

Bergisch.Smart_Mobility Expertisen

Episode 2

Senior*innenmobilität und Technikkompetenz in der Digitalen Transformation.

Erfahrungen aus qualitativen Interviews im Bergischen Städtedreieck



Autoren

Alexander Engel, Kathrin Krosch

Inhalt

Vorwort	III
1. Einleitung.....	1
2. Technik, Mobilität und Alter(n)	1
3. Methodik	3
4. Forschungsdesign	3
5. Technik, Mobilität und Alter(n) in der Digitalen Transformation	4
5.1 Praktischer Nutzen und mythischer Charakter digitaler Technologien	4
5.2 Smart Mobility als Privileg.....	5
5.3 Corona als Katalysator: Von aufgestoßenen Türen.....	6
5.4 Mobilitätswende: Es besteht (Rede-)Bedarf	7
6. Quick Wins für Mobilitätsmacher*innen	7
Digitale Technologien als Selbstermächtigung.....	7
Integration statt zielgruppenspezifischer Angebote.....	8
Aus den Erfahrungen in der Coronapandemie lernen	8
7. Literatur	9

Vorwort

Liebe Mobilitätsmacher*innen,

es ist Bewegung in der Entwicklung neuer Mobilitätsformen: Künstliche Intelligenz (KI), insbesondere Maschine Learning und Data Analytics, treiben die Entwicklung innovativer Lösungen für neue Mobilitätskonzepte an. Das Potenzial für den Mobilitätssektor ist groß und die technischen Voraussetzungen sind gut. Für Städte, Ballungsräume und Regionen geht es um die beste Leistung bei der öffentlichen Wertschöpfung, so auch im Bergischen Städtedreieck.

Die Städte Wuppertal, Remscheid und Solingen haben von Sommer 2019 bis Frühjahr 2022 zusammen mit den lokalen Verkehrsbetrieben (WSW), der Bergischen Struktur- und Wirtschaftsförderungsgesellschaft, der Neuen Effizienz und der Bergischen Universität Wuppertal an einem Reallabor namens „Bergisch.Smart_Mobility“ gearbeitet. In dem vom Ministerium für Wirtschaft, Innovationen, Digitalisierung und Energie des Landes NRW geförderten Projekt war es das Ziel, KI als Enabler der Mobilität der Zukunft gemeinsam umzusetzen.

Ein Baustein hiervon war es im Teilprojekt „Rethinking Mobility“ mit einem interdisziplinären Team daran zu forschen, wie die Mobilitätswende durch die digitalen Möglichkeiten innerhalb eines Innovationsökosystems gesamtgesellschaftlich betrachtet werden kann, denn nicht nur technologisch muss der Transformationsprozess vorbereitet werden, sondern insbesondere die Akzeptanz und das Einbeziehen der Gesellschaft ist das entscheidende Kriterium für die erfolgreiche Einführung der neuen Mobilitätskonzepte. Die Bürger*innen wurden informiert, sensibilisiert, Potentiale aufgedeckt und Wirkungen recherchiert. Wir haben eine digitale und physische Informations- und Dialog-Plattformen zu den Themen KI und Mobilität bereit gestellt.

Wir, das Rethinking-Mobility-Projektteam vom Lehrstuhl für Technologien und Management der Digitalen Transformation an der Bergischen Universität Wuppertal und der Neuen Effizienz, haben uns im Laufe der Projektlaufzeit auf ko-kreative Lösungsansätze konzentriert, indem wir Beteiligungsformate wie Workshops, digitale interaktive Formate, Umfragen sowie Hackathons konzipiert und durchgeführt haben.

Unsere Ergebnisse und Learnings aus diesen Formaten möchten wir mit Ihnen in Form unserer „Bergisch.Smart_Mobility Expertisen“ teilen. Nach Beschreibungen zu den jeweiligen inhaltlichen und methodischen Vorgehensweisen, haben wir Ihnen deshalb „Quick Wins“ zusammen gestellt, die Sie dabei unterstützten, die Learnings für Sie in Ihre Stadt oder Kommune übertragbar zu machen.

Viele Spaß beim Lesen und Umsetzen!

Herausgeber:

Bergische Universität Wuppertal, Lehrstuhl für Technologien und Management der Digitalen Transformation

