

Das Auto zieht noch immer mehr als die Tram

Autohersteller können aufatmen: Denn das Auto hat bei Jugendlichen immer noch das beste Image unter allen Verkehrsmitteln. Wissenschaftler versuchen zu ergründen, warum das so ist.

Markus Böhm

Führerschein und Auto sind für Jugendliche nicht mehr attraktiv: Das ist der Tenor zahlreicher einschlägiger Studien und Umfragen zum Thema „Jugend und Mobilität“. So fanden Forscher der Universität Michigan kürzlich heraus, dass, neben den USA, auch in anderen Ländern der Anteil an jungen Leuten mit Führerschein sinkt, darunter Schweden, Norwegen, Großbritannien, Kanada, Japan, Südkorea und auch unser als autoaffin geltender Nachbar Deutschland.

Aussagen nicht bestätigt

Jugend ohne Auto also? „Das haben wir so oder so ähnlich schon auf zahlreichen Tagungen gehört“, seufzt René Zimmer, Umweltsociologe am Unabhängigen Institut für Umweltfragen (UfU) in Berlin, „doch so sehr wir uns als grün angehauchtes Institut darüber freuen würden – wir konnten diese Aussage nicht verifizieren.“ Er und seine Kollegen führten 2010/2011 Tiefeninterviews mit Jugendlichen zu deren Mobilitätsalltag durch, zunächst in Berlin und dann im ländlichen Raum.

„Es zeigte sich, dass Jugendliche in der Stadt, wo es zahlreiche Alternativen gibt, genau abwägen, welche Verkehrsmittel sie nehmen“, schildert Zimmer. Auch die jeweils benötigte Fahrzeit und der Bequemlichkeitsfaktor würden in die situative Wahl eines Fortbewegungsmittels einbezogen. Wenig erstanlichen waren U-Bahn, Tram und S-Bahn die Verkehrsmittel der Wahl.

Überrascht hat Zimmer aber dann doch die Tatsache, dass das Auto bei urbanen Jugendlichen unter allen Verkehrsmitteln das beste Image genießt. „Es ist nicht so, dass Jugendliche kein Auto mehr fahren wollen, sie wollen schon, aber unter der Bedingung der begrenzten finanziellen Ressourcen wird abgewogen. Es wird die Alternative gewählt, die am besten passt“, sagt Zimmer.

Zudem erfülle das Auto über die eigentliche Fortbewegung hinaus auch die Wünsche nach Freiheit und Unabhängigkeit. Das Vehikel bietet den Freiraum, die eigene Musik zu hören, Fahrspaß, die Möglichkeit zu fahren, wohin man will, nennt Zimmer ein paar Beispiele. „Außerdem wird das Auto als Voraussetzung für einen guten Job gesehen, der wiederum das Geld einbringt, um den Wunsch nach Freiheit und Unabhängigkeit zu verwirklichen“, führt der Experte weiter aus.

Stadt-Land-Gefälle

Auf dem Land stellt sich die Situation gänzlich anders dar. Ohne eigenes Auto sind Jugendliche dort entweder auf das „Taxi Mama“ oder den schlecht ausge-



Der Erwerb des Führerscheins ist für junge Menschen eine Art „Initiationsritus“. L17 ist in Österreich sehr beliebt. Foto: BilderBox/Erwin Wodicka

wird das Auto oft als die einzige Alternative gesehen, um mobil zu sein“, sagt Zimmer. So besitzt ein Großteil der „Landjugend“ ein eigenes Auto oder hat durch die Familie oder den Partner direkten Zugang zu einem Auto. Für diejenigen, die kein eigenes Auto haben, ist es ein wichtiger Zukunftswunsch: „Ein Leben ohne Auto können sich die wenigsten Jugendlichen auf dem Land vorstellen“, lautet sein Resümee.

Das deckt sich mit dem, das auf den Salzburger Verkehrstagen, die vor wenigen Tagen stattfanden, festgestellt wurde: Jugendliche auf dem Land sind in ihrer Mobilität benachteiligt. „Es gibt hier wegen der extremen Unterschiede in der Qualität des öffentlichen Verkehrs eine enorme Schiefelage“, sagte Sylvia Leodolter von der AK Wien. Das Land sei mit Öffis unterversorgt.

