

## «Stillstand ist die Sache der Alten»

### Motive und Bedeutung der Mobilitätsstile von Jugendlichen

Jugendliche sind viel unterwegs: Die Bewegung und das Wissen um die Leistungsfähigkeit des eigenen Körpers sind gerade im Jugendalter bedeutsam. In Bewegung sein steht für Dynamik, für Attraktivität etc. Stillstand hingegen ist eine Sache der Alten. In einer grossen Untersuchung zu Jugend und Mobilität in Deutschland werden die Lebensumstände, Motive und Notwendigkeiten benannt, die in ihrer Kombination den unterschiedlichen Mobilitätsstilen zugrunde liegen. Hier finden Sie eine Übersicht über das Projekt U.Move und einen umfassenden Artikel der Frankfurter Rundschau zum Thema. (Sprache: de)

Weitere Informationen:

Deutsches Jugendinstitut

<http://www.dji.de>

## «L'immobilité est une affaire de vieux»

### Motifs et signification des styles de mobilité pour les jeunes

Les jeunes se déplacent beaucoup. L'exercice et la conscience de ses capacités physiques sont propres à cette catégorie d'âge. Si l'exercice et le mouvement représentent un style de vie dynamique et attractif, l'immobilité, elle, est perçue comme le propre des personnes âgées. Une vaste étude conduite en Allemagne détermine les conditions, les motifs et les besoins qui définissent les styles de mobilité des jeunes Allemands. Vous trouverez, ci-joint, un résumé des résultats du projet U.Move, de même qu'un article que le journal Frankfurter Rundschau consacre à ce sujet. (langue: allemand)

Pour plus d'informations:

Deutsches Jugendinstitut (institut allemand de la jeunesse)

<http://www.dji.de>



Deutsches  
Jugendinstitut

Forschung über Kinder, Jugendliche und Familien  
an der Schnittstelle zwischen Wissenschaft, Politik und Praxis

## Projekt: U.Move - Jugend und Mobilität

---

### Mobilitätsstilforschung zur Entwicklung zielgruppenorientierter, intermodaler Mobilitätsdienstleistungen für Jugendliche

**Auch wenn bekannt ist, daß Mobilität im jugendlichen Alltag eine hohe Dringlichkeit und Präsenz besitzt, ist im Kontext der Jugendforschung bislang kaum erforscht, welche Rolle Mobilität in unterschiedlichen sozialen und kulturellen Milieus spielt, wie lebenslagenbezogene Aspekte der privaten Ressourcenaneignung einerseits sowie den infrastrukturellen Angeboten andererseits die Ausgestaltung differenzieller Mobilitätstypen beeinflussen und wie Lebensstile und Mobilitätsstile im Jugendalter sich in unterschiedlicher Art und Weise voraussetzen und beeinflussen.**

Was heißt es also, in einer entfalteten Mobilitätsgesellschaft aufzuwachsen? Inwieweit ist die per Mobilität erreichte größere individuelle Freiheit mit spezifischen Risiken verbunden? Welche Lösungen werden von Jugendlichen hierbei gesehen und präferiert? Die Gruppe der Jugendlichen ist in diesem Zusammenhang von besonderem Interesse, da das "Unterwegssein" in ihrer Lebensgestaltung eine zentrale Rolle spielt. Selbstbestimmt mit Gleichaltrigen in Kontakt zu treten, ist für den Ablösungsprozeß vom Elternhaus und die Ausgestaltung der eigenen Identität wichtig und wird zu einem zentralen Bedürfnis. Der Zusammenhang von Lebensstilen und dem Mobilitätsverhalten von Jugendlichen ist bislang jedoch lediglich ansatzweise, vornehmlich im Bereich der Verkehrssicherheits- bzw. Unfallforschung, wissenschaftlich untersucht worden. Die vorliegenden Ergebnisse bestätigen die große Heterogenität der Gruppe der Jugendlichen, die es erfordert, differenzierte Angebote und Maßnahmen für die einzelnen Subgruppen bereitzustellen bzw. durchzuführen.