Bild Startseite: Colourbox, Bild Nr. 1175871

1. Einleitung

Mobilität, als Möglichkeit aber auch Fähigkeit zur Fortbewegung, ist eine der wichtigsten Voraussetzungen der gesellschaftlichen Teilhabe in funktional differenzierten Gesellschaften, in denen die wichtigsten Orte der alltäglichen Lebensführung in der Regel auch räumlich vom direkten Umfeld des Privaten getrennt sind. Mit zunehmendem Alter gewinnt Mobilität sogar an Bedeutung: Familienangehörige, wie die eigenen Kinder, Freunde oder Bekannte wohnen häufig nicht in der direkten Umgebung, beruflich bedingte Kontakte entfallen gänzlich, und mit steigendem Alter steigt das Risiko physischer Beeinträchtigungen, die eine Einschränkung der Mobilität zur Folge haben können. Neben dieser individuellen Ebene muss, gesellschaftlich betrachtet, auch die demographische Entwicklung mitgedacht werden: So ist davon auszugehen, dass das Gros des gesellschaftlichen Alterungseffektes durch das kommende Eintreten der Babyboomer-Generation in das Rentenalter in Deutschland noch bevorsteht. Der Anteil von Senior*innen über 67 Jahren liegt im Jahr 2021 bei 20 % der Gesamtbevölkerung; nach Hochrechnungen des Statistischen Bundesamtes (DESTATIS) ist ein kontinuierlicher Anstieg auf bis zu 28 % im Jahr 2060 zu erwarten (DESTATIS 2019). Damit ist Deutschland hinsichtlich der Altersstruktur der Bevölkerung eines der weltweit ältesten Länder. Senior*innen bilden nicht nur eine besonders vulnerable Gruppe bezüglich individueller Mobilitätsbedarfe und -fähigkeiten, sondern eine Gruppe, deren Mobilitätsfrage bedingt durch den demographischen Wandel in Zukunft weiter an Bedeutung gewinnt.

Angesichts der Digitalen Transformation und der unter dem Begriff Verkehrs- oder Mobilitätswende diskutierten Veränderungen, stellt sich die Frage, welche Effekte und Auswirkungen auf die Mobilität und somit auf die Partizipations- und Integrationsmöglichkeiten, sprich, der sozialen Teilhabe von Senior*innen zu erwarten sind. Die Betrachtung der gegenwärtigen Mobilitätsdiskurse die unter den Begriffen „Smart Mobility“ oder „Smart City“ geführt werden, weisen außerhalb vereinzelter, zielgruppenspezifischer Angebotskonzeptionen eine kategorische Unterrepräsentierung der Mobilität von Senior*innen im Kontext einer im Gegensatz zu landläufigen Meinungen auch in dieser Gruppe zunehmenden digitalen Technikverfügbarkeit und -kompetenz auf. Was fehlt, ist eine integrative Perspektive, die gesellschaftliche Transformationsprozesse der Digitalen Transformation, der demografischen Entwicklung und der Mobilitätswende mit dem individuellen Erleben und Handeln in Einklang denkt.

2. Technik, Mobilität und Alter(n)

Technologie, sprich die im Alltag verfügbare Technikausstattung, Techniknutzung und Technikkompetenz, ist neben physisch-körperlichen Faktoren ein wesentlicher Einflussfaktor auf die Mobilität im gehobenen und hohen Alter (Mollenkopf 2001: 12). Hier nahm lange Zeit das Auto eine zentrale Stellung ein. So hat die Mobilität von Senior*innen in Deutschland über den Verlauf der vergangenen Jahrzehnte stark zugenommen, was vor allem auf die zunehmende Verbreitung des PKWs, bzw. der Fähigkeit des Führens eines PKWs, zurückzuführen ist. Insbesondere der Anteil von Frauen mit einem Führerschein ist, bedingt durch die Errungenschaften von Emanzipationsbewegungen seit der Nachkriegszeit, enorm gestiegen. Während im Jahr 2002 noch 50% der Frauen über 65 Jahren in einem Haushalt ohne Auto lebten, waren es im Jahr 2017 nur noch 24 %; bei Männern sank der Anteil ebenfalls von 21 % im Jahr 2002 auf 11 % im Jahr 2017 (Kuhnimhof et al. 2019: 68 f.). Viele Haushalte mit Personen im Alter 65+ verfügen zunehmend über einen eigenen PKW. Diese Entwicklung wird durch einen Kohorteneffekt auch noch die nächsten Jahre prägen, doch was dann? Auf der subjektiven Ebene von Lebensälteren besteht nach wie vor ein enger Zusammenhang von Führerscheinbesitz und Mobilität im

Alter: Automobilität gilt in der Altersklasse 65+ praktisch synonym mit Mobilität und somit Teilhabe (vgl. ebd: 145). Die Gründe hierfür liegen in der über Jahrzehnte stattfindenden Verfestigung individueller Lebensgewohnheiten, die nicht zuletzt durch gesellschaftliche und politische Mobilitätsnormen – man denke an das Programm der „autogerechten Stadt“ – gewachsen und gefördert wurden. Zudem werden Mobilitätsmaßnahmen im Kontext der Digitalen Transformation nicht als ein positiver oder zumindest unbequemer Wandel der eigenen Mobilitätsgewohnheiten empfunden, wie es bei jüngeren Personen überwiegend der Fall ist, sondern, darauf verweisen Studienergebnisse zum Thema Zukunftsmobilität, als Gefahr für gesellschaftliche Teilhabe und Autonomie im Alter (vgl. Bitkom 2021).

Technikkompetenz im Kontext Mobilität bedeutet, aktuellen Trends folgend, immer weniger die Fähigkeit auch im gehobenen Alter einen PKW führen zu können, sondern mehr und mehr Anschluss an eine vernetzte, geteilte und digitale Infrastruktur zu finden, in der der motorisierte Individualverkehr (MIV) angesichts des wahrgenommenen Platzmangels in urbanen Ballungsräumen und einer drohenden Klimakrise immer weniger Platz einnehmen soll. Neue Technologien wie etwa On-Demand-Services, autonome Kleinbusse oder E-Bikes und Pedelecs bieten zumindest auf dem Papier enormes Potenzial für die Erhaltung gesellschaftlicher Teilhabe bis ins hohe Alter. Eine Nutzungsbedingung ist jedoch der Zugang zu diesen Angeboten, der zumeist durch die Anwendung digitaler und internetbasierter Geräte wie Smartphones gesteuert wird. Dies gilt nicht nur für neuartige Angebote, sondern beispielsweise auch für die Nutzung von Bussen und Bahnen, da auch der öffentliche Nahverkehr zunehmend auf digitale Fahrtenbücher und Ticketkäufe setzt. Ein Grund, dass es sich hierbei um eine Zugangsbarriere handelt, besteht darin, dass die sogenannte Digitale Spaltung, also die ungleiche Verteilung von Nutzungsmöglichkeiten von Informations- und Kommunikationstechnologien (IKT) nach sozialen Merkmalen wie Alter und Geschlecht aber auch ökonomischem Kapital, nach wie vor besteht und weiterhin, entgegen gängiger Annahmen, auch in naher Zukunft eher zu- als abnehmen wird. Dies gilt, obwohl die Internetnutzung beispielsweise in allen Gruppen ansteigt (vgl. Kolland et al. 2019: 8f.). Die Alters- und Technikforschung erklärt dieses Phänomen mit in immer kürzeren Zeitabständen stattfindenden technologischen Innovationszyklen: Die Welt verändert sich und das immer schneller. Ein weiterer erklärender Effekt liegt darin, dass die Erwerbsarbeit eine Sozialisationsinstanz für neue Technologien ist. Durch den Austritt aus der Haupterwerbsphase in die Rente oder Pension sind Lebensältere von dem Ort abgeschnitten, an dem der Umgang mit neuen Technologien in der mittleren Lebensphase erlernt wird. Es fehlt der tägliche Umgang mit Personen jüngeren Alters, aber auch die Notwendigkeit sich mit unbekanntem Anwendungen auseinanderzusetzen. Allerdings handelt es sich bei der Altersgruppe 65+ keinesfalls um eine homogene Masse. Auch die Techniknutzung und -verfügbarkeit unterscheidet sich mitunter stark. Im Kontext Mobilität ist dies beispielhaft an der Verbreitung von E-Bikes in dieser Altersgruppe zu erkennen: So waren es in den Niederlanden gerade Lebensältere, die diese Mobilitätstechnologie als erste in signifikanter Zahl angenommen haben, was sich mit Beobachtungen in Deutschland deckt.

Insgesamt folgt die Verteilung von Technikakzeptanz und -Verfügbarkeit weiterhin einem altbekannten Muster: Bei älteren Menschen ist die Nutzungshäufigkeit und Technikkompetenz niedriger als bei jüngeren Altersgruppen. Damit sind gesellschaftliche Teilhabe und Autonomie im Alter gefährdet. Jedoch hat sich die Altersgruppe im Vergleich zu früheren Betrachtungen weiter ausdifferenziert und ist heterogener geworden. Weiterhin deutet sich mit der zunehmenden Verbreitung digitaler Angebote in nahezu allen Lebensbereichen eine neue Dynamik an, die eine Aktualisierung des statischen Modells erforderlich macht. Es hat sich der Blickwinkel durchgesetzt, dass sich auch in gehobenem Lebensalter Nutzungsgewohnheiten verändern können, wie die nachfolgenden Ergebnisse eigener Erhebungen zeigen.

3. Methodik

Ausgangspunkt für die qualitative Untersuchungen bildete eine quantitative Umfrage im Rahmen des Projektes im Bergischen Städtedreieck. In der Altersgruppe 65+ gaben, weitestgehend kongruent zur gegenwärtigen Forschungsliteratur, wesentlich mehr Personen an, das Auto zu nutzen, als unter Jüngeren. Transportmittel wie das Fahrrad werden eher als Selbstzweck denn als alternatives Fortbewegungsmittel im Alltag genutzt. Zudem ist der Begriff der „Smart Mobility“ in weitgehend unbekannt. Bei standardisierten Befragungen bleiben jedoch die individuellen Hintergründe, Begründungen und Motivationen von Senior*innen, die ihre außerhäusliche Mobilität beeinflussen, weitestgehend im Dunkeln. Um ein möglichst detailliertes und aktualisiertes Bild gegenwärtiger Techniknutzung, -akzeptanz, -kompetenz und -verfügbarkeit von Senior*innen im Kontext Mobilität zu erhalten, wurde für die Folgerhebung ein ergänzendes, qualitatives Forschungsdesign gewählt. Ziel war es, individuell-lebensgeschichtliche Hintergründe, subjektive Einschätzungen individueller Mobilitätsmuster und gesellschaftlicher Strukturen sowie technischer Entwicklungen aus der Eigenperspektive von Senior*innen verstehend zu rekonstruieren. Hierzu wurden im Sommer und Herbst 2021 insgesamt zehn leitfadengestützte Interviews geführt, davon fünf Expert*inneninterviews und fünf nachgelagerte Fallstudieninterviews mit Senior*innen.

4. Forschungsdesign

Das Erhebungs- und Auswertungsdesign folgte dem Prinzip der Grounded Theory. Bei der Grounded Theory handelt es sich um einen Forschungsstil der qualitativen Sozialforschung, der einem zirkulär angelegten Design folgt (siehe Abb. 1).

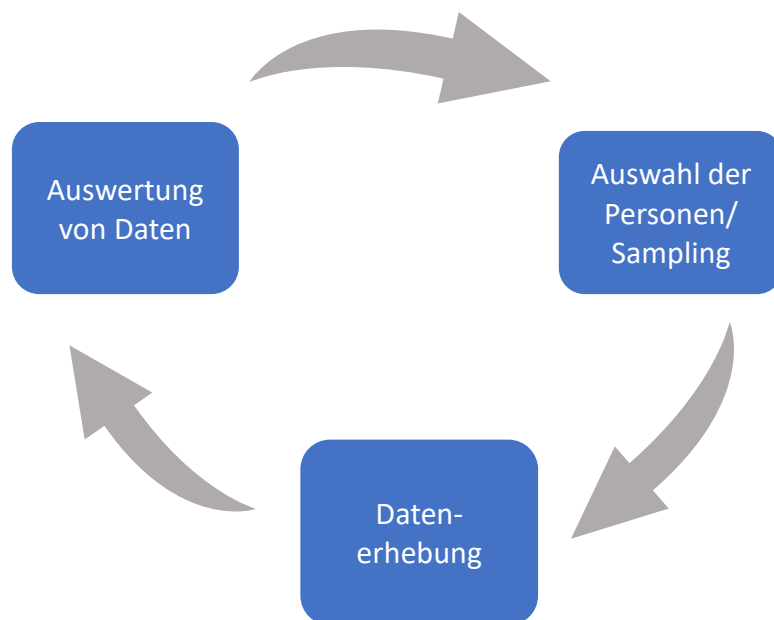


Abb. 1: Grounded Theory als zirkulärer Prozess. Eigene Darstellung.

Da der Fokus der Erhebung auf der integrierten Betrachtung von Mobilität, Technik und individueller Lebensführung lag, wurden die Expert*innen aus den Bereichen Quartiersentwicklung, Erwachsenenbildung und Senior*innenarbeit ausgewählt, womit alle drei relevanten Teilbereiche des Untersuchungsgegenstandes abgedeckt wurden. Nach der initialen Erhebungs- und Auswertungsphase der ersten drei Expert*inneninterviews erfolgte die nachfolgende Selektion weiterer Expert*innen und der Fallstudienteilnehmer*innen auf der Basis erster, respektive darauffolgender, Untersuchungsergebnisse. Bei den Fallstudieninterviews sind Alter, Geschlecht und beruflicher Hintergrund als sekundäre Merkmale berücksichtigt. Dabei wurden Senior*innen vom frühen Renteneintrittsalter – die Jüngste Teilnehmende war 69 Jahre alt – bis 81 Jahren befragt.

5. Technik, Mobilität und Alter(n) in der Digitalen Transformation

Die Ergebnisse der qualitativen Interviews decken sich in ihren grundlegenden Mustern mit der aktuellen Forschungsliteratur: Zum einen ist nach wie vor eine digitale Spaltung nach Alter und Geschlecht erkennbar, zum anderen zeigte sich die Heterogenität der Altersgruppe deutlich. Die Mobilität im Alter ist entscheidend geprägt von der individuellen Biographie und ihrer Einbettung in historische und gegenwärtige gesellschaftliche Konstellationen. Selbiges gilt im Kontext der Techniknutzung, -kompetenz und -akzeptanz. Es kommen vor allem diejenigen Senior*innen mit sich verändernden gesellschaftlichen und technologischen Bedingungen zurecht, die sich selbst im Vergleich zu Altersgenoss*innen als eher technikaffin bezeichnen und in vorangegangenen Lebensphasen häufige Berührungspunkte mit neuen Technologien oder generell neuen sich häufiger verändernden Lebensumständen hatten. Allerdings deuten die Ergebnisse darauf hin, dass die Anpassung an einen sich verändernde Welt und die Nutzung digitaler Technologien auch in ursprünglich eher technikfernen Kreisen zunehmend als Notwendigkeit wahrgenommen wird. Handlungsstrategien, die Menschen in höherem Alter einsetzen, um trotz nachlassender physisch-körperlicher Fähigkeiten erfolgreich zu handeln, also um zum Beispiel weiterhin Mobil zu sein und an der Gesellschaft teilzuhaben, basieren bei einigen der Befragten zunehmend auch auf den neuen digitalen Möglichkeiten. Insbesondere die Coronapandemie und die damit einhergehenden (physischen) Kontaktbeschränkungen lassen sich als Katalysator dieser Entwicklung betrachten.

5.1 Praktischer Nutzen und mythischer Charakter digitaler Technologien

Ein wesentlicher Faktor, warum gerade Personen höheren Lebensalters digitale und internetbasierte Technologien weniger häufiger in ihren Alltag integrieren als Jüngere, liegt darin, dass kein direkter und praktischer Nutzen entweder in den jeweiligen Anwendungen erkennbar ist oder aber ein möglicher Mehrwert im Vergleich zu zuvor bestehenden Angeboten nicht erkannt wird, obwohl die Technik selbst durchaus materiell im Haushalt verfügbar sein kann. Beispielsweise erscheint Lebensälteren fraglich, welchen Nutzen Online-Banking hat, wenn etwa Überweisungen auch vor Ort getätigt werden können oder warum ÖPNV-Tickets in einer smarten App gebucht werden sollen, wenn diese sich auch am Automaten, beim Busfahrer oder Schalter kaufen lassen, um zwei in unseren Interviews wiederkehrend genannte Beispiele anzuführen. Hinzu kommt ein breites Bündel an Technikbarrieren, darunter eine gewisse Scheu und Stresserfahrung im Umgang mit Neuem. Internetbasierte Anwendungen oder allgemein digitale Technologien sind für einige nicht nur neu im Sinne einer Evolution von etwas bereits Bekanntem, wie bei einem moderneren PKW o.ä., sondern gar neuartig und ungewohnt.

Technologien, wie etwa das Smartphone, kann somit einen mit Ängsten und Sorgen behafteten mythischen Charakter besitzen und dies in zweierlei Hinsicht: Zum einen verschleiert eine Aura des Unbekannten den konkreten Nutzen den bestimmte Anwendungen für Lebensältere haben könnten und somit auch deren Zugänglichkeit. Ist zum anderen die Zugangsschwelle einmal überschritten, eröffnet sich ein zuvor unbekannter Möglichkeitsraum. Besonders eindringlich wurde dies von einer Expert*in aus der Quartiersentwicklung berichtet: Eine Seniorin beschrieb den Austausch über das Videokonferenztool Zoom während der Kontaktbeschränkungen in der Corona-Pandemie überschwänglich positiv als „unglaublich“ und als „Reise in eine andere Welt.“ Digitale Bildungsarbeit, dabei sind sich die Expert*innen einig, muss am konkreten Nutzen der Technologien im individuellen Leben der Senior*innen ansetzen. Es gilt die Erfahrung zu machen, dass Technik nicht wegen der Technik da ist, sondern ein konkretes Hilfsmittel zum Erreichen konkreter Ziele.

5.2 Smart Mobility als Privileg

Ein wesentlicher Faktor für die ungleiche Verteilung von Nutzungsmöglichkeiten von IKT aber auch Mobilitätschancen im allgemein ist das verfügbare ökonomische Kapital. Ein gängiges Beispiel ist die Verfügbarkeit über einen eigenen PKW in höherem Lebensalter. Dies scheint sich jedoch in der Smart Mobility fortzusetzen, womit die Potenziale neuer Mobilitätsformen für Personen höheren Alters nur Privilegierten zugänglich sind. Das Problem lässt sich auf mehreren Ebenen beobachten: Wie eine Seniorin im Kontext Senior*innenfreizeit in einem besonders eingängigen Beispiel berichtete, hat die Verfügbarkeit von E-Bikes zu einer Verwerfung und letztlich Auflösung einer Fahrradgruppe geführt. Einige der Teilnehmenden haben sich E-Bikes angeschafft, andere wiederum konnten sich diese nicht leisten. Aufgrund unterschiedlicher Geschwindigkeiten machte eine gemeinsame Tour, der Befragten zufolge, keinen Sinn mehr. Beim Thema On-Demand-Services, der zum gegenwärtigen Zeitpunkt aus gesetzlichen Gründen teurer angeboten werden muss als das bestehende Angebot der Daseinsvorsorge über den ÖPNV, zeigte sich ein ähnliches Bild. Die Idee eines flexiblen Mobilitätsangebotes, das Menschen sicher und stressfrei von Tür zu Tür befördert, stieß bei den Befragten jedoch auf großes Interesse. Teilweise war das Angebot der im Rahmen des Projektes implementierten „WSW-Cabs“ bereits bekannt. Aufgrund der Kosten sahen jedoch weder die Expert*innen noch die Senior*innen hierin eine wirkliche Alternative für das Gros der Lebensälteren. Entscheidender und der Smart Mobility vorgelagert, ist jedoch das Problem der Verfügbarkeit digitaler Endgeräte sowie die Kompetenz damit umzugehen. Die Nutzung von Smartphones beispielsweise ist die Grundvoraussetzung vieler heute bereits implementierter und innovativer Mobilitätsangebote. Zwar sind diese in der Altersgruppe 65+ weiter verbreitet als noch vor einigen Jahren, jedoch mangelt es bei einigen noch immer an der Technikkompetenz, die Potenziale voll auszunutzen. Aufgrund mangelnder lebensbiographisch begründeter Vertrautheit mit der Technologie muss jede Anwendung, jede App erschlossen und gelernt werden. Wie eine Expert*in aus dem Bereich der Erwachsenenbildung berichtete, scheiterte es oftmals schon daran, eine App überhaupt herunterzuladen und installieren zu können. Kostenpflichtige Bildungsangebote in der institutionalisierten Erwachsenenbildung können sich trotz Ermäßigung für Personen in Grundsicherung nicht alle leisten. Es werden nur Personen erreicht, die „einigermaßen Geld haben“ und Familienangehörige stehen als alternatives Bildungsangebot nicht immer zur Verfügung. Ein weiterer Aspekt, der in diesem Kontext zu beachten ist, ist die ungleiche Verteilung von Nutzungsmöglichkeiten nach Geschlecht: Männer, die besonders in der älteren Generation die erwerbstätigen Personen in einem Haushalt waren, können sich nicht nur externe Bildungsangebote leisten, sondern verfügen damit einhergehend über einen höheren formalen Bildungsstand und Technikkompetenzen aus der

