

(Auto)mobile Generation Ü-80

Qualitative Forschung über die Fahrausweisabgabe



Brigitte Wyden

Bachelor-Arbeit der Hochschule Luzern – Soziale Arbeit

Bachelor-Arbeit

Ausbildungsgang **Soziokultur**

Kurs TZ 2015-2019

Brigitte Wyden

(Auto)mobile Generation Ü-80

Qualitative Forschung über die Fahrausweisabgabe

Diese Bachelor-Arbeit wurde im August 2019 eingereicht zur Erlangung des vom Fachhochschulrat der Hochschule Luzern ausgestellten Diploms für **Soziokulturelle Animation**.

Diese Arbeit ist Eigentum der Hochschule Luzern – Soziale Arbeit. Sie enthält die persönliche Stellungnahme des Autors/der Autorin bzw. der Autorinnen und Autoren.

Veröffentlichungen – auch auszugsweise – bedürfen der ausdrücklichen Genehmigung durch die Leitung Bachelor.

Reg. Nr.:

Originaldokument gespeichert auf LARA – Lucerne Open Access Repository and Archive der Zentral- und Hochschulbibliothek Luzern



Dieses Werk ist unter einem
Creative Commons Namensnennung-Keine kommerzielle Nutzung-Keine Bearbeitung 3.0 Schweiz Lizenzvertrag
lizenziert.

Um die Lizenz anzuschauen, gehen Sie bitte zu <https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/3.0/ch/>
Oder schicken Sie einen Brief an Creative Commons, 171 Second Street, Suite 300, San Francisco, California
95105, USA.

Urheberrechtlicher Hinweis

Dieses Dokument steht unter einer Lizenz der Creative Commons Namensnennung-Keine kommerzielle
Nutzung-Keine Bearbeitung 3.0 Schweiz <http://creativecommons.org/>

Sie dürfen:



Teilen — das Material in jedwedem Format oder Medium vervielfältigen und weiterverbreiten
Zu den folgenden Bedingungen:



Namensnennung — Sie müssen angemessene Urheber- und Rechteangaben machen, einen Link zur
Lizenz beifügen und angeben, ob Änderungen vorgenommen wurden. Diese Angaben dürfen in jeder
angemessenen Art und Weise gemacht werden, allerdings nicht so, dass der Eindruck entsteht, der Lizenzgeber
unterstütze gerade Sie oder Ihre Nutzung besonders.



Nicht kommerziell — Sie dürfen das Material nicht für kommerzielle Zwecke nutzen.



Keine Bearbeitungen — Wenn Sie das Material remixen, verändern oder darauf anderweitig direkt
aufbauen dürfen Sie die bearbeitete Fassung des Materials nicht verbreiten.
Im Falle einer Verbreitung müssen Sie anderen die Lizenzbedingungen, unter welche dieses Werk fällt,
mitteilen.

Jede der vorgenannten Bedingungen kann aufgehoben werden, sofern Sie die Einwilligung des Rechteinhabers
dazu erhalten.

Diese Lizenz lässt die Urheberpersönlichkeitsrechte nach Schweizer Recht unberührt.

Eine ausführliche Fassung des Lizenzvertrags befindet sich unter <https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/3.0/ch/legalcode.de>

Vorwort der Schulleitung

Die Bachelor-Arbeit ist Bestandteil und Abschluss der beruflichen Ausbildung an der Hochschule Luzern, Soziale Arbeit. Mit dieser Arbeit zeigen die Studierenden, dass sie fähig sind, einer berufsrelevanten Fragestellung systematisch nachzugehen, Antworten zu dieser Fragestellung zu erarbeiten und die eigenen Einsichten klar darzulegen. Das während der Ausbildung erworbene Wissen setzen sie so in Konsequenzen und Schlussfolgerungen für die eigene berufliche Praxis um.

Die Bachelor-Arbeit wird in Einzel- oder Gruppenarbeit parallel zum Unterricht im Zeitraum von zehn Monaten geschrieben. Gruppendynamische Aspekte, Eigenverantwortung, Auseinandersetzung mit formalen und konkret-subjektiven Ansprüchen und Standpunkten sowie die Behauptung in stark belasteten Situationen gehören also zum Kontext der Arbeit.

Von einer gefestigten Berufsidentität aus sind die neuen Fachleute fähig, soziale Probleme als ihren Gegenstand zu beurteilen und zu bewerten. Denken und Handeln ist vernetztes, ganzheitliches Denken und präzises, konkretes Handeln. Es ist daher nahe liegend, dass die Diplomandinnen und Diplomanden ihre Themen von verschiedenen Seiten beleuchten und betrachten, den eigenen Standpunkt klären und Stellung beziehen sowie auf der Handlungsebene Lösungsvorschläge oder Postulate formulieren.

Ihre Bachelor-Arbeit ist somit ein wichtiger Fachbeitrag an die breite thematische Entwicklung der professionellen Sozialen Arbeit im Spannungsfeld von Praxis und Wissenschaft. In diesem Sinne wünschen wir, dass die zukünftigen Soziokulturellen Animatorinnen und Animatoren mit ihrem Beitrag auf fachliches Echo stossen und ihre Anregungen und Impulse von den Fachleuten aufgenommen werden.

Luzern, im August 2019

Hochschule Luzern, Soziale Arbeit

Leitung Bachelor

Abstract

(Auto)mobil zu sein bedeutet Unabhängigkeit, Selbständigkeit und Freiheit. (Auto)mobilität ermöglicht geografische Distanzen zu überwinden, eine flexible Alltagsplanung und spontane Besuche oder Erledigungen. Fällt die selbstverständliche Mobilität weg, hat dies Auswirkungen auf den gewohnten Alltag. Für hochaltrige Personen, die fast ein ganzes Leben lang automobil waren und ihren Fahrausweis freiwillig abgeben, ist dies ein einschneidendes Ereignis. Es muss ein Umgang mit der veränderten Situation gefunden werden.

Die vorliegende qualitative Forschungsarbeit untersucht entlang der (Auto)biografien von Betroffenen die Bedeutung der individuellen Mobilität im täglichen Leben. Sie zeigt auf, welche Faktoren dazu führen, dass es zu diesem weitreichenden Entschluss kommt, den Fahrausweis freiwillig abzugeben. Und schlussendlich gibt sie Antworten darauf, wie alte Menschen ihren Alltag neu organisieren und das Leben ohne Auto gestalten.

Dank

Folgenden Personen gilt ein herzlicher Dank für ihren wertvollen Beitrag zu dieser Arbeit:

Gregor Husi (Hochschule Luzern) für die Coachings in der Kolloquium-Phase und

Simone Gretler-Heusser (Hochschule Luzern) für die wegweisenden Fachpoolgespräche.

Den vier Interviewpartnerinnen und -partner für die Bereitschaft in aller Offenheit über ihre Biografie und im Speziellen über die Fahrausweisabgabe zu erzählen.

Irène Niederhauser für das Korrekturlesen dieser Bachelorarbeit und konstruktive Feedback.

INHALTSVERZEICHNIS

ABSTRACT	IV
DANK	V
1 EINLEITUNG	1
1.1 AUSGANGSLAGE.....	1
1.2 MOTIVATION UND RELEVANZ.....	2
1.3 ADRESSATENSCHAFT	3
1.4 AUFBAU UND ABGRENZUNG DER ARBEIT	3
2 ALTER UND MOBILITÄT IM WANDEL	4
2.1 DEMOGRAFISCHER WANDEL	4
2.2 GESELLSCHAFTLICHER WANDEL UND TECHNISCHE ENTWICKLUNG	7
2.2.1 TECHNIKENTWICKLUNG.....	7
2.2.2 INDIVIDUALISIERUNG UND NEUE HERAUSBILDUNG VON IDENTITÄTEN.....	8
2.3 LÄNDLICHER RAUM.....	11
2.3.1 RÄUMLICHE STRUKTUREN DER SCHWEIZ	11
2.3.2 ERREICHBARKEIT VON DIENSTLEISTUNGEN.....	11
2.4 HOCHALTRIGKEIT UND (AUTO)MOBILITÄT.....	12
2.4.1 HOCHALTRIGKEIT	13
2.4.2 MOBILITÄTS- UND SICHERHEITSRELEVANTE VERÄNDERUNGEN IM ALTER.....	13
2.4.3 (AUTO)MOBILITÄT	15
2.4.4 MOBILITÄTSBIOGRAFIEN	16
2.4.5 MOBILITÄTSBEZOGENE BEDÜRFNISSE	17
2.4.6 ÖFFENTLICHER VERKEHR	18
2.5 HOCHALTRIGKEIT UND FAHRTAUGLICHKEIT.....	19
2.5.1 RECHTLICHE LAGE	19
2.5.2 PERIODISCHE UNTERSUCHUNG.....	19
2.5.3 EINIGE ZAHLEN UND MEDIALE EINFLÜSSE	19

2.6	ANGEBOTE UND BERATUNG.....	21
2.6.1	PRO SENECTUTE	21
2.6.2	SPITEX	22
2.6.3	FAHRDIENSTE	22
2.6.4	LIEFERDIENSTE.....	22
2.6.5	NACHBARSCHAFTSHILFE	22
2.6.6	HAUSÄRZTE	23
2.7	ZUSAMMENFASSUNG UND BEANTWORTUNG DER FRAGESTELLUNG.....	23
3	<u>LEBENSITUATIONEN VON HOCHALTRIGEN</u>	<u>25</u>
3.1	DER ALLTAG UND KRITISCHE LEBENSEREIGNISSE	25
3.1.1	ALLTAG	25
3.1.2	KRITISCHE LEBENSEREIGNISSE.....	25
3.2	MODALE STRUKTURIERUNGSTHEORIE VON GREGOR HUSI	26
3.3	GRUNDLAGEN.....	26
3.3.1	HIERARCHISCHE GESELLSCHAFTSSTRUKTUR / LEBENSLAGE.....	27
3.3.2	INSTITUTIONELLE GESELLSCHAFTSSTRUKTUR / ROLLEN	27
3.3.3	KULTURELLE GESELLSCHAFTSSTRUKTUR / LEBENSZIELE	28
3.3.4	IDENTITÄT.....	28
3.3.5	RAUM UND ZEIT	28
3.3.6	LEBENSWEISE UND LEBENSGEFÜHL.....	29
3.4	ZUSAMMENFASSUNG UND BEANTWORTUNG DER FRAGESTELLUNG.....	31
4	<u>METHODISCHES VORGEHEN.....</u>	<u>32</u>
4.1	FORSCHUNGSDESIGN UND QUALITATIVE SOZIALFORSCHUNG	32
4.2	SAMPLINGVERFAHREN.....	32
4.3	ENTWICKLUNG DES LEITFADENS.....	33
4.4	DURCHFÜHRUNG DER INTERVIEWS	33
4.5	AUSWERTUNGSMETHODE.....	34
5	<u>FORSCHUNGSERGEBNISSE.....</u>	<u>36</u>
5.1	AUSWERTUNG MODALVERBEN.....	36
5.2	FRAU A.	39
5.3	FRAU B.	42
5.4	HERR A.	44
5.5	HERR B.	47

6	<u>DISKUSSION</u>	51
6.1	LEBENSITUATION BEI FAHRAUSWEISERWERB UND BIOGRAFIE	51
6.2	(AUTO)MOBILITÄTSBIOGRAFIE	52
6.3	MOTIVATION ZUR FAHRAUSWEISABGABE UND ENTSCHEIDUNGSPROZESS.....	53
6.4	AUSWIRKUNGEN UND ERFAHRUNGEN IM ALLTAG NACH FAHRAUSWEISABGABE	54
6.5	ZUSAMMENFASSUNG UND BEANTWORTUNG DER FRAGESTELLUNG.....	56
7	<u>RELEVANZ FÜR DIE PRAXIS DER SOZIOKULTURELLEN ANIMATION</u>	58
7.1	ZUSAMMENFASSUNG UND BEANTWORTUNG DER FRAGESTELLUNG.....	58
7.1.1	GESELLSCHAFT.....	58
7.1.2	GRUPPE HOCHALTRIGE	59
7.1.3	INDIVIDUEN	60
7.2	AUSBlick	60
8	<u>LITERATURVERZEICHNIS</u>	61
	<u>ANHANG</u>	66
	A. GESPRÄCHSLEITFADEN	66
	B. DARSTELLUNG DER AUSWERTUNG MODALVERBEN	68

TITELBLATT: SENIOR IM STRASSENVERKEHR (QUELLE: dpa)

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

ABBILDUNG 1: ALTERSAUFBAU DER BEVÖLKERUNG.....	5
ABBILDUNG 2: ALTERSAUFBAU DER BEVÖLKERUNG, 2017.....	6
ABBILDUNG 3: IM ALTER VON 65: ENTWICKLUNG DER BEHINDERUNGSFREIEN LEBENSERWARTUNG IN DER SCHWEIZ.....	7
ABBILDUNG 4: GEMEINDETYPOLOGIE 2012 MIT 9 KATEGORIEN.....	11
ABBILDUNG 5: BAHNHOFSCHALTER BEDIENT DURCH PERSONAL SBB	18
ABBILDUNG 6: FÜHRERAUSWEISBESITZ NACH GESCHLECHT UND ALTER, 1994-2015	20
ABBILDUNG 7: GESELLSCHAFTSBILD DER MODALEN STRUKTURIERUNGSTHEORIE	27
ABBILDUNG 8: DIE HANDLUNGSTHEORETISCHE GRUNDLAGE DER MODALEN STRUKTURIERUNGSTHEORIE	29
ABBILDUNG 9: IDENTITÄTSMERKMALE VON GESELLSCHAFTSMITGLIEDERN.....	30

TABELLENVERZEICHNIS

TABELLE 1: FRAGESTELLUNGEN.....	2
TABELLE 2: DURCHSCHNITTLICHE LEBENSERWARTUNG	5
TABELLE 3: DREISCHRITT WERTEWANDEL, IDENTITÄT UND FAMILIE	10
TABELLE 4: MITTLERE DISTANZ ZUR NÄCHSTGELEGENEN DIENSTLEITUNG NACH RAUMTYP, 2015.....	12
TABELLE 5: UNFÄLLE NACH ALTER UND HAUPTVERURSACHENDE.....	20
TABELLE 6: SAMPLING	33
TABELLE 7: ZUSAMMENSTELLUNG THEMATISCHE HAUPT- UND SUBKATEGORIEN UND CODES	35
TABELLE 8: TOTAL NENNUNGEN MODALVERBEN	36
TABELLE 9: ANGABEN ZU DEN INTERVIEWTEN PERSONEN.....	38

1 Einleitung

1.1 Ausgangslage

Zur demografischen Entwicklung in der Schweiz gehört, dass die Menschen immer älter werden. Die heutige Generation Ü-80 war in einer Zeit der Hochkonjunktur jung und konnte sich einiges an Wohlstand erarbeiten und leisten. Dazu gehörten nebst Hauseigentum auch technische Errungenschaften, wie Fernseher oder Autos. Viele der heute über 80-jährigen sind als erste Generation einen grossen Teil von ihrem ganzen Erwachsenenleben Auto gefahren und haben eine massive Veränderung in der individuellen (Auto)mobilität erlebt. (Auto)mobilität zu sein ist heute eine Selbstverständlichkeit, trägt zur Selbständigkeit in der Bewältigung des Alltags bei und ermöglicht somit eine autonome Lebensgestaltung. In ländlichen Gebieten sind alte Menschen meist mehr auf das Auto angewiesen als im urbanen Raum.

Von Gesetzes wegen müssen sich in der Schweiz alle Personen über 75 alle zwei Jahre beim Hausarzt einem medizinischen Test unterziehen. Fällt dieser zufriedenstellend aus, gilt freie Fahrt bis zum nächsten Aufgebot. Mit zunehmendem Alter kommen allerdings unweigerlich körperliche und kognitive Einschränkungen zum Vorschein, die das Autofahren erschweren können. Eine individuelle Auseinandersetzung mit der freiwilligen Abgabe des Fahrausweises beginnt. Aufgrund verschiedener Entwicklungen hat es noch nie so viele Hochaltrige gegeben, die sich mit der Aufgabe des Autofahrens und der entsprechend eingeschränkteren (Auto)mobilität befassen müssen. Dieser Schritt kann als sehr einschneidend empfunden werden und betrifft meist mehrere Lebensbereiche. Die bislang selbstverständliche Mobilität und Autonomie ist plötzlich mehr oder weniger stark eingeschränkt. Wichtige Alltagsstrukturen verändern sich und müssen neu organisiert werden.

Es stellt sich die Frage:

Wie geht die heutige Generation Ü-80, die im ländlichen Raum wohnt, individuell mit diesen Veränderungen um und was braucht sie, damit der Prozess der Automobilitätsaufgabe zufriedenstellend gelingt? Um diese Hauptfrage zu beantworten ist folgende Arbeit in vier Teilfragen gegliedert:

Theoriefrage 1	Welche Faktoren beeinflussen das (Auto)mobilitätsverhalten von Personen Ü-80 in ländlichen Regionen?	Kapitel 2
Theoriefrage 2	In welchen Lebenssituationen befinden sich Hochaltrige und welche alltäglichen Herausforderungen ergeben sich bei kritischen Lebensereignissen?	Kapitel 3
Forschungsfrage	Welche Bedeutung geben Betroffene der Fahrausweisabgabe und wie wirkt sich diese auf deren Mobilität und Alltagsbewältigung aus?	Kapitel 4, 5 und 6
Praxisfrage	Was kann die Soziokulturelle Animation beitragen, damit die Umstellung der veränderten Mobilität gelingt?	Kapitel 7

Tabelle 1: Fragestellungen (eigene Darstellung)

1.2 Motivation und Relevanz

Bereits bei den ersten Recherchen und persönlichen Gesprächen wurde das breite Interesse an diesem Thema bestätigt. Unterschiedliche Personen fühlten sich angesprochen, sei es als hochaltrige Verkehrsteilnehmende selbst oder als Angehörige, Freunde und Bekannte von Menschen, die sich mit der Fahrausweisabgabe beschäftigen. Auch in den Medien, im politischen und öffentlichen Diskurs ist die (Auto)mobilität von Hochaltrigen konstant präsent und wird kontrovers behandelt. Einmal geht es um die Fahreignungsprüfung, dann wieder um Verkehrsunfälle, die durch Ältere verursacht werden oder um Fragen der Diskriminierung aufgrund altersbedingtem Fahrausweisentzug. Es findet sich reichlich Literatur zum Thema. In dieser Arbeit sollen nebst diesen theoretischen Grundlagen die Betroffenen selber zu Wort kommen. Es interessiert aus Sicht der Soziokulturellen Animation, wie sie selber den Prozess der freiwilligen Fahrausweisabgabe erleben und mit der eingeschränkten Mobilität umgehen. Aus ihren Erfahrungen und Aussagen resultieren bestenfalls wegweisende Informationen, die in die Arbeit der Soziokulturellen Animation einfließen können.

1.3 Adressatenschaft

Die Arbeit richtet sich in erster Linie an alle Professionellen der Sozialen Arbeit, insbesondere der Soziokulturellen Animation. Sie möchte andere Disziplinen wie die Psychologie, Medizin, Bereiche aus der Verkehrsgeografie etc. ansprechen, die sich mit diesem Thema beschäftigen. Sie richtet sich auch an die Betroffenen selber, an Hochaltrige, die mit der freiwilligen Fahrerlaubnisabgabe einen einschneidenden Schritt in ihrem Leben gehen.

1.4 Aufbau und Abgrenzung der Arbeit

Die vorliegende Arbeit ist eine Forschungsarbeit. Sie ist in 8 Kapitel aufgeteilt. Im ersten Kapitel wird in das Thema eingeführt. Das zweite Kapitel beschäftigt sich mit dem demografischen, gesellschaftlichen und technischen Wandel und den entsprechenden Auswirkungen. Darauf wird auf den Begriff Hochaltrigkeit und die mobilitätsrelevanten Veränderungen eingegangen. Die Forschung beschränkt sich auf Personen im ländlichen Gebiet und deshalb widmet sich der nächste Abschnitt diesem Thema. Es folgt eine Annäherung an die Themen Automobilität und Mobilitätsbiografie. Zum Schluss dieses Kapitels werden die rechtlichen Grundlagen rund um die Fahreignung beschrieben, ein Überblick über mögliche Beratungen und Angebote gegeben sowie auf die medialen Einflüsse eingegangen. Das dritte Kapitel beschäftigt sich mit kritischen Lebensereignissen und der modalen Strukturierungstheorie von Gregor Husi. Die Kapitel vier bis sechs sind der Empirie gewidmet und aufgeteilt in methodisches Vorgehen, Forschungsergebnisse und Diskussion. Der Bezug zur Soziokulturellen Animation wird im Kapitel sieben behandelt. Jeweils am Ende jedes Kapitels folgt eine Zusammenfassung und wird die Fragestellung beantwortet.

Nicht Gegenstand dieser Arbeit ist die unfreiwillige Abgabe. Es geht ausschliesslich um hochaltrige Personen, die über 80 Jahre alt sind und in einer selbständigen Wohnform leben.

2 Alter und Mobilität im Wandel

Im ersten Kapitel wird auf den demografischen Wandel und seine Auswirkungen eingegangen.

2.1 Demografischer Wandel

Der demografische Wandel zeigt die Veränderung in der Zusammensetzung der Bevölkerungsstruktur auf. Dieser wird durch die Faktoren Geburtenrate, Lebenserwartung und die Wanderungsbewegungen der Bevölkerung beeinflusst (Bundeskanzlei, 2016, S. 14). Im vergangenen Jahrhundert haben sich diese drei Einflussgrößen massgeblich verändert. Gemäss François Höpflinger (2017a) war das Leben der Menschheit bis ins 17. Jahrhundert durch Epidemien, Hungersnöte und Missernten bedroht. Die Säuglings- und Kindersterblichkeit war damals enorm gross, nur jeder zweite Säugling erreichte das Erwachsenenalter. Im 18. Jahrhundert gelang es allmählich, die Ausbreitung von Epidemien und Hungersnöten einzudämmen. Eine strikte Quarantänestrategie durch die Regierungen, bessere Verkehrswege sowie optimierte Vorratshaltungen reduzierten die Folgen von Seuchen, Epidemien und Missernten und führten dadurch zu einer geringeren Sterblichkeitsrate. Das Zusammenspiel verschiedener Faktoren, so Höpflinger weiter, führte im 20. Jahrhundert zu einer weiterhin steigenden Lebenserwartung. Massgeblich dafür verantwortlich war eine verbesserte Lebenslage durch kontinuierliche und gesunde Ernährung, die Internalisierung von Sauberkeits- und Hygienenormen und Interventionen durch die Regierung, wie beispielsweise bessere Wasser- und Abwasser-versorgung. Ein weiterer Faktor war die verstärkte soziale Absicherung, der steigende Wohlstand und der Ausbau der medizinischen Betreuung. Ein grundlegender Wandel von einem hohen Geburtenniveau und hohen Sterbeziffern zu tiefen Geburten- und Sterbeziffern war die Folge. Noch nie wurden Menschen so alt wie heute (S. 4-5).

