nicht nur mehr Spaß beziehungsweise ‘Freude’, sie leitet daraus auch eine Aktivität ab und vergrößert so ihren subjektiv wahrgenommenen Möglichkeitsraum, in dem sie ihre subjektiv wahrgenommenen Möglichkeiten zur Ausübung von Aktivitäten erweitert. Das Beispiel zeigt, wie der Kausalzusammenhang sich über eine positive Empfindung auf den subjektiven Möglichkeitsraum auswirken und dadurch das Zustandekommen von Situationen und deren Art mitbestimmen kann. Da in diesem Möglichkeitsraum die interpretativen Aspekte des Raums dominieren, können die damit verknüpften Handlungen als wertrational aufgefasst werden, die sich Weber (2006: 33) zufolge an der Überzeugung eines Menschen ausrichten. Während das Ablaufen der

Straße als eine der damit verknüpften Handlungen klar dem Zufußgehen zugeordnet werden kann, kann das für das ebenfalls damit verknüpfte Sammeln von Informationen zwar auch zutreffen, muss es aber nicht. Denn der Kausalzusammenhang wie der subjektive Möglichkeitsraum sind nicht nur mit der Handlung des Zufußgehens verknüpft, sondern auch mit damit in Zusammenhang stehenden Handlungen. Das zeigt auch das nachfolgende Beispiel, bei dem der ‘Ärger’ die ‘Empfindung’ ist, die den Befragten zur Handlung veranlasst.

„Und wenn mich dann gewisse Sachen ärgern oder mich stören oder so, dann versuche ich auch, zu handeln. Ein Beispiel ist bei uns, gibt’s so ein Absperrbereich für Mülltonnen und da steht ein Altkleidercontainer. Und es liegen jetzt zum wiederholten Male, Altkleider vor dem Container. (...) Und was hab ich dann wohl gemacht? Ich hab mir die Nummer von dem Altkleidereinsammler abfotografiert und hab ihn dann angerufen. (...) Die Zentrale sitzt in Bremen, aber der wird hier schon einen Einsammler haben, nicht.“ Erhebung 15, Go Along, Pos. 474-480

Das Objekt, dessen Bedeutung den ‘Ärger’ auslöst, sind in diesem Beispiel die unsachgemäß entsorgten Kleider, die vor dem Kleidercontainer liegen. Anders als in den vorangegangenen Beispielen lässt sich hier allerdings nicht eindeutig zuordnen, ob die Bedeutung aus der Relevanz für die Problemlösung oder aus dem hermeneutischen Verständnis resultiert. Das Beispiel zeigt aber, dass der Befragte die mit den Kleidungsstücken verbundene Bedeutung und ‘Empfindung’ in einen Kausalzusammenhang einordnet und mit der für den Kleidercontainer verantwortlichen Firma, die kein Bestandteil der Situation ist, verknüpft. Deswegen setzt seine Handlung auch nicht an den Objekten, aus denen sich die Situation zusammensetzt, an, sondern an der Firma, um in Zukunft eine ähnliche Situation vermeiden zu können. Da der Befragte an andere Stelle davon berichtet, dass er Wert auf Ordnung und Sauberkeit legt (Erhebung 15, Go Along, Pos. 172), handelt es sich hierbei wie im vorangegangenen Beispiel ebenfalls um eine wertrationale Handlung. Hier deutet sich auch bereits die Rolle des ‘Selbstbildes’ an, das, wie im Zusammenhang mit ‘Einschätzung’ bereits erörtert, sich wechselseitig auf die Wahrnehmung von Objekten und Situationen auswirkt. In diesem Beispiel ist es das wechselseitige Verhältnis zwischen der Vorliebe für Sauberkeit und Ordnung als Teil des ‘Selbstbildes’ und der unsachgemäß entsorgten Kleidung als Objekt, aus dem sich die Situation zusammensetzt, welche die ‘Empfindung’ verursacht. Noch deutlicher wird dieser Zusammenhang im nachfolgenden Beispiel, in dem das Angstempfinden wieder eine zentrale Rolle spielt.

„Bin eigentlich überhaupt kein ängstlicher Typ, aber manche Sachen macht man eben dann doch nicht mehr so. Oder man ist selber nicht mehr so fit und denkt, man kann nicht schnell genug wegrennen, wenn was wäre.“ (Erhebung 14, Mobilitätsbiografie, Pos. 434)

Hier ist die ‘Empfindung’ sogar ein Teil des ‘Selbstbildes’, der allerdings in bestimmten Situationen von anderen Teilen überlagert wird. Denn obwohl sich die Befragte nicht als ängstlichen Menschen ansieht, hat sich ihr ‘Selbstbild’ hinsichtlich ihrer körperlichen Fähigkeiten geändert, weswegen bestimmte Objekte und Situationen eine andere Bedeutung für sie haben, die mit einer ‘Empfindung’ wie ‘Angst’ oder zumindest ‘Verunsicherung’ einhergeht und sie so in ihrem Handeln einschränkt. Ob sich das auf ihre Handlungen in der Situation oder auf das Zustandekommen von Situationen auswirkt, lässt sich anhand dieser Aussage nicht nachvollziehen. Es wird aber deutlich, dass auch das ‘Selbstbild’ als viertes situationsübergreifendes Konstrukt in Zusammenhang mit ‘Empfindung’ steht. Dabei kann die ‘Empfindung’ sowohl Teil des ‘Selbstbildes’ sein, als auch aus dessen wechselseitigem Verhältnis mit der Situation und den Objekten, aus denen sie sich zusammensetzt, resultieren.

Wie ‘Bewertung’ lässt auch ‘Empfindung’ Rückschlüsse auf die Bedeutung von Objekten zu und ist dementsprechend in ähnlicher Weise mit den theoretischen Überlegungen von Esser (1997: 71), Mead (1995: 117) und Werlen (2008: 327) verbunden, wonach die Bedeutung eines Objekts aus der Interaktion damit resultiert. Wie aber das Beispiel mit dem Informationsmaterial aus Erhebung 11 (Go Along, Pos. 470-479) zeigt, kann die Bedeutung von Objekten auch aus der Einordnung in einen Kausalzusammenhang resultieren und dementsprechend das Ergebnis einer indirekten Erfahrung sein. Dasselbe Beispiel zeigt auch, dass Bedeutung im Zusammenhang mit dem Zulußgehen neben der Relevanz für die Problemlösung auch das hermeneutische Verständnis meinen kann. Dabei zeigt ‘Empfindung’ im Vergleich zu ‘Bewertung’ noch deutlicher, wie sich die Bedeutung von Objekten auf das Handeln der Befragten auswirkt. Während aus den Ausführungen zu ‘Bewertung’ bereits hervorgeht, dass die Bedeutung sich auf die ‘Fortbewegung’ auswirkt, erlaubt ‘Empfindung’ eine dezidiertere Betrachtung und verknüpft die Bedeutung mit den vier situationsübergreifenden Konstrukten und den daraus resultierenden Konsequenzen für die Handlung. Die Verknüpfung mit den Situationsmodellen und dem subjektiven Möglichkeitsraum zeigt dabei, dass das Zulußgehen sowohl als Reaktion auf die Objekte, aus denen sich die Situation zusammensetzt, als auch hinsichtlich der Wahl der zu gehenden Route eine subjektiv sinnhafte Tätigkeit und damit eine Handlung im Sinne Webers (2006: 11) darstellt. Darüber hinaus war es möglich, mit affektualem Verhalten sowie wert- und zweckrationalem Handeln verschiedene Handlungsarten zu berücksichtigen,

die sich zwar nicht bestimmten ‘Empfindungen’ oder situationsübergreifenden Konstrukten zuordnen lassen, aber sich wie das traditionale Verhalten im Zusammenhang mit ‘Registrieren’ als relevant für die weiteren Betrachtungen erwiesen haben.

Aufgrund der soeben erörterten Überschneidungen mit ‘Bewertung’ gestalten sich die Verbindungen von ‘Empfindung’ zu anderen Kategorien in ähnlicher Weise. Aus den oben erläuterten Gründen wird, ausgehend von den Überlegungen von Esser (1997: 71), Mead (1995: 117) und Werlen (2008: 327), hinsichtlich des Zustandekommens der Bedeutung von Objekten, wie auch bei ‘Bewertung’ eine theoretische Verbindung zu ‘Verkehrserlebnissen’ und ‘eigenen Erfahrungen’ und damit über ‘Prägung’ zu ‘Ego’ hergestellt. Ergänzt wird eine inhaltliche Verbindung mit ‘Prägung’ über ‘Narrative’, da auch indirekte Erfahrungen zur Bedeutungszuschreibung beitragen können.

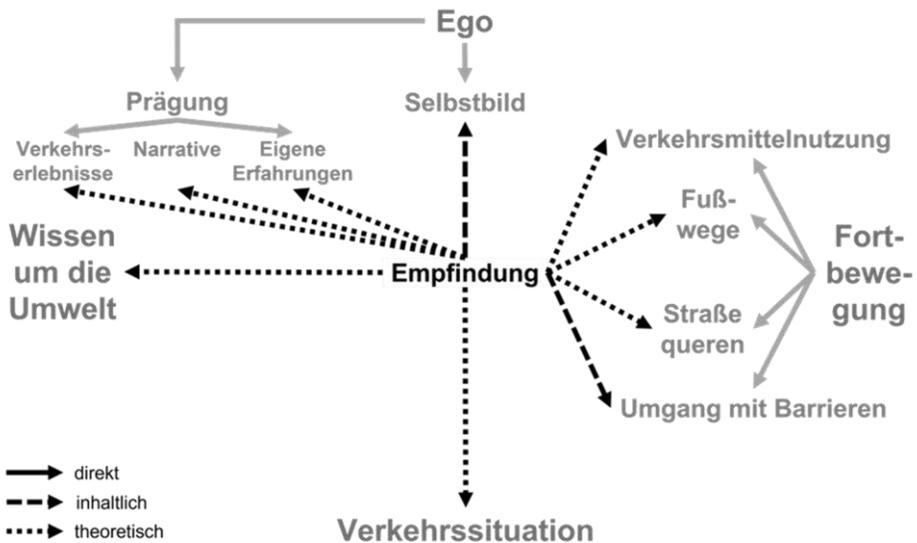


Abbildung 30: Situationsmap ‘Empfindung’

Dasselbe wie für die Verbindungen mit ‘Verkehrserlebnisse’ und ‘eigene Erfahrungen’ gilt für das ‘Wissen um die Umwelt’ und die darin enthaltenen Objekte, welche die Grundlage für die situationsübergreifenden Konstrukte darstellen und

die ‘Verkehrssituation’, in der die Interaktionen stattfinden, aus denen die Bedeutung resultiert, in der die ‘Empfindungen’ als Teil der kognitiven Modelle das Handeln beeinflussen. Auch die Verbindungen zu ‘Fortbewegung’ sind größtenteils theoretischer Art, sofern sie als Konsequenz aus den kognitiven Modellen und dem subjektiven Möglichkeitsraum resultieren. Während die ‘Verkehrsmittelnutzung’ und mit ‘Routenplanung’ eine der Unterkategorien von ‘Fußwege’ auf den subjektiven Möglichkeitsraum zurückzuführen sind, resultiert ‘Wegeplanung’ als die andere Unterkategorie von ‘Fußwege’ aus den Situationsmodellen, da sie die Handlung in der Situation beschreibt. Auch ‘Umgang mit Barrieren’ hat, wie ‘Fußwege’, sowohl Unterkategorien, die Handlungen beschreiben, die auf den subjektiven Möglichkeitsraum zurückzuführen sind, als auch solche, die auf den Situationsmodellen basieren. ‘Straße queren’ als in der Situation stattfindende Handlung bezieht sich dagegen ausschließlich auf die Situationsmodelle. Um hervorzuheben, dass ‘Umgang mit Barrieren’ auch Lösungsansätze beinhaltet, die außerhalb der Situation liegen und somit auf den Kausalzusammenhang zurückzuführen sind, der kein Teil der theoretischen Vorüberlegungen ist, wurde hier eine inhaltliche Verbindung eingezeichnet. Das gilt auch für die Verbindung mit ‘Selbstbild’, die aus denselben Gründen inhaltlicher Art ist.

Noch deutlicher als die Situationsmap zu ‘Bewertung’ zeigt die in Abbildung 30 dargestellte Situationsmap zu ‘Empfindung’ die Zusammenhänge zwischen direkten Erfahrungen, dem daraus resultierenden ‘Wissen um die Umwelt’, den darin enthaltenen Objekten und der ‘Fortbewegung’. Im Fokus steht dabei die Handlung des Zufußgehens, die sich sowohl auf den Umgang mit der Situation als auch auf deren Zustandekommen auswirken kann. Während ‘Verkehrsmittelnutzung’, ‘Fußwege’ und in Teilen ‘Umgang mit Barrieren’ darüber entscheiden, ob sich bestimmte ‘Verkehrssituationen’ ereignen, verweisen ‘Straße queren’ und manche Arten von ‘Umgang mit Barrieren’ auf die Handlungen in der ‘Verkehrssituation’. Das betont noch einmal die bereits im Zusammenhang mit anderen Kategorien zum Tragen gekommene Unterscheidung zwischen Handlungen, die im Umgang mit der Situation durchgeführt werden, und solchen, die auf das Zustandekommen von Situationen abzielen. Außerdem hat die Betrachtung der Kategorie ‘Empfindung’ ergeben, dass sich auch mit dem Zufußgehen verknüpfte Handlungen anhand der vier Arten kognitiver Modelle erklären lassen und diese im Rahmen der weiteren Betrachtungen mitberücksichtigt werden müssen.

5.1.5 Schlussfolgerungen

Die Ausführungen der vorangegangenen Kapitel haben die Kategorie ‘Wahrnehmung’ in den theoretischen Rahmen eingeordnet, ihre Unterkategorien näher erläutert und zu den restlichen Kategorien ins Verhältnis gesetzt. Im Zuge dessen wurden im Sinne der theoretischen Sensibilität die Aussagen der Befragten mit

den theoretischen Vorüberlegungen verknüpft, die in den Erzählungen enthaltenen Zusammenhänge herausgearbeitet und dadurch die Grundlage für ein differenzierteres Verständnis der subjektiven Wahrnehmung im Kontext der fußläufigen Mobilität älterer Menschen gebildet. Zur besseren Nachvollziehbarkeit werden im Folgenden noch einmal die daraus abgeleiteten wesentlichen Erkenntnisse zusammengefasst. Unterteilt in die theoretische, empirische und konzeptionelle Ebene, werden die aus der Empirie abgeleiteten Komponenten dargestellt, die anschließend in Kapitel 5.2 mit denen aus dem Begriffsverständnis und den theoretischen Vorüberlegungen zur gegenstandsbezogenen Theorie der fußläufigen Mobilität älterer Menschen zusammengeführt werden.

Auf der theoretischen Ebene ist es zunächst die in Abbildung 24 dargestellte Einordnung der Unterkategorien von ‘Wahrnehmung’ in den theoretischen Rahmen, die dazu beiträgt, die Erzählungen der Befragten weiter zu strukturieren und sie zu den theoretischen Vorüberlegungen in Kapitel 3 in Beziehung zu setzen. Dabei wird bereits deutlich, dass das unter anderem auf Esser (1999) und Werlen (2008) zurückgehende theoretische Verständnis der Zusammenhänge zwischen Wahrnehmung, Situation und Raum, demgemäß die Wahrnehmung als Ergebnis von Kognition und Orientierung anhand erfahrungsbasierter kognitiver Modelle Situationen und Raum definiert wird, sich auch in den Erzählungen der Befragten wiederfindet. Die daran anschließenden Ausführungen in den Kapiteln 5.1.2 bis 5.1.4 verweisen auf weitere Komponenten der theoretischen Vorüberlegungen, die sich ebenfalls anhand der Aussagen der Befragten rekonstruieren lassen. So haben sich im Zusammenhang mit fast allen Unterkategorien von ‘Wahrnehmung’ verschiedene Aussagen finden lassen, die auf die Relevanz der in Kapitel 3.3.2 erörterten Arten des subjektiven Möglichkeitsraums hindeuten, die in Abhängigkeit vom Handlungskontext die zweckrationalen, normativen oder interpretativen Aspekte des Raums betonen. Auch wenn kein Beispiel dabei ist, bei dem explizit auf einen subjektiven Möglichkeitsraum verwiesen wird, der die normativen Aspekte betont, zeigen die Erörterungen zu den Aussagen, dass nicht nur zweckrationale Aspekte bei der Betrachtung des Zuzußgehens von Bedeutung sind und neben der Relevanz für die Problemlösung auch das hermeneutische Verständnis als subjektive räumliche Repräsentation auf den Raum übertragen wird. Auch die in Kapitel 3.2.1 diskutierten Handlungsarten haben sich im Zusammenhang mit dem Zuzußgehen im Alter alle als relevant erwiesen. Zwar lässt sich gerade das traditionale Verhalten nur schwer rekonstruieren, da es aufgrund des durch die Interviews angestoßenen Reflexionsprozesses hinterfragt und begründet wird und so einer der anderen Handlungsarten zuzuordnen ist. Die in Kapitel 5.1.2 in Zusammenhang mit der Kategorie ‘Registrieren’ getätigten Aussagen über die im Grünen sitzende Frau (Erhebung 6, Go Along, Pos. 127) und den Beinaheunfall mit der Tram (Erhebung 12, Mobilitätsbiografie, Pos. 184-

548) zeigen aber, dass das Zufußgehen häufig routiniert und unreflektiert vonstattengeht.

Darüber hinaus haben sich das auf Schütz (1971) zurückgehende Konzept der Relevanzstruktur und Clarkes (2012) poststrukturalistisch geprägtes Verständnis der Situation als relevant für die Betrachtung der fußläufigen Mobilität älterer Menschen erwiesen. Zwar findet sich Esser (1991: 442) zufolge das in Zusammenhang mit 'Registrieren' eingeführte Konzept der Relevanzstruktur auch im Modell der soziologischen Erklärung wieder. Dessen Relevanz für die vorliegende Arbeit wurde in Kapitel 4.1.3 bereits im Zusammenhang mit den biografischen Interviews diskutiert, es ist aber kein expliziter Teil des theoretischen Rahmens. Die Relevanzstruktur ermöglicht es, den Lebensplan und das aktuelle Vorhaben (Schütz 1971: 160) und somit auch Vorlieben und Einstellungen aus handlungstheoretischer Perspektive als Teil der Kognition und damit des Wahrnehmungsprozesses zu konzipieren. Da diese bislang höchstens über die wertrationalen Handlungen als Konsequenz des Wahrnehmungsprozesses mitberücksichtigt wurden, die Kategorie 'Registrieren' und das Beispiel der im Grünen sitzenden Frau (Erhebung 6, Go Along, Pos. 127) aber zeigen, dass sie auch im Rahmen der Kognition eine Rolle spielen, ist es notwendig, die Relevanzstruktur explizit in die zu entwickelnde gegenstandsbezogene Theorie zu integrieren.

Dagegen war das Situationsverständnis von Clarke (2012) bislang auch implizit kein Teil des theoretischen Rahmens und wurde lediglich über die Situationsanalyse im Zuge der Auswertung berücksichtigt. Im Zusammenhang mit der Kategorie 'Differenzierung' in Kapitel 5.1.3 hat sich aber gezeigt, dass die Auffassung der Situation als aus den Objekten ko-konstitutiv zusammengesetztes, dynamisches Gebilde, statt als Kontext im Sinne eines starren Rahmens, für die Betrachtung der fußläufigen Mobilität älterer Menschen einen Mehrwert bietet. Denn wie die verschiedenen Beispiele zeigen, anhand derer 'Differenzierung' veranschaulicht wurde, wirkt sich die Konstellation der Objekte und individuellen Merkmale, aus denen sich die Situation zusammensetzt auf deren Wahrnehmung aus. Außerdem ermöglicht es die poststrukturalistisch geprägte Auffassung von Situationen, das in Kapitel 2.1.1 dargelegte Verständnis von Zufußgehen, als die Art der Fortbewegung, die aufgrund des unmittelbaren Austauschs mit der Umwelt (Deffner 2011: 367), in Abhängigkeit von Ort, Zeit und Situation, stark variieren kann (Lindelöw 2016: 19) und die mit den älteren (Oswald 2008: 3) Zufußgehenden (Reid 2008: 105) eine stark heterogene Gruppe betrifft, theoretisch zu fassen. Die Konsequenz daraus ist, dass die im theoretischen Rahmen höchstens implizit über den direkten und indirekten Erfahrungsraum abgebildete Situation in Anlehnung an das Verständnis von Clarke (2012) in die zu formulierende gegenstandsbezogene Theorie aufgenommen werden muss.

Auf der empirischen Ebene sind es die in den Situationsmaps (Abbildungen 25-30) dargestellten direkten, inhaltlichen und theoretischen Verbindungen, die über die Kategorien die Erzählungen der Befragten zueinander in Beziehung setzen und dadurch Rückschlüsse auf die darin enthaltenen Zusammenhänge zulassen. Die Situationsmap in Abbildung 31 fasst diese Zusammenhänge bezugnehmend auf die Situationsmaps in den Abbildungen 25-30 zusammen und bietet einen Überblick über die auf der empirischen Ebene gewonnenen Erkenntnisse. Sämtliche darin dargestellten Verbindungen wurden in den vorangegangenen Kapiteln anhand von Beispielen aus den Interviews ausführlich hergeleitet, erörtert und in den dazugehörigen Situationsmaps detailliert aufgeschlüsselt. ‘Registrieren’ und ‘Differenzierung’ stellen über theoretische beziehungsweise inhaltliche Verbindungen einen Zusammenhang zwischen ‘Ego’ und ‘Verkehrssituation’ her und sind dementsprechend situationsspezifische Vorgänge, die aber durch die individuellen Merkmale und das ‘Selbstbild’ mit situationsübergreifenden Komponenten von ‘Ego’ wechselseitig verbunden sind. ‘Vergleich’ ist theoretisch mit ‘Ego’ und inhaltlich mit ‘Verkehrssituation’ und ‘Wissen um die Umwelt’ verbunden und verknüpft so die Gegenwart in Form der momentanen Situation mit der Vergangenheit in Form des auf vorangegangenen direkten und indirekten Erfahrungen basierenden Wissensvorrats.

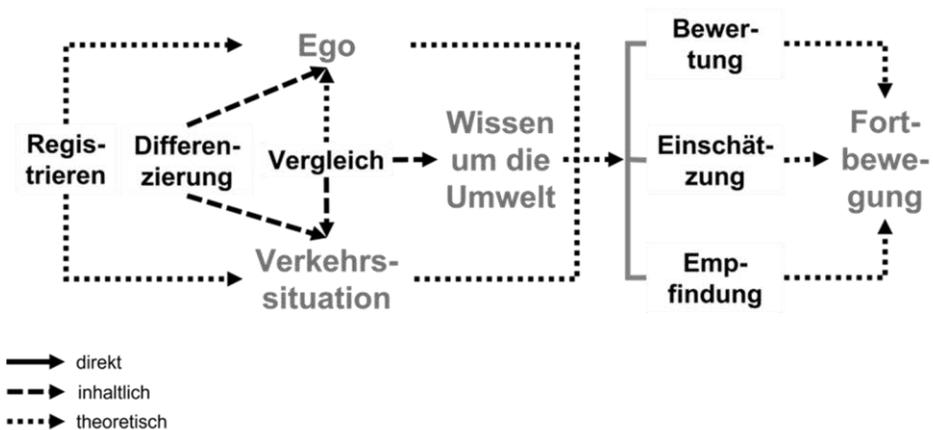


Abbildung 31: Situationsmap der Unterkategorien von ‘Wahrnehmung’

Durch den Rückgriff auf das vorhandene Wissen handelt es sich bei ‘Vergleich’ um einen situationsübergreifenden Vorgang, der aber durch die Objekte, aus

denen sich die Situation zusammensetzt, situationsspezifisch ausgelöst wird. ‘Einschätzung’ als die mit Unsicherheit behaftete Konstruktion der subjektiven Realität und ‘Bewertung’ und ‘Empfindung’ als Ausdruck der Bedeutung von Objekten und Situationen sind hauptsächlich theoretisch mit ‘Ego’, ‘Verkehrssituation’, ‘Wissen um die ‘Umwelt’ und ‘Fortbewegung’ verbunden. Sie stellen dementsprechend eine Art Bindeglied zwischen den Vorgängen der Kognition und der Orientierung und den daraus resultierenden Konsequenzen für die Handlung der ‘Fortbewegung’ dar.

Durch die in Kapitel 5.1.1 vorgenommene Einordnung der Unterkategorien von ‘Wahrnehmung’ in den theoretischen Rahmen und die über direkte, inhaltliche und theoretische Verbindungen hergestellten Zusammenhänge zu anderen Kategorien, stellt die empirische Ebene die Verknüpfung zwischen der theoretischen und der weiter unten beschriebenen konzeptionellen Ebene dar. Die in Abbildung 31 dargestellte Situationsmap ist eine auf den Aussagen der Befragten basierende Weiterentwicklung des in Abbildung 24 veranschaulichten theoretischen Verständnisses von Wahrnehmung, das den Kern des theoretischen Rahmens bildet. Die Situationsmap ermöglicht eine differenziertere Betrachtung der Vorgänge und der daran beteiligten Komponenten, die als eine Annäherung an das theoretische Verständnis der Lebenswirklichkeit der älteren Zufußgehenden zu verstehen ist. Neben den bereits diskutierten Konsequenzen auf der theoretischen Ebene und den weiter unten erläuterten Konsequenzen auf der konzeptionellen Ebene lassen sich daraus auch Konsequenzen auf der empirischen Ebene ableiten. Wie Abbildung 31 zeigt, ist es anhand der Aussagen der Befragten möglich, die Ursachen für die Wahrnehmung über die unterschiedlichen Ausprägungen des Realitätskonstrukts mit den daraus resultierenden Handlungen zu verknüpfen. Dadurch ist es möglich, konkrete Maßnahmen zur Verbesserung der fußläufigen Mobilität abzuleiten.

Darüber hinaus hat sich gezeigt, dass neben der Handlung des Zufußgehens auch damit verknüpfte Handlungen für die weitere Betrachtung relevant sind. Diese lassen sich zudem, wie auch die Handlung des Zufußgehens, in situationsübergreifende, sich auf das Zustandekommen von Situationen auswirkende und situationsspezifische, den Umgang mit Situationen betreffende Handlungen unterteilen. Diese Unterteilung lässt sich auch auf die Vorgänge Kognition und Orientierung übertragen, wobei ‘Registrieren’ und ‘Differenzierung’ situationsspezifische und ‘Vergleich’ situationsübergreifende Vorgänge beschreiben, die mit den Situationsmodellen, dem subjektiven Möglichkeitsraum, dem Selbstbild und dem Kausalzusammenhang in Verbindung mit veränderbaren, aber grundlegend situationsübergreifenden Konstrukten stehen. Eine Konsequenz daraus ist, dass nicht nur die Handlung des Zufußgehens, sondern auch damit verknüpfte Handlungen

berücksichtigt werden müssen. Zudem ist es notwendig die bislang höchstens implizit über die Gegenüberstellung von Erfahrungsraum und subjektivem Möglichkeitsraum berücksichtigte Unterscheidung zwischen situationsspezifischen und situationsübergreifenden Komponenten explizit zu machen. Das deckt sich auch mit der auf der theoretischen Ebene abgeleiteten Konsequenz, die Situation explizit in den theoretischen Rahmen aufzunehmen, wodurch auch die Unterscheidung zwischen situationsspezifischen und situationsübergreifenden Komponenten sichtbar gemacht werden kann.

Während die Erkenntnisse auf der theoretischen und der empirischen Ebene vor allem auf der im Zusammenhang mit der Grounded Theory in Kapitel 4.1.6 erläuterten theoretischen Sensibilität und dem im Rahmen der Methodologie in Kapitel 4.1.1 beschriebenen induktiven Vorgehen basieren, sind die Erkenntnisse auf der konzeptionellen Ebene das Ergebnis abduktiver Blitze, die, wie in Kapitel 4.1.6 näher erörtert, das vorhandene Wissen aus Theorie und Empirie neu anordnen. So ist die Erkenntnis, dass das Zustandekommen und die Konsequenzen der subjektiven Wahrnehmung im Kontext der fußläufigen Mobilität älterer Menschen auf das Zusammenspiel verschiedener situationsspezifischer und -übergreifender Komponenten zurückgehen, bereits implizit in den theoretischen Vorüberlegungen enthalten und Teil der induktiv gewonnenen Erkenntnisse auf der empirischen Ebene. Die abduktive Neuordnung dieses Wissens auf der konzeptionellen Ebene bezieht sich auf deren Verhältnis zueinander. Neben den bereits diskutierten situationsspezifischen und -übergreifenden Handlungen, den situationsübergreifenden Konstrukten und den situationsspezifischen und -übergreifenden Vorgängen der Kognition und Orientierung sind es mit den situationsspezifischen Objekten der Situation und den situationsspezifischen und -übergreifenden individuellen Merkmalen des Individuums insgesamt fünf Arten von Komponenten, die in diesem Zusammenhang relevant sind. Dabei zeigen insbesondere die Ausführungen zum Selbstbild in Kapitel 5.1.3, wie eng situationsspezifische und -übergreifende Komponenten miteinander verzahnt sind. Das Beispiel der Befragten aus Erhebung 9 (Go Along, Pos. 508-512) veranschaulicht, wie die Objekte der Situation, die Merkmale des Individuums und das Selbstbild sich gegenseitig bedingen und somit eine eindeutige Gegenüberstellung von situationsspezifischen und -übergreifenden Komponenten, wie es im theoretischen Rahmen mit dem Erfahrungsraum und dem subjektiven Möglichkeitsraum gemacht wurde, der Komplexität nicht gerecht wird. Die Konsequenz daraus ist, dass nicht nur die Unterscheidung zwischen situationsspezifischen und -übergreifenden Komponenten explizit gemacht werden muss, sondern es zudem notwendig ist, deren Verhältnis zueinander stärker differenziert zu betrachten.

Die zweite Erkenntnis auf der konzeptionellen Ebene bezieht sich mit den verschiedenen Arten von kognitiven Modellen auf eine der situationsübergreifenden Komponenten. Waren es im theoretischen Rahmen mit den Situationsmodellen und dem subjektiven Möglichkeitsraum zwei situationsübergreifende Konstrukte, wurden diese im Zusammenhang mit der Betrachtung der Kategorien 'Vergleich' und 'Einschätzung' mit dem Selbstbild und dem Kausalzusammenhang um zwei weitere Konstrukte ergänzt. Dadurch erweitert sich der Blick auf das Realitätskonstrukt, das jetzt neben der Wahrnehmung der Situation und der Möglichkeiten zur Fortbewegung und Ausübung von Aktivitäten mit Selbstbild und Kausalzusammenhang auch die Selbstwahrnehmung und die Wahrnehmung der mit dem Zufußgehen verknüpften Gegebenheiten und Handlungen umfasst. Dadurch ist es möglich, die Wechselwirkung zwischen Umwelt- und Selbstwahrnehmung in die Betrachtung zu integrieren und Objekte und Handlungen zu berücksichtigen, die nur indirekt mit dem Zufußgehen beziehungsweise der Fortbewegung in Verbindung stehen. Die Konsequenz daraus ist die konzeptionelle Ergänzung und Weiterentwicklung des Realitätskonstrukts, die zeigt, dass dieses nicht allein durch den subjektiven Möglichkeitsraum abgebildet werden kann, sondern dass auch die Situationsmodelle explizit gemacht und um das Selbstbild und den Kausalzusammenhang ergänzt werden müssen.

5.2 Gegenstandsbezogene Theorie der fußläufigen Mobilität älterer Menschen

Nachfolgend wird die gegenstandsbezogene Theorie der fußläufigen Mobilität älterer Menschen ausformuliert. Zuvor wird aber ein Überblick über die aus der Literatur, Theorie und Empirie abgeleiteten Komponenten (Kapitel 5.2.1) und Zusammenhänge (Kapitel 5.2.2) gegeben, bevor diese in Kapitel 5.2.3 zur Theorie zusammengeführt werden.

5.2.1 Komponenten

Die Hauptkomponenten einer gegenstandsbezogenen Theorie der fußläufigen Mobilität älterer Menschen sind das Zufußgehen, die Mobilität und die älteren Menschen. Die Auffassung dieser Komponenten hat sich, ausgehend von dem in Kapitel 2.1 aus der Literatur abgeleiteten Verständnis, über dessen theoretische Fundierung in Kapitel 3.3.2 bis hin zu den in Kapitel 5.1 diskutierten empirischen Erkenntnissen kontinuierlich weiterentwickelt. Im Zuge dessen wurden weitere Komponenten identifiziert und integriert, die sich für die Betrachtung der fußläufigen Mobilität als relevant erwiesen haben und die zu einem umfassenden Verständnis beitragen. Eine dieser weiteren Komponenten ist die subjektive Wahrnehmung, die im Zentrum des Erkenntnisinteresses steht und bereits in der in Abbildung 4 dargestellten ersten Konzeption der fußläufigen Mobilität älterer Menschen als zentrales Element vertreten ist. Im Gegensatz dazu wurden

beispielsweise einige der situationsspezifischen und -übergreifenden Komponenten, die Teil der empirischen Erkenntnisse auf der empirischen und konzeptionellen Ebene sind, bislang noch nicht in den Gesamtzusammenhang eingeordnet. Um das zu bewerkstelligen und aufbauend darauf eine gegenstandsbezogene Theorie zu formulieren, wird im Folgenden ein Überblick über die dafür relevanten Komponenten und deren Entwicklung gegeben. Dabei werden, ausgehend von den drei eingangs erwähnten Hauptkomponenten, die Erkenntnisse aus den bisherigen Kapiteln zusammengefasst, weitere damit in Verbindung stehende Komponenten identifiziert und ein abschließender Überblick darüber gegeben, der als Ausgangspunkt für die Erörterung der Zusammenhänge im nachfolgenden Kapitel dient.

Dem Verständnis von Middleton (2010: 576) folgend wurde das Zulußgehen in Kapitel 2.1.1 als soziomechanischer Vorgang konzipiert, bei dem ein unmittelbarer Austausch mit der sozialen und physischen Umwelt stattfindet (Deffner 2011: 367), dem unterschiedliche Bedeutungszuschreibungen zugrunde liegen können (Rybråten et al. 2019: 63) und der im Vergleich zu anderen Arten der Fortbewegung die größtmöglichen Entscheidungsfreiräume bietet (Ohm 2016: 5). Deswegen und weil sich die Heterogenität der Gruppe der älteren (Oswald 2008: 3) Zulußgehenden (Reid 2008: 105) sowohl in Form des kulturellen Kontexts (Schütz und Luckmann 2003: 164) als auch der individuellen körperlichen Konstitution (Reid 2008: 106) auf das Zulußgehen auswirkt, existieren in Abhängigkeit von Ort und Zeit große interindividuelle Unterschiede beim Zulußgehen (Lindelöw 2016: 19). Auch wenn in Kapitel 2.1.1 in Anlehnung an Lund (2003: 427) bereits die Bedeutung der subjektiven Wahrnehmung angedeutet wurde, ist sie kein wesentlicher Bestandteil dieser ersten Auffassung des Zulußgehens. Stattdessen ist es die individuelle Konstellation an sozialen und physischen Merkmalen, die im direkten Austausch mit der sozialen und physischen Umwelt im Rahmen größtmöglicher Entscheidungsfreiräume das Zulußgehen zu einer flexiblen und interindividuell verschiedenen Fortbewegungsart machen.

Daran anschließend wurde das Zulußgehen, ausgehend von der in Kapitel 3.1.1 vorgenommenen Verortung der vorliegenden Arbeit im handlungstheoretischen Paradigma und dem in Kapitel 3.3.2 erörterten theoretischen Rahmen, als sinnhafte Handlung konzipiert, der die Mobilität als geistige Bewegung im subjektiven Möglichkeitsraum vorangeht. Damit einhergehend können, wie in Kapitel 3.2.1 dargestellt, in Anlehnung an Weber (2006) und Esser (2005b) mit dem traditionellen und affektualen Verhalten sowie dem wert- und dem zweckrationalen Handeln vier verschiedene Arten von Handlungen unterschieden werden, die sich vor allem anhand des zugrunde liegenden Reflexionsgrades voneinander unterscheiden. Da das unreflektiert traditionale Verhalten, das auch als Quasi-Ver-

halten (Sedlacek 1982b: 195) und noch häufiger als Routine (bspw. Giddens 1997: 56; Werlen 2008: 315) bezeichnet wird, der gängigen Meinung zufolge den Großteil des Alltagshandelns ausmacht (bspw. Esser 2002b: 36; Weber 2006: 32; Schimank 2007: 27; Schütz 2016: 27; Berger und Luckmann 2016: 56), Fortbewegung immer wieder als Beispiel für Routinen angeführt wird (bspw. Schimank 2007: 27) und Schütz und Luckmann (2003: 160) sogar explizit auf die mechanischen Vorgänge des Zufußgehens als eine der Tätigkeiten verweisen, die den unbewussten biochemischen Körperfunktionen am nächsten kommen, ist davon auszugehen, dass die Fortbewegung zu Fuß zumeist unreflektiert als traditionales Verhalten vonstattengeht. Esser (2005a: 7) spricht unter Bezug auf Garfinkel (1964: 227) von Störungen und Strauss (2010: 225) von Konflikten, die derlei Routinen unterbrechen, das Reflektieren des traditionellen Verhaltens nach sich ziehen und zu affektualem Verhalten oder wert- beziehungsweise zweckrationalen Handlungen führen, die sich in Form von Skripten als neue Routinen etablieren können (Esser 2005c: 15). Aus theoretischer Perspektive ist das Zufußgehen somit eine sinnvolle Handlung, die größtenteils routiniert vonstattengeht und erst durch Störungen oder Konflikte reflektiert und bewusst ausgeführt wird.

Die empirischen Erkenntnisse haben im Zusammenhang mit der in Kapitel 5.1.4 diskutierten Kategorie 'Empfindung' gezeigt, dass neben dem Zufußgehen auch weitere damit verknüpfte Handlungen relevant sind und dass diese wie das Zufußgehen sowohl situationsspezifischer als auch -übergreifender Art sein können. Denn sowohl die Handlung des Zufußgehens als auch die damit verknüpften Handlungen wirken sich entweder auf das Zustandekommen von oder den Umgang mit Situationen aus. Beispielsweise ist 'Fußwege' als Unterkategorie von 'Fortbewegung' in die Kategorien 'Routenplanung' und 'Wegeplanung' unterteilt. Während die erste Kategorie die Planung der Route vor Beginn des Zufußgehens meint und die darauf basierende Handlung der Fortbewegung situationsübergreifend ist, da dadurch das Zustandekommen von Situationen beeinflusst wird, meint die Letztere die Anpassung dieser Route an die tatsächlichen Gegebenheiten und damit den Umgang mit den Situationen. Noch deutlicher wird das bei 'Umgang mit Barrieren' als weitere Unterkategorie von 'Fortbewegung', die das Zufußgehen und damit verknüpfte Handlungen umfasst und beispielsweise mit 'bewältigen' den Umgang mit und mit 'einschränken' das Vermeiden von Situationen beschreibt. Im Zusammenhang mit dem Zufußgehen und den damit verknüpften Handlungen als Umgang mit Situationen wird auch das an Clarke (2012) angelehnte Verständnis von Situationen als ko-konstitutive und dynamische Gebilde relevant, das in Kapitel 5.1.3 im Hinblick auf die Kategorie 'Differenzierung' in die Betrachtung integriert wurde und Teil der empirischen Erkenntnisse auf der theoretischen Ebene ist. Das Zufußgehen und die damit verknüpften Handlungen können demnach situationsspezifischer und -übergreifen-

der Art sein und sowohl das Zustandekommen von als auch den Umgang mit sich kontinuierlich und dynamisch ändernden Verkehrssituationen bestimmen.

Tabelle 09: Überblick über die aus der Literatur, der Theorie und der Empirie abgeleiteten Erkenntnisstände zum Zufußgehen

Aus Literatur abgeleitetes Verständnis	Flexible, unmittelbare und interindividuell verschiedene Art der Fortbewegung mit unmittelbarem Kontakt zur Umwelt
Theoretische Fundierung	Sinnhafte und zumeist routinierte Handlung, die durch Ereignisse unterbrochen und reflektiert wird
Empirische Erkenntnisse	Unterschiedlich eng mit anderen Tätigkeiten verknüpfte Handlung, die zusammen den Umgang mit und das Zustandekommen von dynamischen Situationsen bestimmen
Komponenten der Theorie	Zufußgehen, Flexibilität, Handlungsarten, Ereignisse, situationsspezifische und -übergreifende Handlungen, verknüpfte Handlungen

Tabelle 9 fasst die vorangegangenen Ausführungen zusammen und gibt einen Überblick über die verschiedenen Erkenntnisstände, die eine umfassende Betrachtung ermöglichen, die Besonderheiten des Zufußgehens hervorheben und weitere damit in Zusammenhang stehende Komponenten identifizieren, die für die Formulierung der gegenstandsbezogenen Theorie relevant sind.

Letztere werden in Tabelle 10 detailliert aufgelistet und dem jeweiligen Erkenntnisstand zugeordnet. Die implizite und explizite Berücksichtigung dieser Komponenten gewährleistet, dass sich die zu formulierende Theorie auf den Gegenstand des Zufußgehens bezieht und alle bisherigen in diesem Zusammenhang gewonnenen Erkenntnisse sich darin wiederfinden.

Tabelle 10: Überblick über die aus der Literatur, der Theorie und der Empirie abgeleiteten Komponenten des Zufußgehens

Literatur	Theorie	Empirie
▶ Flexibilität	▶ Traditionales Verhalten	▶ Situationspezifische Handlung
▶ Unmittelbarkeit	▶ Affektuales Verhalten	▶ Situationsübergreifende Handlung
▶ Individualität	▶ Wertrationale Handlung	▶ Mit Zufußgehen verknüpfte Handlungen
	▶ Zweckrationale Handlung	▶ Dynamisch konstitutive Situaition
	▶ Ereignisse	

Das in Kapitel 2.1.2 aus der Literatur hergeleitete Verständnis von Mobilität, die eine weitere Hauptkomponente einer gegenstandsbezogenen Theorie der fußläufigen Mobilität älterer Menschen darstellt, orientiert sich in erster Linie an der sozialwissenschaftlichen Perspektive. Ausgehend von Canzler und Knie (1998: 30) wird Mobilität als geistige Bewegung in Möglichkeitsräumen aufgefasst, die als Voraussetzung für die physische Fortbewegung dem Verkehr vorausgeht und zugleich von den dabei gemachten Erfahrungen beeinflusst wird (Ahrend 2002: 60). Da Busch-Geertsema et al. (2016: 762) zufolge soziale und räumliche Wirklichkeiten Konstrukte der subjektiven Wahrnehmung sind, wird zwischen dem aus den Wechselwirkungen der Merkmale des Individuums und den Objekten der Umwelt resultierenden unüberwindbaren individuellen Möglichkeitsraum und dem subjektiven Möglichkeitsraum als dessen subjektiver Ausprägung unterschieden. Die Bezeichnung geht auf das in Kapitel 2.1.2 erläuterte Menschenbild nach Weichhart (2008: 138) zurück, wonach sich Ego aus Individuum, Subjekt und Person zusammensetzt. Mobilität wird somit als die geistige Bewegung in der subjektiv wahrgenommenen Ausprägung des objektiv fassbaren individuellen Möglichkeitsraums verstanden, die Ahrend (2002: 60) zufolge sowohl Voraussetzung für den Verkehr als physische Ortsveränderung ist, als auch durch die dabei gemachten Erfahrungen geprägt wird.

Das aus der Literatur abgeleitete Verständnis von Mobilität wurde anschließend durch die Erkenntnisse der in Kapitel 2.3 beschriebenen Gruppendiskussionen,

wie in Abbildung 4 dargestellt, konzeptualisiert und ausgehend davon im Rahmen von Kapitel 3.3 theoretisch fundiert. Über die handlungstheoretische Auseinandersetzung mit Handlung, Wahrnehmung und Raum in Kapitel 3.2, wurde das in Kapitel 3.1.3 erörterte Modell der soziologischen Erklärung auf das zuvor erarbeitete Verständnis von Mobilität übertragen. Das Ergebnis ist der in Kapitel 3.3.2 beschriebene theoretische Rahmen, der, wie Abbildung 8 zeigt, innerhalb des individuellen Möglichkeitsraums den in Anlehnung an Werlen (2008) als subjektiven Raum konzipierten subjektiven Möglichkeitsraum über die subjektive Wahrnehmung in Wechselwirkung mit dem Erfahrungsraum setzt und in dem in Abhängigkeit vom Handlungskontext die zweckrationalen, normativen oder interpretativen Aspekte dominieren. Der Prozess der Wahrnehmung, der Esser (2002c: 205) zufolge aus Kognition und Orientierung besteht und eine Bedeutungszuschreibung zur Folge hat, die entweder die Relevanz für die Problemlösung oder das hermeneutische Verständnis meint (ebd.: 87), wird dadurch sowohl auf die erlebte Situation im Erfahrungsraum als auch auf das Konstrukt des subjektiven Möglichkeitsraums bezogen. So wird die Wechselwirkung zwischen Mobilität und Verkehr theoretisch fundiert. Mobilität als geistige Bewegung im subjektiven Möglichkeitsraum kann dann ausgehend von den in Kapitel 3.2.1 erläuterten Handlungsarten als die unterschiedlich stark reflektierte Wahl kognitiver Skripte konzipiert werden, bei der in Abhängigkeit vom Handlungskontext die normativen, zweckrationalen oder interpretativen Aspekte des Raums ausschlaggebend sind.

Mit der in Abbildung 24 dargestellten Einordnung der Unterkategorien von 'Wahrnehmung' in das theoretische Verständnis der Zusammenhänge aus Wahrnehmung, Situation und Raum wurden die Aussagen der Befragten mit den theoretischen Vorüberlegungen zusammengeführt. Das betrifft mit der Definition der Situation und des Raums auch das Zustandekommen des subjektiven Möglichkeitsraums, in dem die Mobilität als geistige Bewegung stattfindet. Die Kategorien 'Registrieren', 'Vergleich' und 'Differenzierung' ermöglichen dabei eine differenziertere Betrachtung der Kognition und Orientierung, aus denen sich der Wahrnehmungsprozess zusammensetzt, der unter anderem den subjektiven Möglichkeitsraum bestimmt. Das hat mitunter dazu geführt, dass das bislang rein theoretisch erarbeitete Verständnis um das Konzept der Relevanzstruktur nach Schütz (2016), der Unterscheidung zwischen situationsspezifischen und situationsübergreifenden Vorgängen und der Auffassung der Situation als ko-konstitutives und dynamisches Gebilde nach Clarke (2012) erweitert wurde. Die Kategorien 'Einschätzung', 'Bewertung' und 'Empfindung' vertiefen dagegen das Verständnis des aus dem Prozess der Wahrnehmung resultierenden Realitätskonstrukts. Dieses wurde im Rahmen der empirischen Erkenntnisse mit dem Selbstbild und dem Kausalzusammenhang um zwei weitere Arten kognitiver Modelle

ergänzt, die bislang kein Teil des theoretisch fundierten Verständnisses von Mobilität sind, sich aber durch die Verknüpfung mit den Situationsmodellen und dem subjektiven Möglichkeitsraum auf diese auswirken.

Tabelle 11: Überblick über die aus der Literatur, der Theorie und der Empirie abgeleiteten Erkenntnisstände zur Mobilität

Aus Literatur abgeleitetes Verständnis	Geistige Bewegung in der aus der Wahrnehmung resultierenden subjektiven Ausprägung des individuellen Möglichkeitsraums, die Voraussetzung für und geprägt durch den im Aktionsraum stattfindenden Verkehr ist
Theoretische Fundierung	Wahl kognitiver Skripte im subjektiven Möglichkeitsraum, der die subjektive räumliche Repräsentation der im Zuge der Fortbewegung im Erfahrungsraum gemachten Bedeutungszuschreibungen darstellt und abhängig vom Handlungskontext bestimmte räumliche Aspekte betont
Empirische Erkenntnisse	Wahl kognitiver Skripte, die von den verschiedenen situations-spezifischen und -übergreifenden Vorgängen der Orientierung und Kognition abhängig und über den subjektiven Möglichkeitsraum als Teil des Realitätskonstrukts mit weiteren kognitiven Modellen verknüpft ist
Komponenten der Theorie	Wahl kognitiver Modelle und Skripte, Verkehr, Wahrnehmung, individueller und subjektiver Möglichkeitsraum, Situationsmodelle, erweiterter kausaler Zusammenhang, Selbstbild, Relevanzstruktur, Situation, Unterscheidung situationsspezifischer und -übergreifender Komponenten

Wie sich bereits abzeichnet und weiter unten in Kapitel 5.2.2 anhand der in Abbildung 33 dargestellten Map sozialer Welten und Arenen noch ausführlicher erläutert wird, handelt es sich insbesondere beim Selbstbild und dessen Verhältnis zu den anderen kognitiven Modellen um ein komplexes Konstrukt. Zunächst ist aber festzuhalten, dass die empirischen Erkenntnisse die bestehende Auffassung von Mobilität erweitern, indem sie ein differenzierteres Verständnis des Wahrnehmungsprozesses und des daraus resultierenden Realitätskonstrukts ermöglichen. Mobilität ist als Wahl kognitiver Skripte im Rahmen des subjektiven Möglichkeitsraums, der über Wahrnehmung in Wechselwirkung mit dem Erfahrungsraum steht, von den situationsspezifischen und -übergreifenden Vorgängen der Kognition und Orientierung abhängig und über den subjektiven Möglichkeitsraum mit den Situationsmodellen, dem Selbstbild und dem Kausalzusammen-

hang verknüpft, aus denen sich das aus dem Wahrnehmungsprozess resultierende Realitätskonstrukt zusammensetzt.

Wie schon beim Zulußgehen fasst Tabelle 11 die vorangegangenen Ausführungen zur Mobilität zusammen und gibt einen Überblick über den Erkenntnisstand, aus denen sich das zugrunde liegende Verständnis zusammensetzt. Ein detaillierter Überblick über die daraus abgeleiteten Komponenten, die für die Formulierung der gegenstandsbezogenen Theorie relevant sind, findet sich in Tabelle 12.

Tabelle 12: Überblick über die aus der Literatur, der Theorie und der Empirie abgeleiteten Komponenten der Mobilität

Literatur	Theorie	Empirie
▶ Geistige Bewegung	▶ Kognition und Orientierung	▶ Situationsspezifische und -übergreifende Vorgänge
▶ Subjektive Wahrnehmung	▶ Situationsmodelle	▶ Relevanzstruktur
▶ Individueller Möglichkeitsraum	▶ Bedeutung als Relevanz für Problemlösung	▶ Selbstbild
▶ Subjektiver Möglichkeitsraum	▶ Bedeutung als hermeneutisches Verständnis	▶ Kausalzusammenhang
▶ Verkehr	▶ Relationaler Raum	▶ Dynamisch ko-konstitutive Situation
	▶ Subjektiver Raum	
	▶ Erfahrungsraum	

Wie in Kapitel 4.1.1 bereits erwähnt, stellen die theoretischen Komponenten einen ersten Schritt in Richtung einer gegenstandsbezogenen Theorie dar, indem sie das sozialwissenschaftliche Konzept der Mobilität theoretisch unterfüttern und dadurch die dazu herangezogenen Großtheorien auf das Erkenntnisinteresse übertragen. Dadurch wird die Betrachtung klar gegenüber einer rein verkehrlichen abgegrenzt, das aus der Literatur abgeleitete Verständnis von Mobilität um handlungs- und raumtheoretische Konzepte ergänzt und schließlich aus den

empirischen Erkenntnissen mit Selbstbild und Kausalzusammenhang zusätzliche kognitive Modelle hergeleitet, die es bei der Betrachtung der fußläufigen Mobilität älterer Menschen zu berücksichtigen gilt.

Das aus der Literatur abgeleitete und in Kapitel 2.1.3 dargelegte Verständnis der älteren Menschen als dritte Hauptkomponente der zu formulierenden gegenstandsbezogenen Theorie ist eng mit dem Verständnis von Alter verknüpft. Als eine Form gesellschaftlicher Naturalisierung (Kohli 2013: 12) wird Alter in der sozialwissenschaftlichen Betrachtung als soziales Phänomen aufgefasst (Amrhein 2004: 55), das über Altersbilder, die Rolle, die Eigenschaften und den gesellschaftlichen Nutzen einer Altersgruppe bestimmt (Pichler 2010: 415) und so auf der Makroebene strukturbildend und auf der Mikroebene handlungsaktivierend wirkt (Amrhein und Backes 2007: 105). Altersbilder sind abhängig von gesellschaftlichen Entwicklungen (Kramer und Pfaffenbach 2007: 394), die darüber hinaus in Kombination mit der steigenden Lebenserwartung die Individualisierungstendenzen innerhalb der Gruppe der älteren Menschen befördern (Kade 1994: 17f). Das spiegelt sich auch in den vom Lebensverlauf abhängigen individuellen Merkmalen wider (Brandes und Walter 2007: 217), die ausschlaggebend für die Heterogenität der Gruppe der älteren Menschen sind, in der Oswald (2008: 3) zufolge die interindividuellen Unterschiede größer als die Unterschiede zu Gruppen von Menschen anderer Altersklassen sind. Über die Unterscheidung der Altersdimensionen biologisch, psychisch und physisch (Schroeter und Künemund 2010: 398), die mit der in Kapitel 2.1.2 im Zusammenhang mit Mobilität eingeführten Unterteilung von Ego in Person, Subjekt und Individuum kompatibel ist, lassen sich die individuellen Merkmale, die gesellschaftlichen Prozesse und die daraus resultierende Heterogenität abbilden. Ältere Menschen sind demnach eine von gesellschaftlichen Entwicklungen und individuellen Lebensverläufen beeinflusste heterogene Gruppe mit stark ausgeprägten individuellen Unterschieden.

Im Vergleich zum Zufußgehen und zur Mobilität fand die theoretische Fundierung der älteren Menschen eher implizit statt und ist vor allem auf die theoretische Fundierung der in Abbildung 4 dargestellten ersten Konzeption der fußläufigen Mobilität älterer Menschen zurückzuführen. Über das in Kapitel 3.2.3 erarbeitete relationale Raumverständnis wurden die durch das soziale und biologische Alter bestimmten individuellen Merkmale mit den Objekten und Eigenschaften des sozialen und physischen Raums zum individuellen Möglichkeitsraum zusammengeführt, der die Möglichkeiten, sich zu Fuß fortzubewegen, begrenzt. Über das in Kapitel 3.1.3 erläuterte Modell der soziologischen Erklärung nach Esser (1999) und in Anlehnung an den in Kapitel 3.2.3 beschriebenen subjektiven Raum nach Werlen (2008) wurde der subjektive Möglichkeitsraum als

erfahrungsbasierte subjektive Ausprägung des individuellen Möglichkeitsraums konzipiert. Dadurch wurden die in Kapitel 2 im Rahmen der Herleitung der Forschungsfragen initiierte Fokussierung auf die subjektive Wahrnehmung auch auf der theoretischen Ebene vollzogen und im Zuge der damit einhergehenden Verortung der Arbeit im handlungstheoretischen Paradigma das zur Handlung fähige Subjekt und damit auch das psychische Alter ins Zentrum der Betrachtung gerückt. Die Konsequenz daraus ist, dass bei der Betrachtung der Gruppe der älteren Menschen im Hinblick auf deren fußläufige Mobilität neben den interindividuellen auch die intersubjektiven Unterschiede von Bedeutung sind. Dabei ist anzunehmen, dass diese ähnlich groß sind wie die interindividuellen Unterschiede, da diese über den individuellen Möglichkeitsraum darüber entscheiden, welche Erfahrungen als Grundlage für die subjektive Wahrnehmung gemacht werden können.

Schließlich sind es das Selbstbild und die Relevanzstruktur, die als Teil der empirischen Erkenntnisse auf der konzeptionellen und der theoretischen Ebene das Verständnis älterer Menschen im Kontext des Zufußgehens erweitern. Das Selbstbild ist deshalb relevant, da sich neben direkten auch indirekte Erfahrungen auf die Wahrnehmung auswirken (Wirth 1979: 214ff) und dazu auch das diskursiv konstruierte Altersbild zählt (Göckenjan 2010: 403). Es hat somit nicht nur einen strukturbildenden Einfluss, sondern wirkt sich auf der Mikroebene auch handlungsaktivierend aus (Amrhein und Backes 2007: 105). Letzteres lässt sich über das Selbstbild abbilden, denn wie die Ausführungen in Zusammenhang mit der Kategorie 'Vergleich mit anderen Menschen' in Kapitel 5.1.3 und die in Kapitel 4.3.2 in Abbildung 22 dargestellte Positionsmap gezeigt haben, beeinflussen das Altersbild wie auch andere gesellschaftliche Konstrukte die Selbstwahrnehmung. Als Teil des Realitätskonstrukts ist das Selbstbild mit den restlichen kognitiven Modellen verknüpft und wirkt sich dadurch auf das Zufußgehen und die damit verknüpften Handlungen aus. Zwar ist das Altersbild bereits in dem aus der Literatur abgeleiteten Verständnis enthalten. Erst das Selbstbild ermöglicht es aber, dessen handlungsaktivierende Eigenschaft zu berücksichtigen und auf das Zufußgehen zu übertragen. Dem trägt auch die Relevanzstruktur Rechnung, die bestimmt, welche Objekte des Wissensvorrats und der Umwelt zur Definition der Situation herangezogen werden (Schütz 1971: 160) und die dadurch die kognitiven Modelle mit der Umwelt verbindet. Da die Situation, wie in Kapitel 5.1.3 im Zusammenhang mit der Kategorie 'Differenzierung' erörtert, in Anlehnung an Clarke (2012) sich ko-konstitutiv aus den Objekten der Umwelt und den individuellen Merkmalen zusammensetzt, lassen sich über die Relevanzstruktur die interindividuellen Unterschiede nicht nur indirekt über die vorangegangene Erfahrungen, sondern auch direkt auf das Zustandekommen der Wahrnehmung beziehen. Die empirischen Erkenntnisse haben somit dazu beigetragen, den Einfluss

des Altersbildes und anderer gesellschaftlicher Konstrukte auf das Zuzußgehen und die damit verknüpften Handlungen in die Betrachtung zu integrieren und die interindividuellen Unterschiede in der Gruppe der älteren Menschen direkt auf die Wahrnehmung zu beziehen.

Tabelle 13: Überblick über die aus der Literatur, der Theorie und der Empirie abgeleiteten Erkenntnisstände zu älteren Menschen

Aus Literatur abgeleitetes Verständnis	Von gesellschaftlichen Entwicklungen und individuellen Lebensverläufen beeinflusste heterogene Gruppe mit stark ausgeprägten interindividuellen Unterschieden, die über verschiedene Altersdimensionen abgebildet werden
Theoretische Fundierung	Heterogene Gruppe, deren interindividuelle Unterschiede übertragen auf die individuellen Möglichkeitsräume bei der Überführung in die erfahrungsbasierten subjektiven Möglichkeitsräume um die intersubjektiven Unterschiede ergänzt werden
Empirische Erkenntnisse	Heterogene Gruppe mit interindividuellen und -subjektiven Unterschieden, die sich zusammen mit dem am Altersbild orientierten Selbstbild über die Relevanzstruktur auf die Wahrnehmung, das Zuzußgehen und damit verknüpfte Handlungen auswirken.
Komponenten der Theorie	Altersdimensionen, strukturbildende und handlungsaktivierende Altersbilder, Inhomogenität, interindividuelle und intersubjektive Unterschiede und Möglichkeitsräume

Auch Tabelle 13 fasst die vorangegangenen Ausführungen zusammen und gibt einen Überblick über die jeweiligen Erkenntnisstände, die das zugrunde liegende Verständnis der älteren Menschen bilden. Tabelle 14 listet die daraus abgeleiteten Komponenten für die Formulierung der gegenstandsbezogenen Theorie auf und ordnet sie der Literatur, Theorie oder Empirie zu. Wie beim Zuzußgehen sind es die aus der Literatur abgeleiteten Komponenten Heterogenität, Altersbilder, interindividuelle Unterschiede und die Altersdimensionen, die die Besonderheit der älteren Menschen bezeichnen. Da die theoretische Fundierung eher implizit stattgefunden hat, findet sich hier mit den intersubjektiven Unterschieden eine Komponente, die zwar kein Alleinstellungsmerkmal der Gruppe der älteren Menschen ist, die aber im Rahmen der empirischen Erkenntnisse mit individuellen Merkmalen, dem Altersbild und der Relevanzstruktur zusammengeführt wurde und so mit dem Selbstbild das allgemeine theoretische Konzept auf den Gegenstand der älteren Menschen überträgt.

Tabelle 14: Überblick der aus der Literatur, der Theorie und der Empirie abgeleiteten Komponenten der älteren Menschen

Literatur	Theorie	Empirie
▶ Inhomogenität	▶ Erfahrung	▶ Relevanzstruktur
▶ Altersbilder	▶ Intersubjektive Unterschiede	▶ Selbstbild
▶ Interindividuelle Unterschiede		
▶ Biologisches Alter		
▶ Soziales Alter		
▶ Psychisches Alter		

5.2.2 Zusammenhänge

Das vorangegangene Kapitel gibt einen Überblick über die aus der Literatur abgeleiteten, im Rahmen der theoretischen Fundierung hinzugefügten und aus den empirischen Erkenntnissen entwickelten Komponenten, die für die Formulierung einer gegenstandsbezogenen Theorie der fußläufigen Mobilität älterer Menschen relevant sind. Im Folgenden wird auf die Zusammenhänge eingegangen, anhand derer sich die Beziehungen der in der Theorie enthaltenen Komponenten nachvollziehen und erklären lassen. Das Ziel ist es, dadurch die Grundlagen für die Ausformulierung der Theorie zu erweitern, die losen Enden miteinander zu verknüpfen und so die bisherigen Erkenntnisse zusammenzuführen. Dazu wird zunächst ein kurzer Überblick über die bislang identifizierten Zusammenhänge gegeben, anschließend wird die Anschlussfähigkeit der aus den empirischen Erkenntnissen abgeleiteten Komponenten diskutiert und die Komponenten dann in die Zusammenhänge integriert. Ein besonderes Augenmerk liegt dabei auf dem Selbstbild und dem Kausalzusammenhang, die zusammen mit den Situationsmodellen und dem subjektiven Möglichkeitsraum das Realitätskonstrukt ergeben und darüber hinaus bislang noch nicht in den Gesamtzusammenhang eingeordnet wurden.

Abbildung 1 in Kapitel 2.1.4 gibt einen ersten Überblick über die aus der Literatur abgeleiteten Komponenten und setzt diese über ein Koordinatensystem, das auf der horizontalen Achse Individuum und Umwelt und auf der vertikalen Achse soziokulturelle und physisch-materielle Eigenschaften gegenüberstellt, zueinander in Beziehung. Aber erst die daran anschließende und im Rahmen der in Kapitel 2.3 beschriebenen Gruppendiskussionen erarbeitete erste Konzeptionalisierung der fußläufigen Mobilität älterer Menschen, die in Abbildung 4 dargestellt ist, geht näher auf die Zusammenhänge zwischen den einzelnen Komponenten ein. Hier werden die soziokulturellen und die physisch-materiellen Eigenschaften der Umwelt und des Individuums zum objektiv fassbaren individuellen Möglichkeitsraum zusammengefasst, in dessen Rahmen der subjektive Möglichkeitsraum über die subjektive Wahrnehmung mit dem Aktionsraum in Wechselwirkung steht. Mit der über den individuellen Möglichkeitsraum abgebildeten Individualität, der implizit im Aktionsraum als erdräumlichen Ausschnitt, in dem die Handlungen stattfinden, enthaltenen Unmittelbarkeit und der über den Fokus auf die subjektive Wahrnehmung und das zur Handlung fähige Subjekt berücksichtigten Flexibilität, sind sämtliche aus der Literatur über das Zufußgehen abgeleitete Komponenten miteinbezogen. Gleiches gilt für die aus der Literatur abgeleiteten Komponenten von Mobilität, von denen die subjektive Wahrnehmung, der individuelle und der subjektive Möglichkeitsraum Bestandteil der Konzeption sind, während die geistige Bewegung im subjektiven Möglichkeitsraum und der Verkehr im Aktionsraum stattfinden und damit ebenfalls berücksichtigt werden. Auch die Komponenten der älteren Menschen sind weitestgehend enthalten. Die Heterogenität und die interindividuellen Unterschiede werden über den individuellen Möglichkeitsraum ausgedrückt, der ebenfalls das biologische und soziale Alter enthält, wobei Letzteres auch die strukturbildenden Aspekte von Altersbildern auf der Makroebene zusätzlich abbildet. Das psychische Alter als Teil des zur Handlung fähigen Subjekts wird schließlich über den subjektiven Möglichkeitsraum und die Wahrnehmung berücksichtigt.

Die Weiterentwicklung dieser ersten Konzeption fand im Zuge der theoretischen Fundierung in Kapitel 3.3 statt und mündete über die in Abbildung 8 zusammengefassten Zusammenhänge in dem in Kapitel 3.3.2 erörterten theoretischen Rahmen. Dabei wurden die zuvor identifizierten Zusammenhänge weitestgehend beibehalten und vor allem das Verständnis der daran beteiligten Komponenten weiterentwickelt. Mobilität und Verkehr finden immer noch im Rahmen des objektiv fassbaren individuellen Möglichkeitsraums statt, der aus der Wechselwirkung zwischen Umwelt und Individuum resultiert und jetzt als relationaler Raum konzipiert wird. Der ebenfalls relational charakterisierte subjektive Möglichkeitsraum wird als subjektiver Raum konzipiert, der die subjektive räumliche Repräsentation der Objekte und ihrer Bedeutung darstellt und in Abhängigkeit vom

Handlungskontext die normativen, interpretativen oder zweckrationalen Aspekte des Raums betont. In ihm findet Mobilität als geistige Bewegung in Form der unterschiedlich stark reflektierten Wahl kognitiver Skripte als Voraussetzung für die physische Fortbewegung als traditionales oder affektuales Verhalten beziehungsweise wert- oder zweckrationale Handlung statt. Der Rahmen für das Zuzußgehen ist dann nicht mehr der Aktionsraum, sondern der direkte Erfahrungsraum, in dem über die Wahl beziehungsweise die Konstruktion der Situationsmodelle den Objekten eine Bedeutung als Relevanz für die Problemlösung beziehungsweise als hermeneutisches Verständnis zugeschrieben wird, die um Informationen aus indirekten Erfahrungen ergänzt werden. Dementsprechend sind der subjektive Möglichkeitsraum und der Erfahrungsraum wechselseitig über die Wahrnehmung verbunden, die als Prozess in die Vorgänge der Kognition und der Orientierung unterteilt ist. Über den durch den individuellen Möglichkeitsraum zum Ausdruck gebrachten Zusammenhang zwischen den individuellen Merkmalen und den Möglichkeiten, Erfahrungen zu machen, auf die dann die subjektive Wahrnehmung zurückzuführen ist, lassen sich so neben den interindividuellen auch die intersubjektiven Unterschiede innerhalb der Gruppe der älteren Menschen berücksichtigen.

So wie die in Abbildung 4 zusammengefasste Konzeption den Ausgangspunkt für die Entwicklung des theoretischen Rahmens und der in Abbildung 8 dargestellten Zusammenhänge darstellt, bilden diese wiederum die Grundlage für die Integration der aus den empirischen Erkenntnissen abgeleiteten Komponenten und Zusammenhänge. Wie in den vorangegangenen Kapiteln an verschiedenen Stellen bereits angemerkt, sind einige dieser Komponenten und Zusammenhänge bereits implizit integriert. Die Unterscheidung von situationspezifischen und -übergreifenden Handlungen, die sich sowohl auf das Zuzußgehen als auch auf die damit verknüpften Handlungen bezieht, ebenso wie die Unterscheidung zwischen situationspezifischen und -übergreifenden Vorgängen der Kognition und Orientierung, wird implizit bereits über die Gegenüberstellung vom subjektiven Möglichkeitsraum und Erfahrungsraum abgebildet. Während im subjektiven Möglichkeitsraum im Rahmen situationsübergreifender Vorgänge der Orientierung kognitive Skripte gewählt werden, die mit Verkehrsmittelwahl, Routenplanung und bestimmten Arten des Umgangs mit Barrieren situationsübergreifende Handlungen nach sich ziehen, sind es im direkten Erfahrungsraum die situationspezifischen Vorgänge der Kognition und der Orientierung, die mit Wegeplanung, Straßenquerung und dem Umgang mit Barrieren in der Situation zu situationspezifischen Handlungen führen.

Die Situation als dynamisches, ko-konstitutives Konstrukt ist Teil der empirischen Erkenntnisse auf der theoretischen Ebene und im Gegensatz zur Gegen-

überstellung der soeben erläuterten situationsspezifischen und -übergreifenden Komponenten auch implizit kein Teil der in Abbildung 8 dargestellten Zusammenhänge. Wie in Kapitel 5.1.5 bereits angemerkt, ist sie aber anschlussfähig an das Modell der soziologischen Erklärung, in dem die Situation ebenfalls eine zentrale Rolle einnimmt. Während Esser (1999) allerdings die Situation beziehend auf Popper (1974: 199) als objektiv erfassbaren Rahmen begreift, der subjektiv wahrgenommen wird, ist das auf Clarke (2012: 107) zurückgehende, poststrukturalistisch geprägte Verständnis von dynamischen, sich ko-konstitutiv aus den Objekten zusammensetzenden Situationen, das sich in Kapitel 5.1.3 in Zusammenhang mit der Kategorie 'Differenzierung' als relevant erwiesen hat, weniger starr. Es ersetzt damit das bisherige Situationsverständnis und richtet den Fokus stärker auf die dynamische Konstellation aus Objekten und individuellen Merkmalen, aus denen sich die Situation zusammensetzt und die sich zusätzlich zu den vorangegangenen Erfahrungen auf die Wahrnehmung auswirkt. Dementsprechend muss auch der Erfahrungsraum ersetzt werden, um den Blick stärker auf die Konstellation aus Objekten und individuellen Merkmalen zu richten, aus der die gemachten Erfahrungen hervorgehen.

Die Relevanzstruktur wiederum, die im Zusammenhang mit dem Registrieren als Vorgang der Kognition von Bedeutung ist und die Schütz (1971: 160) zufolge eingebettet im übergeordneten Lebensplan und ausgerichtet an den aktuellen Vorhaben bestimmt, welche Objekte der Umwelt und des aktuellen Wissensvorrats zur Definition der Situation herangezogen werden, ist zumindest in Teilen implizit in den in Abbildung 8 dargestellten Zusammenhänge enthalten. Das ist zunächst darauf zurückzuführen, dass Esser (1991: 441) die Relevanzstruktur mit den Frames gleichsetzt, anhand derer im Modell der soziologischen Erklärung die Situation definiert wird. Dabei geht er zwar auch auf die Motivationsrelevanz ein, die ausgehend vom aktuellen Vorhaben die Wahl der zur Definition der Situation herangezogenen Objekte bestimmt (ebd.: 438). Er meint mit Relevanzstruktur aber vor allem einen Orientierungsrahmen für das Handeln im Sinne der Frames (ebd.: 441). Damit ist die Relevanzstruktur in Form der Frames Bestandteil der Definition der Situation im Erfahrungsraum, an der sich die Handlung orientiert. Die Motivationsstruktur als Teil der Relevanzstruktur kann dagegen über den subjektiven Möglichkeitsraum abgebildet werden, der Werlen (2008: 328) zufolge in Abhängigkeit vom Handlungskontext die zweckrationalen, normorientierten oder interpretativen Aspekte des Raums betont und dadurch nicht nur situationsübergreifende Handlungen, wie die auf der Wahl des Verkehrsmittels und der Routenplanung basierende Fortbewegung, beeinflusst, sondern auch Einfluss darauf haben kann, welche Objekte während des Zufußgehens registriert werden. Das zeigt etwa das Beispiel des Befragten aus Erhebung 1 (Go Along, Pos. 297), der sich immer dann über das Warten an roten Ampeln ärgert, wenn er unter

Zeitdruck steht. Hier werden durch den Handlungskontext die zweckrationalen Aspekte in Form der Ausdehnung des Raums und der Kalkulation der Zeit für dessen Überwindung (Werlen 2008: 330) zur Definition von Raum und Situation herangezogen. Das Warten an der roten Ampel erhöht die kalkulierte Zeit und verursacht dadurch den Ärger.

Auch das Beispiel aus Kapitel 5.1.2 mit der Befragten aus Erhebung 12 (Mobilitätsbiografie, Pos. 184-548), die einen Beinaheunfall mit der Tram hatte, kann im weitesten Sinne der Motivationsstruktur zugeordnet werden. Wie schon im Zusammenhang mit der Kategorie 'Registrieren' erläutert, ist die herannahende Tram und der drohende Zusammenstoß das Ereignis, das Esser (2005a: 7) als Störung und Strauss (2010: 225f) als Konflikt bezeichnen würden, das die Befragte aus ihrer Routine herausreißt und dabei auch ihre Motivationsstruktur neu ordnet. Denn im Moment des drohenden Zusammenstoßes werden sämtliche Motive dem Ausweichen der Tram untergeordnet, und die Motivationsstruktur fokussiert die gesamte Aufmerksamkeit darauf. Zudem zeigt die Aussage der Befragten, dass dieses Ereignis ihre Relevanzstruktur nachhaltig geprägt hat, da sie seitdem ihre Aufmerksamkeit verstärkt auf die Tram richtet. Gleiches gilt auch für den Befragten aus Erhebung 1 (Go Along, Pos. 337), der aufgrund von Stürzen besonders auf die Unebenheiten der Gehwege achtet. Solche Ereignisse müssen aber nicht immer negativer Art sein, sondern können, wie bei der Befragten aus Erhebung 3 (Go Along, Pos. 99-109), auch das Erhalten der Information sein, dass es an Blindenampeln einen Knopf zum Anfordern der Grünphase gibt. Diese Information erweitert den Wissensvorrat, wodurch sich nicht nur die Routine beim Queren der Straße an einer Ampel ändert, sondern auch die Relevanzstruktur beeinflusst wird, da der Knopf jetzt registriert und damit Teil der Situation wird. Somit haben Ereignisse unterschiedlicher Art einen Einfluss auf die Relevanzstruktur, lassen sich aber nicht allein über die Motivationsstruktur erklären.

Auch das Beispiel in Kapitel 5.1.2 mit der Befragten aus Erhebung 6 (Go Along, Pos. 127), die sich auf die im Grünen sitzende Frau fokussiert und den Rest ausblendet, zeigt, dass nicht nur die Motivationsstruktur darüber entscheidet, welche Objekte zur Definition der Situation herangezogen werden. Hier sind es persönliche Vorlieben, die sich am ehesten als Teil des übergeordneten Lebensplans der Relevanzstruktur zuordnen lassen und damit bislang noch kein Teil der in Abbildung 8 dargestellten Zusammenhänge sind. Im Kategoriensystem finden sich die persönlichen Vorlieben unter der Kategorie 'Charaktereigenschaften' wieder, die sämtliche Selbstcharakterisierungen der Befragten umfasst. Zwar handelt es sich dabei nicht ausschließlich um persönliche Vorlieben, und nicht alle haben einen Einfluss auf das Registrieren von Objekten, aber beispielsweise die unter 'ge-wahr' kategorisierte Aussage des Befragten aus Erhebung 15 (Go Along, Pos.

172), der sich als ordnungsliebend charakterisiert und deswegen den Müll auf der Straße bewusst zur Kenntnis nimmt, zeigt, dass die persönlichen Vorlieben sich als Teil der Charaktereigenschaften konzipieren lassen und diese sich so auf das Registrieren von Objekten auswirken können. Das soll allerdings nicht bedeuten, dass der übergeordnete Lebensplan hier mit den Charaktereigenschaften gleichgesetzt wird, sondern lediglich, dass sich die persönlichen Vorlieben als Teil des übergeordneten Lebensplans auch in der Kategorie 'Charaktereigenschaften' wiederfinden und darüber in die Betrachtung miteinbezogen werden können. Da sich 'Charaktereigenschaften' auf die Selbstcharakterisierung der Befragten bezieht, ist es zudem eine Unterkategorie von 'Selbstbild', das als empirische Erkenntnis auf der konzeptionellen Ebene ebenfalls noch in die Zusammenhänge integriert werden muss.

Es sind somit entweder die der Handlung zugrunde liegenden Motive oder die persönlichen Vorlieben als Teil des übergeordneten Lebensplans, die, beeinflusst durch unterschiedliche Arten von Ereignissen in Form der Relevanzstruktur, darüber entscheiden, welche Objekte der Situation zu deren Definition herangezogen werden. Indem die Relevanzstruktur so den Wissenserwerb steuert, ist sie zugleich selbst Bestandteil des Wissensvorrats (Schütz und Luckmann 2003: 252). Das vorhandene Wissen kann dabei auf Erfahrungen basieren, die, wie im Beispiel in Kapitel 5.1.2 mit der Befragten aus Erhebung 12 (Mobilitätsbiografie, Pos. 184-548), die einen Beinaheunfall mit einer Straßenbahn hatte, negativer Art sein können. Die Bedeutung der Straßenbahn als potenzielle Gefahr ist das aus der Erfahrung abgeleitete Wissen, das zur Folge hatte, dass die Befragte im Anschluss daran ihre Aufmerksamkeit beim Zufußgehen verstärkt auf Straßenbahnen gerichtet hat. Das vorhandene Wissen kann aber auch aus indirekten Erfahrungen stammen, wie im Beispiel in Kapitel 5.1.4 mit der Befragten aus Erhebung 11 (Go Along, Pos. 470-479), die sich gezielt Informationsmaterial beschafft und dadurch ein Wissen generiert, das bestimmten Objekten eine zusätzliche Bedeutung im Sinne des hermeneutischen Verständnisses verleiht. Auch hier sorgt das Wissen dafür, dass die Befragte bestimmte Objekte als Teil der Situation registriert. Während das Wissen im ersten Beispiel auf eine direkte Erfahrung zurückzuführen ist und dementsprechend mit den Situationsmodellen in Verbindung gebracht werden kann, sind es beim zweiten Beispiel indirekte Erfahrungen in Form von Informationen, anhand derer die Objekte in einen Kausalzusammenhang eingeordnet werden. Damit ist die Relevanzstruktur neben den Situationsmodellen, dem subjektiven Möglichkeitsraum und dem Selbstbild auch an den Kausalzusammenhang anschlussfähig und stellt so die wechselseitige Verbindung zwischen der Situation und den verschiedenen Arten an kognitiven Modellen, aus denen sich das Realitätskonstrukt zusammensetzt, dar.

Das betrifft mit Selbstbild und Kausalzusammenhang auch zwei kognitive Modelle, die Teil der empirischen Erkenntnisse auf der konzeptionellen Ebene sind und die bislang noch nicht in die Zusammenhänge eingeordnet wurden. Das Selbstbild wird bislang über das zur Handlung fähige Subjekt und insbesondere das psychische Alter, das unter anderem das subjektiv wahrgenommene Alter umfasst (Schroeter und Künemund 2010: 398), die im theoretischen Rahmen noch über die subjektive Wahrnehmung und den subjektiven Möglichkeitsraum abgebildet werden, zumindest in Ansätzen berücksichtigt. Allerdings zeigt das Beispiel in Kapitel 5.1.3 mit der Befragten aus Erhebung 9 (Go Along, Pos. 508-512), deren Selbstbild in Abhängigkeit ihrer direkten physischen Umwelt variiert, dass hier eine Komplexität zum Tragen kommt, die eine differenziertere Betrachtung erfordert. Deswegen wurde das Selbstbild als eines der kognitiven Modelle konzipiert, aus denen sich das Realitätskonstrukt zusammensetzt und das dementsprechend zwar mit dem subjektiven Möglichkeitsraum und den anderen kognitiven Modellen verknüpft ist, sich aber nicht über diese erklären oder abbilden lässt. Ausgehend davon wird im Folgenden eingehender das Selbstbild fokussiert, um die Zusammenhänge mit anderen Aspekten des Zuzußgehens im Alter herauszuarbeiten und Anknüpfungspunkte an die bislang identifizierten Zusammenhänge herzustellen. Die Grundlage dafür ist die Kategorie 'Selbstbild', die in die Unterkategorien 'Charaktereigenschaften', 'Gruppenzugehörigkeit', 'gespiegelte Fremdwahrnehmung', 'Rolle' und 'körperlich' unterteilt ist.

Die Kategorie 'Charaktereigenschaften' geht auf die Selbstcharakterisierung der Befragten zurück und spiegelt unter anderem deren persönliche Vorlieben wider, die, wie im Zusammenhang mit der Relevanzstruktur erläutert, einen Einfluss darauf haben können, welche Objekte zur Definition der Situation herangezogen werden. Neben dem sich daraus ergebenden Einfluss auf die Situationsmodelle können sich Eigenschaften wie 'ängstlich/vorsichtig' auf den subjektiven Möglichkeitsraum oder 'unternehmungslustig' auf den Kausalzusammenhang auswirken. Somit liefert 'Charaktereigenschaften' über die persönlichen Vorlieben nicht nur einen Anknüpfungspunkt für die Relevanzstruktur, sondern zeigt darüber hinaus auch den Einfluss des Selbstbildes auf die anderen kognitiven Modelle. Auch die in Kapitel im Zusammenhang mit der Kategorie 'Vergleich' bereits thematisierte 'Gruppenzugehörigkeit', ist, ähnlich den 'Charaktereigenschaften', ein Ausdruck des 'Selbstbildes'. Die in Abbildung 22 dargestellte Positionsmatrix und das Beispiel aus Kapitel 5.1.3 mit dem Befragten aus Pretest 1 (Mobilitätsbiografie, Pos. 301), der sich in der Gruppe der sozial Bessergestellten verortet, haben gezeigt, wie das 'Selbstbild' über den 'Vergleich' mit der 'Gruppenzugehörigkeit' verknüpft ist. Ähnliches gilt auch für die 'gespiegelte Fremdwahrnehmung', die wie im Beispiel in Kapitel 5.1.5 mit dem Befragten aus Erhebung 5 (Mobilitätsbiografie, Pos. 517), der sich aufgrund der ausbleibenden Beschimpfungen

der anderen Verkehrsteilnehmenden als verkehrstüchtig ansieht, sich direkt auf das Selbstbild auswirken kann. Die Positionsmap in Abbildung 32 veranschaulicht allerdings am Beispiel der Gruppe der älteren Menschen, dass dies auch indirekt über die ‘Gruppenzugehörigkeit’ geschehen kann.

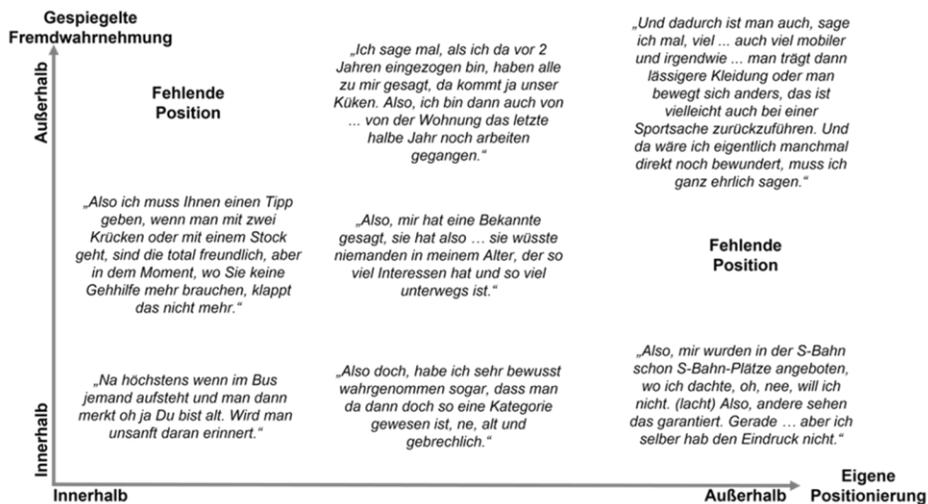


Abbildung 32: Positionsmap zu gespiegelte Fremdwahrnehmung und eigene Positionierung

Wie bereits die Ausführungen zur Positionsmap in Abbildung 22 und der Kategorie ‘Vergleich’ zeigen, ist die ‘Gruppenzugehörigkeit’ neben dem ‘Vergleich’ und der ‘gespiegelten Fremdwahrnehmung’ auch von Altersbildern und anderen diskursiven Konstrukten abhängig, die mit Rollenerwartungen einhergehen (Pichler 2010: 415). Dementsprechend ist ‘Gruppenzugehörigkeit’ eng mit ‘Rolle’ verknüpft, die eine weitere Unterkategorie von ‘Selbstbild’ darstellt. Die Rolle als Teil von Ego ist ausschlaggebend für bestimmte individuelle Merkmale und damit implizit im individuellen Möglichkeitsraum enthalten. Anhand des Geschlechts, das als Rolle in Form gesellschaftlicher Naturalisierung (Kohli 2013: 12) geschlechtsspezifische Lebenslaufmuster prägt, die den Möglichkeitsraum zur individuellen Lebensgestaltung darstellen (Dausien 2004: 316), lässt sich der daraus resultierende Einfluss auf die Wahrnehmung veranschaulichen. So erzählt die Befragte aus Erhebung 11 (Mobilitätsbiografie, Pos. 344-348), dass sie als Frau von der Gnade ihres Mannes abhängig war, ob sie das Auto nutzen konnte,

und dass es ihr deshalb an Fahrpraxis mangelt. Wie die Positionsmap in Abbildung 23 am Beispiel des Fahrradfahrens zeigt, kann sich das damit einhergehende Fehlen von Erfahrungen auf die Wahrnehmung des Verhaltens von anderen Verkehrsteilnehmenden auswirken.

Rollen und die damit einhergehenden Erwartungen können aber auch Teil des Selbstbildes sein und sich dadurch direkt auf die Wahrnehmung auswirken. Das zeigt sich beispielsweise am Alter, bei dem die Rollenerwartung wie beim Geschlecht auch auf eine gesellschaftliche Naturalisierung zurückzuführen ist (Kohli 2013: 12), die einigen der Aussagen in der in Abbildung 22 dargestellten Positionsmap zufolge Einfluss auf die Wahrnehmung der eigenen körperlichen Fähigkeiten haben können. Wie beispielsweise ein Blick in die in Kapitel 2.1.3 diskutierten Altersbilder zeigt, ist das Alter als defizitäre Lebensphase immer noch eines der prägenden Altersbilder, das hier als Rollenerwartung auf die eigenen körperlichen Fähigkeiten übertragen wird und dadurch deren Wahrnehmung prägt. Deswegen sind im Kontext älterer Menschen die körperlichen Eigenschaften und Fähigkeiten auch von besonderer Bedeutung für das Selbstbild, der mit der Unterkategorie 'körperlich' Rechnung getragen wird. Wie das Beispiel aus Kapitel 5.1.3 mit der Befragten aus Erhebung 9 (Go Along, Pos. 508-512) zeigt, deren Selbstbild in Abhängigkeit von ihrer Umwelt variiert, sind diesbezüglich neben der auf gesellschaftlichen Naturalisierungen basierenden Rollenerwartung, aber auch die Interaktionen mit der Umwelt und die damit einhergehenden Wechselwirkungen mit den individuellen Merkmalen relevant.

Den vorangegangenen Ausführungen zufolge ist das Selbstbild ein komplexes Konstrukt, das grob zusammengefasst aus dem Vergleich mit anderen Menschen, der gespiegelten Fremdwahrnehmung, gesellschaftlichen Konstrukten und der Interaktion mit der Umwelt resultiert, sich über die Selbstcharakterisierung, die Gruppenzugehörigkeit und das Rollenverständnis ausdrückt und sich im Fall der älteren Zufußgehenden auch stark über die körperlichen Eigenschaften definiert. So wie ein Mensch zeitgleich ein Teil mehrerer Gruppen ist und dadurch unterschiedliche gruppenspezifische Perspektiven innehat (Strauss 2010: 212f), kann auch das Selbstbild variieren und sich beispielsweise in Abhängigkeit von den äußeren Umständen ändern. Die Map sozialer Welten und Arenen in Abbildung 33 liefert einen Überblick über die Zugehörigkeiten zu sozialen Welten, den daraus resultierenden Interaktionen mit anderen sozialen Welten und den Arenen, in denen diese stattfinden.

Mit der Zugehörigkeit zu den sozialen Welten lassen sich Gruppenzugehörigkeit, Rollenverständnis und in Teilen die Selbstcharakterisierung abbilden, wohingegen die Interaktionen mit anderen sozialen Welten unter anderem die gespiegelte

Im Zentrum der Map sozialer Welten und Arenen stehen die älteren Zufußgehenden, wobei sich gezeigt hat, dass die Befragten sich zwar den Gruppen der 'Zufußgehenden' und der 'älteren Menschen' zuordnen, die Gruppe der älteren Zufußgehenden für sie aber nicht zu existieren scheint. Weder fiel der Ausdruck ältere Zufußgehende, noch wurde eine direkte Verbindung zwischen dem Alter und dem Zufußgehen hergestellt. Diese Verbindung ergibt sich eher indirekt über die Zugehörigkeit zu 'Rentenbeziehenden' und 'Menschen mit Einschränkungen'. Das Beispiel in Kapitel 5.1.2 aus Erhebung 6 (Mobilitätsbiografie, Pos. 285) mit der Befragten, die seit dem Wegfall beruflicher und familiärer Pflichten beim Zufußgehen mehr zur Kenntnis nimmt, zeigt nicht nur, wie sich das Ende der Erwerbstätigkeit auf das Zufußgehen auswirken kann, sondern auch dass die Befragte den Zusammenhang zwischen Alter und Zufußgehen darüber herstellt. 'Menschen mit Einschränkungen' als weitere soziale Welt, über die ein Zusammenhang zwischen älteren Menschen und Zufußgehenden hergestellt wird, ist im Gegensatz zu 'Rentenbeziehende' keine Unterkategorie von 'Gruppenzugehörigkeit'. Es ist auch weniger eine Kategorie als vielmehr ein Überbegriff, der beispielsweise die Kategorie 'Menschen mit Behinderung', die eine Unterkategorie von 'Gruppenzugehörigkeit' ist, umfasst, darüber hinaus aber auch Erzählungen über körperliche und kognitive Einschränkungen einschließt, die nicht als Behinderung kategorisiert wurden. Dazu zählt dann beispielsweise auch die Befragte aus Erhebung 8 (Go Along, Pos. 119), die nicht mehr bei Rot über die Straße geht, da sie sich nicht mehr so schnell fortbewegen kann und dadurch das Alter über die damit einhergehenden körperlichen Einschränkungen mit dem Zufußgehen verbindet. Im Beispiel in Kapitel 5.1.4 aus Pretest 1 (Go Along, Pos. 107) mit dem Befragten, der seine Route so wählt, dass er keine Straßen queren muss, an denen er etwas übersehen könnte, sind es dagegen kognitive Einschränkungen, die er auf das Alter zurückführt und dieses so mit dem Zufußgehen verknüpft.