Außerdem seien die Mobilitätskosten in der Stadt deutlich geringer als in ländlichen Regionen unter 10.000 Einwohnern. Laut der Konsumerhebung der Statistik Austria 2009/2010 zahlt ein Wiener Haushalt durchschnittlich 343 Euro für Mobilität monatlich, während die Kosten im ländlichen Raum bei 501 Euro im Monat um ein Drittel höher liegen.

Eine weitere Untersuchung zeigt, dass neben Schichtarbeitern und Frauen vor allem Lehrlinge betroffen sind, denn das Verkehrsangebot orientiere sich an den Schulzeiten, nicht an den Arbeitszeiten der Lehrlinge.

Als Beispiel für einen gut ausgebauten öffentlichen Verkehr wird gerne die Schweiz herangezogen. Denn diese Tatsache scheint ein gewichtiger Grund dafür zu sein, dass immer weniger junge Schweizer den Führerschein machen – sie sehen keine Notwendigkeit mehr dafür. Waren es 1994 noch 71 Prozent aller 18-

bis 24-Jährigen, die sich zur Fahrerlaubnis entschieden, sinkt der Anteil heute auf 51 Prozent. „Das hat sich in den letzten Jahren deutlich verschärft“, sagt Zimmer. „Der Wunsch nach einem eigenen Auto bleibt bestehen.“ Das habe auch viel mit Er wachsenwerden zu tun, meint er.

Cosima Pilz, Autorin der Studie „Jugend-Stil in die Verkehrsplanung“, ortet im Erwerb des Führerscheins eine Art Initiationsritus. Erst mit dem Führerschein würden Jugendliche in das Mobilitätsverhalten von Erwachsenen miteingebunden, der Jugendliche übernimmt Verantwortung. So gibt es in Österreich einen Trend, den Führerschein mit 17 Jahren zu machen (L17, siehe Wissen).

Umweltschutz zweitrangig

Die Kosten für den fahrbaren Untersatz – Kraftstoff, Versicherung, Parkpöckerl – sind in den Augen der Jugendlichen hoch. In der Großstadt unterwegs zu sein, ist wiederum nicht selten mit Stress verbunden, „Jugendliche verbinden mit dem Auto auch Umweltverschmutzung, sehen sich selbst jedoch nur begrenzt in der Verantwortung, weniger zu fahren oder ganz auf das Auto zu verzichten“, sagt Zimmer. Im Abwägungsprozess für oder gegen ein eigenes Auto spielt der Schutz der Umwelt keine Rolle. Das sei ernüchternd, aber eine Tatsache, sagt der Umweltsociologe.

Dennoch sieht er Möglichkeiten, das Bewusstsein der jungen Erwachsenen zu beeinflussen. „Es gibt ein bestimmtes Zeitfenster, wo es möglich ist, auf sie einzuwirken“, meint Zimmer. Dieses Gelegenheitsfenster sehen die Forscher des Wegener-Zentrums für Klima und Globalen Wandel der Karl-Franzens-Universität Graz beim Übergang von Schulzeit zu einer höheren Bildung oder in den ersten Wochen des Berufslebens. Sie beobachteten, dass die Pkw-Nutzung durch Jugendliche nicht bereits mit dem Erwerb des Führerscheins, sondern erst mit dem Einstieg ins Erwerbsleben anwächst. Mobilitätsstile, die Einstellungen und Gewohnheiten zu verschiedenen Verkehrsmitteln

alter geprägt, heißt es im entsprechenden Projekt „Energ.Stil“.

Werte zum eigenen Auto und die Bedeutung von Mobilität für soziale Rollen werden vorrangig durch die Sozialisationsinstanzen Eltern und Gleichaltrige vermittelt. „Möchte man bei Jugendlichen ein Umdenken bewirken und Verhalten ändern, so ist es am besten, wenn man Gelegenheitsfenster während biografischer Veränderungen für eine Mobilitätsberatung nutzt“, sagt Sebastian Seebauer, Klimaforscher am Wegener-Zentrum.

