



## Wie bist Du in der Stadt unterwegs?

Mobilität junger Menschen in eigenen Bildern und eigenen Worten – Ergebnisse einer Explorationsstudie

Inga Deibel · Marc Schelewsky · Robert Schönduwe

## Autoren



**Dipl. Geogr. Inga-Theres Deibel** ist seit 2007 wissenschaftliche Mitarbeiterin am InnoZ und befasst sich mit sozialwissenschaftlicher Mobilitäts- und Nutzerakzeptanzforschung u.a. zu den Auswirkungen des demografischen Wandels sowie zur Mobilität mit erneuerbaren Energiequellen. Von 2005 bis 2006 war sie in der Verkehrsforschung bei TNS Infratest und von 2002 bis 2004 im Bereich Angebotsplanung und Marketing bei der Westfälischen Verkehrsgesellschaft tätig.

inga.deibel@innoz.de



**Dipl.-Soz. Marc Schelewsky** ist seit 2007 am InnoZ beschäftigt und leitet das Fachgebiet „Mediengestützte Mobilität“. Seine Arbeitsgebiete umfassen den Einsatz mobiler Medien für den ÖV, personalisierte Navigationssysteme, Analyse von IT-Trends, neue Formen der Kundenakzeptanzforschung, GPS-basierte Verkehrs- und Mobilitätsforschung, Einsatz von Ortungstechnologien in Mobilitätsdienstleistungen, Innovationspotenziale im Taxigewerbe, vernetzte Mobilität, IT-Systeme für Elektromobilität. Zudem leitet und koordiniert er den Arbeitskreis „Indoor-Navigation“. Bis Dezember 2012 war er Gastwissenschaftler in der Forschungsgruppe „Wissenschaftspolitik“ am Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung (WZB).

marc.schelewsky@innoz.de



**Dipl. Geogr. Robert Schönduwe** ist seit 2009 am Institut für Humangeographie der Goethe-Universität Frankfurt a.M. im Bereich Mobilitätsforschung tätig und promoviert dort zum Thema Mobilitätsbiographien hochmobiler Menschen. Er studierte Geographie und Soziologie an der Universität Leipzig, war als wissenschaftlicher Mitarbeiter am Helmholtz-Zentrum für Umweltforschung in Leipzig tätig und arbeitete von 2005 bis 2007 als freier Mitarbeiter bei der Deutschen Stadt- und Grundstücksentwicklungsgesellschaft mbH (DSK) in Leipzig. Derzeit ist er als Gastwissenschaftler am InnoZ tätig. Seine Forschungsschwerpunkte sind sozialwissenschaftliche Ansätze der Verkehrs- und Mobilitätsforschung sowie speziell die Mobilität hochmobiler und multilokal lebender Menschen.

schoenduwe@em.uni-frankfurt.de

# Inhalt

	Verzeichnis der Abbildungen, Tabellen und Abkürzungen	4
	Kurzfassung / Summary	5
<b>1.</b>	<b>Einleitung</b>	<b>7</b>
<b>2.</b>	<b>Aufbau und Zielsetzung der Explorationsstudie</b>	<b>8</b>
<b>3.</b>	<b>Erhebungsbaustein I: Mobilitätswettbewerb „Unterwegs in der Stadt“</b>	<b>10</b>
3.1	Ablauf des Mobilitätswettbewerbs	10
3.2	Ergebnisse des Mobilitätswettbewerbs	12
3.2.1	Die Rolle und Darstellungsweise von Verkehrsmitteln	13
3.2.2	Die Bedeutung von Informations- und Kommunikationstechnologien sowie sozialen Netzwerken	16
3.3	Fazit zum Erhebungsbaustein I – Mobilität in eigenen Bildern und Worten	17
<b>4.</b>	<b>Erhebungsbaustein II: DB Summer School</b>	<b>18</b>
4.1	Untersuchungsgruppe, Erhebungsmethodik und Befragungsinhalte	18
4.2	Ergebnisse aus Befragung und Gruppendiskussionen	19
4.2.1	Was bedeutet Mobilität für die befragten jungen Menschen?	19
4.2.2	Verkehrsmittelbesitz und Nutzungshäufigkeiten	20
4.2.3	Mobilitätsbezogene Einstellungen und Bewertung von Verkehrsmitteln	21
4.2.4	Informations- und Kommunikationstechnologien und soziale Netzwerke	26
4.2.5	Intermodalität und Nutzungsmuster	27
4.3	Fazit zum Erhebungsbaustein II – Hauptsache schnell und unabhängig	28
<b>5.</b>	<b>Schöne neue Mobilitätswelt? Wunsch und Wirklichkeit – Erkenntnisse aus der Exploration und offene Fragestellungen</b>	<b>30</b>
<b>6.</b>	<b>Ausblick</b>	<b>33</b>
	Literatur	34

## Verzeichnis der Abbildungen, Tabellen und Abkürzungen

### Abbildungen

Abb. 1:	Trends und Thesen zu Ursachen des Wandels der Mobilität junger Menschen	7
Abb. 2:	Stufen des explorativen Vorgehens	8
Abb. 3:	Plakate mit Hinweisen zur Teilnahme am Mobilitätswettbewerb	10
Abb. 4:	Rekrutierungsverfahren in der zweiten Erhebungswelle des Mobilitätswettbewerbs	11
Abb. 5:	Jugendliche bei der Fahrausweiskontrolle	13
Abb. 6:	Schüler zieht Roller der U-Bahn für den Schulweg vor	13
Abb. 7:	Effiziente (Bus-) Fahrzeitnutzung und Blick auf die Bushaltestelle	13
Abb. 8:	Umstieg unter Zeitdruck	14
Abb. 9:	Hauptdarsteller fährt mit seinem Rad in falscher Richtung auf dem Gehweg, dicht an einen älteren Herrn vorbei, der gerade eine Hecke schneidet	14
Abb. 10:	Smartphone-Nutzung im Film-Beitrag zur Kommunikation, Informationssuche und Orientierung	16
Abb. 11:	Verkehrsmittelbezogene Einstellungen der Teilnehmer der DB Summer School	22
Abb. 12:	Trends und Ursachencluster im Verkehrsverhalten junger Menschen	30

### Tabellen

Tab. 1:	Übersicht eingesetzter Methoden im Rahmen der Explorationsstudie	8
Tab. 2:	Steckbrief Mobilitätswettbewerb „Wie bist Du in der Stadt unterwegs?“	11
Tab. 3:	Überblick über die Wettbewerbsbeiträge	12
Tab. 4:	Übersicht zur Zusammensetzung der unterschiedlichen Gruppendiskussionen	18
Tab. 5:	Steckbrief DB Summer School	19
Tab. 6:	Verkehrsmittel- und Führerscheinbesitz der Schüler der DB Summer School	20
Tab. 7:	Rangfolge der am meisten genutzten Verkehrsmittel	21
Tab. 8:	Verkehrsmittel, die am meisten und am wenigsten gefallen	21

### Abkürzungen

Abb.	Abbildung
BVG	Berliner Verkehrsbetriebe
DB AG	Deutsche Bahn AG
IKT	Informations- und Kommunikationstechnologien
MINT	Unterrichtsfächer aus den Bereichen Mathematik, Informatik, Naturwissenschaft, Technik
ÖPNV	öffentlicher Personennahverkehr
ÖV	öffentlicher Verkehr
Pkw	Personenkraftwagen
Tab.	Tabelle

**Aus Gründen der Einfachheit und der Lesbarkeit wurde bei Personenbezeichnungen in der Regel die männliche Form verwendet; es sind jedoch immer jeweils beide Geschlechter gemeint.**

## Kurzfassung

Seit einigen Jahren wird spekuliert, dass eine neue Generation heranwächst, die das eigene Auto nicht mehr unhinterfragt als Grundausstattung des modernen Menschen versteht, sondern ihre Mobilität effektiver und nachhaltiger gestaltet. Steuern wir also auf eine schöne neue Mobilitätswelt zu? Diese Schlussfolgerung zu ziehen wäre angesichts der Vorläufigkeit der Befunde und der unsicheren empirischen Basis der Aussagen voreilig. Um die Debatten zur Mobilität junger Menschen zu versachlichen und Einblick in die Komplexität der Wirkungszusammenhänge zu gewinnen, führte das InnoZ im Jahr 2012 eine empirisch-qualitative Explorationsstudie durch. Die Ergebnisse dieser Studie sind in Form eines Werkstattberichts im vorliegenden Baustein dokumentiert.

Trotz vieler offener Fragen belegen die Ergebnisse der Studie, dass ein Wandel von Mobilitätsmustern junger Menschen möglich ist, aber kein Selbstläufer sein wird. Die Schüler nutzen die zur Verfügung stehenden Verkehrsmittel bedürfnisorientiert und sind dabei offen für die Kombination unterschiedlicher Verkehrsmittel. Eines ist jedoch auch deutlich geworden: Junge Menschen kennen die neuen Alternativen noch zu wenig. In den Gesprächen rund um neue Angebotsformen wie Carsharing und Elektromobilität wurde deutlich, dass sich junge Menschen erst dann mit den Optionen auseinandersetzen, wenn diese für die eigene Mobilitätsbewältigung in Betracht kommen.

Zwei Ergebnisse der Explorationsstudie sollten zukünftig stärker beachtet werden. Erstens existieren bei den meisten Befragten weder Vorbehalte gegenüber Alternativen zum privaten Pkw noch monomodale Fixierungen. Wichtig ist den jungen Menschen nicht der eigene Pkw, sondern vielmehr Unabhängigkeit und Flexibilität. Wenn dies mittels geteilter Nutzung von Pkw oder anderer alternativer Verkehrsmittel realisiert werden kann, so spielt das Auto in den Augen nahezu aller Teilnehmer keine exklusive Rolle mehr. Wenn es keine entsprechenden Alternativen gibt, ist das eigene Auto jedoch nach wie vor das Maß aller Dinge. Junge Menschen sind grundsätzlich offen für alle zur Verfügung stehenden Angebote – dies zeigt die Explorationsstudie deutlich. Sie müssen nur bekannt, einfach zu nutzen, schnell, flexibel und kostengünstig sein. Das Smartphone scheint dabei eine wichtige Funktion zur Organisation der eigenen Mobilität einzunehmen. Zweitens wurde deutlich, dass junge Menschen in der Begründung ihrer Verkehrsmittelwahl primär auf begrenzte Budgets verweisen. Ein Verkehrsmittel sollte folglich nicht nur Unabhängigkeit und Flexibilität gewährleisten, sondern es sollte in den Augen der jungen Menschen vor allem nicht allzu viel Kosten verursachen. Es sollten folglich nicht nur neue Mobilitätsangebote entwickelt werden, sondern auch attraktive Tarifsysteme, die es erlauben, die Zahlungsbereitschaft der jungen Menschen möglichst optimal zu adressieren.