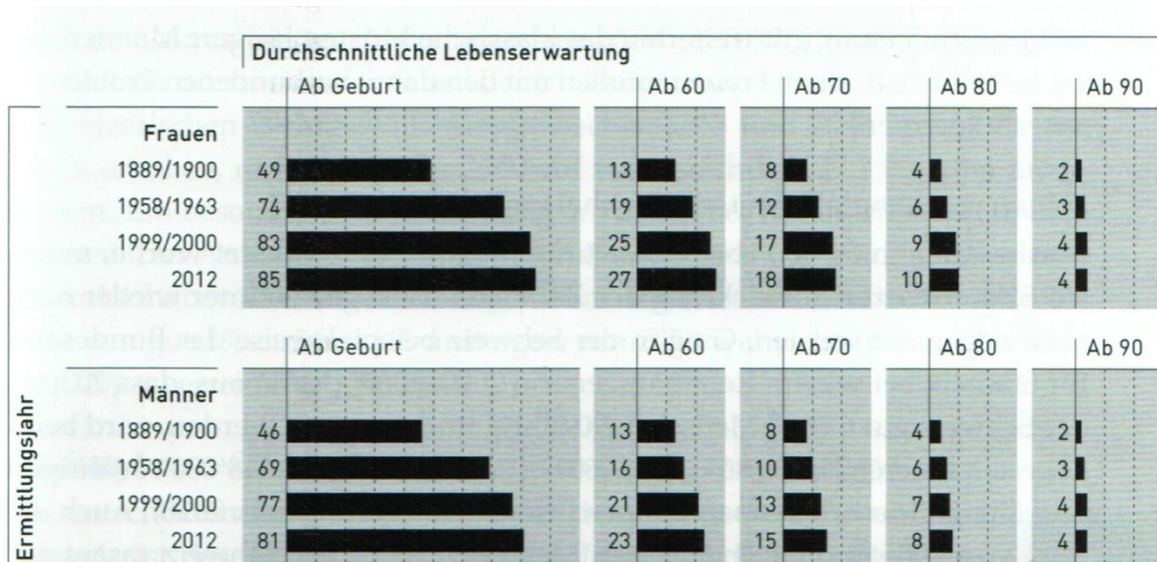
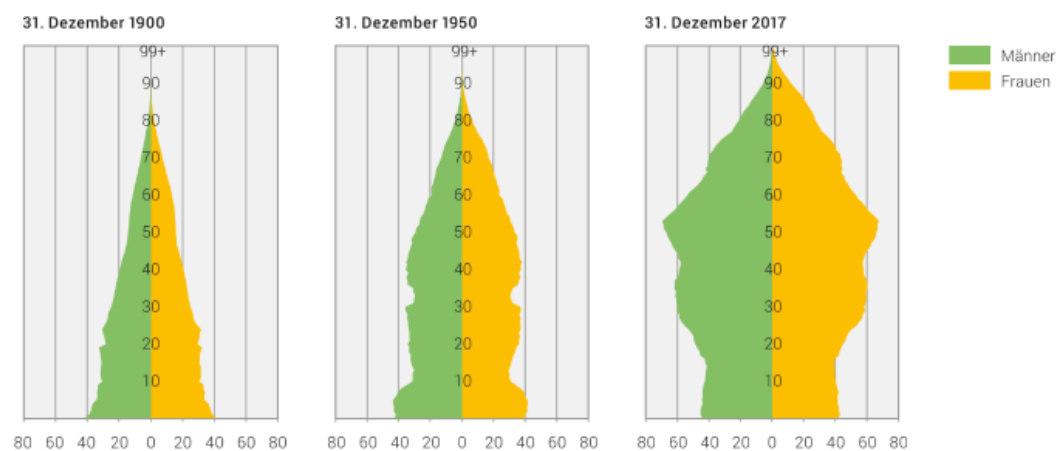


Tabelle 2: Durchschnittliche Lebenserwartung (Quelle: Höpflinger & Van Wezemael, 2014, S. 33)

In der Schweiz, wie auch in anderen europäischen Ländern ergibt sich ein Prozess doppelter demografischer Alterung: «Die Altersstruktur der Bevölkerung verschiebt sich nach oben, und der Anteil an jüngeren Menschen sinkt, primär aufgrund eines seit Jahrzehnten tiefen Geburtenniveaus» (Höpflinger, 2017a, S. 1). Gleichzeitig steigt der Anteil der älteren Bevölkerung in der Schweiz deutlich an, weil die geburtenstarken Jahrgänge, die sogenannten Babyboomers, ins Alter kommen. Teilweise konnte der Geburtenrückgang in der Schweiz durch die Zuwanderung junger Erwachsener kompensiert werden (ebd.).

Altersaufbau der Bevölkerung

Anzahl Personen in 1 000



Quellen: BFS – VZ, STATPOP

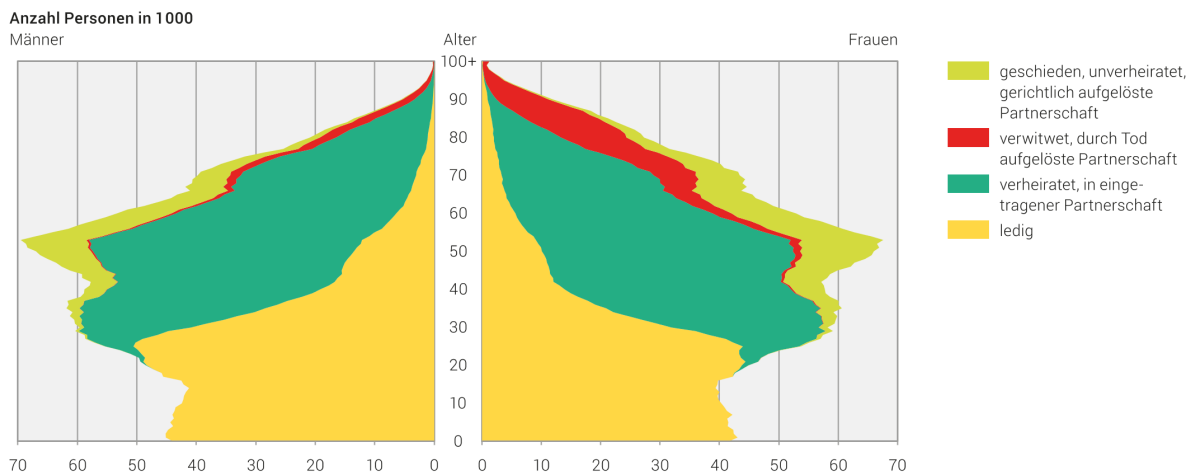
© BFS 2019

Abbildung 1: Altersaufbau der Bevölkerung (Quelle: Bundesamt für Statistik, 2019)

Massgebliche Einflussfaktoren der steigenden Lebenserwartung von heute sind weiterhin medizinische Fortschritte, soziale Entwicklungen und ein besseres Bildungsniveau der neuen Generationen von Hochaltrigen (Höpflinger, 2017a, S. 4.)

Altersaufbau der Bevölkerung, 2017

Nach Geschlecht und Zivilstand



Quelle: BFS – STATPOP

© BFS 2018

Abbildung 2: Altersaufbau der Bevölkerung, 2017 (Quelle: Bundesamt für Statistik, 2018a)

Auch können der Familien- und Zivilstand sowie die Lebensform die Lebenserwartung beeinflussen. Die altersspezifische Sterberate liegt bei Verheirateten oder Personen, die in einer festen Partnerschaft leben unter derjenigen von Geschiedenen oder Verwitweten. Höpflinger (2012) führt allerdings aus, dass es bei der Interpretation von festgestellten Unterschieden nach Partnerschaftsstatus oder Lebensform bei weitem nicht immer eindeutig ist, da es sich um wechselseitige, sich verschieden beeinflussende Faktoren handeln kann (S. 190).

In den vergangenen Jahrzehnten hat nicht nur die Lebenserwartung zugenommen, sondern auch die Anzahl der gesunden verbleibenden Jahre. Gemäss Höpflinger (2017b) können heutige 65-Jährige damit rechnen, dass sie drei Viertel ihrer verbleibenden Lebenszeit ohne massive Behinderung erleben werden. Die Schweiz gehört damit zu den privilegierten Ländern, wo Menschen nicht nur lange, sondern auch lange gesund leben können. Die Entwicklung ist massgeblich auf ein gut ausgebautes und qualitativ hoch stehende Alters- und Gesundheitsvorsorge zurückzuführen (S. 6).

Im Alter von 65: Entwicklung der behinderungsfreien Lebenserwartung in der Schweiz

	In Jahren		in % der Restlebenserwartung	
	Männer	Frauen	Männer	Frauen
1981/82	11.5	12.2	79%	66%
1988/89	12.1	14.8	79%	76%
1997/99	13.0	16.3	78%	79%
2002	14.6	15.9	83%	75%
2008	16.0	17.5	84%	79%

Quelle: Höpflinger, Bayer-Oglesby et al. 2011, 2012: Eurostat.

Abbildung 3: Im Alter von 65: Entwicklung der behinderungsfreien Lebenserwartung in der Schweiz (Quelle: Höpflinger, 2017a, S. 20)

2.2 Gesellschaftlicher Wandel und technische Entwicklung

In diesem Kapitel geht es um den gesellschaftlichen Wandel, die daraus resultierende Bedeutung und die Herausforderungen für die individuelle Lebensführung. Es wird aufgezeigt, wie die technischen Errungenschaften die Lebensweise dieser jetzigen Generation alter Menschen verändert hat.

2.2.1 Technikentwicklung

Alte Menschen erzählen gerne von früheren Zeiten, wie sie zusammen mit drei bis vier Generationen unter einem Dach lebten. Der Alltag war beschwerlicher als heute, aber man wusste nichts anderes. Einmal im Monat war grosser Washtag, wohlgernekt ohne Waschmaschinen, höchstensfalls war eine «Auswringi» in der Waschküche vorhanden. Am Samstag genossen alle Familienmitglieder nacheinander in einem Blechkübel das wöchentliche Bad, weil es noch keine Badezimmer mit fliessendem Wasser und Duschen gab. Auf den Strassen sah man ausschliesslich Fussgänger, Pferdekutschen, Fahrräder und Traktoren und es war keine Ausnahme, einen Arbeitsweg von täglich zwei Stunden zu Fuss zurückzulegen. Diese alten Menschen erleb(t)en, wie keine andere Generation zuvor, eine technische und gesellschaftliche Veränderung, die Auswirkungen bis hin zur individuellen Lebensführung mit sich brachten.

Claus J. Tully (2003) bestätigt, dass die Entwicklung der Technik, die Produktion und Verfügbarkeit von Dingen in den Nachkriegsjahren des vergangenen Jahrhunderts massiv zugenommen und die Lebensweise grundlegend verändert haben. Der Zusammenhang und die Bedeutung zwischen der Herstellung und dem Konsum von Dingen und der Konstitution der Gesellschaft ist auch in der Soziologie längst anerkannt. Die Verfügbarkeit der Technik veränderte die Gestaltung des Alltags massgeblich und schlug sich in den Verläufen der individuellen Lebenswege nieder. Während in der vorindustriellen Gesellschaft Arbeiten und Wohnen räumlich zusammen gehörten, fand in den vergangenen 150 Jahren eine Trennung statt. Kleiner Exkurs: Interessanterweise liegt der Trend neuerlich wieder bei der Zusammenlegung der beiden Bereiche (Homeoffice) - Digitalisierung sei Dank. Die damalige Technisierung legte den Grundstein für die zeitliche und lokale Flexibilisierung und trug massgeblich zur Auflösung räumlicher Nähe bei (S. 9-16). Ein diesbezüglich bedeutender Faktor kommt der Verfügbarkeit des Autos zu. Konnten sich zu Beginn des automobilen Individualverkehrs nur wenige ein Auto leisten, war es durch die kontinuierliche wirtschaftliche Besserstellung immer mehr Männern möglich ein eigenes Auto zu kaufen. Bis in die 70er und 80er Jahre des 20. Jahrhunderts war das Autofahren mit wenigen Ausnahmen eine Männerdomäne. Das Auto stellte ein Statussymbol dar. Erst in späteren Jahren, infolge der zunehmenden Emanzipation lernten auch Frauen Autofahren.

Unter anderem aus der allgemeinen Verfügbarkeit des Autos entwickelte sich eine individuelle Mobilitätsgesellschaft. Claus J. Tully und Dirk Baier (2006, S. 51) beschreiben dies folgendermassen:

Entwickelte Gesellschaften sind automobile Gesellschaften (....) Individualmobilität, wie sie durch das Automobil am besten verkörpert wird, ist Ausdruck der Sozialstruktur der modernen Gesellschaft, die sich als individualisiert darstellt. Kulturelle, soziale und verkehrliche Entwicklung laufen in die gleiche Richtung. Individualität lässt sich über Eigentum und Lebensstile ausdrücken, und das Auto ist dabei in beiderlei Hinsicht ein geeignetes Objekt. Zugleich wirkt die Verfügung über ein Auto individualisierend.

2.2.2 Individualisierung und neue Herausbildung von Identitäten

Parallel zum technischen Ausbau und dessen Auswirkungen vollzog sich in der Gesellschaft ein Wandel. Heiner Keupp (2004) fragt in seinem Artikel in der Zeitschrift Supervision, welche

gesellschaftlichen Entwicklungstendenzen die Lebensformen der Menschen heute prägt. Er gibt gleich selber eine Antwort darauf und beschreibt die Entwicklung als «Enttraditionalisierung», als einen Prozess der Individualisierung und Pluralisierung, er nennt sie fluide Gesellschaft. Diese Trends hängen zusammen. In einer traditionellen Gesellschaft war das Leben vorgegeben, es gab wenig eigenen Gestaltungsfreiraum. Wertmassstäbe und Normen waren über Generationen klar und boten Orientierung. Heute gibt es unzählige Möglichkeiten die eigenen Teilbiografien zu gestalten und ebenso viele Lebensformen, die gewählt werden können – oder die gewählt werden müssen. Es sind fast keine Grenzen mehr gesetzt, alles was statisch, stabil oder sogar einengend war, ist in Auflösung begriffen. Immer weniger Selbstverständlichkeiten und Richtwerte geben Orientierung und Halt. Das eigene Leben wird zusammengestellt aus einer Serie von Projekten (S. 28-32). Die folgende Abbildung ist eine eigene Zusammenstellung aus Grafiken von Keupp und zeigt eindrücklich in einem Dreischritt die Veränderungen in Bezug auf den Wertewandel, die Identität und Familie:

Dreischritt Wertewandel, Identität und Familie

50er	60er	70er	80er	90er	00er
Aussenorientierung Das Selbst passt sich an Maxime: Selbst-Kontrolle		Innenorientierung Das Selbst emanzipiert sich Maxime: Selbst-Verwirklichung		Innen/Aussenorientierung Neue Vermittlung zwischen Selbst und Umwelt Maxime: Selbst-Management	
Wertewandel					
<ul style="list-style-type: none"> • Gebote und Verbote • Rangordnungen und Herrschaftsbeziehungen • Konventionen, Institutionen • Pflichterfüllung und Anpassungsbereitschaft • Tugendhaftigkeit und Verzicht 		<ul style="list-style-type: none"> • Erweiterung der Optionsspielräume • Enttraditionalisierung und Individualisierung • Emanzipation • Autonomie • Individualismus • Genuss, Erlebnis, Wellness 		<ul style="list-style-type: none"> • Steigende Wertigkeit persönlicher Ressourcen • Neues Sozialbewusstsein • Projekte bürgerschaftlichen Engagements vermitteln zwischen Innen und Aussen • «Vermittlungs-Schlüssel» im Boundary-Management werden zentral 	
Identität					
Identität als Gehäuse <ul style="list-style-type: none"> • Äusserliche Kriterien bestimmend: Geschlecht, Beruf, Rollen, Schicht • Identität als relativ eindeutig und statisch • Stabiles Weltbild • Kriterien für Anerkennung sind klar definiert Handlungsorientierung: «Man tut es so»		Identität als – Selbstbehauptung <ul style="list-style-type: none"> • Individuell und nonkonform sein • Identitätskrisen und Suche nach dem «wahren Kern» • Konkurrierende Weltbilder • Kriterien für Anerkennung werden vielfältiger • Authentizität als Echtheit Handlungsorientierung: «Ich will es so»		Identität als Prozess <ul style="list-style-type: none"> • Stilisierung: Identität ist Erzählung und Performance • Identität ist relativ vieldeutig und offen • Weltbild-Patchwork • Anerkennung wird mehr ausgehandelt • Authentizität als Stimmigkeit Handlungsorientierung: «Es entspricht mir»	
Familie					
Familie ist normiert <ul style="list-style-type: none"> • «Man» hat Familie • Familie als Pflicht • Typischer Familienzyklus und biografische Muster • Rollenverteilung und Eltern-Kind-Beziehungen sind vorgegeben • Hierarchische Struktur der Beziehungen 		Familie wird hinterfragt <ul style="list-style-type: none"> • Statusverlust der traditionellen Kernfamilie • Konkurrenz durch alternative familiäre Lebensformen • Emanzipation und Berufstätigkeit der Frau • Zunehmender Kinderverzicht • Anstieg der Scheidungsrate • Eskalierender Generationenkonflikt 		Familie als Möglichkeit <ul style="list-style-type: none"> • Neue Wertschätzung von Familie als emotionale Heimat • Familie ist freiwilliges Bekenntnis und Commitment • Vielfalt und Offenheit von Familienformen • Beziehungsmanagement und Vermittlung verschiedener Bedürfnisse • Eher partnerschaftliches Generationenverhältnis 	

Tabelle 3: Dreischritt Wertewandel, Identität und Familie (Quelle: Eigene Darstellung auf der Basis von Keupp (2004).

2.3 Ländlicher Raum

Bei Abgabe des Fahrausweises, wird der Wohnort und die Distanz zu Dienstleistern bedeutsam. In diesem Kapitel geht es um die Erreichbarkeit von wichtigen Infrastrukturen.

2.3.1 Räumliche Strukturen der Schweiz

Die räumlichen Strukturen der Schweiz haben sich in den vergangenen Jahrzehnten tiefgreifend verändert. Vor allem die ländlichen Räume haben sich gewandelt. Die Agglomerationen wachsen immer mehr mit den Städten zusammen und ursprünglich ländliche Räume entwickeln sich zu periurbanen Gemeinden mit unterschiedlicher Dichte. Gründe dafür sind gemäss Bundesamt für Statistik (2012) das Bevölkerungswachstum, die Zunahme der Mobilität und der wirtschaftliche Strukturwandel. Die Gebiete werden heute in 9 Gemeindetypen unterteilt.

Gemeindetypologie 2012 mit 9 Kategorien

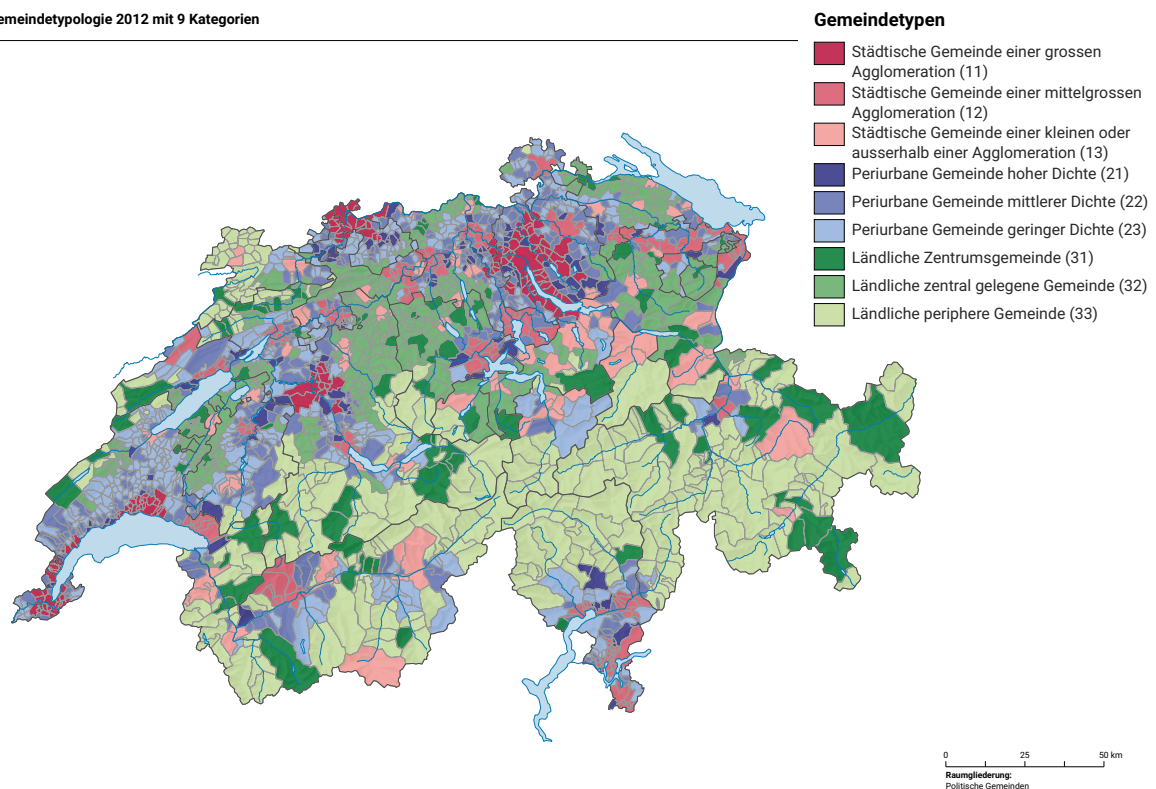


Abbildung 4: Gemeindetypologie 2012 mit 9 Kategorien (Quelle: Bundesamt für Statistik 2012)

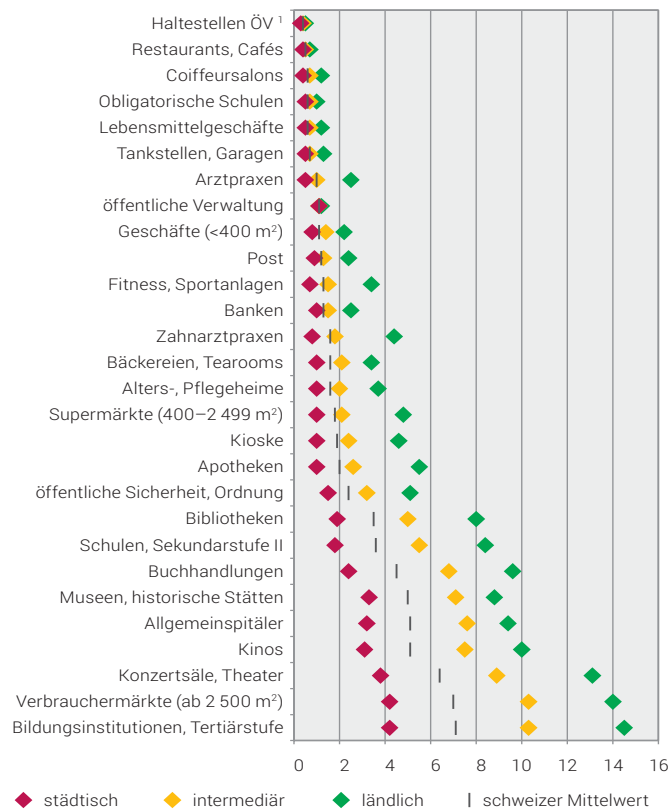
2.3.2 Erreichbarkeit von Dienstleistungen

Die Erreichbarkeit von Versorgungsmöglichkeiten unterscheidet sich zwischen Stadt und Land. Menschen, die in städtischen Gebieten leben, besitzen oftmals gar kein eigenes Auto. Die Parkmöglichkeiten sind meist rar und teuer und der öffentliche Verkehr ist sehr gut erschlossen. Die unmittelbare Nähe zu Geschäften, Arzt, Post, Bus und Bahn ist im urbanen Raum gewährleistet. In ländlichen Gebieten sind die Distanzen zu Dienstleistern oft weiter entfernt.

