

Mobilität 2030

Zukunftsszenarien für eine alternde Gesellschaft

Bearbeitet von
Nicolas Haverkamp, Georg Rudinger

1. Auflage 2016. Taschenbuch. 228 S. Paperback
ISBN 978 3 8376 3305 4
Format (B x L): 14,8 x 22,5 cm
Gewicht: 360 g

[Weitere Fachgebiete > Ethnologie, Volkskunde, Soziologie > soziale Gruppen:
Altersgruppen > Alterssoziologie](#)

schnell und portofrei erhältlich bei


DIE FACHBUCHHANDLUNG

Die Online-Fachbuchhandlung beck-shop.de ist spezialisiert auf Fachbücher, insbesondere Recht, Steuern und Wirtschaft. Im Sortiment finden Sie alle Medien (Bücher, Zeitschriften, CDs, eBooks, etc.) aller Verlage. Ergänzt wird das Programm durch Services wie Neuerscheinungsdienst oder Zusammenstellungen von Büchern zu Sonderpreisen. Der Shop führt mehr als 8 Millionen Produkte.

Nicolas Haverkamp, Georg Rudinger

Mobilität 2030

Zukunftsszenarien für
eine alternde Gesellschaft

Aus:

Nicolas Haverkamp, Georg Rudinger

Mobilität 2030

Zukunftsszenarien für eine alternde Gesellschaft

November 2016, 228 Seiten, kart., zahlr. z.T. farb. Abb.,
29,99 €, ISBN 978-3-8376-3305-4

Wie werden ältere Menschen mit den künftigen Anforderungen im Straßenverkehr zurechtkommen? *Mobilitätskultur* in einer modernen demokratischen Gesellschaft sollte darauf ausgerichtet sein, allen »Betroffenen« – ungeachtet ihres Alters – gleich-(bleibend)e und altersangemessene Mobilitätschancen auch im Sinne einer größtmöglichen Autonomie zu ermöglichen.

Diesem Anspruch folgend, stellt die Studie interdisziplinäre Verkehrs- und Mobilitätsszenarien für das Jahr 2030 vor. Sie unterbreitet adäquate Vorschläge zur bedürfnisgerechten Gestaltung sowie zukunftsorientierten Planung und Steuerung von Mobilitätsoptionen und zur Verkehrssicherheit, die zusammen mit Expert_innen unterschiedlicher Disziplinen sowie in Diskussionsveranstaltungen vor dem Hintergrund einer repräsentativen Umfrage unter »Babyboomern« entwickelt wurden.

Nicolas Haverkamp (Dr.), geb. 1983, forscht am »Zentrum für Alternskulturen« (ZAK) der Universität Bonn an der Schnittstelle von Alter(n) und Mobilität.

Georg Rudinger (Prof. Dr.), geb. 1942, war von 1974 bis 2010 Professor für Psychologie an der Universität Bonn. Er ist Sprecher des ZAK.

Weitere Informationen und Bestellung unter:

www.transcript-verlag.de/978-3-8376-3305-4

Inhalt

1. Einleitung | 9

- 1.1 Die Entdeckung des Alter(n)s | 10
- 1.2 Zur Bedeutung von »Mobilität« für ein erfülltes Alter(n) | 11
- 1.3 Ein Versuch, Mobilität untersuch- und beschreibbar zu machen: Das Konzept der Mobilitätskultur | 13
- 1.4 Politische Planung im Angesicht des demographischen Wandels | 14
- 1.5 Kriterien für eine wissenschaftliche Politikberatung | 17
 - 1.5.1 Partizipation | 17
 - 1.5.2 Transdisziplinarität | 17
 - 1.5.3 Wissenstransfer | 19
- 1.6 Mobilität und ihre Zukunft | 20
 - 1.6.1 Szenarien als Instrument transdisziplinärer Zukunftsforschung | 20
 - 1.6.2 Befragungen als partizipative Elemente | 22
- 1.7 Perspektiven | 22

2. Vorgehensweise | 25

- 2.1 Leitfragen und Zielstellung | 25
- 2.2 Methodische Zugänge | 27
 - 2.2.1 Szenariotechnik | 27
 - 2.2.2 Befragung | 28
 - 2.2.3 Maßnahmenentwicklung | 29
- 2.3 Charakteristika des Vorgehens | 29
 - 2.3.1 Transdisziplinarität | 31
 - 2.3.2 Expertengruppe | 34

- 2.3.3 Befragung | 40
- 2.3.4 Politikberatung und Wissenstransfe | 41

3. Die Szenarien | 43

- 3.1 Ein erster Blick auf Szenario A: Innovative Veränderungen mit Jüngeren als aktiven Trendsettern | 44
 - 3.1.1 Umfeld 1: Gesellschaft | 44
 - 3.1.2 Umfeld 2: Individuum | 45
 - 3.1.3 Umfeld 3: Raumstruktur | 47
 - 3.1.4 Umfeld 4: Technologieentwicklung | 49
 - 3.1.5 Umfeld 5: Verkehrsgeschehen | 50
 - 3.1.6 Umfeld 6: Wirtschaft und Politik | 50
 - 3.1.7 Fazit zu Szenario A | 51
- 3.2 Ein erster Blick auf Szenario B: Fortsetzung der bestehenden Situation mit geringen Veränderungstendenzen | 53
 - 3.2.1 Umfeld 1: Gesellschaft | 53
 - 3.2.2 Umfeld 2: Individuum | 54
 - 3.2.3 Umfeld 3: Raumstruktur | 55
 - 3.2.4 Umfeld 4: Technologieentwicklung | 57
 - 3.2.5 Umfeld 5: Verkehrsgeschehen | 57
 - 3.2.6 Umfeld 6: Wirtschaft und Politik | 58
 - 3.2.7 Fazit zu Szenario B | 59
- 3.3 Methoden der Zukunftsforschung | 60
- 3.4 Die Szenariomethode | 65
 - 3.4.1 Begriffsbestimmung | 65
 - 3.4.2 Allgemeine Merkmale der Szenariomethode | 66
 - 3.4.3 Szenariokonstruktion | 67
 - 3.4.4 Methoden-Mix | 68
 - 3.4.5 Möglichkeiten der Systematisierung | 69
 - 3.4.6 Gütekriterien | 71
 - 3.4.7 Stärken und Schwächen | 72
 - 3.4.8 Zusammenfassung | 73
- 3.5 Mobilitätsszenarien | 74
 - 3.5.1 Überblick über Szenarien zum Thema Mobilität | 74
 - 3.5.2 Charakteristika des MOBIL 2030 Szenarios | 76