## Summary

### On the way in urban areas.

Young people's mobility in their own pictures and words – Results of an exploratory study

Young people's mobility patterns are changing. They no longer regard the private car as a basic need of the modern human being. This hypothesis has been the subject of debate for several years. Following this argument, it seems that the young generation is moving along a more sustainable path. Are we heading for a brave new world of transport? Drawing this conclusion would be too hastily. The empirical basis is too shallow and findings are still preliminary. In 2012, the InnoZ conducted an explorative study on youth mobility to display the complexity of the topic and channel the debate. Results of this study are documented in this working paper.

Despite many unanswered questions, the study shows that although a change of mobility patterns of young people is possible it will be anything but self-propelled. Young people use available transport modes according to their needs and are open towards an efficient combination of different means of transport. However, the study additionally showed that young people are still not sufficiently aware of new alternatives. Discussions with teenagers uncovered that new mobility services like carsharing and electric vehicles only become a relevant issue if regarded as practical options for their everyday mobility.

Two results of the explorative study should be considered in future research. Firstly, most interviewees neither expressed reservations about alternatives to the private car nor demonstrated a fixed orientation towards a single mode type. It isn't the private car that is important to young people but rather independence and flexibility. If alternative mobility services provide those attributes, the private car and its alternatives are not mutually exclusive. Basically, young people are open to all accessible options – this can be derived quite clearly from our study. Nevertheless, car ownership still constitutes the measure of all things if there's a lack of alternatives. Our study also revealed that the smartphone seems to play an important role for the organisation of young people's individual mobility. Secondly, young people tend to decide on their means of transport in context of their – usually limited – budgets. Consequently, new mobility services should ensure not only independence and flexibility, but above all have to be affordable. When developing new mobility services, young people's willingness to pay should be addressed by implementing attractive fares and charging systems.



# 1. Einleitung

Bereits in den 1980er-Jahren zeigten sich, zunächst fast unmerklich, feine Risse in der Beziehung von Mensch und Automobil (Sachs 1984). Die „Liebe zum Automobil“ war im Alltag angekommen: Verstopfte Straßen, Abgase und die endlose Parkplatzsuche ließen das Gefühl von automobiler Freiheit verblassen. Die Voraussetzungen für den anhaltenden Siegeszug des Automobils hatten sich jedoch fest in Siedlungsstrukturen, in Alltagsmuster und dem kulturellen Wertesystem der Menschen verankert. Die „sozial-integrativen Leistungen des Automobils“ (Canzler 1999:23) schienen in einer Gesellschaft, die durch fortschreitende Individualisierung und funktionale Differenzierung geprägt ist, trotz aller Probleme konkurrenzlos zu sein. Das Auto war schlicht Teil der Grundausstattung des modernen Menschen geworden. Inzwischen scheint sich jedoch ein Umbruch anzudeuten. Deutschlandweit repräsentative Verkehrserhebungen messen die Abnahme von Führerschein- und Pkw-Besitz in den jungen Alterskohorten (Kunert et al. 2012). Es wird spekuliert, dass junge Menschen mittlerweile anderen Produkten höhere Bedeutung beimessen als dem Automobil. Diese „Entemotionalisierung“ des Pkw avancierte in den letzten Jahren zu einem der beliebtesten Themen auf verkehrswissenschaftlichen Podien und in Fachgesprächen. In einem Punkt glichen sich die Diskussionen und Gespräche: Schnell wurden Anekdoten kundgetan, die entsprechende Thesen vom Wandel der Mobilität junger Menschen wahlweise bestätigten oder als Unfug deklarierten. Nur wenige Forscher hinterfragten die Thesen vom Bedeutungswandel des Pkw-Besitzes mittels vorhandener empirischer Daten (Kuhnimhof et al. 2012). Obwohl auch aus anderen Ländern wie den Niederlanden (van der Waard et al. 2012) oder Großbritannien (Le Vine and Jones 2012) immer wieder neue Hinweise für geänderte Mobilitätsmuster junger Menschen berichtet werden, fehlen bis heute eigenständige und repräsentative empirische Untersuchungen zu diesen Entwicklungen.

Doch gibt es tatsächlich eine Abkehr vom Pkw hin zu alternativen Verkehrsmitteln? Oder sind andere Faktoren wie beispielsweise neue Angebotsformen im Verkehrssystem, veränderte Biographien, neue und umfangreiche Informations- und Kommunikationsmöglichkeiten wie Smartphones und soziale Netzwerke ausschlaggebend für die messbaren Veränderungen? Um die Debatten zur Mobilität junger Menschen zu versachlichen, schlagen die Autoren dieses InnoZ-Bausteins eine theoriegeleitete, explorative Herangehensweise vor. Zunächst steht dabei das Ziel im Vordergrund, sich von einfachen Begründungsmustern zu lösen und die Komplexität des Themenfelds offenzulegen. Dazu wurde in einem ersten Schritt eine literaturgestützte Analyse des Sachgebiets durchgeführt, deren Ergebnisse an anderer Stelle bereits veröffentlicht wurden (Schönduwe et al. 2012 / = InnoZ-Baustein Nr. 10). Auf Basis einer systematischen Sichtung und Analyse vorhandener wissenschaftlicher Studien ließen sich im Ergebnis dieser Literaturstudie fünf Trends im Mobilitätsverhalten junger Menschen identifizieren. Mögliche Ursachen dieser Trends wurden in fünf Thesencluster zusammengefasst und hinsichtlich ihrer Wirkungsstärke bewertet (vgl. Abb. 1).

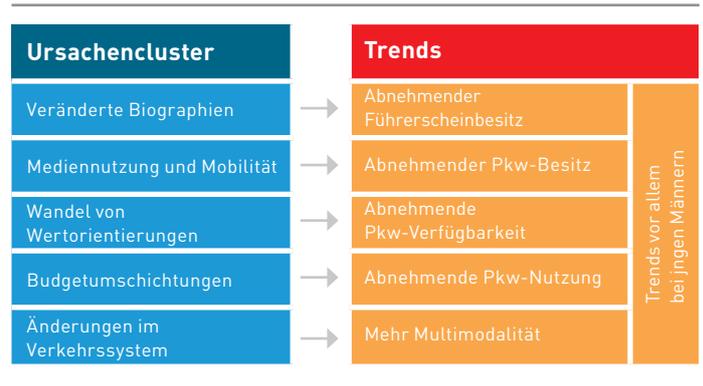


Abb. 1: Trends und Thesen zu Ursachen des Wandels der Mobilität junger Menschen

In einem zweiten Schritt wurden aufbauend auf den identifizierten Trends und Thesen gezielt einige Forschungsfragen im Rahmen einer empirisch-qualitativen Explorationsstudie überprüft. Die Ergebnisse dieser Explorationsstudie sind in der hier vorliegenden Publikation dokumentiert. Ziel war es, bislang vernachlässigte Wirkungszusammenhänge aufzudecken und Hypothesen zur Dynamik der Mobilität Heranwachsender zu schärfen. Es wurden unterschiedliche Methoden angewandt, um ein möglichst differenziertes Bild der Mobilitätsbedürfnisse und des Mobilitätsverhaltens junger Menschen sowie der zugrunde liegenden Motive zu erlangen.

In den folgenden fünf Kapiteln werden die Ergebnisse der empirisch-qualitativen Explorationsstudie vorgestellt. Kapitel 2 gibt einen Überblick zum Aufbau und zur Zielsetzung der Studie. Diese gliederte sich in zwei Erhebungsbausteine. Zunächst wurde ein Wettbewerb an Berliner Schulen ausgeschrieben, in dessen Verlauf Schüler im Alter von 15 bis 20 Jahren ihre Gedanken zum Thema Mobilität mitteilen sollten. Um dabei einen möglichst authentischen Eindruck der emotionalen Bedeutung von Mobilität zu gewinnen, wurde die Darstellungsform explizit offen gelassen. Die Jugendlichen konnten ihre Gedanken in Texten, Bildern, Audio- und Videodokumenten einreichen. Die Ergebnisse dieses Wettbewerbs wurden mit den Methoden der Inhaltsanalyse aufbereitet und sind in Kapitel 3 dokumentiert. Im zweiten Erhebungsbaustein wurde im Rahmen der „DB Summer School“ (s.a. Kapitel 2) eine Schülergruppe am InnoZ empfangen und in das Forschungsvorhaben einbezogen. Zur Rekonstruktion des Zusammenhangs von Mobilitätsbedürfnissen und Motiven sowie dem tatsächlichen Mobilitätsverhalten der Schüler wurden Gruppendiskussionen durchgeführt. Ergänzend erhob man mobilitätsbezogene Einstellungen und das Mobilitätsverhalten mittels Fragebögen. Die Inhalte und Ergebnisse dieses zweiten Erhebungsbausteins sind in Kapitel 4 dokumentiert. Eine Synthese von theoriebasierter und empirisch-qualitativer Exploration wird in Kapitel 5 vorgenommen. Dabei wird hinterfragt, inwieweit die Erkenntnisse aus der Literatur- und der empirisch-qualitativen Explorationsstudie ineinandergreifen und welche offenen Fragestellungen nun einer breiteren empirischen Analyse unterzogen werden müssen. Der Ausblick in Kapitel 6 skizziert abschließend Handlungsempfehlungen für die Praxis und den zukünftigen Forschungsbedarf.

## 2. Aufbau und Zielsetzung der Explorationsstudie

Unterschiedliche wissenschaftliche Studien belegten in den letzten Jahren einen messbaren Wandel des Mobilitätsverhaltens junger Menschen. Die Ursachen dieser Entwicklung sind bisher nur unzureichend untersucht. Eines scheint jedoch sicher: Einfache Begründungsmuster können die Komplexität der Entwicklungen nicht erfassen. Deshalb ist es angebracht, die vorhandenen Alltagsbeobachtungen, Spekulationen und Ergebnisse wissenschaftlicher Studien in einen Gesamtzusammenhang zu stellen, um darauf aufbauend Hypothesen zur Entwicklungsdynamik ableiten zu können. In einem ersten Arbeitsschritt wurde bereits der Stand der Forschung umfassend aufbereitet und erste Thesen zu Ursachen veränderter Mobilitätsmuster junger Menschen formuliert (vgl. Schönduwe et al. 2012/ = InnoZ-Baustein Nr. 10).

Im Anschluss an das systematische Sammeln von Informationen zum Stand der Forschung wurde in einem zweiten Arbeitsschritt eine empirisch-qualitative Explorationsstudie durchgeführt (vgl. Abb. 2). Ziel war es, mittels unterschiedlicher qualitativer Methoden eine „emotionale Landkarte“ der Mobilitätsvorstellungen und -bedürfnisse junger Menschen zu erarbeiten. Die Datenerhebung zur empirisch-qualitativen Explorationsstudie erfolgte in zwei Teilen (vgl. Tab. 1). Es wurden ein Mobilitätswettbewerb ausgeschrieben und Gruppendiskussionen durchgeführt. Die Teilnehmer der Gruppendiskussionen nahmen darüber hinaus an einer schriftlichen Befragung teil. Der Mobilitätswettbewerb wurde in zwei Erhebungswellen realisiert.