- Die Projektkonzeption von U.MOVE sieht drei aufeinander aufbauende Projektbausteine vor: die Identifizierung und Erfassung von Mobilitätsstilen Jugendlicher, ein Konzept von zielgruppenorientierten Mobilitätsdiensten für Jugendliche, eine Empfehlung für die Umsetzung der Ergebnisse.
- Mit der Erforschung der Determinanten und individuellen Motive der Mobilität Jugendlicher unter Berücksichtigung unterschiedlicher Lebensstile und der Identifizierung einzelner jugendspezifischer Mobilitätsstile will U.MOVE zu einem detaillierteren Verständnis des Mobilitätsverhaltens dieser Gruppe beitragen. Die Erkenntnisse aus U.MOVE sollen dazu führen, einem Automatismus Alternativen gegenüberzustellen, die den Jugendlichen neue Mobilitätschancen jenseits der Nutzung des Pkw bieten. Leitbild ist dabei die Multimobilität: Unter Berücksichtigung des Stilpluralismus der Jugendkultur und seiner Auswirkungen auf das individuelle Mobilitätsverhalten sollen intermodale Verkehrsangebote konzipiert werden, die alle Verkehrsträger umfassen.
- Am Beispiel von vier Untersuchungsräumen (Dortmund, Potsdam, Passau und Greifswald) aus zwei unterschiedlichen Gebietskategorien ("ländlich geprägte Regionen" und "Regionen mit großen Verdichtungsräumen") wird sowohl das Mobilitätsverhalten der Jugendlichen im engeren Sinne (Verkehrsmittelwahlverhalten, Wege etc.) quantitativ erfaßt sowie das Erleben der regionalen 'Mobilitätswelt' der Jugendlichen qualitativ untersucht. Im Mittelpunkt stehen dabei die Altersklassen der 15 bis 17-jährigen, der 18 bis 20-jährigen und der 21 bis 26-jährigen.
- Ausgehend von den aufgezeigten offenen Fragen in der Verkehrsforschung sind dazu folgende Schritte notwendig: Die Handlungserfordernisse und Handlungszwänge, die aus der Lebenssituation von Jugendlichen resultieren, müssen transparent gemacht werden. Dazu kann auf die klassischen Analyseinstrumente der empirischen Verkehrsforschung zurückgegriffen werden, die sich schwerpunktmäßig mit den externen Einflußfaktoren auf das individuelle Mobilitätsverhalten (situative Bedingungen sowie objektive Handlungserfordernisse und -zwänge) beschäftigen. Diese klassische Analyse muß jedoch ergänzend die internen Einflußfaktoren auf das individuelle Mobilitätsverhalten berücksichtigen. Gerade im Bereich des

Mobilitätsverhaltens von Jugendlichen ist ein starker Einfluß von mobilitätsbezogenen Präferenzen und Einstellungen zu erwarten, weil deren Lebenssituation in der Regel noch nicht so stark durch die Handlungserfordernisse des Berufs- und Familienlebens bestimmt wird.

- Die Anwendung einer methodisch auf den Bereich der Mobilität zugeschnittenen Lebensstilforschung kann zu einem tieferen Verständnis jugendlicher Mobilität beitragen. Sie eröffnet die Möglichkeit, die heterogene Population der Jugendlichen anhand von mobilitätsbezogenen Verhaltens- und Einstellungsmerkmalen in Subgruppen mit unterschiedlichen Mobilitätsstilen zu differenzieren und zu klären, welche Verbindungen zwischen der Zugehörigkeit zu bestimmten Lebensstilgruppen und den verkehrsbezogenen Einstellungen und Verhaltensweisen im einzelnen bestehen.

Das Projekt wird gefördert durch das Bundesministerium für Bildung, Wissenschaft, Forschung und Technologie im Rahmen des Forschungsfeldes "Mobilität besser verstehen".

