

informationsdienst

alter & forschung

Berichte zum demografischen Wandel

Neue Altersarmut? ●

Niedriglohnjobs, langzeitarbeitslos - das Risiko für viele Menschen wächst 3

☞ Abgesehen davon, dass vor allem diejenigen einmal ausführlicher zu Wort kommen sollten, die sich in der ausklingenden parlamentarischen Sommerpause in den Schlagzeilen um Altersarbeit und Zuschussrente wiederfanden: Die Gründe dafür, warum Menschen im Rentenalter (weiter) arbeiten gehen, sind vielschichtig, im positiven wie im negativen Sinn. Dass in diesem Kontext das Thema Altersarmut unbedingt mit auf die politische Agenda gehört, ergibt sich schon allein daraus, dass die klassische, stabile Erwerbsbiografie mit 40 Beitragsjahren längst nicht mehr der Normalfall ist. Bei gleichzeitig sinkendem Rentenniveau wird sich das in 15, 20 Jahren bei vielen Alters-einkommen massiv bemerkbar machen. Schätzungsweise sieben bis acht Millionen Menschen in zum Teil prekären Beschäftigungsverhältnissen, die als Niedrigverdiener kaum zusätzliche Altersvorsorge treffen können, und über zweieinhalb Millionen langzeitarbeitslose Alg-II-Bezieher, für die mittlerweile überhaupt keine Beiträge mehr entrichtet werden - da sind Rentenpolitik und Arbeitsmarktpolitik gleichermaßen gefragt.

Im Straßenverkehr ●

Die Mobilitätsbiografien der älteren Menschen verändern sich 9

☞ Mit der demografischen Entwicklung steigt auch die Zahl der älteren Autofahrerinnen und Autofahrer an. Und für die Nachkriegsgenerationen, die mit dem Auto groß geworden sind und derzeit in die Altersbevölkerung hineinwachsen, bedeutet diese Mobilität ein Stück Lebensqualität, das sie nicht missen möchten. Zumal das Mobilsein oft genug eine schlichte Notwendigkeit darstellt, weil städtische Infrastrukturpolitik vielerorts dafür gesorgt hat, dass sich die Einkaufsmöglichkeiten selbst für den täglichen Bedarf zunehmend auf die „grüne Wiese“ verlagerten. Mehr 65-Jährige und Ältere per Pkw im Straßenverkehr - ist diese Entwicklung mit einer erhöhten Gefährdung verbunden, was Forderungen nach einer Altersgrenze für den Führerscheinbesitz ja unterstellen? Nein, denn die Unfälle, die ältere Autofahrer verursachen, konzentrieren sich auf ein enges Spektrum: auf Fehler bei der Vorfahrt, beim Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren sowie beim Ein- und Ausparken. Gerade hier könnten Assistenzsysteme helfen - deren Akzeptanz allerdings erst dann steigen dürfte, wenn stärker berücksichtigt wird, dass es nicht nur verschiedene Altersgruppen, sondern vor allem unterschiedliche Technikgenerationen gibt.

Kurz berichtet ●

Innovationsstrukturen: Hochschullandschaft, demografischer Wandel und regionale Entwicklungspolitik 20