Darüber hinaus weist die Welt der Zufußgehenden Überschneidungen mit weiteren sozialen Welten auf. So resultiert die Überschneidung mit den Welten der Autofahrenden und Radfahrenden daraus, dass sich die Zugehörigkeit zu diesen Welten auf die Wahrnehmung des Verhaltens von anderen Verkehrsteilnehmenden auswirken kann. Das veranschaulicht beispielsweise die in Abbildung 23 dargestellte Positionsmatrix in Kapitel 4.3.2 am Beispiel des Radfahrens. Wie weiter oben bereits erörtert, kann in diesem Zusammenhang auch das Geschlecht eine Rolle spielen, das einen Einfluss darauf haben kann, ob jemand Zugang zu einem Auto hat und damit der Welt der Autofahrenden angehört. Aber auch das Wissen um körperliche und kognitive Einschränkungen kann relevant sein, wenn daraus ein freiwilliger Verzicht auf das Autofahren resultiert (Pretest 1, Mobilitätsbiografie, Pos. 107-111). Auf die Positionierung in sozioökonomischen Gruppen beziehungsweise Welten und dem daraus resultierenden Einfluss auf die Wahr-

nehmung wurde in Kapitel 5.1.3 im Zusammenhang mit der Kategorie ‘Vergleich’ bereits eingegangen. Mit ‘Stadtmenschen/aus Berlin’ und ‘aus dem Ausland’ sind es noch zwei weitere Welten, die Überschneidungen mit der Welt der Zufußgehenden aufweisen und sowohl das Selbstbild mitbestimmen, als auch Einfluss auf die Wahrnehmung und die Interaktion mit der Umwelt haben. Beispielsweise berichtet der Befragte aus Erhebung 5 (Go Along, Pos. 43), dass er als Großstädter das Verkehrsaufkommen und den Lärm hinnimmt. Der Befragte aus Erhebung 2 (Go Along, Pos. 401) erzählt davon, wie er sich als Ausländer manchmal unsicher fühlt, aufgrund des Verhaltens anderer Menschen, das er auf seine Erscheinung zurückführt. Die eigene Positionierung in diesen Gruppen oder Welten als Ausdruck des Selbstbildes variiert dabei, in Abhängigkeit von der Gruppe. Während die Zugehörigkeit zur Gruppe der älteren Menschen, zu sozio-ökonomischen Gruppen und in Teilen auch zu Menschen mit Einschränkungen, Stadtmenschen und Menschen aus dem Ausland aus dem Spannungsfeld zwischen dem Vergleich mit anderen Menschen, der gespiegelten Fremdwahrnehmung, gesellschaftlichen Konstrukten und der Interaktion mit der Umwelt resultiert, ist die Zugehörigkeit zu Zufußgehenden, Rentenbeziehenden, Rad- und Autofahrenden vergleichsweise eindeutig.

Neben den verschiedenen sozialen Welten, denen sich die Befragten zugehörig fühlen und die sich für die Betrachtung der fußläufigen Mobilität älterer Menschen als relevant erwiesen haben, zeigt Abbildung 33 zudem die daraus resultierenden Interaktionen mit anderen sozialen Welten und die Arenen, in denen diese stattfinden. Wie die Positionsmatrix in Abbildung 32 veranschaulicht, kann die Interaktion mit anderen sozialen Welten in Form der gespiegelten Fremdwahrnehmung das Selbstbild beeinflussen. In der Arena Verkehr sind es beispielsweise verbale (Erhebung 10, Go Along, Pos. 181) oder mitunter gar körperliche Auseinandersetzungen (Erhebung 1, Mobilitätsbiografie, Pos. 841) mit anderen ‘Verkehrsteilnehmenden’, in deren Rahmen die gespiegelte Fremdwahrnehmung kommuniziert und dadurch das Selbstbild beeinflusst wird. Im Sinne Clarkes (2012: 86) sind aber auch nichtmenschliche Elemente, wie die ‘verkehrsräumliche Umgebung’ oder ‘Barrieren’, relevant, wie das Beispiel in Kapitel 5.1.3 mit der Befragten aus Erhebung 9 (Go Along, Pos. 508-512) zeigt, deren Selbstbild in Abhängigkeit von der direkten physischen Umwelt variiert, durch die Interaktion ebenfalls das Selbstbild beeinflussen können. Umgekehrt kann aber auch das Selbstbild einen Einfluss auf die Interaktion haben, wie etwa das Beispiel in Kapitel 5.1.3 mit dem Befragten aus Pretest 1 (Mobilitätsbiografie, Pos. 301) zeigt, der sich zu den sozial Bessergestellten zählt und versucht den Umgang mit Menschen, die er nicht dazu zählt, zu vermeiden. Bei der Befragten aus Erhebung 8 (Go Along, Pos. 119) in Kapitel 5.1.4, die bei Rot nicht mehr über die Straße geht, weil sie sich nicht mehr so schnell bewegen kann, ist es dagegen die

Einschätzung der eigenen körperlichen Fähigkeiten, die die Interaktion mit der unbelebten Umwelt prägt.

In der Arena Medizin findet die Interaktion vor allem in Form der medizinischen Versorgung im Rahmen unterschiedlicher medizinischer Dienstleistungen statt, die sich nicht nur auf die individuellen Merkmale und damit den individuellen Möglichkeitsraum auswirken können, sondern als ‘gespiegelte Fremdwahrnehmung’ auch Einfluss auf das Selbstbild haben. Während beispielsweise die Befragte aus Erhebung 8 (Mobilitätsbiografie, Pos. 437) von den guten Ergebnissen ihres Reaktionstests berichtete, verwies die Befragte aus Befragung 10 (Mobilitätsbiografie, Pos. 450) auf ihr exzellentes Abschneiden beim Hörtest. Ähnliche Arten ‘gespiegelter Fremdwahrnehmung’ finden sich auch in der Interaktion mit ‘Freunden/Familie/Bekanntem’, die unter anderem zur Arena soziales Umfeld gehören. Beispielsweise berichtet die Befragte aus Erhebung 10 (Mobilitätsbiografie, Pos. 498), dass eine Freundin sie für interessierter und agiler als andere ältere Menschen hält. Die Arena Medizin und die Arena soziales Umfeld weisen zudem Überschneidungen mit der Arena Information auf. Im Kontext der Arena Medizin können das beispielsweise Informationen über medizinische Geräte und Hilfsmittel sein. Die Befragte aus Erhebung 6 (Go Along, Pos. 249-253) hat beispielsweise ihre Kenntnisse über die verschiedenen Arten von und den Umgang mit Rollatoren aus ihrer früheren Tätigkeit in der Pharmazie, was zeigt, dass hier ein Wissen vorhanden ist, dass an die älteren Z Fußgehenden kommuniziert werden kann. Während solche Informationen das Z Fußgehen erleichtern können, sind es im Kontext der Arena soziales Umfeld beispielsweise Ausflugstipps, die von ‘Freunden/Familie/Bekanntem kommen (Erhebung 12, Mobilitätsbiografie, Pos. 578) und die ‘Anreizepunkte’ setzen, sich zu Fuß fortzubewegen. Darüber hinaus existieren in der Arena Information noch klassische Kanäle wie ‘Internet/TV/Print’, über die bedürfnisgerecht nahezu alle Arten an Informationen bezogen werden können. Die Arena Senioren umfasst schließlich mit dem ‘ÖPNV’, der eine vergünstigte Beförderung für ältere Menschen anbietet, den ‘Rentenbeziehenden’ und den ‘Einrichtungen für Ältere’ soziale Welten, die auch Teile verschiedener anderer Arenen sind, die bereits erörtert wurden.

Anhand der soeben beschriebenen und in Abbildung 33 dargestellten sozialen Welten, als aus den Interviews rekonstruierbarer Ausdruck des Selbstbildes und den damit einhergehenden Interaktionen mit anderen sozialen Welten, lässt sich das Selbstbild als kognitives Modell schließlich in die in Abbildung 8 dargestellten Zusammenhänge einordnen. Die Zugehörigkeit zur Gruppe der älteren Menschen resultiert neben dem im Zusammenhang mit Abbildung 22 bereits diskutierten Spannungsfeld zwischen Vergleich und diskursiven Konstrukten auch aus gespiegelter Fremdwahrnehmung und ist somit mit vorangegangenen Erfahrungen

gen verknüpft. Während der Vergleich und die gespiegelte Fremdwahrnehmung direkte Erfahrungen darstellen, handelt es sich bei den diskursiv konstruierten Altersbildern um kommunizierte indirekte Erfahrungen. Dagegen ist die Zugehörigkeit zur Gruppe der Zufußgehenden aufgrund ihrer klaren Abgrenzung und der im Vergleich zur Gruppe der älteren Menschen weniger kontroversen gesellschaftlichen Bedeutungszuschreibung eindeutiger. Hier sind es die Überschneidungen mit den Zugehörigkeiten zu anderen Welten, die zu einem differenzierten Selbstbild beitragen und zu unterschiedlichen Interaktionen mit der Umwelt führen, die sich über die dabei gemachten Erfahrungen auch auf das Zufußgehen auswirken. Das gilt auch für die Welten 'Menschen mit Einschränkungen' und 'Rentenbeziehende', über die sich darüber hinaus die Zufußgehenden mit den älteren Menschen zur Gruppe der älteren Zufußgehenden verknüpfen lassen. Dementsprechend sind es auch hier die Erfahrungen und insbesondere diejenigen direkter Art, über die das Selbstbild an die bislang identifizierten Zusammenhänge anschlussfähig ist. Dabei zeigen unter anderem die Ausführungen zur Zugehörigkeit sozioökonomischer Gruppen in Zusammenhang mit der Kategorie 'Vergleich' in Kapitel 5.1.3, dass das Selbstbild nicht nur auf vorangegangenen Erfahrungen basiert, sondern auch künftige beeinflussen kann, weswegen es sich um ein wechselseitiges Verhältnis handelt.

Wurden die vorangegangenen Erfahrungen bislang im Erfahrungsraum verortet, ist dieser mittlerweile durch die dynamische und ko-konstitutive Situation nach dem Verständnis von Clarke (2012: 107) ersetzt worden, die sich im Zusammenhang mit der Kategorie 'Differenzierung' in Kapitel 5.1.3 als relevant für die Betrachtung der fußläufigen Mobilität älterer Menschen erwiesen hat. Wie bereits weiter oben erörtert, ist die Situation, in der die Erfahrungen über die Relevanzstruktur mit den verschiedenen kognitiven Modellen stattfinden, aus denen sich das Realitätskonstrukt zusammensetzt, verbunden. Dementsprechend lässt sich das Selbstbild, das im wechselseitigen Verhältnis zur Erfahrung steht über die Relevanzstruktur mit der dynamischen, ko-konstitutiven Situation verbinden und so in die bislang identifizierten Zusammenhänge einordnen. Das gilt auch für die Selbstcharakterisierung, die Gruppenzugehörigkeit und das Rollenverständnis als Ausdrucksformen des Selbstbildes.

Neben den soeben dargestellten Erkenntnissen hinsichtlich des Selbstbildes lässt die in Abbildung 33 dargestellte Map sozialer Welten und Arenen zudem auch Rückschlüsse auf den Kausalzusammenhang zu, der ebenfalls Teil der empirischen Erkenntnisse auf der konzeptionellen Ebene ist und bislang noch nicht in die in Abbildung 8 dargestellten Zusammenhänge integriert wurde. Über das in der Arena Information erhaltene Wissen als eine Form indirekter Erfahrungen, werden Situationen und Objekte in einen Kausalzusammenhang eingeordnet und

dadurch mit anderen Objekten verknüpft, woraus entweder eine zusätzliche Bedeutung resultiert oder künftige Situationen auf unterschiedliche Art beeinflusst werden. Im Beispiel in Kapitel 5.1.4 mit der Befragten aus Erhebung 11 (Go Along, Pos. 470-479), die sich aktiv um Informationsmaterial bemüht, werden die Objekte unter anderem in den historischen Kontext und damit über die Verknüpfung mit anderen Objekten in einen Kausalzusammenhang eingeordnet, der ihnen eine zusätzliche Bedeutung verleiht. Ähnlich verhält es sich auch im Beispiel der Befragten aus Erhebung 14 (Go Along, Pos. 318), die sich in der Zeitung über die Luftqualität an unterschiedlichen Orten informiert hat und ausgehend davon jetzt bestimmte Straßen meidet. Hier bezieht sich der Kausalzusammenhang nicht auf den historischen Kontext, sondern auf die Auswirkung der Luftqualität auf die eigene Gesundheit, wodurch dem Objekt Luft durch die Verknüpfung mit dem Objekt Feinstaub eine Bedeutung gegeben wird, die sich auf das Zufußgehen auswirkt.

Das Beispiel in Kapitel 5.1.4 mit dem Befragten aus Erhebung 7 (Mobilitätsbiografie, Pos. 374), der den Bezirksbürgermeister für das Verkehrsaufkommen verantwortlich macht, lässt zwar keine Rückschlüsse darauf zu, woher diese Information stammt, zeigt aber, wie der daraus abgeleitete Kausalzusammenhang das Objekt Bezirksbürgermeister mit dem Objekt Verkehrsaufkommen in Verbindung bringt. Der Bezirksbürgermeister wird dadurch nicht nur Bestandteil einer Situation, in der er nicht zugegen ist, sondern er ist später dann auch Teil einer damit verknüpften Situation, deren Zustandekommen durch den Kausalzusammenhang ausgelöst wird. Ähnlich dem Bezirksbürgermeister sind auch die Polizei (Erhebung 8, Go Along, Pos. 233) oder die Senatsverwaltung (Erhebung 5, Mobilitätsbiografie, Pos. 467) Beispiele für Verkehrsautoritäten, die über einen Kausalzusammenhang mit unterschiedlichen Arten von Objekten der Umwelt verknüpft sind, die sich zumeist störend auf das Zufußgehen auswirken. Auch hier kann es dann zu mit dem Zufußgehen verknüpften Situationen und Handlungen kommen, in denen die Befragten mit ihren Handlungen darauf abzielen, auf ihre Umwelt einzuwirken und Einfluss auf künftige Verkehrssituationen zu nehmen. Der Befragte aus Pretest 1 (Go Along, Pos. 25-27), der aufgrund von Krafttraining keine Probleme mit dem Zufußgehen hat, setzt dagegen bei sich selbst an, also nicht an der Umwelt, um jetzt und in Zukunft keine Probleme mit Unebenheiten beim Zufußgehen zu haben. Auch hier sind es Informationen, die den Zusammenhang zwischen Kraft und dem Zufußgehen hergestellt haben und mit dem Krafttraining eine damit verknüpfte Situation und Handlung nach sich ziehen.

Informationen können aber auch mögliche Destinationen betreffen, die zu Fuß oder mit anderen Verkehrsmitteln erreichbar sind und Objekte darstellen, die über das Konstrukt des Kausalzusammenhangs mit dem Zufußgehen in Verbindung

gebracht werden. Die Befragte aus Erhebung 12 (Mobilitätsbiografie, Pos. 578) berichtet beispielsweise darüber, wie sie sich immer mit einer Freundin darüber austauscht, wo diese zuletzt war und dadurch Anregungen für eigene Ausflüge erhält. Auch hier werden über den Kausalzusammenhang Objekte mit dem Zufußgehen verknüpft, die dann als potenzielle Destinationen die Fortbewegung zu Fuß fördern und so das Zustandekommen von Verkehrssituationen beeinflussen. Wie Abbildung 33 zeigt und wie im Zusammenhang mit dem 'Selbstbild' bereits erörtert wurde, können die Quellen für Informationen sehr unterschiedlich sein. Sie umfassen unter anderem verschiedene Medien, Einrichtungen für älterer Menschen oder das soziale Umfeld. Dementsprechend besteht auch ein Zusammenhang zwischen dem Selbstbild und dem Kausalzusammenhang, da die Informationsübermittlung eine Interaktion zwischen verschiedenen sozialen Welten darstellt und, wie das Beispiel der Einrichtungen für ältere Menschen zeigt, mitunter erst über die Zugehörigkeit zur Welt der älteren Menschen zugänglich werden. Zugleich sind die Informationsquellen Teil des Kausalzusammenhangs, da es sich hauptsächlich um Objekte handelt, die kein Teil der Verkehrssituation sind und deshalb erst mit dem Zufußgehen in Verbindung gebracht werden müssen. Außerdem erweitern Informationen über mögliche Destinationen, genauso wie Informationen über die Verantwortlichkeiten von Verkehrsautoritäten den subjektiven Möglichkeitsraum, da sie die subjektiv wahrgenommenen Möglichkeiten zur Ausübung von Aktivitäten und zur Mitgestaltung der Umwelt erweitern.

Der Kausalzusammenhang kann aber auch über die reine Informationsvermittlung und gedankliche Verknüpfung von Objekten hinausgehen. Das betrifft insbesondere die Arena soziales Umfeld, denn 'Freunde/Familien/Bekannte', genau wie verschiedene Arten von Einrichtungen für ältere Menschen, sind nicht nur Informationsquellen, sondern können als Begleitung beim Spazierengehen oder durch das Angebot organisierter Ausflüge einen positiven Einfluss auf den subjektiven Möglichkeitsraum und das Erlebnis des Zufußgehens haben. Beispielsweise traut sich die Befragte aus Erhebung 8 (Mobilitätsbiografie, Pos. 475) als Frau nicht mehr, alleine im Stadtforst spazieren zu gehen, obwohl sie das gerne tun würde. Eine Begleitung aus dem sozialen Umfeld oder ein organisierter Ausflug eines Seniorentreffs könnten somit dazu beitragen, ihren subjektiven Möglichkeitsraum zu erweitern. Ein weiteres Beispiel ist die Befragte aus Erhebung 3 (Go Along, Pos. 351), die sich bei ihrem Mann einhakt, um beim Gehen nicht auf den Boden achten zu müssen und sich stattdessen auf die Umgebung konzentrieren zu können. Das ermöglicht es ihr, das Zufußgehen nicht bloß als Fortbewegung zu nutzen, sondern sich dabei auch mit ihrer Umwelt auseinanderzusetzen und so ihr Erlebnis zu verbessern. In beiden Beispielen ist die Begleitung ein Objekt, das über den Kausalzusammenhang mit dem Zufußgehen in Verbindung

gebracht wurde und über die rein gedankliche Verknüpfung eine direkte Auswirkung darauf hat.

Die vorangegangenen Ausführungen und die aus der in Abbildung 33 dargestellten Map sozialer Welten und Arenen abgeleiteten Erkenntnisse ermöglichen ein differenzierteres Verständnis des Kausalzusammenhangs. Anhand von Informationen aus unterschiedlichen Quellen werden Situationen und Objekte über den Kausalzusammenhang mit anderen Situationen und Objekten verknüpft. Die Konsequenzen daraus sind, dass die Objekte eine zusätzliche Bedeutung erhalten, die sich auf das Zufußgehen auswirken kann, sodass das Zustandekommen und die Ausgestaltung künftiger Verkehrssituationen und damit verknüpfter Situationen sowie die darin stattfindenden Handlungen beeinflusst werden. Da der Kausalzusammenhang vor allem auf Informationen basiert, ist er über den indirekten Erfahrungsraum anschlussfähig an die in Abbildung 8 veranschaulichten Zusammenhänge. Da der Erfahrungsraum durch die Situation als dynamisches, ko-konstitutives Gebilde ersetzt wurde, wird der Kausalzusammenhang stattdessen darüber in die Betrachtung integriert, was sich, wie auch bei den anderen Arten, an kognitiven Modellen über die Relevanzstruktur bewerkstelligen lässt. Zudem konnten Überschneidungen mit dem Selbstbild und dem subjektiven Möglichkeitsraum identifiziert werden, die zeigen, wie sich das Realitätskonstrukt aus den unterschiedlichen kognitiven Modellen zusammensetzt, die weitere Anknüpfungspunkte bieten, den Kausalzusammenhang in die bisher erarbeiteten Zusammenhänge zu integrieren. Schließlich schlägt der Kausalzusammenhang eine Brücke zu den mit dem Zufußgehen verknüpften Situationen und Handlungen, die ebenfalls Teil der empirischen Erkenntnisse sind und die sich dadurch auch berücksichtigen und integrieren lassen.

5.2.3 Ausformulierung

Die im Folgenden ausformulierte gegenstandsbezogene Theorie der fußläufigen Mobilität älterer Menschen basiert auf den Ausführungen im Rahmen der Herleitung der Forschungsfragen in Kapitel 2, den theoretischen Überlegungen in Kapitel 3 und den empirischen Erkenntnissen in Kapitel 5.1. Das Ziel ist es, die in Kapitel 5.2.1 identifizierten Komponenten aus Literatur, Theorie und Empirie und die in Kapitel 5.2.2 erläuterten Zusammenhänge final zusammenzuführen und so einen umfassenden theoretischen Rahmen für die Betrachtung der fußläufigen Mobilität älterer Menschen zu erarbeiten. Dieser stellt dann die Grundlage für die Beantwortung der in Kapitel 2 hergeleiteten und in Kapitel 2.4 erörterten Forschungsfragen dar und kann zudem als Ausgangspunkt für weitere, die fußläufige Mobilität älterer Menschen betreffende Fragestellungen dienen. Dazu werden über die Abbildungen 34 und 35 schrittweise die verschiedenen

Komponenten und Zusammenhänge der Theorie einführend vorgestellt und erörtert, in Hinführung auf die in Abbildung 36 zusammengefasste finale Ausformulierung.

Wie in Kapitel 5.2.2 bereits angemerkt, ist der in Kapitel 3.3.2 erläuterte und in Abbildung 8 veranschaulichte theoretische Rahmen eine Weiterentwicklung der in Abbildung 4 dargestellten ersten Konzeptionalisierung der fußläufigen Mobilität älterer Menschen und bildet zugleich den Ausgangspunkt für die Ausformulierung der gegenstandsbezogenen Theorie. Wie im theoretischen Rahmen stellt der als relationaler Raum konzipierte und aus der Wechselwirkung zwischen Umwelt und Individuum resultierende individuelle Möglichkeitsraum die äußersten, unüberwindbaren und objektiv fassbaren Grenzen der Handlung des Zufußgehens dar. Er setzt sich zusammen aus den Objekten der Umwelt und den Merkmalen des Individuums, verknüpft dabei physisch-materielle und soziokulturelle Elemente und ermöglicht es, wie in Kapitel 3.3.1 ausführlich erläutert, den physischen und sozialen Raum, das biologische und soziale Alter sowie Individuum und Rolle zu berücksichtigen.

Wie Abbildung 34 zeigt, steht allerdings im Gegensatz zum theoretischen Rahmen nicht mehr die Wahrnehmung, sondern die Situation im Zentrum des individuellen Möglichkeitsraums. Diese wird in Anlehnung an das poststrukturalistisch geprägte Situationsverständnis von Clarke (2012: 107ff), das sich in Kapitel 5.1.3 in Zusammenhang mit der Kategorie 'Differenzierung' als relevant erwiesen hat und demzufolge sich die Situation ko-konstitutiv und dynamisch aus den daran beteiligten Objekten zusammensetzt, als individuelle Situation bezeichnet. Durch diese Bezeichnung wird ausgedrückt, dass die Situation wie der individuelle Möglichkeitsraum aus der Wechselwirkung zwischen den Objekten der Umwelt und den Merkmalen des Individuums resultiert und sich die Elemente, aus denen diese sich zusammensetzt, objektiv fassbar sind. In der individuellen Situation werden die Erfahrungen gemacht, und sie ersetzt somit, wie in Kapitel 5.1.5 erörtert, den in Anlehnung an Wirth (1979) konzipierten und auf dem Situationsverständnis von Esser (1999) basierenden starren Erfahrungsraum.

Die individuelle Situation ist unterteilt in die sich beim Zufußgehen ereignende Verkehrssituation, in der direkte Erfahrungen gemacht werden und in die damit verknüpfte Situation, in der hinsichtlich des Zufußgehens vor allem indirekte Erfahrungen gemacht werden. In der Verkehrssituation findet die Handlung des Zufußgehens statt, aber auch damit verknüpfte Handlungen, wie beispielsweise die Aufmerksamkeit auf den Straßenverkehr zu richten (Erhebung 11, Go Along. Pos. 499).

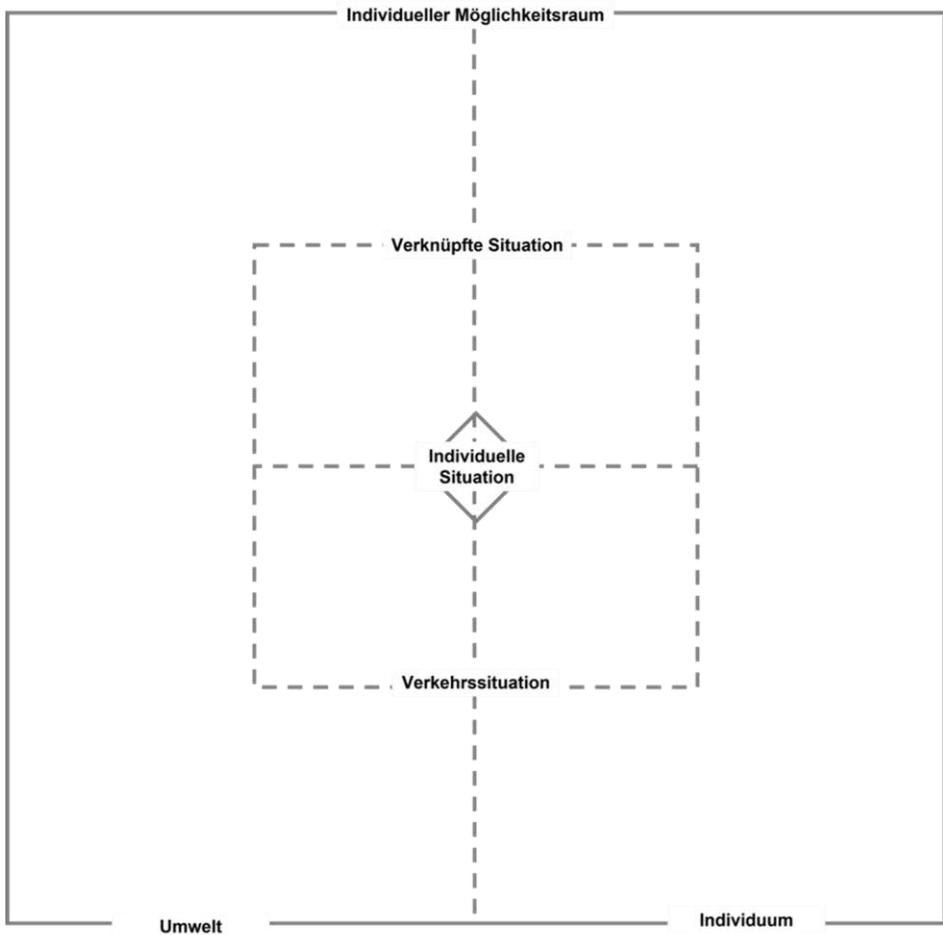


Abbildung 34: Gegenstandsbezogene Theorie der fußläufigen Mobilität älterer Menschen mit individuellem Möglichkeitsraum und individueller Situation

Verknüpfte Situationen können dann zum Beispiel die im Zusammenhang mit der in Abbildung 33 dargestellte Map sozialer Welten und die in den Arenen beschriebenen Interaktionen im Rahmen der Arena Information sein, bei denen die Befragten aus verschiedenen Quellen unterschiedliche Arten von Informationen als indirekte Erfahrungen beziehen. Auch Mobilität als geistige Bewegung im subjektiven Möglichkeitsraum, bei der der Ort zur Ausübung einer Aktivität, das Verkehrsmittel und die zurückzulegende Route gewählt wird, findet vor dem

Zufußgehen und damit in der verknüpften Situation statt (Pretest 1, Go Along, Pos. 107). Während es sich dabei um eine Voraussetzung für das Zufußgehen handelt, ist beispielsweise das ebenfalls in der verknüpften Situation stattfindende Erledigen von Einkäufen (Erhebung 13, Mobilitätsbiografie, Pos. 478) eine mit dem Zufußgehen verknüpfte Handlung, für die das Zufußgehen die Voraussetzung ist. Das Beschweren bei Verkehrsautoritäten (Erhebung 7, Mobilitätsbiografie, Pos. 374) und das Treiben von Sport (Pretest 1, Go Along, Pos. 25-27) sind weitere Beispiele für in der verknüpften Situation stattfindende, mit dem Zufußgehen verknüpfte Handlungen, die allerdings auf die Beeinflussung künftiger Verkehrssituationen abzielen. Somit erlaubt es die individuelle Situation genau wie der Erfahrungsraum, direkte und indirekte Erfahrungen zu berücksichtigen und darüber hinaus die mit dem Zufußgehen verknüpften Handlungen und Situationen ebenfalls in die Betrachtung zu integrieren. Zudem ermöglicht es das an Clarke (2012: 107) angelehnte, poststrukturalistisch geprägte Situationsverständnis, das mit der individuellen Situation zum Tragen kommt, die Besonderheiten des Zufußgehens als flexible, unmittelbare und individuelle Art der Fortbewegung zu betonen.

Wie Abbildung 35 zeigt, ordnen sich im Rahmen des individuellen Möglichkeitsraums mit dem subjektiven Möglichkeitsraum, dem Situationsmodell, dem Kausalzusammenhang und dem Selbstbild die vier kognitiven Modelle, aus denen sich das Realitätskonstrukt zusammensetzt, um die individuelle Situation herum an. Das veranschaulicht, dass die individuelle Situation nur im Rahmen des Realitätskonstrukts zustande kommen kann, das als subjektiv wahrgenommene Abstraktion der Wirklichkeit den Ausschnitt des individuellen Möglichkeitsraums darstellt, der als Handlungsgrundlage dient. Der subjektive Möglichkeitsraum, seine Konzeption als subjektiver Raum in Anlehnung an Werlen (2008). Die damit einhergehende und vom Handlungskontext abhängige Unterteilung in normativ, zweckrational und interpretativ entspricht den theoretischen Vorüberlegungen in Kapitel 3.3.2 und hat sich durch die empirischen Erkenntnisse nicht verändert. Unter Bezugnahme auf die Ausführungen in Kapitel 3.3.2 wurden allerdings die Skripte als zum subjektiven Möglichkeitsraum passenden Handlungsabfolgen in Abbildung 35 integriert, deren Wahl der Mobilität als geistige Bewegung entspricht. Die Situationsmodelle, die in Anlehnung an das Modell der soziologischen Erklärung die von Esser (2002a: 47) als Frames bezeichneten kognitiven Modelle umfassen und wie der subjektive Möglichkeitsraum mit den Skripten als dazu passende Handlungsabfolgen verknüpft sind, entsprechen bis auf das Situationsverständnis ebenfalls den theoretischen Vorüberlegungen. Anders als noch im theoretischen Rahmen werden sie jetzt aber nicht mehr nur implizit über den Erfahrungsraum abgebildet, sondern sind explizit Teil der gegenstandsbezogenen Theorie. Wie in Kapitel 3.1.3 erläutert, wird anhand der Frames

die Situation definiert, wodurch die Objekte eine Bedeutung als Relevanz für die Problemlösung oder als hermeneutisches Verständnis erhalten, die dann als subjektive räumliche Repräsentation auf den Raum übertragen wird, woraus der subjektive Möglichkeitsraum resultiert.

Das so zustande kommende Realitätskonstrukt wird mit dem Selbstbild und dem Kausalzusammenhang, die beide Teil der empirischen Erkenntnisse auf der konzeptionellen Ebene sind, um zwei weitere kognitive Modelle ergänzt. Bezugnehmend auf Kapitel 5.2.2, wird bei Ersterem zwischen Gruppenzugehörigkeit und Rollenverständnis unterschieden, die zusammen mit Selbstcharakterisierung die drei Ausdrucksformern des Selbstbildes darstellen. Wie bereits im Zusammenhang mit der Kategorie 'Differenzierung' in Kapitel 5.1.3 erörtert, kann das Selbstbild in Abhängigkeit von der Umwelt variieren und Strauss (2010: 212) zufolge die Zugehörigkeit zu verschiedenen Gruppen voneinander abweichende gruppenspezifische Perspektiven zur Folge haben. Deswegen ist im Folgenden dann auch nicht mehr von Selbstbild, sondern von Selbstbildern die Rede, die ähnlich den Frames zur Definition der Situation von den Objekten, aus denen sich die Situation zusammensetzt, ausgelöst werden. Es handelt sich wie bei den Frames um situationsübergreifende Konstrukte, die aber in Abhängigkeit von der Situation variieren und durch die Gruppenzugehörigkeit und das Rollenverständnis geprägt sind. Die Ausführungen in Kapitel 5.1.3 haben gezeigt, dass unter anderem die Gruppenzugehörigkeit, das Rollenverständnis und die damit in Zusammenhang stehende Einschätzung der eigenen körperlichen Fähigkeiten sich sowohl auf die Situationsmodelle als auch auf den subjektiven Möglichkeitsraum auswirken. Während das Beispiel der Befragten aus Erhebung 8 (Go Along, Pos. 119), die nicht mehr bei Rot über die Ampel geht, zeigt, wie das Selbstbild sich auf die Definition der Situation auswirkt, veranschaulicht das Beispiel mit dem Befragten aus Pretest 1 (Mobilitätsbiografie, Pos. 301), der sich zu den sozial Bessergestellten zählt und versucht, Menschen außerhalb dieser Gruppe zu meiden, den Einfluss auf den subjektiven Möglichkeitsraum.

Der vor allem auf indirekten Erfahrungen in Form von Informationen basierende Kausalzusammenhang ist im Gegensatz zu den anderen kognitiven Modellen nicht weiter unterteilt. Wie in Kapitel 5.2.2 erläutert, werden anhand von Informationen vor allem Situationen und Objekte mit- und untereinander verknüpft, was zur Folge haben kann, dass Objekte eine zusätzliche Bedeutung erhalten oder dass das Zustandekommen und die Ausgestaltung künftiger Verkehrssituationen und damit verknüpfter Situationen sowie die darin stattfindenden Handlungen beeinflusst werden. Anders als die Situationsmodelle und die Selbstbilder handelt es sich beim Kausalzusammenhang wie auch beim subjektiven Möglichkeitsraum um ein zusammenhängendes Konstrukt, dass immer wieder um neue

Informationen erweitert wird. Weil der Bezug von Informationen, wie in Abbildung 33 dargestellt, eine Interaktion zwischen sozialen Welten ist und diese zum Beispiel mit Einrichtungen für ältere Menschen erst über die Zugehörigkeit zur Welt älterer Menschen möglich ist, führt zu einer Verbindung zwischen dem Kausalzusammenhang und den Selbstbildern. Denn wenn jemand sich nicht zur Gruppe der älteren Menschen zählt, wird diese Person ihre Informationen auch nicht über Kanäle beziehen, die gezielt diese Gruppe ansprechen. Zudem erhalten die Objekte über die informationsbasierte Verknüpfung mit anderen Objekten eine zusätzliche Bedeutung, zumeist im Sinne des hermeneutischen Verständnisses, die sich auf die Situationsmodelle auswirkt. Darüber hinaus zeigt das Beispiel mit der Befragten aus Erhebung 12 (Mobilitätsbiografie, Pos. 578), die sich von ihrer Freundin Anregungen für Ausflüge holt, dass der Kausalzusammenhang auch Einfluss auf den subjektiven Möglichkeitsraum hat, indem er unter anderem das Wissen um die Möglichkeiten zur Ausübung von Aktivitäten erweitert.

Die soeben beschriebenen Verbindungen, Zusammenhänge und Überschneidungen zeigen, wie sich die Situationsmodelle, der subjektive Möglichkeitsraum, die Selbstbilder und der Kausalzusammenhang zu einem Realitätskonstrukt zusammenfügen. Es ist der subjektiv wahrgenommene Ausschnitt des individuellen Möglichkeitsraums, der als Abstraktion der Wirklichkeit die Handlungsgrundlage bildet, die neben dem bereits erwähnten Zustandekommen der individuellen Situation auch den Umgang damit bestimmt. Als solches erweitert das Realitätskonstrukt das Verständnis von Canzler und Knie (1998: 30), wonach Fortbewegung außerhalb des geistigen Horizonts weder gedacht noch umgesetzt werden kann, indem es neben der Verkehrssituation damit verknüpfte Situationen, neben der Fortbewegung damit verknüpfte Handlungen und neben dem Zustandekommen den Umgang mit Situationen umfasst.

Mobilität wird aber weiterhin als geistige Bewegung im subjektiven Möglichkeitsraum aufgefasst, die, wie in Kapitel 3.3.2 erläutert, als unterschiedlich stark reflektierte Wahl eines Skripts über den Ort zur Ausübung einer Aktivität, die Art der Fortbewegung und die zurückzulegende Route entscheidet. Mit dem Kausalzusammenhang und den Selbstbildern sind jetzt aber zwei weitere kognitive Modelle hinzugekommen, die das zuvor aus Situationsmodellen und subjektivem Möglichkeitsraum bestehende Realitätskonstrukt erweitern, dessen Geltungsbereich durch die Anordnung um die individuelle Situation ebenfalls erweitert wurde.

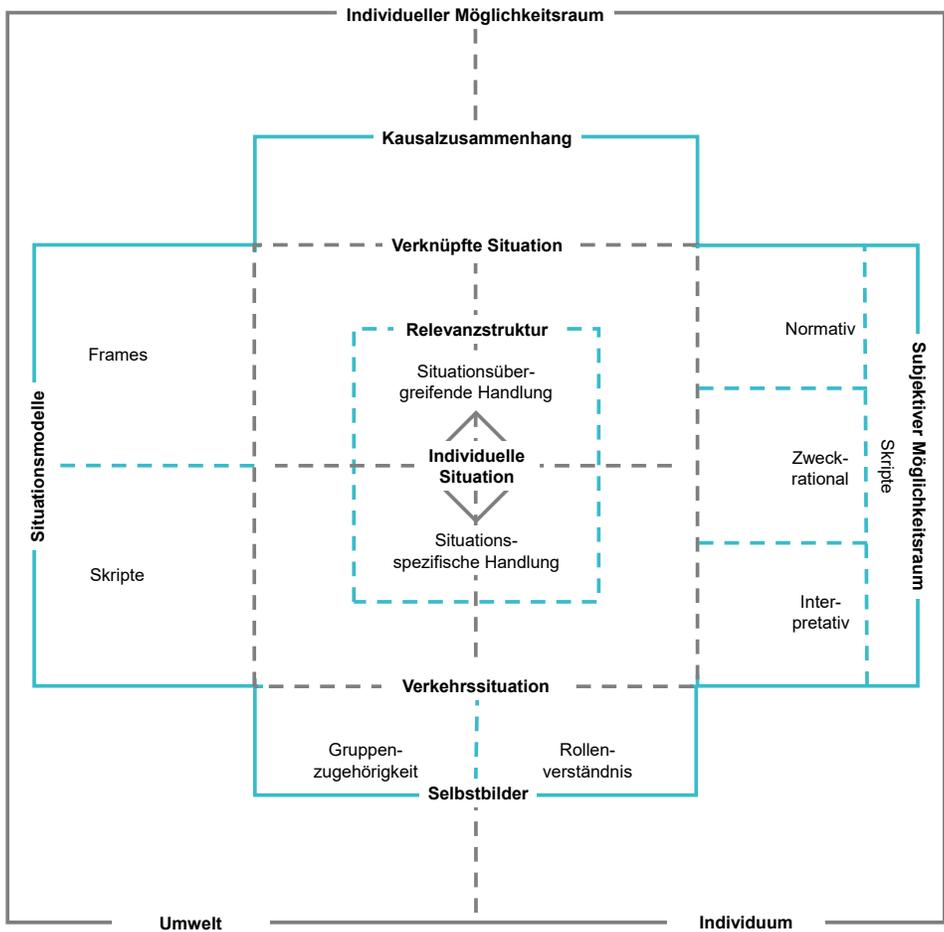


Abbildung 35: Gegenstandsbezogene Theorie der fußläufigen Mobilität älterer Menschen mit Realitätskonstrukt und Relevanzstruktur

Neben dem aus den Situationsmodellen, dem subjektiven Möglichkeitsraum, den Selbstbildern und dem Kausalzusammenhang zusammengesetzten Realitätskonstrukt integriert Abbildung 35 mit der Relevanzstruktur eine weitere subjektive Komponente in die gegenstandsbezogene Theorie der fußläufigen Mobilität älterer Menschen. Die Relevanzstruktur, die sich in Kapitel 5.1.3 in Zusammenhang mit der Kategorie 'Registrieren' als relevant erwiesen hat und die Schütz (1971: 160) zufolge in Abhängigkeit vom übergeordneten Lebensplan und dem

aktuellen Vorhaben darüber entscheidet, welche Objekte der Umwelt und des aktuellen Wissensvorrats zur Definition der Situation herangezogen werden, umrandet den Ausschnitt der objektiv fassbaren individuellen Situation, der registriert wird. Dieser Ausschnitt stellt die erlebte Wirklichkeit der individuellen Situation dar, in der in Form von Ereignissen sowie situationspezifischen und -übergreifenden Handlungen Erfahrungen gemacht werden, auf denen die unterschiedlichen Arten an kognitiven Modellen basieren. Wie in Kapitel 5.2.2 erläutert, können sich die Ereignisse dabei auf die aktuelle und die künftige Relevanzstruktur auswirken, sowohl negativer als auch positiver Art sein und in der Verkehrssituation und der damit verknüpften Situation stattfinden.

Anders als die Unterscheidung zwischen der Handlung des Zufußgehens und damit verknüpften Handlungen, die beide sowohl in der Verkehrssituation als auch der verknüpften Situation stattfinden können, lassen sich situationspezifische und -übergreifende Handlungen klar zuordnen. So finden situationspezifische Handlungen in der Verkehrssituation statt und umfassen beispielsweise die Anpassung der ursprünglichen Route an die tatsächlichen Gegebenheiten (Erhebung 2, Go Along, Pos. 301) oder das Schutzsuchen hinter einem Ampelmast (Erhebung 7, Mobilitätsbiografie, Pos. 428). Situationsübergreifende Handlungen, wie beispielsweise die Beschaffung von Informationen (Erhebung 11, Go Along, Pos. 470-479), finden dagegen in der verknüpften Situation statt. Dazu zählt auch die unter anderem auf der Wahl einer Route basierende Fortbewegung (Pretest 1, Go Along, Pos. 107), die zwar als situationsübergreifende Handlung in der Verkehrssituation stattfindet, deren Ursprung mit der Mobilität als geistige Bewegung im subjektiven Möglichkeitsraum aber in der verknüpften Situation liegt. Die Handlungen selbst können dann, wie in Kapitel 3.2.1 erläutert, in Anlehnung an Weber (2006: 32ff) abhängig vom Grad der Reflexion traditionaler, affektualer, wert- oder zweckrationaler Art sein.

Wie der Überblick über die aus Literatur, Theorie und Empirie erarbeiteten Zusammenhänge in Kapitel 5.2.2 zeigt, ist die Relevanzstruktur wechselseitig mit den Situationsmodellen, dem subjektiven Möglichkeitsraum, den Selbstbildern und dem Kausalzusammenhang verbunden. Als letzter Schritt zur Ausformulierung der Theorie werden im Folgenden diese Verbindungen ergänzt und in Abbildung 36 der bisherigen Darstellung hinzugefügt. Bei den Situationsmodellen besteht die wechselseitige Verbindung aus Erfahrung und Bedeutung. Indem die Relevanzstruktur den Ausschnitt der individuellen Situation festlegt, in dessen Rahmen die Erfahrungen in Form von Ereignissen und Handlungen gemacht werden, hat sie Einfluss auf die Situationsmodelle, die sich aus diesen Erfahrungen speisen.

