

Buchrezension

Rezension des Bandes "Mobilität und demografische Entwicklung", herausgegeben von Bernhard Schlag und Klaus J. Beckmann, Bd.7 der Schriftenreihe "Mobilität und Alter" der Eugen-Otto-Butz-Stiftung, Köln: TUEV-Media 2013

Mobilität im Alter: mit Vielfalt umgehen

In fast allen früh industrialisierten Ländern werden die Menschen in den nächsten Jahrzehnten im Durchschnitt zunehmend älter. Das hat auch für Mobilität und Verkehr erhebliche Folgen. Neben etlichen noch offenen Fragen gibt es in der verkehrswissenschaftlichen Forschung hier einige gesicherte Erkenntnisse: Die Alten von morgen werden, die finanziellen und technischen Möglichkeiten vorausgesetzt, mobiler sein als frühere Altkohorten. Als Gruppe werden sie heterogener sein als je zuvor, sowohl in ihren individuellen Merkmalen und Präferenzen als auch in ihren sozialen Positionen und Selbstzuschreibungen. Innerhalb der wachsenden Gruppe der "Zukünftigen Alten" werden "Junge aktive Senioren" neben einer wachsenden Gruppe gesundheitlich eingeschränkter "Hochbetagter" zu finden sein.

Mit der Absicht, diese absehbaren generellen Tendenzen zu vertiefen, versammeln die Herausgeber des Bandes "Mobilität und demografische Entwicklung", Bernhard Schlag und Klaus J. Beckmann, verschiedene Beiträge zum Stand der internationalen verkehrswissenschaftlichen Forschung. Darüber hinaus fragen sie, wie "verkehrsbezogene Handlungsoptionen und Interventionsmöglichkeiten in einer alternden Bevölkerung" aussehen könnten. Darauf versuchen im zweiten Teil des Buches eine Reihe von Autoren zu antworten. In dieser Kombination von Stand des Wissens, problemorientierter Analyse und praktischer Bearbeitung eines tiefgreifenden Wandels von privater und öffentlicher Mobilität liegt die besondere Qualität des vorliegenden Bandes. Diese Sammlung gut lesbarer Artikel kann als "Zwischenbilanz" der Publikationsreihe "Mobilität und Alter" der Eugen-Otto-Butz-Stiftung gelten, wie der Kuratoriumsvorsitzende der Stiftung in seinem Vorwort hervorhebt.

In wahrlich interdisziplinärer Zusammensetzung von verschiedenen ingenieurwissenschaftlichen über planerische und geografische bis zu psychologischen und soziologischen Beiträgen werden eine Fülle von Optionen aufgezeigt und Empfehlungen formuliert. Dabei steckt die Problemanalyse der Herausgeber den Rahmen ab: trotz aller Heterogenität der Bedürfnisse und Fähigkeiten der künftigen Alten muss es allgemein akzeptierte Regeln und verkehrswirtschaftlich tragbare Anpassungen geben. Solche "altengerechten Anpassungen" werden in erster Linie auf kognitive und körperliche Einschränkungen Rücksicht nehmen müssen. Vieles wird im Verkehr langsamer gehen müssen, mit weniger komplexen Markierungen und eben barrierefrei (oder zumindest barrierearm) organisiert. Damit gerät die altengerechte Mobilität von morgen in einen möglichen Konflikt zu heute dominierenden verkehrstechnischen Prinzipien, nämlich möglichst schnelle Verbindungen und eine möglichst situationsangemessene Regulierung über Wechsellanzeigen oder aufkommensabhängige Verkehrssteuerung. Man ahnt, dass verkehrspolitischer Sprengstoff in diesem latenten

Widerspruch steckt: Mehr Geschwindigkeitsbeschränkungen und ein generelles Tempolimit auf Autobahnen können aus demografischen Gründen auf die Agenda kommen; in dem Band wird das nicht explizit thematisiert. Zwischen den Zeilen blitzt dieses Spannungsverhältnis immer wieder auf. Gleichzeitig betonen die Herausgeber zu Recht, dass eine Anpassung speziell für die Alten nicht das Ziel sein kann. Eine solche Stigmatisierung würde von den Alten kaum akzeptiert. Anzustreben ist vielmehr ein "universales Produktdesign", das Prinzipien folgt, das allen Verkehrsteilnehmern nützt.

Vielfalt ist die eigentliche Herausforderung. Die Unterschiede zwischen verschiedenen Altersgruppen selbst wachsen, aber auch zwischen den Lebens- und Mobilitätsaussichten der Alten in Wachstumsregionen einerseits und in Schrumpfungsbereichen andererseits. Schon jetzt gibt es Hinweise darauf, dass das Siedlungsverhalten der Jungen Alten widersprüchlichen Rahmenbedingungen unterliegt. Einerseits bieten die kurzen Wege in der Stadt gute Chancen, vielfältige Bedürfnisse und Freizeitinteressen auszuleben. Offenbar steigt das Interesse vieler Senioren aus suburbanen Eigenheimsiedlungen, in ein urbanes Umfeld zu ziehen. Doch steht eine scherenartige Entwicklung des Immobilienmarktes dem oft entgegen: attraktive städtische Wohnungen sind begehrt und teuer, während für das gebrauchte Eigenheim im Grünen die Nachfrage fehlt. Dort, wo der Wohnungswechsel dennoch gelingt, ist übrigens die Stellung des eigenen Autos eine verkehrswissenschaftlich interessante und offene empirische Frage. Nehmen die neuen Städter ihre suburbanen Autonutzungsmuster mit oder steigen sie auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes um? Das Auto und seine Bedeutung für die Alten von heute und von morgen ist darüber hinaus aus anderen Gründen ein wichtiges Thema in zwei Beiträgen des Bandes: offenbar kommt die zunehmende Verbreitung von Fahrerassistenzsystemen den Bedürfnissen der Alten entgegen, das gilt insbesondere für Spurhaltehilfen und für die noch in der Entwicklung steckende Kreuzungsunterstützung. Viel spricht dafür, dass die Alterung insgesamt ein wichtiger Treiber für die derzeit mit erheblichem Forschungsaufwand vorangetriebenen Entwicklungen zum teilautonomen Fahren ist. Viele wesentliche Punkte der künftigen "demografieangemessenen Mobilität" werden in dem von Bernhard Schlag und Klaus J. Beckmann komplementär angelegten Band thematisiert und aus wissenschaftlicher sowie aus einer planerischen Perspektive behandelt. Insofern ist eine Zwischenbilanz des uns auch weiterhin beschäftigenden Verhältnisses von Alter und Mobilität überaus gelungen. Kritisch anzumerken bleibt allein, dass die Dimension der potenziellen zivilgesellschaftlichen Organisation von Mobilität, beispielsweise Konzepte, wie der Bürgerbus als auch die organisierte Mitnahme in Privat-Pkw, wenig beleuchtet wird. Auch die Frage, ob nicht der Übergang von der Berufstätigkeit in den Ruhestand gerade für aktive und gesundheitlich fitte "Junge Alte" die Chance zum Routinebruch und zum Umstieg auf Verkehrsnutzungen jenseits des Privatautos eröffnet, wird nicht gestellt. Beide Themen können jedoch auch in Fortführung des Diskurses über "Mobilität und Alter" Zukunftsthemen sein, die Eingang in einen nächsten Band finden. Denn klar ist: die Herausforderung der künftigen Mobilität im Alter wird nicht geringer, sondern größer. Denn es gilt, technische, organisatorische und sozial akzeptierte Mobilitätslösungen für eine zunehmende Vielfalt zu finden.

Dr. Weert Canzler
Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung