

# Die veränderte Mobilität

Junge und Alte wollen beweglich sein – verstehen aber Unterschiedliches darunter

**Mobil immer und überall? Kein erstrebenswertes Ziel für die jüngere Generation, sagt der Mobilitätsforscher Joachim Scheiner. Während junge Erwachsene gerne auf das Auto verzichten, spielt es für die ältere Generation eine Schlüsselrolle. Allerdings verändert sich das Verständnis von Mobilität sehr grundlegend.**

VON SARA SUNDERMANN

**Bremen.** „Die Führerschein-Generation rückt ins Rentenalter vor“, sagt Joachim Scheiner, Mobilitätsforscher an der Technischen Universität Dortmund. Er analysiert, wie sich die Mobilität der neuen Senioren und der jungen Erwachsenen unterscheidet. Die Nachkriegskinder, die jetzt allmählich in Rente gehen, seien sehr mobil aufgewachsen und auch weiterhin im Alltag viel unterwegs – meist mit dem eigenen Auto. In der jüngeren Generation dagegen nehme die Mobilität sogar ab. Vor allem unter jungen Erwachsenen lasse sich eine Abkehr vom Auto und ein Rückgang der täglich gefahrenen Kilometer feststellen. Viele junge Leute strebten kürzere Wege an und kombinierten das mit häufigen, als selbstverständlich erlebten Fernreisen.

Es scheint, als sei dieses Modell von Mobilität in Bremen besonders verbreitet. Im räumlich kompakten Stadtstaat sind die Wege ohnehin kurz. Der Flugverkehr ist trotz Einbrüchen in den vergangenen zehn Jahren insgesamt gewachsen. 2002 stiegen laut statistischem Bundesamt 1,6 Millionen Passagiere in Bremen ein und aus. 2012 waren es 2,4 Millionen – ein Zuwachs von 50 Prozent. Vom beschaulichen Bremer Stadtgebiet gelangt man in anderthalb Stunden nach Hamburg oder Hannover, im Flieger

geht es in derselben Zeit nach London, Palma oder Paris. „Es ist schon genial, dass man mit der Straßenbahn direkt beim Terminal vorfahren kann“, sagt der Kulturwissenschaftler Matthias Berg, der an der Bremer Uni zu Mobilität und Mediennutzung forscht. „Es gilt ja sowieso die magische Zwanzig-Minuten-Regel in Bremen: Fast egal wohin, fast egal, ob mit dem Fahrrad, der Straßenbahn oder zu Fuß, in Bremen sind unglaublich viele Orte gefühlte zwanzig Minuten voneinander entfernt.“

Und so besitzen viele junge Leute kein Auto mehr. Das durchschnittliche Anschaffungsalter für den Erstwagen steigt seit Jah-

„Der postmoderne Wandel macht uns virtuell mobil.“

Kulturwissenschaftler Matthias Berg

ren, sagt Torsten Rabold vom Carsharing-Anbieter Cambio in Bremen. „Je jünger unsere Kunden sind, desto wahrscheinlicher ist, dass sie eine Jahreskarte für den öffentlichen Nahverkehr haben – bei unseren 18- bis 30-jährigen Kunden sind es fast 60 Prozent.“ Auch BSAG-Sprecher Jürgen Lemmermann bestätigt, dass jüngere Fahrgäste häufiger auf Jahres- oder Monatsickets setzen, während ältere sporadischer Bus und Bahn fahren. „Wir beobachten, dass die jüngere Generation Mobilität anders definiert, und stellen uns darauf ein.“

Hinzu kommt die weltumspannende Nutzung sozialer Netzwerke: Internetnutzung

und Interkontinentalflüge verbinden sich, sagt Scheiner. Das Handy habe das Auto als Statussymbol abgelöst, es werde als Mittel der Mobilität erlebt. Das Verständnis von Bewegung ist im Wandel: Mobil ist nicht mehr nur, wer seinen Körper fortbewegt, sondern auch, wer über weite Distanzen kommuniziert. Mobil ist heute auch, wer zu Hause auf dem Sofa liegt, solange er dabei über sein Smartphone mit Freunden in Sydney kommuniziert. „Wir erleben einen Mobilitätswandel in zwei Phasen“, sagt Berg. „Der industrielle Wandel hat uns mit Autos, Zügen und Flugzeugen ausgestattet, die unseren Körper rasch von einem Ort zum anderen transportieren. Der postmoderne Wandel macht uns virtuell mobil und bringt die Kommunikation in Bewegung.“ Die Prozesse seien eng verbunden.

Berg hat Interviews mit Menschen zwischen 20 und 35 Jahren geführt, die im Alltag viel unterwegs sind, ob als Berufspendler, Monteure oder durch ihre Fernbeziehung. Er hat sie zu ihrer Nutzung mobiler Medien wie Facebook oder Skype befragt. Ihre extreme Mobilität erlebten die meisten Befragten als vorübergehende Lebensphase. Eine Phase, die von vielen als anstrengend erlebt werde, sagt Berg. Danach strebten die meisten Sesshaftigkeit an. „Die Mobilität nimmt nicht grenzenlos zu“, betont er. „Wir sind nicht ständig und immer exzessiver unterwegs.“ Die Zeit, die man im Schnitt pro Tag unterwegs sei, bleibe seit Jahren etwa gleich, nur dass in dieser Zeit immer größere Distanzen bewältigt werden könnten. Eine Stunde neunzehn Minuten ist der Durchschnittsdeutsche täglich unterwegs, folgt man der aktuellsten Mobilitätsstudie. In dieser Zeit legt er heute im Schnitt 39 Kilometer zurück.