- 3.6 Das Vorgehen bei der Szenariokonstruktion | 77
 - 3.6.1 Die Szenariotechnik nach Geschka und Mitarbeitern | 77
 - 3.6.2 Szenariokonstruktion im Rahmen von MOBIL 2030 | 83
- 3.7 Die Prognosen der MOBIL 2030 Szenarien | 105
 - 3.7.1 Darstellung der Szenarioprognosen nach Umfeldern | 105
 - 3.7.2 Trendbuchereignisse | 121
 - 3.7.3 Vergleiche mit anderen Mobilitätsszenarien | 123

4. Experten vs. Betroffene – Die Zukunft aus verschiedenen Perspektiven | 131

- 4.1 Lebensstilanalysen | 132
 - 4.1.1 Mobilität und Lebensstil | 132
 - 4.1.2 Theorie der Lebensstilklassen und -klassenfraktionen nach Bourdieu | 135
 - 4.1.3 Theorie des Kapitals nach Bourdieu | 136
 - 4.1.4 Der soziale Raum und die multiple Korrespondenzanalyse | 137
 - 4.1.5 Lebensstilfragen in dieser Untersuchung | 140
 - 4.1.6 Konstruktion und Interpretation des sozialen Raumes | 141
 - 4.1.7 Validierung der Achsen des sozialen Raumes | 146
 - 4.1.8 Lebensstilgruppen in der vorliegenden Stichprobe | 148
- 4.2 Befragungsergebnisse | 152
 - 4.2.1 Die Babyboomer-Stichprobe | 152
 - 4.2.2 Lebensstilgruppen im Vergleich | 155
- 4.3 Befragungsergebnisse vs. Szenarioprognosen | 157
 - 4.3.1 Umfeld I: Gesellschaft | 157
 - 4.3.2 Umfeld II: Individuum | 160
 - 4.3.3 Umfeld III: Raumstruktur und Verkehrsplanung | 162
 - 4.3.4 Umfeld IV: Technologieentwicklung | 165
 - 4.3.5 Umfeld VI: Wirtschaft und Politik | 168

- 5. Ableitung von Empfehlungen** | 171
 - 5.1 Vorgehen | 171
 - 5.2 Szenariodiskussion | 172
 - 5.2.1 Umfeld I: Gesellschaft | 172
 - 5.2.2 Umfeld II: Individuum | 176
 - 5.2.3 Umfeld III: Raumstruktur | 177
 - 5.2.4 Umfeld IV: Technologieentwicklung | 179
 - 5.2.5 Umfeld V: Verkehrsgeschehen | 182
 - 5.2.6 Umfeld VI: Wirtschaft und Politik | 183
 - 5.3 Empfehlungen | 185
 - 5.3.1 Empfehlungen – Gesellschaft | 185
 - 5.3.2 Empfehlungen – Individuum | 188
 - 5.3.3 Empfehlungen – Raumstruktur | 190
 - 5.3.4 Empfehlungen – Technologieentwicklung | 194
 - 5.3.5 Empfehlungen – Wirtschaft und Politik | 195
 - 5.3.6 Weitere Empfehlungen aus
der Expertendiskussion | 198

6. Résumé und Ausblick | 201

Literaturverzeichnis | 205

Abbildungsverzeichnis | 219

Tabellenverzeichnis | 221

Danksagung | 223

1. Einleitung

»Die *mobile Gesellschaft der Zukunft* wird eine *ergraute*, internationale Gesellschaft sein«, so das Fazit eines Trend-Szenarios aus dem Jahre 2003 (Ruff 2003). Doch trifft diese Prognose wirklich zu? Welche Entwicklungen für die zukünftigen Älteren sind im Einzelnen absehbar? Und welche Implikationen für politische Entscheidungsprozesse enthalten diese Vorhersagen?

Diesen und weiteren Fragen ist dieses Buch gewidmet. Es greift zu diesem Zweck auf Ergebnisse des von der VolkswagenStiftung geförderten Forschungsprojektes »MOBIL 2030 – Mobilitätskultur in einer alternden Gesellschaft« des Zentrums für Alternskulturen (ZAK) an der Universität Bonn zurück (vgl. z.B. Rudinger/Haverkamp/Mehlis/Riest 2012, Rudinger/Haverkamp 2013: 24f., Haverkamp/Mehlis/Rudinger 2014, Haverkamp 2015). Ziel dieses Projektes war es, Szenarien für das Jahr 2030 zu entwickeln, in deren Mittelpunkt die auf Mobilität (aber auch auf Verkehrssicherheit) bezogene Lebensweise der Babyboomer-Generation steht, der Generation, welche 2030 die demographische Struktur prägen wird.

1.1 DIE ENTDECKUNG DES ALTER(N)S

Die Entdeckung des Alter(n)s – insbesondere im 20. und 21. Jahrhundert in Erscheinung tretend und Probleme aufwerfend – führt(e) in zunehmendem Maße zu einer (auch) wissenschaftlichen Beschäftigung mit diesem Phänomen, und zwar unter unterschiedlichsten wissenschaftlichen Perspektiven und mit unterschiedlichsten Interessen.