Verbesserte Verkehrsangebote lassen die Distanzen zwar kleiner werden und mit Online-Dienstleistungen verschwinden diese Distanzen sogar ganz. Menschen, die allerdings keinen oder einen erschwerten Zugang zu individuellen Verkehrsmitteln haben, sich diese nicht leisten können und Mühe im Umgang mit neuen Kommunikationsmitteln haben, sind nahe Versorgungsmöglichkeiten wichtig (Bundesamt für Statistik, 2015a).

Mittlere Distanz zur nächstgelegenen Dienstleistung nach Raumtyp, 2015

Auf Grund des Strassennetzes berechnete Distanz, in km



¹ Werte aus dem Jahr 2017

Quelle: BFS – Dienstleistungen für die Bevölkerung

© BFS 2018

Tabelle 4: Mittlere Distanz zur nächstgelegenen Dienstleistung nach Raumtyp, 2015 (Quelle: Bundesamt für Statistik, 2015b)

2.4 Hochaltrigkeit und (Auto)mobilität

Dieser Abschnitt beschäftigt sich mit der Definition von Hochaltrigkeit. Danach wird auf die wichtigsten mobilitäts- und sicherheitsrelevanten Veränderungen im Alter eingegangen. Es folgen Abschnitte zu den Themen (Auto)Mobilität, Mobilitätsbiografien, mobilitätsbezogene Bedürfnisse sowie öffentlicher Verkehr.

2.4.1 Hochaltrigkeit

Wer ist alt? Und wann ist jemand sogar hochaltrig? Es lassen sich viele Definitionen darüber finden. Werden Menschen nach ihrem Alter gefragt, kommt schon mal die Antwort «so alt wie ich mich fühle.» Gemäss Höpflinger (2017b) wurde früher die Phase «Alter» mit Eintreten der Pensionierung erreicht. Aufgrund der demografischen Veränderung, wie in Kapitel 2.1 erläutert, begann man das Alter in ein drittes (ca. 65-80 Jahre) und viertes Lebensalter (ab ca. 80 Jahren) zu unterteilen. Dabei wird das dritte Lebensalter, positiv aufgewertet; ein Altersbild von frisch pensionierten, dynamischen «jungen Alten» wird gezeichnet, während das Bild der Hochaltrigen vermehrt negativ behaftet ist (S. 39). Altern ist ein mehrdimensionaler komplexer Prozess und findet auf unterschiedlichen Ebenen statt: beispielsweise Körper, Seele, Psyche, Identität und soziale Rollen. Gemäss Pasqualina Perrig-Chiello (1997) wird die subjektive Einschätzung der persönlichen Gesundheit von Älteren meist massiv über- oder unterschätzt. Studien zeigen, dass alte Menschen ihre Gesundheit meist positiver bewerten als die objektiven medizinischen Befunde belegen. Gründe dafür können sein, dass Menschen im Alter bescheidener werden (müssen) in Bezug auf die Funktionstüchtigkeit ihres Körpers, dass sie Symptome verleugnen oder sich mit Gleichaltrigen vergleichen, die eine vermeintlich schlechtere Gesundheit aufweisen als sie selber. Auf der anderen Seite gibt es alte Menschen, die ihre Gesundheit viel negativer einschätzen als sie tatsächlich ist. Diese Widersprüche in den Untersuchungen weisen auf die Heterogenität der Gruppe «alte Menschen» hin (S. 64).

2.4.2 Mobilitäts- und sicherheitsrelevante Veränderungen im Alter

Alte Autofahrerinnen und Autofahrer pflegen oftmals einen vergleichsweise defensiven und langsamen Fahrstil. Meist fühlen sie sich im Strassenverkehr gedrängt und empfinden den Fahrstil von anderen als aggressiv und schnell. Gemäss Arnd Engeln und Julia Moritz (2013) steht diese Wahrnehmung im Zusammenhang mit den Veränderungen in der Wahrnehmung beim Älterwerden. Der Alterungsprozess verläuft individuell, nicht gleichförmig und führt aber letztendlich bei jedem Menschen zu gewissen Leistungsbeeinträchtigungen. Die relevanten Veränderung in Bezug auf das Autofahren liegen im sensorischen, kognitiven und motorischen Bereich. Ebenso können Krankheiten oder Medikamentenkonsum Einfluss haben.

Sensorische Fähigkeiten

Im Bereich der sensorischen Fähigkeiten sind vor allem das Sehen und Hören für das Autofahren relevant. Die Veränderungen kommen schleichend und verlaufen individuell. Der grösste Hörverlust tritt bei der auditiven Wahrnehmung im hohen Frequenzbereich auf. Das eingeschränkte Frequenzspektrum ist dafür verantwortlich, dass die Lokalisation von Geräuschen mit zunehmendem Alter schwerer fällt. Auch die Fähigkeit zwischen Sprache und Hintergrundgeräuschen zu differenzieren nimmt ab. Ein noch wichtigerer Teil als die auditive ist im Strassenverkehr die visuelle Wahrnehmung. Im Alter lässt das Erkennen von bewegten Objekten nach (dynamische Sehschärfe). Für den heutigen hochdynamischen Verkehr ist diese Fähigkeit von grosser Relevanz. Das periphere Sehen ist im Alter ebenfalls beeinträchtigt. Dieses ist für die Absicherung des seitlichen Nahbereichs des Fahrzeugs und bei sich bewegenden Objekten verantwortlich. Bei Dämmerung und in Dunkelheit ist das Sehen bereits bei verhältnismässig jüngeren Menschen beeinträchtigt. Bei älteren Menschen umso mehr, da sie grössere Kontraste und Lichtmengen benötigen, um überhaupt Objekte wahrnehmen zu können.

Kognitive Fähigkeiten

Die kognitiven Fähigkeiten nehmen mit zunehmendem Alter kontinuierlich ab. Kognitive Minderungen die das Autofahren beeinträchtigen können, sind:

- Fähigkeit zu selektiver und geteilter Aufmerksamkeit nimmt ab
- Informationsgeschwindigkeit
- Inhibition irrelevanter Reize
- Zeitwahrnehmung und prospektives Gedächtnis

Motorische Fähigkeiten

Beim Autofahren sind motorische Fähigkeiten wichtig. Die Koordination von Muskelgruppen nimmt mit zunehmendem Alter ab. Ist diese beeinträchtigt, können Bewegungen nicht mehr exakt ausgeführt werden. Es ergibt sich eine verringerte Koordinationsfähigkeit, Schnelligkeit und Beweglichkeit. Die Beweglichkeit betrifft meist den Hals- und Schulterbereich, der beim Autofahren wichtig ist für den Schulterblick bei Spurwechsel, Rückwärtsfahren oder Einparken (S. 240-243).

2.4.3 (Auto)Mobilität

Denkt man an den Begriff Mobilität kommt unweigerlich der Gedanke an Raum und Verkehr dazu. Gemäss Mathias Wilde (2014) ist Raum ein Schlüsselbegriff der Humangeografie und Verkehr ein Zweig der Verkehrsgeografie. Die Verkehrsgeografie umfasst alle Formen von Bewegungen in einem Raumabschnitt und spricht damit die Gesellschaftsebene an. Im Laufe der Zeit wurde es zunehmend schwierig «nur» mit dem Begriff Verkehr die individuellen Bewegungen von einzelnen Personen zu beschreiben. Aus diesem Grund hat sich die Verkehrsgeografie einen passenderen Schlüsselbegriff angeeignet: Mobilität. Ursprünglich wurde er gebraucht, um die Bewegung von einzelnen Personen oder Personengruppen innerhalb eines Raumes zu beschreiben. Über die vergangenen Jahre ergaben sich immer mehr Zusammenhänge zwischen den Sozialwissenschaften und der Verkehrsgeografie, insbesondere zum Begriff Mobilität. Unterschiedliche Definitionen von Mobilität entstanden. Heute werden grundsätzlich drei Felder aufgezeigt:

- Räumliche Mobilität, Bewegungen von einzelnen Personen oder Gruppen innerhalb eines Erdraumes
- Soziale Mobilität, Bewegung zwischen sozialen Schichten
- Geistige Mobilität, kognitive Fähigkeiten Ideen zu entwickeln oder in Alternativen denken (S. 34)

In dieser Arbeit interessiert vor allem die räumliche Mobilität. Die Abhängigkeiten und Wechselwirkungen der drei Felder könnten zwar durchaus eine gewisse Relevanz in der Fragestellung über die Fahrausweisabgabe haben. Weitere Ausführungen dazu würden allerdings den Umfang dieser Arbeit sprengen.

Die Automobilität ist in der heutigen Gesellschaft nicht mehr wegzudenken. Gemäss Höpflinger (2009) sind in der ausserhäuslichen Mobilität zwei gleichzeitige Trends erkennbar. Einerseits ist es heute notwendig und teilweise sogar lebenswichtig, gewisse Distanzen zu überwinden, aufgrund der räumlichen Trennung von Wohnen, Einkaufen und Freizeitaktivitäten. Andererseits hat sich die Bedeutung der Mobilität verändert. Mobil zu sein heisst nicht nur von A nach B zu gelangen. Mobilität ist mit Freiheit, Freizeitaktivitäten und der individuellen Gestaltung des eigenen Lebens verbunden. Mobilität ist ein zentrales Mittel, um soziale Kontakte

pflegen und am gesellschaftlichen Leben teilhaben zu können. Die Verkehrsmobilität ist ein wertvolles Gut in unserer modernen Gesellschaft und wird positiv konnotiert mit Begriffen wie Freisein, Autonomie und Flexibilität. Tatsache ist, dass noch nie so viele Seniorinnen und Senioren im Besitz des Fahrausweises waren, der ihnen eine individuelle Mobilität und damit eine Selbständigkeit und Unabhängigkeit ermöglicht. (S. 101). Blickt man zurück auf die Leben dieser Menschen, kommen unterschiedliche Motivationslagen zum Vorschein, die zum Erwerb des Autofahrausweises führten. Ein Aspekt im Lebenslauf, der direkt auf das nächste Thema hinweist: die Mobilitätsbiografien.

2.4.4 Mobilitätsbiografien

Im Buch «Räumliche Mobilität und Lebenslauf» (2015) erläutern Joachim Scheiner und Christian Holz-Rau das Konzept der Mobilitätsbiografien. Mobilitätsbiografische Ansätze haben in der Forschung in verschiedenen Disziplinen eine lange Tradition. In der Biologie (z.B. Lebenslauf- und lebenszeitorientierte Zugänge, Reproduktionserfolg), in der Ökonomie (z.B. Fokus auf Nutzenmaximierung von Personen und Haushalten über den gesamten Lebenslauf) sowie in der Psychologie und Soziologie (z.B. Untersuchungen zu Bindungen, Persönlichkeitsentwicklungen, Sozialisation und Konzepten von Lebenslauf, Lebensspanne, Lebenszyklus, Lebensgeschichte oder Biografie) (S. 6). Scheiner und Holz-Rau nennen drei theoretische Grundlagen des Mobilitätsbiografien-Ansatzes:

1. Habits, die sich im Routinecharakter des täglichen (Verkehrs-)Handelns äussern und in großer Stabilität über lange Zeiträume resultieren
2. Enge Beziehungen zwischen der individuellen Mobilitätsbiografie und anderen «Domänen» des Lebenslaufs
3. Signifikante Veränderungen der Mobilität, die durch Übergänge, Ereignisse und Lernprozesse im Verlauf der individuellen Biografie und den Bruch von Routinen ausgelöst werden (S. 7)

In der gegenwärtigen empirischen Forschung, erklären Scheiner und Holz-Rau weiter, liegt der Fokus auf dem dritten Punkt. Die Untersuchungen zielen darauf ab, welche Auswirkungen Schlüsselereignisse oder Übergänge auf die Mobilität erzeugen. Bei der mobilitätsbiografischen Forschung handelt es sich allerdings eher um Lebenslaufforschung als um Biografiefor-

schung. Der Lebenslauf ergibt sich aus Sequenzen von Ereignissen oder Rollenübergängen und

dem Alterungsprozess der sich von Geburt bis zum Tod erstreckt. Die Lebenslaufforschung versucht Stationen und Strukturen eines Lebens möglichst objektiv zu messen. Dies geschieht anhand von definierten Stationen, Ereignissen oder Sequenzen. Mit Biografie hingegen ist selbstreflexibles und sinnhaftes Handeln einer Person während der Zeit ihres eigenen Lebens gemeint. Meist wird in der Mobilitätsforschung gemäss Scheiner und Holz-Rau, trotz diesen Unterschieden an dem Begriff Mobilitätsbiografie (und nicht Mobilitätslebenslauf) festgehalten (S. 9). So auch in dieser Arbeit. Ereignisse und Übergänge in Familien- und Haushaltsbiografien oder beispielsweise der Wohnbiografie dürfen nicht isoliert voneinander betrachtet werden. Diese stehen immer in Beziehung zueinander und können sich gegenseitig beeinflussen. Ein Wohnortwechsel von der Stadt in eine ländliche Region kann sich somit zum Beispiel grundlegend auf das Verkehrsverhalten auswirken (S. 9-10). Kritische Lebensereignisse sind gemäss Toni Faltermaier, Philipp Mayring, Winfried Saup und Petra Strehmel (2014, S. 264) Situationen, die mit hohen Anforderungen und Belastungen einhergehen (siehe auch Kapitel 3.1.2). Der Lebenslauf einer über 80-jährigen Person reiht demzufolge eine Anzahl an grösseren und kleineren Ereignissen und Übergängen aneinander, die sich gegenseitig beeinflusst haben und mit unterschiedlicher Belastung einhergegangen sind.

2.4.5 Mobilitätsbezogene Bedürfnisse

Engeln und Moritz (2013) erklären, dass bei alten Menschen die Mobilität eine grosse Rolle im Hinblick auf die Befriedigung von persönlichen Bedürfnissen spielt. Alterstypische Lebensaufgaben wollen erfüllt werden. Besteht die Möglichkeit diese Aufgaben befriedigend auszuführen, wirkt sich das positiv auf den Alterungsprozess aus (S. 243). Engeln und Moritz unterscheiden zwischen vier Aktivitätsfunktionen, die Einfluss auf die Lebensqualität und Entwicklung im Alter haben:

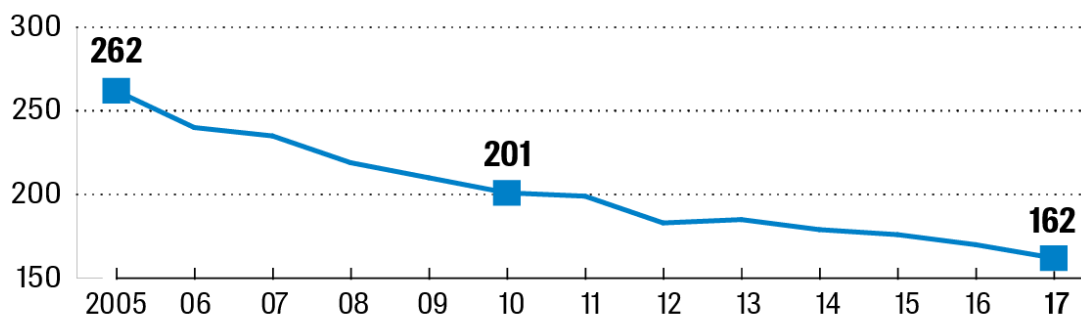
1. «Pflege sozialer Kontakte: Erhalt und Entwicklung der sozialen Integration
2. Freizeitgestaltung: Erhalt einer anregungs- und bewegungsreichen Freizeitgestaltung
3. Sinnstiftende Aufgaben: Übernahme von Verantwortung für andere (z.B. Ehrenämter, Versorgung Dritter)
4. Alltagserledigungen: Erhalt der Unabhängigkeit und Selbstständigkeit in der Lebensbewältigung» (ebd. S. 244).

Zum Schluss dieses Abschnittes ein kleiner Exkurs: Seit längerem gibt es die Bewegung nicht «automobil» zu sein. Aus ökologischen und teilweise ökonomischen Gründen verzichten Personen jeglichen Alters auf ein eigenes Auto. Ein spannender Trend, der für diese Arbeit allerdings nicht relevant ist.

2.4.6 Öffentlicher Verkehr

Der Öffentliche Verkehr hat sich in den vergangenen Jahren in mehrfacher Hinsicht verändert. Der Taktfahrplan erschliesst stündlich mehrmals grosse Gebiete der Schweiz. Auch in den ländlichen Regionen gibt es meist bessere Verbindungen und alternative Möglichkeiten (Rufbus, Nachtbus) als früher. Immer mehr Züge und Busse bieten komfortable ebenerdige Einstiegsmöglichkeiten, die für gehbehinderte Personen leicht zugänglich sind. Die ganze Handhabung und Infrastruktur um ein Billett zu kaufen, veränderte sich aufgrund der Digitalisierung und Schliessung von Bahnstationen in den vergangen zwei Jahrzehnten grundlegend. Innerhalb von 12 Jahren sind rund 40% der Bahnhofschalter geschlossen worden. Im Jahre 2005 verkaufte das SBB-Personal an 262 Standorten ihre Billette und 2017 nur noch an 162 Schaltern in der Schweiz.

Bahnhofschalter bedient durch Personal SBB



Quelle: SBB / Grafik: jn

Abbildung 5: Bahnhofschalter bedient durch Personal SBB (Quelle: Luzerner Zeitung, 2018)

Auch das Kursbuch sowie umfassendere Fahrpläne auf Papier gibt es nicht mehr. Wer heute ein Billett erstellen und Zugverbindungen heraussuchen möchte, sucht sich entweder einen noch offenen Bahnschalter, geht zum Automaten, hat Internet zuhause oder «wischt» kurz übers Handy. Für Personen, die weder über Internetzugang verfügen, noch die Handhabung der Automaten verstehen, kann es problematisch werden ein Billett zu erstellen oder zu Fahrplaninformationen zu kommen.

2.5 Hochaltrigkeit und Fahrtauglichkeit

In diesem Abschnitt werden die wichtigsten Grundlagen erläutert, die relevant für die Fahrtauglichkeit von älteren Menschen sind. Zum Schluss gibt es einige Zahlen aus der Statistik und einen kleinen Exkurs zu den medialen Einflüssen.

2.5.1 Rechtliche Lage

Die gesetzlichen Grundlagen sind vom Bund über die «Verkehrszulassungsverordnung» sowie über die «Verordnung über die Zulassung von Personen und Fahrzeugen zum Strassenverkehr» geregelt (Der Bundesrat, 2019). Die Kantone und Strassenverkehrsämter haben die Verordnungen umzusetzen. Bisher mussten sich Fahrzeuglenkende ab dem 70. Lebensjahr alle zwei Jahre einer medizinischen Untersuchung unterziehen. Der periodische Arzt-Check wurde Anfang 2019 um fünf Jahre nach oben verschoben auf 75 Jahre. Grund dafür ist die zunehmend bessere Gesundheit und Fahrfitness von 70-jährigen Personen.

2.5.2 Periodische Untersuchung

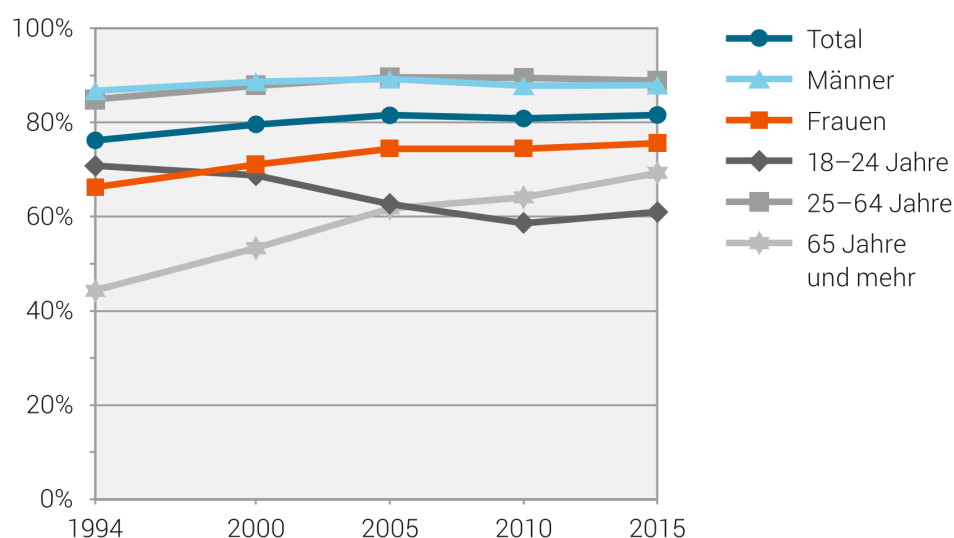
Der periodische Arztcheck muss ab dem 75. Altersjahr alle zwei Jahre durchgeführt werden. Jeweils zwei Monate vor Ablauf der Frist schickt das zuständige Strassenverkehrsamt ein Aufgebot für die nächste periodische Untersuchung (Kanton Aargau, ohne Datum). Seit Juli 2016 gelten neue Regeln für die Fahrtauglichkeit von Seniorinnen und Senioren. Die gesundheitlichen Mindestanforderungen haben sich der EU angepasst. Konnte vorher jede Hausärztin und jeder Hausarzt den Check durchführen, dürfen heute nur kantonal anerkannte Personen, mit einer entsprechenden Weiterbildung, verkehrsmedizinische Tests durchführen. Meist wird die Untersuchung durch den Hausarzt oder die Hausärztin ausgeführt, da die meisten über die entsprechende Anerkennung verfügen.

2.5.3 Einige Zahlen und mediale Einflüsse

In Abbildung 6 ist ersichtlich, wie sich der Führerausweisbesitz nach Geschlecht und Alter innerhalb von 20 Jahren (1994-2015) entwickelt hat. Der Anteil der über 65-Jährigen erhöhte sich um 25%. Ebenso ist die Zahl der Frauen gestiegen, die einen Fahrausweis besitzen. Demgegenüber ist der Anteil der Männer leicht gesunken.

Führerausweisbesitz nach Geschlecht und Alter, 1994–2015

in % der jeweiligen Bevölkerungsgruppe



Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV)

© BFS 2017

Abbildung 6: Führerausweisbesitz nach Geschlecht und Alter, 1994-2015 (Quelle: Bundesamt für Statistik, 2017)

Verkehrsunfälle

Immer wieder zu reden geben Verkehrsunfälle, in die Hochaltrige verwickelt oder selber Verursachende sind. Bei der Schuldfrage ist meist klar, dass der Faktor Alter eine zentrale Rolle spielt. Diese vorherrschende Meinung gilt es zu relativieren. Folgende Tabelle zeigt, dass junge Erwachsene leicht höhere Zahlen aufweisen als die über 65-Jährigen und, die 25-64-Jährigen diese Gruppe der Hauptverursachenden anführt. Setzt man allerdings die Zahlen der Verursachenden ins Verhältnis mit der Anzahl Personen mit Fahrausweis, führen die 18-24 vor den 25-64-Jährigen und den Ü-64-Jährigen die Rangliste an.