Erwerbsarbeitsphase. In einem Wort: Gut situierte Personen sind hinsichtlich Teilhabe an und mit der Zukunftsmobilität besser aufgestellt.

Gleichzeitig wird die Notwendigkeit sich an eine zunehmend digitalisierte Welt anzupassen nicht nur faktisch größer, sondern diese Notwendigkeit wird auch als solche erkannt. Der Wegfall eines gebündelten Fahrtenbuches beim regionalen ÖPNV-Anbieter lässt sich als besonders paradigmatisches Beispiel anführen: So wurde, den Aussagen einer Seniorin folgend, in ihrem Bekanntenkreis als ein realer Verlust wahrgenommen, der über gegenseitige Hilfestellungen und Austausch über den Messenger Dienst WhatsApp kompensiert wurde. Interessanterweise wurde auch hier auf bereits Bekanntes, den Messenger Dienst, zurückgegriffen, anstatt die digitale App des ÖPNV-Anbieters zu erschließen. Eine sich verändernde Nachfrage im Bereich digitaler Erwachsenenbildung sowie Aussagen in den Fallstudieninterviews unterstützen die Hypothese einer steigenden Wahrnehmung einer Anpassungsnotwendigkeit auf Seiten der Senior*innen: Seit längerem schon ist Anwendungswissen im Bereich gängiger internetbasierter Anwendungen wie Online-Banking und Ebay, dafür weniger Hintergrundwissen zur Funktionalität eines Computers gefragt.

5.3 Corona als Katalysator: Von aufgestoßenen Türen

Die Corona-Pandemie insbesondere die Kontaktbeschränkungen müssen hinsichtlich der Dynamik einer wahrgenommenen Notwendigkeit sich an eine digital transformierte Welt anzupassen, als Katalysator betrachtet werden. Wie unsere Daten verdeutlichen, ist der Kontakt zu Familie und Freunden ein wesentlicher Motivator sich mit digitalen Anwendungen auseinanderzusetzen. Das betrifft etwa den Kontakt zu Familienmitgliedern wie etwa den eigenen Kindern. Neben der reinen Notwendigkeit des Schritt- und Kontakthaltens, dem Zwang, gesellt sich ein emotionaler Motivator: Ein Bedürfnis nach sozialer Nähe. Innerhalb der Quartiersarbeit und der Erwachsenenbildung hat die Coronapandemie zu einem Digitalisierungsschub über Nacht geführt. In der institutionellen Erwachsenenbildung etwa wurden während der Kontaktbeschränkungen Angebote auf Videokonferenzen umgestellt: Wer teilnehmen wollte, musste sich zwangsläufig mit der Technologie auseinandersetzen – dies wurde mitunter durch hohen Ressourceneinsatz der Pädagog*innen gefördert. In der Quartiersarbeit war die Nachfrage nach Anwendung und Anwendungskompetenzen digitaler Technologien zuvor, insbesondere in der unmittelbaren Arbeit „verschwindend gering bis kaum ein Thema“, was sich durch Corona geändert hat, wie eine Expert*in berichtete. Auch hier war das Engagement von Projektverantwortlichen und Betreuer*innen gefragt, die mit Anleitungen und Beratungsangeboten versucht haben, Lebensältere zu erreichen und über digitale Medien weiterhin teilhaben zu lassen. Zwar konnten nicht alle erreicht werden, aber die Rückmeldungen gestalteten sich durchaus positiv, obwohl „Zoom-Meetings persönliche Kontakte nicht ersetzen“. Entscheidend erscheint allerdings ein Nebeneffekt dieses Digitalisierungsschubes: Eine Senior*in aus dem kreativ-pädagogischen Bereich hat dies metaphorisch mit einer „aufgestoßenen Tür“ verglichen. Die Überwindung von Technikbarrieren auf Seiten der Senior*innen zunächst aus Notwendigkeit hat in ihrem Umkreis zu einer Art Verselbständigung geführt, wodurch auch vermehrt Informationsangebote im Internet und Kreativpotenziale digitaler Anwendungen selbstständig erschlossen und sich darüber ausgetauscht wurde. Gleichzeitig deuten unsere Daten darauf hin, dass auch die institutionelle Seite eine gestiegene Notwendigkeit in der digitalen Bildung von Lebensälteren etwa in der Quartiersarbeit oder in Betreuungseinrichtungen sieht. Corona habe verdeutlicht, es bedarf einer zukunftsfähigen und nachhaltigen „Krisenresilienz“. Ob ein gesellschaftliches Umdenken im Sinne eines gesteigerten Problembewusstseins mit den Erfahrungen aus der Corona-Krise einsetzt, muss noch untersucht werden. Allerdings verband eine befragte Expert*in aus der Quartiersarbeit damit die Hoffnung. ein regionales Digitalisierungsprojekt mit Eins-zu-Eins

