



Armin Nassehi

Alternde Gesellschaft
Herausforderung für die Organisation individueller Mobilität

Thesen auf dem ADAC Jahrestreff Südbayern 23.01.2013

Erstaunlich ist, dass sich viele Akteure in der Gesellschaft – das gilt für die Sozialversicherungssysteme, für Unternehmen und Verbände, für Arbeitsmärkte und Produktmärkte, für das Bildungssystem und die Stadtplanung – über den demografischen Wandel überrascht zeigen. Denn wie kaum ein Wandel in der modernen Gesellschaft hat sich diese Entwicklung nachgerade aus natürlichen Gründen bereits abgezeichnet. Um es auf eine Formel zu bringen: Diejenigen, die heute 60 Jahre alt sind, kennen wir schon 60 Jahre!

Alter als Ordnungsprinzip

Gesellschaften haben stets die Ordnung der unterschiedlichen Lebensalter als eine ihrer zentralen Strukturkategorien angesehen. Alters- und Verwandtschaftsordnung – so wissen wir etwa aus der Völkerkunde – strukturieren Gesellschaften. In der hochmodernen, westlichen Industriegesellschaft sind die Lebensalter vor allem durch Bildungs- und Arbeitsprozesse strukturiert worden. Die „Erfindung“ der Kindheit erfolgte mit der Entstehung von bürgerlicher Häuslichkeit, die Entstehung einer Jugendphase mit der Verlängerung und Komplexitätssteigerung von Ausbildungsprozessen, und das Erwachsenenalter als das Alter, in dem man arbeitet und Familien für den Nachwuchs sorgen. Das Alter war letztlich nur negativ zu bestimmen: Alt war, wer nicht mehr gearbeitet hat. Und die Sozialversicherungssysteme und das Rentensystem hat die Alten letztlich zu einer passiven Gruppe werden lassen. Unser Bild der Alten ist also letztlich ein Bild dessen, was diese Bevölkerungsgruppe *nicht mehr* kann (und darf!).

Alter – keine Defizitdiagnose mehr!

Alter war also letztlich eine Defizitdiagnose – und selbst wenn man nicht davon absehen kann, dass im Alter die körperlichen Fertigkeiten nachlassen, so stellt sich die ältere Generation heute anders dar. Die Alten sind aktiver geworden, und nicht zuletzt stammen in einer nicht mehr in erster Linie industriell geprägten Arbeitswelt die Alten aus Berufen, die ihre kognitiven und sozialen Fertigkeiten auch über den

Arbeitsprozess hinaus erhalten. Moderne Arbeitsformen werden nicht mehr in erster Linie durch körperlich abnutzende Arbeit geprägt, so dass die meisten Fertigkeiten, die Menschen haben, auch mit dem Alter kompatibel sind.

Mit dem demografischen Wandel – also mit der geringen Geburtenrate und der Unmöglichkeit, diese vollständig durch Migration auszugleichen – werden die Alten eine neue Bedeutung erhalten – auf Arbeitsmärkten, als Konsumenten und nicht zuletzt als politische Wählergruppe. Künftige Wahlen werden von den Alten entschieden – das sollte nicht vergessen werden.

Statusschub

Die Alten werden also einen Statusschub erleben, worauf sich die Gesellschaft einstellen muss. Im übrigen ist die Rede von „den Alten“ ohnehin zu einfach, denn in dieser Bevölkerungsgruppe finden sich alle Milieu-, Lebensstil- und Einkommensdifferenzierungen wieder. Was man aber mit Sicherheit sagen kann, ist, dass die Alten, die ja heute viel länger alt sind als früher, nicht passiv sind, sondern neue Aufgaben suchen und finden werden – auf speziellen Arbeitsmärkten, in Form von ehrenamtlichen Aufgaben für die Gesellschaft und nicht zuletzt in neuen Lebens- und Wohnformen wie Wohngemeinschaften, gemeinsame Betreuungsinfrastrukturen etc.

Mobilität

Dass die Alten nicht passiv zu Hause sitzen werden, bedeutet auch, dass sie Verkehrsteilnehmer sein und bleiben werden. Als im Ganzen recht zahlungskräftige Bevölkerungsgruppe und als Angehörige einer Generation, die seit den 1950er und 60er Jahren mit dem Automobil groß geworden sind, werden die künftigen Alten eine „Autogeneration“ bleiben. Mobilität wird für diese Bevölkerungsgruppe noch mehr als für andere insbesondere als Individualmobilität attraktiv bleiben. Das Automobil ist gerade für diese Bevölkerungsgruppe ein Vehikel, das Teilhabe an der Gesellschaft ermöglicht. Wer das Auto als Verkehrsmittel von und zur Arbeit nutzt oder als „Familientaxi“ für den durchgeplanten Alltag der Kinder, *muss* Auto fahren. Die Alten *dürfen* und *können* es. Deshalb ist Individualverkehr für sie eine wichtige Strukturmaßnahme.

Es ist lobenswert, dass sich der ADAC die Etablierung spezieller Programme für Ältere zur Aufgabe gemacht hat – übrigens eingedenk der Tatsache, dass die eigentlich „Problemgruppe“ im Straßenverkehr junge Fahranfänger sind. Auch für sie legt der ADAC spezielle Programme auf.

Dass der ADAC Freiwilligkeit als Prinzip gewählt hat, ist sicher sinnvoll. Zwangsmaßnahmen und Zwangskontrollen wären der Gruppe der heutigen Älteren nicht mehr angemessen – und mit dem Prinzip der Freiwilligkeit und der Selbstverantwortung wird sicher auch das Bewusstsein steigen, im Falle körperlicher Defizite aufs Fahren zu verzichten. Hier wird man auf den Gesetzgeber einwirken müssen, auf Einsicht zu setzen und nicht auf zu standardisierende Maßnahmen.