Unfälle nach Alter und Hauptverursachende

Hauptverursachende Verkehrsunfall (Anzahl Personen mit Führerausweis)	2014	2018
18-24-jährige Personen (400'000)	1601	1412
25-64-jährige Personen (4,3 Millionen)	4906	5274
Über 64-jährige Personen (1,1 Millionen)	1081	1364

Tabelle 5: Unfälle nach Alter und Hauptverursachende (Quelle: Eigene Darstellung auf der Basis von Bundesamt für Statistik, Astra, 2018b)

Altersbild und mediale Einflüsse

Trotz diesen eindeutigen Zahlen im vorherigen Abschnitt geht oft ein Aufschrei durch die Medien, wenn ältere Verkehrsteilnehmende in Verkehrsunfälle verwickelt sind. Reisserische Schlagzeilen titeln:

«Brems- und Gaspedal verwechselt? Seniorin (83) fährt vom Parkfeld in die Böschung»

(Aargauer Zeitung, 2019a).

«Zu alt für die Strasse: Über 800 Senioren aus dem Verkehr gezogen»

Die Zahl Rentner, die ihren Führerausweis abgeben mussten, ist im letzten Jahr um mehr als ein Viertel gestiegen. Sind Aargauer Strassenverkehrsamt und Ärzte zu streng?

(Aargauer Zeitung, 2017).

«Wer den Ausweis freiwillig abgibt, erhält ein Goodie»

Wer freiwillig aufs Auto verzichtet, soll belohnt werden. Die SBB stellen den Strassenverkehrsämtern deshalb besondere Goodies zur Verfügung. (20 minuten, 2015).

Berühmtestes Beispiel ist Prinz Philip (97), der diesen Januar einen Unfall baute und für Schlagzeilen sorgte. Solche Mitteilungen beeinflussen die öffentliche Meinung über alte Verkehrsteilnehmende negativ. Im Vorwort des Buches «Gutes Leben im hohen Alter» (2012) bestätigt Andreas Kruse, dass die Darstellung in den Medien von hochaltrigen Menschen das Altersbild massgeblich mitkonstruieren und stark prägen.

2.6 Angebote und Beratung

Im Zusammenhang mit Fragestellungen rund um das Alter, wie beispielsweise Gesundheit und Mobilität, gibt es in der Schweiz verschiedene Institutionen, Beratungsstellen und Angebote. Im Folgenden werden die wichtigsten zum Thema Alter und Mobilität vorgestellt:

2.6.1 Pro Senectute

Die Stiftung Pro Senectute ist Anlauf- und Beratungsstelle für Seniorinnen und Senioren und deren Angehörige bei Fragen rund um Gesundheit, Wohnen, Finanzen und Lebensgestaltung im Alter. Mit 24 kantonalen und interkantonalen Pro Senectute Organisationen zeigt diese Stiftung schweizweit eine hohe Präsenz (Pro Senectute, 2019a). Die kantonalen Stellen bieten

unterschiedliche Angebote im Bereich «Mobilität» an. Beispielsweise kann in einem Kurs vom Kanton Aargau mit dem Titel «Im Auto sicher unterwegs» das eigene Wissen über Verkehrsregelungen aufgefrischt, Neuerungen gelernt und somit auch eine zusätzliche Fahrsicherheit erlangt werden. In einem anderen Angebot, den öffentlichen Verkehr betreffend, «Im A-Welle Tarifverbund unterwegs» wird in einem Theorieteil zuerst die Struktur der Fahrzonen erklärt und im anschliessenden praktischen Teil kann an einem Billettautomaten geübt werden (Pro Senectute, 2019b). Ein weiteres Angebot, das im Zusammenhang mit der eingeschränkten Mobilität nützlich sein könnte, ist der Mahlzeitendienst.

2.6.2 Spitex

Die Spitex-Angebote sind unterschiedlich finanziert und organisiert. Sie decken meist die Bereiche Pflege, Hausarbeit und Mahlzeitendienst ab. Der Mahlzeitendienst ist eine Leistung, die bei eingeschränkter Mobilität sehr hilfreich sein kann. Das Essen wird warm geliefert und ist ausgewogen, vitaminreich und nahrhaft.

2.6.3 Fahrdienste

Auf der Suche nach gemeinnützigen Fahrdiensten und Taxis, die auf Seniorinnen und Senioren spezialisiert sind, findet man einige Angebote. Beispielsweise das Schweizerische Rote Kreuz, lokale Fahrdienstunternehmen, «Senioren für Senioren» und auch die Pro Senectute. Diese Angebote für Seniorinnen und Senioren sind einiges kostengünstiger, müssen allerdings meist einige Tage im voraus bestellt werden (Ktipp, 2014).

2.6.4 Lieferdienste

Ist eine eingeschränkte Mobilität vorhanden wird es oftmals zur Schwierigkeit alltägliche kleine und grössere Besorgungen zu erledigen. Heute gibt es ein grosses Angebot an Lieferdiensten für (fast) alle Wünsche: Tiefkühllebensmittel, Wein, Möbel etc. werden auf Wunsch nachhause gebracht. Diese Dienste werden fast ausschliesslich online angeboten und stehen deshalb nur für Personen mit Internetzugang zur Verfügung.

2.6.5 Nachbarschaftshilfe

In ländlichen Regionen wird die spontane Nachbarschaftshilfe (noch) gelebt. Meist sind diese allerdings durch eine offizielle Stelle zentral organisiert und koordiniert. Ähnlich wie bei den Fahrdiensten gibt es bei der Nachbarschaftshilfe regional unterschiedliche Anbietende. Organisationen von Nachbarschaftshilfen funktionieren meist generationenübergreifend.

2.6.6 Hausärzte

An dieser Stelle sollen auch die Hausärzte erwähnt werden. Meistens kennen diese ihre hochaltrigen Patienten über mehrere Jahrzehnte und sind Vertrauenspersonen. Inwieweit Hausärzte, ausser der medizinischen Sicht, unterstützende Gespräche in Bezug auf Problemstellungen bei der Fahrausweisabgabe anbieten können, ist wohl von Person und Kapazität abhängig.

2.7 Zusammenfassung und Beantwortung der Fragestellung

Theoriefrage 1
Welche Faktoren beeinflussen das (Auto)mobilitätsverhalten von Personen Ü-80 in ländlichen Regionen?

Eine Folge des demografischen Wandels ist, dass es immer mehr alte Menschen gibt, die sich bis ins sehr hohe Alter einer guten Gesundheit erfreuen können. Diese Menschen erlebten einen grossen technischen und gesellschaftlichen Wandel wie noch nie zuvor eine Generation. Eine der Errungenschaften war die (Auto)mobilität. Aufgrund der ökonomisch guten Jahre nach dem 2. Weltkrieg konnten sich immer mehr Menschen ein eigenes Auto leisten – die Folge davon war die Entwicklung einer individuellen Mobilitätsgesellschaft. Das Besitzen und Lenken eines Autos war lange Zeit den Männern vorbehalten und stellte ein Statussymbol dar. Erst später, infolge der Emanzipationsbewegungen, wurde das Autofahren auch für Frauen zur Normalität. Diese neue Mobilität ermöglichte es grössere Räume zu «erfahren» und erleichterte den Alltag. Gleichzeitig vollzog sich in der Gesellschaft ein Wandel von einer traditionellen hin zu einer individualisierten und pluralen Gesellschaft. Verlief ein Leben bis dahin in vorwiegend traditionellen, verbindlichen und vorhersehbaren Bahnen, gab es zunehmend unzählige Möglichkeiten, die eigenen Teilbiografien zu gestalten und aus einer Vielzahl von Lebensformen zu wählen.

Die heutige Generation der Hochaltrigen ist sich an die Automobilität gewohnt. Sie ermöglicht eine Selbständigkeit und Unabhängigkeit und spielt eine zentrale Rolle in der Bewältigung des Alltages. Vor allem in ländlichen Regionen ist sie von grosser Bedeutung, da die Erreichbarkeit von Dienstleistungen (Einkaufen, Post etc.) meist in grösserer Distanz liegt. Mobilität ist ein Mittel, um soziale Kontakte zu pflegen und am gesellschaftlichen Leben teilhaben zu können.

Der Alterungsprozess eines Menschen ist individuell und schreitet unterschiedlich schnell voran. Über kurz oder lang beeinflusst er allerdings bei allen den Fahrstil und die Sicherheit im Verkehr. Lassen die sensorischen, kognitiven und motorischen Fähigkeiten nach und kommen Krankheiten dazu, entstehen Unsicherheiten im Führen des Wagens. Der Fahrstil wird defensiver und langsamer. Aufgrund dieser Faktoren verkleinert sich zunehmend der Radius der Autofahrten. Fahrten in der Nacht und bei schlechter Sicht durch Regen oder Schnee werden vermieden. Personen über 75 Jahre müssen sich einem periodischen Arztcheck unterziehen. Fällt dieser positiv aus, ist die Fahrtauglichkeit für die nächsten zwei Jahre wieder gegeben.

In der heutigen Gesellschaft ist das Bild von Hochaltrigen negativ behaftet. In den Medien werden Verkehrsunfälle mit alten Menschen gerne hochstilisiert und die Schuldfrage auf das Alter reduziert. Solche Mitteilungen prägen die gesellschaftliche Sicht auf das Alter und können das Fahrverhalten von Seniorinnen und Senioren zusätzlich beeinflussen.

Eine alternative Mobilitätsoption ist der Öffentliche Verkehr. Das Netz ist heute besser erschlossen denn je. Durch die Schliessung vieler Bahnschalter müssen die Billette heute vorwiegend am Automaten oder per Internet gekauft werden. Die Fahrplaninformationen sind ebenfalls online zu finden. Meist verfügen Hochaltrige nicht über digitale Zugänge und somit wird ihnen die Nutzung vom ÖV erschwert oder gänzlich unzugänglich gemacht.

3 Lebenssituationen von Hochaltrigen

Im ersten Teil dieses Kapitels geht es um die alltäglichen Herausforderungen und kritische Lebensereignisse von Hochaltrigen. Im zweiten Teil wird die modale Strukturierungstheorie von Gregor Husi eingeführt.

3.1 Der Alltag und kritische Lebensereignisse

Was ist eigentlich Alltag? Dies scheint eine einfache Frage zu sein und jeder und jede ist Experte oder Expertin darin, diese Frage zu beantworten, weil alle den Alltag kennen.

3.1.1 Alltag

Psychologisch betrachtet, bedeutet Alltag, gemäss Sigrun-Heide Filipp und Peter Aymanns (2010) alles, was unsere soziale, gegenständliche und räumliche Umwelt konstituiert und uns vertraut ist: Menschen, Objekte, Orte und Räume. Alltag bedeutet auch, dass wir Geordnetes und Gegliedertes vorfinden. Abläufe, Ereignisse und das Verhalten von unseren Mitmenschen sind immer mehr oder weniger gleich und lassen sich voraussehen. Wir wissen, was wir zu tun haben oder tun müssen. Der Alltag ist eine Abfolge, ein System von Handlungsroutinen und Gewohnheiten, die wenig Planungsaktivitäten erfordern und uns deshalb entlasten. Alltag gibt Sicherheit und schützt uns vor Ängsten, wir wissen, wer wir sind und was uns morgen erwartet.

3.1.2 Kritische Lebensereignisse

Kritische Lebensereignisse durchkreuzen unseren Alltag und können unser Leben auf den Kopf stellen. Es gibt unterschiedlich starke kritische Lebensereignisse. Allen gemeinsam ist, dass sie das Person-Umwelt-Passungsgefüge attackieren und damit ein Ungleichgewicht erzeugen. Sie können heftige Emotionen hervorrufen und den subjektiv sicheren Alltag aus seinen Bahnen werfen. Das Ereignis muss nicht zwingend von aussen kommen, wie der plötzliche Tod eines geliebten Menschen. Die Quelle für das Ungleichgewicht kann auch bei der Person selber liegen, beispielsweise der Verlust einer Illusion, dass man einem Freund oder einer Freundin trauen darf (S. 11-12). Im Lebenslauf eines Menschen gibt es, erklären Filipp und Aymanns weiter, Ereignisse, die stark an ein bestimmtes Alter gebunden und vom Zeitpunkt her vorhersehbar sind (Pensionierung). Einerseits ist die biologische Uhr dafür verantwortlich

(Alterungsprozess) und andererseits die soziale Uhr, sie weist auf der Grundlage expliziter oder impliziter Vorgaben Übergängen und Ereignissen den «passenden» Zeitpunkt zu (S. 32).

3.2 Modale Strukturierungstheorie von Gregor Husi

Die modale Strukturierungstheorie ist eine allgemeine Theorie, die es ermöglicht, komplexe Zusammenhänge zu gliedern oder wie der Name sagt, zu strukturieren. Im Folgenden wird diese Theorie von Gregor Husi und dem ergänzenden Instrument zur Situationseinschätzung und -analyse (ISEA, siehe Abbildung 9), welches eine zusätzlich differenzierte Übersicht erlaubt, eingeführt. Die Theorie ist gleichzeitig Teil der Grundlage zur Beantwortung der zweiten Theoriefrage und fließt teilweise im empirischen Teil dieser Arbeit ein.

3.3 Grundlagen

Sozialtheorien befassen sich unter anderem mit den Fragen nach sozialem Handeln und sozialen Strukturen und wie sie sich wechselseitig beeinflussen oder bedingen. Antworten auf solche Fragestellungen geben gemäss Gregor Husi (2013) sogenannte «Strukturierungstheorien». Er nennt gleich die zwei bedeutendsten zeitgenössischen Soziologen und Autoren, die diese theoretische Sichtweise menschlichen Handelns massgeblich entwickelt haben: Anthony Giddens, der seinen Ansatz als die «Theorie der Strukturierung» bezeichnet und Pierre Bourdieu mit seiner «Theorie der Praxis». Einen anderen theoretischen Zugang verfolgt Jürgen Habermas mit der Sprachanalyse und seiner «Theorie des kommunikativen Handelns». Husi entwickelte aus den Strukturierungstheorien von Giddens und Bourdieu und in Anlehnung an Habermas Sprachanalyse die modale Strukturierungstheorie. Dabei nutzt er die sprachwissenschaftliche Analyse von einer häufig gebrauchten Wortart, den Modalverben, um die theoretische Basis der Strukturierungstheorie noch differenzierter darstellen zu können (S.105). Husi erklärt, dass Menschen weder rein spontan noch völlig strukturell handeln. Es gibt immer einen begrenzten Handlungsspielraum. Menschen können und müssen, mögen und wollen, dürfen und sollen oder auch nicht, gewisse Dinge tun. Dieser Spielraum wird geöffnet durch vorhandene Mittel, Wünsche und Rechte (Ermöglichkeiten) und im Gegenzug durch Zwänge, Ziele und Pflichten (Einschränkungen) wieder geschlossen. Folgende Abbildung ist die Grundlage der modalen Strukturierungstheorie nach Husi. Sie verdeutlicht in der oberen Hälfte wie sich die Gesellschaft strukturiert und differenziert. In diesem Modell wird die Gesellschaftsstruktur dreigeteilt und den entsprechenden Modalitäten zugeordnet. Die

untere Hälfte zeigt auf, wie sich der Handlungsspielraum eines Individuums davon ableiten lässt (ebd. S. 118).

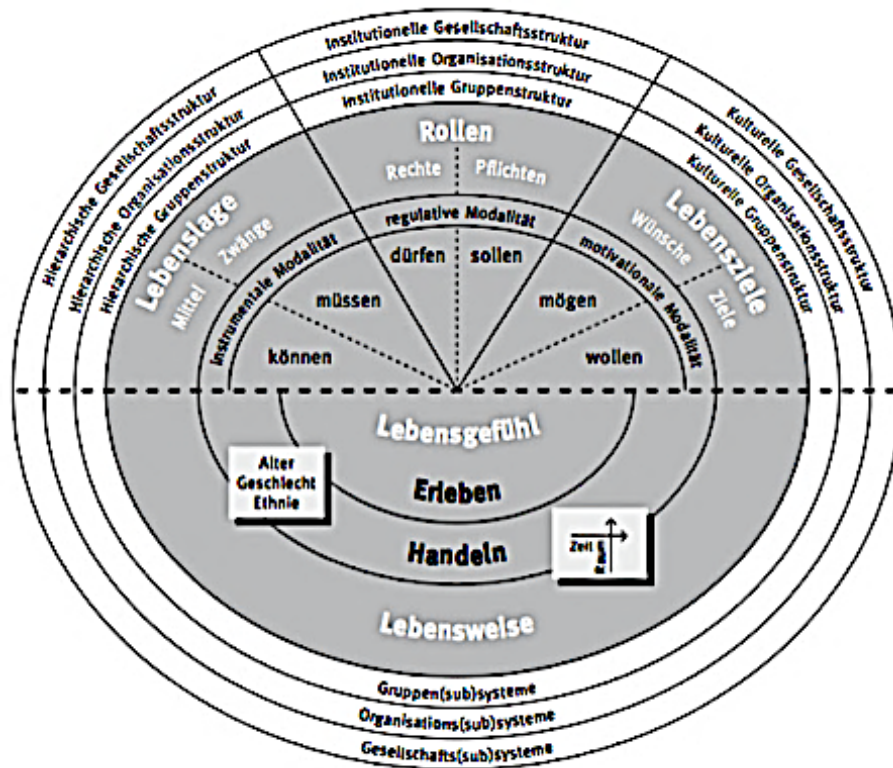


Abbildung 7: Gesellschaftsbild der Modalen Strukturierungstheorie (Quelle: Husi 2013, S. 118)

3.3.1 Hierarchische Gesellschaftsstruktur / Lebenslage

Nach Husi (2013) wird auf der Ebene der hierarchischen Gesellschaftsstruktur ersichtlich, dass die vorhandenen Mittel (können) und Zwänge (müssen) den Handlungsspielraum eines Menschen bestimmen. Die Position eines Menschen in der hierarchischen Gesellschaftsstruktur hängt davon ab, über welche sozialen, kulturellen, materiellen, personellen Mittel er verfügt und was diese ermöglichen sowie welchen sachlichen, sozialen, physischen, psychischen Zwängen er ausgesetzt ist und wie diese ihn einschränken. Die Gesamtheit aller Mittel und Zwänge führt zu einer bestimmten Lebenslage eines Menschen. Menschen in ähnlichen Lebenslagen lassen sich zu Sozialen Klassen zusammenziehen.

3.3.2 Institutionelle Gesellschaftsstruktur / Rollen

Bei der institutionellen Gesellschaftsstruktur geht es um die Rechte (dürfen) und Pflichten (sollen), welche die Handlungsspielräume bestimmen. Husi differenziert in insgesamt 16 Lebensbereiche, nach denen sich eine Gesellschaft auf der institutionellen Ebene aufteilt. Einige

Beispiele dieser Bereiche sind Politik, Militär, Gesundheit, Religion oder Verkehr. Menschen sind je nach Lebensphase in verschiedene Bereiche miteinbezogen und nehmen unterschiedliche Empfangs- und Leistungsrollen ein. Menschen machen von ihren Rechten (Empfangsrolle) Gebrauch und sind an gewisse Pflichten (Leistungsrolle) gebunden. Die Rolle eines Menschen resultiert aus der Gesamtheit seiner Rechte und Pflichten. Die Verhältnisse der Rollen ergeben eine Lebensbereichsstruktur.

3.3.3 Kulturelle Gesellschaftsstruktur / Lebensziele

Auf der Ebene der kulturellen Gesellschaftsstruktur geht es um die Wünsche (mögen) und Ziele (wollen), die den Handlungsspielraum eines Menschen bestimmen. Gleichgesinnte und Vertraute finden zusammen, haben ähnliche Wünsche und Ziele und bilden so kulturelle Milieus. Demzufolge zeigt sich die kulturelle Positionierung eines Menschen in der Gesellschaft aufgrund der Wünsche, die er hat und welche Ziele er verfolgt (S. 114-117).

3.3.4 Identität

Somit kann zusammengefasst werden, dass sich ein Mensch auf der hierarchischen Ebene in soziale Klassen, auf der institutionellen Ebene in verschiedenen Lebensbereichen und auf der kulturellen Ebene in Milieus positioniert. In Verknüpfung mit seinen Handlungsspielräumen auf den verschiedenen Ebenen zeichnen sich seine individuelle Lebenslage, sein Lebensziel und seine Rollen ab. Dies wiederum macht einen Grossteil seiner Identität aus. Weiter gibt es, so Husi weiter, andere wichtige Identitätsmerkmale wie Alter, Geschlecht oder Ethnie, die Einfluss auf die Handlungsspielräume eines Menschen haben und berücksichtigt werden müssen (S. 114).

3.3.5 Raum und Zeit

Raum und Zeit spielen im Leben eines Menschen, erklärt Husi weiter, auch eine bedeutsame Rolle. Sie widerspiegeln sich in Lebensraum und Lebenszeit. Im Alltag bewegt sich ein Mensch durch Räume, die er mitkonstruiert und er hält sich in unterschiedlichen Orten und Gebäuden auf. Den Gebäuden kommt eine zentrale Bedeutung zu, weil sie darauf hinweisen, in welchem Lebensbereich ein Mensch sich befindet (Arbeit, Freizeit, Wohnen etc.). Lebensläufe verändern sich im Verlaufe der Zeit und je nach Alter befindet man sich in anderen Lebensbereichen. Das Alter kann bestimmend sein in welchen Lebensbereichen man integriert (Arbeitswelt) ist oder ausgegrenzt (Pensionierung) wird und je nach Situation werden Leistungs- oder Empfangsrollen übernommen (S.113-114).

3.3.6 Lebensweise und Lebensgefühl

Husi (2013) erläutert, dass aus dem Zusammenspiel von Lebenslage, Lebenszielen und Rollen in der Praxis, sprich, wie dies erlebt wird, entwickelt sich ein Lebensgefühl. Ein gutes Lebensgefühl bedeutet im besten Fall Glück und hat als Grundlage eine gelingende Balance zwischen Lebenslage, Lebenszielen, Rollen und der Lebensweise (S. 113).

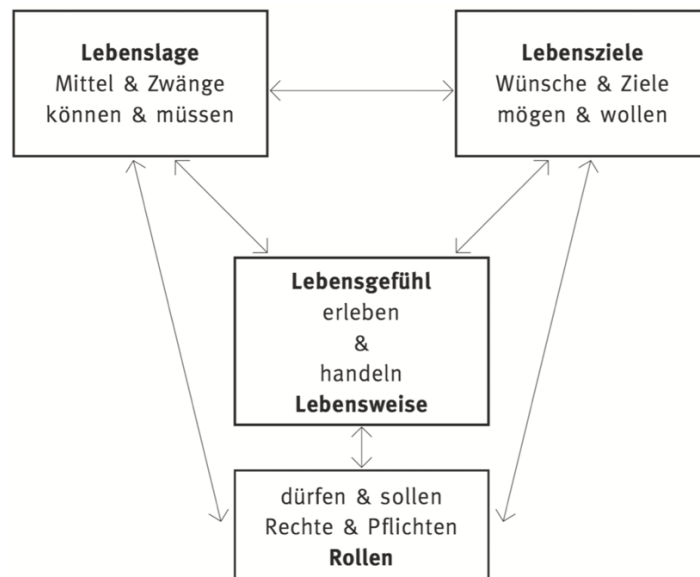


Abbildung 8: Die handlungstheoretische Grundlage der Modalen Strukturierungstheorie (Quelle: Husi, 2013, S. 113)

Folgende Abbildung zeigt die Identitätsmerkmale von Gesellschaftsmitgliedern. Das Modell eignet sich als Instrument zur Situationseinschätzung und -analyse (ISEA).

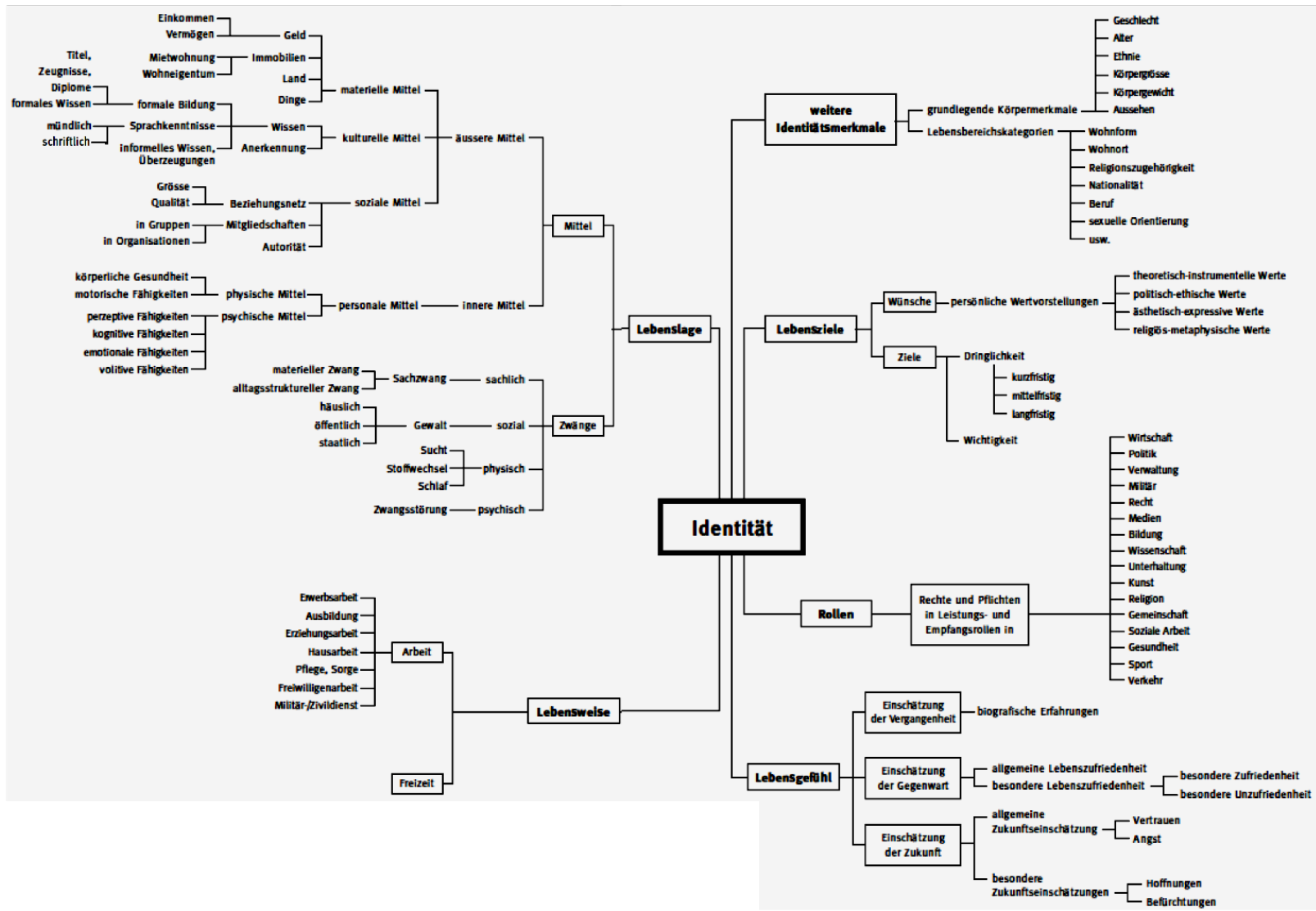


Abbildung 9: Identitätsmerkmale von Gesellschaftsmitgliedern (Quelle, Husi, 2013, S. 122-123)

3.4 Zusammenfassung und Beantwortung der Fragestellung

Theoriefrage 2
In welchen Lebenssituationen befinden sich Hochaltrige und welche alltäglichen Herausforderungen ergeben sich bei kritischen Lebensereignissen?

Der Alltag von Hochaltrigen ist eine Abfolge von langjährigen und vertrauten Handlungsrou-tinen. Täglich gleiche Abläufe geben Sicherheit und Halt. Mit zunehmendem Alter müssen meist, aufgrund von altersbedingten Einschränkungen, vertraute Gewohnheiten und Rou-tinen angepasst oder gar aufgegeben werden. Dadurch wird der gewohnte Alltag verändert, gewisse Aufgaben fallen weg und bringen eine Erleichterung, beispielsweise die Aufgabe eines Gemüsegartens. Treten allerdings kritische Ereignisse ein, werden Menschen aus der Bahn geworfen. Dies kann der Tod eines Partners sein, eine Krankheit oder der Umzug in ein Altersheim. Die Aufgabe der Automobilität kann als kritisches Ereignis bewertet werden. Diese ist mit unterschiedlich starken Emotionen verbunden und geht mit einer ebenso unterschiedlich empfundener Anpassungsleistung an die veränderte Situation (Person-Umwelt-Passungsge-füge) einher. Die Bewältigung des Alltags wird, je nach Nutzungshäufigkeit des Autos, massgeblich verändert sein. Es müssen neue Möglichkeiten der Mobilität gefunden werden, also andere Varianten für die alltäglichen Erledigungen, die vorher mit dem Auto gemacht wurden. Die Herausforderung besteht in der Umorganisation des Alltags und dem Finden von passen- den neuen Abläufen und Routinen.

Hochaltrige blicken auf ein langes Leben und eine Vielzahl an bedeutsamen Ereignissen zu-rück. Sie befanden sich in den unterschiedlichsten Lebenslagen, verfolgten Lebensziele, hat-ten Wünsche, führten ein «einzigartiges» Leben und hatten dabei in verschiedenen Bereichen vielfältige Rollen inne. Die Art und Weise wie sie diese ausfüllten, wie sie ihre Biografie und die Gesellschaft erlebt haben, beeinflusst massgeblich wie sie sich heute fühlen, wie sie heute handeln und mit den alltäglichen Herausforderungen umgehen.

4 Methodisches Vorgehen

Das folgende Kapitel widmet sich nun der Empirie. Zuerst wird das Forschungsdesign vorgestellt, mit Sampling und der angewandten Methode. Am Schluss folgt die Beschreibung des Auswertungsverfahrens.

4.1 Forschungsdesign und qualitative Sozialforschung

Dieser Arbeit liegt ein standardisiertes Forschungsdesign, eine sogenannte qualitative Sozialforschung zugrunde. Damit wird ein differenzierter Einblick in soziale Phänomene ermöglicht (Uwe Flick, 2009, S. 82). Bereits früh in der Konzeptionsphase dieser Bachelorarbeit wurde klar, dass nur Betroffene selber diese Fragestellung adäquat beantworten können. Die (Auto)Biografie verläuft bei jedem Menschen unterschiedlich und die Fahrausweisabgabe ist ein persönlicher, individueller Prozess. Das Verfahren der qualitativen Sozialforschung hat gemäss Horst Otto Mayer (2013) zum Ziel, mittels Erzählung oder Leitfadeninterview entsprechende Daten zu erheben. Der Leitfaden bildet einen Rahmen, in dem offene Fragen gestellt werden. Den Interviewten wird damit ermöglicht frei zu antworten. Leitfadeninterviews sind ein ökonomischer Weg um konkrete Aussagen zu erhalten, sie geben eine Struktur vor und erhöhen die Vergleichbarkeit der Interviews (S. 37). Die Auswahl der Stichprobe wird durch ein Samplingverfahren getroffen.

4.2 Samplingverfahren

Gemäss Mayer (2013) ergibt sich die Samplestruktur aus der Fragestellung, Vorüberlegungen und aus theoretischem Wissen sowie bereits vorhandenen Studien (S. 39). Die Stichprobe dieser Forschung wurde durch eine Vorab-Festlegung (deduktiv) gebildet. Für die Untersuchung wurden 4 Personen gesucht, je zwei Frauen und zwei Männer, alle mit freiwilliger Fahrausweisabgabe. Folgende weitere Kriterien waren zusätzlich relevant bei der Auswahl: Alter über 80 Jahre, unterschiedlicher Zivilstand, selbständige Wohnform, wohnhaft im Kanton Aargau im ländlichen Raum, Fahrausweisabgabe nicht länger als 6 Monate.

Der Feldzugang erfolgte ausschliesslich über Netzwerke aus dem persönlichen Umfeld. Die erste unverbindliche Anfrage wurde durch nahestehende Personen (Kinder, Freunde und Bekannte) der potenziellen Interviewpartnerinnen und -partner hergestellt. Alle Probanden und Probandinnen erklärten sich mit einem Treffen einverstanden, ausser einem Ehepaar. Leider

verstarb der Ehemann kurz vor der ersten Kontaktnahme und deshalb fühlte sich die Witwe verständlicherweise nicht imstande für ein Interview zur Verfügung zu stehen. Schlussendlich konnte das Sampling mit 4 Personen wie folgt erstellt werden:


Personen Ü-80, wohnhaft im ländlichen Raum des Kantons Aargau, Eigenheim				
Fahrausweisabgabe 	Dezember 18	Februar 19	März 19	Steht kurz bevor
Alleinstehend	Frau A	Frau B		
Verheiratet			Herr A	Herr B

Tabelle 6: Sampling (eigene Darstellung)

4.3 Entwicklung des Leitfadens

Auf Basis der Theorie und der Forschungsfrage wurde der vorliegende Leitfaden entwickelt (siehe Anhang A). Dieser umfasst die wichtigsten Themenbereiche und ist in 10 Hauptfragen sowie in ein bis vier mögliche Vertiefungsfragen gegliedert. Im ersten Teil zielten die Fragestellungen auf Informationen über die biografischen Umstände bei Erwerb des Fahrausweises und die Nutzung des Autos ab. Danach liegt der Fokus auf dem Prozess vor Abgabe und zum Schluss auf der veränderten Situation nach Abgabe des Fahrausweises. Bei der Entwicklung des Leitfadens wurden bereits erste Überlegungen zur Kategorisierung in der Auswertungsphase angestellt.

4.4 Durchführung der Interviews

Nach Bestätigung aller mündlicher Zusagen für die Interviews, konnten alle Termine telefonisch vereinbart werden. Die Interviews fanden innerhalb von zwei Wochen (Anfang Juni 2019) statt und wurden jeweils zuhause bei den Probanden und Probandinnen durchgeführt. Frau A. war alleine zuhause, Frau B. war froh um die moralische Unterstützung beim Gespräch durch eine enge Freundin. Die Herren A und B sassen gemeinsam mit ihren Ehefrauen am Tisch. Zu Beginn der Gespräche wurden nochmals die bereits im telefonischen Erstkontakt erklärten Rahmenbedingungen erläutert (Thema und Ziel der Bachelorarbeit, Dauer des Gesprächs ca. 1 Std., Interview wird aufgenommen, Daten werden anonymisiert = keine Rückschlüsse auf die Interviewperson). Alle Beteiligten erklärten sich einverstanden und wollten gerne über ihr eigenes Erleben zu diesem Thema berichten.

4.5 Auswertungsmethode

Alle Interviews wurden anschliessend an die Durchführungen transkribiert und dabei von Schweizerdeutsch auf Hochdeutsch übersetzt. Kernige schweizerdeutsche Ausdrücke oder Wörter, die nicht passend zu übersetzen waren oder ihre Bedeutung eingebüsst hätten, wurden belassen und mit Gänsefüsschen gekennzeichnet. Bereits während dem Transkribieren konnten Überlegungen gemacht und notiert werden zu den thematischen Haupt- und Subkategorien sowie den Codes. Beim ersten vollständigen Durchlesen aller Interviews lag der Fokus auf den Modalverben (siehe Kapitel 3.2 modale Strukturierungstheorie). Die Anzahl Nennungen der Modalverben wurden pro Person und Modalverb erfasst und gezählt sowie daraus eine Gesamtübersicht erstellt und ausgewertet (Anhang B). In einem zweiten Durchgang konnten ca. 90 Codes bestimmt und den entsprechenden Textstellen zugeordnet werden. Die erarbeiteten Daten wurden in einer separaten Excel Datei übersichtlich sortiert und dargestellt. Danach konnten den Codes die teilweise bereits vorhandenen Sub- und thematischen Hauptkategorien zugeordnet beziehungsweise erarbeitet und verfeinert werden (Tabelle 7).

Zusammenstellung thematische Haupt- und Subkategorien sowie Codes

Thematische Hauptkategorien	Subkategorien	Code(s)
Lebenssituation bei Fahrausweiserwerb	Auto	Ziel Autokauf
	Biografie	Kindheit, Zivilstand Arbeit, Beruf
	Gesellschaftlich	Gender Ausweiserwerb
	Ökonom. Verhältnisse	Ökonomie früher
	Umstände für Fahrausweiserwerb	Fahrprüfung
Fahrpraxis und Verkehr	Alternative Mobilität früher	Traktor
	Fahrpraxis	Fahrpraxis früher, heute, Ausland Autounfall WB Autofahren
	Fahrzeuge	Automarken/div. Autos Gefühle Autofahren
	Nutzungsarten	Nutzung beruflich Nutzung privat
	Ökologie	Umwelt
	Umgang und Nutzung ÖV	ÖV früher
	Verkehrsentwicklung	Veränderung Verkehr

Thematische Hauptkategorien	Subkategorien	Code(s)
Motivation für die Fahrausweisabgabe	Abgabeprozess	Gespräche vor Abgabe Hilfe im Prozess Umstände Abgabe Ambivalenz
	Alter	Haltung/Stolz Endlichkeit
	Fahrzeuge	letztes Auto (MFK)
	Gesundheit/Krankheit Alter	Alterserscheinungen Altersschwäche
	Gesundheit/Krankheit Ärzte	Hausärztin -arzt Periodische Kontrolle
	Gesundheit/Krankheit körperlich	Herz Augen, Gehör Polyneuropathie Hüfte, Knie, Rücken Darmkrebs
	Gesundheit/Krankheit Medikation	Medikamente
	Gesundheit/Krankheit mental	Langsamkeit/Reaktion Ruhe
	Gesundheit/Krankheit psychisch	Depressiv
	Haltung	Werte
	Mobilität heute	Velo
	Wohnform	Wohnverhältnisse
Unterstützungsnetz	Soziales Netz	Familienverhältnisse, Kinder Freunde Bekannte Nachbarn Kirche Chorkameraden Einladungen Wohnumfeld
Unterstützungsbedarf vor und nach Abgabe	Institutionen	Nutzung Fahrdienste Rotkreuzfahrdienste Spitex Pro Senectute
nach Abgabe	Alter	Diskriminierung Einschätzung andere Hochaltrige Vorbilder
	Alternative Mobilität	Gehilfe Stock zu Fuss Velo Dreiradvelo Elektromobil Reisecar
	Altersbild	Alter
	Alltag	Einkaufen Abgabe Alternativen
	Gratisarbeit	KIS
	Ökonomie	Finanzen
	Umgang und Nutzung ÖV	ÖV heute Halbtax/GA ÖV Billett lösen
	Unterstützung	fremde Hilfe
	Verlust	Vermissten
	Wohnform	Wohnform künftig
Biografie	Selbständigkeit	

Tabelle 7: Zusammenstellung thematische Haupt- und Subkategorien und Codes (eigene Darstellung)

5 Forschungsergebnisse

Dieses Kapitel widmet sich der Präsentation der Forschungsergebnisse. Die Darstellung erfolgt zuerst nach den Nennungen der Modalverben. Danach ist sie fallspezifisch und jeweils in vier Hauptthemenblöcke entlang der (Auto)biografien gegliedert:

- Lebenssituation bei Fahrausweiserwerb und Biografie
- (Auto)mobilitätsbiografie
- Motivation zur Fahrausweisabgabe und Entscheidungsprozess
- Auswirkungen und Erfahrungen im Alltag nach Fahrausweisabgabe

5.1 Auswertung Modalverben

Der Umfang der genannten Modalverben war tendenziell gering im Verhältnis zur zeitlichen Dauer der Interviews. Folgend die Auswertung der Anzahl Nennungen:

Total der Nennungen Modalverben

	Frau A.	Frau B.	Herr A.	Herr B.	Total
Können, Mittel	9	4	8	11	32
Müssen, Zwänge	14	1	9	10	24
Dürfen, Rechte	0	1	0	2	3
Sollen, Pflichten	3	0	1	1	4
Mögen, Wünsche	2	1	2	3	8
Wollen, Ziele	3	5	3	2	13

Tabelle 8: Total Nennungen Modalverben (Quelle: Eigene Darstellung)

Die meisten Nennungen erfolgten im Bereich der Lebenslagen, wobei die Mittel (können) jeweils gesamthaft 32x und die Zwänge (müssen) 24x genannt wurden. Dies weist auf die grosse Bedeutung für die Befragten der jeweiligen Lebenslagen hin.

Bei den Rollen ist das Total der Nennungen je unter fünf. Dies könnte bedeuten, dass die Rollenvielfalt über die Jahre abgenommen hat und die früheren Rollen nicht mehr so relevant, sprich im Gespräch nicht erwähnenswert erschienen. Woraus man wiederum ableiten könnte, dass die möglichen Rechte und Pflichten im Alter abnehmen.

Wünsche (8 Nennungen) und Ziele (13 Nennungen) sind vergleichsweise höher und sprechen dafür, dass über die gesamte Lebensspanne Wünsche und Ziele vorhanden waren. Die Anzahl der Nennungen der nahen Vergangenheit ist sogar höher als zu früher und weist darauf hin, dass trotz hohem Alter noch Wünsche und Ziele verfolgt werden.

Die Auswertung zeigt auch Unterschiede im Vergleich unter den Befragten und innerhalb der Anzahl Nennungen zu den Hauptthemenblöcken (siehe Anhang B). Diese Unterschiede fließen bei der fallspezifischen Darstellung ein und werden in der Diskussion der Ergebnisse sichtbar.

Die nun folgende Tabelle gibt einen ersten Überblick zu den Biografien der interviewten Personen, insbesondere zu wichtigen und relevanten Lebensstationen in Bezug auf die (Auto)mobilitätsbiografie.

Angaben zu den interviewten Personen

Person	Jg.	Beruf	Wohnort(e)	Wohnform	Familienverhältnisse	Fahrprüfung	Abgabe Fahrausweis
Frau A.	1939	Damenschneiderin, Betriebsassistentin Leiterin Jugendherberge	5 x umgezogen Heute: Bezirk Zofingen	Eigenheim	Geschieden (1980) 2 Kinder 2 Enkelkinder 2 Stiefenkelkinder	1980	Dezember 2018
Frau B.	1937	Verkäuferin, KV, Hotellerie, OP-Schwester in leitender Stelle	9 x umgezogen Heute: Bezirk Muri	Eigentums- wohnung	Ledig Keine Kinder	1959	Februar 2019
Herr A.	1931	Landwirt	Nie umgezogen Heute: Bezirk Zofingen	Eigenheim Bauernhof	Verheiratet 6 Kinder 12 Enkelkinder 5 Urenkelkinder	1958 Fahrbewilligung «Töffli», Traktor, 30- er Lada	März 2019
Herr B.	1931	Landwirt	Nie umgezogen Heute: Bezirk Laufenburg	Eigenheim Bauernhof	Verheiratet 9 Kinder 24 Enkelkinder 5 Urenkelkinder	1950 Militär 1972 Zivil	Steht kurz bevor

Tabelle 9: Angaben zu den interviewten Personen (eigene Darstellung)

5.2 Frau A.

Lebenssituation bei Fahrausweiserwerb und Biografie

Frau A. ist 80 Jahre alt, geschieden, hat zwei Söhne und lebt seit über 15 Jahren in einem Eigenheim. Sie wuchs in einem anderen Teil des Kantons auf und zog nach ihrer Pensionierung in die Nähe eines Sohnes. Bis zu ihrer Scheidung war es für Frau A. kein Thema, dass sie das Autofahren erlernen würde. Der Mann sei gefahren und sie hätten auch gar kein Geld dafür gehabt. Nach der Scheidung übernahm sie die Leitung einer Jugendherberge, weil es ihr wichtig war zuhause zu sein, wenn die Kinder von der Schule kamen. Um den grossen Einkauf für die Jugendherberge erledigen zu können, lernte Frau A. mit 40 Jahren Autofahren. Sie sei nie eine ängstliche Person gewesen und das Lernen sei ihr leicht gefallen. Da ein älterer Bekannter mit ihr Übungsfahrten unternahm, brauchte sie nicht viele Fahrstunden. Schlussendlich musste sie dreimal die Fahrprüfung absolvieren. Frau A. ist davon überzeugt, dass dies nur eine Geldmacherei gewesen sei und vielleicht etwas mit ihr als Frau zu tun hatte. Der Prüfungsexperte habe zu ihr gesagt, sie sei eine aggressive Frau und Fahrerin. Beruflich wurde nach vielen arbeitsintensiven Jahren in der Jugendherberge die Belastung für Frau A. zu gross. Sie wechselte anschliessend verschiedentlich die Stelle und war einmal ein Jahr lang stellenlos. Vor ihrer Pensionierung arbeitete sie in einem Altersheim und als Mitarbeiterin im Hausdienst bei der Pro Senectute.

(Auto)mobilitätsbiografie

Frau A. nutzte ihr Auto für unterschiedliche Zwecke. Sie erzählte, dass es mit dem Auto sehr angenehm war, da ihre Mutter im «Binätsch usse» gewohnt habe und sie so einfacher zu Besuch fahren konnte. Wenn sie einmal frei hatte in der Jugendherberge, sei sie gerne in den nahen Jura gefahren, habe eine kleine Wanderung gemacht, Pilze gesammelt oder sei in eine Wiese gesessen und habe sich an der Natur erfreut. Beruflich nutzte und schätzte sie das Auto, um Grosseinkäufe im Spezialmarkt für günstigere Preise zu tätigen. Ins Ausland sei sie nie selber gefahren, höchstens ein paar Mal in den nahegelegenen Schwarzwald. Einmal hatte sie einen Autounfall. Sie sei nicht Schuld gewesen, ein anderer sei ihr hinten ins Auto rein gefahren. Die Folge war ein Schleudertrauma und sie musste lange Zeit einen Kragen tragen. Ihr Vertrauen bezüglich Autofahren litt nicht unter dieser Erfahrung. Damals habe es natürlich noch nicht so viel Verkehr gehabt. Im Vergleich sei er heute aggressiv, sehr aggressiv sogar

und rücksichtslos. Frau A. informierte sich immer selber über Veränderungen, beispielsweise als der Kreisverkehr eingeführt wurde. Einen entsprechenden Fahrkurs habe sie nie besucht. Alternativ zum Auto fuhr Frau A. so oft es ging Velo. ÖV habe sie praktisch nicht genutzt.