Die (sozio)demographischen Entwicklungen der letzten Jahrzehnte – z.B. höhere Lebenserwartungen, veränderte Familienstrukturen usw. – werden zunehmend als revolutionäre Veränderungen betrachtet, die (zu?) lange von der Politik nicht erkannt wurden: Prompt ist von einer Krise in der Bevölkerungsentwicklung die Rede, die unsere bisherigen politischen Instrumentarien auf die Probe stelle.

Die *Altersforschung* indes begriff das Alter(n) bereits im Laufe des 20. Jahrhunderts nicht mehr nur vorrangig als *Krise*, sondern vielmehr zugleich als *Chance* und stellte ganz explizit auch die Potentiale des Alter(n)s heraus: Das Alter(n) wurde auf diese Weise als ein Feld zur Kultivierung aufgefasst – unter dem Begriff der *Alter(n)skultur(en)* wurde fortan die Frage nach *Gestaltungsmöglichkeiten* für ein *erfolgreiches* oder auch *erfülltes Alter(n)* gestellt.

Diese Entwicklung führte und führt zu einer Vielzahl an Diskursen, Untersuchungen und Veröffentlichungen zum Themenkomplex *Alter(n)* aus so unterschiedlichen Disziplinen wie Sozialwissenschaften, Medizin, Verkehrsforschung, Literatur- oder Kunstwissenschaften etc. Auch die Wirtschaft entdeckt die Älteren zunehmend als lukrative Zielgruppe und schneidet Angebote gezielt auf so genannte *Silver-, Golden- oder Best-Ager* zu.

1.2 ZUR BEDEUTUNG VON »MOBILITÄT« FÜR EIN ERFÜLLTES ALTER(N)

In den Debatten um den demographischen Wandel und das Alter(n) begegnet man wiederholt der Frage, was genau unter *erfolgreichem Alter(n)* verstanden werden soll. Die Frage nach einem *erfüllten Alter* und damit auch nach den *Kriterien* einer derartigen *Erfüllung* wird ebenfalls immer wieder gestellt. Untersucht man die *wissenschaftlichen* Definitionsversuche sowie Diskussionen hierzu, so stößt man von den frühesten Veröffentlichungen zum Thema »*Erfolgreiches Altern*« (Baltes/Kohli/Sames 1989: 1) an immer wieder auf Termini wie »*Lebensqualität*«, »*soziale Integration*« (Lehr 1989: 2) oder *gesellschaftliche Teilhabe*, um *erfolgreiches Alter(n)* zu charakterisieren. Derartige Konnotationen verdeutlichen, dass ein *Verfehlen* dieser *Kriterien* in der individuellen Bewältigung des Alterns dann als *Misserfolg* beurteilt wird. Von diesem Befund ausgehend wird hier davon ausgegangen, dass *Mobilität* einen wesentlichen Anteil zum *erfolgreichen Altern* leisten kann, und diskutiert, welche *Faktoren* die *Mobilität älterer Menschen* – insbesondere die der *zukünftigen Älteren*, mit einem Fokus auf das *Jahr 2030* – *beeinflussen* werden.

Um sich mit den *Kriterien für ein erfolgreiches Alter(n)* ausführlicher beschäftigen zu können, widmen wir uns zunächst der Fragestellung, worin *Mindestanforderungen* bestehen können, um von *erfülltem* oder *erfolgreichem Alter(n)* sprechen zu können. Hier bietet sich das in den Sozialwissenschaften etablierte Konzept der *Grundbedürfnisse* an, das seit seinen frühesten Formulierungen (vgl. Maslow 1943: 370) einen stets ähnlichen *Kanon an Bedürfnissen* vorschlägt.

Da der Terminus *Grundbedürfnisse* bereits impliziert, dass diese im Sinne von *Mindestanforderungen* an ein *lebenswertes Leben* erfüllt sein sollten, wird die Diskussion spätestens an diesem Punkt politisch. Es bietet sich daher ein einleitender Blick auf die *politischen Rahmenbedingungen* an, um zu überprüfen, wie mit diesem Anspruch umgegangen wird: Im *Grundgesetz* finden sich zunächst im I. Abschnitt (Artikel 1 bis 19) die *Grundrechte* als *kleinster gemein-*

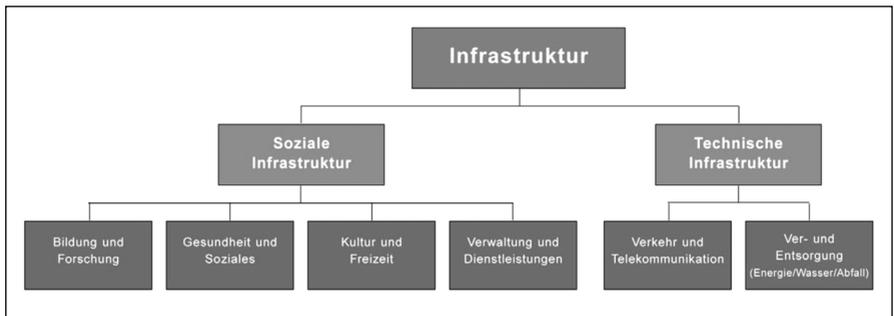
samer Nenner, quasi als *conditio sine qua non* für das Leben eines jeden Bürgers. In diesem Zusammenhang lohnt ebenfalls ein Blick auf die Mechanismen, mit denen sich der Staat der Sicherung dieser Grundbedürfnisse anzunehmen versucht: Diese Instrumente werden allgemein unter dem Konstrukt *Sicherung der Daseinsvorsorge* subsumiert. Darunter fallen »Tätigkeiten des Staates, welche einer grundlegenden Versorgung der Bevölkerung mit wesentlichen Gütern und Dienstleistungen dienen. Teilweise wird [...] auch von Leistungen zur Existenzsicherung oder zivilisatorischen Grundversorgung gesprochen« (Deutsches Institut für Urbanistik 2012: 16).

