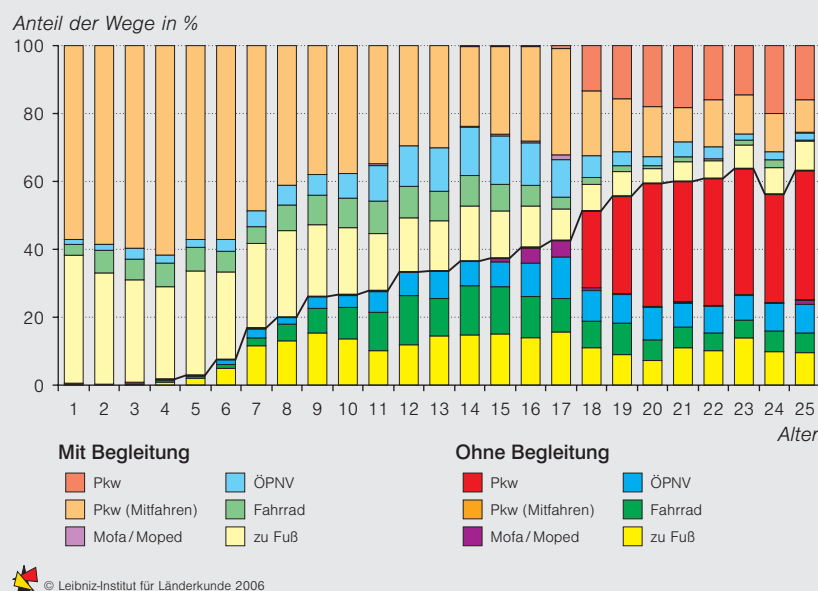


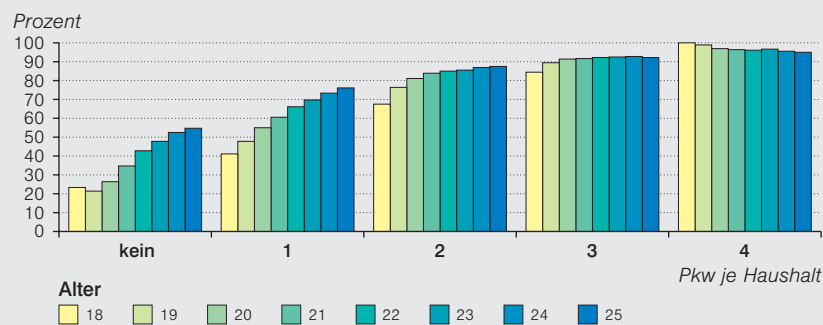
# Jugendmobilität gleich Auto-Mobilität?

Matthias Kracht

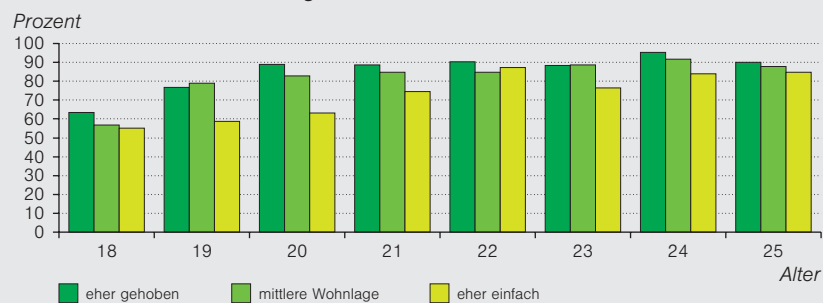
## 1 Verkehrsmittelnutzung von Kindern und Jugendlichen mit und ohne Begleitung 2002