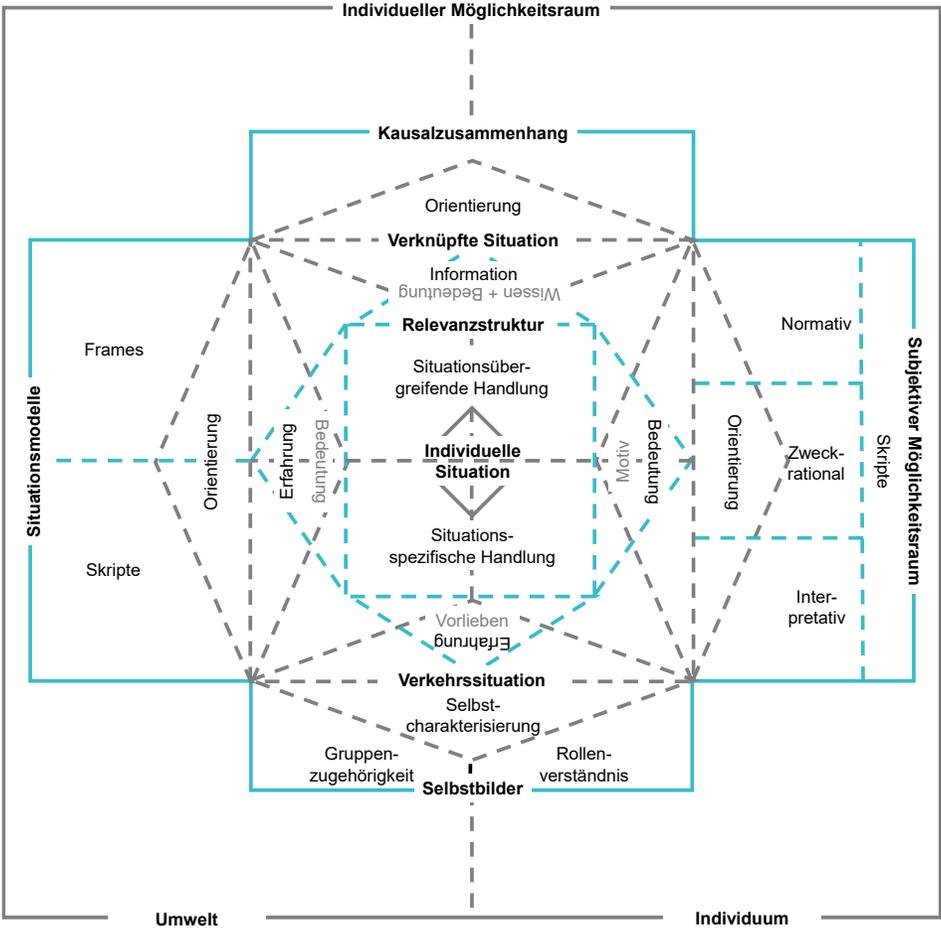


Abbildung 36: Gegenstandsbezogene Theorie der fußläufigen Mobilität älterer Menschen mit Wechselwirkungen zwischen Realitätskonstrukt und Relevanzstruktur

Die Situationsmodelle wiederum definieren, ausgelöst von den im Rahmen der Relevanzstruktur registrierten Objekten, die Situation und verleihen beiden dadurch eine Bedeutung. Der entscheidende Vorgang dabei ist die Orientierung, bei dem anhand der zuvor selektierten Objekte der Situation ein kognitives Modell zu deren Definition ausgewählt wird und der somit im Rahmen der vorhandenen Situationsmodelle die wechselseitige Verbindung aus Erfahrung und Bedeutung herstellt. Zudem ist die Orientierung für die Wahl der Skripte zuständig,

die dann als zur Definition der Situation passende Handlungsabfolgen die Handlungen in dem durch die Relevanzstruktur festgelegten Ausschnitt der individuellen Situation bestimmen.

Beim subjektiven Möglichkeitsraum besteht die wechselseitige Verbindung mit der Relevanzstruktur aus Bedeutung und Motiv. Wie im theoretischen Rahmen in Kapitel 3.3.2 erläutert, ist es die aus der Definition der Situation resultierende Bedeutung von Objekten, deren räumliche Repräsentation den subjektiven Möglichkeitsraum als subjektiven Raum darstellt. Diese Bedeutung wird über die Relevanzstruktur vermittelt, da es die Objekte mit Bedeutung sind, die in der Situation zur Kenntnis genommen werden. Der subjektive Möglichkeitsraum wiederum betont als subjektiver Raum in Abhängigkeit vom Handlungskontext die normativen, zweckrationalen oder interpretativen Aspekte des Raums und wirkt sich so über die Motivationsstruktur auf die Relevanzstruktur aus. Auch hier kann die Orientierung als der Vorgang konzipiert werden, der die wechselseitige Verbindung herstellt. Es ist dann die vom Handlungskontext abhängige Wahl der räumlichen Aspekte, die betont werden, die im Rahmen der räumlichen Repräsentation der Bedeutung von Objekten getroffen wird. Analog zu den Situationsmodellen entscheidet die Orientierung auch hier über die Wahl eines Skriptes, das als zu den betonten Aspekten des Raums passende Handlungsabfolge darüber entscheidet, wo Aktivitäten ausgeübt werden, auf welchem Weg dieses erreicht wird und welches Verkehrsmittel dazu genutzt wird.

Bei den Selbstbildern besteht die Wechselwirkung mit der Relevanzstruktur aus Erfahrung und Vorlieben. Wie schon bei den Situationsmodellen sind es die im durch die Relevanzstruktur festgelegten Ausschnitt der individuellen Situation gemachten Erfahrungen, auf denen die Selbstbilder basieren. Wie in Kapitel 5.2.2 erläutert, handelt es sich dabei sowohl um direkte als auch indirekte Erfahrungen, die aus dem Vergleich mit anderen Menschen, der gespiegelten Fremdwahrnehmung, gesellschaftlichen Konstrukten und der Interaktion mit der Umwelt resultieren. Selbstbilder wiederum umfassen auch die persönlichen Vorlieben, die, sofern genügend kognitiven Kapazitäten zur Verfügung stehen, einen Einfluss darauf haben können, welche Objekte einer Situation registriert werden. Die Selbstcharakterisierung, die neben der Gruppenzugehörigkeit und dem Rollenverständnis die dritte Ausdrucksform der Selbstbilder darstellt, kann als Sonderform der Orientierung konzipiert werden und beschreibt damit den Vorgang, auf den die wechselseitige Verbindung zurückgeht. Ausgehend von den in der Situation registrierten Objekten wählt sie im Spannungsfeld zwischen Gruppenzugehörigkeit und Rollenverständnis ein passendes Selbstbild, bei dem bestimmte Vorlieben im Vordergrund stehen, die dann darüber mitbestimmen, welche Objekte registriert werden. Anders als bei den bislang beschriebenen kognitiven Modellen, sind mit

den Selbstbildern aber keine Skripte verbunden, sondern sie wirken sich, wie weiter oben erläutert, indirekt über die Situationsmodelle und den subjektiven Möglichkeitsraum auf die Handlungen aus.

Beim Kausalzusammenhang besteht die wechselseitige Verbindung mit der Relevanzstruktur schließlich aus Information und Wissen/Bedeutung. Wie in Kapitel 5.2.2 erläutert, resultiert der Kausalzusammenhang, anders als die Situationsmodelle und die Selbstbilder, nur aus indirekten Erfahrungen in Form von Informationen, deren Aufnahme im Rahmen der Relevanzstruktur stattfindet. Ähnlich wie bei den Situationsmodellen wird dadurch den registrierten Objekten eine Bedeutung verliehen. Zugleich wird der Wissensvorrat vergrößert, wodurch auch die Relevanzstruktur erweitert wird, da sie ein Teil davon ist. Anders als die anderen kognitiven Modelle ist der Kausalzusammenhang nicht weiter unterteilt. Dennoch lässt sich auch hier die Orientierung als Vorgang konzipieren, auf dem die wechselseitige Verbindung basiert. Orientierung meint die Anordnung von Informationen zur Verknüpfung von Situationen, Objekten, Wissen und Bedeutungen mit- und untereinander. Wie die Situationsmodelle ist auch der Kausalzusammenhang nicht mit Skripten verbunden, sondern wirkt sich, wie weiter oben erläutert, indirekt über die Situationsmodelle und den subjektiven Möglichkeitsraum auf die im Rahmen des durch die Relevanzstruktur festgelegten Ausschnitts der individuellen Situation stattfindenden Handlungen aus.

Die in diesem Kapitel ausformulierte und in Abbildung 36 zusammengefasste gegenstandsbezogene Theorie der fußläufigen Mobilität älterer Menschen umfasst sämtliche in den Kapiteln 5.2.1 und 5.2.2 identifizierten Komponenten und Zusammenhänge und ermöglicht so eine ganzheitliche Betrachtung der Thematik. Bereits der in Kapitel 3.3 erläuterte theoretische Rahmen, der vor allem aus dem Modell der soziologischen Erklärung und dem Konzept des subjektiven Raums besteht, war der erste Schritt, gesellschaftstheoretische Konzepte auf den Gegenstand des Zufußgehens im Alter zu beziehen. Insbesondere durch die Ergänzung um die Relevanzstruktur, ein poststrukturalistisch geprägtes Situationsverständnis, die Selbstbilder und den Kausalzusammenhang wurde der damit gestartete Prozess abgeschlossen und eine auf das Zufußgehen im Alter bezogene Theorie erarbeitet. Darin wird Zufußgehen als sinnhafte Handlung nach Weber (2006) konzipiert, der, dem Mobilitätsverständnis von Canzler und Knie (1998) folgend, eine geistige Bewegung im subjektiven Möglichkeitsraum vorangeht und die in einer dynamischen und ko-konstitutiven Verkehrssituation stattfindet. Der subjektive Möglichkeitsraum ist jetzt Teil eines Realitätskonstrukts, das mit den Situationsmodellen, den Selbstbildern und dem Kausalzusammenhang noch drei weitere Arten kognitiver Modelle umfasst, die über die Relevanzstruktur wechselseitig mit dem daraus resultierenden Ausschnitt der individuellen

Situation und den darin stattfindenden Ereignissen sowie situationsspezifischen und -übergreifenden Handlungen verknüpft sind. Während insbesondere über die Selbstbilder das psychische Alter und über den individuellen Möglichkeitsraum das soziale und biologische Alter berücksichtigt werden, ist es die poststrukturalistisch geprägte individuelle Situation, die das Zufußgehen als flexible, unmittelbare und individuelle Art der Fortbewegung in die Betrachtung integriert, wodurch die Theorie auf den Gegenstand des Zufußgehens im Alter bezogen wird.

5.3 Beantwortung der Forschungsfragen

Ausgehend von der in Kapitel 5.2.3 ausformulierten gegenstandsbezogenen Theorie der fußläufigen Mobilität älterer Menschen werden im Folgenden die in Kapitel 2 hergeleiteten Forschungsfragen beantwortet. Im Zuge dessen wird geklärt, welches die Ursachen (Kapitel 5.3.1) und die Auswirkung (Kapitel 5.3.2) der subjektiven Wahrnehmung sind und welche Konsequenzen sich daraus für die Planung ableiten lassen (Kapitel 5.3.3).

5.3.1 Ursachen der subjektiven Wahrnehmung

Die im Rahmen von Kapitel 2 hergeleitete und in Kapitel 2.4 erläuterte erste Forschungsfrage richtet sich auf das Zustandekommen der subjektiven Wahrnehmung. Gefragt wird, woraus diese resultiert. Der in Kapitel 5.2.3 ausformulierten und in Abbildung 36 zusammengefassten gegenstandsbezogenen Theorie der fußläufigen Mobilität älterer Menschen zufolge kann das Zustandekommen der subjektiven Wahrnehmung auf die Interaktion der Zufußgehenden mit der Umwelt und den daraus resultierenden Erfahrungen zurückgeführt werden. Diese Erkenntnis deckt sich mit der Literatur zur sozialwissenschaftlichen Mobilitätsforschung (Schwedde et al. 2018: 11), zur sozialen Sicherheit (Loukaitou-Sideris 2006: 222) und zur Aufrechterhaltung der Mobilität (Wennberg et al. 2009: 283). Auch die von Day (2010: 2666f) im Rahmen ihrer umweltgerontologischen Betrachtungen identifizierte Bedeutung der Gruppenzugehörigkeit hat sich als relevant erwiesen und ist, ergänzt um das Rollenverständnis und die persönlichen Vorlieben über das Selbstbild, in die Theorie integriert. Zudem hat sich im Zusammenhang mit dem subjektiven Möglichkeitsraum das dem Zufußgehen zugrunde liegende Motiv als relevant für das Zustandekommen der subjektiven Wahrnehmung erwiesen. Im Folgenden werden zur Beantwortung der Forschungsfragen noch einmal kurz die entsprechenden Zusammenhänge der gegenstandsbezogenen Theorie der fußläufigen Mobilität älterer Menschen zusammengefasst, um aufbauend darauf auf die Konsequenzen für das Zufußgehen im Alter einzugehen.

In der gegenstandsbezogenen Theorie der fußläufigen Mobilität älterer Menschen resultiert der aus Kognition und Orientierung bestehende Prozess der Wahrnehmung, anders als bei Esser (1999) und Werlen (1997), nicht in der Definition von Situation und Raum, sondern im Realitätskonstrukt, das neben Situationsmodellen und subjektivem Möglichkeitsraum auch die Selbstbilder und den Kausalzusammenhang umfasst. Dieses ist wechselseitig mit der Relevanzstruktur verbunden, die den Ausschnitt der individuellen Situation bestimmt, der zur Kenntnis genommen wird und in dem direkte und indirekte Erfahrungen in Form von Interaktion, Kommunikation und Ereignissen gemacht werden. Das Realitätskonstrukt speist sich aus den Erfahrungen, die im durch die Relevanzstruktur bestimmten Ausschnitt der individuellen Situation gemacht werden. Die Relevanzstruktur wiederum ist auf unterschiedliche Art durch die verschiedenen kognitiven Modelle, aus denen sich das Realitätskonstrukt zusammensetzt, beeinflusst. Indem die Situationsmodelle und der Kausalzusammenhang den Objekten eine Bedeutung geben, der subjektive Möglichkeitsraum in Abhängigkeit vom zugrunde liegenden Motiv bestimmte Aspekte des Raums betont und die Selbstbilder die Aufmerksamkeit auf die Vorlieben richten, beeinflussen die kognitiven Modelle, über die Relevanzstruktur, welche Objekte einer Situation zur Kenntnis genommen werden. Sehr knapp zusammengefasst resultiert die subjektive Wahrnehmung somit aus direkten und indirekten Erfahrungen, die in Form von Interaktion, Kommunikation und Ereignissen im Rahmen des Ausschnitts der individuellen Situation gemacht werden, der durch die von Bedeutungen, Vorlieben, Wissen und Motiven beeinflusste Relevanzstruktur festgelegt wird.

Aufgrund des qualitativen Forschungsdesigns, das der Arbeit zugrunde liegt, kann an dieser Stelle nicht abschließend beantwortet werden, was diese Erkenntnisse konkret für das Zufußgehen im Alter bedeuten und welche Erfahrungen, Bedeutungen, Vorlieben und Motive in diesem Kontext relevant sind. Es lassen sich aber Rückschlüsse auf die Besonderheit der Betrachtung älterer Menschen ziehen. Denn mit zunehmendem Alter und den damit einhergehenden Veränderungen des biologischen, sozialen und psychischen Alters verändert sich die Art und Anzahl der Erfahrungen, die Bedeutung der eigenen Vorlieben und die dem Zufußgehen zugrunde liegenden Motive. So steigt mit zunehmenden Alter die Wahrscheinlichkeit, von körperlichen Einbußen betroffen zu sein (Pohlmann et al. 2012: 28), wodurch sich auch die Art und Anzahl der Erfahrungen verändert. Dadurch können Wechselwirkungen zwischen biologischem Alter und physischem Raum als ein Teil des individuellen Möglichkeitsraums die Anzahl der Erfahrungen einschränken. Während dies aufseiten des Individuums Merkmale wie beispielsweise Blasenschwäche (Pretest 2, Mobilitätsbiografie, Pos. 41), Schwindel (Erhebung 9, Go Along, Pos. 144) oder Gelenkbeschwerden (Erhebung 11, Mobilitätsbiografie, Pos. 568) sind, können aufseiten des physischen

Raums die Ausstattung mit öffentlichen Toiletten (Erhebung 8, Go Along, Pos. 443), Treppen (Erhebung 9, Mobilitätsbiografie, Pos. 433) oder Steigungen (Erhebung 1, Go Along, Pos. 80) den individuellen Möglichkeitsraum begrenzen. Selbst wenn daraus keine Einschränkungen resultieren, ändert sich dadurch die Art der gemachten Erfahrungen. In diesem Zusammenhang sind dann noch Stürze (Erhebung 3, Go, Along, Pos. 325) zu nennen, deren Häufigkeit im Alter aufgrund körperlicher Einbußen zunimmt (Prince et al. 1997: 128), und die genau wie Unfälle (Erhebung 12, Mobilitätsbiografie, Pos. 150) und Beinaheunfälle (Erhebung 8, Mobilitätsbiografie, Pos. 429-433) zu den negativen Erfahrungen zählen.

Auch die Veränderung des sozialen Alters kann sich in Wechselwirkung mit dem sozialen Raum auf die Art und Anzahl der gemachten Erfahrungen auswirken. Dabei ist insbesondere das Ausscheiden aus dem Erwerbsleben relevant. Das damit einhergehende geringere Einkommen kann sich beispielsweise negativ auf den Zugang zu Verkehrsmitteln (Erhebung 4, Mobilitätsbiografie, Pos. 172) oder zu Gebieten, für die Eintrittsgeld verlangt wird (Erhebung 12, Go Along, Pos. 309), auswirken. Im Gegensatz dazu kann die ebenfalls damit einhergehende Zunahme an Zeitverfügbarkeit den individuellen Möglichkeitsraum erweitern, indem vor allem die Möglichkeiten zur Ausübung von Aktivitäten zunehmen (Erhebung 11, Mobilitätsbiografie, Pos. 412). Durch das Ausscheiden aus dem Erwerbsleben können aber auch kognitive Kapazitäten freigesetzt werden, die beispielsweise darauf verwendet werden, beim Zufußgehen mehr auf die Umgebung zu achten (Erhebung 6, Mobilitätsbiografie, Pos. 285) und den Fokus auf die eigenen Interessen zu richten (Erhebung 6, Go Along, 127). Dadurch kann im Alter die Bedeutung der persönlichen Vorlieben für das Zustandekommen der subjektiven Wahrnehmung zunehmen. Schließlich ändern sich durch das Ausscheiden aus dem Erwerbsleben und insbesondere durch den Wegfall des Arbeitswegs auch die dem Zufußgehen zugrunde liegenden Motive, was ebenfalls einen Einfluss auf die subjektive Wahrnehmung haben kann. Den Aussagen der Befragten zufolge sind die Gründe, sich zu Fuß fortzubewegen, neben Erledigungen, wie beispielsweise Einkaufen (Erhebung 13, Go Along, Pos. 454), das Wahrnehmen von Terminen (Pretest 1, Go Along, Pos. 43) oder die Verrichtung ehrenamtlicher Tätigkeiten (Erhebung 9, Mobilitätsbiografie, Pos. 303), eng mit der Freizeitgestaltung verknüpft und reichen beispielsweise vom Erkunden (Erhebung 4, Mobilitätsbiografie, Pos. 158) und dem Sammeln von Eindrücken (Erhebung 11, Go Along, Pos. 233) über das Nachdenken (Erhebung 6, Mobilitätsbiografie, Pos. 279) bis hin zu Bewegung (Erhebung 14, Mobilitätsbiografie, Pos. 550).

Etwas komplexer verhält es sich mit der Veränderung des psychischen Alters und den daraus resultierenden Auswirkungen auf die subjektive Wahrnehmung. Es

umfasst als Bindeglied zwischen dem sozialen und dem biologischen Alter (Wahl und Schmitt 2010: 427) unter anderem das subjektiv wahrgenommene Alter (Schroeter und Künemund 2010: 398). Das wird in der vorliegenden Arbeit über die Zugehörigkeit zur Gruppe der älteren Menschen abgebildet und ist damit Teil des Selbstbildes. Wie in Kapitel 4.3.2 in Zusammenhang mit der in Abbildung 22 dargestellten Positionsmatrix erläutert, erfolgt die eigene Verortung inner- oder außerhalb der Gruppe der älteren Menschen im Spannungsfeld zwischen dem Vergleich und der gesellschaftlich konstruierten Altersbilder. Dementsprechend kann es sein, dass der Vergleich mit anderen älteren Menschen oder das Erfahren körperlicher Einbußen zu einer Verortung innerhalb der Gruppe der älteren Menschen führen und dadurch die über Altersbilder reproduzierten gesellschaftlichen Vorstellungen älterer Menschen für das Selbstbild übernommen werden. Aber auch das Ausscheiden aus dem Erwerbsleben kann sich auf die Verortung inner- oder außerhalb der Gruppe der älteren Menschen auswirken und dadurch denselben Effekt erzielen. Es sind somit die Veränderungen des biologischen und des sozialen Alters, die zur Reflexion des subjektiven Alters und durch die Übernahme gesellschaftlich konstruierter Altersbilder zu einer Veränderung des Selbstbildes führen können.

Wie in Kapitel 5.2.1 zusammengefasst, resultieren aus den individuellen Unterschieden innerhalb der Gruppe älterer Menschen unterschiedliche Lebensverläufe und Erfahrungen, die wiederum zu subjektiven Unterschieden führen. Das fängt schon beim Geschlecht an, das einen Einfluss auf den Zugang und die Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln haben kann (Erhebung 11, Mobilitätsbiografie, Pos. 344) und sich so auf die gemachten Erfahrungen auswirkt. Andere Erfahrungen, wie beispielsweise Unfälle (Erhebung 12, Mobilitätsbiografie, Pos. 150) oder Beinaheunfälle (Erhebung 8, Mobilitätsbiografie, Pos. 429-433), sind dagegen bis zu einem gewissen Grad auch vom Zufall abhängig, tragen aber ebenso zu den intersubjektiven Unterschieden bei. Die voneinander abweichende subjektive Wahrnehmung der älteren Zufußgehenden kann somit neben den persönlichen Vorlieben und den Motiven auf die durch die individuellen Merkmale und zufällige Ereignisse beeinflussten Lebensverläufe zurückgeführt werden. Durch die Veränderungen auf der Ebene des biologischen, sozialen und psychischen Alters ändern sich im Alter allerdings die Art und Anzahl der gemachten Erfahrungen, die dem Zufußgehen zugrunde liegenden Motive und die Bedeutung der eigenen Vorlieben. Das kann sich auf die subjektive Wahrnehmung auswirken und diese verändern beziehungsweise deren Reflexion bewirken.

5.3.2 Auswirkungen der subjektiven Wahrnehmung

Die zweite Forschungsfrage wurde wie die erste ebenfalls im Rahmen von Kapitel 2 hergeleitet und anschließend in Kapitel 2.4 erörtert. Sie richtet sich auf die

Folgen der subjektiven Wahrnehmung und fragt, welche Konsequenzen sich daraus für das Zufußgehen ergeben. Bei Esser (1991: 440) sind es die Situationsmodelle und bei Werlen (1997: 176) der subjektive Raum, die als Abstraktion der Wirklichkeit aus dem Wahrnehmungsprozess resultieren und die Grundlage für das Handeln darstellen. In der vorliegenden Arbeit ist es das Realitätskonstrukt, das sich neben den Situationsmodellen und dem subjektiven Möglichkeitsraum aus den Selbstbildern und dem Kausalzusammenhang zusammensetzt und die Handlung des Zufußgehens und die damit verknüpften Handlungen bestimmt. Somit kann an dieser Stelle bereits beantwortet werden, dass sich die subjektive Wahrnehmung nicht nur auf die Ausdehnung des subjektiven Möglichkeitsraums, sondern auch auf andere Konstrukte auswirkt und dass sich neben dem Zufußgehen auch andere Handlungen als relevant für die Betrachtung erwiesen haben. Da die Zusammenhänge zwischen dem Prozess der Wahrnehmung und dem Realitätskonstrukt bereits in Kapitel 5.3.1 im Zuge der Beantwortung der ersten Forschungsfrage erläutert wurden, liegt der Fokus im Folgenden auf den daraus resultierenden Handlungen. Dazu werden noch einmal kurz die dafür relevanten Zusammenhänge der Theorie der fußläufigen Mobilität zusammengefasst, um anschließend auf deren konkrete Bedeutung für das Zufußgehen im Alter einzugehen.

Die Handlung des Zufußgehens und die damit verknüpften Handlungen finden im Rahmen des durch die Relevanzstruktur festgelegten Ausschnitts der individuellen Situation statt. Sie sind der bewusste oder unbewusste Umgang mit Verkehrssituationen sowie damit verknüpften Situationen und basieren auf den kognitiven Modellen, aus denen sich das Realitätskonstrukt zusammensetzt. Die subjektive Wahrnehmung bestimmt somit sowohl die Objekte, die zur Definition der Situation herangezogen werden, und den Rahmen, in dem die Handlung stattfindet, als auch die dazu passende Vorstellung der Wirklichkeit, die als Handlungsgrundlage dient. Wie in Kapitel 5.2.3 erläutert, wirken sich die Situationsmodelle und der subjektive Möglichkeitsraum dabei direkt auf die verschiedenen Arten von Handlungen aus, wohingegen die Selbstbilder und der Kausalzusammenhang sich indirekt über ihren Einfluss auf die Situationsmodelle und den subjektiven Möglichkeitsraum auswirken. Mit situationspezifischen und -übergreifenden Handlungen wurde zudem eine Unterscheidung eingeführt, anhand derer der Umgang mit und das Zustandekommen von Verkehrssituationen getrennt voneinander betrachtet werden können.

Wie schon bei der Beantwortung der ersten Forschungsfrage in Kapitel 5.3.1 kann auch hier aufgrund des qualitativen Studiendesigns nicht abschließend beantwortet werden, welche Konsequenzen sich daraus für die Betrachtung des Zufußgehens im Alter ableiten lassen. Die Unterscheidung zwischen situations-

spezifischen und -übergreifenden Handlungen ermöglicht es aber, die Aussagen der Befragten zu strukturieren und einen Überblick über die möglichen Konsequenzen der subjektiven Wahrnehmung für das Zufußgehen im Alter zu geben. Zu den situationsübergreifenden Handlungen zählen die ausgeübten Aktivitäten, die bereits im vorangegangenen Kapitel im Zusammenhang mit den dem Zufußgehen zugrunde liegenden Motiven erörtert wurden. Diese umfassen, neben der Ausübung von Freizeitaktivitäten und dem Zufußgehen als Selbstzweck, verschiedene Arten von Erledigungen, wie beispielsweise Einkaufen (Erhebung 13, Go Along, Pos. 454), Wahrnehmen von Terminen (Pretest 1, Go Along, Pos. 43) oder die Verrichtung ehrenamtlicher Tätigkeiten (Erhebung 9, Mobilitätsbiografie, Pos. 303).

Im Rahmen der Verkehrsmittelwahl wird dann entschieden, ob sich dorthin zu Fuß bewegt wird. Dabei sind Entscheidungsgrundlagen wie Distanz (Erhebung 10, Mobilitätsbiografie, Pos. 252), handlungsrelevantes Verhalten (Erhebung 15, Go Along, Pos. 246) oder Barrieren (Pretest 2, Mobilitätsbiografie, Pos. 29-31) als subjektive räumliche Repräsentationen genauso dem subjektiven Möglichkeitsraum zuzuordnen, wie Vorlieben (Erhebung 9, Mobilitätsbiografie, Pos. 123), negative Erfahrungen (Erhebung 11, Mobilitätsbiografie, Pos. 404) oder das Ambiente (Erhebung 14, Mobilitätsbiografie, Pos. 510). Die Planung der Route richtet sich dann beispielsweise danach, bestimmte Gruppen von Menschen zu meiden (Pretest, Mobilitätsbiografie, Pos. 299), potenzielle Barrieren, wie etwa Unebenheiten (Pretest 2, Go Along, Pos. 90) oder Steigungen (Erhebung 1, Go Along, Pos. 80), zu umgehen oder Rastmöglichkeiten (Erhebung 5, Go Along, Pos. 310) miteinzubeziehen. Weitere situationsübergreifende Handlungen sind beispielweise das Vorbeugen beziehungsweise Entgegenwirken körperlicher Defizite (Erhebung 9, Go Along, Pos. 118) oder das Informieren der vermeintlich Verantwortlichen über infrastrukturelle Probleme (Erhebung 10, Go Along, Pos. 201) und das als zu hoch erachtete Verkehrsaufkommen (Erhebung 7, Mobilitätsbiografie, Pos. 374), die darauf abzielen, künftige Verkehrssituationen zu beeinflussen und die, wie in Kapitel 5.1.4 erläutert, auf den indirekten Einfluss des Kausalzusammenhangs zurückzuführen sind.

Im Gegensatz zu den situationsübergreifenden regeln die situationspezifischen Handlungen den Umgang mit Verkehrssituationen. Bezogen auf das Zufußgehen kann das unter anderem die Anpassung der Route an die Gegebenheiten der Situation (Pretest 2, Mobilitätsbiografie, Pos. 307) oder das bewusste Queren der Straße an einer gesicherten Querungsstelle, wie einem Zebrastreifen (Erhebung 5, Go Along, Pos. 27) oder einer Ampel (Erhebung 10, Go Along, Pos. 21), umfassen und beinhaltet beispielsweise Strategien, wie sich bei Rot an den Fahrbahnrand zu stellen, um rechtzeitig bei Grün über die Straße zu kommen

(Erhebung 1, Go Along, Pos. 66). Beispiele für mit dem Zufußgehen verknüpfte situationspezifische Handlungen sind dagegen das Achten auf Linksabbieger beim Queren an Ampeln (Erhebung 11, Go Along, Pos. 499), das Beseitigen von Müll (Erhebung 15, Go Along, Pos. 484), das Erkundigen nach dem Weg (Erhebung 11, Mobilitätsbiografie, Pos. 498) oder sich verbal gegen andere Verkehrsteilnehmende zur Wehr zu setzen (Erhebung 8, Go Along, Pos. 177-179). Sämtliche dieser Beispiele basieren auf den Situationsmodellen und sind in Teilen indirekt durch den Kausalzusammenhang und die Selbstbilder verknüpft. Beispielsweise geht die Befragte aus Erhebung 8 (Go Along, Pos. 119) nur noch bei Grün über die Straße, weil sie aufgrund ihres Alters Angst hat, zu stolpern oder nicht rechtzeitig auf der anderen Straßenseite anzukommen und sich das Queren bei Rot deshalb nicht mehr zutraut. Hier ist es das Selbstbild, das die Definition der Situation mitbestimmt und sich dadurch indirekt auf die Handlung auswirkt.

Zusammengefasst wirkt sich die subjektive Wahrnehmung über die Relevanzstruktur und das Realitätskonstrukt auf die Handlung des Zufußgehens und die damit verknüpften Handlungen aus. Das Realitätskonstrukt stellt als Abstraktion der Wirklichkeit die Handlungsgrundlage dar. Die darin enthaltenen kognitiven Modelle wirken sich direkt und indirekt auf die Handlungen aus, die im durch die Relevanzstruktur festgelegten Ausschnitt der individuellen Situation stattfinden. Diese können sowohl in der Verkehrssituation als auch in der verknüpften Situation vollzogen werden und in situationspezifische und -übergreifende Handlungen unterschieden werden. Abgesehen von ausgeübten Aktivitäten, wie beispielsweise Einkaufen, sind es vor allem Strategien, die sich auf den Umgang mit und das Zustandekommen von Verkehrssituationen beziehen. Die hier angeführten Beispiele zeigen, wie groß die Bandbreite solcher Strategien ist und wie unterschiedlich die Konsequenzen der subjektiven Wahrnehmung für das Zufußgehen und die damit verknüpften Handlungen sein kann. Dabei kommt eine der Besonderheiten des Zufußgehens im Vergleich zu anderen Arten der Fortbewegung zum Tragen. Denn aufgrund seiner vergleichsweise großen Freiheitsgrade (Ohm 2016: 5) bietet das Zufußgehen eine Vielzahl von Ansatzpunkten für verschiedene Strategien, mit der wahrgenommenen Realität umzugehen.

5.3.3 Ableitbare planerische Konsequenzen?

Auch die dritte Forschungsfrage wurde im Rahmen von Kapitel 2 hergeleitet und in Kapitel 2.4 erläutert. Sie richtet sich an die ableitbaren planerischen Konsequenzen. Gefragt wird, welche Handlungsempfehlungen sich für die Planung aus der Berücksichtigung der subjektiven Wahrnehmung ergeben. Schwedes et al. (2018: 28) unterscheiden diesbezüglich zwischen der Infrastrukturplanung als strategische Planung des Raums, der Verkehrsplanung als strategische Planung der realisierten Ortsveränderung und der Mobilitätsplanung als strategische

Planung der subjektiv wahrgenommenen Möglichkeitsräume. Der zugrunde liegenden Frage und dem in Kapitel 2 erläuterten Erkenntnisinteresse entsprechend, liegt der Fokus auf der subjektiven Wahrnehmung und dem daraus resultierenden Realitätskonstrukt, das auch den subjektiven Möglichkeitsraum umfasst. Die Beantwortung der ersten Forschungsfrage in Kapitel 5.3.1 hat aber gezeigt, dass unter anderem die beim Zufußgehen und damit im Verkehr gemachten Erfahrungen eine entscheidende Rolle für den Prozess der Wahrnehmung und das daraus resultierende Realitätskonstrukt spielen.

Das zeigt, dass alle drei Planungsarten relevant sind, weswegen sich die Beantwortung der Forschungsfrage am Leitbild der Integrierten Verkehrsplanung orientiert, das auf einen ganzheitlichen Planungsansatz abzielt und Infrastruktur, Verkehr und Mobilität umfasst (Wolking 2021: 106). Das Ziel ist es, aus den bisherigen Erkenntnissen Handlungsempfehlungen für die Planungspraxis abzuleiten, die auf der Berücksichtigung der subjektiven Wahrnehmung basieren. Unberücksichtigt bleibt dabei die Machbarkeit beziehungsweise Umsetzbarkeit der vorgeschlagenen Maßnahmen, die beispielsweise durch finanzielle, bauliche oder politische Rahmenbedingungen eingeschränkt sein kann. Auch mögliche gegensätzliche Interessen, wie beispielsweise von anderen Verkehrsteilnehmenden, dem Handel oder der Wirtschaft, wurden nicht berücksichtigt. Dementsprechend handelt es sich auch nicht um ein ausgereiftes Planungskonzept, weswegen an dieser Stelle auch auf eine dezidierte Einordnung des Planungsbegriffs, wie beispielsweise bei Schwedes et al. (2018: 28ff), verzichtet wird. Die nachfolgenden Ausführungen zeigen in erster Linie, welche Möglichkeiten sich aus der in Kapitel 5.2.3 ausformulierten und in Abbildung 36 zusammengefassten gegenstandsbezogenen Theorie der fußläufigen Mobilität älterer Menschen für die Planung ergeben und welchen Mehrwert die Berücksichtigung der subjektiven Wahrnehmung in diesem Zusammenhang hat.

Die Beantwortung der ersten Forschungsfrage in Kapitel 5.3.1 hat gezeigt, dass der Prozess der Wahrnehmung und das daraus resultierende Realitätskonstrukt wechselseitig mit den in der individuellen Situation gemachten Erfahrungen verknüpft sind. Mit dem individuellen Möglichkeitsraum, der darüber entscheidet, ob Erfahrungen gemacht werden können und der individuellen Situation, die Art und Ausgestaltung der gemachten Erfahrungen bestimmt, umfasst die in Kapitel 5.2.3 ausformulierte und in Abbildung 36 zusammengefasste gegenstandsbezogene Theorie der fußläufigen Mobilität älterer Menschen zwei mess- beziehungsweise greifbare Gebilde, an denen eine die subjektive Wahrnehmung berücksichtigende Planung ansetzen kann. Dabei ist es sinnvoll, zwischen direkten und indirekten Erfahrungen zu unterscheiden, da diese, genau wie der individuelle Möglichkeitsraum und die individuelle Situation, verschiedene Ansatzpunkte

bieten und dementsprechend spezifische Maßnahmen erfordern. Im Folgenden wird zunächst auf den individuellen Möglichkeitsraum eingegangen. Anschließend wird auf die individuelle Situation eingegangen, ehe die jeweiligen Ansatzpunkte und Maßnahmen im Hinblick auf die direkten und die indirekten Erfahrungen diskutiert werden. Abschließend werden diese in einem kurzen Überblick zusammengefasst.

Da der individuelle Möglichkeitsraum die direkten Erfahrungen beim Zufußgehen durch die funktionalen Wechselwirkungen zwischen den Objekten der Umwelt und den Merkmalen des Individuums begrenzt, kann hier sowohl bei der Umwelt als auch beim Individuum angesetzt werden. Die an der Umwelt ansetzenden Maßnahmen, die den älteren Menschen das Zufußgehen erleichtern, betreffen vor allem die bauliche und infrastrukturelle Ausstattung des physischen Raums und werden in der in Kapitel 2.2.1 zusammengefassten Literatur zur Planungspraxis ausführlich diskutiert. Darunter fallen unter anderem das Beseitigen potenzieller Barrieren, wie beispielsweise unebener Gehwege (Stähl et al. 2008: 270) oder das Bereitstellen ermöglichender Infrastruktur, wie beispielsweise Sitz- und Rastmöglichkeiten (Fietkau et al. 2016: 5). Die Notwendigkeit solcher Maßnahmen bestätigen auch die geführten Interviews, wie das Beispiel mit der Befragten aus Erhebung 9 (Go Along, Pos. 351) zeigt, die, seitdem sie auf einen Rollator angewiesen ist, Wege mit bestimmter Oberflächenbeschaffenheit nicht mehr bewältigen kann. Die Befragte aus Pretest 2 (Mobilitätsbiografie, Pos. 41) ist dagegen aufgrund einer Blasenschwäche auf öffentliche Toiletten angewiesen, da sie sich ansonsten nur in einem bestimmten, sehr begrenzten Radius bewegen kann. Neben der Ausstattung des physischen Raums sind es die im sozialen Raum zu verortenden sozioökonomischen Barrieren, die sich auf die Möglichkeit des Zufußgehens auswirken. Während die Befragte aus Erhebung 12 (Go Along, Pos. 309) bestimmte Grünflächen nicht nutzt, da sie sich den Eintritt nicht leisten kann beziehungsweise möchte, besitzt die Befragte aus Erhebung 11 (Go Along, Pos. 530) eine Jahreskarte für den Tierpark, die sie dazu nutzt, um ihren Weg zum Einkaufen abzukürzen. Eine diesbezügliche Maßnahme könnte dann ein reduzierter oder kostenfreier Zugang für ältere oder einkommensschwache Menschen sein.

Eine die Wahrnehmung berücksichtigende Planung darf sich allerdings nicht auf eine Fortbewegungsart beschränken, sondern muss einen ganzheitlicheren Ansatz verfolgen. Denn die in Kapitel 4.3.2 in Abbildung 23 dargestellte Positionsmap zeigt am Beispiel des Radfahrens, dass die Erfahrung mit der Nutzung mehrerer Verkehrsmittel sich darauf auswirken kann, wie andere Verkehrsteilnehmende wahrgenommen werden. Außerdem erweitert die Möglichkeit zur Nutzung anderer Verkehrsmittel nicht nur den individuellen Möglichkeitsraum,

sondern kann auch die Zahl der zu Fuß zurückgelegten Wege erhöhen. Beispielsweise berichtet die Befragte aus Erhebung 12 (Mobilitätsbiografie, Pos. 506) davon, wie sie ihre 65+-Karte, mit der sie vergünstigten Zugang zum öffentlichen Nahverkehr in Berlin und Brandenburg hat, dazu nutzt, um Ausflüge zu machen. Auch hier können beispielsweise durch ermäßigte Tickets für den ÖPNV, kostenlose Leihräder oder ähnliche Maßnahmen sozioökonomische Barrieren abgebaut und so der Zugang zu Verkehrsmitteln erleichtert werden. Darüber hinaus zeigen die Ausführungen in Zusammenhang mit der in Abbildung 33 dargestellten Map sozialer Welten, dass auch soziokulturelle Barrieren den Zugang zu Verkehrsmitteln erschweren können. Beispielsweise wurde der Befragten aus Erhebung 11 (Mobilitätsbiografie, Pos. 348) die Nutzung des Autos von ihrem Mann nur in Ausnahmefällen gestattet, da er ihr das Fahren als Frau nicht zugetraut hat. Das zeigt, dass der Abbau geschlechtsspezifischer Vorurteile oder andersartiger Vorurteile und der daraus resultierenden Ungleichheiten eine Maßnahme sein kann, die sich positiv auf den individuellen Möglichkeitsraum und damit auch auf die Wahrnehmung auswirkt.

Bereits im Zusammenhang mit den durch die Umwelt verursachten Einschränkungen des individuellen Möglichkeitsraums wird somit deutlich, dass die Berücksichtigung der subjektiven Wahrnehmung, die in der Literatur zur Planungspraxis angestellten Betrachtungen erweitert. Zwar ist der Einbezug sozioökonomischer Barrieren nicht primär auf die subjektive Wahrnehmung zurückzuführen, die Integration anderer Verkehrsmittel und die der damit einhergehenden soziokulturellen Barrieren aber schon. Außerdem setzt eine die subjektive Wahrnehmung berücksichtigende Planung im Gegensatz zur Literatur zur Planungspraxis diesbezüglich nicht nur bei den älteren Menschen an, sondern versteht die soeben diskutierten Maßnahmen als altersunabhängig. Denn relevante Erfahrungen werden nicht erst im Alter gemacht, sondern im Laufe des gesamten Lebens. Dementsprechend ist es zwar sinnvoll, auch die individuellen Möglichkeitsräume älterer Menschen möglichst groß zu gestalten, um ihnen das Zufußgehen und damit das Machen von Erfahrungen zu ermöglichen, dasselbe gilt aber auch für jüngere Menschen.

Maßnahmen zum Erhalt beziehungsweise der Vergrößerung des individuellen Möglichkeitsraums, die beim Individuum ansetzen, finden sich ebenfalls in der Literatur zur Planungspraxis und insbesondere zu Stürzen. Hier sind es Präventivmaßnahmen, wie beispielsweise körperliches Training zur Verbesserung von Kraft und Gleichgewicht (bspw. Becker und Blessing-Kapelke 2011: 123), die nicht bei den Objekten der Umwelt ihren Ausgang nehmen, sondern bei den Merkmalen des Individuums ansetzen. Die Aussage des Befragten aus Pretest 1 (Go Along, Pos. 25-27), der aufgrund von Krafttraining keine Probleme mit

unebenen Gehwegen hat, zeigt, dass dadurch auch der individuelle Möglichkeitsraum positiv beeinflusst werden kann. Somit könnte eine mögliche Maßnahme sein, spezielle Sport- oder Trainingsangebote für ältere Menschen zu konzipieren und anzubieten, die gezielt den für das Zuzußgehen relevanten Defiziten vorbeugen beziehungsweise diesen entgegenwirken. Des Weiteren können Hilfsmittel, wie beispielsweise Gehhilfen, dazu beitragen, etwaige Einbußen auszugleichen. Zwar verweist die Befragte aus Erhebung 9, die aufgrund auf von Schwindel auf einen Rollator angewiesen ist, dass sie damit nicht überall hingehen kann (Go Along, Pos. 351). Sie wäre aber ohne Rollator gar nicht in der Lage, sich allein zu Fuß fortzubewegen (Mobilitätsbiografie, Pos. 343). Weitere Beispiele für Hilfsmittel sind das Smartphone als Orientierungshilfe (Erhebung 12, Mobilitätsbiografie, Pos. 578) oder ganz einfach festes Schuhwerk (Erhebung 6, Go Along, Pos. 83-85). Diesbezügliche Maßnahmen könnten dann beispielsweise das Bereitstellen von Hilfsmitteln oder von Trainingsangeboten für deren Nutzung sein, wie es unter anderem für Rollatoren (Pflaum et al. 2016) und Smartphones (Zhao et al. 2020) bereits stattfindet.

Im Gegensatz zur Umwelt beschränken sich die soeben diskutierten, beim Individuum ansetzenden Maßnahmen weitestgehend auf die funktionalen Wechselwirkungen auf der physisch-materiellen Ebene. Das ist darauf zurückzuführen, dass der Abbau soziokultureller Barrieren nicht beim Individuum ansetzen kann und dementsprechend nur die Umwelt betreffende Maßnahmen wirksam sind. Ähnliches gilt auch für die sozioökonomischen Barrieren. Zwar können finanzielle Bezuschussungen eine Maßnahme sein, die beim Individuum ansetzt, sinnvoller, weil höchstwahrscheinlich leichter umsetzbar, wäre aber eine Kostenreduktion für betroffene Gruppen von Menschen. Lediglich ist das Bereitstellen von Informations- und Trainingsangeboten zur Nutzung verschiedener Hilfsmittel eine beim Individuum ansetzende Maßnahme, die auf der soziokulturellen Ebene angesiedelt ist. Zugleich handelt es sich dabei um eine Maßnahme, die in Form von Informationsangeboten auch indirekte Erfahrungen beinhaltet. Wie weiter unten im Zusammenhang mit der individuellen Situation noch deutlicher wird, zeigt dieses Beispiel bereits die Bedeutung indirekter Erfahrungen und wie sich diese auf den individuellen Möglichkeitsraum auswirken können. Dieser Zusammenhang besteht aber auch umgekehrt, denn der individuelle Möglichkeitsraum entscheidet ebenso über den Zugang zu Informationen.

Dementsprechend sind auch Maßnahmen notwendig, die den individuellen Möglichkeitsraum im Hinblick auf den Zugang zu Informationen und damit zu indirekten Erfahrungen betreffen. Wie solche Maßnahmen aussehen und wo sie ansetzen können, zeigt ein Blick auf die in Abbildung 33 dargestellte Map sozialer Welten und Arenen. Sie liefert einen Überblick über die unterschiedlichen Arten

von Informationsquellen, die vom Bekanntenkreis (Erhebung 12, Mobilitätsbiografie, Pos. 578) über medizinische Dienstleistungen (Erhebung 13, Mobilitätsbiografie, Pos. 504) bis hin zu Medien, wie Fernsehen (Erhebung 14, Go Along, Pos. 618), Zeitschriften (Erhebung 12, Mobilitätsbiografie, Pos. 572) und Internet (Erhebung 11, Mobilitätsbiografie, Pos. 438-440), reichen.

Eine Maßnahme könnte dann die Ausweitung des bestehenden Angebots sein und beispielsweise die Auflage einer speziell auf ältere Zufußgehende ausgerichteten Zeitschrift oder die Konzeption einer entsprechenden Sendung fürs Regionalfernsehen beinhalten. Da auch das soziale Umfeld eine wichtige Informationsquelle darstellt, kann die Förderung des Austauschs innerhalb der Gruppe der älteren Menschen sowie mit Angehörigen anderer sozialer Gruppen nicht nur das bestehende Informationsangebot vergrößern, sondern auch den Zugang erleichtern. Einrichtungen, wie beispielsweise Seniorentreffs, Mehrgenerationenhäuser oder Veranstaltungen, die gezielt ältere Menschen ansprechen, sind Möglichkeiten, das zu bewerkstelligen. Auch die direkte Ansprache von Angehörigen, wie beispielsweise von Kindern und Enkelkindern, kann im Zusammenhang mit dem sozialen Umfeld ein Ansatzpunkt sein, um Informationen für ältere Menschen zugänglich zu machen.

Denkbar wäre auch die Nutzung von Synergien durch das Verknüpfen bestehender Angebote. So könnten beispielsweise im Rahmen medizinischer Dienstleistungen nicht nur gesundheitsrelevante Informationen vermittelt werden, sondern auch auf weiterführende, das Zufußgehen betreffende Informationsangebote verwiesen werden. Möglichkeiten zur Ergänzung der bestehenden Angebote liegen vor allem im digitalen Bereich und könnten beispielsweise in Form von Smartphone-Apps unterschiedliche Arten von Informationen bündeln, die für das Zufußgehen relevant sind.

Ausgehend von den bisherigen Überlegungen könnten derlei Informationen dann beispielsweise die Standorte von Toiletten, die Zugänglichkeit öffentlicher Einrichtungen, verschiedene Arten von Angeboten für ältere Menschen oder Ausflugsziele umfassen. Das entscheidende Kriterium bei sämtlichen Maßnahmen zur Ausweitung und Ergänzung bestehender Angebote ist die Zugänglichkeit, die ähnlich wie bei den direkten Erfahrungen durch physische, sozioökonomische und soziokulturelle Barrieren eingeschränkt sein kann. Deswegen ist es gerade bei der heterogenen Gruppe der älteren Menschen notwendig, das Angebot möglichst breit zu fächern, sowie barrierefrei und kostengünstig zu gestalten, um es möglichst vielen zugänglich zu machen.

Tabelle 15: Überblick über möglich Maßnahmen zur Beeinflussung der direkten und indirekten Erfahrungen im individuellen Möglichkeitsraum

Individueller Möglichkeitsraum		
Direkte Erfahrung		Indirekte Erfahrung
Umwelt	Individuum	
<u>Abbau physischer Barrieren</u> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Gebaute Umwelt ▪ Infrastruktur 	<u>Abbau körperlicher Defizite</u> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Sport ▪ Training ▪ Bewegung 	<u>Informationsangebot</u> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Angebote Ausweiten ▪ Angebote ergänzen ▪ Angebote verknüpfen ▪ Austausch fördern
<u>Abbau sozio-ökonomischer Barrieren</u> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Verkehrsmittel ▪ Öffentlicher Raum 	<u>Kompensation körperlicher Defizite</u> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Technik ▪ Information ▪ Training ▪ Ausstattung ▪ Zugang 	<u>Informationszugang</u> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Barrieren abbauen ▪ Angebote verknüpfen ▪ Austausch fördern
<u>Abbau sozio-kultureller Barrieren</u> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Geschlecht ▪ Herkunft 		

So wichtig das Ermöglichen von direkten Erfahrungen unterschiedlicher Art ist, kommt indirekten Erfahrungen in diesem Zusammenhang eine besondere Bedeutung zu. Denn sie sind eine sinnvolle Ergänzung zu Maßnahmen, die bei direkten Erfahrungen ansetzen, um deren Wirkung zu verstärken, zudem vergleichsweise kostengünstig und zeitnah umzusetzen. So werden auch Menschen erreicht, deren Möglichkeiten, direkte Erfahrungen zu machen, stark eingeschränkt sind oder die sich aufgrund negativer Erfahrungen gesellschaftlich zurückgezogen haben. Vor allem aber sind indirekte Erfahrungen und die Maßnahmen, die den Zugang dazu ermöglichen, ein weiterer Aspekt einer die subjektive Wahrnehmung berücksichtigenden Planung, dem in der dominierenden Literatur zur Planungspraxis nahezu keine Beachtung geschenkt wird. Tabelle 15 fasst die vorangegangenen Ausführungen zum individuellen Möglichkeitsraum zusammen und gibt einen Überblick über mögliche Maßnahmen, die dort ansetzen und auf die direkten und indirekten Erfahrungen einwirken.

Neben den soeben diskutierten und durch den individuellen Möglichkeitsraum determinierten Möglichkeiten, direkte und indirekte Erfahrungen zu machen, kommt es dann auf deren Art und Ausgestaltung an, die durch die individuelle Situation bestimmt werden. Diese resultiert, ebenso wie der individuelle Möglichkeitsraum, aus der Wechselwirkung zwischen den Objekten der Umwelt und den Merkmalen des Individuums. Im Hinblick auf die direkten Erfahrungen sind somit auch wieder die funktionalen Zusammenhänge auf der physisch-materiellen Ebene relevant, denen mit Maßnahmen, die bei der Umwelt oder beim Individuum ansetzen, begegnet werden kann. In der Literatur zur Planungspraxis werden mit unebenen Gehwegen (Stähl et al. 2008: 270) oder zu kurzen Grünphasen (Loo und Tsui 2016: 22) Beispiele für Objekte der Umwelt genannt, die, sofern sie keine unüberwindbaren Hindernisse darstellen, zu negativen Erfahrungen beim Zufußgehen führen können. Für die Befragte aus Erhebung 10 (Go Along, Pos. 317) zum Beispiel ist Unebenheit zwar nichts Unüberwindbares, aber etwas Problematisches, da ihr der feste Tritt fehlt. Das sind dann genau wie durch Unebenheiten verursachte Stürze (Erhebung 1, Go Along, Pos. 40) negative Erfahrungen, die sich auf die subjektive Wahrnehmung auswirken. Gleiches gilt auch für die Ampelschaltung, die zu Verunsicherung führen kann, wenn die Ampel vor dem Erreichen der anderen Straßenseite auf Rot umschaltet (Erhebung 14, Go Along, Pos. 150) oder einen dazu zwingt, auf dem Mittelstreifen zu warten, was beispielsweise die Befragte aus Erhebung 6 (Go Along, Pos. 273-275) als unangenehm empfindet. Mit baulichen und infrastrukturellen Maßnahmen (Loo und Tsui 2016: 22) sowie dem Training der körperlichen und geistigen Fähigkeiten (Zito et al. 2015: 176) kann dazu beigetragen werden, die aus den funktionalen Wechselwirkungen auf der physisch-materiellen Ebene resultierenden direkten Erfahrungen zu verbessern.

Die Interaktionen mit der unbelebten Umwelt basieren aber nicht allein auf funktionalen Zusammenhängen, sondern, wie die Ausführungen zum Kausalzusammenhang zeigen, auch auf der Kontextualisierung von Objekten und Situationen. Das zeigt das Beispiel der Befragten aus Erhebung 11 (Go Along, Pos. 470-479), die sich gezielt mit Informationen über Objekte auf ihrem Fußweg versorgt. Dabei ordnet sie diese unter anderem in einen historischen Kontext ein, was nicht nur dazu führt, dass sie in den Ausschnitt ihrer Relevanzstruktur rücken, sondern dass sich auch deren Bedeutung und Lesart ändert. Dadurch kommt es überhaupt erst zur Interaktion mit den Objekten, die dann durch die erhaltene Information bestimmt ist und so die direkte Erfahrung prägt. Ein weiteres Beispiel ist die Aussage der Befragten aus Erhebung 4 (Go Along, Pos. 209), die sich beim Vorbeigehen an einem mit Graffiti besprühten Haus beschwert, dass manche Menschen im Gegensatz zu ihr das nicht als Kunst, sondern als Vandalismus ansehen. Zwar lässt sich anhand der Aussage nicht rekonstruieren, woraus diese unterschiedli-

chen Ansichten resultieren. Es ist aber anzunehmen, dass es auf eine voneinander abweichende Kontextualisierung der Graffitis zurückzuführen ist. Da es sich bei diesem Beispiel um legale Graffitis handelt, wäre es beispielsweise denkbar, das Werk mittels Informationstafeln über den subkulturellen Hintergrund oder diejenigen, die es gesprüht haben, zu kontextualisieren und so die Akzeptanz zu erhöhen. Kontextualisierung kann sich aber auch praktisch auf das Zufußgehen auswirken, wie das Beispiel der Befragten aus Erhebung 3 (Go Along, Pos. 99-109) zeigt, die darauf hinweist, dass es an Blindenampeln möglich ist, die Grünphase anzufordern. Dem Objekt der Blindenampel wird über die Information eine weitere Bedeutung gegeben, die die Handlungsmöglichkeiten der Zufußgehenden in der Situation erweitert und sich positiv auf die gemachte Erfahrung auswirken kann.

Etwas komplexer gestaltet sich dagegen die Betrachtung der aus der Interaktion mit anderen Verkehrsteilnehmenden resultierenden direkten Erfahrungen. Da die Interaktion hier mit handelnden Menschen und nicht mit unbelebten Objekten stattfindet, sind ihr Zustandekommen und ihr Ausgang weniger vorhersehbar und dementsprechend auch die möglichen Maßnahmen und deren Ansatzpunkte weniger klar eingrenzbar. Mit Verkehrsunfällen, Auseinandersetzungen und Überfällen konnten anhand der Aussagen der Befragten drei Arten von Interaktionen mit anderen Verkehrsteilnehmenden identifiziert werden, die sich als direkte Erfahrungen besonders auf die subjektive Wahrnehmung auswirken. Wie die Aussagen der Befragten aus den Erhebungen 12 (Mobilitätsbiografie, Pos. 406), 10 (Go Along, Pos. 35) und 6 (Mobilitätsbiografie, Pos. 249) zeigen, sind die Auswirkungen von Unfällen dabei besonders nachhaltig. In der Literatur zur Verkehrssicherheit von älteren Zufußgehenden werden die Verkehrsunfälle auf die nachlassenden Fähigkeiten der älteren Menschen (Stoker et al. 2015: 380) und die Gestaltung der Verkehrsumgebung (Seipel 2018: 41) zurückgeführt und dementsprechend Maßnahmen empfohlen, die die Umwelt berücksichtigen und beim Individuum ansetzen (Tournier et al. 2016: 30). Denkbar wären hier beispielsweise das Beseitigen von Sichthindernissen, das Training kognitiver und körperlicher Fähigkeiten oder die Kompensation etwaiger Einschränkungen durch technische Hilfsmittel. Da Limbourg und Matern (2009: 106) zufolge zumeist nicht die älteren Zufußgehenden, sondern die anderen Verkehrsteilnehmenden die Unfallverursachenden sind, ist es allerdings verwunderlich, dass darüber hinausgehende Maßnahmen, wie beispielsweise eine Reduzierung des MIV oder die Einführung und Durchsetzung härterer Strafen für eine rücksichtslose Fahrweise oder das Zuparken gesicherter Querungsstellen, so gut wie nicht diskutiert werden.

Auseinandersetzungen mit anderen Verkehrsteilnehmenden, die verbaler (Erhebung 8, Mobilitätsbiografie, Pos. 413-417) und mitunter sogar physischer (Erhebung 1, Mobilitätsbiografie, Pos. 841) Art sein können, hängen von unterschiedlichen Faktoren ab, wie beispielsweise den beteiligten Menschen, deren Tagesform oder den genutzten Verkehrsmitteln. Dabei bergen Begegnungen mit Radfahrenden ein besonderes Konfliktpotenzial, da diese von den Befragten als regelwidrig vorgehend (Erhebung 12, Mobilitätsbiografie, Pos. 430), rücksichtslos (Erhebung 10, Mobilitätsbiografie, Pos. 442) und aggressiv (Erhebung 6, Mobilitätsbiografie, Pos. 293) angesehen werden. Wie schon mehrmals angemerkt und im Zusammenhang mit dem individuellen Möglichkeitsraum erläutert, kann hier das Ermöglichen der Nutzung anderer Verkehrsmittel dazu beitragen, derartigen Auseinandersetzungen vorzubeugen. Auch kann durch infrastrukturelle Maßnahmen, die beispielsweise den Zufußgehenden und den Radfahrenden mehr Platz einräumen, das Konfliktpotenzial verringert werden. Ähnliches gilt auch für Schulungen, in denen der Umgang mit derlei Konflikten beigebracht wird, um den älteren Zufußgehenden Mittel an die Hand zu geben, derartige Situationen zu entschärfen. Überfälle und ähnliche Kriminaldelikte als letzte der drei als relevant identifizierten zwischenmenschlichen Interaktionen sind zwar keinem der Befragten widerfahren, die Sorge überfallen (Erhebung 13, Go Along, Pos. 507) oder beraubt (Erhebung 11, Go Along, Pos. 151) zu werden, wurde aber thematisiert. Mögliche Maßnahmen zur Prävention derartiger Vorkommnisse finden sich in der bislang noch nicht berücksichtigten Literatur zur Kriminalprävention, die unter anderem das Entfernen von Sichthindernissen und eine Förderung der sozialen Durchmischung (Dünel und Schmidt 2018: 751) umfassen. Aber auch unzureichende Beleuchtung (Erhebung 12, Go Along, Pos. 665) und wenig frequentierte Straßen (Erhebung 14, Go Along, Pos. 210-212), die von den Befragten als problematisch empfunden werden, finden dort Beachtung.

Mit baulichen und infrastrukturellen Maßnahmen sowie dem Training von körperlichen und geistigen Fähigkeiten kann, ähnlich wie beim individuellen Möglichkeitsraum, auch bei der individuellen Situation, bei der Umwelt und beim Individuum angesetzt werden, um die direkten Erfahrungen zu verbessern beziehungsweise schlechte Erfahrungen zu vermeiden. Die soeben diskutierten Maßnahmen beziehen sich dabei auf die Interaktion mit der unbelebten Umwelt und mit anderen Menschen und decken sich, abgesehen von einigen Ergänzungen, weitestgehend mit denen aus der Literatur zur Planungspraxis. Neu ist allerdings die Mitberücksichtigung der Kontextualisierung von Konflikten, die weitere, in der Planung bislang weitestgehend unberücksichtigte Ansatzpunkte für Maßnahmen bieten. Hier zeigt sich auch der Zusammenhang zwischen direkten und indirekten Erfahrungen, da mit der Verfügbarmachung von zusätzlichen Informationen beziehungsweise von speziellen Schulungen Maßnahmen vorgeschlagen

wurden, bei denen über indirekte Erfahrungen auf das Erleben direkter Erfahrungen Einfluss genommen werden kann.

So ähnlich wie bei den direkten Erfahrungen, geht es auch bei den in der individuellen Situation stattfindenden indirekten Erfahrungen, um deren Art und Ausgestaltung. Hier wird allerdings zwischen der Art der indirekten Erfahrung und deren Vermittlung unterschieden. Die Art der indirekten Erfahrung kann dann erneut grob in aktivitäts- und informationsbezogen unterteilt werden. Aktivitätsbezogene indirekte Erfahrungen erweitern das Wissen über die Möglichkeiten, Aktivitäten auszuüben, und verknüpfen die Verkehrssituationen mit anderen Situationen, in denen dann mit dem Zuzußgehen verknüpfte Handlungen stattfinden. Dazu zählen unter anderem Informationen über mögliche Ausflugsziele (Erhebung 4, Mobilitätsbiografie, Pos. 170), das Wissen über Angebote zur vergünstigten Nutzung anderer Verkehrsmittel (Erhebung 12, Mobilitätsbiografie, Pos. 558) oder Kenntnisse über verschiedene Möglichkeiten, sich körperlich und geistig fit zu halten (Erhebung 13, Go Along, Pos. 461). Derlei Informationen vergrößern den subjektiven Möglichkeitsraum, indem sie die subjektiv wahrgenommenen Möglichkeiten zur Ausübung von Aktivitäten erweitern. Aber auch Informationen über Beschwerdestellen oder Anlaufstellen zur Meldung von Problemen zählen dazu. Dadurch haben die älteren Zuzußgehenden die Möglichkeit, beispielsweise defekte Laternen (Erhebung 10, Go Along, Pos. 201) oder überfüllte Kleidercontainer (Erhebung 15, Go Along, Pos. 476-482) zu melden, und werden so ermächtigt, ihren individuellen Möglichkeitsraum und die Art der direkten Erfahrungen in der individuellen Situation zu beeinflussen.

Die informationsbezogenen indirekten Erfahrungen umfassen dagegen den Bezug von Wissen und die Kontextualisierung von Objekten und Situationen. Hier zeigt sich, dass die Unterscheidung zu aktivitätsbezogenen Informationen nicht trennscharf ist, da der Bezug von Wissen, zumindest wenn dieser aktiv erfolgt, auch eine Form von Aktivität ist. Dazu zählen ganz allgemein Kenntnisse darüber, woher welche Art von Wissen bezogen werden kann (Erhebung 12, Mobilitätsbiografie, Pos. 572), das neben den bereits als Beispiel erwähnten Ausflugszielen auch Kenntnisse über die verschiedenen Arten von Hilfsmitteln zur Kompensation körperlicher Defizite (Erhebung 9, Mobilitätsbiografie, Pos. 463) beinhalten kann. Etwas spezieller wären dann Trainings und Schulungen beispielsweise zum Umgang mit Hilfsmitteln wie Rollatoren (Erhebung 6, Go Along, Pos. 495) oder, wie weiter oben vorgeschlagen, zur Deeskalation konfliktbehafteter Situationen. Auch wenn der Bezug von Wissen eine Aktivität darstellt, zeigen die soeben diskutierten Beispiele, dass die im Zuge dessen erhaltenen Kenntnisse über die Ausübung von Aktivitäten hinausgehen und es sich deswegen nicht um eine aktivitäts-, sondern informationsbezogene indirekte Erfahrung handelt. Wie

die Ausführungen weiter oben im Zusammenhang mit dem individuellen Möglichkeitsraum gezeigt haben, ist die Kontextualisierung dagegen ein etwas weiteres Feld. Neben der bereits erwähnten Verfügbarmachung von Informationen zur Kontextualisierung von Situationen und Objekten, die sich vor allem auf Interaktionen mit der unbelebten Umwelt auswirken, wäre es auch denkbar, den Austausch oder die Begegnung mit Angehörigen anderer Gruppen von Menschen zu fördern, um Ressentiments oder Vorbehalte abzubauen.

Auch die Vermittlung der indirekten Erfahrung kann nochmals unterteilt werden, wobei sich Quellen, Aufbereitung und Übermittlung unterscheiden lassen. Die in Abbildung 33 dargestellte Map sozialer Welten und Arenen liefert einen Überblick über die verschiedenen Quellen von Informationen, die weiter oben bereits im Zusammenhang mit der Erweiterung des individuellen Möglichkeitsraums für indirekte Erfahrungen diskutiert wurden. Ergänzt werden können hier noch Verkehrsautoritäten, die in Abbildung 33 Teil der Arena Verkehr, aber nicht der Arena Information sind, obwohl ihnen von den Befragten eine wissensvermittelnde Funktion zugeordnet wird. Denn die von den Befragten als Verkehrsautoritäten angesehenen Institutionen, wie beispielsweise der Staat (Erhebung 15, Go Along, Pos. 124), die Senatsverwaltung (Erhebung 7, Go Along, Pos. 319) oder die Polizei (Erhebung 8, Go Along, Pos. 233), treten in den Erzählungen nur als informelle Informationsquellen auf. Beispielsweise berichtet die Befragte aus Erhebung 3 (Go Along, Pos. 99-109), dass sie die Information über die Möglichkeit, an Blindenampeln die Grünphase für Zufußgehende anzufordern, von einem befreundeten Polizisten erhalten hat. Somit scheint es sich hierbei um Institutionen zu handeln, die verkehrs- und mobilitätsrelevantes Wissen besitzen, die von den älteren Menschen als diesbezügliche Autoritäten angesehen werden, ihr Wissen aber noch nicht ausreichend genug kommunizieren. Hier besteht Potenzial, das momentane Angebot zur Wissensvermittlung auszuweiten und sich dabei am Realitätskonstrukt der älteren Zufußgehenden zu orientieren, indem dabei auf Institutionen zurückgegriffen wird, die als verlässliche Quellen angesehen werden. Das erhöht nicht nur die Wahrscheinlichkeit, dass die Informationen die Zielgruppe erreichen, sondern auch dass sie dort verfangen.

Die Möglichkeiten zur Aufbereitung wurden in Teilen schon im Zusammenhang mit den Quellen genannt, die mit den unterschiedlichen Arten von Medien auch unterschiedliche Arten der Aufbereitung umfassen. Aber auch die Art der Ansprache ist hier von Bedeutung und kann über eine nähere Betrachtung der Gruppenzugehörigkeit, die eine Ausdrucksform des Selbstbildes ist, geklärt werden. Denn wie die Map sozialer Welten und Arenen in Abbildung 33 zeigt, spielt die Gruppe der älteren Zufußgehenden in der Vorstellung der Befragten keine Rolle, wodurch eine zielgruppenspezifische Kommunikation erschwert wird. Eine

Möglichkeit wäre es, die Kommunikation auf die Gruppe der Zufußgehenden, der älteren Menschen, der Menschen mit Einschränkungen und der Rentenbeziehenden anzupassen, die, wie in Kapitel 5.2.2 erläutert, sich über verschiedene Schnittmengen zur Gruppe der älteren Zufußgehenden zusammenfügen. Dabei sollten auch andere Gruppen, wie beispielsweise Auto- oder Radfahrende, berücksichtigt werden, da die dort gemachten Erfahrungen auch für die Wahrnehmung der Zufußgehenden relevant ist. Allerdings zeigt die Positionsmap in Abbildung 22, dass insbesondere die Zugehörigkeit zur Gruppe der älteren Menschen nicht immer eindeutig ist, sondern aus dem Spannungsfeld zwischen diskursivem Konstrukt und dem Vergleich mit anderen Menschen resultiert und deswegen interindividuell und -subjektiv sehr unterschiedlich ausfällt. Deswegen braucht es auch Strategien, um Menschen anzusprechen, die einer der relevanten Gruppen angehören, sich dieser aber nicht zugehörig fühlen. Außerdem ist gerade bei der Gruppe der älteren Menschen darauf zu achten, welches Altersbild der Ansprache zugrunde liegt. Denn das entscheidet nicht nur darüber, ob sich die der Gruppe zugehörig fühlenden Menschen überhaupt beziehungsweise angemessen angesprochen fühlen, sondern wirkt zudem über das dadurch reproduzierte Altersbild auf der Makroebene strukturbildend und auf der Mikroebene handlungsaktivierend (Amrhein und Backes 2007: 105).

Die Übermittlung der indirekten Erfahrungen an die Zielgruppe als letzte Unterscheidung der Art der Informationsvermittlung meint das aktive Kommunizieren relevanter Informationen und geht damit über die im Zusammenhang mit dem individuellen Möglichkeitsraum diskutierte Zugänglichkeit hinaus. Beispielsweise hat jemand aus der ersten Gruppe im Rahmen der in Kapitel 2.3 beschriebenen Gruppendiskussionen angemerkt, wie schwierig es ist, Informationen in die Gruppe der älteren Menschen zu übermitteln. Neben den bereits diskutierten Möglichkeiten, Einrichtungen für Senioren oder Institutionen, die als Verkehrsautoritäten angesehen werden, als Kanäle zu nutzen, kann auch über den Zeitpunkt der Übermittlung nachgedacht werden. Umbrüche, die Esser (2005a: 7) beziehend auf Garfinkel (1964: 227) als Störungen und Strauss (2010: 225) als Konflikte bezeichnet und die in der vorliegenden Arbeit allgemeiner mit Ereignissen umschrieben werden, sind Momente, in denen Routinen unterbrochen und Handlungen reflektiert werden (Esser 2002c: 259ff). Franke (2001: 174) spricht diesbezüglich von zeitlich begrenzten Möglichkeitsfenstern, die bestehende Handlungsspielräume verändern, neue Erfahrungen ermöglichen und die Busch-Geertsema et al. (2016: 767) zufolge ideale Ansatzpunkte für Kommunikationsstrategien darstellen.

In diesem Zusammenhang werden auch die Erkenntnisse aus der Beantwortung der ersten Forschungsfrage in Kapitel 5.3.1 relevant, die auf den Einfluss der

Veränderungen auf Ebene des biologischen, sozialen und psychischen Alters auf die subjektive Wahrnehmung verweisen. Dazu zählt im Rahmen des sozialen Alters das Ausscheiden aus dem Erwerbsleben, da es aufgrund mangelnder Erfahrung und fehlender institutioneller und kultureller Modelle notwendig wird, die freigewordene Zeit neu zu strukturieren (Amrhein 2004: 72). Die Ausführungen im Zusammenhang mit der Kategorie 'Registrieren' in Kapitel 5.1.3 haben darüber hinaus gezeigt, dass durch den Renteneintritt auch kognitive Kapazitäten frei werden können, wodurch beim Zufußgehen mehr Objekte registriert werden, was zu einer Neubewertung von Verkehrssituationen führen kann. Um ein solches Möglichkeitsfenster zur Übermittlung von Informationen zu nutzen, könnte beispielsweise auf die Kanäle der Rentenversicherung zurückgegriffen werden oder damit in Zusammenhang stehender Institutionen. Ein Überblick über weitere Ereignisse, die im Rahmen der in Kapitel 4.1.3 diskutierten Literatur zu Mobilitätsbiografien als relevant angesehen werden, findet sich beispielsweise bei Schönduwe (2015: 126f). Aufgrund der Aussagen der Befragten lassen sich im Kontext der fußläufigen Mobilität älterer Menschen insbesondere Unfälle (Erhebung 10, Go Along, Pos. 35), Stürze (Pretest 2, Go Along, Pos. 20) und Auseinandersetzungen mit anderen Verkehrsteilnehmenden (Erhebung 8, Mobilitätsbiografie, Pos. 421) als relevant identifizieren. Die jeweils relevanten Informationen können dann im Rahmen eines solchen Ereignisses kommuniziert werden. So könnten beispielsweise Krankenhäuser und Arztpraxen im Rahmen der Behandlung nach Unfällen und Stürzen entsprechende Informationen auslegen beziehungsweise aktiv weitergeben.

Wie schon im Zusammenhang mit dem individuellen Möglichkeitsraum erwähnt, kommt den indirekten Erfahrungen eine besondere Bedeutung zu. Das zeigt sich auch bei der individuellen Situation. Zwar werden über die Mitberücksichtigung von Konflikten und der Kontextualisierung von Objekten und Situationen auch im Zusammenhang mit der direkten Erfahrung neue Aspekte in die Betrachtung integriert. Ansonsten decken sich die vorgeschlagenen Ansatzpunkte und Maßnahmen aber weitestgehend mit jenen aus der Literatur zur Planungspraxis. Dagegen bieten die indirekten Erfahrungen diesbezüglich eine deutlich größere Bandbreite an bislang ungenutzten Handlungsspielräumen für die Planung. Neben dem Erschließen neuer Quellen und Kanäle zur Vermittlung von Informationen können neue Konzepte zu deren Aufbereitung und Übermittlung entwickelt werden. Vor allem wird aber deutlich, dass eine Vernetzung mit anderen Institutionen notwendig ist, um die heterogene Gruppe der älteren Zufußgehenden zu erreichen und die richtige Ansprache zu finden. Tabelle 16 fasst die vorangegangenen Ausführungen zur individuellen Situation zusammen und gibt einen Überblick über mögliche Maßnahmen, die dort ansetzen und auf die direkten und indirekten Erfahrungen einwirken.

Tabelle 16: Überblick über möglich Maßnahmen zur Beeinflussung der direkten und indirekten Erfahrungen in der individuellen Situation

Individuelle Situation					
Direkte Erfahrung		Indirekte Erfahrung			
Umwelt	Individuum	Art	Vermittlung		
			Quelle	Aufbereitung	Übermittlung
<u>Gehेरleichterung</u> <ul style="list-style-type: none"> Gebaute Umwelt Infrastruktur 	<u>Geh-erleichterung</u> <ul style="list-style-type: none"> Training Bewegung Ausstattung Information 	<u>Aktivitätsbezogen</u> <ul style="list-style-type: none"> Aktivitäten Verkehrsmittel Beschwerdestellen Training/Sport 	<u>Institutionen</u> <ul style="list-style-type: none"> Ältere Medizin Verkehr 	<u>Zielgruppen-gerecht</u> <ul style="list-style-type: none"> Zufußgehende Ältere Eingeschränkte Renten-beziehende 	<u>Synergien</u> <ul style="list-style-type: none"> Institutionen Ereignisse
<u>Kriminalitäts-prävention</u> <ul style="list-style-type: none"> Gebaute Umwelt Infrastruktur Durchmischung Belebung 	<u>Konflikt-entschärfung</u> <ul style="list-style-type: none"> Schulung 	<u>Informations-bezogen</u> <ul style="list-style-type: none"> Wissensbezug Schulung Training Kontext 	<u>Soziales Umfeld</u> <ul style="list-style-type: none"> Familie Freunde Bekannte 	<u>Integrativ</u> <ul style="list-style-type: none"> Radfahrende Autofahrende Nicht zugehörig fühlende Menschen 	<u>Möglichkeits-fenster</u> <ul style="list-style-type: none"> Renteneintritt Unfälle Stürze Konflikte
<u>Konfliktprävention u. -entschärfung</u> <ul style="list-style-type: none"> Gebaute Umwelt Infrastruktur 	<u>Unfall-prävention</u> <ul style="list-style-type: none"> Training Bewegung Ausstattung 		<u>Medien</u> <ul style="list-style-type: none"> Print TV Internet 	<u>Reflektiert</u> <ul style="list-style-type: none"> Altersbild Geschlecht Herkunft 	
<u>Unfallprävention</u> <ul style="list-style-type: none"> Gebaute Umwelt Infrastruktur Sanktionen MIV Reduktion 					
<u>Kontextualisierung</u> <ul style="list-style-type: none"> Information Begegnung 					

Tabelle 15 und 16 fassen die vorangegangenen Ausführungen zusammen und geben einen Überblick über die darin erarbeiteten Maßnahmen. Wie bei der Beantwortung der ersten beiden Forschungsfragen handelt es sich hier aufgrund des qualitativen Forschungsdesigns nicht um eine abschließende Auflistung möglicher Maßnahmen. Vielmehr wird das Potenzial veranschaulicht, das die in Kapitel 5.2.3 ausformulierte und in Abbildung 36 zusammengefasste gegenstandsbezogene Theorie der fußläufigen Mobilität älterer Menschen für die Ableitung von Handlungsempfehlungen für die Planungspraxis hat und welcher Mehrwert dabei aus der Berücksichtigung der subjektiven Wahrnehmung resultiert. Mit dem individuellen Möglichkeitsraum und der individuellen Situation wurden anhand der Theorie der fußläufigen Mobilität zwei Ansatzpunkte für die Planung

identifiziert, die sich auf die subjektive Wahrnehmung älterer Menschen auswirken und die mit den entsprechenden Maßnahmen gestaltet werden können. Bereits im Zusammenhang mit dem individuellen Möglichkeitsraum und dessen Einfluss auf das Zustandekommen von direkten Erfahrungen wurde deutlich, wie die Berücksichtigung der subjektiven Wahrnehmung den in der Literatur zur Planungspraxis dominierenden Blick auf die funktionalen Zusammenhänge der physisch-materiellen Ebene erweitert. Neben der damit einhergehenden Ergänzung der Betrachtung um sozioökonomische und soziokulturelle Barrieren und den im Zusammenhang mit den in der individuellen Situation stattfindenden direkten Erfahrungen hinzugefügten Konflikten und der Kontextualisierung sind es vor allem die indirekten Erfahrungen, die dabei eine besondere Stellung einnehmen. Denn sie sind vergleichsweise flexibel einsetzbar, erreichen auch Menschen, die nur noch wenig zu Fuß unterwegs sind und bieten ein breites Spektrum an bislang ungenutzten Handlungsmöglichkeiten für die Planung. Auch wenn sich in der Literatur zur Lebenspraxis, wie beispielsweise bei Wilde (2014) oder Busch-Geertsema et al. (2016), Verweise auf die Bedeutung von Wissen und Information finden lassen, existieren Rammert (2021: 258) zufolge bislang nur wenig erfolgreiche Beispiele für die Operationalisierung der subjektiven Wahrnehmung für die Planungspraxis.

6 Fazit

„Und wir, die noch können, wir wollen noch was unternehmen mit allem Drum und Dran. Und es ist für mich eine ganz tolle Sache, wenn dann halt so Institutionen, junge Leute und so weiter, sich mit so was beschäftigen. (...) Und diese Sache, die ist für mich wahnsinnig interessant. Und da freue ich mich wirklich, dass Sie sich so viel Arbeit damit machen.“ Erhebung 1, Go Along, Pos. 604

Im Fazit wird zunächst in Kapitel 6.1 in einer kurzen Zusammenfassung ein Überblick über die im Rahmen der Arbeit gewonnenen Erkenntnisse gegeben, anschließend daran werden in Kapitel 6.2 der Forschungsprozess, die Ergebnisse und deren Geltungsbereich diskutiert und schließlich in Kapitel 6.3 ein kurzer Ausblick gegeben.

6.1 Zusammenfassung

Die vorliegende Arbeit beschäftigt sich mit den in Kapitel 2 hergeleiteten Fragen nach Ursachen und Auswirkungen der subjektiven Wahrnehmung im Kontext des Zufußgehens im Alter und den daraus ableitbaren Konsequenzen für die Planung. Dazu wurde eine gegenstandsbezogene Theorie der fußläufigen Mobilität älterer Menschen erarbeitet, die als Grundlage zur Beantwortung der Forschungsfragen dient. Ausgangspunkt war das in Kapitel 2.1.4 erläuterte und in Abbildung 1 zusammengefasste Verständnis der fußläufigen Mobilität älterer Menschen, das über das Konzept des Möglichkeitsraums Umwelt, Ego, soziokulturelle und physisch-materielle Ebene in Form eines Koordinatensystems zueinander in Beziehung setzt und darin Altersdimensionen, Verkehr, Mobilität, andere Individuen sowie den physischen und sozialen Raum anordnet. Dieses Verständnis wurde im Rahmen der in Kapitel 2.3 beschriebenen Gruppendiskussionen weiterentwickelt. Dieser ersten Konzeptionalisierung der fußläufigen Mobilität älterer Menschen zufolge werden die Möglichkeiten, sich zu Fuß fortzubewegen, durch den aus der Wechselwirkung zwischen den Merkmalen des Individuums und den Gegebenheiten der Umwelt resultierenden und objektiv fassbaren individuellen Möglichkeitsraum begrenzt. Darin befinden sich der in der Umwelt verankerte Aktionsraum und der im Subjekt verankerte subjektive Möglichkeitsraum, die als Teilmengen des individuellen Möglichkeitsraums in ihrer maximalen Ausdehnung durch diesen begrenzt und über die Wahrnehmung wechselseitig miteinander verbunden sind. Denn im Aktionsraum findet die Fortbewegung zu Fuß statt, bei der die Erfahrungen gemacht werden, auf denen der subjektive Möglichkeitsraum basiert, der wiederum als subjektiv wahrgenommene Abstraktion des individuellen Möglichkeitsraums die Ausdehnung des Aktionsraums bestimmt.

Im Theorieteil in Kapitel 3 wurde die Arbeit im handlungstheoretischen Paradigma und im Sozialkonstruktivismus verortet. Hier erfolgt eine handlungstheoretische und sozialkonstruktivistische Auseinandersetzung mit Handlung, Wahrnehmung und Raum. Unter anderem wurde durch die Kombination aus Essers (1999) Modell der soziologischen Erklärung und Werlens (1997) Konzept des subjektiven Raums ein theoretischer Rahmen geschaffen, der das bisherige Verständnis der fußläufigen Mobilität älterer Menschen theoretisch fundiert. Wie in Kapitel 3.1.3 beschrieben, zeigt das Modell der soziologischen Erklärung das Zustandekommen der Handlung in der Situation und damit die Vorgänge beim Zufußgehen auf. In der Situation werden im Rahmen der Kognition die Objekte und anschließend im Rahmen der Orientierung ein als Frame bezeichnetes und auf Erfahrungen basierendes, passendes kognitives Modell gewählt, das die Situation definiert und an dem sich die Wahl einer als Skript bezeichneten Handlungsabfolge orientiert. Im Zuge dessen wird den daran beteiligten Objekten eine Bedeutung im Sinne der Relevanz für die Problemlösung beziehungsweise des hermeneutischen Verständnisses gegeben, die dann als subjektive räumliche Repräsentation auf den Raum übertragen wird und den als subjektiven Raum konzipierten subjektiven Möglichkeitsraum ergibt. Im Rahmen des subjektiven Möglichkeitsraums, der in Abhängigkeit vom Handlungskontext die zweckrationalen, normativen oder interpretativen Aspekte des Raums betont, wird dann ein Skript gewählt, das darüber entscheidet, wo Aktivitäten ausgeführt werden und wie sich dort auf welcher Route hinbewegt wird. Die Ausübung von Aktivitäten und die Fortbewegung finden dann aber nicht mehr im Aktions-, sondern in dem in Anlehnung an Wirth (1979: 214ff) konzipierten Erfahrungsraum statt, in dem neben direkten auch indirekte Erfahrungen gemacht werden. Wie Abbildung 8 zeigt, ist dieser wie schon der Aktionsraum im Rahmen des individuellen Möglichkeitsraums über die Wahrnehmung wechselseitig mit dem subjektiven Möglichkeitsraum verbunden.

Die in Kapitel 5.2.3 ausformulierte und in Abbildung 36 zusammengefasste gegenstandsbezogene Theorie der fußläufigen Mobilität älterer Menschen ist die auf den in Kapitel 5.1 dargelegten empirischen Erkenntnissen basierende Weiterentwicklung des theoretischen Rahmens. Sie integriert die aus dem Begriffsverständnis, der Theorie und den empirischen Erkenntnissen abgeleiteten Komponenten und Zusammenhänge, die in den Kapiteln 5.2.1 und 5.2.2 zusammengefasst wurden. Anstelle des Erfahrungsraums ist es jetzt die an das poststrukturalistische Verständnis von Clarke (2012) angelehnte individuelle Situation, die sich dynamisch und ko-konstitutiv aus den individuellen Merkmalen und den Objekten der Situation zusammensetzt, in der die Erfahrungen gemacht werden und die in die Verkehrssituation und die verknüpfte Situation unterteilt ist. Ausschlaggebend ist dabei der durch die Relevanzstruktur bestimmte Ausschnitt, der

darüber entscheidet, welche Objekte einer Situation im Rahmen der Kognition zu deren Definition herangezogen werden und in dem die daraus resultierenden situationsspezifischen und -übergreifenden Handlungen stattfinden, die das Zufußgehen und damit verknüpfte Tätigkeiten umfassen. Die Relevanzstruktur ist auf unterschiedliche Art wechselseitig mit den verschiedenen kognitiven Modellen verbunden, aus denen sich das Realitätskonstrukt zusammensetzt. Dieses wurde im Gegensatz zum theoretischen Rahmen um zwei weitere Arten kognitiver Modelle ergänzt und umfasst jetzt neben den Situationsmodellen und dem subjektiven Möglichkeitsraum auch die Selbstbilder und den Kausalzusammenhang. Während der im theoretischen Rahmen beschriebene Zusammenhang zwischen den aus dem Modell der soziologischen Erklärung abgeleiteten Situationsmodellen und dem subjektiven Möglichkeitsraum bestehen bleibt, wirken sich die auf direkten und indirekten Erfahrungen basierenden Selbstbilder und der auf Informationen basierende Kausalzusammenhang über ihren Einfluss auf die Situationsmodelle und den subjektiven Möglichkeitsraum indirekt auf die situationsspezifischen und -übergreifenden Handlungen aus, die sowohl das Zufußgehen als auch damit verknüpfte Handlungen umfassen.

Aufbauend auf der gegenstandsbezogenen Theorie der fußläufigen Mobilität älterer Menschen wurden in Kapitel 5.3 die Forschungsfragen nach Ursachen und Auswirkung der subjektiven Wahrnehmung und die daraus ableitbaren Konsequenzen für die Planung beantwortet. Demnach lässt sich die subjektive Wahrnehmung auf die Wechselwirkung zwischen der Relevanzstruktur und den verschiedenen kognitiven Modellen, aus denen sich das Realitätskonstrukt zusammensetzt, zurückführen. Die kognitiven Modelle resultieren aus den direkten und indirekten Erfahrungen, die in dem durch die Relevanzstruktur bestimmten Ausschnitt der individuellen Situation erfolgen. Zugleich beeinflussen die kognitiven Modelle die Relevanzstruktur, indem die Situationsmodelle im Rahmen der Definition der Situation den Objekten eine Bedeutung geben, der subjektive Möglichkeitsraum in Abhängigkeit vom Motiv bestimmte Aspekte des Raums betont, die Selbstbilder über die persönlichen Vorlieben einen Fokus setzen und der Kausalzusammenhang neben der Bedeutungszuschreibung zur Erweiterung des Wissensvorrats beiträgt. Die kognitiven Modelle wirken sich aber nicht nur auf die Relevanzstruktur, sondern auch auf die im dadurch festgelegten Ausschnitt der individuellen Situation stattfindenden situationsspezifischen und -übergreifenden Handlungen aus. Mit dem individuellen Möglichkeitsraum und der individuellen Situation wurden zwei Komponenten der gegenstandsbezogenen Theorie der fußläufigen Mobilität älterer Menschen identifiziert, die im Gegensatz zur Relevanzstruktur und zu den kognitiven Modellen objektiv fass- beziehungsweise messbar sind und die das Zustandekommen und die Art der Erfahrungen bestimmen, auf denen das Realitätskonstrukt basiert.

Für das Zufußgehen im Alter kann daraus gefolgert werden, dass aufgrund der durch das biologische, soziale und psychische Alter bedingten Veränderungen, die unter anderem die gemachten Erfahrungen beeinflussen, sich auch die subjektive Wahrnehmung verändert. Aufgrund der im Alter zunehmenden Wahrscheinlichkeit, von körperlichen Einbußen betroffen zu sein, ändert sich die Art und Anzahl der gemachten Erfahrungen. Durch die Zunahme an Freizeit ändern sich die Motive für das Zufußgehen und persönliche Vorlieben treten stärker in den Vordergrund. Zudem kann der Wegfall von beruflichen und familiären Pflichten kognitive Kapazitäten freisetzen, wodurch die Umgebung beim Zufußgehen bewusster zur Kenntnis genommen wird und die Bedeutung der subjektiven Wahrnehmung zunimmt. Begleitet werden diese Veränderungsprozesse von gesellschaftlichen Diskursen und den darin konstruierten Altersbildern, die sich in Abhängigkeit von der eigenen Verortung in der Gruppe der älteren Menschen auf das Selbstbild auswirken. Die Konsequenzen aus dem Verhältnis der wahrgenommenen Umwelt und dem Selbstbild sowie dem zur Verfügung stehenden Wissen sind unterschiedliche Strategien, die sich auf das Zustandekommen von und den Umgang mit Verkehrssituationen beziehen. Hier kommt auch eine der Besonderheiten des Zufußgehens zum Tragen, das im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln mehr Freiheitsgrade aufweist, weswegen die Bandbreite an möglichen Strategien besonders groß ist. Dementsprechend berücksichtigen die vorgeschlagenen planerischen Maßnahmen das biologische, soziale und psychische Alter, setzen im physischen und sozialen Raum an, beinhalten neben dem Abbau der darin enthaltenen Barrieren auch die Wissensvermittlung und verweisen auf die Notwendigkeit eines reflektierten Altersbildes.