Motivation zur Fahrausweisabgabe und Entscheidungsprozess

Frau A. merkte bereits seit längerer Zeit, dass sie in der Nacht bei Regenwetter Mühe hatte die Distanz zum Trottoir abzuschätzen. Der Optiker riet ihr zu einer Gleitsichtbrille, die leider keine Verbesserung brachte. Zwischenzeitlich litt Frau A. zusätzlich unter Herzrhythmusstörungen und musste sich einen Schrittmacher einsetzen lassen. Eine erneute Untersuchung bei der Augenärztin ergab die Diagnose einer nassen Makuladegeneration, die verantwortlich für diese massive Blickfeldeinschränkung ist. Für Frau A. wurde klar, weshalb sie so Mühe hatte mit Autofahren und weshalb sie sich auch nicht mehr getraute Velo zu fahren. Seither erhält sie monatlich eine Spritze und die Ärztin macht keine Hoffnung auf Besserung. Hinzu kam, dass Frau A. ein altes Auto fuhr, das bei der anstehenden Kontrolle (MFK) nicht mehr durchgekommen wäre und sie kein neues Auto mehr kaufen wollte. Schlussendlich fiel im vergangenen November die Entscheidung den Fahrausweis per Ende Jahr 2018 freiwillig abzugeben. Laut Frau A. ist das *«schon, eh, es ist schon ein Einschnitt ins Leben, muss ich sagen.»* Frau A. betont, dass sie sich eigenständig entschieden und sich mit niemandem darüber ausgetauscht habe. Das Leben selbst lehrte sie diese Selbständigkeit. Sie habe allerdings gemerkt, dass es für ihren Sohn eine enorme Befreiung gewesen sei, als sie den Fahrausweis aus eigenen Stücken abgegeben habe. Sie glaubt, er habe sich manchmal Sorgen gemacht, weil er merkte, dass sie immer langsamer wurde und weniger schnell im hektischen Strassenverkehr reagieren konnte.

«...also mir haben sie zu diesem Entscheid gratuliert (MFK), dass ich das freiwillig gemacht hätte und es kam kein böser Brief oder, dass sie geschrieben hätten, ich sei nicht mehr fahrtüchtig.»

Auswirkungen und Erfahrungen im Alltag nach Fahrausweisabgabe

Frau A. bezeichnet die Abgabe des Fahrausweises als Einschnitt ins Leben. Sie liebt es zu wandern und fährt gerne in den Jura. Mit dem Auto war sie schnell am Ausgangspunkt, mit dem ÖV braucht sie heute dreiviertel vom Tag nur für die Anfahrt. Sie müsse deswegen umstellen

und andere Routen wählen. Die Verbindungen des ÖV seien in städtischen Gebieten gut erschlossen, nicht so im ländlichen Raum. Ihre Schwester wohne sehr abgelegen, zu ihr brauche sie den Zug, den Bus und danach müsse sie noch 20 Minuten gehen. Im Moment sei sie noch gut zu Fuss aber bei Verschlechterung könne sie ihre Schwester nicht mehr besuchen. Frau A. besitzt ein Halbtax der SBB, das sie rege nutzt. Sie kennt sich bestens mit der Handhabung von Billettautomaten, mit Zonenplänen und Fahrzeiten aus. Dieses Wissen hat sie sich grösstenteils selber angeeignet. Einmal hat sie einen entsprechenden Kurs bei der Pro Senectute besucht. Dort habe sie allerdings nichts gelernt, die Gruppe sei viel zu gross gewesen.

Schwierig sei es, wenn sie grössere Einkäufe, zum Beispiel für den Garten tätigen müsse. Frau A. könnte die Söhne und Schwiegertöchter um Hilfe bitten aber sie findet die jungen Leute seien heute beruflich genug stark belastet und hätten wenig Zeit. Auch andere Bekannte und Personen aus der Kirchgemeinde hätten ihr Unterstützung angeboten. Diese Angebote nutzt sie selten. Frau A. sagt über ihre sozialen Kontakte, dass sie den Draht zu den Menschen hier nie gleichwertig gefunden habe, wie damals im Umfeld der Jugendherberge. Es sei im höheren Alter schwieriger, in eine andere Gegend zu ziehen und Anschluss zu finden. Hingegen hat sie einen kürzlich verwitweten pensionierten Nachbarn, den sie für grössere Einkäufe und andere Fahrdienste anfragen kann und will. Im Gegenzug lädt sie ihn zum Essen ein. Frau A. fügt an, dass er auch sonst sehr hilfsbereit sei und ihr im Haus bei Reparaturen zur Hand geht. Sie findet es nicht selbstverständlich und schätzt dieses Agreement umso mehr. Sie meint dazu, dass es schade sei, dass die Nachbarschaftshilfe nicht mehr so selbstverständlich funktioniere. Sie glaubt, das hätte der Wohlstand gebracht, dass die Meinung vorherrsche, man hätte einander nicht mehr nötig. Aber man müsse einfach den Mut haben zu fragen, wenn Hilfe gebraucht werde. Kürzlich habe sie eine schöne Erfahrung mit fremden jungen Leuten gemacht. Nach einem Einkauf in der Migros hatte sie Mühe ihr Velo zu wenden und die Einkäufe zu laden, sprach junge Passanten an, die ihr hilfsbereit zur Hand gingen. Frau A. fügt an, dass «wir Alten» manchmal unberechtigte Vorurteile gegenüber jungen Menschen hätten. Umgekehrte Erfahrungen kenne sie allerdings auch. Manchmal gehe sie mit der Pro Senectute wandern und da sehe sie immer wieder böse Blicke, wenn sie als ältere Gruppe während dem Berufsverkehr in den Zug einsteigen. Sie hätten schliesslich auch das Recht den ÖV zu nutzen. Kürzlich habe sie gehört, dass künftig die alten Leute nicht mehr vor 9 Uhr reisen gehen dürfen, das sei eine «grauenhafte Diskriminierung». Frau A. überlegt sich seit einiger Zeit bei dem

Projekt KIS mitzumachen, bei dem Gratisarbeit gutgeschrieben wird. Sie könnte für andere kochen und im Gegenzug hätte sie beispielsweise Fahrdienste zugute. Sie wisse nicht, ob es sich für sie noch lohne, da sie 80 Jahre alt sei und vielleicht nicht mehr lange zu leben habe. Am Schluss des Gespräches spricht Frau A. die nächste anstehende Entscheidung an, ihre Wohnsituation. Sie müsse sich wohl in einem Altersheim anmelden. Obwohl, sie hätte immer gesagt *«ich gehe in kein Altersheim, ich habe in einem gearbeitet, ich weiss wie es ist, es ist vielleicht heute anders, ich habe immer gesagt, ich gehe mal auf einen Zeltplatz und kaufe einen Wohnwagen»*.

5.3 Frau B.

Lebenssituation bei Fahrausweiserwerb und Biografie

Frau B. zählt 82 Jahre, ist ledig und lebt in einer Eigentumswohnung. Bereits mit 16 lernte sie mit dem Topolino des vier Jahre älteren Bruders Autofahren. Die Autoprüfung habe sie dann erst mit 22 Jahren gemacht. Vorher hätte sie eine Lambretta (Mofa) gefahren. Sie sei immer schon auf Autos gestanden, diese hätten sie einfach fasziniert und überhaupt alles Technische. Beruflich lernte Frau B. zuerst Verkäufeln, absolvierte später eine KV-Lehre und arbeitete später in der Hotellerie. Schlussendlich entschloss sie sich für eine weitere Ausbildung im medizinischen Bereich und amtierte viele Jahre in leitender Stellung als OP- Schwester. Frau B. zog jeweils in die Region der Schweiz in der sie auch arbeitete. Seit über dreissig Jahren lebt Frau B. in einer Parterre-Eigentumswohnung. Frau B. ist Single. Sie hätte ein paar potenzielle Ehemänner getroffen, habe aber bei keinem bleiben wollen. Ausser einem Dänen, den hätte sie gerne geheiratet aber er wollte mit ihr in Dänemark leben und dazu konnte sie sich nicht entschliessen.

(Auto)mobilitätsbiografie

Frau B. brauchte ihr Auto vorwiegend in der Freizeit. Ihre Eltern lebten auf dem Land und sie hätte, um dahin zu kommen, mit den ÖV einen Tag gebraucht. Als der Vater starb, unternahm Frau B. mit ihrer Mutter regelmässig eine Fahrt ins Blaue. Alleine sei sie, so oft sie konnte, mal schnell über ein paar Pässe gefahren. Frau B. kaufte sich später eine Zweitwohnung in den Bergen und fuhr in ihrer Freizeit dorthin. Sie sei auch viel ins Ausland gefahren bis nach Schottland, Spanien und Portugal. Die Umwelt war damals noch gar kein Thema.

Das Auto sei für sie sehr wichtig gewesen und sie hatte grosse Freude am Fahren. Sah sie ein Auto, das ihr gefiel, habe sie es kaufen müssen. Sie könne nicht aufzählen, wie viele Autos sie

hatte. Geld war immer genug vorhanden und es sei eine grosse Leidenschaft gewesen. Als damals die Autos aufkamen, sei sie von Anfang an begeistert gewesen. Zu dieser Zeit kam es selten vor, dass eine Frau selber ein Auto besass. Das hätte sie nicht gestört, im Gegenteil, die anderen seien wohl neidisch gewesen. Mit 70 kaufte sie sich das erste Mal einen Automaten. Der Verkehr sei wie Weiss und Schwarz von früher zu heute. Früher habe es noch Platz gehabt auf den Strassen. Sie sei im Krieg aufgewachsen, damals waren nicht alle Strassen geteert und es gab nur ein Auto für Notfälle bei ihr zuhause im Dorf. Alternativ sei sie zwischendurch mit dem Zug auf Reisen gegangen. Kurze Strecken habe sie gern und viel mit dem Velo zurückgelegt.

«... ich war überall, wir sind, also wir sind...also im WC habe ich noch eine Fotografie, wo ich am Steuer sitze von einem MG, der gehörte meinem Freund, aber ich hatte auch einen, einen MG zu dieser Zeit und wenn wir zusammen ausgefahren sind, haben wir seinen genommen, weil bei meinem konnten wir das Dach nicht wegnehmen...»

Motivation zur Fahrausweisabgabe und Entscheidungsprozess

Frau B. fuhr bis vor zwei Jahren viel und leidenschaftlich gerne Auto. Laut eigener Aussage kamen ab ihrem 80. Geburtstag plötzlich verschiedene Altersbeschwerden hinzu. Sie mochte nicht mehr essen, wurde lust- und antriebslos, Kniebeschwerden machten sich bemerkbar und viele andere «kleine Alterserscheinungen». Sie esse heute mehr als 20 verschiedene Tabletten am Tag. Im vergangenen Herbst reifte in ihr der Entschluss den Fahrausweis abzugeben. Nebst den gesundheitlichen Aspekten kam hinzu, dass unterdessen alle Verwandten gestorben waren und es deshalb keinen Anlass mehr für auswärtige Besuche gab. Laut Aussage ihrer engen Freundin, die beim Interview anwesend war, hätte sich Frau B. einmal geäussert, dass sie ans Aufhören denke, weil sie ein Risiko für alle anderen auf der Strasse werde. Sie habe gesagt, *«wenn ihr mir «zue stönd» und mit mir fährt oder mir hilft, dann ist das kein Problem ohne Billett.»* Im März wäre die periodische Kontrolle bei der Hausärztin fällig gewesen. Mit ihr habe sie ebenfalls darüber gesprochen. Frau B. entschied sich im Februar den Fahrausweis freiwillig abzugeben. Sie sei immer bei allem sehr schnell entschlossen gewesen und habe gewusst, was sie wolle und dann hätte sie nicht mehr lange gezögert, es so auszuführen. So auch bei der Abgabe des Fahrausweises. Schmunzelnd fügte sie an, dass die Hausärztin wohl

glücklich darüber gewesen sei, denn sonst hätte sie wahrscheinlich einen Ausweisentzug verfügen müssen.

«Ich habe immer eigentlich für mich selber entschieden, was ich will oder was ich mache.»

Auswirkungen und Erfahrungen im Alltag nach Fahrausweisabgabe

Frau B. erklärt zu Beginn, dass sie das Autofahren gar nicht vermisse. Sie hätte im Vorfeld auch keine Bedenken oder Ängste gehabt. Sie sei körperlich angeschlagen und möge nicht mehr Autofahren und wolle kein Risiko sein. Sie habe ihr Auto der beim Interview anwesenden Freundin geschenkt und diese fahre sie überall hin, wenn sie wolle und das sei ideal. Sie gehen regelmässig zusammen einkaufen. Zur Bäckerei gleich um die Ecke nutze sie den Rollator als Gehhilfe. Kurz nach Abgabe habe sie sich ein paarmal bei dem Gedanken erwischt, dass sie am Nachmittag schnell da oder dort hin fahren wollte. Diese Phase sei allerdings nur kurz gewesen, jetzt habe sie sich gut daran gewöhnt kein Auto mehr zu haben. Dies sei vor allem dem Umstand zu verdanken, dass sie immer eine Person finde, die sie fahre. Frau A. bekräftigt erneut, dass die Entscheidung richtig war, dass sie trotzdem manchmal Sehnsucht verspüre, sich ins Auto zu setzen und eine Fahrt ins Blaue zu machen, wie früher. Sie hofft darauf, dass sie mit ihrer Freundin bald einen schönen Ausflug in den nahen Schwarzwald unternehmen werden. Frau B. nutzt den öffentlichen Verkehr schon lange nicht mehr. Sie sei gar nicht bewandert darin, Zug zu fahren und wisse nicht, wie sie ein Billett lösen müsste. Die Angebote von offiziellen Fahrdiensten kenne sie, habe aber zur Zeit keinen Bedarf.

5.4 Herr A.

Lebenssituation bei Fahrausweiserwerb und Biografie

Herr A. ist ein 88 Jahre alter Landwirt, verheiratet und lebt mit seiner Ehefrau auf dem eigenen Bauernhof. Sie haben zusammen 6 Kinder grossgezogen. Herr A. hat vor ungefähr 55 oder 60 Jahren auf dem Polizeiposten eine Töfflibewilligung geholt, womit er später auch Traktor fahren durfte. Nachdem er mit 65 Jahren mit der Landwirtschaft aufgehört hatte, kaufte er sich ein Auto, einen 30-er Lada, den er ebenfalls mit dieser Töfflibewilligung fahren durfte. Eine eigentliche Fahrprüfung habe er nie machen müssen. Herr A. erzählte, dass sie halt noch in anderen Verhältnissen aufgewachsen seien. Er habe schon als Kind hart arbeiten müssen und nie viel freie Zeit gehabt. Als Jugendlicher wäre er gerne in den Turnverein gegangen, aber das

sei zeitlich nicht möglich gewesen. Herr A. übernahm nach der Pensionierung seines Vaters den elterlichen Hof. Sie hätten es als Familie gut gehabt und seine Kinder seien nicht arm gewesen. Obschon sie einkommensmässig am Existenzminimum gewesen seien und sehr bescheiden gelebt hätten. Ferien sei ein Fremdwort gewesen und einen Reisepass hätten sie erst mit 58 Jahren bestellt, um die in Amerika lebenden Söhne besuchen zu können.

(Auto)mobilitätsbiografie

Herr A. war bis zu seiner Pensionierung, als er den Lada kaufte, mit dem Traktor, dem Töff, mit Ross und Wagen und mit dem Velo unterwegs. Wenn es nicht eilte, nahm er gerne Ross und Wagen, da diese bewegt werden mussten. Er nutzte diese Fortbewegungsmittel, um in die Genossenschaft zu fahren oder auch mal Verwandten einen Besuch abzustatten. Die viele Arbeit auf dem Hof erlaubte allerdings keine grösseren Auszeiten. Als er sich mit 65 Jahren den Lada kaufte, gönnten sich seine Frau und er manchmal «einfach so für den Luxus» eine Ausfahrt in ein Jurarestaurant. Im Gegensatz zum Traktor sei man im Lada vor Regen geschützt gewesen. Aber vor allem genutzt hätten sie ihn für die Kinder. Ein Sohn bewirtschaftet einen Hof mit Rebbau und ein anderer habe einen grossen Garten, wo es immer viel zu tun gebe. Mit dem Lada konnten sie Werkzeuge, Mist und Pflanzen transportieren, zu ihren Kindern fahren, um dort mitzuhelfen. Herr A. hatte nie einen selbstverschuldeten Unfall, ausser einmal sei ihm einer hinten ins Auto rein gefahren. Im Ausland sei er nie gewesen mit dem Auto. Auf der Strasse habe sich für ihn nicht viel verändert, früher hätte es nicht so viel Verkehr gehabt. ÖV nutzten sie, wenn die ganze Familie einmal einen Ausflug oder Verwandtenbesuch machte.

«...meistens hat man das Ross genommen, ja, eben, die Rosse mussten bewegt werden und dann habe ich, wenn es nicht pressiert hat, habe ich nicht den Traktor genommen, ich bin nie so ein Motorenmensch gewesen als dass es hätte «sore» (surren) müssen und schnell gehen, he, also, eben ich habe dann eher die Rosse eingespannt...»

Motivation zur Fahrausweisabgabe und Entscheidungsprozess

Herr A. bemerkte im vergangenen Winter, dass es mit den Augen und der Reaktion beim Autofahren immer schlechter wurde. Das Gehör sei schon sehr lange nicht mehr gut. Dazu kam, dass die periodische Kontrolle beim Hausarzt näher rückte und, dass er den 22-jährigen Lada

demnächst hätte teuer Instand stellen müssen für die fällige Fahrzeugprüfung (MFK). Aufgrund dieser Faktoren entschied er sich den Fahrausweis freiwillig im März 2019 abzugeben. Im Vorfeld des Entscheids besprach Herr A. die Situation in erster Linie mit seiner Ehefrau. Der älteste Sohn, ein ehemaliger Polizist, habe ihm ebenfalls zur Abgabe geraten, wenn er sich nicht mehr so sicher und langsam in der Reaktion fühle. Mit dem neuen Hausarzt, ein Türke, der nicht so gut Deutsch verstehe, wäre ein Gespräch über die Situation eher schwierig gewesen. Er sei dort sowieso kein guter Kunde gewesen, da meistens gesund. Er habe keine einzige Tablette vom Doktor verschrieben, er brauche höchstens ab und zu etwas zum Einschlafen. Der Entscheid, den Fahrausweis abzugeben, fiel ihm nicht sehr schwer und fühle sich stimmig an.

«...fertig jetzt, ich bin soweit unfallfrei durch gekommen, jetzt will ich nicht da noch aus Altersschwäche noch irgend etwas «areise» (riskieren) einfach, eh, ja, einfach, eh einmal ist fertig.»

Auswirkungen und Erfahrungen im Alltag nach Fahrausweisabgabe

Herr A. antwortete zu Beginn auf die Frage nach den Auswirkungen der Fahrausweisabgabe, dass er für sich alleine das Auto nicht vermisse. Bei grösseren Einkäufen, beispielsweise für den Garten oder bei Fahrten in die Landi, die er zusammen mit seiner Ehefrau tätigte, da fehle das Auto allerdings schon. Gewisse Besuche an abgelegenen Orten hätten sie bewusst vor Fahrausweisabgabe ein letztes Mal gemacht und entsprechend kommuniziert. Da habe er schon realisiert, dass etwas fehlen werde. Was er allerdings doch sehr vermisse sei die Milch direkt von einem anderen Bauer im Dorf, die er jeweils mit dem Auto abholen konnte. Er sei sich ein Leben lang an Milch frisch ab Kuh gewohnt gewesen und seine Frau hätte davon immer selber Joghurt hergestellt. Jetzt müssten sie die Milch und Joghurts kaufen, das sei nicht das gleiche. Kleine Einkäufe könne er mit dem Elektrovelo im nahe gelegenen Geschäft erledigen. Zu Fuss könne er nicht mehr weit gehen. Eine Tochter, die im selben Dorf lebt, fährt ein bis zwei Mal pro Monat mit der Ehefrau in ein Nachbarsdorf um einen Grosseinkauf zu tätigen. Ein Halbtax der SBB hätten sie bereits vor Abgabe des Autos gehabt, wegen den Tageskarten. Das Busfahren und Billette lösen, müssten sie allerdings wieder lernen, das habe alles geändert in den vergangenen Jahrzehnten. In der Nähe gebe es eine Bushaltestelle, die in machbarer Gehdistanz erreichbar sei. Ein gleichaltriger Nachbar mit Fahrausweis, habe angeboten,

sie bei Bedarf gerne irgendwohin zu fahren. Nun habe er sich einer Operation unterziehen müssen. Die Genesung dauere viel länger als angenommen und deshalb könnten sie zur Zeit nicht auf diese Fahrunterstützung zählen. Allerdings könnten sie jederzeit, die im selben Dorf wohnende Tochter anfragen oder ein anderes Kind. Herr A. und seine Frau möchten allerdings nicht zur Last fallen und diese Angebote überstrapazieren. Sie würden viele Familienfeste feiern und es ergebe sich meistens eine Mitfahrgelegenheit. Zwei Söhne leben in Amerika. Diesen Frühling waren beide zu Besuch in der Schweiz. Davon hätten sie profitiert und mit ihnen einige Ausflüge unternommen und sehr genossen. Früher hätten sie manchmal Tagesausflüge bei einem Reiseunternehmen gebucht. Diese Angebote würden sie künftig wieder ins Auge fassen. Sie hätten sich über Fahrdienste vom Roten Kreuz und andere Möglichkeiten informiert, aber bis jetzt diesbezüglich noch nichts unternommen. Zum Schluss erzählte Herr A., dass er sich auf dem Velo nicht mehr so sicher fühle wie mit 80. Er habe sich schlau gemacht über Dreiradelektrovelos. Er dachte, er würde sich damit sicherer fühlen. Bei einer Probefahrt habe er allerdings festgestellt, dass die Handhabung auf Gewichtsverlagerungen basiere und ihn dies zusätzlich verunsichere. Jetzt sei er in Verhandlungen um einen Elektrorollstuhl zu erwerben. Damit könnte er wieder einen Kessel Milch transportieren oder eine Einkaufstasche mitnehmen.

5.5 Herr B.

Lebenssituation bei Fahrausweiserwerb und Biografie

Herr B. zählt 88 Jahre, ist ebenfalls Landwirt und lebt mit seiner Ehefrau auf dem eigenen Hof. Sie hatten neun Kinder, eine Tochter ist mit 48 Jahren gestorben. Herr B. absolvierte seinen ersten Fahrttest mit einem Traktor im Militär. Zur Zeit seiner Rekrutierung, ca. 1950/51 suchten sie Motorfahrer und so wurde er als Traktor- und Lastwagenfahrer ausgebildet. Mit diesem Ausweis durfte er auch Personenwagen und Jeeps fahren, allerdings nur während dem Militärdienst. Herr B. habe sich dadurch eine gute Fahrpraxis aneignen können, die ihm bis heute zugute komme. Die zivile Autoprüfung machte er erst viel später mit ca. 40 Jahren. Sein Ziel sei es immer gewesen, das zivile Billett zu erwerben und ein Auto zu kaufen. Er habe sich allerdings kein Geld für ein Auto borgen wollen und gewartet, bis er es selber vermochte. Sie seien eine Grossfamilie gewesen mit neun Kindern und als erstes sei die Familie gekommen, dann der Betrieb und zuletzt der Gedanke an einen Autokauf. Mit 65 Jahren übergab Herr B.

den Hof seinem Sohn. Danach arbeitete er noch sieben Jahre auswärts, um Mittel für den Hofumbau zu verdienen.

«...zuerst ist halt die Familie gekommen und als zweites der Betrieb und nachher nur noch so irgendwie Vergnügen oder andere Sachen, sind halt manchmal vielleicht schon ein bisschen zu kurz gekommen aber eh wir sind trotzdem zufrieden gewesen, oder mit der Familie, ja...»