Das Projekt wird von einem Forschungsverbund durchgeführt, in dem neben dem DJI das Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes NRW in Dortmund (Projektkoordination) und das Sekretariat für Zukunftsforschung in Gelsenkirchen beteiligt sind. Darüber hinaus besteht die Zusammenarbeit mit Verkehrsdienstleistern.

---

bearbeitet von PD.Dr. Claus Tully  
letzte Änderung: 08.06.2006 10:40

Rechtliche Hinweise

---

URL: [http://www.fr-aktuell.de/in\\_und\\_ausland/dokumentation/?em\\_cnt=934510](http://www.fr-aktuell.de/in_und_ausland/dokumentation/?em_cnt=934510)

## Stillstand ist die Sache der Alten

Von Claus J. Tully



Immobil im Stau (ap) 🔍

1. Der Straßenverkehr ist der wichtigste Verursacher von Kohlenmonoxid und Stickstoffoxiden in Deutschland sowie auch eines Großteils der Emissionen an Kohlendioxid, Staub und organischen Verbindungen. Der Verkehr hat messbar mithin einen hohen Anteil an der Umweltbelastung. Wahrnehmbar als Lärmbelastung, Luftverschmutzung und Flächenverbrauch. In der großen Untersuchung zu Jugend und Mobilität, befragt wurden 4500 Jugendliche, stimmen über 70 Prozent der Aussage zu: "Der Autoverkehr ist ein großes Problem für den Umweltschutz."

Trotzdem ist eine umweltgerechte Mobilitätspraxis keineswegs selbstverständlich, machte diese doch eine umfassende Verhaltensänderung erforderlich. Im Sinne von Rational Choice gehört dies zu den High-Cost-Handlungsfeldern. Während etwa die Mülltrennung deutlich geringere Verhaltensänderungen erfordert und dementsprechend leichter zu haben ist. Der Verkehr hat großen Anteil an den Gesamtemissionen und sein Beitrag an den klimarelevanten CO<sub>2</sub>Emissionen wird auf Grund der prognostizierten Zunahme des Verkehrsaufkommens - dem "Rat der Sachverständiger für Umweltfragen" folgend - von derzeit mehr als 20 Prozent weiter ansteigen. Politische Steuerungsinstrumente und technische Innovationen und Verhaltensänderung sind gleichermaßen wichtig. Denn die Verbrauchswerte neuer Fahrzeuge zeigen: Der streckenbezogene Verbrauch sinkt im Zeitvergleich nicht, da schwerere und besser ausgestattete Fahrzeuge kompensieren, was durch Motorenverbesserung eingespart wird.

2. Der Verkehr hat aber auch entscheidenden Anteil an der wirtschaftlichen Wertschöpfung: Etwa ein Fünftel des Bruttosozialprodukts in der Bundesrepublik Deutschland wird laut Statistischem Bundesamt im Bereich des Handels, Gastgewerbes und Verkehrs erarbeitet. Die wirtschaftlichen Leistungen des Flug- und Reiseverkehrs, samt der peripheren Transportleistungen wie Mietwagen, Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV), sowie Geschäfts- und Privatreisen sind Geschäftsgrundlage. Über zehn Prozent des globalen Bruttosozialprodukts entfallen auf diesen weltweit größten Industriezweig.

3. Auch wenn die Zahl der Unfälle rückläufig ist, gehören Kinder und Jugendliche zu den besonders gefährdeten Verkehrsteilnehmern. Unter ihnen sind es vor allem die 15- bis 25-Jährigen, zu deren Altersgruppe inzwischen jeder vierte im Straßenverkehr getötete Mensch gehört. Zu den Ursachen zählen, dass junge Fahrer überdurchschnittlich häufig durch risikoreiches Fahren auffallen.

4. Jugendliche sind viel unterwegs: Die Bewegung und das Wissen um die Leistungsfähigkeit des eigenen Körpers sind gerade im Jugendalter bedeutsam. In Bewegung sein, steht für Dynamik, für Attraktivität etc., Stillstand hingegen ist eine Sache der Alten. Der Schulweg, der Besuch von Freunden, die Suche nach trendigen Anzihsachen, herumziehen, all dies sind Aktivitäten, die vor allem im Jugendalter besondere Bedeutsamkeit besitzen.