Mit dem Möglichkeitsraum, der Wahrnehmung und der Gegenüberstellung von Verkehr und Mobilität bildet bereits die erste Konzeptionalisierung der fußläufigen Mobilität das grundlegende Verständnis der sozialwissenschaftlichen Mobilitätsforschung ab. Neu dabei ist die Unterscheidung zwischen dem individuellen und dem subjektiven Möglichkeitsraum, mit der sich zudem die drei Altersdimensionen mitberücksichtigen lassen. Im theoretischen Rahmen wird dann der individuelle Möglichkeitsraum als relationaler und der subjektive Möglichkeitsraum als subjektiver Raum konzipiert. Letzterer erlaubt es, in Kombination mit dem Modell der soziologischen Erklärung die wechselseitige Abhängigkeit von Mobilität und Verkehr (Ahrend 2002: 60), die immer wieder betonte Bedeutung der subjektiven Wahrnehmung (bspw. Busch-Geertsema et al. 2016: 762; Schwedes et al. 2018: 5) und Mobilität als geistige Bewegung im Möglichkeitsraum (Canzler und Knie 1998: 30) theoretisch zu fundieren. Neu dabei ist die durch das Modell der soziologischen Erklärung ermöglichte Berücksichtigung der Handlungen während der Fortbewegung und die durch das Ersetzen des Aktionsraums mit dem Erfahrungsraum bewerkstelligte Integration indirekter Erfahrungen. Die

gegenstandsbezogene Theorie der fußläufigen Mobilität älterer Menschen ergänzt und erweitert den theoretischen Rahmen. Mit den Selbstbildern und dem Kausalzusammenhang werden zwei weitere kognitive Modelle hinzugefügt. Mit der Relevanzstruktur wird ein zusätzliches subjektives Konstrukt integriert. Mit der individuellen Situation als Ersatz für den Erfahrungsraum kommt eine post-strukturalistische Perspektive hinzu. Die Ergänzung um verknüpfte Handlungen sowie deren Unterscheidung in situationspezifische und -übergreifende Art vergrößert schließlich den Geltungsbereich. Die neu hinzugekommenen kognitiven Modelle und die Ausdifferenzierung der Handlungen erlauben ein besseres Verständnis des Zustandekommens der Situationsmodelle und des subjektiven Möglichkeitsraums. Die Relevanzstruktur und ihre wechselseitige Verbindung mit dem Realitätskonstrukt ermöglichen eine differenziertere Betrachtung der Wechselwirkung zwischen Mobilität und Verkehr sowie des Vorgangs der Kognition. Die individuelle Situation schließlich integriert Individualität, Unmittelbarkeit und Flexibilität als Besonderheiten des Zufußgehens.

Damit unterbreitet die vorliegende Arbeit einen Vorschlag, grundlegende Elemente einer sozialwissenschaftlichen Mobilitätsforschung theoretisch zu fundieren, zeigt Notwendigkeiten auf und bietet Möglichkeiten an, um die Betrachtung der sozialwissenschaftlichen Mobilitätsforschung zu erweitern. Die in der Handlungstheorie, dem Sozialkonstruktivismus und dem Poststrukturalismus verankerte gegenstandsbezogene Theorie der fußläufigen Mobilität, der ein differenziertes Altersbild zugrunde liegt und die den Besonderheiten des Zufußgehens Rechnung trägt, kann als darüberhinausgehender Diskussionsbeitrag eine Anregung zu weiterführenden Forschungsvorhaben zum Zufußgehen im Alter sein. Dabei zeigt die Beantwortung der dritten Forschungsfrage, dass sich die gewonnenen Erkenntnisse durchaus auch in die Praxis übertragen lassen. Auch wenn kein ganzheitliches Planungskonzept entwickelt wurde, lassen die Ausführungen in Kapitel 5.3.3 den Mehrwert der Berücksichtigung der subjektiven Wahrnehmung für die Planung erkennen. Mit dem individuellen Möglichkeitsraum und der individuellen Situation wurden Ansatzpunkte identifiziert und eine Möglichkeit zur Operationalisierung der subjektiven Wahrnehmung für die Planungspraxis aufgezeigt.

6.2 Diskussion der Ergebnisse

Um die im Rahmen dieser Arbeit gewonnenen Erkenntnisse besser einordnen zu können, wird im Folgenden ein kritischer Blick auf die Ergebnisse und deren Geltungsbereich geworfen. Dabei wird auf die Beschränkungen, die sich aufgrund des Untersuchungsgegenstands, der Methodologie, dem Forschungsdesign und dem Forschungsprozess ergeben, eingegangen. Ebenso werden die daraus resultierenden Konsequenzen für den Erkenntnisgewinn und dessen Geltungs-

bereich diskutiert. Im Zuge dessen werden auch die getroffenen Entscheidungen kritisch hinterfragt und auf mögliche Fehler hingewiesen.

Da es sich bei den älteren (Oswald 2008: 8) Zufußgehenden (Reid 2008: 105) um eine stark heterogene Gruppe handelt, die, wie in Kapitel 5.2.1 erläutert, große interindividuelle und -subjektive Unterschiede aufweist, ist es im Rahmen einer qualitativen Studie nicht möglich, diese in ihrer Gesamtheit abzudecken. Dafür ist die mögliche Anzahl an Kombinationen aus individuellen Merkmalen und den Objekten der Umwelt, aus denen sich der individuelle Möglichkeitsraum und die individuelle Situation zusammensetzen, ebenso wie die aus den darin gemachten Erfahrungen resultierenden Realitätskonstrukte zu groß. Das Beispiel der Befragten aus Erhebung 9, die aufgrund von Schwindelanfällen auf einen Rollator angewiesen ist und in einer am Stadtrand gelegenen behindertengerechten Wohnsiedlung lebt, zeigt, wie verschieden Lebenssituationen sein können. Zwar kann sie sich auf dem Gelände der Siedlung frei bewegen, aufgrund der exponierten Lage und des Rollators kann sie aber nicht alleine in die Stadt fahren und sich dort auch nur eingeschränkt fortbewegen. Zwar wurde, wie in Kapitel 4.2.1 beschrieben, versucht, mittels einer auf Kriterien basierenden Auswahl möglichst konträre Fälle in die Befragung zu integrieren und so eine große Bandbreite an Kombinationen aus individuellen Merkmalen und Objekten der Umwelt abzudecken, allerdings sind dieser Vorgehensweise auch Grenzen gesetzt.

Am offensichtlichsten ist dabei die Begrenzung der Befragung auf die Stadt Berlin. Denn auch wenn in unterschiedlichen Bezirken mit voneinander abweichenden verkehrs- und stadtstrukturellen Ausstattungen die Befragungen stattfanden, eint doch alle Erzählungen eine großstädtische Perspektive. Es ist anzunehmen, dass Befragungen in kleinstädtischen und ländlichen Umgebungen neue Blickwinkel in die Betrachtung eingeführt hätten und weitere relevante Aspekte zutage getreten wären. Zudem wurde ein Großteil der Befragten über eine Mailingliste der TU Berlin akquiriert, in die sie sich bei der Teilnahme an vorangegangenen Studien eintragen konnten, um an weiteren Erhebungen teilzunehmen. Deswegen ist davon auszugehen, dass es sich um wissenschaftlich interessierte und kognitiv belastbare Menschen mit einem gewissen Lebensstandard handelt. Das spiegelt sich auch im überdurchschnittlich hohen Bildungsgrad der Gruppe der Befragten wider. Schließlich konnten nur Menschen teilnehmen, mit denen eine Unterhaltung auf Deutsch oder Englisch möglich ist und die über eine gewisse körperliche Konstitution verfügten. Zwar wurden, wie Tabelle 4 zeigt, auch Menschen mit körperlichen Einschränkungen befragt, sie mussten aber für den Walk Along in der Lage sein, einen ein- bis zweistündigen Spaziergang mit Pausen und Hilfsmitteln zu absolvieren.

Eng verknüpft mit der auf Kriterien basierenden Auswahl ist das der Grounded Theory entlehnte theoretische Sampling, bei dem sich die Datenerhebung am aktuellen Erkenntnisstand ausrichtet (Glaser und Strauss 1967: 40). Dadurch war es möglich, die große Zahl möglicher Kombinationen an individuellen Merkmalen und Objekten der Umwelt empirisch fundiert auf die Teilmenge der relevanten Kombinationen zu verkleinern und so den Kreis der potenziellen Befragten einzuzugrenzen. Aus den in Kapitel 4.2 erörterten forschungspraktischen Gründen wurde das Vorgehen dabei an die Gegebenheiten der Forschungsrealität angepasst. So wurden die Daten nicht nach jeder Erhebung, sondern nach den Pretests und dann nach jeder fünften Befragung ausgewertet. Auch wurde mit Geschlecht, Wohnort, Haushaltsgröße, körperlichen Einschränkungen beim Gehen und der Verwicklung in einen Unfall nur ein Teil der im Rahmen der Auswertungen als relevant identifizierten Kriterien bei der Akquise berücksichtigt. Dabei zeigt beispielsweise die im Zusammenhang mit der Beantwortung der dritten Forschungsfrage in Kapitel 5.3.3 erörterte Bedeutung soziokultureller Barrieren, die neben dem Geschlecht auch auf die Herkunft zurückgeführt werden können, dass relevante Kriterien existieren, die im Rahmen des theoretischen Samplings nicht zum Tragen kamen. Mit Ausnahme des Befragten aus Erhebung 2 fehlt es an Teilnehmenden mit Migrationsgeschichte, um einen tieferen Einblick in die aus der Herkunft resultierenden soziokulturellen Barrieren, aber auch hinsichtlich des Einflusses der Erfahrung der lebensweltlichen Auseinandersetzung mit verschiedenen Kulturen zu erhalten. Dementsprechend ist anzunehmen, dass eine konsequentere Umsetzung der Auswahl an Befragten und des theoretischen Samplings diesbezüglich und auch im Hinblick auf andere Kriterien weitere Erkenntnisse zutage gefördert hätten.

Auch von den in Kapitel 4.1.4 beschriebenen Mobilitätstagebüchern, die Teil des ursprünglichen Erhebungsdesigns waren und auf die im späteren Verlauf des Forschungsprozesses verzichtet wurde, waren weitere Erkenntnisse erwartet worden. Zwar ist die Entscheidung, auf eine analoge statt auf eine digitale Lösung zu setzen, um auch technisch weniger versierte Menschen befragen zu können, noch immer vertretbar, die letztliche Umsetzung war so aber nicht praktikabel. Denn die durch das Design des Tagebuchs bedingte hohe Anzahl an Seiten hat dazu geführt, dass die Befragte aus Erhebung 8 aus körperlichen Gründen nicht in der Lage war, das Tagebuch beim Zulußgehen mit sich zu führen, geschweige denn es überhaupt nach dem mobilitätsbiografischen Interview mit nach Hause zu nehmen. Außerdem wurde von Befragten zurückgemeldet, dass das Ausfüllen sehr mühselig war, und die ausgefüllten Tagebücher haben gezeigt, dass die Instruktionen nicht immer eindeutig verstanden wurden. Es wäre also ein kompakteres und leichter verständliches Design notwendig gewesen, um die Methode des Mobilitätstagebuchs erfolgreich anzuwenden. Das Tagebuch hätte einen Überblick

über die tatsächlich genutzten Verkehrsmittel, über die zu Fuß zurückgelegten Wege und deren Bewertung gegeben und so dazu beigetragen, den Zusammenhang zwischen der Wahrnehmung und der Fortbewegung zu Fuß und damit zwischen Mobilität und Verkehr deutlicher herauszuarbeiten und insbesondere die zweite Forschungsfrage erschöpfender zu beantworten.

Dementsprechend gilt es bei der Betrachtung der Ergebnisse zu beachten, dass die Aussagen der Befragten, auf denen diese basieren, nicht das gesamte Spektrum des Zufußgehens im Alter abdecken und dass aufgrund der gemachten Fehler beim Design des Mobilitätstagebuchs nicht die gesamte Bandbreite an methodologischen und methodischen Möglichkeiten zur empirischen Erfassung des Untersuchungsgegenstandes genutzt wurde. Hinzu kommt, dass es sich bei den Ergebnissen um eine Konstruktion zweiter Ordnung handelt (Strübing 2013: 40), die, wie in Kapitel 4.1.1 erläutert, aufgrund der abweichenden Relevanzstrukturen von Forschenden und Beforschten nur eine Annäherung an deren Lebenswirklichkeit darstellt (Schütz 1982: 27). Die Relevanzstruktur des Autors der vorliegenden Arbeit lässt sich im Wesentlichen auf die zugrunde liegende Motivation, den Entstehungskontext der Arbeit, das wissenschaftliche Vorwissen und das Alltagsverständnis zurückführen. Als Konstruktion zweiter Ordnung sind die Ergebnisse somit eine Interpretation der Lebenswirklichkeit der Befragten, die anhand der in den Kapiteln 1.2 dargelegten Relevanzstruktur des Autors und des theorievorbereiteten, methodologisch und methodisch fundierten empirischen Vorgehens intersubjektiv nachvollziehbar ist. Das betrifft nicht ausschließlich, aber vor allem die in Kapitel 5.2.3 ausformulierte und in Abbildung 36 zusammengefasste gegenstandsbezogene Theorie. Für die im Zusammenhang mit der Beantwortung der Forschungsfragen in Kapitel 5.3 abgeleiteten konkreten Ursachen und Auswirkungen der subjektiven Wahrnehmung wie für die vorgeschlagenen Maßnahmen bedeutet das, dass es sich um Beispiele und Überlegungen handelt, die weder repräsentativ noch vollständig sind.

Welche Konsequenzen die vorangegangenen Ausführungen für den Geltungsbereich der Ergebnisse haben, kann an dieser Stelle nicht abschließend beantwortet werden, da es an einem vollständigen Überblick über das aus der Kombination aus individuellen Merkmalen und den Objekten der Umwelt resultierende Spektrum des Zufußgehens im Alter mangelt. Somit ist nicht im vollen Umfang klar, welche Kriterien in Form von individuellen Merkmalen, Objekten der Umwelt und den daraus resultierenden Lebensumständen noch relevant sind, in der vorliegenden Arbeit aber nicht berücksichtigt wurden. Anhand der im Rahmen des Postmodern Turn zum Tragen kommenden Auffassung, wonach Wissen immer situiert und damit vom historischen und geografischen Kontext der Produzierenden und Rezipierenden abhängig ist (Clarke 2012: 26f), kann der Geltungsbereich

aber zumindest eingegrenzt werden. Mit Berlin als dem Ort, an dem der Autor ansässig ist und an dem die Daten erhoben wurden, sowie dem Jahr 2021, in dem die Arbeit fertiggestellt wurde, beschränkt sich der Geltungsbereich zunächst einmal auf die mitteleuropäische Großstadt im ersten Viertel des 21. Jahrhunderts. In diesem Zusammenhang muss auch nochmal betont werden, dass es sich bei der in Kapitel 5.2.3 ausformulierten und in Abbildung 36 zusammengefassten Theorie um eine gegenstandsbezogene Theorie handelt, die wie in Kapitel 4.1.1 erläutert, im Gegensatz zu Groß- bzw. Gesellschaftstheorien, keine gesellschaftliche Erklärung leistet und auch nicht anstrebt, sondern durch den Bezug auf den Forschungsgegenstand des Zufußgehens im Alter raumzeitlichen Restriktionen unterliegt.

Das bedeutet aber nicht zwingend, dass die Ergebnisse der Arbeit nicht auch auf Städte einer anderen Größenordnung, anderer Teile Europas und der Welt, andere Zeiten oder sogar andere Arten der Fortbewegung beziehungsweise Altersgruppen übertragbar sind. Anhand der vorliegenden Daten kann darüber aber nur gemutmaßt werden. Es bedarf weiterer Forschung und Erhebungen, um die Übertragbarkeit der Ergebnisse zu überprüfen und eventuell notwendige Anpassungen vorzunehmen. Während dafür ebenfalls ein qualitativ geprägtes Erhebungsdesign denkbar wäre, benötigt eine abschließende Beantwortung der Frage nach konkreten Ursachen und Auswirkungen der subjektiven Wahrnehmung und den daraus ableitbaren Maßnahmen auch unabhängig von Ort und Zeit ein quantitatives und repräsentatives Vorgehen.

6.3 Ausblick

Deffner (2004) überschreibt ihre Auseinandersetzung mit den Möglichkeiten und Anforderungen bei der Auswertung offener Interviews in den Planungswissenschaften mit der Frage nach der Perspektive. Sie unterscheidet dabei zwischen dem planerischen und dem sozialwissenschaftlichen Blick und suggeriert damit schon in der Überschrift eine gewisse Unvereinbarkeit beider Betrachtungsweisen. Eine ähnliche Unterscheidung findet sich auch bei Wilde (2016: 16), der die Forschung zur Planungspraxis der Forschung zur Lebenspraxis gegenüberstellt. Während Erstere dem planerischen Blick entspricht und sich vor allem mit der gebauten Umwelt und verkehrsinfrastrukturellen Maßnahmen auseinandersetzt, nimmt Letztere die sozialwissenschaftliche Perspektive ein und untersucht soziale Wirklichkeiten (ebd.: 16). Wilde (2014: 25) zufolge versäumt es die Forschung zur Lebenspraxis aber, die gewonnenen Erkenntnisse auf die Planungspraxis zu übertragen. Dementsprechend unterscheiden sich die beiden Betrachtungsweisen nicht nur im grundlegenden Erkenntnisinteresse, sondern auch hinsichtlich ihres Einflussbereichs. Die Forschung zur Lebenspraxis beziehungsweise die sozialwissenschaftliche Mobilitätsforschung ist bislang vor allem eine

akademische Disziplin, deren Einfluss auf die Planungspraxis und die Lebenswirklichkeit der Verkehrsteilnehmenden eher gering ist. Deutlich wird das auch im ernüchternden Fazit, das Knie (2016: 49) über 20 Jahre sozialwissenschaftliche Mobilitäts- und Verkehrsforschung zieht. Demnach ist es den Sozialwissenschaften trotz hilfreicher analytischer Beiträge nicht gelungen, die Dominanz technischer Betrachtungs- und Herangehensweisen zu brechen.

Mit den über das Begriffsverständnis, die Literaturrecherche und die Vorstudie hergeleiteten Forschungsfragen, dem auf der theoretischen Einordnung und Begriffsklärung aufbauenden theoretischen Rahmen, der methodologisch begründeten Empirie und der daraus entwickelten gegenstandsbezogenen Theorie, betrachtet die vorliegende Arbeit das Zufußgehen im Alter aus einer sozialwissenschaftlichen Perspektive heraus. Wie in Kapitel 2.2.3 dargelegt, verortet sich die Arbeit in der Forschung zur Lebenspraxis und steht, aufbauend auf den Arbeiten von unter anderem Canzler und Knie (1998), Ahrend (2002) und Schwedes et al. (2018), in der Tradition der sozialwissenschaftlichen Mobilitätsforschung. Sie ist damit vor allem als Diskussionsbeitrag zur Genese der vergleichsweise jungen Disziplin der sozialwissenschaftlichen Mobilitätsforschung zu verstehen. Sie stellt unter anderem die Unterscheidung zwischen dem individuellen und dem subjektiven Möglichkeitsraum, die Kombination aus dem Modell der soziologischen Erklärung und dem Konzept des subjektiven Raums sowie die identifizierten Interdependenzen subjektiver und objektiver Komponenten zur Debatte. Damit werden grundlegende Probleme der sozialwissenschaftlichen Mobilitätsforschung, wie beispielsweise das Fehlen einheitlicher und klarer Begrifflichkeiten (Schwedes et al. 2018: 1) oder die unzureichende theoretische Fundierung (Knie 2016: 49) adressiert und zugleich erste Anknüpfungspunkte für weiterführende Forschung geschaffen. Denkbar wäre es beispielsweise, den in Kapitel 3.3.2 formulierten theoretischen Rahmen auf andere Zielgruppen oder Arten der Fortbewegung anzuwenden, die in Abbildung 36 zusammengefasste gegenstandsbezogene Theorie quantitativ zu validieren oder deren Reichweite durch die Übertragung auf andere Kulturkreise oder raumstrukturelle Gegebenheiten auszuweiten.

Darüber hinaus zeigt die Arbeit aber auch Möglichkeiten auf, die Erkenntnisse einer sozialwissenschaftlichen Betrachtung für die Praxis nutzbar zu machen. Zunächst einmal wird mit Blick auf die Forschung zur Planungspraxis deutlich, welchen Mehrwert die theoretische Fundierung, die methodologische Auseinandersetzung und die Erhebung qualitativer Daten gegenüber einem rein quantitativen sowie theoretisch und methodologisch weitestgehend unreflektierten Vorgehen bieten. So liefert die Forschung zur Planungspraxis zwar wertvolle Erkenntnisse über das tatsächliche Verkehrsgeschehen und die physiologischen Grenzen des Zufußgehens im Alter, versäumt es aber, die zugrundeliegenden Motive und die

subjektive Ausgestaltung im Rahmen der zur Verfügung stehenden Möglichkeiten mitzuberücksichtigen. Somit können beide Forschungsstränge voneinander profitieren und schließen sich nicht gegenseitig aus, sondern ergänzen einander. Über die im theoretischen Rahmen enthaltene Unterscheidung zwischen individuellem und subjektivem Möglichkeitsraum, sowie der in der gegenstandsbezogenen Theorie ergänzten Gegenüberstellung der individuellen Situation und der Relevanzstruktur, lassen sich der planerische und der sozialwissenschaftliche Blick zu einer ganzheitlichen Betrachtung integrieren. Das zeigt, dass die Forschung zur Lebenspraxis beziehungsweise die sozialwissenschaftliche Mobilitätsforschung anschlussfähig an die Forschung zur Planungspraxis und dementsprechend relevant für die Planung ist. Zudem resultieren daraus weitere Anknüpfungspunkte für weiterführende Forschung. Denkbar wäre in diesem Zusammenhang zum Beispiel eine noch dezidiertere Betrachtung der Wechselwirkungen zwischen objektiven und subjektiven Komponenten oder die Ausarbeitung eines Evaluationskonzepts für bereits bestehende Maßnahmen beziehungsweise deren Umsetzung.

Zugleich eröffnen die soeben erläuterte integrierte Betrachtung auch neue Perspektiven für die traditionelle Verkehrsplanung. Denn der theoretische Rahmen, die gegenstandsbezogene Theorie und die darin erläuterten Zusammenhänge und Wechselwirkungen verdeutlichen, dass eine rein technische und auf verkehrsinfrastrukturelle Maßnahmen abzielende Betrachtung nicht ausreicht. Wie Knoflacher (1996: 137 ff) bereits in den 1990er Jahren angemerkt hat, genügt es insbesondere mit Blick auf das Zufußgehen nicht, das Fortkommen zu ermöglichen, sondern es müssen entsprechende Qualitäten geschaffen werden. Es ist nämlich nicht allein die Möglichkeit sich zu Fuß fortzubewegen, die darüber entscheidet, ob sich tatsächlich zu Fuß fortbewegt wird. Ein hohes Verkehrsaufkommen, zugesperrte Querungsstellen oder verbale Auseinandersetzungen mit anderen Verkehrsteilnehmenden bedeuten nicht zwangsweise, dass die Fortbewegung zu Fuß nicht möglich ist. Sie können sich aber negativ auf die Erfahrungen beim Zufußgehen auswirken und so die wahrgenommenen Möglichkeiten, sich zu Fuß fortzubewegen, beeinträchtigen. Eine Reduktion des MIV und eine konsequentere Sanktionierung von Verstößen gegen die Straßenverkehrsordnung wären Möglichkeiten zur Verbesserung der Qualitäten, die über rein verkehrsinfrastrukturelle Maßnahmen hinausgehen. Verschiedene Arten der Wissensvermittlung, um über die Möglichkeiten zu Fuß zu gehen zu informieren oder das Setzen von Anreizpunkten, um die Motivation sich zu Fuß fortzubewegen zu erhöhen, sind weitere Beispiele dafür, wie eine integrierte Betrachtung die Handlungsoptionen der Planung erweitern kann. In diesem Zusammenhang lassen sich auch wieder Anknüpfungspunkte für weiterführende Forschung identifizieren. Denkbar wäre es beispielsweise, den individuellen Möglichkeitsraum und die individuelle Situati-

on als Ansatzpunkt zur Operationalisierung der subjektiven Wahrnehmung für die Planungspraxis weiter zu vertiefen oder aufbauend auf den hier gewonnenen Erkenntnissen ein integriertes Planungskonzept für das Zuzußgehen im Alter auszuarbeiten. Letzteres würde zudem die Weiterentwicklung und Ergänzung der in Kapitel 5.3.3 abgeleiteten planerischen Konsequenzen erfordern. Denn diese sind lediglich als erste Beispiele zu verstehen, die veranschaulichen sollen, welche Maßnahmen sich aus der Operationalisierung der subjektiven Wahrnehmung ableiten lassen.

Inwieweit die Arbeit einen Beitrag zur Genese der sozialwissenschaftlichen Mobilitätsforschung leisten kann und ob sie zur weiterführenden Forschung anregt, hängt letzten Endes aber davon ab, ob sich die darin formulierten Gedanken und Ideen im wissenschaftlichen Diskurs bewähren. Gleiches gilt auch für den Einfluss auf die Planungspraxis. Noch entscheidender ist hier aber, dass ein entsprechendes Umdenken einsetzt. Dem stehen der Einzug neoliberaler Strömungen in Politik, Planung und Wirtschaft (Schwedes und Rammert 2020: 5), sowie der fehlende politische Wille zur Veränderung im Weg. Die Wissenschaft kann und muss neue Ideen entwickeln und damit Impulse im öffentlichen und politischen Diskurs setzen. Die Umsetzung und damit die Verantwortung liegt letztlich aber bei Politik und Planung, die mit ihren Entscheidungen über die Fortbewegungsmöglichkeiten von bislang benachteiligten Verkehrsteilnehmenden mitbestimmen. Gerade für ältere Zuzußgehende kann das weitreichende Konsequenzen haben, die die Möglichkeiten zur selbständigen Lebensführung und zur gesellschaftlichen Teilhabe betreffen.

Literaturverzeichnis

Adey, P. (2009): *Mobility*. New York: Routledge.

Ahrend, C. (2002): *Mobilitätsstrategien zehnjähriger Jungen und Mädchen als Grundlage städtischer Verkehrsplanung*. Münster: Waxmann.

Alheit, P. (1997): "Individuelle Modernisierung". Zur Logik biographischer Konstruktion in modernisierten modernen Gesellschaften. In: Hradil, S. (Hg.): *Differenz und Integration. die Zukunft moderner Gesellschaften; Verhandlungen des 28. Kongresses der Deutschen Gesellschaft für Soziologie in Dresden 1996*. Frankfurt a. M.: Campus Verlag, S. 941–951.

Amrhein, L. (2004): Die Bedeutung von Situations- und Handlungsmodellen für das Leben im Alter. In: Blüher, S. und Stosberg, M. (Hg.): *Neue Vergesellschaftungsformen des Alter(n)s*. 1. Aufl. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften, S. 53–86.

Amrhein, L.; Backes, G.M. (2007): Alter(n)sbilder und Diskurse des Alter(n)s. In: *Zeitschrift für Gerontologie und Geriatrie* 40 (2), S. 104–111.

Aner, K.; Richter, A.S. (2018): Biographie und Alter (n). In: Lutz, H., Schiebel, M. und Tuidier, E. (Hg.): *Handbuch Biographieforschung*. 2. Aufl. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften, S. 281–292.

Axhausen, K. (2008): Social networks, mobility biographies, and travel. survey challenges. In: *Environment and Planning B: Planning and design* 35 (6), S. 981–996.

Baltes, M.M. (1996): Produktives Leben im Alter: Die vielen Gesichter des Alters. Resümee und Perspektiven für die Zukunft. In: *Produktives Leben im Alter*, S. 393–408.

Baurmann, M. (2000): *Der Markt der Tugend. Recht und Moral in der liberalen Gesellschaft; eine soziologische Untersuchung*. Studienausg. der Aufl. von 1996. Tübingen: Mohr Siebeck.

Bean, C.E.; Kearns, R.; Collins, D. (2008): Exploring Social Mobilities. Narratives of Walking and Driving in Auckland, New Zealand. In: *Urban Studies* 45 (13), S. 2829–2848.

Beck, G. (1982): Der verhaltens- und entscheidungstheoretische Ansatz. Zur Kritik eines modernen Paradigmas in der Geographie. In: Sedlacek, P. (Hg.): *Kultur-/Sozialgeographie. Beiträge zu ihrer wissenschaftstheoretischen Grundlegung*. 1. Aufl. Paderborn [etc.]: Schöningh, S. 55–89.

- Becker, C.; Blessing-Kapelke, U. (2011): Empfehlungspapier für das körperliche Training zur Sturzprävention bei älteren, zu Hause lebenden Menschen. In: *Zeitschrift für Gerontologie und Geriatrie* 44 (2), S. 121–128.
- Berger, P.L.; Luckmann, T. (2016): Die gesellschaftliche Konstruktion der Wirklichkeit. Eine Theorie der Wissenssoziologie. 26. Auflage. Frankfurt am Main: Fischer Taschenbuch Verlag.
- Bergeron, J.; Paquette, S.; Poullaouec-Gonidec, P. (2014): Uncovering landscape values and micro-geographies of meanings with the go-along method. In: *Landscape and Urban Planning* 122, S. 108–121.
- Böhnisch, L. (2010): Alter, Altern und Soziale Arbeit—ein sozialisatorischer Bezugsrahmen. In: Aner, K. und Karl, U. (Hg.): Handbuch soziale Arbeit und Alter. 2. Aufl. Wiesbaden: Springer, S. 187–193.
- Bohnsack, R. (2003): Rekonstruktive Sozialforschung. Einführung in qualitative Methoden. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften.
- Bonazzi, G. (2014): Begrenzte Rationalität und Entscheidung: Herbert Simon und seine Schule. Geschichte des organisatorischen Denkens. Wiesbaden: Springer VS.
- Bourdieu, P. (2007): *Distinction. A social critique of the judgement of taste*. Reprint. Cambridge, Mass.: Harvard University Press.
- Bracher, T. (2016): Fahrrad- und Fußverkehr: Strukturen und Potentiale. In: Schwedes, O., Canzler, W. und Knie, A. (Hg.): Handbuch Verkehrspolitik. 2. Aufl. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften, S. 265–291.
- Brandes, I.; Walter, U. (2007): Gesundheit im Alter. Krankheitskosten und Kosteneffektivität von Prävention. In: *Zeitschrift für Gerontologie und Geriatrie* 40 (4), S. 217–225.
- Breitinger, F.; Protzak, J.; Wiczorek, R. (2015): Conceptualizing Everyday Mobility of Older People as Basis for the Development of a Pedestrian Assistance System. In: *Studies in health technology and informatics* 217, S. 935–940.
- Breitinger, F.; Wiczorek, R. (2018): Außerhäusliche Mobilität älterer Menschen als Voraussetzung für ein selbstbestimmtes Leben: ein technisches Assistenzsystem zur Unterstützung der Verkehrssicherheit. In: Burchhardt, A. und Uszkoreit, H. (Hg.): IT für soziale Inklusion. Digitalisierung - Künstliche Intelligenz - Zukunft für alle: De Gruyter Oldenbourg, S. 121–140.
- Breuer, F. (2010): Wissenschaftstheoretische Grundlagen qualitativer Methodik in der Psychologie. In: Mey, G. und Mruck, K. (Hg.): Handbuch qualitative

Forschung in der Psychologie. Band 1: Ansätze und Anwendungsfelder. 1. Aufl. Wiesbaden: Springer, S. 35–49.

Buchen, S.; Maier, M. (2008): Älterwerden neu denken. Interdisziplinäre Perspektiven auf den demografischen Wandel. In: Buchen, S. und Maier, M. (Hg.): Älterwerden neu denken. Interdisziplinäre Perspektiven auf den demographischen Wandel. 1. Aufl. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften, S. 7–27.

Buchler, J. (1950): Introduction. In: Peirce, C.S. und Buchler, J. (Hg.): *Philosophical Writings*. 1. Aufl. New York: Dover Pubns, S. IX–XVI.

Busch-Geertsema, A.; Lanzendorf, M.; Müggenburg, H.; Wilde, M. (2016): Mobilitätsforschung aus nachfrageorientierter Perspektive: Theorien, Erkenntnisse und Dynamiken des Verkehrshandelns. In: Schwedes, O., Canzler, W. und Knie, A. (Hg.): *Handbuch Verkehrspolitik*. 2. Aufl. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften, S. 755–779.

Canzler, W. (2013): Verkehr und Mobilität. In: Mau, S. und Schöneck, N.M. (Hg.): *Handwörterbuch zur Gesellschaft Deutschlands*. 2. Aufl. Wiesbaden: Springer Fachmedien, S. 922–935.

Canzler, W.; Knie, A. (1998): *Möglichkeitsräume. Grundrisse einer modernen Mobilitäts- und Verkehrspolitik*. Wien, Köln, Weimar: Böhlau.

Carnegie, M.A.; Bauman, A.; Marshall, A.L.; Mohsin, M.; Westley-Wise, V.; Booth, M.L. (2002): Perceptions of the physical environment, stage of change for physical activity, and walking among Australian adults. In: *Research quarterly for exercise and sport* 73 (2), S. 146–155.

Carpiano, R.M. (2009): Come take a walk with me. The “Go-Along” interview as a novel method for studying the implications of place for health and well-being. In: *Health & Place* 15 (1), S. 263–272.

Castrogiovanni, P.; Fadda, E.; Perboli, G.; Rizzo, A. (2020): Smartphone Data Classification Technique for Detecting the Usage of Public or Private Transportation Modes. In: *IEEE Access* 8, S. 58377–58391.

Charmaz, K. (2014): *Constructing Grounded Theory*. London: SAGE.

Charmaz, K.C. (2011): Den Standpunkt verändern: Methoden der konstruktivistischen Grounded Theory. In: Mey, G. und Mruck, K. (Hg.): *Grounded Theory Reader*. 2. Aufl. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften, S. 181–205.

Cirkel, M.; Juchelka, R. (2007): Gesundheit und Mobilität im Alter. In: *Public Health Forum* 3.

- Clarke, A.E. (2011): Von der Grounded-Theory-Methodologie zur Situationsanalyse. In: Mey, G. und Mruck, K. (Hg.): *Grounded Theory Reader*. 2. Aufl. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften, S. 207–229.
- Clarke, A.E. (2012): Situationsanalyse. *Grounded Theory nach dem Postmodern Turn*. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften.
- Coleman, J.S. (1991): *Handlungen und Handlungssysteme*. München: Oldenbourg.
- Cresswell, T. (2006): *On the move. Mobility in the modern western world*. New York: Taylor & Francis.
- Cresswell, T. (2010): Mobilities I. Catching up. In: *Progress in Human Geography* 35 (4), S. 550–558.
- Creswell, J.W. (2009): Mapping the field of mixed methods research. In: *Journal of mixed methods research* 3 (2), S. 95–108.
- Creswell, J.W. (2014): *A concise introduction to mixed methods research*. New York: Sage Publications.
- Dausien, B. (2004): Biografieforschung. Theoretische Perspektiven und methodologische Konzepte für eine re-konstruktive Geschlechterforschung. In: Becker, R. und Kortendiek, B. (Hg.): *Handbuch Frauen- und Geschlechterforschung. Theorie, Methoden, Empirie*. 1. Aufl. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften, S. 314–325.
- Dawe, A. (1970): The two sociologies. In: *British journal of Sociology* 21 (2), S. 207–218.
- Dawson, J.; Hillsdon, M.; Boller, I.; Foster, C. (2007a): Perceived barriers to walking in the neighborhood environment. A survey of middle-aged and older adults. In: *Journal of Aging and Physical Activity* 15 (3), S. 317–335.
- Dawson, J.; Hillsdon, M.; Boller, I.; Foster, C. (2007b): Perceived barriers to walking in the neighbourhood environment and change in physical activity levels over 12 months. In: *British journal of sports medicine* 41 (9), S. 562–568.
- Day, R. (2008): Local environments and older people's health. Dimensions from a comparative qualitative study in Scotland. In: *Health & Place* 14 (2), S. 299–312.
- Day, R. (2010): Environmental justice and older age. Consideration of a qualitative neighbourhood-based study. In: *Environment and Planning A: Economy and Space* 42 (11), S. 2658–2673.

Deffner, J. (2004): Mit der Brille der Planerin oder dem Blick der Soziologin? Über Möglichkeiten und Anforderungen bei der Auswertung offener Interviews in den Planungswissenschaften. Working Paper. Leibnizinstitut für raumbezogene Sozialforschung, Erkner. Institut für Regionalentwicklung und Strukturplanung.

Deffner, J. (2011): Fuß- und Radverkehr–Flexibel, modern und postfossil. In: Schwedes, O. (Hg.): Verkehrspolitik. Eine interdisziplinäre Einführung. 1. Aufl. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften, S. 361–387.

Denzin, N. (2012): Grounded theory and the politics of interpretation. In: Bryant, A. und Charmaz, K. (Hg.): The SAGE handbook of grounded theory. Paperback edition, reprinted. London: Sage Publications, S. 454–471.

Dilthey, W. (1979): Dilthey selected writings. Cambridge, Mass.: CUP Archive.

Dommes, A.; Cavallo, V. (2011): The role of perceptual, cognitive, and motor abilities in street-crossing decisions of young and older pedestrians. In: *Ophthalmic and physiological optics* 31 (3), S. 292–301.

Dommes, A.; Cavallo, V.; Dubuisson, J.-B.; Tournier, I.; Vienne, F. (2014): Crossing a two-way street. comparison of young and old pedestrians. In: *Journal of safety research* 50, S. 27–34.

Dommes, A.; Cavallo, V.; Oxley, J. (2013): Functional declines as predictors of risky street-crossing decisions in older pedestrians. In: *Accident Analysis & Prevention* 59, S. 135–143.

Donoghue, O.A.; Dooley, C.; Kenny, R.A. (2016): Usual and dual-task walking speed. implications for pedestrians crossing the road. In: *Journal of aging and health* 28 (5), S. 850–862.

Doyle, L.; Brady, A.-M.; Byrne, G. (2009): An overview of mixed methods research. In: *Journal of research in nursing* 14 (2), S. 175–185.

Dreyer, A.; Menzel, A.; Endreß, M. (2010): Wandertourismus. Kundengruppen, Destinationsmarketing, Gesundheitsaspekte. München: Oldenbourg Verlag.

Duckwitz, A.; Funk, W.; Schliebs, C. (2021): Zielgruppengerechte Ansprache in der Verkehrssicherheitskommunikation über Influencer in den sozialen Medien. Forschungsstand und Handlungsempfehlungen. Hg. v. Bundesanstalt für Straßenwesen. Institut für Informationswissenschaft Technische Hochschule Köln. Bergisch Gladbach.

Dunbar, G. (2012): The relative risk of nearside accidents is high for the youngest and oldest pedestrians. In: *Accident Analysis & Prevention* 45, S. 517–521.

- Dunbar, G.; Holland, C.A.; Maylor, E.A. (2004): Older pedestrians. A critical review of the literature. Hg. v. Department of Transport London. University of Warwick. London.
- Dünkel, F.; Schmidt, K. (2018): Evidenzorientierte Kriminalprävention im Bereich der Stadtplanung. Zur Anwendung kriminalpräventiver Erkenntnisse in der städtebaulichen Praxis. In: Walsh, M., Pniewski, B., Kober, M. und Armbrorst, A. (Hg.): Evidenzorientierte Kriminalprävention in Deutschland. Ein Leitfaden für Politik und Praxis. 1. Aufl. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften, S. 743–757.
- Eggenberger, P.; Tomovic, S.; Münzer, T.; Bruin, E. (2017): Older adults must hurry at pedestrian lights! A cross-sectional analysis of preferred and fast walking speed under single-and dual-task conditions. In: *PLoS one* 12 (7), e0182180.
- Einstein, A. (2009): Über die spezielle und die allgemeine Relativitätstheorie. 24. Aufl.: Springer Berlin Heidelberg.
- Einstein, A. (2012): Foreword. In: Jammer, M. (Hg.): Concepts of space. The history of theories of space in physics. 3rd, enl. ed. Mineola, NY: Dover Publications, S. xiii–xvii.
- Einstein, A.; Infeld, L.; Preusser, W. (1989): Die Evolution der Physik. Reinbek bei Hamburg: Rowohlt.
- El-Mafaalani, A. (2012): BildungsaufsteigerInnen aus benachteiligten Milieus. Habitustransformation und soziale Mobilität bei Einheimischen und Türkeistämmigen. 1. Aufl. Wiesbaden: Springer-Verlag.
- Engeln, A. (2001): Ältere Menschen im öffentlichen Verkehr. In: Flade, A., Limbourg, M. und Schlag, B. (Hg.): Mobilität älterer Menschen. 1. Aufl. Wiesbaden: Springer, S. 69–84.
- Ernst, S. (2004): Angewandter "Methodenmix"? Gruppendiskussionen und schriftliche Befragungen am Beispiel eines Vorstudienmodells in der Hochschulevaluation. In: *Forum Qualitative Sozialforschung* 5 (2), S. 20–47.
- Esser, H. (1987): Zum Verhältnis von qualitativen und quantitativen Methoden in der Sozialforschung, oder. Über den Nutzen methodologischer Regeln bei der Diskussion von Scheinkontroversen. In: Voges, W. (Hg.): Methoden der Biographie- und Lebenslaufforschung. 1. Aufl. Opladen: Leske + Budrich, S. 87–101.
- Esser, H. (1991): Die Rationalität des Alltagshandelns. In: *Zeitschrift für Soziologie* 20 (6), S. 430–445.

Esser, H. (1997): Die "Definition" der Situation und die Rationalität des Handelns. In: Meleghy, T., Niedenzu, H.-J., Preglau, M., Traxler, F. und Schmeikal, B. (Hg.): *Soziologie im Konzert der Wissenschaften. Zur Identität einer Disziplin*. 1. Aufl. Opladen: Westdeutscher Verlag, S. 69–90.

Esser, H. (1999): *Soziologie. Allgemeine Grundlagen*. 3. Aufl. Frankfurt/M.: Campus-Verl.

Esser, H. (2002a): *Die Konstruktion der Gesellschaft*. 1. Aufl. Frankfurt/Main: Campus-Verl.

Esser, H. (2002b): In guten wie in schlechten Tagen? In: *KZfSS Kölner Zeitschrift für Soziologie und Sozialpsychologie* 54 (1), S. 27–63.

Esser, H. (2002c): *Sinn und Kultur*. 1. Aufl. Frankfurt/Main: Campus-Verl.

Esser, H. (2002d): *Situationslogik und Handeln*. 1. Aufl. Frankfurt/Main: Campus-Verl.

Esser, H. (2005a): *Affektuelles Handeln. Emotionen und das Modell der Frame-Selektion*. Sonderforschungsbereich 504. Hochschule Mannheim, Mannheim. Lehrstuhl für Soziologie und Wissenschaftslehre.

Esser, H. (2005b): Die Rationalität der Werte. Die Typen des Handelns und das Modell der soziologischen Erklärung. In: Albert, G., Bienfait, A., Sigmund, S. und Wendt, C. (Hg.): *Das Weber-Paradigma. Studien zur Weiterentwicklung von Max Webers Forschungsprogramm*. 1. Aufl. Tübingen: Mohr Siebeck.

Esser, H. (2005c): *Rationalität und Bindung. Das Modell der Frame-Selektion und die Erklärung des normativen Handelns*. Sonderforschungsbereich 504. Hochschule Mannheim, Mannheim. Lehrstuhl für Soziologie und Wissenschaftslehre.

Esser, H. (2006): Eines für alle(s)? In: *KZfSS Kölner Zeitschrift für Soziologie und Sozialpsychologie* 58 (2), S. 352–363.

Esser, H. (2010): *Sinn, Kultur, Verstehen und das Modell der soziologischen Erklärung*. In: Wohlrab-Sahr, M. (Hg.): *Kultursoziologie*. 1. Aufl. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften, S. 309–335.

Etzrodt, C. (2003): *Sozialwissenschaftliche Handlungstheorien. Eine Einführung*. 1. Aufl. Konstanz: UVK Verl.-Ges.