Denn in dieser Phase passierten viele Veränderungen von Alltagsabläufen zugleich: „Ein Wohnortwechsel, die Person verlässt das Elternhaus und hat ganz andere Ressourcen zur Verfügung. Die Tagesstrukturen und damit die alltäglichen Wege verändern sich. Weil Mobilitätsmuster neu geplant werden, ist die Zielgruppe zu diesem Zeitpunkt viel offener für Informationen zu alternativen Mobilitätsstilen“, sagt Seebauer.

René Zimmer warnt zum einen davor, alle Jugendlichen über einen Kamm zu scheren, denn es gebe in allen Schichten die unterschiedlichsten Motive für die Nutzung, aber auch die bewusste

Nichtnutzung des Autos. Zum anderen solle man sich von der Jugend nicht allzu viel erwarten. Er spielt damit auf die Ansichten mancher Experten und Politiker an, die davon ausgehen, dass Jugendliche eine besondere Bereitschaft mitbrächten, alternative Mobilitätsformen wie Carsharing oder Elektroautos zu nutzen.

Pragmatische Nutzung

„Jugendliche nutzen das Auto vielleicht pragmatischer und weniger statusorientiert. Ein genereller Verzicht auf ein eigenes Auto lässt sich jedoch nicht ableiten“, resümiert er. Entscheidungsträger sollten sich deshalb nicht darauf verlassen, dass sich das Mobilitätsverhalten der nachwachsenden Generation quasi von selbst wandle.

René Zimmer spricht auf dem heute (17. 10. 2012, 9.30 bis 17 Uhr) stattfindenden Forschungsforum „Mobilität für Alle 2012 – jung und mobil“ des Verkehrsministeriums zum Thema „Bedeutung der Mobilität für Jugendliche in Stadt und Land“. Ort: Austria Trend Hotel Savoyen Vienna, Rennweg 16, 1030 Wien. Nähere Infos: www.bmvit.gov.at



Der Wunsch nach dem eigenen Auto bleibt auch bei urbanen Jugendlichen bestehen.
René Zimmer

WISSEN

Führerschein mit 17 liegt im Trend

2011 gab es rund 91.600 Führerscheinneulänge mit einer oder mehreren Lenkberechtigungen. Wie Auswertungen der Statistik Austria ergaben, blieb die Zahl damit im Vergleich zu 2010 nahezu unverändert (+0,1 Prozent). Die meisten neuen Führerscheinbesitzer gab es mit 17.800 in Oberösterreich und mit rund 17.000 in Niederösterreich, gefolgt von der Steiermark mit rund 13.400 und rund 14.100 in Wien. 69 Prozent der Führerscheinneulänge waren 16 bis 18 Jahre alt. 92 Prozent waren jünger als 25 Jahre, wobei dieser Anteil lediglich in Wien, wo es ein dichtes öffentliches Verkehrsnetz und auch vermehrt Fahranfänger mittleren Alters gibt, mit 79 Prozent deutlich unter dem Ö-

Anteil der Männer bis zum 24. Lebensjahr betrug 51 Prozent, ab dem 25. Lebensjahr überweg mit durchschnittlich 58 Prozent der Frauenanteil. Insgesamt entfielen je 50 Prozent der erstmaligen Führerscheinanstellungen auf Männer und Frauen. Gegenüber 2010 wurden von den Führerscheinneulängen etwa gleich viele zum Lenken von Pkws (88.556, +0,1 Prozent) erworben. Dabei nimmt die Zahl jener Personen zu, die mit 17 Jahren eine vorgezogene Lenkberechtigung der Klasse B (L17) erwarben. Insgesamt absolvierten fast 22.000 Personen eine L17-Ausbildung, damit wurden 25 Prozent der neu erteilten B-Lenkberechtigungen auf diese Weise erworben. Im Jahr 2006 waren es 20