Wie Abbildung 1 verdeutlicht, wird staatliche Daseinsvorsorge im Wesentlichen durch die Bereitstellung einer Infrastruktur geleistet – dies gilt für soziale wie auch technische Aspekte¹. Diese Leistung jedoch steht – z.B. in ländlichen Räumen – durch den demographischen Wandel zunehmend zur Disposition (vgl. hierzu auch Endter/Haverkamp 2015: 295ff.). Hierbei ist festzustellen, dass die »Anpassung an den demographischen Wandel der immer gleichen Logik [folgt]: Weniger Menschen brauchen weniger Infrastruktur« (Neu 2013: 21) – ein Trugschluss, denn der infrastrukturelle Abbau bzw. Umbau folgt einer industriegesellschaftlichen Logik, die auf Wachstum und Produktion setzt, und so werden die ländlichen Räume abgekoppelt (vgl. Land/Willisch 2006). Neu bezeichnet diesen Schrumpfungsprozess diametral zu Wachstum und Innovation als »kalte Sanierung«. »Für viele Bewohner haben sich die Zugangs- und Teilhabemöglichkeiten im Hinblick auf ÖPNV, Versorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs oder Freizeit- und Kommunikationsmöglichkeiten bereits deutlich eingeschränkt (vgl. Rudinger/Mehlis/

1 | Faber und Oswald weisen darauf hin, dass es »[p]olitisch betrachtet [...] bei der Daseinsvorsorge nicht allein um die Gewährleistung einer Grundversorgung mit Gemeingütern [geht]. Die Aufrechterhaltung von Institutionen und Infrastrukturen hat auch eine symbolische Bedeutung« (Faber/Oswald 2013: 8). Oswald schließt mit der Beobachtung, dass es gerade diese symbolische Bedeutungsebene sei, die »rein sachliche Lösungen erschwert« (ebd.: 8).

Haverkamp 2012). So tritt neben den *Mangel an Arbeitsplätzen* ein *Mangel an Lebensqualität und Öffentlichkeit*, der diese peripheren Räume weiter schwächt« (Neu 2013: 21). Dieser durchaus beunruhigende Trend droht sich angesichts der *demographischen Entwicklung zukünftig* weiter zu *verschärfen* und bildet die *Ausgangslage* dieser Abhandlung, in der danach gefragt werden soll, wie *Mobilität* als *Grundbedürfnis bürgerlicher Daseinsvorsorge* unter den Bedingungen demographischer *Schrumpfung* und *Alterung* auch in *Zukunft* erhalten bzw. wieder hergestellt werden kann.

Abbildung 1: Bereiche der Daseinsvorsorge



Quelle: Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung 2008

1.3 EIN VERSUCH, MOBILITÄT UNTERSUCH- UND BESCHREIBBAR ZU MACHEN: DAS KONZEPT DER MOBILITÄTSKULTUR

Wie lässt sich also diese – aus den bestehenden *infrastrukturellen Mängeln* bzw. der Unmöglichkeit, sich mit den Gütern des täglichen Bedarfs unmittelbar vor Ort zu versorgen, erst notwendig gewordene – *Mobilität* nun charakterisieren oder gar näher beschreiben? Diese Untersuchung folgt hierzu einem Vorschlag von Echterhoff (2003), der die Art und Weise des *Zusammenwirkens* von Verkehrsteilnehmern, den *Zweck* der *Nutzung* von *Mobilitätsangeboten*, die

Art und Weise der *Kommunikation* zwischen *Mobilitätsnutzern* sowie die Bereitstellung und Steuerung von *Mobilitätsressourcen* unter den Begriff der *Mobilitätskultur* fasst und somit erst einer genaueren Analyse zugänglich macht. Eine so verstandene *Mobilitätskultur* bezieht *alle Menschen* im System *öffentlicher Verkehrsräume* ein – unabhängig davon, welcher Fortbewegungsart sie sich bedienen oder welcher Generation bzw. Alterskohorte sie angehören (Deutscher Verkehrsexpertentag 2004); ihr Ziel besteht darin, eine *generelle Möglichkeit zur Ortsveränderung* unabhängig vom benutzten Verkehrsmittel und den zurückgelegten Distanzen zu sichern (Kanzlerski/Würdemann 2002), und sie sollte gemäß dem *Postulat der Nachhaltigkeit* ökonomisch sinnvoll, sozial ausgewogen und ressourcenschonend gestaltet sein (Deutscher Verkehrsexpertentag, 2004).

1.4 POLITISCHE PLANUNG IM ANGESICHT DES DEMOGRAPHISCHEN WANDELS

Was steht uns – also insbesondere der deutschen Gesellschaft – bevor, wenn die zahlenmäßig so starke Generation der *Babyboomer* das *Rentenalter* erreicht? Forscher prognostizieren seit Jahren schon eine »*Explosion des Bevölkerungsanteils der Älteren*« (Birg 2005: 37ff.) spätestens ab dem Jahr 2030. Wie sollen wir uns als Gesellschaft für diese Herausforderung wappnen? Nicht zuletzt werden extreme Belastungen unserer Sozialsysteme vorhergesagt, denn beanspruchen die Babyboomer nicht eventuell »eine Rente von Kindern, die sie nicht bekommen haben« (Sinn 2014)? Auf diese Idee kann man angesichts der zulasten des Staatshaushaltes vorhergesagten Verschiebung des Verhältnisses zwischen Erwerbstätigen, die in die Rentenkassen einzahlen, und denen, die Anspruch auf Leistungen aus diesen haben, durchaus kommen: Derzeit wird ein Rentner statistisch gesehen durch etwa 2,7 Einzahler finanziert – in Zukunft wird diese Zahl vermutlich auf 1,5 sinken (Ettel/Zschäpitz 2016).