Etzrodt, C. (2006): *Handeln, soziales Handeln und Handlungstypen bei Weber und Esser unter Berücksichtigung ihrer unterschiedlichen methodologischen Ausrichtung*. In: Greshoff, R. und Schimank, U. (Hg.): *Integrative*

- Sozialtheorie? Esser—Luhmann—Weber. Esser-Luhmann-Weber. 1. Aufl. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften, S. 259–288.
- Evans, J.; Jones, P. (2011): The walking interview. *Methodology, mobility and place*. In: *Applied Geography* 31 (2), S. 849–858.
- Fietkau, J.; Kötteritzsch, A.; Koch, M. (2016): Smarte Städtebauliche Objekte zur Erhöhung der Teilhabe von Senioren. Workshopbeiträge. Universität der Bundeswehr München, München. Forschungsgruppe Kooperationsysteme.
- Findl, R. (2006): Ein Schritt auf dem Weg zu einem verbesserten Methodenmix in der empirischen Sozialforschung. Dissertation. Universität Regensburg, Regensburg. Philosophischen Fakultät II.
- Fischer, W.; Kohli, M. (1987): Biographieforschung. In: Voges, W. (Hg.): *Methoden der Biographie- und Lebenslaufforschung*. 1. Aufl. Opladen: Leske + Budrich, S. 25–49.
- Fitzek, H. (2010): Morphologische Beschreibung. In: Mey, G. und Mruck, K. (Hg.): *Handbuch qualitative Forschung in der Psychologie*. Band 1: Ansätze und Anwendungsfelder. 1. Aufl. Wiesbaden: Springer, S. 692–706.
- Flick, U. (1996): *Psychologie des technisierten Alltags. Soziale Konstruktion und Repräsentation technischen Wandels in verschiedenen kulturellen Kontexten*. 1. Aufl. Opladen: Westdeutscher Verlag.
- Follmer, R.; Gruschwitz, D.; Jesske, B.; Quandt, S.; Lenz, B.; Nobis, C. et al. (2010): *Mobilität in Deutschland 2008. Ergebnisbericht*. 1. Aufl. Bonn.
- Foucault, M. (1993): *Technologien des Selbst*. In: Foucault, M., Martin, L.H., Gutman, H. und Hutton, P.H. (Hg.): *Technologien des Selbst*. Frankfurt/M.: Fischer, S. 24–62.
- Foucault, M. (2002): *The order of things. An archaeology of the human sciences*. London, New York: Routledge.
- Foucault, M. (2004): *Archaeology of knowledge*. 3. Aufl. London: Routledge.
- Foucault, M. (2005): *Dits et Ecrits. Schriften*. Frankfurt a.M.: Suhrkamp.
- Franke, S. (2001): *Car Sharing. Vom Ökoprojekt zur Dienstleistung*. 1. Aufl. Berlin: edition sigma.
- Friedrichs, J. (1990): *Methoden empirischer sozialforschung*. 1. Aufl. Wiesbaden: Springer-Verlag.
- Fröhlich, G. (2003): Kontrolle durch Konkurrenz und Kritik? Das »wissenschaftliche Feld« bei Pierre Bourdieu. In: Rehbein, B., Saalman, G. und

Schwengel, H. (Hg.): Pierre Bourdieus Theorie des Sozialen. 1. Aufl. Konstanz: UVK Verl.-Ges, S. 117–129.

Gabriel, G. (2019): Grundprobleme der Erkenntnistheorie. Von Descartes zu Wittgenstein. 1. Aufl. Stuttgart: UTB GmbH.

Gagliardi, C.; Spazzafumo, L.; Marcellini, F.; Mollenkopf, H.; Ruopilla, I.; Tacken, M.; Szenann, Z. (2007): The outdoor mobility and leisure activities of older people in five European countries. In: *Ageing and Society* 27 (05), S. 683–700.

Garcia, C.M.; Eisenberg, M.E.; Frerich, E.A.; Lechner, K.E.; Lust, K. (2012): Conducting Go-Along Interviews to Understand Context and Promote Health. In: *Qual Health Research* 22 (10), S. 1395–1403.

Garfinkel, H. (1964): Studies of the routine grounds of everyday activities. In: *Social problems* 11 (3), S. 225–250.

Garfinkel, H. (2002): Ethnomethodology's program. Working out Durkheim's aphorism. Oxford: Rowman & Littlefield Publishers.

Gasterstädt, J. (2019): Der Komplexität begegnen und Inklusion steuern. Eine Situationsanalyse zur Umsetzung von Artikel 24 der UN-BRK in Deutschland. 1. Aufl. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften.

Gather, M.; Kagermeier, A.; Lanzendorf, M. (2008): Geographische Mobilitäts- und Verkehrsforschung. 1. Aufl. Berlin: Borntraeger.

Gegenfurtner, K.R. (2011): Gehirn und Wahrnehmung. Eine Einführung. 2. Aufl. Frankfurt am Main: Fischer.

Geißler, R. (2014): Soziale Mobilität. In: Geißler, R. (Hg.): Die Sozialstruktur Deutschlands. 7. Aufl. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften, S. 311–332.

Geraghty, J.; Holland, C.; Rochelle, K. (2016): Examining links between cognitive markers, movement initiation and change, and pedestrian safety in older adults. In: *Accident Analysis & Prevention* 89, S. 151–159.

Gerike, R. (2004): Wie kann das Leitbild nachhaltiger Verkehrsentwicklung konkretisiert werden? Dissertation. Technischen Universität Dresden, Dresden. Fakultät Verkehrswissenschaften.

Gibson, J.J. (2002): A theory of direct visual perception. In: Noë, A., Thompson, E. und Thompson, E.T. (Hg.): Vision and mind. Selected readings in the philosophy of perception. 1. Aufl. Cambridge, Mass., London: MIT Press, S. 77–90.

Giddens, A. (1997): Die Konstitution der Gesellschaft. Grundzüge einer Theorie der Strukturierung. 3. Aufl. Frankfurt/Main: Campus-Verl.

Gipp, C.; Nienaber, P.; Schiffhorst, G. (2014): Mobilitätsoptionen Älterer im ländlichen Raum. Hg. v. ADAC e.V. IGES Institut GmbH. Berlin.

Glaser, B.G. (1978): Theoretical Sensitivity. Advances in the Methodology of Grounded Theory. 1. Aufl. Mill Valley: Sociology press.

Glaser, B.G. (1992): Basics of grounded theory analysis. Emergence vs forcing. 1. Aufl.: Sociology press.

Glaser, B.G.; Strauss, A.L. (1967): The discovery of grounded theory. Strategies for qualitative research. 1. Aufl. New Brunswick [N.J.], London: AldineTransaction.

Gläser, J.; Laudel, G. (2010): Experteninterviews und qualitative Inhaltsanalyse. 3. Aufl. Wiesbaden: Springer-Verlag.

Göckenjan, G. (2010): Altersbilder in der Geschichte. In: Aner, K. und Karl, U. (Hg.): Handbuch soziale Arbeit und Alter. 2. Aufl. Wiesbaden: Springer, S. 403–413.

Golledge, R.G. (1997): Spatial behavior: A geographic perspective. 1. Aufl. New York: Guilford Press.

Granacher, U.; Muehlbauer, T.; Gschwind, Y.J.; Pfenninger, B.; Kressig, R.W. (2014): Diagnostik und Training von Kraft und Gleichgewicht zur Sturzprävention im Alter. In: *Zeitschrift für Gerontologie und Geriatrie* 47 (6), S. 513–526.

Grant, T.L.; Edwards, N.; Sveistrup, H.; Andrew, C.; Egan, M. (2010): Neighborhood walkability: older people's perspectives from four neighborhoods in Ottawa, Canada. In: *Journal of Aging and Physical Activity* 18 (3), S. 293–312.

Greshoff, R.; Schimank, U. (2006): Einleitung. Integrative Sozialtheorie. In: Greshoff, R. und Schimank, U. (Hg.): Integrative Sozialtheorie? Esser—Luhmann—Weber. Esser-Luhmann-Weber. 1. Aufl. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften, S. 7–12.

Gschwind, Y.J.; Pfenninger, B. (2013): Training zur Sturzprävention. Manual für Kraft- und Gleichgewichtstraining zur Sturzprävention im Alter. Hg. v. bfu – Beratungsstelle für Unfallverhütung. bfu – Beratungsstelle für Unfallverhütung.

Gutzmer, P.; Todsén, E.C. (2021): Mobilität für morgen. notwendig, herausfordernd, machbar. In: Siebenpfeiffer, W. (Hg.): Mobilität der Zukunft. Intermodale Verkehrskonzepte. 1. Aufl. Wiesbaden: Springer Vieweg, S. 3–16.

- Habscheid, S. (2000): Das „Mikro-Makro-Problem“ in der Gesprächsforschung. In: *Gesprächsforschung–Online-Zeitschrift zur verbalen Interaktion* 2000 (1), S. 125–148.
- Häder, M. (2010): Empirische Sozialforschung. 4. Aufl. Wiesbaden: Springer.
- Hagemeister, C.; Tegen-Klebingat, A. (2011): Fahrgewohnheiten älterer Radfahrerinnen und Radfahrer. 1. Aufl. Köln: TÜV Media.
- Hägerstraand, T. (1970): What about people in regional science? In: *Papers in regional science* 24 (1), S. 7–24.
- Hahnekamp, M. (2013): Die Sozialwissenschaftliche Perspektive. eAQUA Working Papers. Universität Heidelberg, Heidelberg.
- Haig, B.D. (1995): Grounded theory as scientific method. In: *Philosophy of education* 28 (1), S. 1–11.
- Hanson, W.E.; Creswell, J.W.; Clark, V.L.P.; Petska, K.S.; Creswell, J.D. (2005): Mixed methods research designs in counseling psychology. In: *Journal of counseling psychology* 52 (2), S. 224.
- Hefter, T.; Götz, K. (2013): Mobilität älterer Menschen. State of the Art und Schlussfolgerungen für das Projekt COMPAGNO. Hg. v. Institut für sozial-ökologische Forschung. Institut für sozial-ökologische Forschung. Frankfurt a.M.
- Hesse-Biber, S. (2010): Qualitative approaches to mixed methods practice. In: *Qualitative inquiry* 16 (6), S. 455–468.
- Hillnhütter, H. (2016): Pedestrian Access to Public Transport. Dissertation. University of Stavanger, Stavanger. Faculty of Science and Technology.
- Hirsch, T.; Lampe, J.; Michalk, K.; Röder, L.; Munsch, K.; Marquardt, J. (2019): Subjektive Gangsicherheit im Alter. In: *Zeitschrift für Gerontologie und Geriatrie* 52 (1), S. 17–22.
- Hirschauer, S. (2014): Intersituativität. Teleinteraktionen und Koaktivitäten jenseits von Mikro und Makro. In: *Zeitschrift für Soziologie*, S. 109–133.
- Hoffmann-Wagner, K.; Jostes, G. (2021): Inklusion, Demografischer Wandel und Barrierefreiheit–Definitionen und Grundlagen. In: Hoffmann-Wagner, K. und Jostes, G. (Hg.): Barrierefreie Events. Grundlagen und praktische Tipps zur Planung und Durchführung. 1. Aufl.: Springer, S. 7–17.

Holte, H. (2021): SENIORWALK. Ältere Fußgänger und Fußgängerinnen-Voraussetzungen einer problemfreien und sicheren Verkehrsteilnahme aus psychologischer Sicht. Bergisch Gladbach: Schuenemann Verlag.

Holzapfel, H. (2012): Urbanismus und Verkehr. Bausteine für Architekten, Stadt- und Verkehrsplaner. 1. Aufl. Wiesbaden: Vieweg+Teubner.

Holz-Rau, C.; Scheiner, J. (2015): Mobilitätsbiografien und Mobilitätssozialisation: Neue Zugänge zu einem alten Thema. In: Scheiner, J. und Holz-Rau, C. (Hg.): Räumliche Mobilität und Lebenslauf. Studien zu Mobilitätsbiographien und Mobilitätssozialisation. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften, S. 3–22.

Homans, G.C. (2013): Grundlegende soziale Prozesse. In: Homans, G.C. (Hg.): Grundfragen soziologischer Theorie. Reprint 1. Auflage. Wiesbaden: Springer, S. 59–105.

Houben, D. (2018): Von Ko-Präsenz zu Ko-Referenz–Das Erbe Erving Goffmans im Zeitalter digitalisierter Interaktion. In: Klemm, M. und Staples, R. (Hg.): Leib und Netz. Sozialität zwischen Verkörperung und Virtualisierung. 1. Aufl. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften, S. 3–20.

Ingold, T. (2011): Being alive. Essays on movement, knowledge and description. 1. Aufl. New York: Routledge.

Jachmann, J. (2017): Sensualistische Tendenzen in der französischen Architekturtheorie des späten 18. Jahrhunderts. Online verfügbar unter <http://popups.ulg.ac.be/0774-7136/index.php?id=558>; 2.1.2018, zuletzt geprüft am 05.05.2020.

Jarass, J. (2012): Wohnstandortpräferenzen und Mobilitätsverhalten. Wiesbaden: Vs Verlag F R Sozialwissenschaften.

Johnson, R.B.; Onwuegbuzie, A.J. (2004): Mixed methods research: A research paradigm whose time has come. In: *Educational researcher* 33 (7), S. 14–26.

Jones, P.; Bunce, G.; Evans, J.; Gibbs, H.; Hein, J.R. (2008): Exploring space and place with walking interviews. In: *Journal of research practice* 4 (2).

Juhos, B. (1971): Formen des Positivismus. In: *Zeitschrift für allgemeine Wissenschaftstheorie* 2 (1), S. 27–62.

Kade, S. (1994): Individualisierung und Älterwerden. Der paradoxe Weg in die Moderne. In: Kade, S. (Hg.): Individualisierung und Älterwerden. 1. Aufl. Bad Heilbrunn: Klinkhardt, S. 17–44.

- Kaeser, U. (2011): Aeltere Menschen als Fussgaenger und Radfahrer. Potentiale und Risiken von Smart Modes. In: *Applied research in psychology and evaluation* (5), S. 115–125.
- Kant, I. (2011): Kritik der reinen Vernunft. Berlin: De Gruyter.
- Kaufmann-Hayoz, R. (1989): Entwicklung der Wahrnehmung. In: Keller, H. (Hg.): *Handbuch der Kleinkindforschung*. 1. Aufl. Berlin, Heidelberg: Springer, S. 401–418.
- Kelle, U. (2008): Die Integration qualitativer und quantitativer Methoden in der empirischen Sozialforschung. 2. Aufl. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften.
- Kelle, U. (2014): Mixed methods. In: Baur, N. und Blasius, J. (Hg.): *Handbuch Methoden der empirischen Sozialforschung*: Springer, S. 153–166.
- Keller, R.; Diaz-Bone, R.; Strübing, J. (2013): Symposium: Situationsanalyse. In: *Zeitschrift für Diskursforschung* 1 (2), S. 182–200.
- Kemen, J. (2016): Mobilität und Gesundheit. Einfluss der Verkehrsmittelnutzung auf die Gesundheit Berufstätiger. 1. Aufl. Wiesbaden: Springer Spektrum.
- Kinney, P. (2017): Walking interviews. In: *Social research update* (67), S. 1–4.
- Kisser, R. (2009): Sicherheit im hohen Alter. In: Hörl, J., Kolland, F. und Majsce, G. (Hg.): *Hochaltrige in Österreich. Eine Bestandsaufnahme*. 2. Aufl. Wien: Bundesministerium für Soziales und Konsumentenschutz, S. 124–139.
- Knie, A. (2014): Vom Raumbedarf der Moderne und dem Versuch, diesen zu vermessen. In: Schelewsky, M., Jonuschat, H. und Stephan, K. (Hg.): *Smartphones unterstützen die Mobilitätsforschung. Neue Einblicke in das Mobilitätsverhalten durch Wege-Tracking*. 1. Aufl. Wiesbaden: Springer Vieweg, S. 1–3.
- Knie, A. (2016): Sozialwissenschaftliche Mobilitäts- und Verkehrsforschung: Ergebnisse und Probleme. In: Schwedes, O., Canzler, W. und Knie, A. (Hg.): *Handbuch Verkehrspolitik*. 2. Aufl. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften, S. 33–52.
- Knoflacher, H. (1996): Zur Harmonie von Stadt und Verkehr. Freiheit vom Zwang zum Autofahren. 2. Aufl. Wien: Böhlau Verlag.
- Knorr-Cetina, K. (1989): Spielarten des Konstruktivismus. Einige Notizen und Anmerkungen. In: *Soziale Welt* 40 (H. 1/2), S. 86–96.

Kohli, M. (2000): Altersgrenzen als gesellschaftliches Regulativ individueller Lebensgestaltung: ein Anachronismus? In: *Zeitschrift für Gerontologie und Geriatrie* 33 (1), 15-23.

Kohli, M. (2013): Alter und Altern der Gesellschaft. In: Schäfers, B. und Zapf, W. (Hg.): *Handwörterbuch zur Gesellschaft Deutschlands*. 2. Aufl.: Leske + Budrich, S. 11–24.

Kramer, C. (2005): Zeit für Mobilität: räumliche Disparitäten der individuellen Zeitverwendung für Mobilität in Deutschland. 1. Aufl.: Franz Steiner Verlag.

Kramer, C.; Pfaffenbach, C. (2007): Alt werden und jung bleiben. Die Region München als Lebensmittelpunkt zukünftiger Senioren? In: *Raumforsch Raumordnung* 65 (5), S. 393–406.

Kramer, C.; Pfaffenbach, C. (2011): Junge Alte als neue „Urbaniten“? Mobilitätstrends der Generation 50plus. *Mobilitätstrends der Generation 50plus*. In: *Raumforsch Raumordn* 69 (2), S. 79–90.

Krüger, H.-H.; Marotzki, W. (2006): *Handbuch erziehungswissenschaftliche Biographieforschung*. 2., überarbeitete und aktualisierte Aufl. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften.

Kruse, A. (2000): Zeit, Biographie und Lebenslauf. In: *Zeitschrift für Gerontologie und Geriatrie* 33 (1), 90-97.

Kruse, A.; Gaber, E.; Heuft, G.; Oster, P.; Re, S.; Schulz-Nieswandt, F. (2002): Themenheft 10. "Gesundheit im Alter". Hg. v. Gesundheitsberichterstattung des Bundes. Berlin.

Kruse, V. (2008): *Geschichte der Soziologie*. 1. Aufl. Konstanz: UVK-Verl.-Ges.

Kuckartz, U. (2014): *Mixed Methods. Methodologie, Forschungsdesigns und Analyseverfahren*. 1. Aufl. Wiesbaden: Springer-Verlag.

Kühl, J. (2016): Walking Interviews als Methode zur Erhebung alltäglicher Raumproduktionen. In: *Europa Regional* 23 (2), S. 35–48.

Kusenbach, M. (2003): Street phenomenology. The go-along as ethnographic research tool. In: *Ethnography* 4 (3), S. 455–485.

Lachapelle, U.; Cloutier, M.-S. (2017): On the complexity of finishing a crossing on time. Elderly pedestrians, timing and cycling infrastructure. In: *Transportation Research Part A: Policy and Practice* 96, S. 54–63.

Lamnek, S. (2005): Gruppendiskussion. Theorie und Praxis. 2. überarbeitete Auflage. Stuttgart: UTB GmbH.

Lanzendorf, M. (2003): Mobility biographies. A new perspective for understanding travel behaviour. Conference Paper. 10th International Conference on Travel Behaviour Research, Luzern.

Lefebvre, H. (2007): The production of space. Oxford: Blackwell.

Leibniz, G.W. (1996): Philosophische Werke/Hauptschriften zur Grundlegung der Philosophie Systems. Teil I: Schriften zur Logik und Methodenlehre, zur Mathematik, zur Phoronomie und Dynamik, zur geschichtlichen Stellung des Systems und zur Biologie und Entwicklungsgeschichte. 4. Aufl. Hamburg: Felix Meiner Verlag.

Lempert, L.B. (2012): Asking questions of the data. Memo writing in the grounded theory. In: Bryant, A. und Charmaz, K. (Hg.): The SAGE handbook of grounded theory. Paperback edition, reprinted. London: Sage Publications, S. 245–264.

Lenz, G. (2000): Constructive Psychotherapy. In: Stumm, G. und Pritz, A. (Hg.): Wörterbuch der Psychotherapie. 2. Aufl. Wien: Springer, S. 114.

Limbourg, M. (1999): Mobilität im Alter. Probleme und Perspektiven. Universität GH Essen. Essen.

Limbourg, M.; Matern, S. (2009): Erleben, Verhalten und Sicherheit älterer Menschen im Straßenverkehr. Eine qualitative und quantitative Untersuchung (MOBIAL). 1. Aufl. Köln: TÜV Media.

Lindelöw, D. (2016): Walking as a transport mode. Examining the role of pre-conditions, planning aspects and personal traits for the urban pedestrian. Dissertation. Lund University, Lund. Faculty of Engineering.

Lipphardt, A. (2015): Kein Zugang zum Backstage-Bereich? Methodologische Überlegungen zu biographischen Interviews mit hochmobilen Künstlerinnen und Künstlern. In: Scheiner, J. und Holz-Rau, C. (Hg.): Räumliche Mobilität und Lebenslauf. Studien zu Mobilitätsbiographien und Mobilitätssozialisation. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften, S. 57–76.

Lockett, D.; Willis, A.; Edwards, N. (2005): Through seniors' eyes. An exploratory qualitative study to identify environmental barriers to and facilitators of walking. In: *CJNR (Canadian Journal of Nursing Research)* 37 (3), S. 48–65.

- Loo, B.P.Y.; Tsui, K.L. (2016): Contributory factors to critically wrong road-crossing judgements among older people. An integrated research study. In: *Hong Kong journal of emergency medicine* 23 (1), S. 13–24.
- Lord, S.R.; Sherrington, C.; Menz, H.B.; Close, J.C.T. (2007): Falls in older people. Risk factors and strategies for prevention. Cambridge, Mass.: Cambridge University Press.
- Loukaitou-Sideris, A. (2006): Is it safe to walk? Neighborhood safety and security considerations and their effects on walking. In: *Journal of Planning Literature* 20 (3), S. 219–232.
- Lovejoy, C.O. (1988): Evolution of human walking. In: *Scientific American* 259 (5), S. 118–125.
- Löw, M. (2017): Raumsoziologie. 9. Auflage, Originalausgabe. Frankfurt am Main: Suhrkamp.
- Löw, M.; Steets, S.; Stoetzer, S. (2008): Einführung in die Stadt- und Raumsoziologie. 2., aktualisierte Aufl. Opladen, Farmington Hills: Budrich.
- Luckmann, T. (1992): Theorie des sozialen Handelns. 1. Aufl. Berlin: De Gruyter.
- Lüdders, L. (2017): Qualitative Methoden und Methodenmix. Ein Handbuch für Studium und Berufspraxis. 1. Aufl. Norderstedt: BoD–Books on Demand.
- Lüdtke, N. (2008): Intersubjektivität bei Schütz oder. Ist die Frage nach dem Anderen aus der Phänomenologie entlassen? In: Raab, J., Dreher, J., Pfadenhauer, M., Schnettler, B. und Stegmaier, P. (Hg.): Phänomenologie und Soziologie. Theoretische Positionen, aktuelle Problemfelder und empirische Sozialforschung. 1. Aufl. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften, S. 187–197.
- Lund, H. (2003): Testing the claims of new urbanism. Local access, pedestrian travel, and neighboring behaviors. In: *Journal of the American Planning Association* 69 (4), S. 414–429.
- Lutz, H.; Schiebel, M.; Tuijder, E. (2018): Einleitung. Ein Handbuch der Biographieforschung. In: Lutz, H., Schiebel, M. und Tuijder, E. (Hg.): Handbuch Biographieforschung. 2. Aufl. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften, S. 1–8.
- Macauley, D. (2000): Walking the city. An essay on peripatetic practices and politics. In: *Capitalism Nature Socialism* 11 (4), S. 3–43.
- Mack, B.; Tampe-Mai, K. (2012): Konzeption, Diskussionsleitfaden und Stimuli einer Fokusgruppe am Beispiel eines BMU-Projekts zur Entwicklung von

Smart Meter Interfaces und begleitenden einführenden Maßnahmen zur optimalen Förderung des Stromsparens im Haushalt. In: Schulz, M. und Mack, B. (Hg.): Fokusgruppen in der empirischen Sozialwissenschaft. 1. Aufl. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften, S. 66–87.

Mader, W. (1994): Emotionalität und Individualität im Alter. Biographische Aspekte des Alterns. In: *Individualisierung und Älterwerden*, S. 95–114.

Mai, J. (2021): Altersabhängiger Einfluss des SYNTAX-Scores auf die langfristige Mortalität nach PCI. Dissertation. Ludwig-Maximilians-Universität zu München, München. Klinik der Ludwig-Maximilians-Universität München.

Martini, F. (1962): Von der Aufklärung zum Sturm und Drang 1700–1775. In: Newald, R., Flemming, W., Martini, F., Rasch, W. und Baumgart, W. (Hg.): *Geschichte der deutschen Literatur vom Humanismus bis zu Goethes Tod (1490–1832)*. 2. Aufl. Wiesbaden: Springer, S. 405–463.

Mayring, P. (2015): *Qualitative Inhaltsanalyse. Grundlagen und Techniken*. 12., überarb. Aufl. Weinheim, Basel: Beltz Verlag.

Mead, G.H. (1967): *The Philosophy of the Act*. Edited with Introduction by Charles W. Morris in Collaboration with John M. Brewster, Albert M. Dunham and David L. Miller. 6. Aufl. Chicago & London: The University of Chicago Press.

Mead, G.H. (1995): *Geist, Identität und Gesellschaft. Aus der Sicht des Sozialbehaviorismus*. 10. Auflage. Frankfurt am Main: Suhrkamp.

Mensching, G. (2015): *Sensualismus/Materialismus*. In: Thoma, H. (Hg.): *Handbuch Europäische Aufklärung. Begriffe, Konzepte, Wirkung*. 1. Aufl. Weimar: Metzler, S. 475–484.

Merton, R.K. (1968): *Social theory and social structure*. 1. Aufl. New York: Simon and Schuster.

Mey, G.; Mruck, K. (2010): *Grounded-Theory-Methodologie*. In: Mey, G. und Mruck, K. (Hg.): *Handbuch qualitative Forschung in der Psychologie. Band 1: Ansätze und Anwendungsfelder*. 1. Aufl. Wiesbaden: Springer, S. 614–625.

Mey, G.; Mruck, K. (2011): *Grounded-Theory-Methodologie. Entwicklung, Stand, Perspektiven*. In: Mey, G. und Mruck, K. (Hg.): *Grounded Theory Reader*. 2. Aufl. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften, S. 11–48.

Michael, Y.L.; Green, M.K.; Farquhar, S.A. (2006): *Neighborhood design and active aging*. In: *Health & Place* 12 (4), S. 734–740.

- Middleton, J. (2010): Sense and the city. Exploring the embodied geographies of urban walking. In: *Social & Cultural Geography* 11 (6), S. 575–596.
- Miebach, B. (2010): Soziologische Handlungstheorie. Eine Einführung. 3., aktualisierte Aufl. Wiesbaden: VS, Verl. für Sozialwiss.
- Miller, T. (2001): Systemtheorie und soziale Arbeit. Entwurf einer Handlungstheorie. 2. Aufl. Stuttgart: Lucius & Lucius.
- Mollenkopf, H.; Flaschenträger, P. (1996): Mobilität zur sozialen Teilhabe im Alter. Hg. v. Wissenschaftszentrums Berlin für Sozialforschung (WZB). Abteilung Sozialstruktur und Sozialberichterstattung des Forschungsschwerpunktes Sozialer Wandel, Institutionen und Vermittlungsprozesse. Berlin.
- Muckel, P. (2011): Die Entwicklung von Kategorien mit der Methode der Grounded Theory. In: Mey, G. und Muck, K. (Hg.): *Grounded Theory Reader*. 2. Aufl. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften, S. 333–352.
- Müggenburg, H. (2016): Lebensereignisse und Mobilität. 1. Aufl. Wiesbaden: Springer VS.
- Müggenburg, H.; Lanzendorf, M. (2015): Beruf und Mobilität. Eine intergenerationale Untersuchung zum Einfluss beruflicher Lebensereignisse auf das Verkehrshandeln. In: Scheiner, J. und Holz-Rau, C. (Hg.): *Räumliche Mobilität und Lebenslauf. Studien zu Mobilitätsbiographien und Mobilitätssozialisation*. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften, S. 79–95.
- Newton, I. (2014): *Newton: philosophical writings*. 3. Aufl. Cambridge, Mass.: Cambridge University Press.
- Nikolaus, T. (2005): Gang, Gleichgewicht und Stürze. Ursachen und Konsequenzen. In: *DMW-Deutsche Medizinische Wochenschrift* 130 (15), S. 958–960.
- Nobis, C.; Kuhnimhof, T. (2018): Mobilität in Deutschland. MiD Ergebnisbericht. Hg. v. Mobilität in Deutschland. infas; DLR; infas 360. Bonn.
- Nohl, A.-M. (2013): Komparative Analyse. In: Bohnsack, R., Nentwig-Gesemann, I. und Nohl, A.-M. (Hg.): *Die dokumentarische Methode und ihre Forschungspraxis*: Springer, S. 271–293.
- Noichl, S.; Bergner, N.; Schroeder, U. (2017): Zielgruppengerechte App. Icons für Seniorinnen und Senioren. In: Igel, C. (Hg.): *Bildungsräume. Proceedings der 25. Jahrestagung der Gesellschaft für Medien in der Wissenschaft*. 1. Aufl. Münster, New York: Waxmann, S. 117–123.

- Ohm, G. (2016): Routenwahlverhalten von Fußgängern. Untersuchungen zum physiologischen und soziologisch motivierten Verhalten von Fußgängern bei Routenwahlentscheidungen. Technische Hochschule Nürnberg, Nürnberg.
- Ohnmacht, T. (2009): Mobilitätsbiografie und Netzwerkgeografie. Kontaktmobilität in ego-zentrierten Netzwerken. Dissertation. University of Basel, Basel. Philosophisch-Historischen Fakultät.
- Ohnmacht, T.; Frei, A.; Axhausen, K.W. (2008): Mobilitätsbiografie und Netzwerkgeografie. Wessen soziale Beziehungen sind räumlich dispers? In: *Swiss Journal of Sociology* 34 (1), S. 131–164.
- Opp, K.-D. (1970): Die verhaltenstheoretische Soziologie. Ihr Forschungsprogramm und einige ihrer Probleme. In: *Soziale Welt* 21 (2), S. 146–160.
- Oswald, W.D. (2008): Gerontopsychologie. Gegenstand, Perspektiven und Probleme. In: Oswald, W.D., Gatterer, G. und Fleischmann, U. (Hg.): *Gerontopsychologie. Grundlagen und klinische Aspekte zur Psychologie des Alterns*. 2. Aufl. Wien, New York: Springer, S. 1–12.
- Oxley, J.; Fildes, B. (1999): Safety of older pedestrians. Strategy for future research and action initiatives. Report. Monash University, Melbourne. Accident Research Centre.
- Parsons, T. (1956): Suggestions for a Sociological Approach to the Theory of Organizations-I. In: *Administrative science quarterly* 1 (1), S. 63–85.
- Parsons, T. (2007): An Outline of the Social System. In: Calhoun, C., Gerteis, J., Moody, J., Pfaff, S. und Virk, I. (Hg.): *Classical Sociological Theory*. 2. Aufl. Oxford: Blackwell, S. 421–440.
- Parsons, T. (2013): *The social system*. 2. Aufl. London: Routledge.
- Parsons, T.; Shils, E.A.; Smelser, N.J. (2017): *Toward a general theory of action. Theoretical foundations for the social sciences*. London, New York: Routledge.
- Peirce, C.S. (1950a): Abduction and Induction. In: Peirce, C.S. und Buchler, J. (Hg.): *Philosophical Writings*. 1. Aufl. New York: Dover Pubns, S. 150–156.
- Peirce, C.S. (1950b): Perceptual Judgments. In: Peirce, C.S. und Buchler, J. (Hg.): *Philosophical Writings*. 1. Aufl. New York: Dover Pubns, S. 302–305.
- Pfaffenbichler, P.; Lemmerer, H.; Winder, M. (2016): Die Förderung des Zu Fuß Gehens als wesentliches Element einer zukunftsfähigen Umwelt- und Verkehrspolitik für die Stadt Wien (ZEUS). Hg. v. Wiener Umwelthanwaltschaft. Technische Universität Wien. Wien.

- Pflaum, M.; Lang, F.R.; Freiburger, E. (2016): Fit mit Rollator. In: *Zeitschrift für Gerontologie und Geriatrie* 49 (5), S. 366–371.
- Pichler, B. (2010): Aktuelle Altersbilde. „junge Alte“ und „alte Alte“. In: Aner, K. und Karl, U. (Hg.): *Handbuch soziale Arbeit und Alter*. 2. Aufl. Wiesbaden: Springer, S. 415–425.
- Poddig, B. (2006): Die „Neuen Alten“ im Wohnungsmarkt. Aktuelle Forschungsergebnisse über eine stark wachsende Zielgruppe. Hg. v. vhw e.V. vhw e.V. Berlin.
- Pohlmann, S.; Leopold, C.; Heinecker, P. (2012): Richtungsentscheidungen für Jung und Alt. In: Pohlmann, S. (Hg.): *Altern mit Zukunft*. 1. Aufl.: VS Verlag für Sozialwissenschaften, S. 19–40.
- Popper, K. (1974): *Objektive Erkenntnis. Ein evolutionärer Entwurf*. 2. Aufl., 6. bis 10. Tausend. Hamburg: Hoffmann und Campe Verlag.
- Poschadel, S.; Boeneke, D.; Blöbaum, A.; Rabczinski, S. (2012): Ältere Autofahrer. Erhalt, Verbesserung und Verlängerung der Fahrkompetenz durch Training; eine Evaluation im Realverkehr. 1. Aufl. Köln: TÜV Media.
- Prince, F.; Corriveau, H.; Hebert, R.; Winter, D.A. (1997): Gait in the elderly. In: *Gait & posture* 5 (2), S. 128–135.
- Protzak, J.; Wiczorek, R. (2017): On the influence of walking on hazard detection for prospective user. centered design of an assistance system for older pedestrians. In: *i-com* 16 (2), S. 87–98.
- Przyborski, A.; Wohlrab-Sahr, M. (2013): *Qualitative Sozialforschung. Ein Arbeitsbuch*. 1. Aufl. München: Oldenbourg Verlag.
- Qualitativ-empirische Sozialforschung. Konzepte, Methoden, Analysen* (1991). 1. Aufl. Wiesbaden: Springer.
- Qureshi, H.S.; Breitingner, F.; Wiczorek, R. (2018): Entwicklung und Evaluation eines Fußgänger Assistenzsystems für ältere Nutzerinnen und Nutzer. In: Burchhardt, A. und Uszkoreit, H. (Hg.): *IT für soziale Inklusion. Digitalisierung - Künstliche Intelligenz - Zukunft für alle: De Gruyter Oldenbourg*, S. 141–150.
- Rammert, A. (2021): Öffentliche Mobilität bewerten. Ansprüche an mobilitätsbezogene Mess- und Vergleichsverfahren. In: Schwedes, O. (Hg.): *Öffentliche Mobilität. Voraussetzungen für eine menschengerechte Verkehrsplanung*. 1. Aufl. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften, S. 239–268.

- Rantakokko, M.; Iwarsson, S.; Mänty, M.; Leinonen, R.; Rantanen, T. (2011): Perceived barriers in the outdoor environment and development of walking difficulties in older people. In: *Age and Ageing* 41 (1), S. 118–121.
- Reichertz, J. (2011): Abduktion: Die Logik der Entdeckung der Grounded Theory. In: Mey, G. und Mruck, K. (Hg.): *Grounded Theory Reader*. 2. Aufl. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften, S. 279–297.
- Reichertz, J. (2013): Die Abduktion in der qualitativen Sozialforschung. Über die Entdeckung des Neuen. 2. Aufl. Wiesbaden: Springer-Verlag.
- Reichertz, J. (2014): Empirische Sozialforschung und soziologische Theorie. In: Baur, N. und Blasius, J. (Hg.): *Handbuch Methoden der empirischen Sozialforschung*: Springer, S. 65–80.
- Reid, S. (2008): Fit for purpose. evaluating walkability. In: *Proceedings of the Institution of Civil Engineers - Engineering Sustainability* 161 (2), S. 105–112.
- Reiterer, B. (2009): Mobilität im Alter. In: Hörl, J., Kolland, F. und Majce, G. (Hg.): *Hochaltrige in Österreich. Eine Bestandsaufnahme*. 2. Aufl. Wien: Bundesministerium für Soziales und Konsumentenschutz, S. 179–198.
- Reyer, M. (2017): Gebaute Umwelt und Alltagsaktivität. Walkability als Chance und Risiko für das Gehen Älterer im Alltag. Dissertation. Universität Stuttgart, Stuttgart. Institut für Sport- und Bewegungswissenschaft.
- Richardson, L. (2005): Writing: A method of Inquiry. Part 1: Qualitative Writing. In: Denzin, N.K. und Lincoln, Y.S. (Hg.): *The SAGE handbook of qualitative research*. 3rd ed. Thousand Oaks: Sage Publications, S. 959–967.
- Rieker, P.; Seipel, C. (2006): Offenheit und Vergleichbarkeit in der qualitativen und quantitativen Forschung. In: Rehberg, K.-S. (Hg.): *Soziale Ungleichheiten - Kulturelle Unterschiede*. Kongress der Deutschen Gesellschaft für Soziologie. München. Frankfurt a.M.: Campus Verl.
- Rosa, H.; Strecker, D.; Kottmann, A. (2007): *Soziologische Theorien*. 1. Aufl. Konstanz: UVK-Verl.-Ges.
- Rosenthal, C. (2017): Die Kunst des Gehens. Weibliches Flanieren in Siri Hustvedts *The Blindfold* und Tessa McWatts *Out of My Skin*. In: Glasenapp, J., Banita, G. und Ellenbürger, J. (Hg.): *Die Lust zu gehen. Weibliche Flaniere in Literatur und Film*. 1. Aufl. Paderborn: Wilhelm Fink Verlag, S. 77–99.
- Rosenthal, G. (2014): Biographieforschung. In: Baur, N. und Blasius, J. (Hg.): *Handbuch Methoden der empirischen Sozialforschung*: Springer, S. 509–520.

- Roth, G. (2001): Das Gehirn und seine Wirklichkeit. Kognitive Neurobiologie und ihre philosophischen Konsequenzen. 5. Aufl. Frankfurt am Main: Suhrkamp.
- Rybråten, S.; Skår, M.; Nordh, H. (2019): The phenomenon of walking. diverse and dynamic. In: *Landscape research* 44 (1), S. 62–74.
- Rytz, M. (2006): Senioren und Verkehrssicherheit. Hg. v. VCS Verkehrs-Club der Schweiz. VCS Verkehrs-Club der Schweiz. Bern.
- Scheiner, J. (1998): Aktionsraumforschung auf phänomenologischer und handlungstheoretischer Grundlage. In: *Geographische Zeitschrift* 86 (1), S. 50–66.
- Scheiner, J. (2007): Mobility biographies. Elements of a biographical theory of travel demand (Mobilitätsbiographien: Bausteine zu einer biographischen Theorie der Verkehrsnachfrage). In: *Erdkunde* 61 (2), S. 161–173.
- Scheiner, J.; Kasper, B. (2003): Lifestyles, choice of housing location and daily mobility. The lifestyle approach in the context of spatial mobility and planning. In: *International Social Science Journal* 55 (176), S. 319–332.
- Schelewsky, M. (2014): Tracking mit Smartphones: Einführung in die Technik und Stand der Forschung. In: Schelewsky, M., Jonuschat, H. und Stephan, K. (Hg.): Smartphones unterstützen die Mobilitätsforschung. Neue Einblicke in das Mobilitätsverhalten durch Wege-Tracking. 1. Aufl. Wiesbaden: Springer Vieweg, S. 5–23.
- Schimank, U. (2007): Handeln und Strukturen. Einführung in die akteurtheoretische Soziologie. 3. Aufl. Weinheim, München: Juventa-Verl.
- Schlitt, M. (2005): Grundlagen und Methoden für Interpretation und Konstruktion von Informationssystemmodellen. Dissertation. Universität Bamberg, Bamberg. Fakultät für Wirtschaftsinformatik und Angewandte.
- Schmid, M. (1993): Verhaltenstheorie versus Nutzentheorie. In: *Journal for General Philosophy of Science* 24 (2), S. 275–292.
- Schmitt, K.; Kressig, R. (2008): Mobilität und balance. In: *Therapeutische Umschau* 65 (8), S. 421–426.
- Schneider, N.F. (2005): Einführung-Mobilität und Familie: Wie Globalisierung die Menschen bewegt. In: *Zeitschrift für Familienforschung* 17 (2), S. 90–95.
- Schneider, N.F.; Rüger, H.; Ruppenthal, S. (2016): Mobilität und mobile Lebensformen. In: Niephaus, Y., Kreyenfeld, M. und Sackmann, R. (Hg.): Handbuch Bevölkerungssoziologie. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften, S. 501–525.

- Schneider, U. (2017): Urbane Mobilität im Umbruch: Normen, Leitbilder und familiäre Aushandlungsprozesse zu Autos und Elektroautos. 1. Aufl. Wiesbaden: Springer-Verlag.
- Schnur, O.; Drilling, M. (2011): Quartiere im demografischen Umbruch. In: Schnur, O. und Drilling, M. (Hg.): Quartiere im demografischen Umbruch. Beiträge aus der Forschungspraxis. 1. Aufl. Wiesbaden: Springer, S. 11–24.
- Scholz, O. (2015): Vernunft. In: Thoma, H. (Hg.): Handbuch Europäische Aufklärung. Begriffe, Konzepte, Wirkung. 1. Aufl. Weimar: Metzler, S. 536–547.
- Schönduwe, R. (2015): Mobilitätsbiografien hochmobiler Menschen. 1. Aufl. Wiesbaden: Springer.
- Schreier, M.; Odağ, Ö. (2010): Mixed methods. In: Mey, G. und Mruck, K. (Hg.): Handbuch qualitative Forschung in der Psychologie. Band 1: Ansätze und Anwendungsfelder. 1. Aufl. Wiesbaden: Springer, S. 263–277.
- Schroer, M. (2019): Räume der Gesellschaft. Soziologische Studien. 1. Aufl. Wiesbaden: Springer VS.
- Schroeter, K.R.; Künemund, H. (2010): „Alter“ als Soziale Konstruktion. Eine soziologische Einführung. In: Aner, K. und Karl, U. (Hg.): Handbuch soziale Arbeit und Alter. 2. Aufl. Wiesbaden: Springer, S. 393–401.
- Schulz, M. (2012): Quick and easy!?! Fokusgruppen in der angewandten Sozialwissenschaft. In: Schulz, M. und Mack, B. (Hg.): Fokusgruppen in der empirischen Sozialwissenschaft. 1. Aufl. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften, S. 9–22.
- Schulz, U. (2003): Die soziale Konstitution von Raum und Mobilität im jugendkulturellen Alltag. Dissertation. Universität Dortmund, Dortmund. Fakultät Raumplanung der Universität Dortmund.
- Schütz, A. (1971): Strukturen der Lebenswelt. In: Schütz, I. (Hg.): Gesammelte Aufsätze III. Studien zur phänomenologischen Philosophie. Den Haag: Martinus Nijhoff Publishers, S. 153–170.
- Schütz, A. (1972): Der Fremde. In: Brodersen, A. (Hg.): Gesammelte Aufsätze II. Studien zur soziologischen Theorie. Den Haag: Martinus Nijhoff Publishers, S. 53–69.
- Schütz, A. (1982): Common-sense and scientific interpretation of human action. In: Natanson, M. (Hg.): Collected papers I. The Problem of Social Reality. Den Haag: Martinus Nijhoff Publishers, S. 3–47.

Schütz, A. (2016): Der sinnhafte Aufbau der sozialen Welt. Eine Einleitung in die verstehende Soziologie. 7. Auflage. Frankfurt am Main: Suhrkamp.

Schütz, A.; Luckmann, T. (2003): Strukturen der Lebenswelt. 1. Aufl. Stuttgart: UVK Verl.-Ges.

Schwab, D.; Strasser, M.; Mayerthaler, A.; Müllechner, S. (2011): Zu Fuss im höheren Alter. mobil bleiben: sicher, komfortabel, selbstbewusst. Hg. v. Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie. Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie. Wien.

Schwedes, O.; Daubitz, S.; Rammert, A.; Sternkopf, B.; Hoor, M. (2018): Kleiner Begriffskanon der Mobilitätsforschung. Discussion Paper. Technische Universität Berlin, Berlin. Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung.

Schwedes, O.; Rammert, A. (2020): Was ist Integrierte Verkehrsplanung? Hintergründe und Perspektiven einer am Menschen orientierten Planung. Discussion Paper. Technische Universität Berlin, Berlin. Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung.

Schweppe, C. (2006): Biographieforschung und Altersforschung. In: Krüger, H.-H. und Marotzki, W. (Hg.): Handbuch erziehungswissenschaftliche Biographieforschung. 2 Bände. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften, S. 341–359.