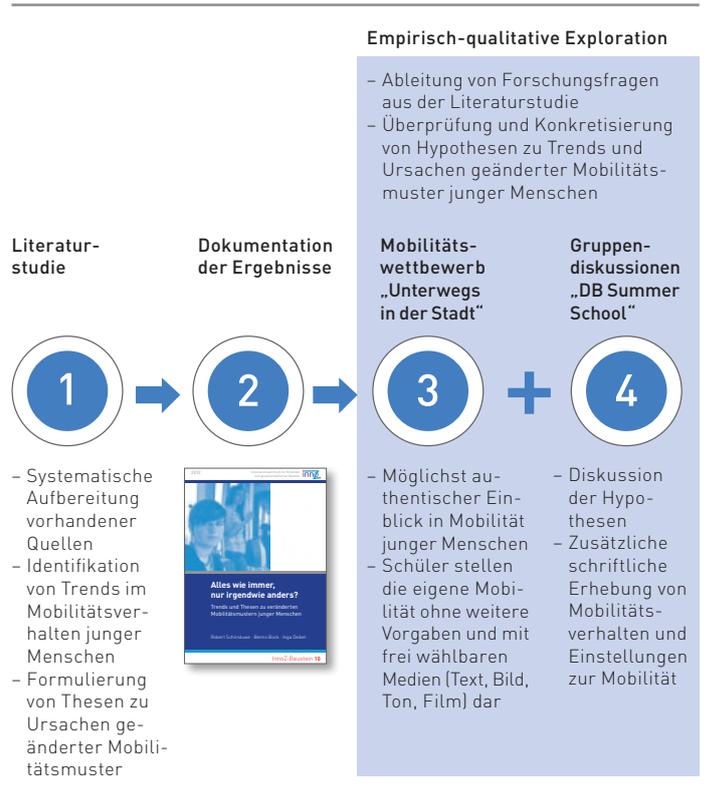


Abb. 2: Stufen des explorativen Vorgehens

Tab. 2: Übersicht eingesetzter Methoden im Rahmen der Explorationsstudie

Methodennummer	Methode	Ziel	Untersuchungsgruppe
1	Erste & zweite Erhebungswelle – Mobilitätswettbewerb „Wie bist Du in der Stadt unterwegs?“	Untersuchung von Mobilitätsverhalten und mobilitätsbezogener Einstellungen junger Menschen unter Nutzung selbst gewählter Darstellungsformen (Fotos, Film, Berichte etc.)	Schüler an Berliner Schulen zwischen 15 und 20 Jahren
2	Empirie DB Summer School: schriftliche Befragung	Ermittlung von Mobilitätskennziffern: Verkehrsmittelbesitz und -nutzung, Einstellungen zu mobilitätsrelevanten Themen	Alle Teilnehmer der DB Summer School (deutschlandweit Schüler zehnter und elfter Klassen)
	Empirie DB Summer School: Gruppendiskussion	Erfassung der Alltagsmobilität, Bewertung genutzter Verkehrsmittel, Bedeutung des Führerscheinerwerbs und eigener Pkw, Besitz und Nutzung von Smartphones, Teilhabe in sozialen Netzwerken	

## Untersuchungsgruppe der Explorationsstudie

Die Lebensphase der Jugend ist geprägt von multiplen Prozessen der Abgrenzung von primären Sozialisationsinstanzen und der Einbettung in neue soziale Beziehungen und Kontexte. Selbstbestimmte Mobilität spielt dabei eine herausragende Rolle. Zum einen werden dadurch die Abgrenzung vom Elternhaus und die Entfaltung eines eigenen Lebensstils erst ermöglicht, zum anderen hat Mobilität auch eine starke symbolische Bedeutung und ist dementsprechend wichtiges Distinktionsmittel. Der Begriff „Jugend“ bezeichnet die Lebensphase zwischen der Kindheit und dem Erwachsenenalter. Formaljuristisch gelten alle Personen bis zum 14. Lebensjahr als Kinder. Personen zwischen 14 und 18 Jahren werden als Jugendliche bezeichnet. Die 18- bis 27-Jährigen schließlich werden „volljährige Jugendliche“ genannt. Jugend definiert sich jedoch nur sekundär über das Alter. Wichtig sind vielmehr bestimmte Ereignisse, die als Statusübergänge wirken. So sind eine feste Partnerschaft, der Wechsel vom Ausbildungssystem in das Berufsleben oder die Geburt eigener Kinder wichtige Wegmarken im Übergang von der Lebensphase der Jugend zum Erwachsenenalter. Darüber hinaus wird „jugendlich sein“ zunehmend ein Wert an sich, völlig unabhängig vom Lebensalter.

Aus forschungspraktischen Erwägungen wurden in dieser Explorationsstudie explizit Schüler angesprochen. Die Teilnehmer sollten jedoch mindestens 15 Jahre alt sein. In diesem Alter ist bereits eine gewisse Selbstbestimmtheit junger Menschen zu erwarten, zudem ist der Erwerb eines (Mofa-)Führerscheins bereits in greifbare Nähe gerückt und gewinnt in Diskussionen in Peer groups zunehmend an Bedeutung (Mienert 2003). Die obere Altersgrenze der Teilnehmer liegt bei 25 Jahren. Somit ist eine Lebensphase erfasst, in der der Führerscheinwerb eine wichtige biographische Zäsur darstellt. Mit der Möglichkeit des Erwerbs einer Fahrerlaubnis erweitern sich auch potenzielle Aktionsräume junger Menschen. Aufgrund des Erhebungsdesigns unterscheiden sich die Untersuchungsgruppen des Mobilitätswettbewerbs und der Empirie zur DB Summer School in wenigen Merkmalen, die im Folgenden dargestellt werden.

Am **Erhebungsbaustein I „Mobilitätswettbewerb“** konnten Schüler im Alter von 15 bis 20 Jahren teilnehmen. Neben dem Alterskriterium wurde zusätzlich eine räumliche Einschränkung vorgenommen, indem lediglich an Berliner Schulen für die Teilnahme am Wettbewerb geworben wurde. Als Auswahlkriterium für den Mobilitätswettbewerb wurde die Klassenstufe herangezogen. An Gymnasien wurden Schüler der Oberstufe, an Sekundarschulen (ehemals Real- und Hauptschulen) Schüler in den Abschlussklassen angesprochen. Gleiches gilt für integrierte Gesamtschulen (vgl. Kapitel 3.1).

Am **Erhebungsbaustein II „DB Summer School“** nahmen Schüler im Alter von 15 bis 25 Jahren aus dem gesamten Bundesgebiet teil. Die Auswahl der Summer School-Teilnehmer erfolgte durch die Deutsche Bahn AG (DB AG). Die Schüler mussten sich für das Weiterbildungsprogramm bewerben und schulisches wie auch persönliches Engagement nachweisen. Bei allen Schülern kann aufgrund der Tatsache, dass sie sich für das Weiterbildungsprogramm der DB AG beworben haben, eine Affinität für

das Thema Mobilität unterstellt werden (vgl. Kapitel 4.1). Der Besuch des InnoZ war Bestandteil des einwöchigen Weiterbildungsprogrammes. Die Teilnahme an der Veranstaltung im InnoZ war für alle Schüler verpflichtend.

## Zielsetzung und Fragestellung

Folgende Forschungsfragen wurden in der Literaturstudie identifiziert und im Rahmen der empirisch-qualitativen Explorationsstudie einer ersten Prüfung unterzogen. Hinsichtlich der Interpretation der Ergebnisse muss betont werden, dass aufgrund der explorativ angelegten Herangehensweise keine repräsentativen Antworten auf die Forschungsfragen zu erwarten sind.

- Wie gestalten junge Menschen ihre Alltagsmobilität? Was wird positiv und was negativ bewertet?
- Welche Rolle spielen die unterschiedlichen Verkehrsmittel für junge Menschen? Zu welchen Zwecken werden die Verkehrsmittel eingesetzt? Werden Verkehrsmittel miteinander kombiniert?
- Welche Bedeutung hat der Pkw für die heutige Mobilität der jungen Menschen? Wie wird die Führerschein- und die Pkw-Option für die zukünftige Mobilität bewertet?
- Wie werden öffentliche Verkehrsmittel von den Teilnehmern der Studie wahrgenommen und genutzt?
- Welche Rolle spielen Informations- und Kommunikationstechnologien (IKT) zur Bewältigung von Mobilitätsbedürfnissen? Wie verändert Mediennutzung das Mobilitätsverhalten junger Menschen? Welche Rolle spielen Smartphones und Social Networks bei der Organisation alltäglicher Mobilität?
- Was sind die relevanten Treiber des identifizierten Mobilitätsverhaltens? Gibt es Hinweise auf Verhaltensänderungen bei biographischen Veränderungen wie zum Beispiel außerschulische Ausbildung und Umzug?
- Wie werden neue Mobilitätsangebote, beispielsweise Elektromobilität und Sharing-Konzepte, wahrgenommen? Liegen bei den Studienteilnehmern bereits entsprechende Nutzungserfahrungen vor?
- Wie stellen sich Unterschiede im Mobilitätsverhalten junger Menschen auf dem Land und in der Stadt dar? Finden sich Belege dafür, dass es sich bei den messbaren Mobilitätstrends um urbane Phänomene handelt? Findet sich die These „Auf dem Land bleibt alles beim alten“ auch in der Praxis wieder?

Neben den mobilitätsbezogenen Fragestellungen sollten zusätzlich folgende methodische Fragen geklärt werden:

- Wie gut sind die unterschiedlichen eingesetzten Methoden der Explorationsstudie dazu geeignet, die Forschungsfragen zu beantworten? Wie hoch ist der Rücklauf bei den jeweils eingesetzten Methoden?
- Welche Schüler beteiligen sich an dem Mobilitätswettbewerb? Welche Gründe gibt es für die Nicht-Teilnahme an der Studie?
- Welche Medien und Formate werden von den Schülern gewählt und welche Inhalte werden im Rahmen des Mobilitätswettbewerbs dargestellt?

### 3. Erhebungsbaustein I: Mobilitätswettbewerb „Unterwegs in der Stadt“

Gewinnspiele, Wettbewerbe und ähnliche Kampagnen werden häufiger als zielgruppenspezifische Maßnahmen zur Mobilitäts-erziehung und Öffentlichkeitsarbeit eingesetzt (vgl. Reutter et al. 2003, Seybold et al. 2005). Ziel dieser Kampagnen ist dabei meist die Herstellung von Kundenkontakten oder die Bewusst-seinsbildung bezüglich eines ausgewählten Themas. Im hier dokumentierten Mobilitätswettbewerb „Unterwegs in der Stadt“ sollte ein Gewinnspiel dazu genutzt werden, einen möglichst authentischen und unbefangenen Eindruck von mobilitätsbe-zogenen Einstellungen und Bedürfnissen junger Menschen zu gewinnen. Darüber hinaus sollte allgemein geprüft werden, ob sich ein derartiger Wettbewerb dazu eignet, relevante Daten zu mobilitätsbezogenen Einstellungen, Motiven und Bedürfnissen zu erheben. Die Teilnehmer waren aufgefordert, unbeeinflusst das darzustellen, was aus eigener Sicht beim Thema Mobilität wichtig ist. Darstellungsart und -form konnten frei gewählt werden.