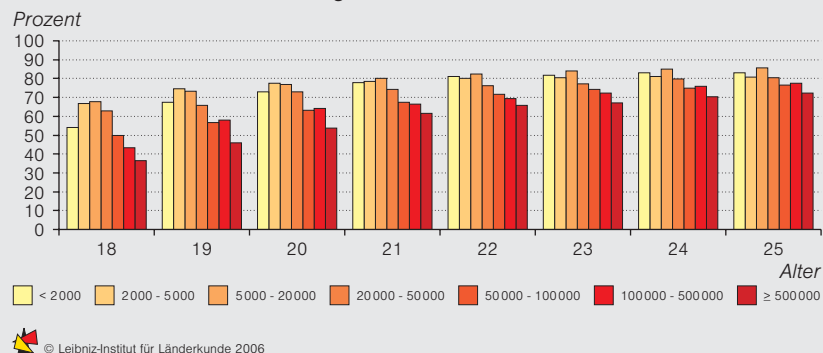
## 2 Anteil der jugendlichen Führerscheinbesitzer je Haushalt 2002 nach Alter und Zahl der Pkw



### Anteil der jugendlichen Führerscheinbesitzer 2002 nach Alter und Wohnlage



### Anteil der jugendlichen Führerscheinbesitzer 2002 nach Alter und Gemeindegrößenklassen



Mobilität ist eine Grundvoraussetzung für die aktive Teilhabe Jugendlicher am gesellschaftlichen Leben außerhalb des häuslichen und familiären Kontextes. Die weitgehende Abhängigkeit von den Eltern in den ersten Lebensjahren wird erst zu Fuß bzw. durch die Nutzung des Fahrrades und mit Beginn der Schulzeit zunehmend durch öffentliche Verkehrsmittel gelockert. Mit Erreichen des Führerscheinalters werden diese Modi zu großen Teilen oder sogar vollständig durch motorisierte Individualverkehrsmittel (MIV) abgelöst.

Die Analyse einer aktuellen bundesweiten Mobilitätsbefragung zeigt die differenzierte Struktur jugendlicher Mobilität (INFAS/DIW 2003). Wichtige Einflussfaktoren sind das Mobilitätsangebot wie z.B. die Verfügbarkeit von Fahrrad und Pkw im Haushalt (▶ [Beitrag Löttscher u.a., Bd. 9, S. 62](#)) sowie die raumstrukturellen Gegebenheiten wie die Ausstattung des Wohnumfeldes mit ÖPNV-Linien und Haltepunkten (▶ [Beitrag Deiters, Bd. 9, S.68](#)). Ebenso wird das Mobilitätsverhalten von Faktoren wie dem Entwicklungsstand und damit der Fähigkeit des Kindes zur Verkehrsmittelwahl sowie vom sozialen Umfeld in Form von vorgelebten Mobilitätsmustern beeinflusst (HUNECKE u.a. 2002). Auch ökonomische Rahmenbedingungen spielen hier eine Rolle. Analysiert man die Verkehrsmittelnutzung auf räumlicher Ebene, so ergibt sich ein vielschichtiges Bild.

### Die Wahl bei der Verkehrsmittelwahl?

Die Verkehrsmittelnutzung Jugendlicher ist von Kindheit an klar am Pkw orientiert 1, resultiert jedoch zumindest in den ersten Lebensjahren nicht aus einer selbstständigen Wahl. Gerade in der Phase bis zum 6. Lebensjahr wird ein überdurchschnittlich großer Anteil der Wege (ca. 60%) mit dem Pkw zurückgelegt. Dies bewirkt möglicherweise schon früh eine Fixierung auf das Auto als Hauptverkehrsmittel. Mit der Schulzeit beginnt für die Jugendlichen die selbstständige Mobilität ohne Begleitung. Die Verkehrsmittelnutzung ist dann deutlich differenzierter, und die Nutzung des Pkw verringert sich bis zum Alter von 14 Jahren auf nur noch rund 22% der Wege. Der Anteil der Wege mit dem Fahrrad nimmt deutlich zu und erreicht den der Fußwege.