Schweppe, C. (2013): Biographie und Alter (n) auf dem Land: Lebenssituation und Lebensentwürfe. 1. Aufl. Wiesbaden: Springer-Verlag.

Sedlacek, P. (1982a): Kultur-/Sozialgeographie: Eine einführende Problematik. In: Sedlacek, P. (Hg.): Kultur-/Sozialgeographie. Beiträge zu ihrer wissenschaftstheoretischen Grundlegung. 1. Aufl. Paderborn [etc.]: Schöningh, S. 9–22.

Sedlacek, P. (1982b): Kulturgeographie als normative Handlungswissenschaft. In: Sedlacek, P. (Hg.): Kultur-/Sozialgeographie. Beiträge zu ihrer wissenschaftstheoretischen Grundlegung. 1. Aufl. Paderborn [etc.]: Schöningh, S. 187–216.

Seipel, S. (2018): Sicherheit und Komplexität von Knotenpunkten. Sicherheit im Straßenverkehr für Kinder, Senioren und Menschen mit Mobilitätseinschränkungen. Dissertation. Bergischen Universität Wuppertal, Wuppertal. Fachbereich D – Architektur, Bauingenieurwesen,

Shaw, J.; Hesse, M. (2010): Transport, geography and the ‘new’ mobilities. In: *Transactions of the Institute of British Geographers* 35 (3), S. 305–312.

- Sheller, M.; Urry, J. (2006): The New Mobilities Paradigm. In: *Environment and Planning A* 38 (2), S. 207–226.
- Shoval, N.; Wahl, H.-W.; Auslander, G.; Isaacson, M.; Oswald, F.; Edry, T. et al. (2011): Use of the global positioning system to measure the out-of-home mobility of older adults with differing cognitive functioning. In: *Ageing and Society* 31 (5), S. 849–869.
- Sieferle, B. (2017): Zu Fuß nach Mariazell: Ethnographie über die Körperlichkeit des Pilgerns. 1. Aufl. Münster: Waxmann Verlag.
- Siegmann, J.; Protzak, J.; Wiczorek, R. (2017): Modality effects of secondary tasks on hazard detection performance of younger and older pedestrians in a simulated road crossing task. In: *Proceedings of the Human Factors and Ergonomics Society Europe*, S. 21–34.
- Silverman, D. (2010): Doing qualitative research. 3rd ed. London: SAGE.
- Simmel, G. (2015): Soziologie. Untersuchungen über die Formen der Vergesellschaftungen. 1. Auflage. Villingen-Schwenningen: nexx Verlag.
- Smith, A. (2015): Introduction: “What Grounded Theory Is...”. What Grounded Theory Is...”. In: *Organizational Research Methods* 18 (4).
- Sonnenfeld, J. (1972): Geography, perception and the behavioral environment. In: Mayfield, R. und English, P. (Hg.): *Man, Space and the Environment: Concepts in Contemporary Human Geography*. 1. Aufl. Oxford: Oxford University Press, S. 244–251.
- Ståhl, A.; Carlsson, G.; Hovbrandt, P.; Iwarsson, S. (2008): “Let’s go for a walk!”. Identification and prioritisation of accessibility and safety measures involving elderly people in a residential area. In: *European Journal of Ageing* 5 (3), S. 265–273.
- Stegmüller, W. (2013): Probleme und Resultate der Wissenschaftstheorie und Analytischen Philosophie: Band II Theorie und Erfahrung. 2. Aufl. Berlin: Springer Science & Business Media.
- Steinbach, J. (2003): Tourismus. Einführung in das räumlich-zeitliche System. 2. Aufl. München: Oldenbourg.
- Stoker, P.; Garfinkel-Castro, A.; Khayesi, M.; Odero, W.; Mwangi, M.N.; Peden, M.; Ewing, R. (2015): Pedestrian safety and the built environment: A review of the risk factors. In: *Journal of Planning Literature* 30 (4), S. 377–392.
- Stöppler, R. (2002): Mobilitäts- und Verkehrserziehung bei Menschen mit geistiger Behinderung. 2. Aufl. Bad Heilbrunn: Klinkhardt.

- Strauss, A.; Corbin, J. (1994): Grounded theory methodology. In: Denzin, N. und Lincoln, Y. (Hg.): The Sage Handbook of qualitative research. London. Newbury Park: SAGE, S. 273–285.
- Strauss, A.L. (2010): Continual permutations of action. 3. Aufl. New Brunswick, N.J.: AldineTransaction.
- Strauss, A.L.; Corbin, J.M. (1998): Basics of qualitative research. Techniques and procedures for developing grounded theory. 2. Aufl. Thousand Oaks: Sage Publications.
- Streit, T.; Chlond, B.; Vortisch, P.; Kagerbauer, M.; Weiss, C.; Zumkeller, D. (2014): Deutsches Mobilitätspanel (MOP)-Wissenschaftliche Begleitung und Auswertungen Bericht 2012/2013: Alltagsmobilität und Fahrleistungen. Hg. v. Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur. Karlsruher Institut für Technik. Karlsruhe.
- Ströker, E. (1977): Philosophische Untersuchungen zum Raum. 1. Aufl. Frankfurt a.M.: Vittorio Klostermann.
- Strübing, J. (2007): Glaser vs. Strauss? Zur methodologischen und methodischen Substanz einer Unterscheidung zweier Varianten von Grounded Theory. In: *Historical Social Research* 20 (9), S. 157–173.
- Strübing, J. (2011): Zwei Varianten von Grounded Theory? Zu den methodologischen und methodischen Differenzen zwischen Barney Glaser und Anselm Strauss. In: Mey, G. und Mruck, K. (Hg.): Grounded Theory Reader. 2. Aufl. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften, S. 261–277.
- Strübing, J. (2013): Qualitative Sozialforschung. 1. Aufl. Berlin: De Gruyter.
- Strübing, J. (2014): Grounded theory. Zur sozialtheoretischen und epistemologischen Fundierung eines pragmatistischen Forschungsstils. 3. Aufl. Wiesbaden: Springer VS.
- Sturm, H. (2012): Zu Fuß durchs Luftbild: Methoden der künstlerischen Stadterkundung. In: *Paragrana Internationale Zeitschrift für Historische Anthropologie* 21 (1), S. 230–248.
- Swiaczny, F. (2021): Demographischer Wandel und räumliche Planung in den Niederlanden. Dissertation. Martin-Luther-Universität Halle-Wittenberg, Halle. Naturwissenschaftlichen Fakultät III Agrar- und Ernährungswissenschaften, Geowissenschaften und Informatik.
- Thiele, G. (2008): Sozialarbeitsforschung für Studium und Praxis: Einführung in die qualitativen und quantitativen Methoden. 1. Aufl. Bern: Peter Lang.

- Topp, H. (2013): Anpassung des Straßenverkehrs an die Anforderungen älterer Menschen: Infrastruktur und Straßenraumgestaltung. In: Schlag, B. und Beckmann, K.J. (Hg.): *Mobilität und demografische Entwicklung*. Köln: TÜV Media, S. 299–326.
- Tournier, I.; Dommès, A.; Cavallo, V. (2016): Review of safety and mobility issues among older pedestrians. In: *Accident Analysis & Prevention* 91, S. 24–35.
- Trell, E.-M.; van Hoven, B. (2010): Making sense of place: Exploring creative and (inter) active research methods with young people. In: *Fennia-International Journal of Geography* 188 (1), S. 91–104.
- Truschkat, I.; Kaiser-Belz, M.; Volkmann, V. (2011): Theoretisches Sampling in Qualifikationsarbeiten: Die Grounded-Theory-Methodologie zwischen Programmik und Forschungspraxis. In: Mey, G. und Mruck, K. (Hg.): *Grounded Theory Reader*. 2. Aufl. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften, S. 353–379.
- Tully, C.J.; Baier, D. (2011): Mobilitätssozialisation. In: Schwedes, O. (Hg.): *Verkehrspolitik. Eine interdisziplinäre Einführung*. 1. Aufl. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften, S. 195–211.
- van Cauwenberg, J.; van Holle, V.; Simons, D.; Deridder, R.; Clarys, P.; Goubert, L. et al. (2012): Environmental factors influencing older adults' walking for transportation: a study using walk-along interviews. In: *International Journal of Behavioral Nutrition and Physical Activity* 9 (1), S. 85.
- Varela, F.J. (2005): *Kognitionswissenschaft - Kognitionstechnik. Eine Skizze aktueller Perspektiven*. 5. Aufl. Frankfurt am Main: Suhrkamp.
- Villaveces, A.; Nieto, L.A.; Ortega, D.; Ríos, J.F.; Medina, J.J.; Gutiérrez, M.I.; Rodríguez, D. (2012): Pedestrians' perceptions of walkability and safety in relation to the built environment in Cali, Colombia, 2009–10. In: *Injury prevention* 18 (5), S. 291–297.
- Vine, D.; Buys, L.; Aird, R. (2012): Experiences of neighbourhood walkability among older Australians living in high density inner-city areas. In: *Planning Theory & Practice* 13 (3), S. 421–444.
- Voges, W. (1987): Sozialforschung auf der Grundlage einer Lebenslaufperspektive. In: Voges, W. (Hg.): *Methoden der Biographie- und Lebenslauforschung*. 1. Aufl. Opladen: Leske + Budrich, S. 9–21.
- Wahl, H.-W.; Schmitt, M. (2010): Psychogerontologische Konzepte des „Alter(n)s“. In: Aner, K. und Karl, U. (Hg.): *Handbuch soziale Arbeit und Alter*. 2. Aufl. Wiesbaden: Springer, S. 427–437.

- Walter, S. (2014): *Kognition: Grundwissen Philosophie*. 1. Aufl. Ditzingen: Reclam Verlag.
- Waschkuhn, A. (2018): *Kritischer Rationalismus: Sozialwissenschaftliche und politiktheoretische Konzepte einer liberalen Philosophie der offenen Gesellschaft*: De Gruyter.
- Webber, S.C.; Porter, M.M.; Menec, V.H. (2010): Mobility in older adults: A comprehensive framework. In: *The Gerontologist* 50 (4), S. 443–450.
- Weber, M. (2006): *Wirtschaft und Gesellschaft*. Paderborn: Voltmedia.
- Weichhart, P. (2008): *Entwicklungslinien der Sozialgeographie*. 1. Aufl. Stuttgart: Franz Steiner Verlag.
- Weidmann, U. (1993): *Transporttechnik der Fußgänger: Transporttechnische Eigenschaften des Fußgängerverkehrs, Literaturlauswertung*. Schriftenreihe. ETH Zurich, Zürich. Institut für Verkehrsplanung, Transporttechnik und Eisenbahnbau.
- Wennberg, H.; Ståhl, A.; Hydén, C. (2009): Older pedestrians' perceptions of the outdoor environment in a year-round perspective. In: *European Journal of Ageing* 6 (4), S. 277–290.
- Werlen, B. (1997): *Gesellschaft, Handlung und Raum. Grundlagen handlungstheoretischer Sozialgeographie*. 3. Aufl. Stuttgart: Franz Steiner.
- Werlen, B. (2008): *Sozialgeographie. Eine Einführung*. 3. Aufl. Bern: Haupt Verlag.
- White, D.K.; Jette, A.M.; Felson, D.T.; LaValley, M.P.; Lewis, C.E.; Torner, J.C. et al. (2010): Are features of the neighborhood environment associated with disability in older adults? In: *Disability and rehabilitation* 32 (8), S. 639–645.
- Whitehead, A.N. (1967): *Aims of Education and Other Essays*. New York: Simon and Schuster.
- Wilde, M. (2014): *Mobilität und Alltag. Einblicke in die Mobilitätspraxis älterer Menschen auf dem Land*. 1. Aufl. Wiesbaden: Springer VS.
- Wilson, T.P. (1970): Conceptions of interaction and forms of sociological explanation. In: *American sociological review* 35 (4), S. 697–710.
- Wirth, E. (1979): *Theoretische Geographie. Grundzüge einer theoret. Kulturgeographie*. 1. Aufl. Stuttgart: Teubner.
- Wolking, C. (2021): Öffentliche Mobilität und neue Mobilitätsdienstleistungen. Rahmenbedingungen und Gestaltungsperspektiven. In: Schwedes, O. (Hg.):

Öffentliche Mobilität. Voraussetzungen für eine menschengerechte Verkehrsplanung. 1. Aufl. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften, S. 105–138.

Woolgar, S. (1990): Configuring the user: the case of usability trials. In: *The Sociological Review* 38 (1), S. 58–99.

Wunderlich, F. (2008): Walking and rhythmicity: Sensing urban space. In: *Journal of Urban Design* 13 (1), S. 125–139.

Zandieh, R.; Martinez, J.; Flacke, J.; Jones, P.; van Maarseveen, M. (2016): Older adults' outdoor walking: Inequalities in neighbourhood safety, pedestrian infrastructure and aesthetics. In: *International journal of environmental research and public health* 13 (12), S. 1179–1203.

Zhao, X.; Wang, L.; Ge, C.; Zhen, X.; Chen, Z.; Wang, J.; Zhou, Y. (2020): Smartphone application training program improves smartphone usage competency and quality of life among the elderly in an elder university in China: A randomized controlled trial. In: *International journal of medical informatics* (133).

Ziegler, R. (2010): Ageing and mobility. Making the connections. Dissertation. Durham University, Durham.

Zirfas, J. (2014): Die Bildung der Sinne: Ästhetische Modelle des französischen Sensualismus. In: Zirfas, J., Klepacki, L., Liebau, E. und Bilstein, J. (Hg.): *Geschichte der Ästhetischen Bildung*. 1. Aufl. Paderborn: Verlag Ferdinand Schöningh, S. 67–81.

Zito, G.A.; Cazzoli, D.; Scheffler, L.; Jäger, M.; Müri, R.M.; Mosimann, U.P. et al. (2015): Street crossing behavior in younger and older pedestrians. An eye- and head-tracking study. In: *BMC geriatrics* 15 (1), S. 176.

Zivotofsky, A.Z.; Eldror, E.; Mandel, R.; Rosenbloom, T. (2012): Misjudging their own steps. Why elderly people have trouble crossing the road. In: *Human factors* 54 (4), S. 600–607.

Zniva, R.C. (2007): Der Einfluss des Alters auf das Konsumentenverhalten. Überblick und Analyse bisheriger Ergebnisse zum Thema Alter und Konsumentenverhalten. Diplomarbeit. Universität Wien, Wien.

Zwiers, J.; Büttner, L.; Behrendt, S.; Kollosche, I.; Scherf, C.; Mader, S.; Schade, W. (2021): Wandel des öffentlichen Verkehrs in Deutschland: Veränderung der Wertschöpfungsstrukturen durch neue Mobilitätsdienstleistungen. Eine Transformationsanalyse aus der Multi-Level-Perspektive. Hg. v. Hans-Böckler-Stiftung. Hans-Böckler-Stiftung. Düsseldorf.

Anhang

I Leitfaden Gruppendiskussion Experten und Expertinnen

Kurze Vorstellungsrunde

Würden Sie sich bitte einmal kurz reihum vorstellen, ein, zwei Sätze zu Ihrer Person sagen, und inwiefern Sie mit dem Thema Sicherheit von älteren Zufußgehenden zu tun haben?

Einstieg

Wie schätzen Sie die Bedeutung des Zufußgehens für älterer Menschen ein?

- Welche soziale Bedeutung sehen Sie darin?
- Welche gesundheitliche/medizinische Bedeutung sehen Sie darin?
- Sehen Sie diesbezüglich eine Diskrepanz zwischen gewolltem und tatsächlichem Verhalten?
- Sehen Sie diesbezüglich eine Diskrepanz zwischen empfohlenem und tatsächlichem Verhalten?

Einflussfaktoren auf das Zufußgehen im Alter

Welche Faktoren beeinflussen das Zufußgehen im Alter?

- Sind dies eher interne oder externe Faktoren?
- Was hat sich bezüglich der genannten Faktoren in den letzten Jahren geändert?
- Welche dieser Faktoren betreffen auch jüngere Leute?

Welche Faktoren beeinflussen die Verkehrssicherheit von älteren Zufußgehenden?

- Welche externen Faktoren beeinflussen die Verkehrssicherheit?
- Welche internen Faktoren beeinflussen die Verkehrssicherheit?
- Welche Rolle spielt die Verkehrssicherheit für das Zufußgehen im Alter?

- Welche Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit sind notwendig?

Was sind häufige Anliegen von älteren Zufußgehenden?

- Lassen sich innerhalb der Gruppe der älteren Zufußgehenden Unterschiede bezüglich der Anliegen feststellen?
- Hat sich der Schwerpunkt der Anliegen in den letzten Jahren geändert?

Zufußgehen in Berlin

Gibt es Orte in Berlin, die besonders unzugänglich bzw. gefährlich für ältere Zufußgehende sind?

- Welche Einschränkungen bzw. Gefahren verbinden Sie mit diesen Orten?
- Was müsste getan werden, um das zu ändern?

Gibt es Orte in Berlin, die besonders gut für ältere Fußgänger zugänglich sind?

- Wo sehen Sie hier die Unterschiede im Vergleich zu weniger geeigneten Orten?
- Ließe sich das auch auf andere Orte in Berlin übertragen?

Erfahrungen mit älteren Zufußgehenden

Wie würden Sie ältere Menschen, die häufig zu Fuß im Straßenverkehr unterwegs sind, charakterisieren?

- Was sind die Gründe dafür, dass ältere Menschen zu Fuß unterwegs sind?
- Lassen sich Unterschiede zu älteren Menschen, die hauptsächlich mit dem Auto, dem ÖPNV oder dem Fahrrad unterwegs sind, feststellen?

Wie gehen ältere Zufußgehende mit Barrieren und Risiken um?

- Welche dieser Strategien existieren?
- Welche davon sind sinnvoll?

- Welche Hilfsmittel werden bereits eingesetzt?

Wie schätzen sie die Bereitschaft von älteren Z Fußgehenden ein, Hilfe anzunehmen?

- Mit welchen Arten von Hilfe haben Sie Erfahrung gemacht?
- Wie schätzen Sie die langfristigen Erfolge solcher Hilfen ein?

Assistenzsystem für ältere Z Fußgehende

Wie hat sich in den letzten Jahren die Technikaffinität von älteren Menschen in Ihrem Umfeld verändert?

- Wie schätzen Sie die Technikaffinität aktueller und zukünftiger Generationen ein?
- Was ist notwendig, um die Technikaffinität der aktuellen Generation zu erhöhen?

Benutzen ältere Menschen in Ihrem Umfeld technische Geräte zur Unterstützung beim Z Fußgehen?

- Um welche Art von Geräten handelt es sich dabei?
- Wie würden Sie die Akzeptanz solcher Geräte bei der breiten Masse einschätzen?

Was würde die Akzeptanz eines Assistenzsystems durch ältere Menschen hindern?

- Was würde die Akzeptanz eines Assistenzsystems durch ältere Menschen verbessern?
- Welche Assistenzsysteme fallen Ihnen ein, die von älteren Menschen gut bzw. schlecht angenommen werden?

Kurze Feedbackrunde

II Leitfaden Gruppendiskussion ältere Zufußgehende

Kurze Vorstellungsrunde

Würden Sie sich bitte einmal kurz reihum vorstellen, ein, zwei Sätze zu Ihrer Person sagen und welchen Stellenwert das Zufußgehen für sie hat?

Einstieg

Welche Bedeutung hat das Zufußgehen für Sie?

- Welche soziale Bedeutung sehen Sie darin?
- Welche gesundheitliche/medizinische Bedeutung sehen Sie darin?
- Sehen Sie eine Diskrepanz zwischen gewolltem und tatsächlichem Verhalten?

Einflussfaktoren auf das Zufußgehen im Alter

Welche Faktoren beeinflussen das Zufußgehen im Alter?

- Sind dies eher interne oder externe Faktoren?
- Was hat sich bezüglich der genannten Faktoren in den letzten Jahren bei Ihnen geändert?

Welche Faktoren beeinflussen die Verkehrssicherheit von älteren Zufußgehenden?

- Welche externen Faktoren beeinflussen die Verkehrssicherheit?
- Welche internen Faktoren beeinflussen die Verkehrssicherheit?
- Welche Rolle spielt für Sie die Verkehrssicherheit?
- Welche Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit sind notwendig?

Zufußgehen in Berlin

Gibt es Orte in Berlin, an denen Sie ungern zu Fuß gehen?

- Welche Einschränkungen bzw. Gefahren verbinden Sie mit diesen Orten?
- Was müsste getan werden, um das zu ändern?

Gibt es Orte in Berlin, an denen Sie besonders gerne zu Fuß gehen?

- Wo sehen Sie hier die Unterschiede im Vergleich zu weniger geeigneten Orten?
- Ließe sich das auch auf andere Orte in Berlin übertragen?

Eigene Erfahrungen beim Zufußgehen

Welche Erfahrungen haben Sie beim Zufußgehen gemacht, die bislang nicht diskutiert wurden?

- Sind Sie schon einmal gestürzt?
- Waren Sie schon einmal in eine gefährliche Situation involviert?

Wie gehen Sie mit Barrieren und Risiken um?

- Welche dieser Strategien existieren?
- Welche haben sich bewährt?
- Welche Hilfsmittel nutzen Sie?

Assistenzsystem für ältere Zufußgehende

Würden Sie ein technisches Hilfsgerät nutzen?

- Was müsste ein solches Gerät können?
- Was würde Sie daran hindern, ein solches Gerät zu nutzen?

Kurze Feedbackrunde

Tragen Sie hier bitte für den ersten Fußweg des vorangegangenen Weges die Straßen in der Reihenfolge ein, in der Sie sie gegangen sind und bewerten sie deren Qualität für das Zufußgehen von sehr gut (++) bis sehr schlecht (-).

1	++ + 0 - ...	++ + 0 - ...	++ + 0 - ...	++ + 0 - ...
2	++ + 0 - ...	++ + 0 - ...	3	4
5	++ + 0 - ...	++ + 0 - ...	7	8

Tragen Sie bitte ein was Ihnen an den Straßen besonders gut bzw. besonders schlecht gefallen hat. Sollte ihr Fußweg mehr als zwei Straßen beinhalten nehmen Sie bitte jeweils die am besten und die am schlechtesten bewerte Straße.

Straße Nr.: _____

Straße Nr.: _____

	Besonder gut weil	Besonders schlecht weil	Besonder gut weil	Besonders schlecht weil
<input type="checkbox"/>	Breiter Gehweg	Schmalere Gehweg	<input type="checkbox"/>	Schmalere Gehweg
<input type="checkbox"/>	Ebener Gehweg	Unebener Gehweg	<input type="checkbox"/>	Unebener Gehweg
<input type="checkbox"/>	Freier Gehweg	Zugestellter oder -geparkter Gehweg (auch Verkehrsberuhigte Zone)	<input type="checkbox"/>	Zugestellter oder -geparkter Gehweg (auch Verkehrsberuhigte Zone)
<input type="checkbox"/>	Verkehrsberuhigte Zone	Viel Verkehr	<input type="checkbox"/>	Viel Verkehr
<input type="checkbox"/>	Verkehrinsel	Keine Verkehrinsel	<input type="checkbox"/>	Keine Verkehrinsel
<input type="checkbox"/>	Zebrastreifen	Keine Zebrastreifen	<input type="checkbox"/>	Keine Zebrastreifen
<input type="checkbox"/>	Lange Grünphase für Zufußgehende	Kurze Grünphase für Zufußgehende	<input type="checkbox"/>	Kurze Grünphase für Zufußgehende
<input type="checkbox"/>	Übersichtliche Querungsstellen	Unübersichtliche Querungsstellen	<input type="checkbox"/>	Unübersichtliche Querungsstellen
<input type="checkbox"/>	Geringe Abstände zwischen Querungsstellen	Große Abstände zwischen Querungsstellen	<input type="checkbox"/>	Große Abstände zwischen Querungsstellen
<input type="checkbox"/>	Abgesenkte Bordsteine	Hohe Bordsteine	<input type="checkbox"/>	Hohe Bordsteine
<input type="checkbox"/>	Keine Sichthindernisse	Sichthindernisse	<input type="checkbox"/>	Sichthindernisse
<input type="checkbox"/>	Geringer Verkehrslärm	Hoher Verkehrslärm	<input type="checkbox"/>	Hoher Verkehrslärm
<input type="checkbox"/>	Sitzgelegenheiten	Keine Sitzgelegenheiten	<input type="checkbox"/>	Keine Sitzgelegenheiten
<input type="checkbox"/>	Öffentliche Toiletten	Keine öffentlichen Toiletten	<input type="checkbox"/>	Keine öffentlichen Toiletten
<input type="checkbox"/>	Gute Beleuchtung	Schlechte Beleuchtung	<input type="checkbox"/>	Schlechte Beleuchtung

Hier haben Sie die Möglichkeit noch weitere Anmerkungen zu diesem Fußweg zu machen.

IV Instruktion Mobilitätstagebuch

Liebe Teilnehmerin, lieber Teilnehmer,

vielen Dank nochmal für Ihre Bereitschaft, das FANS-Team bei der Forschung über das Zufußgehen im Alter zu unterstützen. Nachdem Sie das mobilitätsbiografische Interview absolviert haben, folgt als Nächstes das Ausfüllen des Mobilitätstagebuchs. Um Ihnen das Ausfüllen zu erleichtern, finden Sie im Folgenden die nach dem mobilitätsbiografischen Interview erhaltenen Instruktionen noch einmal in schriftlicher Form. Ergänzend dazu wurde im Anschluss an die schriftlichen Instruktionen noch ein kurzes Ausfüllbeispiel beigelegt.

Bitte füllen Sie das Tagebuch sieben Tage lang aus und beginnen Sie am ersten Tag nach dem mobilitätsbiografischen Interview. Tragen Sie in das Tagebuch sämtliche Wege, die Sie in diesem Zeitraum zurücklegen, ein. Ein Weg startet, sobald Sie Ihr Zuhause verlassen, und endet, sobald Sie wieder dorthin zurückgekehrt sind. Ein Weg kann in mehrere Teilwege untergliedert sein, die immer dann enden, wenn Sie ein neues Verkehrsmittel nutzen oder ein Ziel erreicht haben. Fangen Sie bitte für jeden Weg einen neuen Eintrag an. Starten Sie jeden Eintrag damit, dass Sie auf der ersten Seite oben links das Datum vermerken. Tragen Sie dann bitte in der nachfolgenden Tabelle, beginnend mit der ersten Zeile, den ersten Teilweg ein. Geben Sie dazu an, welches Verkehrsmittel Sie genutzt haben, ob Sie in Begleitung waren, wie lange Sie unterwegs waren und mit welchem Ziel und Zweck der Teilweg zurückgelegt wurde. Die genutzten Verkehrsmittel können Sie einfach ankreuzen, wobei Sie beim Auto bitte ankreuzen, ob Sie selbst gefahren oder mitgefahren sind. Sollten Sie ein anderes Verkehrsmittel genutzt haben tragen Sie das bitte unter Sonstiges ein. Bei Begleitung kreuzen Sie bitte an, ob Sie alleine, mit dem Partner, der Partnerin oder einer anderen Begleitung unterwegs waren. Für die Dauer vermerken Sie bitte die Uhrzeit, zu der Sie den Teilweg gestartet haben und die Uhrzeit, zu der Sie ihn beendet haben. Bei Ziel tragen Sie bitte ein, ob der Teilweg beispielsweise ein Geschäft, einen Ort zur Ausübung einer Freizeitaktivität oder ein anderes Verkehrsmittel zum Ziel hatte. Unter Zweck vermerken Sie dann bitte, was Sie am Ziel gemacht haben, also ob Sie beispielsweise eingekauft, Sport getrieben oder das Verkehrsmittel gewechselt haben.

Anschließend daran tragen Sie dann bitte auf den nachfolgenden Seiten für jeden zu Fuß zurückgelegten Teilweg des zuvor beschriebenen Weges dessen genauen Verlauf ein und bewerten Sie die dabei durchlaufenen Straßen von sehr gut (++) über neutral (0) bis sehr schlecht (--). Beginnen Sie dabei mit der ersten Straße und tragen deren Straßennamen in das mit 1 bezifferte Kästchen. Zur Bewertung der Straße umkreisen Sie dann bitte die mittig obenstehende Bewertungsskala

entsprechend ihrem Eindruck der Straße. So verfahren Sie dann bitte mit jeder weiteren Straße, die Sie auf ihrem Weg begehen, bis Sie an Ihrem Ziel angelangt sind. Anschließend kreuzen Sie dann bitte in den darunter stehenden Antwortmöglichkeiten an, was Sie an den Straßen besonders gut beziehungsweise besonders schlecht fanden. Sollte Ihr Teilweg mehr als zwei Straßen umfassen, nehmen Sie bitte die jeweils am besten und am schlechtesten bewertete Straßen. Tragen Sie dazu bitte zunächst die Nummer der Straße, die Sie dem Kästchen entnehmen, in das Sie die Straße eingetragen haben, über den Antwortmöglichkeiten ein und kreuzen dann an, was Sie besonders gut beziehungsweise besonders schlecht fanden. Dabei können Sie so viele Kreuze setzen wie Sie möchten. Auf der anschließenden Seite haben Sie dann noch die Möglichkeit, Anmerkungen zum Teilweg zu machen, falls Sie der Meinung sind, dass es noch etwas zu ergänzen gibt. Verfahren Sie so bitte für sämtliche zu Fuß zurückgelegte Teilwege des Weges.

Zum besseren Verständnis finden Sie nachfolgend noch ein fiktives Ausfüllbeispiel und falls Sie Fragen haben, können Sie uns werkstags zwischen 10:00 und 17:00 gerne unter der Nummer 030/***** kontaktieren.

V Ausfüllbeispiel Mobilitätstagebuch

Datum 12.05.2017

Tragen Sie hier bitte einen der Wege ein, die Sie an diesem Tag zurückgelegt haben. Als Weg gilt die Strecke, die Sie nach Verlassen des Hauses bis zu Ihrer Rückkehr dorthin zurückgelegt haben.

	Verkehrsmittel								Begleitung		Dauer		Ziel	Zweck	
	zu Fuß	Rad	Auto		ÖPNV			alleine	Partner	andere	Startzeit	Ankunftszeit			
			Selbstfahrer	Mitfahrer	U-Bahn	Bus	S-Bahn								Straßenbahn
zuerst	X								X			14:00	14:10	U-Bahn Bismarckstr.	Umsteigen
dann				X					X			14:10	14:20	U-Bahn Wittenbergplatz	Umsteigen
dann	X								X			14:20	14:25	KaDeWe	Einkaufen
dann	X								X			15:00	15:15	Tiergarten	Freunde treffen
dann										X		16:30	16:45	Zuhause	Kaffeetrinken
dann															
dann															
dann															
dann															
dann															
dann															
dann															

Tragen Sie hier bitte für den ersten Fußweg des vorangegangenen Weges die Straßen in der Reihenfolge ein, in der Sie sie gegangen sind und bewerten sie deren Qualität für das Zufußgehen von sehr gut (++) bis sehr schlecht (-).

1	Gierkezeile ++ + 0 - -	2	Haubachstraße ++ 0 - -	3	Wilmersdorferstr. ++ + 0 - -	4	Bismarckstraße. ++ + 0 -
5	++ + 0 - -	6	++ + 0 - -	7	++ + 0 - -	8	++ + 0 - -

Tragen Sie bitte ein was Ihnen an den Straßen besonders gut bzw. besonders schlecht gefallen hat. Sollte Ihr Fußweg mehr als zwei Straßen beinhalten nehmen Sie bitte jeweils die am besten und die am schlechtesten bewerte Straße.

Straße Nr.: 2

Straße Nr.: 3

Besonder gut weil		Besonders schlecht weil		Besonder gut weil		Besonders schlecht weil	
<input type="checkbox"/>	Breiter Gehweg	<input type="checkbox"/>	Schmalere Gehweg	<input type="checkbox"/>	Breiter Gehweg	<input checked="" type="checkbox"/>	Schmalere Gehweg
<input checked="" type="checkbox"/>	Ebener Gehweg	<input type="checkbox"/>	Unebener Gehweg	<input type="checkbox"/>	Ebener Gehweg	<input checked="" type="checkbox"/>	Unebener Gehweg
<input checked="" type="checkbox"/>	Freier Gehweg	<input type="checkbox"/>	Zugestellter oder -geparkter Gehweg (auch Viel Verkehr)	<input type="checkbox"/>	Freier Gehweg	<input type="checkbox"/>	Zugestellter oder -geparkter Gehweg (auch Viel Verkehr)
<input type="checkbox"/>	Verkehrsberuhigte Zone	<input type="checkbox"/>	Keine Verkehrsinsel	<input type="checkbox"/>	Verkehrsberuhigte Zone	<input checked="" type="checkbox"/>	Viel Verkehr
<input type="checkbox"/>	Verkehrsinsel	<input type="checkbox"/>	Keine Verkehrsinsel	<input type="checkbox"/>	Verkehrsinsel	<input type="checkbox"/>	Keine Verkehrsinsel
<input type="checkbox"/>	Zebrastrifen	<input type="checkbox"/>	Keine Zebrastrifen	<input type="checkbox"/>	Zebrastrifen	<input type="checkbox"/>	Keine Zebrastrifen
<input type="checkbox"/>	Lange Grünphase für Zufußgehende	<input type="checkbox"/>	Kurze Grünphase für Zufußgehende	<input type="checkbox"/>	Lange Grünphase für Zufußgehende	<input type="checkbox"/>	Kurze Grünphase für Zufußgehende
<input type="checkbox"/>	Übersichtliche Querungsstellen	<input type="checkbox"/>	Übersichtliche Querungsstellen	<input type="checkbox"/>	Übersichtliche Querungsstellen	<input type="checkbox"/>	Übersichtliche Querungsstellen
<input type="checkbox"/>	Geringe Abstände zwischen Querungsstellen	<input type="checkbox"/>	Große Abstände zwischen Querungsstellen	<input type="checkbox"/>	Geringe Abstände zwischen Querungsstellen	<input type="checkbox"/>	Große Abstände zwischen Querungsstellen
<input type="checkbox"/>	Abgesenkte Bordsteine	<input checked="" type="checkbox"/>	Hohe Bordsteine	<input type="checkbox"/>	Abgesenkte Bordsteine	<input type="checkbox"/>	Hohe Bordsteine
<input type="checkbox"/>	Keine Sichthindernisse	<input type="checkbox"/>	Sichthindernisse	<input type="checkbox"/>	Keine Sichthindernisse	<input type="checkbox"/>	Sichthindernisse
<input checked="" type="checkbox"/>	Geringer Verkehrsärm	<input type="checkbox"/>	Hoher Verkehrsärm	<input type="checkbox"/>	Geringer Verkehrsärm	<input checked="" type="checkbox"/>	Hoher Verkehrsärm
<input type="checkbox"/>	Sitzgelegenheiten	<input type="checkbox"/>	Keine Sitzgelegenheiten	<input type="checkbox"/>	Sitzgelegenheiten	<input type="checkbox"/>	Keine Sitzgelegenheiten
<input type="checkbox"/>	Öffentliche Toiletten	<input type="checkbox"/>	Keine öffentlichen Toiletten	<input type="checkbox"/>	Öffentliche Toiletten	<input type="checkbox"/>	Keine öffentlichen Toiletten
<input type="checkbox"/>	Gute Beleuchtung	<input type="checkbox"/>	Schlechte Beleuchtung	<input type="checkbox"/>	Gute Beleuchtung	<input type="checkbox"/>	Schlechte Beleuchtung

Mobilität und Gesellschaft

hrsg. von Weert Canzler, Stephan Rammler und Oliver Schwedes

Alexander Rammert

Der Mobilitätsindex

Entwicklung eines integrierten Planungsinstruments für Mobilität

Bd. 12, 2022, ca. 504 S., ca. 54,90 €, br., ISBN 978-3-643-25052-0

Oliver Schwedes

Mobilität und soziale Exklusion

Bd. 10, 2022, ca. 264 S., ca. 39,90 €, br., ISBN 978-3-643-25045-2

Oliver Schwedes

Urban Mobility in a Global Perspective

An international comparison of the possibilities and limits of integrated transport policy and planning

For the first time in human history, the majority of the world's population is now no longer living in rural areas, but in cities. Whereas in the industrialised countries urban and transport development has now reached a certain degree of saturation, it is proceeding in other regions of the world with an enormous dynamism. The primary concern of this study is to present for the first time a survey of global urban and transport development in order to gain an overview of the magnitude of the global challenges. Against this background, the study concludes by proposing a direction for future deliberations, in the name of determining an adequate response to the looming problems.

Bd. 9, 2nd edition, 2022, 276 S., 29,90 €, br., ISBN 978-3-643-90856-8

Julia Hildermeier

How Ideas Change Markets

Social and Semantic Construction(s) of Automobility in 21st century Europe

Recent scandals have revealed how the European car industry struggles with environmental regulation and increasing global competition. Based on an in-depth case study this book explains how locked-in structures of private fossil-fuel based mobility could persist in an ever more integrated European government of sustainable transport. Based on new theoretical and empirical insights, the author shows which joint decision-making processes and narratives are needed to foster the sector's transition towards new, shared solutions of electro-mobility.

Bd. 8, 2016, 208 S., 24,90 €, br., ISBN 978-3-643-90832-2

Jörg Leben

Rad Fahrende

Wer sie sind und was sie brauchen

Mit Zunahme des Radverkehrs nehmen in vielen Städten die Konflikte zu. Vor allem das Regelverhalten der Radfahrenden wird kritisiert. Doch das Verhalten hat seine Gründe. Welche sind dies und welche Wirkmechanismen stecken dahinter? Sind die Radfahrenden das Problem, oder liegen die Ursachen für die Konflikte ganz woanders? Welche Konsequenzen ergeben sich daraus für die Verkehrspolitik und -planung?

Mit einem qualitativen Forschungsansatz nähert sich dieses Buch diesen Fragen. Dazu wurden in Berlin Radfahrende interviewt und beobachtet. Anhand einer empirisch generierten Typologie der Radfahrenden werden die Zusammenhänge dargestellt und erklärt.

Bd. 7, 2016, 352 S., 49,90 €, br., ISBN 978-3-643-13575-9

Weert Canzler

Automobil und moderne Gesellschaft

Beiträge zur sozialwissenschaftlichen Mobilitätsforschung

Die mit dem Auto ermöglichte Selbstbeweglichkeit kommt der Entwicklungsdynamik der Moderne und ihren Anforderungen an das Individuum sehr entgegen. Das „Auto im Kopf“ ist der Schlüssel zum Verständnis seiner Attraktivität: Zum einen reduziert das verfügbare Auto Alltagskomplexität, es ermöglicht ein „Nutzen ohne nachzudenken“, zum anderen erweitert es den Möglichkeitsraum immens, weil es den Aktionsradius in aller Regel vergrößert und individuelle Wegeketten ermöglicht. Gleichzeitig sind die ökologischen und räumlichen Grenzen der Massenmotorisierung erreicht, das Privatauto ist global nicht zukunftsfähig.

Bd. 6, 2016, 234 S., 29,90 €, br., ISBN 978-3-643-13517-9

LIT Verlag Berlin – Münster – Wien – Zürich – London

Auslieferung Deutschland / Österreich / Schweiz: siehe Impressumseite

Stephan Rammler; Marc Weider (Hg.)

Das Elektroauto

Bilder für eine zukünftige Mobilität

Dieser Sammelband ist ein Plädoyer für einen veränderten und erweiterten Blick auf die aktuell viel-diskutierte Elektromobilität. Das Batterie-Elektrofahrzeug wird hier als Systeminnovation verstanden, deren Stärken und deren Akzeptanz sich aus der vielfachen Vernetzung des technischen Artefakts mit neuen Mobilitätsdienstleistungen, einer anderen Energieinfrastruktur und veränderten Formen urbaner Mobilität entwickeln werden. Technische Entwicklungen müssen dabei einhergehen mit einer sozio-kulturellen Innovationsstrategie, in deren Mittelpunkt das Finden und Gestalten bislang unbekannter Bedeutungen und Bedeutungskontexte der neuen Mobilitätstechnologie steht.

Das Batterie-Elektroauto ist in diesem Sinne als ein Baustein eines größeren gesellschaftlichen und kulturellen Veränderungsprozesses zu verstehen. Für diesen Prozess liefern Szenarien, Narrationen und Zukunftsbilder einer gelingenden Gesamttransformation der modernen Mobilität einen wichtigen Impuls. Das Elektrofahrzeug bietet die Möglichkeit, so die Haupteckdaten dieses Buches, wie durch ein „Guckloch“ einen – wenn auch nur fragmentarischen – Blick auf die sich abzeichnenden Bilder einer zukünftigen Mobilität und einer postfossilen Gesellschaft zu werfen.

Bd. 5, 2011, 184 S., 19,90 €, br., ISBN 978-3-643-11240-8

Katrin Dzienan; Christine Ahrend; Annika Schreiber (Hg.)

easy.going

Herausforderung barrierefreie Mobilität. Wirtschaft trifft Wissenschaft

Wir werden immer älter und wir wollen immer älter werden können – möglichst unter Beibehaltung einer hohen Lebensqualität. Wie können Autonomie und Mobilität in einer solchen Gesellschaft erhalten werden? Barrierefreie Mobilität ist dabei ein wichtiges Themenfeld, in dem auch kleine und mittlere Unternehmen zukünftige Marktchancen für ihre Produkte und Dienstleistungen sehen können.

Anhand von zwei innovativen Pilotprojekten zeigt dieses Buch, wie konkrete technische Lösungen für die Beseitigung von Mobilitätsbarrieren in enger Kooperation von Wirtschaft, Wissenschaft und staatlichen Institutionen entwickelt wurden.

Bd. 4, 2011, 240 S., 29,90 €, br., ISBN 978-3-643-11121-0

Oliver Schwedes (Hg.)

Räumliche Mobilität in der zweiten Moderne

Freiheit und Zwang bei Standortwahl und Verkehrsverhalten

Die Menschen in modernen Gesellschaften sind hochgradig mobil und überwinden immer größere Distanzen. Während mit dieser Entwicklung ein Fortschrittsversprechen verbunden ist, wird nur selten die Frage gestellt, inwiefern die wachsenden Mobilitätsanforderungen zu mehr Lebensqualität beitragen. Wird diese Entwicklung von den Menschen bewusst vorangetrieben oder sind sie Getriebene einer Entwicklungsdynamik, auf die sie kaum Einfluss nehmen können und die ihr Leben im Ergebnis beeinträchtigt? Sind die Handlungen von Menschen im Rahmen räumlicher Mobilität frei gewählt oder sind sie weitgehend erzwungen?

Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler unterschiedlicher Disziplinen gehen der zentralen Frage nach, wie sich das Verhältnis von Freiheit und Zwang darstellt und die räumliche Entwicklung moderner Gesellschaften bestimmt. Dabei wird Siedlungsentwicklung als soziales Phänomen thematisiert, das eng mit Formen individueller Mobilität verbunden ist. Ein spezielles Augenmerk gilt der Frage, inwieweit unter diesen Bedingungen räumliche Mobilität politisch gestaltet werden kann.

Bd. 3, 2013, 344 S., 24,90 €, br., ISBN 978-3-643-11443-3

Oliver Schwedes; Stephan Rammler

Mobile Cities

Dynamiken weltweiter Stadt- und Verkehrsentwicklung

Bd. 2, 2. Aufl. 2012, 304 S., 29,90 €, br., ISBN 978-3-8258-0913-3

Stephan Rammler; Marc Weider (Hg.)

Wasserstoffauto

Zwischen Markt und Mythos

Bd. 1, 2005, 216 S., 19,90 €, br., ISBN 3-8258-8380-9



Reihe Mobilität und Gesellschaft

Die Möglichkeit zur Fortbewegung ist ein wesentlicher Faktor dafür, ein eigenständiges Leben führen zu können und an der Gesellschaft teilzuhaben. Im Alter nimmt diese Bedeutung weiter zu und ist eng verknüpft mit dem Wunsch, möglichst lange im eigenen Zuhause zu verweilen. Dabei spielt das Zufußgehen im Alter eine besondere Rolle, da es die Art der Fortbewegung ist, die zumeist am längsten erhalten bleibt. Vor dem Hintergrund des demographischen Wandels in Deutschland und der damit einhergehenden Zunahme des Anteils älterer Menschen an der Bevölkerung entfaltet die Thematik eine gesamtgesellschaftliche Relevanz. Davon ausgehend widmet sich der vorliegende Band der Frage nach dem Einfluss der subjektiven Wahrnehmung auf das Zufußgehen im Alter. Denn nach Auffassung der sozialwissenschaftlichen Mobilitätsforschung sind es nicht die tatsächlich vorhandenen, sondern die subjektiv wahrgenommenen Möglichkeiten zur Fortbewegung, die darüber entscheiden ob und wie sich fortbewegt wird.

Florian Breitinger ist wissenschaftlicher Mitarbeiter am Institut für Psychologie und Arbeitswissenschaft, Fakultät V Verkehrs- und Maschinensysteme der Technischen Universität Berlin

LIT
www.lit-verlag.de

978-3-643-25050-6



9 783643 250506