#### 3.1. Ablauf des Mobilitätswettbewerbs

Der Mobilitätswettbewerb wurde im Jahr 2012 in zwei Erhebungs-wellen durchgeführt. Bei der Konzeption der Studie wur-de möglichst großer Wert darauf gelegt, dass die Jugendlichen eine geringe Distanz zum Thema zeigten und einen subjektiv hohen eigenen Nutzen mit der Teilnahme verbanden. Dies wurde einerseits über den wettbewerblichen, monetären An-reiz erreicht, andererseits wurden das Thema bzw. die Aufga-be so gewählt, dass die Schüler Mobilitäts-erfahrungen mit selbst gewählten Mitteln ausdrücken können. Die Schüler er-hielten somit eine hohe Entscheidungsautonomie und konnten ihre eigenen Interessen und Vorlieben im Hinblick auf die me-dialen Ausdrucksformen einbringen (vgl. Brüggemeier 2006).

Im Rahmen der ersten Erhebungswelle wurden Berliner Schulen der Oberstufe per E-Mail kontaktiert. Die Kontaktdaten aller Berliner Realschulen, Gymnasien, Gesamtschulen, Oberstufen-zentren, Berufs-, Berufsfach-, Fachober- und Fachschulen wur-den von der Berliner Senatsverwaltung zur Verfügung gestellt. Insgesamt wurden 369 Schulen per E-Mail auf den Mobilitäts-wettbewerb aufmerksam gemacht. 31 Schulen konnten aufgrund falscher E-Mail-Adressen nicht kontaktiert werden. Im Anschrei-ben wurde dazu aufgerufen, den Hinweis zum Mobilitätswet-tbewerb an Lehrer und Schüler weiterzuleiten. Diese Vorgehens-weise erwies sich als wenig erfolgreich, deshalb wurde in einem zweiten Schritt ein gezielteres Vorgehen gewählt. Zunächst wurde die Anzahl der angeschriebenen Schulen eingeschränkt. Anhand des Berliner Sozialatlas' wurden Schulen gezielt aus-



Abb. 3: Plakate mit Hinweisen zur Teilnahme am Mobilitätswettbewerb (Entwurf: Benno Bock, Lisa Zoth)

gewählt. Die Auswahl erfolgte anhand der im Sozialatlas bereitge-stellten Sozialindizes, die auf Basis unterschiedlicher Indika-toren berechnet werden (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin 2011). So sollte sichergestellt werden, dass ein, hinsicht-lich sozialer Indikatoren, möglichst heterogenes Zielpublikum angesprochen wird. Den ausgewählten Schulen wurde posta-lisch ein Anschreiben sowie Plakate im Format A3 zugesandt, mit der Bitte, diese in den Schulen auszuhängen. Die Plakate zeigten kurz die wichtigsten Inhalte des Wettbewerbs (siehe Abb. 3). Als Anreiz zur Teilnahme wurden zehnmal 50 € als Preise für die besten Beiträge vergeben. Im Anschluss an das Anschreiben wurden einige Schulen angerufen, teilweise auch persönlich aufgesucht, und um Unterstützung durch die Schul-leitung gebeten. Da es den Schulen überlassen war, die beige-fügten Plakate aufzuhängen, liegen keine Informationen dazu vor, in welchen Schulen der Wettbewerb tatsächlich den Schülern bekannt gegeben wurde.

Trotz erhöhter Rekrutierungsbemühungen wurden nur wenige Beiträge zum Mobilitätswettbewerb eingereicht. Deshalb wurde eine zweite Erhebungswelle durchgeführt, in deren Rahmen der Kreis der angeschriebenen Schulen weiter verkleinert wurde. Es sollte nun möglichst ein persönlicher Kontakt zur Schullei-tung bzw. zu einzelnen Lehrern aufgebaut werden, um somit die Motivation zur Teilnahme zu fördern (vgl. Abb. 4). Im ersten Schritt der zweiten Erhebungswelle wurden Schulen ange-schrieben und angemalt, die in unmittelbarer Nähe des EUREF-Geländes in Berlin-Schöneberg liegen. Damit verbunden war die Erwartung, dass durch die unmittelbare räumliche Nähe zum InnoZ das Interesse der Schulleitung eher geweckt werden könnte. Es wurden insgesamt 19 Schulen angeschrieben und etwa eine Woche nach Eingang des Motivations-schreibens telefonisch an den Eingang des Schreibens erinnert. Zusätz-lich wurden private Kontakte der InnoZ-Mitarbeiter genutzt, um weitere Lehrer in Berlin zu finden, die Zeit und Interesse hätten, sich mit Schulklassen am Mobilitätswettbewerb zu beteiligen. Auf diesem Wege kam es zu einigen Kontakten mit interessierten Lehrern.

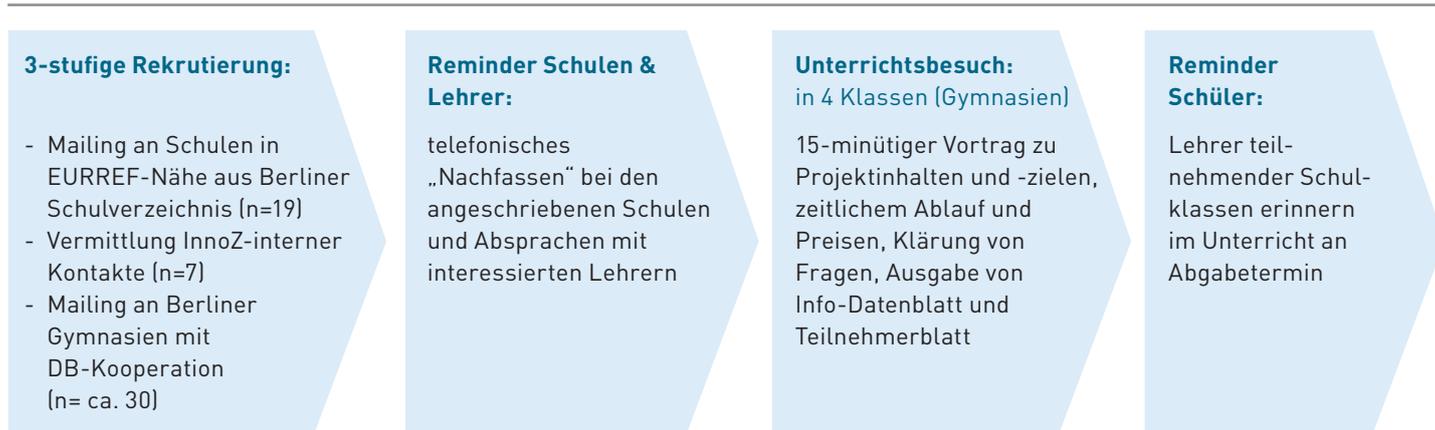


Abb. 4: Rekrutierungsverfahren in der zweiten Erhebungswelle des Mobilitätswettbewerbs

Der Ablauf des Wettbewerbs vom Erstkontakt mit den Lehrern bis zur Preisvergabe erfolgte schließlich in vier Stufen:

**Stufe 1: Erstkontakt zu Lehrern**

Zunächst wurde den interessierten Lehrern neben dem Hintergrund und dem Inhalt des Wettbewerbs auch Aufwand und Mehrwert für Lehrer und Schule dargelegt (vgl. Tabelle 2). Um einen für die Schüler relevanten Anreiz zur Teilnahme zu bieten, wurden verschiedene Preise ausgelobt.

**Stufe 2: Auslobung Wettbewerb in Klassen/Kursen**

Die Klassen bzw. Kurse, die sich bereit erklärten am Wettbewerb teilzunehmen, wurden im Unterricht besucht und ihnen wurden der Hintergrund und Inhalte der Studie erklärt. Jeder Schüler erhielt ein Arbeitsblatt mit Teilnahmebedingungen und -formular, um die Zuordnung der Beiträge zu erleichtern.

**Stufe 3: Sichtung der Beiträge**

Für die Preisvergabe wurde bewusst darauf verzichtet, Qualitätskriterien zur Auswahl der Gewinnerbeiträge anzulegen. Die Gewinner des Wettbewerbs wurden per Losverfahren ermittelt. Für die Teilnahme am Losverfahren war lediglich ausschlaggebend, dass in den Beiträgen mobilitätsrelevante Inhalte dargestellt wurden.

**Stufe 4: Preisvergabe**

Alle Teilnehmerbeiträge wurden auf der „Langen Nacht der Wissenschaften“ in Räumlichkeiten des InnoZ ausgestellt und den interessierten Besuchern Auskunft über Studie und Beiträge gegeben. Die Preisverleihung fand in den darauf folgenden Wochen im InnoZ statt.

Tab. 2: Steckbrief Mobilitätswettbewerb „Wie bist Du in der Stadt unterwegs?“

<b>Inhalt der Studie</b>	Untersuchung des Mobilitätsverhaltens junger Menschen unter Nutzung multimedialer Techniken (z.B. Essays, Fotos, Film). Schüler stellten die eigene Mobilität ohne weitere Vorgaben und mit Hilfe frei gewählter Medien dar.		
<b>Art &amp; Umfang der Einsendungen</b>	Medium und Material für den Beitrag waren frei wählbar, z.B. Film, Hörspiel Fotos, Essay, Theatermanuskript, Comic, Collage, Skulptur, Song.  Die Beiträge sollten nicht länger als 2 Seiten bzw. 2 Minuten sein oder 20 Bilder umfassen.		
<b>Zielgruppe, Altersklasse</b>	Schüler unterschiedlicher Schultypen: In Gymnasien Oberstufenschüler, in Gesamt- und Sekundarschulen 10. Klassen. Das Alter sollte ungefähr zwischen 15 und 20 Jahren liegen.		
<b>Anreiz/Mehrwert: Schüler &amp; Klasse/Kurs</b>	Einzel- und Gruppenpreisgelder, Ausstellung der Beiträge auf der Langen Nacht der Wissenschaften 2012.		
<b>Lehrer</b>	Kein zeitlicher Mehraufwand und die Möglichkeit, mit der Klasse bzw. dem Kurs einen Gruppenpreis zu gewinnen. Das InnoZ stellte alle Informationen und Materialien zur Verfügung und präsentierte den Wettbewerb im Unterricht.		
<b>Schule</b>	Einsendungen wurden im Rahmen der Langen Nacht der Wissenschaften ausgestellt.		
<b>Art &amp; Umfang der Unterstützung durch Lehrer</b>	Für das InnoZ 15 Minuten der Unterrichtszeit zur Verfügung stellen. Beiträge und Teilnahmeformulare der Schüler einsammeln.		
<b>Ablauf/Zeitraumen</b>	Februar/März 2012	Auslobung des Wettbewerbs	Juni 2012 Ausstellung auf der Langen Nacht der Wissenschaften und Preisvergabe
	Mai 2012:	Einsendeschluss	

## 3.2. Ergebnisse des Mobilitätswettbewerbs

Die eingesandten Beiträge zum Mobilitätswettbewerb wurden mittels Inhaltsanalyse ausgewertet. Die Inhaltsanalyse wird als „empirische Methode zur systematischen, intersubjektiv nachvollziehbaren Beschreibung inhaltlicher und formaler Merkmale von Mitteilungen“ (Früh 2007:27) definiert. Hinter dem Begriff der Inhaltsanalyse verbirgt sich eine ganze Reihe mehr oder minder komplexer, quantitativer und qualitativer Methoden der Analyse „irgendeiner Art von *Kommunikation*“ (Mayring 2008:11, Hervorhebung im Original). Die qualitative Inhaltsanalyse wird meist als systematisches Verfahren zur Auswertung von (Experten-)Interviews genutzt. Andere Texte, Bild- und Tondokumente wurden bisher eher selten verwendet, um Fragestellungen der Mobilitäts- und Verkehrsforschung zu bearbeiten. Anschauliche Beispiele für die Inhaltsanalyse eher unkonventioneller Quellen in der Mobilitätsforschung liefern Hunecke und Greger (2001) sowie Hunecke und Baasch (2007). Während erstere die Darstellung von Automobilität in Musikvideos untersuchten, widmete sich das zweite Autorenduo der Analyse von Werbung und Zeitungsartikeln zur Mobilität. In beiden Arbeiten werden mittels Inhaltsanalyse die alltagskulturelle Bedeutung und die emotionale Aufladung von Verkehrsmitteln sehr lebendig dargestellt.