Schulungen für Lebensältere umsetzen und finanzieren zu können. Ein Umdenken innerhalb der Institutionen besteht bereits seit einigen Jahren; Ideen und Projekte gibt es in diesem Bereich, was häufig fehlt, ist das Problembewusstsein, öffentliches Interesse und damit einhergehende Finanzierungsmöglichkeiten.

5.4 Mobilitätswende: Es besteht (Rede-)Bedarf

Eine hohe Teilnahmebereitschaft nach unserem Aufruf sowie die Erfahrungen aus den Interviews zeigen, es besteht ein großes Interesse am Themenbereich Mobilität im Allgemeinen und Smart Mobility im speziellen, etwa an dem regionalen On-Demand-Angebot, das den meisten unserer Interviewpartner*innen bereits bekannt war, auch wenn es niemand bisher persönlich nutzte. Dennoch verbanden die Befragten einige konkrete Vorstellungen mit neuen Mobilitätsangeboten. So wirkten auch in der Theorie Smart Mobility Angebote wie autonome Kleinbusse oder On-Demand-Services auf die befragten Senior*innen attraktiv, vor allem in den Kontext eines individuellen Nutzens gestellt. Ein häufig genanntes Schlagwort in unseren Interviews zur Idealen Mobilitätsform im Alter ist die Barrierefreiheit. Gemeint ist in diesem Kontext sowohl die physische Barrierefreiheit, etwa das Einsteigen in ein Fahrzeug, was im bestehenden ÖPNV durchaus als ein Problem wahrgenommen wird, aber auch die Bedienbarkeit, also der Akt des Erlangens einer Auskunft und des Buchens einer Fahrt. Hier werden vor allem die Betreiber in der Pflicht gesehen, Angebote entsprechend zu. Ein weiterer positiver Aspekt, der in den neuen Mobilitätsangeboten gesehen wurde, ist die Möglichkeit einer Direktverbindung ohne Umstiege, da diese häufig als Stress erfahren werden. Flexible Haltestellen aber insbesondere Door2Door-Konzepte wurden von den Befragten besonders positiv hervorgehoben. Unabhängig der jeweiligen Ausgestaltung eines idealen Mobilitätsangebotes für Lebensältere erscheint die Motivation interessant: Es sind vor allem individuelle und nicht kollektive Bedürfnisse, die bei der unmittelbaren Mobilitätswahl als auch der Vorstellung einer idealen Zukunftsmobilität unter den befragten Lebensälteren eine Rolle spielen. So ist das Thema Nachhaltigkeit als ein großer Motivator des politischen Konzeptes der Mobilitätswende zwar bekannt, sei es etwa durch die eigenen Kinder oder den öffentlichen Diskurs, nimmt jedoch kaum eine relevante Stellung im Kontext des eigenen Mobilitätsverhaltens ein.

6. Quick Wins für Mobilitätsmacher*innen

Digitale Technologien als Selbstermächtigung

Digitale Technologien sind nahezu allen gesellschaftlichen Lebensbereichen allgegenwärtig, ob in der Mobilität, beim Einkauf, Arztbesuch oder in der Alltagskommunikation mit Freunden und Verwandten. Diese Einbettung digitaler Technologien auch in den Lebensalltag von Senior*innen wird im gegenwärtigen Diskurs um eine neue Mobilität nur unzureichend reflektiert. Es ist längst nicht mehr der Fall, dass im Alltag Lebensälterer keine Berührungspunkte zu digitalen Informations- und Kommunikationstechnologien bestehen. Entscheidend sind neben individuellen Ressourcen und Fähigkeiten, die individuellen und soziokulturellen Bewertungsmuster, die sich durch öffentliche Diskurse um Alter(n) und Technik sowie die vielen individuellen Berührungspunkte mit digitalen Technologien formen. Diese Bewertungen können sich in einer Ablehnung oder Zustimmung ausdrücken und beeinflussen Interesse und Lernbereitschaft bis hin zur Nutzung und Kompetenz. Statt eines Exklusionsdiskurses, in dem Lebensältere als Unbeholfen im Umgang mit neuen Technologien gerahmt werden, wie es auch in der

Befragung von Lebensälteren hinsichtlich eher technikferner Altersgenoss*innen selbst geäußert wurde, gilt es digitale Technologien als Mittel der Selbstermächtigung und Autonomie hervorzuheben.