(Auto)mobilitätsbiografie

Herr B. nutzte, bevor er mit 40 Jahren die Fahrprüfung absolvierte, den öffentlichen Verkehr, den Traktor und das Velo. Seine Freude sei sehr gross gewesen, als er sich ein Auto leisten und die zivile Fahrprüfung absolvieren konnte. Herr B. hatte sich in den Jahren vorher bereits viel Fahrpraxis im Militär und auf dem Hof angeeignet. Das Auto nutzte er für Besuche, Ausflüge und für Einkäufe. Mit dem Auto sei er nie ins Ausland gefahren. Vor 6 Jahren, mit 82, habe er einen selbstverschuldeten Unfall gehabt. Nach einem belastenden Besuch bei einer schwer kranken Schwägerin, übersah er bei einem Stopp einen herannahenden Wagen, fuhr los und die beiden Autos prallten zusammen. Seine Frau erlitt Verletzungen und musste ins Spital zur medizinischen Beobachtung. Herrn B. wurde für einen Monat der Fahrausweis entzogen. Der Unfall habe für ihn keine anderen Auswirkungen gehabt und er sei danach ohne Probleme wieder Auto gefahren. Seiner Meinung nach habe der Unfall nichts mit seinem Alter zu tun.

«... ich weiss nicht was der andere Mobilist, was der so gedacht hat über mich, das kann ich zu wenig beurteilen, ob dieser Autofahrer gedacht hat, ich sei, der Unfall könnte einen Zusammenhang mit meinem Alter haben, aber eben das war natürlich anno 13, damals war ich natürlich schon noch ja ein paar Jährchen jünger gewesen, ja, ja, ja...»

Motivation zur Fahrausweisabgabe und Entscheidungsprozess

Herr B. war am Tag des Interviews noch im Besitz seines Fahrausweises, obwohl er ihn bereits vor Monaten freiwillig abgeben wollte. In letzter Zeit fuhr er keine weiten Strecken mehr und auch nicht in der Nacht. Er nutzte das Auto für Einkäufe oder um die gehbehinderte Ehefrau zur Kirche zu fahren. Die Reaktion habe in letzter Zeit ein bisschen nachgelassen aber im Auto fühle er sich trotzdem sicher. Herr B. leidet an einer Krankheit namens Polyneuropathie, eine

Nervenkrankheit in den Beinen. Bei ihm ist die Krankheit so weit fortgeschritten, dass er keine Gefühle mehr in den Füßen spürt. Ausser Schmerzmittel, die etwas Linderung geben, gibt es noch keine Medikamente dagegen. Herr B. beschreibt seine Autofahrten wie folgt:

«Ja, also ich muss schon immer daran denken, dass ich, was ich mache mit dem Fuss, ich habe einen Automaten oder ja, ich brauche nur das rechte Bein, nur ein Fuss, oder und das ist schon eine grosse Hilfe, oder aber ich muss mich schon konzentrieren, eh ja beim Fahren, dass ich ja keine Fehler mache, ja und eben die Krankheit, die hat sich also in letzter Zeit hat sie auch «chli» verschlimmert, das muss ich also, das muss ich sagen und eh ich bin jetzt, also, ich bin dran das Billett abzugeben.»

Herr B. erklärte, dass ihm der Hausarzt geraten habe den Fahrausweis gelegentlich freiwillig abzugeben, es wäre ihm so lieber, sonst müsse er es bald verfügen. Auch die Kinder von Herrn B. möchten, dass er den Fahrausweis abgibt. Sein ursprünglicher Plan wäre gewesen, nochmals weitere zwei Jahre zu fahren. Danach wollte er das Auto einem Enkel gratis übergeben. Jetzt müsse er leider diesen Zeitpunkt vorziehen und den Fahrausweis abgeben. Herr B. schiebt den Abgabetermin von Woche zu Woche hinaus, weil es immer wieder kleinere Fahrten zu machen gibt. Seine Ambivalenz ist im Gespräch stark spürbar.

Auswirkungen und Erfahrungen im Alltag nach Fahrausweisabgabe

Herr B. fällt es sehr schwer, das Billett demnächst abzugeben, er sei danach mehr oder weniger isoliert. Im Gespräch erwähnt Herr B. immer wieder, dass es ihm grossen Kummer bereitet, wenn er in naher Zukunft nicht mehr Autofahren darf.

«... ja, erwähnenswert ist also das, dass es mir Kummer macht, das Billett abzugeben eben, dass man dann nicht mehr so mobil ist, lang nicht mehr so mobil wie vorher, oder.»

Die Kinder würden auf jeden Fall Fahrdienste übernehmen aber man müsse immer fragen und schauen, ob es ihnen passt oder nicht. Er habe einmal wegen einer Krankheit vom Arzt aus drei Wochen nicht Autofahren dürfen und das sei eine Umstellung gewesen. Er habe auf den öffentlichen Verkehr ausweichen müssen. Sie seien hier nicht in der Stadt und sie hätten nur

alle paar Stunden Busverbindungen. Wenn er den Fahrausweis abgebe, sei er nicht mehr frei und könne grössere und schwerere Einkäufe beispielsweise in der Gärtnerei nicht mehr selbständig erledigen. Kleinere Einkäufe könne er im Dorf tätigen und mit einem «Wägeli» transportieren. Herr B. lebt mit seiner Ehefrau etwas ausserhalb des Dorfes auf einem Hügel. Im Moment gehe es noch zu Fuss. Allerdings müsse er seit kurzem immer einen Stock mitnehmen. Den öffentlichen Verkehr würde er nutzen, wenn er das Billett im Bus lösen könnte. Wie die Billettautomaten funktionieren wisse er nicht, das müsste er lernen. Sie hätten bereits geplant, die Spitex einzuschalten, wenn sie entsprechende Hilfe nötig hätten. Oder den Fahrdienst vom Roten Kreuz. Eine weitere Überlegung ist einen Einkaufszettel bereit zu halten, damit eines der Kinder die Einkäufe für sie erledigen könnte. Die Kinder helfen bereits seit einiger Zeit wöchentlich die Wäsche machen und beim Putzen. Ein Hobby von Herr B. ist das Singen. Seit vielen Jahren ist er Mitglied in zwei Chören. Im Frühling fand je ein Konzert statt an denen er teilnehmen konnte und sogar ein Solostück sang. Vor einer Weile habe er sich entschieden nach diesen Konzerten aufzuhören. Er wolle sich mehr um seine kranke Ehefrau kümmern. Er müsse allerdings aufpassen, dass er nicht in ein Loch falle, wenn er alles auf einmal aufgabe. Auf die Frage nach dem definitiven Abgabezeitpunkt des Fahrausweises antwortete Herr B:

«... ja, ich habe mir gesagt Ende Mai, aber jetzt haben wir schon wieder Anfang Juni, aber eh, ich muss schon «luege» jetzt, dass ich einfach mal einen Schlusspunkt setzen kann, obwohl es mir also schwer fällt, das muss ich sagen und im Auto drin fühle ich mich sonst schon noch sicher, ich meine das mit dem Fuss, da muss ich einfach daran denken und da denke ich auch dran, aber sonst, eh der Verkehr macht mir eigentlich nichts aus, wenn ich weiss wohin ich fahren muss, dann macht mir der Verkehr nichts aus.»

6 Diskussion

In der nun folgenden Diskussion werden die im Theorieteil erarbeiteten Grundlagen mit der Auswertung der Leitfadeninterviews verknüpft. Aufgrund der besseren Lesbarkeit wird auf die wiederholte Nennung der Quellen verzichtet. Die Darstellung erfolgt fallübergreifend, entlang der (Auto)biografien und deshalb nach den gleichen thematischen Kategorien wie in der Auswertung.

6.1 Lebenssituation bei Fahrausweiserwerb und Biografie

Die individuellen Lebenswege verlaufen heute nicht mehr gleichförmig und vorherbestimmt, wie es frühere Generationen gewohnt waren. Heute erzählen Biografien die unterschiedlichsten Geschichten und zeigen eine grosse Diversität. Die vier interviewten Hochaltrigen sind beispielhaft für die Individualisierung und den damit verbundenen Veränderungen im Lebensverlauf. Während die beiden Männer eine traditionelle Berufs- und Familienform lebten, führten die interviewten Frauen ein für diese Zeit eher unkonventionelles Leben. Die gesellschaftlichen Veränderungen, der beginnende Wertewandel Mitte des vergangenen Jahrhunderts und die beginnende Emanzipierung der Frauen ermöglichte ihnen alternative Lebensvarianten.

Die beiden Landwirte blieben in gewohnten Bahnen und übernahmen, wie es bereits die vorherigen Generationen getan hatten, die elterlichen Bauernhöfe. Beide heirateten und bekamen eine auch für damals hohe Zahl an Kindern.

Frau A. lebte vorerst ebenfalls ein traditionelles Leben mit Ehemann und Kindern bis es zur Scheidung kam. Dieses kritische Ereignis gab ihrem Leben eine andere Richtung und führte sie in die Rolle als alleinerziehende, berufstätige Frau. Was heute eine normale Lebensform ist, war damals neu und entsprach nicht den gängigen Werten.

Frau B. hätte gerne in Bezug auf Familie einen traditionellen Weg gewählt und geheiratet. Es kam nicht dazu und sie investierte stattdessen in Beruf, Weiterbildung sowie Reisen und Autos.

Beide Lebensformen erforderten eine Anpassung an Lebensumstände und entsprechende Ressourcen. Für diese Art zu leben gab es noch keine breite Masse an Vorbildern, die eine Orientierung hätten geben können.

Bei allen Vieren kann nicht abschliessend gesagt werden, wie gross die Entscheidungsspielräume für ihren individuellen Weg tatsächlich waren und inwieweit sie ihre Lebensweise ganz bewusst wählen (konnten). Wichtig erscheint an dieser Stelle, dass die individuelle Lebensweise eine persönliche Identität hervorbrachte und formte.

6.2 (Auto)mobilitätsbiografie

Automobilitätsbiografien dürfen nicht isoliert von den anderen Teilbiografien und Lebensbereichen angeschaut werden. Dies bestätigen die Interviews eindrücklich. Die Motivation den Fahrausweis zu erwerben und die vier Mobilitätsbiografien sind unterschiedlich und müssen im Kontext der jeweiligen Lebensverläufe betrachtet werden.

Frau A. lernte aufgrund eines kritischen Lebensereignisses, ihrer Scheidung und der daraus resultierenden Situation mit Mitte Vierzig das Autofahren. Ihr Alltag war nicht mehr derselbe wie vor der Scheidung und musste neu organisiert werden. Die Rolle als alleinerziehende berufstätige Mutter und Leiterin einer Jugendherberge erforderte ein hohes Mass an neuer Passung in ihrem Person-Umwelt-Gefüge. Die neu erworbene Automobilität erleichterte die Organisation ihres veränderten Alltags und liess ihr Selbstvertrauen wachsen.

Frau B. wusste schon früh, dass sie so bald wie möglich den Fahrausweis erwerben wollte. Es entwickelt sich eine grosse Leidenschaft für Autos und ein, für damalige Zeiten, untypisches Hobby einer Frau. Sie erwarb damit eine gewisse Mobilität, die sich eindeutig auch in ihrem beruflichen Leben niederschlug. Ihre Biografie zeigt diesbezüglich ebenfalls eine ungewöhnliche Flexibilität und eine erhöhte Risikobereitschaft. Durch das Zusammenspiel dieser Faktoren und den reichlich verfügbaren Mitteln, öffnete sich ihr Handlungsspielraum und ermöglichten ihr ein eigenständiges Leben.

Für Herrn A. war die motorisierte Automobilität und die entsprechende Geschwindigkeit nicht wichtig. Er schätzte viel mehr das Praktische und deshalb «Komfortable» am Auto, die bequemen Sitze und, dass es vor Wind und Wetter schützte. Der 30-er Lada ermöglichte ihm und seiner Frau, einen weiteren räumlichen Radius zu «erfahren». Einerseits, um zu den Kindern zu gelangen und dort mitzuhelfen oder grössere Einkäufe zu tätigen und andererseits den «Luxus», eine Fahrt in den nahen Jura oder zu Verwandten zu unternehmen.

Herr B. konnte sich den zivilen Fahrausweis und ein Auto erst mit ca. 40 Jahren leisten. Aufgrund der grossen Familie und des eigenen Bauernhofs lebten sie in bescheidenen ökonomischen Verhältnissen. Die Freude über die neue zivile Automobilität war deshalb umso grösser.

Verglichen mit Frau B., hatten die drei anderen Befragten weniger ökonomische Mittel zur Verfügung. Dies wirkte sich auf den jeweiligen Handlungsspielraum und dementsprechend auf ihre Lebenslagen aus.

6.3 Motivation zur Fahrausweisabgabe und Entscheidungsprozess

Bei allen Befragten ging der Entscheidungsprozess, ausser bei Herrn B., innerhalb von ein paar Monaten vonstatten. Vorgängige Diskussionen und Entscheidungshilfen scheinen die drei Befragten nicht sehr umfassend benötigt zu haben. Bei den Frauen kam sehr zum Ausdruck, wie wichtig die eigenständige Entscheidungsfindung für sie war. Dies ist darauf zurück zu führen, dass sie sich daran gewohnt waren selbständig zu handeln. Herr und Frau A. besprachen die Abgabe miteinander und die eingeholte Meinung der Kinder bestätigte den reifenden Entschluss. Bei Herrn B. liegt die Situation etwas anders. Aufgrund seiner Erkrankung (Polyneuropathie) wurde die Abgabe des Fahrausweises ein Thema beim Hausarzt und bei den Kindern. Deshalb fanden (und finden immer noch) entsprechende Gespräche statt.

Die Frauen A. und B. sowie Herr B. betonten, wie wichtig es für sie war, die Entscheidung selber zu fällen und den Fahrausweis freiwillig abzugeben. Eine vom Arzt verordnete Abgabe schien für die Befragten etwas Entwürdigendes oder sogar Entmündigendes zu haben. So auch bei Herrn B. Er ist sich bewusst, dass er zur Zeit den Fahrausweis noch freiwillig abgeben kann und falls er es nicht zeitnah tätigt, wird die Abgabe verfügt. Dies scheint für ihn, trotz grossen Entscheidungsschwierigkeiten, keine «würdige» Option zu sein und erhöht den Druck entsprechend.

Bei allen Befragten sind gesundheits- und altersbedingte Gründe ausschlaggebend für die Abgabe. Die subjektive Einschätzung der eigenen Gesundheit wird allerdings unterschiedlich beurteilt. Herr A. und Frau B. verfügen über ein gutes Urteilungsvermögen ihrer Gesundheit. Ebenso hat Frau A. eine objektive Selbsteinschätzung und gab das Autofahren unmittelbar nach der Augendiagnose (Makuladegeneration) auf. Herr B. hingegen schätzt seine Gesundheit besser ein als diese tatsächlich ist. Im Gespräch erklärte er mehrmals, dass diese Krankheit eigentlich gar nicht so schlimm sei und er sich beim Autofahren nur gut konzentrieren müsse. Gründe für diese unterschiedlichen Einschätzungen der subjektiven Gesundheit könnten darin liegen, dass der Gesamtgesundheitszustand und die Lebensbedingungen von Frau A. sich um einiges besser darstellen, als bei Herrn B. Frau A. lebt zwar ländlich, aber doch in

der Nähe von Einkaufsmöglichkeiten und des öffentlichen Verkehrs. Sie kennt sich im Umgang mit dem ÖV aus, ist zu Fuss nach wie vor gut unterwegs und muss nur für sich selber sorgen. Herr B. lebt im Gegensatz dazu sehr ländlich und zusätzlich etwas ausserhalb des Dorfes auf einem Hügel. Er kann seit kurzem nur noch mit einer Gehhilfe (Stock) aus dem Haus und ist sich den Umgang mit dem ÖV gar nicht gewohnt. Kommt dazu, dass er für seine kranke, geschwächte und gehbehinderte Ehefrau sorgen will, darf und muss. Diese Lebensumstände schlagen negativ zu Buche bezüglich seiner Stimmung. Im Gespräch wirkte er phasenweise deprimiert und traurig.

Zwei weitere Gründe, die genannt wurden und die eine Rolle beim Entscheid der Fahrausweisabgabe spielen, sind die periodische Kontrolle beim Hausarzt und das Vorführen des Autos (MFK). Diese beiden Termine kommen in regelmässigen, gewohnten Abständen im Leben von über 75-Jährigen vor. Die Abwägung nochmals in die Instandstellung des Autos zu investieren wurde, ausser bei Herrn B., in die Entscheidung der Fahrausweisabgabe einbezogen. Die Gleichzeitigkeit von verschiedenen Faktoren wie Gesundheit, periodische Prüfung beim Hausarzt und Fahrzeugkontrolle bilden scheinbar einen stimmigen Abschluss dieser Automobilitätsphase. Dieser Zeitpunkt schien bei allen, ausser bei Herrn B. richtig gewählt zu sein.

6.4 Auswirkungen und Erfahrungen im Alltag nach Fahrausweisabgabe

Die gewohnte Mobilität spielt eine grosse Rolle im Alltag und im Hinblick auf die Befriedigung von persönlichen Bedürfnissen. Fällt diese weg, kann sich die Pflege von sozialen Kontakten erschweren und die Freizeitgestaltung beeinträchtigt werden. Sinnstiftende Aufgaben, wie beispielsweise die Mithilfe in den Familien der Kinder, können nicht mehr übernommen werden und für einfache Alltagserledigungen wird plötzlich Hilfe benötigt. Die ursprüngliche Selbstständigkeit wird ersetzt durch partielle Abhängigkeiten.

Bei Herrn B. gibt es grosse Befürchtungen bezüglich der Auswirkungen wenn er nicht mehr automobil sein wird. Die Gründe dafür wurden teilweise bereits ausgeführt. Die bevorstehende Ausweisabgabe macht ihm grossen Kummer und er erwähnte, dass er aufpassen müsse, nicht in ein Loch zu fallen. Die Aufgabe der Automobilität hängt mit verschiedenen Bereichen seines Lebens zusammen. So wird er seine Chortätigkeit aufhören müssen, weil er nicht mehr zu den Proben fahren kann. Er befürchtet, dass er dann völlig isoliert sein wird und

total abhängig von seinen Kindern. Zwar helfen diese bereits jetzt mit, aber nach Fahrausweisabgabe ist er in einem viel grösseren Mass auf sie angewiesen.

Frau A. hat sich mit der neuen Situation arrangiert. Sie findet selbständige Lösungen für die eingeschränkte Mobilität. Ihre geliebten Wanderungen müssen auf den ÖV abgestimmt und die Zeit bereits im Vorfeld gut eingeteilt werden. Sie scheut sich nicht, fremde (junge) Leute um Hilfe zu bitten. Auch die Unterstützung des Nachbarn nimmt sie gerne an. Den Söhnen und Schwiegertöchtern möchte sie allerdings nicht zur Last fallen. Sie überlegt sich sogar innovative Lösungen, wie das Projekt KIS, bei dem Gratisarbeit gutgeschrieben wird. Trotzdem betont Frau A., dass es eine grosse Umstellung ist und erwähnt dabei den Umzug nach der Pensionierung. Sie fand nicht die gleichen Kontakte im neuen Wohnumfeld, was die Theorie bestätigt, dass sich verschiedene Bereiche in der (Auto)biografie beeinflussen können und dies sogar zu einem viel späteren Zeitpunkt. Frau A. war am alten Wohnort besser vernetzt und könnte heute, nach Fahrausweisabgabe, dort auf mehr soziale Kontakte, beziehungsweise Unterstützung zurückgreifen.

Frau B.s Autobiografie hätte vermuten lassen, dass ihr die Aufgabe ihres geliebten Hobbys schwer fallen würde. Ein bisschen Wehmut schwang im Gespräch zwar zwei Mal kurz mit, aber ansonsten schien ihr die Entscheidung leicht gefallen zu sein. Das enge Verhältnis zu der beim Interview anwesenden Freundin und ihres Ehemannes gibt Frau B. die Sicherheit, dass sie ihren Alltag mit deren Unterstützung bewältigen kann.

Herr A. vermisst am meisten, dass er die frische Milch ab Kuh nicht mehr abholen kann. Auch die grossen und schweren Einkäufe für den Garten kann er nicht mehr selbständig erledigen. Eine grosse Ressource ist die im gleichen Dorf lebende Tochter, die für Fahrten angefragt werden kann.

Alle Befragten kennen einige offizielle Angebote zur Unterstützung in der neuen Situation. Davon Gebrauch machen, möchten sie allerdings erst zu einem späteren Zeitpunkt. Die vier Interviewten bevorzugen die Unterstützung durch Kinder, Freunde oder Nachbarn. Die Herren A. und B. nehmen die Hilfe ihrer Kinder gerne in Anspruch, betonen allerdings, ihnen nicht zur Last fallen zu wollen. Frau A. möchte ihre Kinder nicht um Hilfe bitten und ist dankbar für den

hilfsbereiten Nachbar. Für Frau B. scheint es kein Thema zu sein, dass sie eine Belastung für die Freundin ist und kann die Hilfe annehmen.

Bei allen schwangen im Gespräch immer wieder die Themen Selbständigkeit und Abhängigkeit mit. Die Aufgabe einer gewissen Selbständigkeit sollte allerdings nicht gleich gesetzt werden mit der Aufgabe der Selbstbestimmung. Es kann durchaus sein, dass Teile der Selbständigkeit aufgegeben werden müssen, nicht aber die Selbstbestimmung.

6.5 Zusammenfassung und Beantwortung der Fragestellung

Forschungsfrage
Welche Bedeutung geben Betroffene der Fahrausweisabgabe und wie wirkt diese sich auf deren Mobilität und Alltagsbewältigung aus?

Das Recht Autofahren zu dürfen, war früher nicht selbstverständlich. Dieses Recht erwarb man sich und es erfüllte einen mit Stolz. Die Fahrprüfung war und ist ein wichtiges Ereignis im Leben und meist ein Anlass, mit Familie und/oder Freunden zu feiern. Das neue Leben in der Rolle als Automobilistin und Automobilist ermöglicht Freiheit, Unabhängigkeit und gehört schnell zur Selbstverständlichkeit. Kommt es im späten Leben zum Entscheid den Fahrausweis freiwillig abzugeben, ist dies kein Grund mehr zum Feiern. Im Gegenteil, die automobilen Selbstverständlichkeit und alle damit verbundenen und gelebten Freiheiten verwandeln sich mit der Abgabe zunehmend in Einschränkungen und gewisse Abhängigkeiten.

Gemäss Husi lässt sich die Lebensweise in Arbeit und Freizeit unterscheiden. Die Lebensweise wird durch dieses alltägliche und routinierte Handeln konstituiert. Bei hochaltrigen Menschen fällt der Bereich Arbeit, im Sinne von Erwerbsarbeit weg und wird ersetzt durch Freiwilligenarbeit und der täglichen Hausarbeit, Garten etc. Mit zunehmendem Alter kommt es, meist schleichend, zu Veränderungen auf unterschiedlichen Ebenen, die Einfluss auf das alltägliche Handeln nehmen. Der Abgabe des Fahrausweises kommt in Bezug auf die alltäglichen Routinen eine grosse Bedeutung zu. Die Herausforderung besteht darin, die Handlungsroutinen neu zu organisieren. Dies bestätigen die Antworten der Befragten. Dabei ist das soziale Umfeld ein wichtiger Faktor. Kann auf die Hilfe durch Kinder, Freunde und Nachbarn gezählt werden,

gelingt die Umstellung auf dieser Ebene zufriedenstellend. Allerdings wird die damit verbundene Abhängigkeit von Dritten von allen Befragten, zwar unterschiedlich stark, aber als belastend und einschränkend erlebt. Gefühle, wie zur Last zu fallen und das soziale Umfeld zu sehr zu beanspruchen, werden empfunden.