Anleitungen zur Durchführung der Inhaltsanalyse unterscheiden sich vor allem im Grad der Systematisierung der Vorgehensweise. Mayring (2008) betont die Bedeutung eines regel- und theoriegeleiteten Vorgehens, welches sich an der Struktur eines Kategoriensystems orientieren soll. Gläser und Laudel (2009) hingegen kritisieren diese Vorgehensweise als zu starr und schlagen die Verwendung eines flexibleren Suchrasters vor. Dieses solle sich an theoretischen Vorüberlegungen orientieren, jedoch grundsätzlich offen für unerwartete Befunde sein. Angesichts der medialen Vielfalt des Datenmaterials und des explorativen Charakters der Studie wurde für die Auswertung der eingesandten Beiträge zum Mobilitätswettbewerb eine offene Kategorisierung gewählt.

Alle Beiträge wurden im Hinblick auf das gewählte Medium bzw. Format, die genutzten Materialien und die dargestellten Inhalte analysiert. Die inhaltliche Analyse erfolgte in Anlehnung an die in Kapitel 2 formulierten Forschungsfragen, insbesondere im Hin-

blick auf die dargestellten Verkehrsmittel sowie die Nutzung von Informations- und Kommunikationstechniken und sozialen Netzwerken.

Die Teilnehmer des Mobilitätswettbewerbes waren – analog zum Rekrutierungskonzept – zwischen 15 und 18 Jahren alt. Es wurden sieben Beiträge ausgewertet. Bei drei Arbeiten handelt es sich um Gemeinschaftsarbeiten, die zu zweit angefertigt wurden, vier Beiträge sind Einzelarbeiten. Sieben Teilnehmer sind weiblich und drei männlich.

Die Art der Beiträge deckt eine große Bandbreite ab: Zwei Foto-Geschichten, eine Theaterszene, eine Dokumentation der eigenen Alltagsmobilität, eine Collage, ein Video und eine Darstellung der Impressionen zur S-Bahn-Nutzung. Die im Nachgang des Wettbewerbes geführten Interviews mit den Teilnehmern belegen, dass sich nahezu alle Teilnehmer bei der Wahl des Beitragsmediums nach den eigenen Interessen bzw. Vorlieben gerichtet haben. Es fällt auf, dass die männlichen Teilnehmer tendenziell eher Film und Fotografie als Darstellungsweisen wählten, die weiblichen Teilnehmer hingegen Texte und Collagen anfertigten. Die Mehrzahl der Beiträge bezieht sich auf das eigene Mobilitätsverhalten. Die Theaterszene und eine Foto-Story stellen fiktive Situationen dar, aus denen nicht ersichtlich ist, ob sie von den Schülern tatsächlich so erlebt wurden.

Der Bericht „Einsteigen bitte!“ und die Foto-Story „Unterwegs in Berlin. U-Bahn fahren will gelernt sein!!!“ beschreiben Mobilitätssituationen mit dem Fokus auf ein bestimmtes Verkehrsmittel (S- bzw. U-Bahn). In allen anderen Darstellungen spielen mehr als ein Verkehrsmittel eine Rolle.

Zentraler Aspekt der Beiträge sind die eigenen Nutzungsmotive von Verkehrsmitteln, aber auch die positiven wie negativen Erfahrungen mit dem jeweiligen Verkehrsmittel. Bei den Motiven handelt es sich um Erlebnisse, die die junge Zielgruppe bewegten. So ist es in einem Fall die Verabredung mit der Freundin, in einem anderen Fall der Schulweg und in einem dritten das Treffen mit Freunden im Schwimmbad. Neben öffentlichen Verkehrsmitteln, Fahrrad und Pkw spielen in zwei Beiträgen auch ein motorisierter Roller und ein Kinder-Scooter eine Rolle.

Im Folgenden wird die Art und Weise der Verkehrsmitteldarstellung nach der Abbildungshäufigkeit in den Beiträgen vorgestellt.

Tab. 3: Überblick über die Wettbewerbsbeiträge

Nr.	Name des Beitrages	Medium/ Format
1	„Einsteigen bitte“	Bericht/Impressionen
2	„Mobil in Berlin“	Film
3	„Meine Mobilität in und durch Berlin“	Collage
4	„Wie bewege ich mich in der Stadt?“	Dokumentation
5	„Wie denn nun???“	Theaterszene
6	„Sicher und Warm! Oder: Kalt und zu spät?“	Foto-Story
7	„Unterwegs in Berlin. U-Bahn fahren will gelernt sein!!!“	Foto-Story



Abb. 5: **Jugendliche bei der Fahrausweiskontrolle** (Ausschnitt aus: „Unterwegs in Berlin. U-Bahn fahren will gelernt sein!!!“)



Abb. 6: **Schüler zieht Roller der U-Bahn für den Schulweg vor** (Ausschnitt aus: „Sicher und warm! oder: Kalt und zu spät?“)

### 3.2.1. Die Rolle und Darstellungsweise von Verkehrsmitteln

Die prominenteste Rolle in den Beiträgen haben die **öffentlichen Verkehrsmittel**. In allen Beiträgen wird die Nutzung von U-, S-, Straßenbahn und Bus dargestellt. Die „Öffentlichen“ werden überwiegend positiv bewertet, jedoch wird in allen Beiträgen auch kritisch auf einzelne Nutzungsmerkmale eingegangen.

Lediglich ein Beitrag stellt ein negatives Erlebnis mit den öffentlichen Verkehrsmitteln dar. In der Fotogeschichte findet sich eine junge Berlin-Besucherin nicht mit dem U-Bahnnetz zurecht und muss schließlich ein erhöhtes Beförderungsentgelt zahlen, da sie ohne Fahrausweis unterwegs ist (vgl. Abb. 5). Der Beitrag weist darauf hin, dass die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel ohne Orts- und Tarifkenntnisse schwierig sein kann. So lautet das Fazit der Besucherin: *„Ich hätte mich besser informieren sollen..., können Sie mir noch zeigen, wie ich ein Ticket kaufen kann?“*

In der Theaterszene „Wie denn nun???“ wird eine der drei Hauptcharaktere als ÖV-Nutzerin typisiert. Ihre ÖV-Nutzungsmotive werden von der Autorin als „schicksalhaft“ dargestellt, da die Darstellerin *„panische Angst vorm Autofahren hat [...]“* und *„[...] zu faul ist, um zu laufen [...]“*. Zu Beginn des Theaterstückes werden die negativen Erlebnisse der Darstellerin als typische Schulwegeszene wiedergegeben: *„Diese blöde BVG ist schon wieder 15 Minuten zu spät gekommen. Das nächste Mal könnte ich auch laufen und bräuchte kein Geld für das Ticket zu zahlen.“* Ein paar Zeilen später wird diese Aussage jedoch relativiert *„Komme ja nicht oft zu spät“* und am Ende des Stückes kehrt sich die negative Sichtweise eher in einen „Nutzungsfehler“ der Schülerin um *„[...] heute bin ich extra früher losgegangen, damit ich nicht zu spät komme.“*

Auch die Foto-Story „Sicher und warm! oder: Kalt und zu spät?“ (Abb. 6) kehrt den eher „uncoolen Touch“ der U-Bahn im Laufe



Abb. 7: **Effiziente (Bus-) Fahrzeitnutzung und Blick auf die Bushaltestelle** (Ausschnitte aus: „Mobil in Berlin“)

der Geschichte in ein aus pragmatischer Schüler-Sicht optimales Verkehrsmittel um. So beschreibt der U-Bahn fahrende Schüler, dass er nicht nur pünktlich zur Schule gekommen ist *„[...] Ich hab's Dir gesagt. Die U-Bahn ist zuverlässig, bis vor die Tür!“* und dabei nicht frieren musste, sondern sogar noch Freunde getroffen hat und Vokabeln üben konnte: *„Total bequem in der Bahn. Und meine Kumpels treffe ich auch schon. [...]“*

Auch das Video „Mobil in Berlin“ stellt die öffentlichen Verkehrsmittel praktisch dar: Der Hauptdarsteller des Filmes nutzt die Busfahrzeit effizient, indem er die weiteren Anschlüsse zur Zielhaltestelle auf dem Smartphone überprüft (Abb. 7). Die Bushaltestelle erfährt durch die prominente Darstellung der Nachtanbindung eine positive Aufwertung: Eine Kameraeinstellung zeigt im Vordergrund den Fahrplan der Nachtbuslinien, während der Hauptdarsteller auf den einfahrenden Bus wartet.



Abb. 8: **Umstieg unter Zeitdruck**  
(Ausschnitt aus: „Mobil in Berlin“)

In einer weiteren Szene des Films wird der zwar zeitlich knappe, aber mögliche Umstieg vom Bus in die S-Bahn aufgegriffen. Der permanent unter Zeitdruck stehende junge Mann meistert den Übergang vom Bus in die S-Bahn sportlich (Abb. 8).

Negativ bewertet wird im Film die Ankunft am Zielbahnhof. Aufgrund der Größe und Unübersichtlichkeit des Bahnhofs hat der ansonsten „smarte“ Schüler Probleme, den richtigen Ausgang zu finden. Die Kameraführung stellt die Überforderung dar, indem sich die Kamera im Schnelldurchlauf 360° um die Achse des Jugendlichen dreht und dadurch den Eindruck der totalen Hilflosigkeit beim Betrachter entstehen lässt.