Integration statt zielgruppenspezifischer Angebote

Seit einigen Jahren zeigt sich ein Entwicklungstrend, die stark wachsende ältere Bevölkerung als Konsument*innen digitaler Informations- und Kommunikationstechnologien, durch zielgruppenspezifische Angebote anzusprechen (vgl. Kolland et al. 2019: 2). Dass sich diese bisher nicht durchsetzen liegt mitunter an der gesellschaftlichen Perspektive auf Alter(n) und Technik, in der hohes Lebensalter und Technikkompetenz Antonyme bilden. Wie muss also ein seniorengerechtes Mobilitätsangebot aussehen? In etwa so, wie für alle anderen Altersgruppen auch: Sicher, barrierefrei und flexibel. Die Interviews haben gezeigt, dass beispielsweise ein On-Demand-Service hinsichtlich individueller Bedürfnisse wie etwa Barrierefreiheit gerecht werden kann, gleichzeitig aber nicht als „Krankentransport“ gesehen wird, was einige der Senior*innen als wichtiges Anliegen äußerten. Ähnlich äußerte sich eine Expertin aus dem Bereich der institutionellen Erwachsenenbildung: Senior*innenspezifische Angebote werden dort besser angenommen, wenn sie sich nicht nach außen explizit an Lebensältere richten und dabei, wenn auch nur implizit, hohes Lebensalter mit mangelnder Kompetenz gleichsetzen. Um etwa bestimmte Mobilitätsangebote wie einen On-Demand-Service auch in der Altersgruppe zu etablieren, sind Schulungs- oder Kennenlernangebote denkbar, die sich an eine möglichst große Zielgruppe richten. Zumindest im Rahmen dieser Befragung wurde dahingehend häufig ein grundlegendes Interesse geäußert.

Aus den Erfahrungen in der Coronapandemie lernen

Wenn auch die Coronapandemie im Rahmen der Agenda Mobilitätswende ein Rückschritt bedeutete, lassen sich doch einige der gemachten Erfahrungen positiv aufgreifen. So hat im Modal Split, also der Verteilung des Marktanteiles der Verkehrsangebote untereinander, das Auto erneut eine Hochkonjunktur erlebt, jedoch hat sich ebenso gezeigt, dass Verkehr zum einen zu vermeiden ist, als auch, dass Mobilitätsinnovationen wie auch Digitalisierungsprozesse schnell und unkompliziert umzusetzen sind, wenn es sein muss. Inwiefern die Kontaktbeschränkungen zu einer Zunahme von Digitalkompetenzen in der Altersgruppe 65+ beigetragen hat, werden zukünftige Erhebungen wie der Digitalindex feststellen müssen. Klar ist jedoch, dass bei den Interviewten, die positive Erfahrungen gemacht haben, eine Form der Selbstermächtigung eingesetzt und zu einer Verselbstständigung im Umgang mit digitalen Technologien sowie Lernbereitschaft geführt hat. Mobilitätsmacher*innen stehen vor der Aufgabe, diese Prozesse zu verstetigen. Sei es durch mehr Mut bei der Planung und Umsetzung innovativer Mobilitätsangebote, etwa als zeitlich begrenzten Straßenraumexperimente, oder durch die aktive Einbindung von Personengruppen, die zuvor nicht als Zielgruppe serviceorientierter und technologiebasierter Innovationen betrachtet wurden.

7. Literatur

Bitkom (2021): Mehrheit möchte autonome Busse nutzen. (URL: <https://www.bitkom.org/Presse/Presseinformation/Mehrheit-moechte-autonome-Busse-nutzen> // zuletzt abgerufen am 05.03.2021)

DESTATIS (2019): 14. Koordinierte Bevölkerungsvorausberechnung für Deutschland. (URL: <https://service.destatis.de/bevoelkerungspyramide/index.html#!y=2021> // zuletzt abgerufen am 29.10.2021).

Kolland, F.; Wanka, A.; Gallistl, V. (2019): Technik und Alter – Digitalisierung und die Ko-Konstitution von Alter(n) und Technologien. In: Klaus R. Schroeter, Claudia Vogel und Harald Künemund (Hg.): Handbuch Soziologie des Alter(n)s. Wiesbaden: Springer Fachmedien Wiesbaden, S. 1–19.

Mollenkopf, H. & Flaschenträger, P. (2001): Erhaltung von Mobilität im Alter. W. Kohlhammer, Stuttgart.

Nobis, C., Kuhnimhof, T., Follmer, R. & Bäumer, M. (2019): Mobilität in Deutschland. Zeitreihenbericht 2002-2008-2017. Studie von infas, DLR, IVT und infas 360 im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur. Bonn, Berlin.