Der bisherige Umgang der *politischen Institutionen* mit diesen dramatischen Prognosen erweckt leider nicht den Eindruck weit- und umsichtiger Planung oder antizipatorischer Steuerung zukünftiger Entwicklungen. Aus Sicht der *Wissenschaft* werden vielmehr vernichtende Urteile ausgestellt: Rentensysteme »in einem erbärmlichen Zustand« (Kotlikoff 2016), die Lebensleistungsrente nach Mütterrente und Rente mit 63 als »der nächste sozialpolitische Stündenfall« (Greive 2016) und eine Politik, die für eine »schwarze Null« die »Rücklagen der Sozialkassen verpulvert« (ebd.) – ein desaströses Krisenmanagement bringt diesen Beurteilungen zufolge den »Wohlstand von Generationen in Gefahr« (Ettel/Zschäpitz 2016). Mit einem etwas anderen Zungenschlag legt Horst Opaschowski (2007) sein »Zukunftsmodell einer sozialen Gesellschaft: MINIMEX« vor, welches wohl im Kontext der ZDF-Serie »2030 – Aufstand der Alten«(!), welche die »fiktiven Folgen einer Gesellschaft ohne soziale Sicherung« (ebd.: 11) demonstrieren soll, entstanden ist. Bei »MINIMEX« handelt es sich um die Einführung eines *minimalen Existenzgeldes*. »Das vorgeschlagene Minimex-Modell weist Wege in eine gesicherte Zukunft, wenn wir heute die Weichen für morgen stellen. *Wir können, wenn wir wollen*« (ebd.: 18).

Angesichts der skizzierten *demographischen Entwicklungen bzw. Herausforderungen*, auf die sich unsere Gesellschaft wird einstellen müssen, und der bisher offenbar ungenügenden Weitsicht *politischer Planungen*, die ja zugleich Reaktion wie auch Vorbereitung auf die Resultate der Veränderungsprozesse darstellen sollten, soll im Rahmen dieser Untersuchung die Frage gestellt werden: Wie lassen sich *politische Entscheidungen* erleichtern? Wie kann die Entwicklung von Strategien erleichtert werden, um *zukünftige Prozesse* nicht nur *antizipieren*, sondern auch vorausschauend in eine wünschenswerte Richtung *beeinflussen* zu können?

Der hier unterbreitete Vorschlag beruht auf dem Postulat, dass *politische Praxis* auf einer soliden *wissenschaftlichen Basis* beruhen sollte. So wie eine seriöse Therapieplanung in Medizin oder Psychologie stets eine gesicherte Diagnosestellung als Ausgangspunkt voraussetzt, gilt analog für *politische Planung*: Sie kann nur zu einer

Entwicklung sinnvoller Maßnahmen gelangen, wenn sie auf einem *empirischen Fundament* bzw. *gesicherten Erkenntnissen* hinsichtlich der *Ausgangssituation*, *zukünftigen Entwicklungen* sowie gangbaren *Handlungsoptionen* fußt.

Im Zusammenhang mit der Frage nach der *Zukunft* und nach zukünftigen Entwicklungen sowie den Möglichkeiten des Menschen, hier wirksam *Einfluss* zu nehmen, bemühte etwa Peter Sloterdijk (1990) in seinen Überlegungen zum Jahrtausendwechsel bereits das Bild von der *Lawine*, die – als nicht steuerbare Prozessform – in der Regel unheilvolle Folgen zeitige. Er sinniert über die drängende Fragen, ob sich Lawinen auch als *lernende*, also *kontrollierbare Phänomene* denken lassen und wie die *halbintelligenten Lawinen* in Wissenschaft, Kapital, Medien, Verkehrsströmen usw. zu *steuern* bzw. im Sinne einer Selbstzivilisierung zur *Selbststeuerung* zu veranlassen seien. Eine *lernende (Human-)Lawine* benötige allerdings *Kompetenz* und *Durchblick*, um ein *blindes Nach-Vorn* zu verhindern, so Sloterdijk.

Diese eher *pessimistische* Sichtweise der nicht lernfähigen Lawine scheint sich auf den ersten Blick dann auch bei dem lesenswerten Bestseller von Frank Schirrmacher »Das Methusalem-Komplott« (2004) wiederzufinden, betrachtet er es doch als einen »ersten seismographischen Ausschlag jenes Bebens, das unsere Welt und unser Lebensgefühl *für immer verändern* wird« (ebd.: 204). Schirrmacher geht es jedoch um die Initiierung einer »spektakulären *Kulturwende*«, bei der die Babyboomer (!) eine revolutionäre Rolle spielen – die Babyboomer, welche die Welt nicht durch Krieg, sondern *durch ihr Dasein* verändert haben (ebd.: 70) und entsprechend weiter verändern werden. Diese Botschaft wird eben auch mit dem oben erwähnten MINIMEX-Modell vermittelt, dessen empirische Grundlage im übrigen Repräsentativumfragen an 2000 Personen sind, welche Antwort auf die Frage liefern sollen: »*Wie soll der Sozialstaat der Zukunft aussehen?*« (Opaschowski 2007: 19).