Wertfrei geht die Autorin der Dokumentation „Wie bewege ich mich in der Stadt?“ mit den öffentlichen Verkehrsmitteln in ihrem Beitrag um. Die Schülerin beschreibt die Nutzung von Straßen-, S- und U-Bahn als rein pragmatische Nutzungsentcheidung bei Wegen auf langen Strecken und für bestimmte Ziele, für die sie die Anbindung kennt: *„Sind es sehr lange Strecken, nehmen wir häufig auch die Straßenbahn, zum Beispiel, wenn wir zu meiner Oma nach Hohenschönhausen fahren wollen, um dort ins Kino zu gehen oder einzukaufen. (...) S- und U-Bahn fahre ich dagegen nur selten, wenn ich meine Freundin mal in Mahlsdorf besuche, was von mir zu Hause etwas weiter entfernt ist.“*

Auch in der Collage „Mobilität in Berlin“ ist keine Bewertung der genutzten öffentlichen Verkehrsmittel erkennbar. Die neben dem zentral platzierten Bild der S-Bahn dargestellten Bild-Komponenten zum Tarifsystem und den Informationen haben einen eher informierenden Charakter.

Sehr positiv stellt die Autorin des Berichts „Einsteigen bitte!“ ihre Impressionen bei der Nutzung der S-Bahn dar. Die S-Bahn wird als einer der *„(...) spannendsten und interessantesten Orte Berlins (...)“* beschrieben, mit der *„(...) es immer etwas Neues zu*



Abb. 9: **Hauptdarsteller fährt mit seinem Rad in falscher Richtung auf dem Gehweg, dicht an einen älteren Herrn vorbei**  
(Ausschnitt aus: „Mobil in Berlin“)

*entdecken [gibt].“* Neben den emotionalen Erlebnissen versteht die Autorin die S-Bahn als ideales Verkehrsmittel zur Erkundung der Stadt: *„Mit der S-Bahn kann man außerdem die verschiedensten Ecken Berlins kennenlernen.“* Die S-Bahn wie auch die anderen öffentlichen Verkehrsmittel Berlins sind die elementaren Fortbewegungsmittel der Autorin: *„Sie gehören für mich zur Stadt wie der Fernsehturm und das Brandenburger Tor.“*

Die **Mobilität mit dem Fahrrad** wird in drei Beiträgen aufgegriffen. Die Nutzungsmotive stellen sich in allen Beiträgen unterschiedlich dar, die Bewertung ist weitestgehend positiv. In dem Film „Mobil in Berlin“ nutzt der Hauptdarsteller das Fahrrad für den ersten Weg vom Wohnort zur Bushaltestelle. Das Rad sieht sportlich aus, ist sofort einsatzbereit und flexibel nutzbar. Neben der dynamischen Komponente erfährt das Rad durch die freche und provozierende Nutzung eine emotionale Aufwertung (Abb. 9). So fährt der Hauptdarsteller auf dem Gehweg in falscher Richtung dicht an einem älteren Herrn vorbei, der sich daraufhin empört nach dem jungen Mann umdreht.

Die Dokumentation „Wie bewege ich mich in der Stadt“ stellt das Fahrrad in den Mittelpunkt der eigenen Mobilität. Schon im ersten Satz stellt die Autorin fest *„(...) und ich bin jemand, der immer und bei jeder Gelegenheit mit dem Fahrrad unterwegs ist.“* Neben den täglichen Fahrten zur Schule macht die Schülerin auch an *„schönen Tagen Fahrradtouren in den Park oder wohin auch immer uns der Weg führt.“* Die Autorin stellt sich selbst als typische Radfahrerin dar und sieht dabei auch die gesundheitliche Komponente als wesentlichen Nutzungsgrund: *„Aus diesem Grund bin ich ein typischer Fahrradfahrer, was ja auch sehr gesund ist.“* Weitere Gründe, die für die Nutzung des Fahrrades sprechen, sind aus ihrer Sicht Schnelligkeit und Flexibilität.

In der Theaterszene „Wie denn nun???“ werden aus der Perspektive der Autorin die Vor- und Nachteile der Fahrradnutzung dargestellt: Einer der drei Hauptcharaktere ist ein überzeugter

Radfahrer, der aus Umweltgründen nur dieses Verkehrsmittel nutzt: *„Ist ein sehr umweltbewusster, 17 Jahre alter Radfahrer, der seinen Führerschein nicht machen möchte und damit auch der Umwelt etwas Gutes tun will.“* Das Fahrrad bringt ihn in der Regel pünktlich zu allen relevanten Zielen. Ein Nachteil ist jedoch die Witterungsabhängigkeit, kommentiert durch *„Boa, das Wetter ist ja schon wieder widerlich.“* Auch in diesem Beitrag wird der gesundheitliche Vorteil des Verkehrsmittels aufgegriffen. So belehrt der Radfahrer den Pkw fahrenden Schüler damit, dass er mit dem Rad auch etwas für seine Gesundheit tun könnte. In der Schlusszene bleibt das eigentlich doch zuverlässige Verkehrsmittel Rad hinter dem ÖV und dem Pkw zurück, als der Radfahrer einen kaputten Reifen hat und als letzter zur Schwimm-Verabredung mit den Freunden kommt.

Das **Auto** wird von drei Teilnehmern in ihren Wettbewerbsbeiträgen thematisiert. In zwei Beiträgen wird der Pkw sowohl positiv als auch negativ dargestellt, jeweils einmal aus der Sicht eines Fahrers und Mitfahrers. Der dritte Beitrag stellt den Wunsch nach möglichst frühem Zugang in den Vordergrund. Als positive Pkw-Merkmale werden in den Beiträgen die vorgezogenen Nutzungsmöglichkeiten mit 17 Jahren, die Transportmöglichkeiten, der einfache Zugang, die flexible Erreichbarkeit von anderweitig nicht gut erreichbaren Zielen, die kurze Fahrtzeit und der Nutzungskomfort dargestellt. Negative Bewertungen des Pkw sind quantitativ deutlich unterlegen und betreffen die Benzinpreise, den Straßenverkehr und die Parkraumsituation.

Die Dokumentation „Wie bewege ich mich in der Stadt?“ lässt sowohl aufgrund der Nutzungsbeschreibung als auch durch die Anmerkungen der Autorin eine pragmatische Sichtweise auf das Verkehrsmittel erkennen. Die Autorin berichtet, dass sie regelmäßig den Pkw als Mitfahrerin der Mutter nutzt: *„Da meine Mutter ein Auto besitzt, sind wir auch oft damit unterwegs, wenn wir einkaufen gehen oder keine anderen Verkehrsmittel dort hinführen.“* Kritisch äußert sich die Autorin zu den Benzinpreisen: *„Die Benzinpreise steigen jedoch andauernd.“*

In der Theaterszene „Wie denn nun???“ stellt einer der drei Hauptdarsteller einen Schüler dar, der *„[...] seit einer Woche stolzer Besitzer eines Führerscheins [...]“* ist. Der Schüler legt alle szenenrelevanten Wege mit dem Pkw zurück und wird als klassischer „Pkw-Typ“ vorgestellt. Der junge Mann bietet sich der ÖV-nutzenden Hauptdarstellerin gegenüber als Fahrer an, um ihr aus der Zwangsbindung an die „Öffentlichen“ heraus zu helfen. In dem Theaterstück hat der Schüler ein positives und ein negatives Erlebnis auf seinen Autofahrten. Positiv, nämlich als angenehm und schnell, wird der zurückgelegte Schulweg dargestellt: *„Ach, ist das schön, entspannt in der Schule anzukommen, und man nicht hetzen muss.“* Negativ verläuft dagegen die Fahrt zum Schulausflug: *„[...] der Verkehr war einfach die Hölle und einen Parkplatz habe ich auch nicht bekommen.“* Die Darstellung des Pkw kann zusammenfassend als erstrebenswert, aber durchaus kritisch beschrieben werden.

Der dritte Beitrag, die Collage „Mobilität in Berlin“, lenkt den Blick von der bis dahin praktizierten ÖV-geprägten Mobilität auf den deutlich hervorgehobenen „Führerschein mit 17“. Durch

die gewählten Farben und Materialien erhält der vorgezogene Führerschein eine „sexy“ Komponente und wird zum Highlight der dargestellten Mobilität.

Neben den klassischen Verkehrsmitteln junger Menschen spielen in den Beiträgen zwei **weitere Verkehrsmittel** eine Rolle: Ein motorisierter Roller und ein unmotorisierter Kinder-Scooter. In der Foto-Story „Sicher und warm! Oder Kalt und zu spät?“ spielt der motorisierte Roller die tragende Rolle als Konkurrenzverkehrsmittel zur U-Bahn. Während einer der Zwillingbrüder mit der U-Bahn den Schulweg bestreitet, fährt der andere mit dem Roller. Der junge Mann glaubt, mit dem Roller einen zeitlichen Vorsprung gegenüber seinem Bruder zu haben. Doch an der Schule angekommen, muss der Roller-Fahrer einsehen, dass er nur Nachteile im Vergleich zu seinem Bruder hatte: *„So ein Mist: Ich bin total durchgefroren, ein Laster hätte mich fast mitgenommen oder besser gestreift, in die Vokabeln konnte ich auch nicht mehr schauen!“* Der Beitrag geht mit dem Verkehrsmittel scharf in die Kritik, während die öffentlichen Verkehrsmittel positiven Zuspruch erfahren.

Ein unmotorisierter Kinder-Roller wird vom Hauptdarsteller des Videos „Mobil in Berlin“ für den letzten Weg zum Zielort benutzt. Der Scooter steht für die Spontaneität und Flexibilität der Mobilität junger Menschen, denn eigentlich wird der Roller von einem kleinen Jungen gefahren und sich unvermittelt von dem in Eile befindlichen Hauptdarsteller zu Eigen gemacht. So wird der Roller, eigentlich ein Fortbewegungsmittel für Kinder, zu einem praktischen Verkehrsmittel, um die eigenen Mobilitätsbedürfnisse ad hoc zu befriedigen.

Aus der Analyse der einzelnen Verkehrsmittel heraus stellt sich die Frage nach der **intermodalen Nutzung von Verkehrsmitteln**. In drei Beiträgen wird auf die Kombination von Verkehrsmitteln hingewiesen. Die anderen Beiträge nennen zwar teilweise verschiedene Verkehrsmittel, geben aber keinen Hinweis darauf, ob die unterschiedlichen Verkehrsmittel miteinander kombiniert genutzt werden.

Monomodal werden Verkehrsmittel in der Theaterszene „Wie denn nun???“ und in der Fotostory „Sicher und warm! Oder: Kalt und zu spät?“ genutzt. Beide Beiträge sollen spezifische Nutzertypen vorstellen und die Vor- bzw. Nachteile einzelner Verkehrsmittel aufzeigen. So stehen sich in der Theaterszene die Verkehrsarten Individualverkehr – motorisiert (Pkw) und unmotorisiert (Rad) – sowie öffentlicher Verkehr (U-Bahn) gegenüber. In der Fotostory ist es der Individualverkehr – in Form eines Rollers – gegenüber den öffentlichen Verkehrsmitteln – in Form der U-Bahn. In beiden Beiträgen bekommt der Leser den Eindruck eines Spannungsfeldes zwischen dem Wunsch nach Individualverkehr auf der einen und der Realität des öffentlichen Verkehrs auf der anderen Seite.