Umweltbelastung ist längst kein Nebeneffekt mehr, sie greift wie der englische Soziologe Giddens sagt, in alle Lebensbereiche ein. Politik manifestiert sich in der Lebensführung: Nicht nur die Wirtschaft hat politische Dimensionen, sondern auch der private Konsum. Mobilität ist hier beispielhaft zu nennen.

Jugendlichen ist Kommunikation wichtig. Grundlegend ist ihnen das Bedürfnis, sich mit Gleichaltrigen auszutauschen. In ihnen spiegeln sie sich, und sie erfahren so (identitätsstiftend) mehr über sich selbst. Deshalb gibt es im Jugendalltag viele Kommunikations- und Mobilitätsanlässe. Mobiltelefon, SMS, Chat usw., schaffen zusätzliche Anlässe und kolonisieren den Alltag. Die Zahl erhaltener SMS, Mails und Telefonate gelten als Indikator für soziale Anerkennung. Zudem werden die Verabredungen per SMS und Mobiltelefon flexibler - Event-

### Der Autor

Claus J. Tully ist Professor an der Freien Universität von Bozen (Italien) und Privatdozent an der FU Berlin. Er forscht am Deutschen Jugendinstitut (DJI) in München. Er ist Autor zahlreicher Veröffentlichungen zu Lernen, Kommunikation und

Hopping ist hier beispielhaft: Um zeitnah dorthin wechseln zu können, wo "mehr los" ist, sind Mobiltelefone bzw. die SMS-Technik unabdingbar. Die Kommunikationstechnik flexibilisiert und erzeugt neue Mobilitätsanlässe. Kommunikation und Mobilität stehen hierbei also nicht in einem sich substituierenden Verhältnis zueinander. Jugend ist eine Lebensphase der mobilitätsintensiven Suche nach Kontakten und Freunden. Aus sozialpädagogischer Sicht ist die Entwicklung von der Kindheit zum Erwachsenwerden ein sukzessiver Ablösungsprozess von räumlichen Bedingungen. Die Aktionsräume sind von räumlicher Durchdringung und Bewegung gekennzeichnet. Raumbeherrschung erweist sich als notwendig für eine eigenständige Lebensführung. Moderne Kommunikationstechnik macht parallele soziale Teilhabe an unterschiedlichen Orten möglich.

Mobilität. Seine aktuellen Bücher: "Lernen in flexibilisierten Gesellschaften" (Juventa 2006) und "Mobiler Alltag" (mit D. Baier) (VS-Verlag 2006). Der dokumentierte Beitrag basiert auf: Jugend und Mobilität. In: Handbuch Nachhaltigkeitskommunikation - Grundlagen und Praxis (S. 219-229). München: Oekom Verlag 2005 ber

Die Auseinandersetzung mit Mobilität und den umweltbezogenen Folgen ist von besonderer Bedeutung. Die öffentlichen Bildungseinrichtungen sind ausdrücklich gefordert, die Umsetzung der Idee "Nachhaltigkeit" in konkretes alltägliches soziales Handeln zu unterstützen. In den Schulen hilft umweltbezogene Bildung Grundwissen und Grundsensibilitäten für ökologische Zusammenhänge innerhalb der Mauern organisierter Bildungspolitik zu vermitteln. Sie ist fester Bestandteil des öffentlichen Bildungsauftrags. Die Umweltbildung soll Heranwachsende befähigen, die wechselseitigen Abhängigkeiten zwischen Natur, Umwelt und Mensch zu verstehen.