1.5 KRITERIEN FÜR EINE WISSENSCHAFTLICHE POLITIKBERATUNG

Wodurch also muss sich *Forschung* auszeichnen, die der *Politik* als *Entscheidungshilfe* dienen und somit eine *gesellschaftliche Relevanz* ihrer Ergebnisse postulieren möchte? Nicht nur aus Sicht der Autoren lassen sich die folgenden *Kriterien* aufstellen:

1.5.1 Partizipation

Die vom Gegenstand des Interesses jeweils *Betroffenen* sollten – unter Berücksichtigung ihrer gegenwärtigen Lebenssituation und ihrer Bedürfnisse, Erwartungen und Wünsche mit Blick auf die Zukunft – in angemessener Form am Forschungsprozess *beteiligt* werden. Dabei erscheint es sinnvoll, z.B. unterschiedliche Lebensstile jeweils angemessen differenziert und gleichberechtigt zu berücksichtigen, um einseitige – möglicherweise einzelne Gruppen unverhältnismäßig benachteiligende – zukünftige Entwicklungen zu vermeiden.

Die vorliegende Studie zum Thema Mobilität bemüht sich am Beispiel der Babyboomer, diesem partizipativen Anspruch durch eine repräsentative *Umfrage*, die die Erwartungen und Bedürfnisse der Betroffenen in den Mittelpunkt stellt, zu entsprechen.

1.5.2 Transdisziplinarität

Um zu einer möglichst umfassenden und präzisen Diagnose hinsichtlich der relevanten Einflussfaktoren zum Forschungsbereich zu gelangen, bedarf es zur methodischen Planung, zur Auswertung und zur Interpretation der Ergebnisse mit Blick auf Empfehlungen zur Förderung wünschenswerter Entwicklungen der Einbeziehung von Wissenschaftlern und Experten *verschiedener Disziplinen*.

In diesem Kontext bemüht sich diese Forschungsarbeit, einen *inhaltlichen Mehrwert* bereits durch ihre *methodische Ausrichtung* zu liefern: In einem Feld, das aus verschiedensten wissenschaftlichen

Perspektiven zugleich, jedoch selten *gemeinsam* beleuchtet wird, entsteht insofern ein Desiderat, als die prinzipiell großen Vorteile einer Methoden- und Perspektivenvielfalt nicht oder allenfalls nur unzureichend für Erkenntnisfortschritte nutzbar gemacht werden (können). Es bedarf daher einer Übersetzung einzelner Theorien, Methoden und Erkenntnisse in eine gemeinsame wissenschaftliche Sprache, Grammatik bzw. Logik, um verschiedene Disziplinen miteinander in ein *Gespräch über das Alter(n)* zu verwickeln; in diesem Sinne geht der Ansatz auch über eine »bloße« interdisziplinäre Verknüpfung von Forschungsergebnissen hinaus – er »zwingt« eine Forschergruppe unterschiedlichster wissenschaftlicher Fächer nämlich – durch *interaktive Elemente* wie gemeinsame Workshops – über den gesamten Erkenntnisprozess hinweg zu einer *transdisziplinären Arbeitsweise*.

Der wesentliche inhaltliche Vorteil, der diesem methodischen Vorgehen glücklicherweise bereits inhärent ist und den hohen organisatorischen Aufwand rechtfertigen soll, besteht in der Möglichkeit, echtes *Orientierungswissen* zu generieren: Gerade wenn jedes Forschungsergebnis erkenntnistheoretisch stets so beschränkt bleiben muss wie die ihr jeweils zu Grunde liegende Wissenschaftsdisziplin bzw. der Ausschnitt der Realität, mit dem sie sich jeweils beschäftigt, bedarf es methodischer Ansätze, die Phänomene *über Disziplinen hinweg* betrachten.

Dieses *Überschreiten* der – einer jeden Disziplin notwendigerweise eigenen – Grenzen mag manchem Forscher auf den ersten Blick gar nicht als so erstrebenswert erscheinen – für ein wissenschaftliches Arbeiten, das eine *gesellschaftliche Relevanz* seiner Ergebnisse für sich beanspruchen möchte, erscheint sie jedoch von geradezu unverzichtbarem Wert: Wenn Wissenschaft – in einem Spielfeld aus Globalisierung, Postmoderne, Digitalisierung, ökonomischen wie ökologischen Zwängen etc. – als ein *Kompass* dienen will, der tragfähige, nachhaltige und nicht zuletzt ganzheitliche Empfehlungen zu liefern vermag und somit aktiv im Bereich der *Politikberatung* tätig wird, so muss sie um jeden Preis den Eindruck *perspektivischer Beschränkung* vermeiden.

1.5.3 Wissenstransfer

Planung von Zukunft – in welchem Bereich auch immer – und Umsetzung dieser Planung reichen stets unweigerlich in den Bereich von *Politik* hinein. Wenn sich diese nicht dem Verdacht ausliefern will, sich letztlich in Ad-Hoc-Sozialtechnik zu erschöpfen oder sich möglicherweise undurchschauten bzw. undurchschaubaren (Fremd-)Interessen auszuliefern oder ausschließlich ideologisch einseitig motiviert zu agieren, dann ist sie darauf angewiesen, den *Dialog* mit allen durch praktische Politik *Betroffenen* einerseits und mit *wissenschaftlicher Kompetenz* andererseits zu suchen. Wo politische Praxis an nachhaltigen und rational begründeten Problemlösungen interessiert ist, tut sie das auch. Wissenschaftler und Experten ihrerseits müssen intensiv den Dialog mit den *politischen Ebenen* suchen und ihre Forschungsergebnisse der Politik, den etablierten Institutionen und der breiten Öffentlichkeit *zugänglich* machen.