Klassisch intermodal nutzt der Hauptdarsteller des Films „Mobil in Berlin“ verschiedene Verkehrsmittel, indem er sie entlang der Wegekette optimal miteinander verknüpft. Der erste Wegabschnitt zur Bushaltestelle wird mit dem Fahrrad zurückgelegt, nach der Bus- folgt die S-Bahnfahrt und für die letzte Etappe des Weges steigt der junge Mann spontan auf

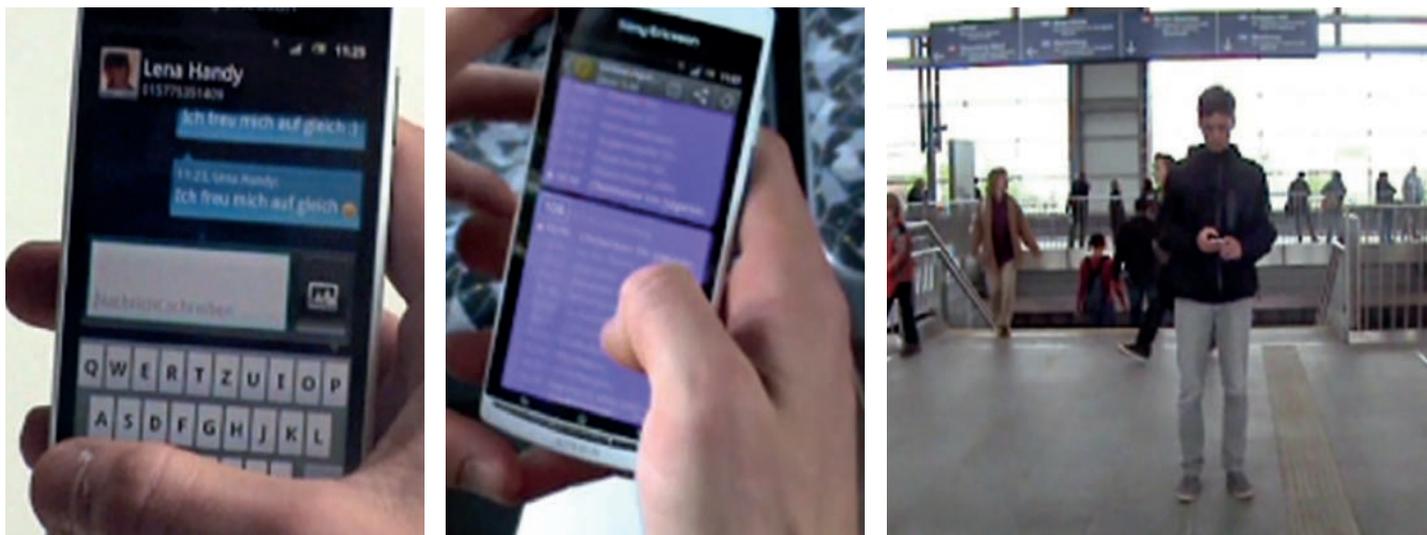


Abb. 10: Smartphone-Nutzung im Film-Beitrag zur Kommunikation, Informationssuche und Orientierung (Ausschnitt aus: „Mobil in Berlin“)

einen Kinder-Roller um. Das Motiv für die Kombination der Verkehrsmittel ist das Bedürfnis, unter Zeitdruck pünktlich zu einer Verabredung zu kommen. Optimal abgestimmt werden die Übergänge von einem Verkehrsmittel zum nächsten mit Hilfe des Smartphones, das der junge Mann jederzeit griffbereit bei sich hat.

### 3.2.2. Die Bedeutung von Informations- und Kommunikationstechnologien sowie sozialen Netzwerken

Informations- und Kommunikationstechnologien werden in zwei Beiträgen dargestellt und in den Inhalt einbezogen. Sowohl der Film „Mobil in Berlin“ als auch die Theaterszene „Wie denn nun???“ liefern Informationen zum Einsatz und der Nutzungsweise von IKT. Soziale Netzwerke wurden in einem Beitrag thematisiert. Die Art und Weise der inhaltlichen Darstellung machen deutlich, dass IKT und soziale Netzwerke für einige Teilnehmer eine relevante Rolle zur Organisation und Bewältigung der alltäglichen Mobilität spielen.

Der Hauptdarsteller im Film „Mobil in Berlin“ kann als typischer „digital native“ charakterisiert werden. Der junge Mann hat sein Smartphone jederzeit griffbereit in der Jackentasche und nutzt die notwendige Software wie selbstverständlich. Der Film beginnt mit der Darstellung des Schülers am häuslichen Schreibtisch. Der Schüler macht seine Hausaufgaben am Computer, das Smartphone in Sichtweite neben sich liegend. Auf dem Weg zum Treffpunkt mit seiner Freundin nutzt der Hauptdarsteller sein Smartphone in dreifacher Hinsicht für die eigene Mobilität: zur Kommunikation mit der Freundin, zur Suche von Echtzeitinformationen während der Fahrt im Bus und zur Orientierung am Zielbahnhof für den letzten Wegabschnitt (Abb. 10).

In der Theaterszene „Wie denn nun???“ steht die Nutzung des Internets bzw. genauer genommen die Kommunikation über das soziale Netzwerk Facebook im Fokus des Beitrags, wobei genauere Informationen dazu fehlen, ob Facebook auf mobilen Endgeräten genutzt wird. So wird sowohl die Verabredung im Schwimmbad über das soziale Netzwerk geregelt („Über Facebook haben die drei ausgemacht, dass sie sich um halb vier am Schwimmbad treffen wollen.“) als auch die Absprachen für Pkw-Mitfahrten („(...), hättest Du mir gestern über Facebook Bescheid gesagt, dass ich Dich mit dem Auto abholen soll, hätte ich das auch getan.“). Die Erreichbarkeit über Facebook scheint nach der Schule wie selbstverständlich von den Charakteren gegeben zu sein: „Wir können ja noch über Facebook alles regeln!“. Der Darstellungsweise nach zu urteilen, findet die Organisation der Mobilität hier weitestgehend über soziale Netzwerke statt. Überraschend ist, dass keiner der Akteure der Theaterszene ein Handy oder Smartphone nutzt, um sich kurzfristig zu verständigen bzw. sich zu informieren. Auch nicht in der letzten Szene des Theaterstücks, als sich einer der drei Freunde verspätet, nutzt keiner der anderen Charaktere das Mobiltelefon zur Kontaktaufnahme.

### 3.3. Fazit zum Erhebungsbaustein I – Mobilität in eigenen Bildern und Worten

Die in den Wettbewerbsbeiträgen dargestellten Inhalte vermitteln ein anschauliches und überwiegend einheitliches Bild zur Mobilität junger Menschen. Es werden individuelle Bedürfnisse, Wünsche und Hemmnisse bei der Mobilitätsbewältigung dargestellt. Durch die Nutzung selbst gewählter Formate und Medien wird dabei den eigenen Vorlieben und Interessen Rechnung getragen.

Die **öffentlichen Verkehrsmittel** spielen eine tragende Rolle in nahezu allen Beiträgen, wobei die zentrale Botschaft die pragmatische Sichtweise auf Bus und Bahn ist. Die „Öffentlichen“ sind zwar eher eine Art der Zwangsmobilität, oft überfüllt und manchmal auch verwirrend, dennoch alternativlos, günstig und die Fahrzeit kann effizient für weitere Tätigkeiten genutzt werden.

Das **Fahrrad** dagegen hat einen emotional höher gestellten Charakter. Einerseits wird es als sportliches, schnelles Verkehrsmittel dargestellt, andererseits werden vor allem die Vorteile des Verkehrsmittels im näheren Wohnumfeld beschrieben. Das Fahrrad erscheint als das schnellste und flexibelste Verkehrsmittel und wird mit positiven gesundheitlichen Effekten in Zusammenhang gebracht.

Die Art der **Pkw**-Darstellung gibt die ambivalente Sichtweise auf das Verkehrsmittel wieder. Auf der einen Seite spielt das Auto in den meisten Beiträgen keine Rolle. Die Möglichkeiten der vorhandenen Verkehrsmittel werden bedürfnisorientiert abgewogen. Auf der anderen Seite wird der Pkw aber selbstverständlich im Portfolio der Bewegungsmöglichkeiten mitgedacht. In einem Fall wird der Führerschein mit 17 als zentraler Bestandteil des Beitrages dargestellt.

Auch die Themen **Intermodalität, Informations- und Kommunikationstechnologien sowie soziale Netzwerke** werden in den Beiträgen dargestellt. Die Schüler, die intermodal unterwegs sind und ein Mobiltelefon oder Facebook nutzen, sind damit vertraut und integrieren diese auf selbstverständliche Art in die eigene Alltagsmobilität. Lediglich einzelne Beiträge geben Hinweise auf die Art und Weise der Nutzung oder den Nutzungsumfang.

Unter methodischen Gesichtspunkten liefert die Studie erste Erkenntnisse zu den Möglichkeiten und Grenzen des Wettbewerbs sowie zur Auswahl der Formate. Die Anzahl der eingegangenen Beiträge belegt, dass die Erreichbarkeit der Schüler und deren Motivation zur Teilnahme einen kritischen Faktor im Untersuchungsdesign darstellen. Das Thema Mobilität spielt zwar für alle jungen Menschen eine Rolle, es ist aber kein Thema, das die bewusste Aufmerksamkeit der Schüler erfährt und über das man sich explizit äußert. Gespräche mit Schülern und Lehrern lassen den Schluss zu, dass der Zeitpunkt der Erhebungen und der mangelnde verpflichtende Charakter die Hauptgründe für die Nicht-Teilnahme am Wettbewerb waren.

Das ursprüngliche Ziel, eine hinsichtlich der Schultypen und der Sozialstruktur möglichst heterogene Zielgruppe anzusprechen, wurde aufgrund der Schwierigkeiten im Rekrutierungsprozess nicht erreicht. Dadurch sind keine weiteren Aussagen zu Sozialisations- und Milieueffekten möglich.

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass der Wettbewerb grundsätzlich als Methodik gut geeignet ist, die Zielgruppe zu erreichen und dass sich das freie multimediale Vorgehen als zielführend erweist. Die Erreichbarkeit der Schüler war insgesamt sehr schwierig, die mit dem offenen Ansatz erzielten Ergebnisse sind hingegen positiv zu bewerten. Aufgrund der explorativ angelegten Methodik hat die Studie nicht den Anspruch, belastbare Antworten auf die Forschungsfragen zu liefern. Es bleibt zu vermuten, dass weitere Mobilitätsmuster und Darstellungsformen offen blieben und nicht durch Beiträge abgedeckt wurden.

## 4. Erhebungsbaustein II: DB Summer School

Die DB Summer School wird jährlich von der Deutschen Bahn in Zusammenarbeit mit der Studentenorganisation AIESEC organisiert und bietet Schülern die Chance, Naturwissenschaften auf eine praxisnahe Art zu erleben. Die teilnehmenden Schüler müssen sich aktiv für das Programm bewerben und sind entsprechend vergleichsweise stark engagiert in Schule und Freizeit bzw. bringen ein grundsätzliches Interesse für Mobilitätsthemen mit.