Die Untersuchung im Rahmen eigener Untersuchungen zum Verhältnis von Mobilität und Umwelt lassen sich in fünf Ergebnislinien bündeln:

## 1. Verhältnis zur Automobilität

Allgemeine Empfehlungen zu formulieren ist kaum möglich. Es gilt jedoch insbesondere regionale wie gruppenspezifische Bedingungen zu beachten. Wer auf dem Land lebt, hat andere Wege. Während für die Schule die Anbindung an den ÖPNV gegeben ist, müssen die Jugendlichen nun eigeninitiativ ihre Wege planen. Es sind nicht nur die Wegelängen, sondern vor allem die infrastrukturellen Vorgaben, die einen entscheidenden Einfluss haben.

## 2. Mobilität als Notwendigkeit

Es gilt zunächst, Mobilität bewusst zu machen. Ein einfaches Instrument hierfür ist das Führen eines Mobilitätskalenders. Wenn es darum geht, den Zwangscharakter von Mobilität aufzulösen, so stehen zwei weitere Bereiche zur Diskussion an: Technik und Zeit. Jugend und Mobilität.

Eine politische Forderung wäre, ein Prozent der Werbeausgaben für Autos, für das Aufzeigen und Umsetzen von Entwicklungspotenzialen neuer Mobilitätsformen zu verwenden.

Das Auto muss als ein technisches Lösungsangebot unter weiteren Möglichkeiten erkennbar werden, die sich umsetzen und nutzbar machen lassen. Dies heißt aber auch, Technik als etwas zu verstehen, das sozial gestaltet ist. Sie ist ein Mittel der Gesellschaft, um die von ihr formulierten Zwecke effizient zu realisieren. Angesichts des raschen sozialen Wandels verändert sich die Einsetzbarkeit der verfügbaren Mittel. Eine ständige gesellschaftliche Neubewertung ist notwendig, um zu prüfen, ob die angestrebte Effizienz noch gegeben ist. Umwelt als zusätzlicher Parameter erfordert ein Überdenken der bisherigen Effizienzkriterien. Die Gesellschaft als Ganzes muss sich neu orientieren, sie muss prüfen, inwieweit die von ihr eingesetzten technischen Hilfsmittel noch adäquat sind oder ob sie über technische Alternativen verfügen müsste. Der Bau von Autobahnen und die Nutzung des ÖPNV etwa sollten einander nicht ausschließen. Aufgabe der Nachhaltigkeitskommunikation ist es also, den Gestaltungswillen und die politischen Vermittlungsschritte, die für gewünschte Veränderungen erforderlich sind, zu initiieren. Es darf nicht bei der theoretischen Betrachtung von Problemen bleiben. (...)

Einen weiteren Ansatzpunkt in Hinblick auf technische Lösungen, bietet die Telematik - die Nutzung elektronischer Medien zur Informationsgewinnung über alternative Wegbewältigungen. Für die Benutzung von alternativen Transportmitteln (Zug, Bus, Stattauto, Mitfahrzentralen etc.) müssen Kenntnisse vermittelt werden. Denn erst wer Fahrpläne lesen kann, kann auch beurteilen ob und wie Wege auch autofrei zu bewältigen sind.

Zum gesellschaftlichen Leitbild der Mobilität gehört die Idee der Zeitknappheit. Den Wettlauf gegen die Zeit aufzunehmen zu wollen, erweist sich dann nicht mehr als philosophische, sondern den Alltag prägende Anforderung. Gesellschaftlich gesehen werden dafür allerhand "Verkehrungen" in Kauf genommen. Zeit wird eingespart, erkaufte mit dem Verlust der Fähigkeit auszuruhen. Unfälle, Katastrophen und destruktive Folgen werden in Kauf genommen. Alle beschleunigen oder werden beschleunigt. Mit dieser wachsenden Beschleunigung werden Auswahlmöglichkeiten beim Transportmittels begrenzt.

Je mehr sich die Gesellschaft technischer Hilfen zur Durchsetzung ihrer Vorhaben bedient, desto umfassender sind die Eingriffe in die Umwelt. Dementsprechend lohnt es, den Versuch zu starten, der Illusion der Zeitbeherrschung andere Lebensmodelle gegenüberzustellen: Qualität statt Quantität. In Langsamkeitsnischen ausweichen, anstatt dem Trend von Knappheit nachzugeben. Rad fahren und zu Fuß gehen ist Bewegung und sportliche Betätigung zugleich und schließt die Wahrnehmung der eigenen unmittelbaren alltäglichen Umwelt ein.