Möglicherweise ließe sich dann auch das vermeiden, was beispielsweise Harald Welzer (2009) in einem bemerkenswerten Essay anlässlich der weltweiten Finanzkrise 2009 (ebd.: 132f.) etwas provozierend den *Blindflug der Experten* genannt hat: Er diagnostiziert ein *mangelhaftes (Einzel-)Krisenmanagement* und sieht angesichts der von ihm so genannten Megaprobleme des 20. und 21. Jahrhunderts, für die es derzeit keine Lösungen gebe, die zwingende Notwendigkeit eines grundlegenden *Richtungswechsels* im Sinne eines *Umbaus unserer Kultur* durch das *politische Gemeinwesen*. »Wie möchte man in *Zukunft* leben – und was ist man bereit, dafür zu *tun?*« – so laute die aktuell zentrale Frage. Welzer setzt seine Hoffnung dabei ausdrücklich in den Beginn einer *Renaissance des Politischen*. Welzer spricht vermutlich deswegen von einer *Renaissance* des Politischen, weil schon seit Jahrtausenden mit dieser minder oder mehr erfolgreichen Absicht Zukunftsentwürfe in Gestalt von *Utopien* von Philosophen, Schriftstellern, Wissenschaftlern vielerlei Provenienz vorgelegt worden sind – Entwürfe, welche durchaus das Potential zur Beantwortung solcher Fragen in sich tragen. Waschkuhn (2003) gibt einen politiktheoretischen Überblick über solche

politischen Utopien von der Antike bis heute, d.h. von Platon bis George Orwell, von Burrhus Frederic Skinner bis Marge Piercy, nicht ohne zu deren Bewertung u.a. Karl Popper, Ralf Dahrendorf, Paul Feyerabend, Niklas Luhmann zu Wort kommen zu lassen.

1.6 MOBILITÄT UND IHRE ZUKUNFT

Am Beispiel der *Mobilität der zukünftigen Älteren* soll dieses Buch somit Anregungen für möglichst langfristige, ja präventive Planungsprozesse und ihre Gestaltungsprinzipien liefern. Für den dabei untersuchten Ausschnitt aus der Lebenswirklichkeit steht fest: Aus den demographischen Entwicklungen der vergangenen Jahrzehnte wird eine *große Zahl älterer Verkehrsteilnehmer* (Shell Deutschland Oil GmbH 2009) resultieren. Angesichts dieses Umstandes sowie der wesentlichen Bedeutung von *Mobilität* für eine funktionierende *Grundversorgung* (s.o.) und letztlich angemessene *Lebensqualität* (Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend 2005) erscheint es unerlässlich, *Mobilität* bis ins hohe Alter zu erhalten. Der Verbesserung der *Verkehrssicherheit* älterer Menschen wird in diesem Zusammenhang ein bedeutender Beitrag zugeschrieben (Kocherscheid/Rudinger 2005). Insgesamt entsteht die Notwendigkeit, zum Erhalt der *Mobilität* im Alter – unter Berücksichtigung verkehrsrelevanter Gesundheits- und Leistungseinbußen – auch und gerade in Zukunft sowohl *personen-* als auch *kontextorientierte Maßnahmen* zu diskutieren und umzusetzen (Rudinger/Kocherscheid 2007).

1.6.1 Szenarien als Instrument transdisziplinärer Zukunftsforschung

Demzufolge sind *Einschätzungen* der *zukünftigen Verkehrslandschaft* sowie des *Stellenwertes* der älteren Verkehrsteilnehmer/innen vor dem Hintergrund ihrer gewachsenen *Mobilitätsformen*, ihrer *Fähigkeiten* und *Fertigkeiten* sowie ihrer *Mobilitätsbedürfnisse* als politi-

sche und gesamtgesellschaftliche Notwendigkeiten zu betrachten; gleichzeitig stellen sie eine *wissenschaftliche Herausforderung* dar, denn ein Zukunftsbild eines *komplexen Systems* wie der *Verkehrslandschaft* zu entwerfen bedarf der Berücksichtigung vielfältiger *Einflussbereiche* und ihrer möglichen *Entwicklungslinien und -tendenzen*.

Zudem sind solche Einschätzungen nur schwer *prognostizierbar*. Dies liegt einerseits daran, dass Menschen mit zunehmendem Alter immer *unterschiedlicher* werden, der Grad der *Individualisierung* also steigt, und das in einer Gesellschaft, die individualisierte Lebensentwürfe, Lebensstile und Haltungen fordert und fördert sowie andererseits an der Tatsache, dass man heute noch nicht weiß, welche *historisch-gesellschaftlichen Faktoren* auf Einstellungen und Verhalten der kommenden Generationen einwirken werden, welcher *Gesundheitsstatus* gelten und welche *biologischen Entwicklungen* sich vollziehen werden.

Ein zentrales Anliegen besteht dementsprechend darin, möglichst *fundierte Aussagen über diese Entwicklungen* innerhalb der nächsten Jahre zu treffen, die in einem Spannungsfeld *wachsender Mobilitätsbedürfnisse* der immer aktiveren älteren Generationen auf der einen und *steigender Anforderungen* im Bereich der Fortbewegung durch altersbedingte *Leistungseinschränkungen* sowie einer immer komplexer werdenden *Verkehrsumwelt* auf der anderen Seite angesiedelt sein werden.

Zu diesem Zweck wurden *Szenarien für die Verkehrsumwelt im Jahr 2030* entwickelt². Sie gehen auf eine eigens für diese Szenario-konstruktion rekrutierte Expertengruppe zurück, die zur Erstellung in sich konsistenter Zukunftsbilder transdisziplinär kooperierte.

2 | Vgl. hierzu das erwähnte Forschungsprojekt »MOBIL 2030 – Mobilitätskultur in einer alternden Gesellschaft: Szenarien für das Jahr 2030« (z.B. Rudinger/Haverkamp 2013: 24f.).