Mit 15 Jahren können erstmals Wege mit dem MIV (Mofa/Moped) durchgeführt werden. Die Nutzung des MIV, vorerst als Pkw-Mitfahrer, nimmt von diesem Zeitpunkt an wieder zu, und mit Erreichen der Volljährigkeit und dem Führerscheinwerb steigt die Zahl der

Wege mit Pkw dann extrem an. Der Führerschein wird nicht von allen Jugendlichen unmittelbar mit dem 18. Lebensjahr erworben. Der Zeitpunkt hängt unter anderem von der sozioökonomischen Lage und dem Wohnort ab. Als Indikatoren können hier die Wohnlage und die Zahl der Pkw im Haushalt dienen, die beide eng mit dem Haushaltseinkommen korrelieren. Je häufiger Pkw im Haushalt und damit Gelegenheiten zur MIV-Nutzung sind, desto früher wird der Führerschein erworben. Jugendliche aus eher einfacher Wohngegend wie auch Jugendliche, die in großen Städten leben, erwerben den Pkw-Führerschein seltener und deutlich später 2. Selbst mit dem 25. Lebensjahr ist noch keine vollständige Angleichung an die Werte kleinerer Gemeinden erreicht.

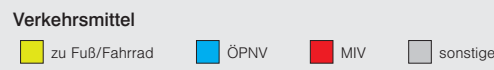
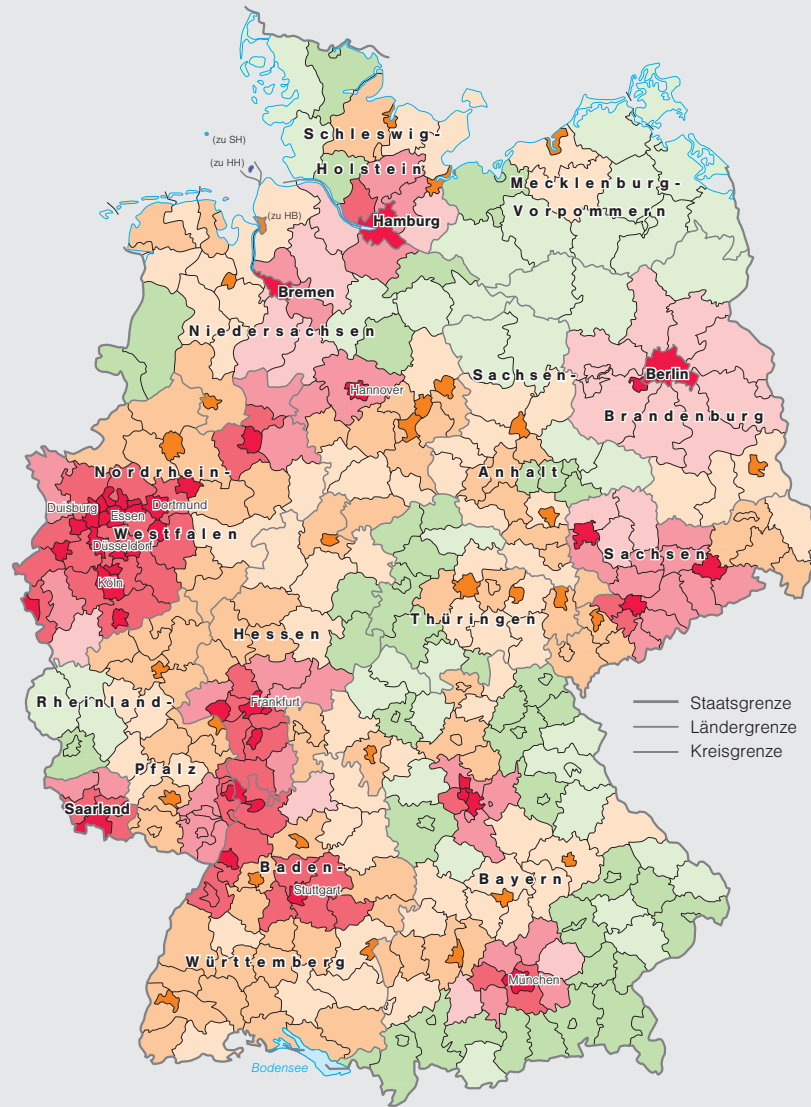
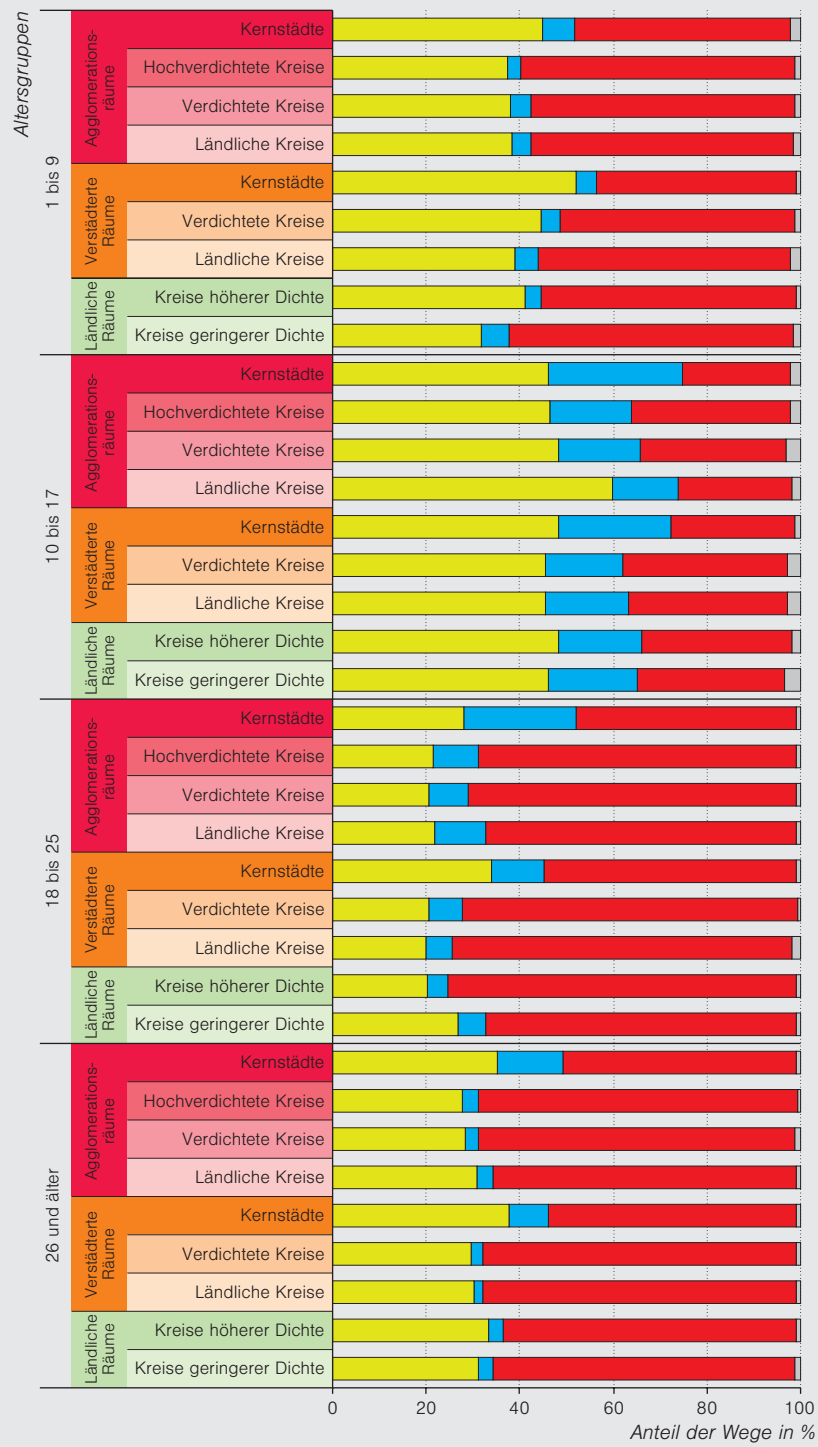
### Räumliche Differenzierung

Auf Basis der siedlungsstrukturellen Kreistypen ist die Verkehrsmittelnutzung innerhalb der Altersgruppen relativ homogen 3. Im Vor- und Grundschulalter werden die Wege zu mehr als 50% mit dem MIV abgewickelt, mit Beginn der Pubertät verdreifacht sich der Anteil des ÖPNV auf ca. 15% der Wege, und sobald das Erwachsenenalter erreicht ist, sinkt der ÖPNV-Anteil wieder stark ab und erreicht mit 26 Jahren und darüber das Anfangsniveau des Kindesalters. Dies weist wiederum auf die Abhängigkeit der Kinder von der Verkehrsmittelwahl der Begleitpersonen und damit auf deren Vorbildfunktion hin.