### 3. Verkehr und Umwelt

Die Betrachtung des Zusammenspiels von Verkehr und Umwelt kann sich nicht auf die Kennziffern der Umweltbelastung (Lärm, Luft, Abfall, Verbauung der Landschaft) beschränken. Vielmehr muss erfahrbar sein, was Mobilität erzeugt. Vor dem Hintergrund des Zusammenhangs zwischen Wohnort und Verkehr erhellt sich das Wechselverhältnis von Siedlungsweise, Arbeitsplatz und Arbeitsmarkt, von Wohnort und Schule sowie den Rahmenbedingungen für die Entfaltung von Freizeitbedürfnissen, das Bilden von Wegekettens etc. Nachhaltige Mobilität zielt in erster Linie auf die Vermeidung von Belastungen für die Umwelt ab.

### 4. Typisierung gemäß Verhalten

Die im Rahmen eigener Untersuchungen geführten qualitativen Interviews verdeutlichen, dass Jugendliche zunächst davon ausgehen, sie müssten ihre Mobilitätsvorlieben als "Notwendigkeit" vertreten. Moralische Appelle erzeugen zwar ein schlechtes Gewissen, verändern aber nicht die Alltagspraxis.

Das Fahren hat bei Jugendlichen auch den Stellenwert der Freizeitgestaltung: Nicht das Ziel ist Anlass dafür, ins Auto zu steigen, sondern der Weg selbst ist schon das Ziel. Es ist mithin wenig hilfreich, sich nur über infrastrukturelle Probleme der Verkehrsanbindung auf dem Land zu vertiefen, wenn es gerade nicht um die Wegbewältigung, sondern um den Spaß am Fahren geht. Da für unterschiedliche Wege (Arbeit, Schule, Freizeit) auch unterschiedliche Verkehrsmittel genutzt werden, kann hier angesetzt werden und der Blick für Alternativen und für Verkehrsmittel-Switching geschult werden.

### 5. Gestaltung des Alltags

Gerade die Entwicklung der Energiekosten - und damit der Transport/Mobilitätskosten stützt Ansätze zur Veränderung des Mobilitätsalltags.

- Förderung verbesserter Technik der Verkehrsmittel (Verbrauchssenkung: Drei-Liter-Auto, Emissionssenkung: Kat und Rußpartikelfilter).
- Durchsetzung von Verkehrsberuhigung(en) (gestaffelte Tempozonen innerorts und auf Überlandstraßen).
- Förderung der Verkehrsverlagerung (durch besseres Angebot des ÖPNV gegenüber dem Privatverkehr,

durch Transportverlagerung von der Straße auf Schienen- und Wasserwege sowie Fußgänger- bzw. Fahrradwegebau) auf der Basis einer umfassenden Aufklärung zur bewussten Mobilität. (...)

Mobilität ist die Schnittstelle höchst unterschiedlicher Bedürfnisse. Sie hat nicht nur in den urbanen Zentren eine herausgehobene Position, sondern spielt auch in ökonomisch randständigeren Regionen eine bedeutende Rolle. Am Beispiel von Jugendlichen lässt sich das Zusammenspiel von gesellschaftlichen und biografischen Entwicklungen fassen. Es lassen sich Lebensumstände, Motive und Notwendigkeiten benennen, die in ihrer Kombination den unterschiedlichen Mobilitätsstilen zugrunde liegen. Für eine gezielte Nachhaltigkeitskommunikation gilt es, sich dieses Grundwissens zu versichern.

[ document info ]  
Copyright © FR online 2006  
Dokument erstellt am 24.07.2006 um 17:04:12 Uhr  
Letzte Änderung am 24.07.2006 um 19:39:09 Uhr  
Erscheinungsdatum 25.07.2006