1.6.2 Befragungen als partizipative Elemente

Der o.g. *partizipative* Anspruch – die *betroffenen* Bevölkerungsgruppen, die an der *Gestaltung* ihrer Zukunft *beteiligt* werden sollen – wurde in diesem Forschungsprojekt dadurch umgesetzt, dass man eine repräsentative Stichprobe der Babyboomer-Generation nach ihrem Mobilitätsverhalten und diesbezüglichen Präferenzen, nach Wünschen für die eigene Zukunft und Facetten ihres Lebensstils *befragt* hat, um diese Ergebnisse gezielt zu den von Expertenseite entwickelten Szenarien für das Jahr 2030 in Beziehung zu setzen. Nur wenn diese Perspektive in den Erkenntnisprozess integriert wird, kann politische Planung realisiert werden, die nicht an den entscheidenden Personen *vorbei* geht und infolgedessen – man denke nur an die Proteste rund um Großprojekte wie etwa Stuttgart 21 – aufwändig und kostspielig korrigiert werden muss.

1.7 PERSPEKTIVEN

Die hier vorliegende Untersuchung beschränkt sich somit hinsichtlich der diskutierten Fragen recht bescheiden auf einen kleinen *Wirklichkeitsausschnitt* (Zukunftsplanung bzgl. *Mobilität* im Kontext von Demographie, Altern in Deutschland) – gemessen an den bisher schon angesprochenen weitgreifenden, sehr grundsätzlichen Problemen. Dies mag noch einmal deutlich werden, wenn man sich solche inzwischen »neo-klassischen« Zukunftsentwürfe wie »Voraussagen der Wissenschaft bis zum Jahre 2000« (Kahn/Wiener 1967) oder »Grenzen des Wachstums« (»Bericht des Club of Rome zur Lage der Menschheit«; Meadows/Meadows/Randers/Behrens 1972) oder »Der Jahrtausendmensch« (Jungk 1973: 1) vergegenwärtigt, welche z.T. über 1992 und 2004 bis in die Gegenwart fortgeschrieben worden sind, wie »Der neue Bericht an den Club of Rome« (Randers 2012).

Bei Kahn und Wiener liest man, dass es sich um einen »heuristischen«, »propädeutischen«, »paradigmatischen« Versuch handelt,

um *Probleme*, jedoch *keine Lösungen* aufzuzeigen und ein Programm für weitere Untersuchungen zu entwickeln; denn Probleme rechtzeitig wahrzunehmen, ermöglicht überhaupt erst eine wirksame Planung (Kahn/Wiener 1968: 18) – ein Wort in aller Politiker Ohr! Schon Kahn und Wiener haben sich dabei *statistischer Zeitreihen* zur Konstruktion von Trendlinien und zur Extrapolation wahrscheinlicher Entwicklungen bedient.

Dies ist dann schon mit *Computersimulationen* und verschiedenen *Wachstumsmodellen* (bis hin zu hyperexponentiellen) in den »Weltmodellen« von Meadows et al. in vernetzter Weise für fünf Bereiche geschehen: Industrialisierung, Bevölkerungswachstum, Unterernährung, Ausbeutung von Rohstoffreserven, Zerstörung des Lebensraums. Die erste Studie wurde für den Club of Rome durchgeführt und – wie die Untersuchung MOBIL 2030 (Rudinger/Haverkamp 2013: 24f.) auch – von der VolkswagenStiftung finanziert. Eine immer wieder »gerne« vorgebrachte Kritik, dass Vorhersagen dieser Art in dieser Form (Zusammenbruchszenarien) ja nicht eingetreten sind, berücksichtigt u.E. übrigens nicht die *Grundidee* solcher *Szenarien*, dass die Annahmen über Dynamiken ja gerade dafür hilfreich sind, bestimmte Ereignisse zu *verhindern* oder eben auch gezielt *herbeizuführen*.

Gewisse Kritik an den Computerdiagnostikern des »Club of Rome« wird allerdings auch von Robert Jungk (1973: 24f.) geübt, da dort der *Faktor* »Mensch« und die *Größe* »Phantasie« wohl deswegen ausgeklammert werden, weil sie nur schwerlich als klar definierbare Daten in Berechnungen eingesetzt werden können. Andererseits konzidiert Jungk, dass auch in der Zukunftsstudie des Club of Rome darauf hingewiesen wird, den Menschen, seine Ziele und Wertvorstellungen in solchen Entwürfen berücksichtigen zu müssen.

Dies führt zu einer interessanten und wichtigen Unterscheidung zwischen *forschender Vorausschau* (Trends in die Zukunft verlängern) und *normativer Vorausschau* (wünschenswerte Ziele definieren und Wege zu deren Erreichen ableiten). Letzterem Aspekt versuchen wir in unserem Ansatz durch die explizite Beteiligung

der »Betroffenen« gerecht zu werden. Dies erscheint uns im Übrigen auch im Einklang mit den Ausführungen von Mathias Horx (2009) in seinem Kapitel 10 zur »Politik der Zukunft« zu stehen, in dem er das Vier-Säulen-Modell der Gesellschaft als Grundlage ganzheitlicher Politik vorstellt: Staat, Zivilgesellschaft, Markt/Wirtschaft, Individuum (ebd.: 305ff.).

Ein letztes metaphorisches Wort zur von uns immer wieder beschworenen *Transdisziplinarität*. Robert Jungk (1973: 23) moniert die geringe »Fühlung« der Pioniere der verschiedenen Wissenschaftsdisziplinen untereinander: »Jeder wühlte immer tiefer und tiefer in seinem Schacht, wußte jedoch nur wenig über das, was nebenan oder gar zwei drei Stollen entfernt geschah«. Genau dies wollen wir in dem von uns verfolgten Ansatz verhindern. Denn nur *transdisziplinäres wissenschaftliches Zusammenarbeiten auf der Basis von Partizipation* – also der Beteiligung der Betroffenen – ermöglicht einen *Wissenstransfer* für politische Arbeit, der hoffentlich geeignet ist, blinder oder zumindest kurzsichtiger *Planung* entgegen zu wirken bzw. sie zu verhindern.