Trotz der relativ starken Homogenität der Verkehrsmittelnutzung innerhalb der Altersgruppen haben die räumliche Dichte und damit das Angebot einen Einfluss, wie der systematische Abfall der Werte für die MIV-Nutzung in kernstädtischen Kreisen nahelegt. Betrachtet man innerhalb dieser kernstädtischen Kreise die Großstädte mit mehr als 500.000 Einwohnern (welche alle in Agglomerationsräumen liegen), so zeigt sich eine bemerkenswerte Variationsbreite 4. Lokale Faktoren wie zum Beispiel die unterschiedliche Ausstattung mit Einrichtungen des ÖPNV, die Fahrzeugdichte und die Raumstruktur haben offensichtlich großen Einfluss auf die Verkehrsmittelnutzung. Insgesamt können aber auch großstädtische Einflüsse den sprunghaften Anstieg der MIV-Nutzung in der Altersgruppe ab 18 Jahre nicht verhindern. Der gleichfalls große ÖPNV-Anteil in einigen Städten zeigt jedoch, dass der ÖPNV bei entsprechendem Angebot auch bei jungen Erwachsenen eine Chance haben kann.♦

3

### Verkehrsmittelnutzung von Kindern und Jugendlichen 2002 nach siedlungsstrukturellen Kreistypen

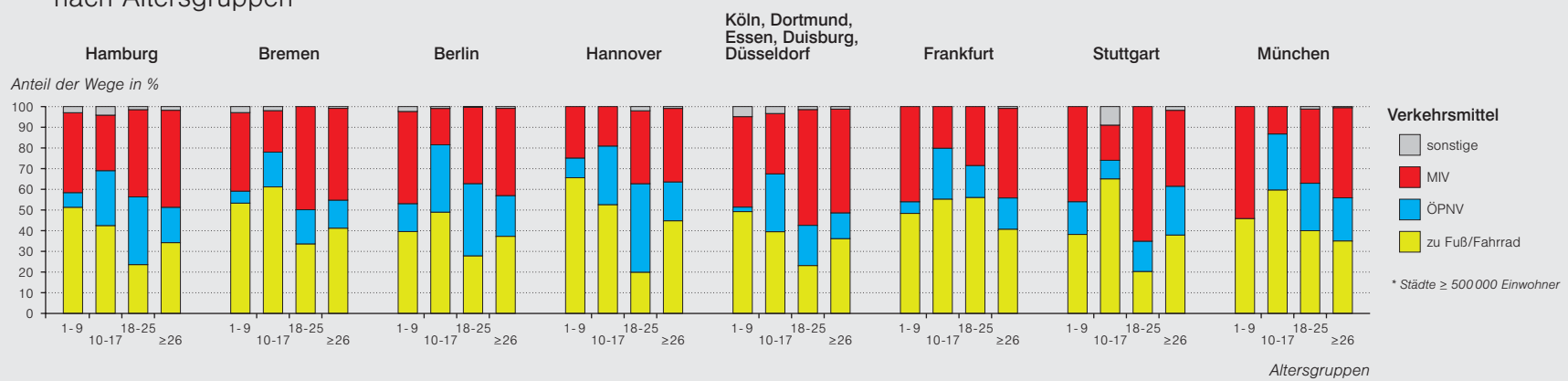


© Leibniz-Institut für Länderkunde 2006

Autor: M. Kracht

0 25 50 75 100 km  
Maßstab 1: 6 000 000

### 4 Verkehrsmittelwahl von Kindern und Jugendlichen in Großstädten\* 2002 nach Altersgruppen



© Leibniz-Institut für Länderkunde 2006