Bei der Kompensation in Bezug auf die wegfallende Automobilität wurde ersichtlich, dass der gesundheitliche Allgemeinzustand von Bedeutung ist. Personen, die zu Fuss oder mit dem Velo noch mobil sind, können ihren Alltag freier gestalten und sind unabhängiger von externen Hilfen. Dem Wohnort und den Distanzen zu den nächsten Dienstleistungen kommt ebenfalls eine zentrale Bedeutung zu. Sind diese nicht in Gehdistanz oder mit öffentlichem Verkehr erreichbar, ergibt sich daraus eine alltägliche Herausforderung. Die Handhabung des öffentlichen Verkehrs hat sich aufgrund der Digitalisierung grundlegend verändert. Die Hürde diese Neuerungen zu lernen, scheint für alte Menschen hoch zu sein. Wurde mit diesen Veränderungen Schritt gehalten, ermöglicht der öffentliche Verkehr eine selbständigere Lebensführung und einen leichteren Umgang mit der veränderten Mobilität.

Zusammenfassend kann gesagt werden, dass Betroffene die Abgabe des Fahrausweises als einschneidendes Ereignis bewerten. Die fehlende Automobilität wird je nach vorhandenen Ressourcen kompensiert. Unterschiedliche Lebenslagen und biografische Komponenten beeinflussen die Möglichkeiten oder Einschränkungen im veränderten Handlungsspielraum. Es ist zu erwarten, dass neue Generationen von Hochaltrigen einen zunehmend heterogenen Umgang mit der Fahrausweisabgabe aufweisen werden.

7 Relevanz für die Praxis der Soziokulturellen Animation

In diesem Kapitel werden Schlüsse für die Soziokulturelle Animation (SKA) aus den Ergebnissen der vorherigen Kapitel gezogen. In der folgenden Zusammenfassung wird das gewonnene Wissen mit der Berufspraxis verknüpft und die Praxisfrage beantwortet. Zum Schluss gibt es einen kurzen Ausblick.

7.1 Zusammenfassung und Beantwortung der Fragestellung

Praxisfrage
Was kann die Soziokulturelle Animation beitragen, damit die Umstellung der veränderten Mobilität gelingt?

Lange Zeit brachte man die SKA fast ausschliesslich in Verbindung mit der Jugendarbeit. Später wurden die Grundlagen und Arbeitsprinzipien zunehmend auf andere Felder ausgeweitet. So werden längst Bereiche der Migration, Quartierarbeit und selbstverständlich sozialräumliche Fragen u.a. durch die SKA bearbeitet. Die Tatsache, dass es immer mehr Hochaltrige mit veränderten Ansprüchen und Bedürfnissen gibt, öffnet ein zusätzliches neues Feld für die SKA. Aus den Erkenntnissen dieser Arbeit bietet sich eine Unterteilung und Differenzierung auf drei Ebenen an:

Makro-Ebene	Gesellschaft
Meso-Ebene	Hochaltrige (Gruppe)
Mikro-Ebene	Individuen

7.1.1 Gesellschaft

In den Medien wird gerne das Bild von dynamischen und engagierten «jungen Alten» gezeigt. Wer kennt nicht beispielsweise die Werbung von Yvette Michel, dieser rüstigen Dame, die für das SBB-Mobile App wirbt. Im Gegensatz dazu ist die Sicht auf die «alten Alten» negativ behaftet. Alte Menschen generieren hohe Gesundheitskosten, sind eine «Behinderung und Zumutung im Verkehr» und «besetzen» meist alleine und bis ins hohe Alter ein Eigenheim, das gross genug für eine mehrköpfige Familie wäre. Die SKA kann es sich zur Aufgabe machen, dieses vorherrschende negative Altersbild zu relativieren. Es braucht Sensibilisierungsarbeit

von Seiten der Politik und der Sozialen Arbeit, um das gegenseitige Verständnis zwischen den Generationen zu fördern. Die Stiftung Soziokultur Schweiz (Soziokultur Schweiz, 2017) weist in der Charta der SKA treffend auf solche Entwicklungen und den Auftrag an Professionelle der Soziokulturellen Animation hin:

Die Gesellschaft ist im steten Wandel. Lebensstile, Lebensgewohnheiten und Werthaltungen sind individualisiert. Gegenseitiges Verständnis und gemeinschaftliches Zusammenleben müssen immer wieder neu errungen werden. Die Soziokulturelle Animation führt mit konkreten Arrangements Menschen zusammen, um den gesellschaftlichen Zusammenhalt zu fördern, der auf den Grundwerten eines friedlichen, toleranten und solidarischen Handelns gründet.

7.1.2 Gruppe Hochaltrige

Ein stetig wachsender Teil der Bevölkerung ist hochaltrig und steht vor der Situation, sich mit der Fahrausweisabgabe beschäftigen zu müssen. Die möglichen Auswirkungen auf die veränderte Mobilität sind unterschiedlich und vielfältig. Alltägliche Abläufe sind betroffen und müssen neu organisiert werden. Meist helfen Kinder, Freunde oder Personen aus der Nachbarschaft. Je weniger selbständig alte Menschen ihren Alltag gestalten können, desto mehr freiwillige und professionelle Hilfe muss involviert werden. Dies erfordert eine gute Vernetzung, Organisation und Koordination unter den Beteiligten. Am 5. Aargauer Alterskongress im Mai 2019, wurden aktuelle Altersfragen diskutiert. Es kristallisierten sich fünf Themen heraus, die nun von der Politik, den Gemeinden und der Gesellschaft gemeinsam zu lösen seien:

- 1 Bessere Koordination der Angebote:** In vielen Gemeinden sind die Angebote für Seniorinnen und Senioren ungenügend koordiniert und kommuniziert.
- 2 Altersdiskriminierung:** Viele ältere Menschen fühlen sich aufgrund ihres Alters von der Gesellschaft diskriminiert.
- 3 So lange wie möglich selbstständig wohnen:** Senioren möchten so lange wie möglich selbstständig in den eigenen vier Wänden wohnen bleiben.
- 4 Babyboomer handeln früher:** Die Generation der Babyboomer, die jetzt das Pensionsalter erreicht, beschäftigt sich früher mit dem Wohnen im Alter als ältere Generationen es taten.
- 5 Günstiger Wohnraum:** Gefragt ist bezahlbarer Wohnraum für Senioren in der bisherigen Wohngemeinde (Aargauer Zeitung, 2019b).

Der erste Punkt weist auf die mangelhafte Vernetzung zwischen den verschiedenen Angeboten hin. Der Arbeit in der SKA liegt, gemäss Gabi Hangartner (2013), ein Handlungsmodell mit

vier Interventionspositionen zu Grunde: Animationsposition, Organisationsposition, Konzeptposition und Vermittlungsposition. Der Fokus im Feld mit alten Menschen liegt in Bezug auf die veränderte Mobilität auf der Organisations- und Vermittlungsposition. Die zentralen Aufgaben der Fachperson bei der Organisation liegen im Unterstützen, Planen, Durchführen und Auswerten. Bei der Vermittlung im Problematisieren/Thematisieren, Übersetzen, Verhandeln und Konflikte lösen (S. 296-299). Auf der Meso-Ebene gilt es demzufolge als Professionelle der Soziokulturellen Animation regionale Vernetzungsarbeit zu leisten und die involvierten Personen und Institutionen in Verbindung miteinander zu bringen.

7.1.3 Individuen

Die Interviews haben gezeigt, wie individuell die heutigen Lebensläufe von Hochaltrigen sind. Dieser Heterogenität und den biografischen Unterschieden muss Rechnung getragen werden, indem ebenso individuell und sensibel auf die Bedürfnisse eingegangen wird. Hochaltrige Menschen fühlen sich sehr wertgeschätzt, wenn ihnen die nötige Zeit zum Zuhören geschenkt wird. Voraussetzung für ein Gespräch auf Augenhöhe setzt die Anpassung an deren Geschwindigkeit und Sprache voraus. Peter Erath und Kerstin Balkow (2016, S. 47) beschreiben die professionelle Arbeit mit Hochaltrigen wie folgt:

Voraussetzung für ein erfolgreiches Arbeiten in diesem Arbeitsfeld ist die Bereitschaft zu niedrigschwelligem Handeln (...). Zudem muss die Bereitschaft gegeben sein, Hilfe auch an unterschiedlichsten Orten anzubieten. Den Betroffenen ist mit Offenheit, Akzeptanz und Anerkennung gegenüberzutreten.

7.2 Ausblick

Künftig wird es immer mehr Hochaltrige in unserer Gesellschaft geben. Einem grossen Teil ermöglichen die gute Gesundheit, die besseren sozioökonomischen Verhältnisse sowie die (Auto)mobilität ein selbständiges Leben bis ins hohe Alter. Die freiwillige Fahrausweisabgabe ist ein einschneidendes Ereignis und verbunden mit Anpassungen und Umstellungen im Alltag. Im Gegensatz zur freiwilligen, ist die verfügte Fahrausweisabgabe meist ein unerwarteter und aus Sicht der Betroffenen, ungerechtfertigter Einschnitt. Die Vorbereitung auf einen Alltag ohne Auto ist in dieser Situation meist nicht gegeben. Wie Hochaltrige mit dieser plötzlichen Veränderung umgehen, wie ihre subjektiven Empfindungen und welche Bewältigungsstrategien und Ressourcen vorhanden sind, könnte Thema einer weiteren Bachelorarbeit sein.

8 Literaturverzeichnis

- Aargauer Zeitung (2017). *Ausweisentzüge*. Gefunden unter <https://www.aargauerzeitung.ch/aargau/aarau/brems-und-gaspedal-verwechselt-seniorin-83-faehrt-vom-parkfeld-in-boeschung-134707942>
- Aargauer Zeitung (2019a). *Ausweisentzüge*. Gefunden unter <https://www.aargauerzeitung.ch/aargau/kanton-aargau/so-werden-aargauer-senioren-diskriminiert-und-wie-sie-darunter-leiden-134543118>
- Aargauer Zeitung (2019b). *Wohnen im Alter*. Gefunden unter <https://www.aargauerzeitung.ch/aargau/kanton-aargau/so-werden-aargauer-senioren-diskriminiert-und-wie-sie-darunter-leiden-134543118>
- Bundeskanzlei (2016). *Demografischer Wandel in der Schweiz: Handlungsfelder auf Bundesebene*. Gefunden unter <https://www.bk.admin.ch/bk/de/home/dokumentation/fuehrungsunterstuetzung/demografiebericht.html>
- Bundesamt für Statistik (2012). *Atlas*. Gefunden unter https://www.atlas.bfs.admin.ch/maps/13/de/12360_12482_3191_227/20593.html
- Bundesamt für Statistik (2015a). *Mittlere Distanz zur nächstgelegenen Dienstleitung nach Raumtyp*. Gefunden unter <https://www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/statistiken/querschnittsthemen/raeumliche-analysen/dienstleistungen-bevoelkerung.html>
- Bundesamt für Statistik (2015b). *Mittlere Distanz zur nächstgelegenen Dienstleitung nach Raumtyp*. Gefunden unter <https://www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/statistiken/querschnittsthemen/raeumliche-analysen/dienstleistungen-bevoelkerung/erreichbarkeit.assetdetail.5451598.html>
- Bundesamt für Statistik (2017). *Führerausweisbesitz nach Geschlecht und Alter*. Gefunden unter <https://www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/statistiken/kataloge-datenbanken/tabellen.assetdetail.2521531.html>

- Bundesamt für Statistik (2018a). *Bevölkerung*. Gefunden unter www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/statistiken/kataloge-datenbanken/grafiken.assetdetail.5887359.html
- Bundesamt für Statistik, Astra (2018b). *Strassenverkehrsunfall-Statistik*. Gefunden unter <https://www.astra.admin.ch/astra/de/home/dokumentation/unfalldaten/statistische-auswertungen/standardstatistik.html>
- Bundesamt für Statistik (2019). *Bevölkerung*. Gefunden unter <https://www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/statistiken/kataloge-datenbanken/grafiken.assetdetail.5887358.html>
- Der Bundesrat (2019). Verordnung über die Zulassung von Personen und Fahrzeugen zum Strassenverkehr. Gefunden unter <https://www.admin.ch/opc/de/classified-compilation/19760247/index.html#app1>
- Engeln, Arnd & Moritz, Julia (2013). Auto der Zukunft für Ältere? In Bernhard Schlag und Klaus J. Beckmann (Hrsg.), *Mobilität und demografische Entwicklung* (S. 239-265). Köln: TÜV Media GmbH.
- Erath, Peter, Balkow, Kerstin (2016). *Einführung in die Soziale Arbeit*. Stuttgart: W. Kohlhammer.
- Faltermaier, Toni, Mayring, Philipp, Saup, Winfried & Strehmel Petra (2014). *Entwicklungspsychologie des Erwachsenenalters, Grundriss der Psychologie Bd. 14* (3. überarb. Aufl.). Stuttgart: Verlag W. Kohlhammer.
- Filipp, Sigrun-Heide, Aymanns, Peter (2010). *Kritische Lebensereignisse und Lebenskrisen. Vom Umgang mit den Schattenseiten des Lebens*. Stuttgart: W. Kohlhammer.
- Flick, Uwe (2009). *Sozialforschung, Methoden und Anwendungen. Ein Überblick für die BA-Studiengänge*. Reinbek: Rowohlt Taschenbuch Verlag.

- Hangartner, Gabi (2013). Ein Handlungsmodell für die Soziokulturelle Animation zur Orientierung für die Arbeit in der Zwischenposition. In Bernard Wandeler (Hrsg.), *Soziokulturelle Animation. Professionelles Handeln zur Förderung von Zivilgesellschaft, Partizipation und Kohäsion* (S.265-322). Luzern: Interact.
- Höpflinger, François (2009). *Age Report 2009. Einblicke und Ausblicke zum Wohnen im Alter*. Zürich: Seismo Verlag.
- Höpflinger, François (2012). *Bevölkerungssoziologie. Eine Einführung in demographische Prozesse und bevölkerungssoziologische Ansätze* (2. überarb. Aufl.). Weinheim und München: Beltz Juventa.
- Höpflinger, François, Van Wezemael, Joris (2014). *Wohnen im höheren Lebensalter: Grundlagen und Trends*. Age-Report 3. Zürich: Seismo Verlag.
- Höpflinger, François (2017a). *Zur langfristigen Entwicklung der Lebenserwartung in der Schweiz – Studientext und historisches Datendossier zur Lebenserwartung in früheren Jahrhunderten*. Gefunden unter <http://www.hoepflinger.com/fhtop/Lebenserwartung-historisch1.pdf>
- Höpflinger, François (2017b). *Wandel des Alters*. Gefunden unter <http://www.hoepflinger.com/fhtop/Wandel-des-Alters.pdf>
- Husi, Gregor (2013). Die Soziokulturelle Animation aus strukturierungstheoretischer Sicht. In Bernard Wandeler (Hrsg.), *Soziokulturelle Animation. Professionelles Handeln zur Förderung von Zivilgesellschaft, Partizipation und Kohäsion* (S.97-155). Luzern: Interact.
- Kanton Aargau, Departement Volkswirtschaft und Inneres (ohne Datum). *Periodische Kontrolluntersuchung*. Gefunden unter https://www.ag.ch/de/dvi/strassenverkehr/koerperbehinderung/vertrauensaeztliche_kontrolluntersuchung_1/vertrauensaeztliche_kontrolluntersuchung_2/vertrauensaeztliche_kontrolluntersuchung_2.jsp

- Keupp, Heiner (2004). Identitätsarbeit und Wertorientierung in einer globalisierten Netzwerkgesellschaft. *Supervision* (3), 28-41.
- Kruse, Andreas, Rentsch, Thomas, Zimmermann, Harm-Peer (2012). *Gutes Leben im hohen Alter: Das Altern in seinen Entwicklungsmöglichkeiten und Entwicklungsgrenzen verstehen*. Heidelberg: Akademische Verlagsgesellschaft.
- Ktipp (2014). *Fahrdienste: Spezialtarife für Ältere*. Gefunden unter <https://www.ktipp.ch/artikel/d/fahrdienste-spezialtarife-fuer-aeltere/>
- Luzerner Zeitung (2018). Politik wehrt sich gegen das stille Verschwinden von Bahnschalter. Gefunden unter <https://www.luzernerzeitung.ch/schweiz/schalter-geschlossen-Id.1027752>
- Mayer, Horst Otto (2013). *Interview und schriftliche Befragung Grundlagen und Methoden empirischer Sozialforschung*. (6. Aufl.). München: Oldenbourg Wissenschaftsverlag.
- Perrig-Chiello, Pasqualina (1997). *Wohlbefinden im Alter. Körperliche, psychische und soziale Determinanten und Ressourcen*. Weinheim: Juventa.
- Pro Senectute (2019, a). *Leitbild*. Gefunden unter <https://www.prosenectute.ch/de/ueberuns/gesamtorganisation/vision-ziele.html>
- Pro Senectute (2019, b). *Freizeitangebote*. Gefunden unter <https://ag.prosenectute.ch/de/freizeit/kurse.html>
- Scheiner, Joachim, Holz-Rau, Christian (2015). *Räumliche Mobilität und Lebenslauf. Studien zu Mobilitätsbiografien und Mobilitätssozialisation*. Wiesbaden: Springer.
- Soziokultur Schweiz (2017). *Charta*. Gefunden unter http://soziokulturschweiz.ch/wp-content/uploads/2018/01/171211_Charta_Dez_2017.pdf
- Tully, Claus J. (2003). *Mensch – Maschine – Megabyte. Technik in der Alltagskultur. Eine sozialwissenschaftliche Hinführung*. Opladen: Leske + Budrich.

Tully, Claus J., Baier, Dirk (2006). *Mobiler Alltag. Mobilität zwischen Option und Zwang – Vom Zusammenspiel biographischer Motive und sozialer Vorgaben*. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften.

Wilde, Mathias (2014). *Mobilität und Alltag. Einblicke in die Mobilitätspraxis älterer Menschen auf dem Land*. Wiesbaden: Springer.

20 minuten (2015). *Autofahrer*. Gefunden unter <https://www.20min.ch/schweiz/zentral-schweiz/story/Wer-den-Ausweis-freiwillig-abgibt--erhaelt-ein-Goodie-29150530>

Anhang

A. Gesprächsleitfaden

Einstieg

Wie Sie ja bereits informiert sind, bin ich Studentin an der Fachhochschule für Soziale Arbeit in Luzern. Meine Studienrichtung ist Soziokulturelle Animation. Ich stehe am Ende meines Studiums und werde nun als Abschluss eine Bachelorarbeit schreiben. In dieser Arbeit geht es um Personen Ü-80, die im ländlichen Raum leben und die (kürzlich) den Autofahrausweis abgegeben haben, so wie Sie. Es interessiert mich, wie es Menschen in dieser Situation ergangen ist, wie sie damit umgegangen sind und welche Veränderungen damit einhergehen. Um realistische Aussagen dazu zu erhalten habe ich mich entschlossen, Interviews mit betroffenen Personen durchzuführen. Sie sind für mich deshalb die ideale Gesprächspartnerin, der ideale Gesprächspartner. Zuerst wird es um die Umstände gehen, wann und unter welchen Umständen Sie den Fahrausweis gemacht haben, danach um den Prozess vor Abgabe und zu Schluss interessiert mich, wie Sie nun ohne Auto Ihren Alltag gestalten. Das Interview wird ca. eine Stunde dauern.

1. Können Sie mir erzählen, wie das war als Sie den Fahrausweis erworben haben?

- a) Zeitpunkt und Umstände

2. Was hat sich im Laufe der Jahre bezüglich Autofahren für Sie verändert?

- a) Häufigkeit und Nutzung, wozu

3. Sind Sie ausschliesslich Autofahren oder haben Sie auch ÖV benutzt?

- a) Umgang mit ÖV gewohnt oder nicht

4. Welche Gründe waren ausschlaggebend, dass Sie angefangen haben sich mit der Fahrausweisabgabe zu beschäftigen?

- a) Gesundheitlich, Arztgespräche
b) Gespräche mit Angehörigen
c) Finanzielles, mediale Einflüsse

- 5. Welche Ängste und Bedenken gab es vor Abgabe?**
- a) Zugang zu Post, Bank, Einkaufen etc.
 - b) Aufgabe von Selbständigkeit
- 6. Mit wem haben Sie über diesen Prozess geredet?**
- a) Hausarzt
 - b) Angehörige, andere (Pro Senectute)
- 7. Wie hat sich die Abgabe des Fahrausweises schlussendlich auf Ihren Alltag ausgewirkt?**
- a) Auf die Mobilität
 - b) Alltagsorganisation
 - c) Lebensqualität
 - d) Soziale Beziehungen
- 8. Welche Unterstützungen nehmen Sie seither neu in Anspruch?**
- a) Fahrdienste
 - b) Nachbarschaft
 - c) Professionelle
 - d) Andere
- 9. Gibt es etwas, das hilfreich gewesen wäre bei diesem Prozess?**
- a) Beratung
 - b) Selbsthilfegruppen
 - c) Privates Netzwerk, Familie
- 10. Wir kommen langsam zum Schluss, gibt es etwas, das Sie gerne noch sagen möchten?**

B. Darstellung der Auswertung Modalverben

Lebenssituation bei Fahrausweiserwerb und Biografie

	Frau A.	Frau B.	Herr A.	Herr B.
Können, Mittel	1	2	3	1
Müssen, Zwänge	4		2	1
Dürfen, Rechte		1		1
Sollen, Pflichten	1		1	
Mögen, Wünsche	1			1
Wollen, Ziele		1	1	1

(Auto)mobilitätsbiografie

	Frau A.	Frau B.	Herr A.	Herr B.
Können, Mittel		2	1	3
Müssen, Zwänge	1		1	1
Dürfen, Rechte				
Sollen, Pflichten				
Mögen, Wünsche				1
Wollen, Ziele		1		

Motivation zur Abgabe und Entscheidungsprozess

	Frau A.	Frau B.	Herr A.	Herr B.
Können, Mittel	1			1
Müssen, Zwänge	3	1	2	1
Dürfen, Rechte				
Sollen, Pflichten				1
Mögen, Wünsche				
Wollen, Ziele		1		

Auswirkungen und Erfahrungen im Alltag nach Abgabe

	Frau A.	Frau B.	Herr A.	Herr B.
Können, Mittel	7		4	6
Müssen, Zwänge	6		4	7
Dürfen, Rechte				1
Sollen, Pflichten	3			
Mögen, Wünsche	1	1	2	1
Wollen, Ziele	3	2	2	1

Total der Nennungen

	Frau A.	Frau B.	Herr A.	Herr B.
Können, Mittel	9	4	8	11
Müssen, Zwänge	14	1	9	10
Dürfen, Rechte	0	1	0	2
Sollen, Pflichten	3	0	1	1
Mögen, Wünsche	2	1	2	3
Wollen, Ziele	3	5	3	2