Die DB Summer School 2012 fand in Berlin statt. Die Teilnehmer kamen aus ganz Deutschland und wurden für eine Woche (25. – 29. Juni 2012) im Ulrich-von-Hutten-Gymnasium in Berlin in den Fächern Mathematik, Informatik, Naturwissenschaften und Technik (MINT) von Austauschstudenten auf Englisch unterrichtet. Die angehenden Abiturienten sollten sich so besser auf ihre Studienwahl vorbereiten können. In diesem Rahmen besuchten sie auch verschiedene Unternehmen aus dem Umfeld der Deutschen Bahn.

Aufgrund des bestehenden Kontaktes zur Abteilung DB Hochschulkooperationen bestand die Möglichkeit, eine Schülergruppe mit den gesuchten Auswahlkriterien in das Forschungsvorhaben einzubeziehen. Das eigentliche Ziel der Veranstaltung, nämlich sich informieren und etwas ausprobieren zu können sowie das Interesse für die Forschungsthemen des InnoZ zu wecken, sollte dabei nicht zu kurz kommen. Es wurde eine Schülergruppe von 52 Schülern plus acht Betreuer für ca. zwei Stunden in den Räumen des InnoZ empfangen.

### 4.1. Untersuchungsgruppe, Erhebungsmethodik und Befragungsinhalte

Die 52 Teilnehmer des DB-Summer-School-Programms kamen aus ganz Deutschland. Etwa die Hälfte der Teilnehmer wohnte in Städten, die andere Hälfte in ländlich geprägten Regionen.

Zu Beginn des Besuchs wurden alle Schüler gebeten, einen Fragebogen mit mobilitätsbezogenen Themen auszufüllen. Neben dem Verkehrsmittelbesitz, der Rolle des Führerscheins und dem Nutzungsverhalten einzelner Verkehrsmittel wurde abgefragt, welche Verkehrsmittel den Schülern gefallen bzw. nicht gefallen und welche Einstellung sie zu bestimmten Mobilitätsthemen haben. Das Ausfüllen des Fragebogens nahm jeweils etwa fünf Minuten in Anspruch.

Neben diesem schriftlichen Befragungsteil waren Gruppendiskussionen der zentrale methodische Bestandteil der Untersuchung. Die Schüler wurden in sechs Gruppen aufgeteilt. Auf Basis der Thesen aus der Literaturstudie wurden die Schüler nach den Kriterien Geschlecht und Wohnort (Stadt/Land) einzelnen Gruppen zugeordnet. Es gab zwei Gruppen mit männlichen und zwei Gruppen mit weiblichen Teilnehmern, zwei Gruppen waren geschlechterdurchmisch. Die nach Geschlecht geschichteten Gruppen wurden außerdem zu gleichen Teilen nach urbanem und ländlichem Wohnort aufgeteilt (vgl. Tab. 4).

Die Gruppendiskussionen wurden leitfadengestützt durchgeführt, wobei den spontan aufkommenden Gesprächsinhalten möglichst viel Raum gelassen wurde, um den Schülern die Möglichkeit zu geben, aus dem eigenen Mobilitätsverhalten frei zu berichten. Die Diskussionen wurden per Aufnahmegerät und Videokamera aufgezeichnet. Die Ergebnisse der Gruppendiskussionen wurden im Nachgang von den Moderatoren inhaltlich zusammengefasst, die relevanten Zitate der Schüler transkribiert. Tab. 5 fasst die wichtigsten Merkmale des zweiten Erhebungsbausteins zusammen.

Tab. 4: Übersicht zur Zusammensetzung der unterschiedlichen Gruppendiskussionen

Gruppen-Nr.	Geschlecht	Wohnort
Gruppe_1a	männlich	urban
Gruppe_1b	männlich	ländlich
Gruppe_2a	weiblich	ländlich
Gruppe_2b	weiblich	urban
Gruppe_3a & Gruppe_3b	weiblich & männlich	urban & ländlich

<b>Inhalt der Studie</b>	Gruppendiskussionen zur Alltagsmobilität junger Menschen und schriftliche Befragung, um Mobilitätskennziffern der Teilnehmer zu erheben.	
<b>Methodik und Ablauf der Erhebung</b>	Den Schülern wurde zunächst ein einseitiger Fragebogen ausgehändigt, im Anschluss daran wurden etwa 45-minütige Gruppendiskussionen durchgeführt. Nach den Gruppendiskussionen erhielten die Schüler Führungen durch die „Plattform elektroMobilität“ des InnoZ und konnten Pedelecs und Elektroautos ausprobieren.	
<b>Zusammensetzung Untersuchungs-/ Befragungsgruppe</b>	52 Schüler des DB Summer School-Programms aus ganz Deutschland, zwischen 15 und 23 Jahren. Von den Teilnehmern waren 21 Schüler männlich und 31 weiblich. Etwa die Hälfte der Schüler lebt in städtischen und die andere Hälfte in ländlich geprägten Wohnorten.	
	Gruppendiskussion	6 Gruppendiskussionen mit 8–9 Teilnehmern, geschichtet nach Geschlecht und Wohnort.
	schriftliche Befragung	32 ausgefüllte Fragebögen. Der Rücklauf betrug 54%.
<b>Inhalte der Paper&amp; Pencil-Befragung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Verkehrsmittelbesitz und -nutzung</li> <li>- Einstellungen zu mobilitätsrelevanten Themen</li> <li>- Soziodemografie</li> </ul>	
<b>Inhalte der Gruppendiskussion</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Erfassung der Alltagsmobilität: Wie bewegen sich die Schüler heute? Was ist den Schülern wichtig, wenn Sie an Mobilität denken?</li> <li>- Bewertung der genutzten Verkehrsmittel: Wie werden die genutzten Verkehrsmittel wahrgenommen und beurteilt?</li> <li>- Einstellungen zum Pkw: Welche Bedeutung haben Führerscheinwerb und Pkw-Besitz?</li> <li>- Besitz und Nutzung von Smartphones: Besitzen die Teilnehmer ein Smartphone und nutzen sie unterwegs das Internet? Auf welche Art und Weise nutzen die Teilnehmer das Smartphone zur Organisation der eigenen Mobilität?</li> <li>- Nutzung von sozialen Netzwerken: In welchen sozialen Netzwerken sind die Teilnehmer Mitglied und wie werden die sozialen Netzwerke genutzt?</li> </ul>	

Tab. 5: Steckbrief DB Summer School

## 4.2. Ergebnisse aus Befragung und Gruppendiskussionen

Rund die Hälfte der teilnehmenden Schüler (n=32, 54%) gab einen ausgefüllten Fragebogen ab. An den Gruppendiskussionen nahmen 21 männliche und 31 weibliche Personen teil. Die Schüler waren im Durchschnitt 17 Jahre alt (n=30). Die Altersspanne reichte von 15 bis 23 Jahre, elf Teilnehmer waren jünger als 17 Jahre. Die Schüler wurden darum gebeten, die Postleitzahl des Wohnortes anzugeben. Diese wurden den Raumkategorien Stadt, Land oder dem suburbanen Raum zugeordnet. Demnach wohnte etwa jeweils ein Viertel der Befragungsteilnehmer in der Stadt bzw. auf dem Land und die andere Hälfte im suburbanen Raum.

### 4.2.1. Was bedeutet Mobilität für die befragten jungen Menschen?

Zu Beginn der Gruppendiskussionen wurden alle Teilnehmer darum gebeten, in einem Stichwort zu notieren, was ihnen an der eigenen Mobilität wichtig sei. Die Beiträge wurden auf einem Poster gesammelt und anschließend im Gruppengespräch erläutert und mit Beispielen untermauert.

Es gab in den Diskussionen einige wenige Attribute, die von der Mehrzahl der Schüler genannt wurde. So sind für die meisten Schüler die Merkmale **Schnelligkeit, Unabhängigkeit, Flexibilität und Zuverlässigkeit** am wichtigsten für die eigene Mobilität.

In den Diskussionen fiel auf, dass negative Beispiele bei der ÖV-Nutzung insbesondere von den in ländlichen Regionen lebenden Schülern benannt werden. Mobilität im ländlichen Raum wird von zahlreichen Schülern mit schlechten oder gar nicht vorhandenen ÖPNV-Verbindungen, insbesondere zu den Tagesrandzeiten, in Verbindung gebracht (O-Töne aus der Gruppe\_2a):

*„Der letzte Bus fährt um sieben.“*

*„Bei uns geht es einigermaßen, weil alle Busse erst durch meinen Kuhort fahren. Aber ich höre immer von anderen, dass der letzte Bus weiß Gott wann fährt.“*

*„Ab acht Uhr abends fährt bei uns kein Zug mehr und dann bist Du so aufgeschmissen.“*

*„Meine Eltern sagen immer, ich wäre ja so viel unterwegs. Die sagen, ich soll mit dem Bus fahren, aber wenn kein Bus fährt...“*

Es sind vor allem die jungen Menschen auf dem Land, die sich ihre Alltagswege durch Pkw-Mitfahrt mit den Freunden organisieren. Teilweise berichteten die auf dem Land lebenden Schüler auch, dass sie ohne familiäre Mitfahrgelegenheit den Wohnort gar nicht verlassen können (O-Töne aus der Gruppe\_2a):

*„Bei uns ist das zum Beispiel so, dass man auf dem Land gar nicht weg kommt (...). Man muss immer die Eltern einplanen, wenn man zu einer Freundin will oder so.“*

*„Also, wir sind nur Dörfer in unserer Gegend. Unser Dorf hat das Glück, dass wir noch eine Bahnverbindung haben zur nächst größeren Stadt, die auch noch nicht sehr groß ist. Da fährt am Tage auch jede Stunde ein Zug. Aber in der Nacht fährt da kein Zug, vor allem am Wochenende halt nicht und das ist dann nicht so gut, wenn man eine Party besuchen will, dann ist man wieder abhängig von den Eltern.“*

*„Am Wochenende fährt gar kein Bus. Ich bin dann auf meine Eltern angewiesen, dass die mich acht Kilometer fahren. Laufen ist halt nicht so mein Ding.“*

Folge der schlechten ÖPNV-Anbindungen in den ländlicheren Regionen sind neben der Abhängigkeit von den Eltern oftmals lange Wartezeiten (O-Töne aus der Gruppe\_2a):

*„Wenn ich zum Beispiel irgendwo hin muss bin ich jedes Mal, wenn ich mit dem Zug fahre, eineinhalb Stunden zu früh, weil halt kein anderer Zug geht.“*

*„Auch vormittags von der Schule aus. Wenn ich vier Stunden frei habe, sitze ich halt drei Stunden in der Schule, weil kein Bus und keine Bahn fährt, mit der es sich lohnt nach Hause zu fahren.“*

Ein männlicher Schüler beschreibt den Wunsch nach „Flexibilität“ als Möglichkeit der eigenen Steuerung der Fortbewegung und nennt dazu folgendes Beispiel (Gruppe\_1a):

*„Flexibilität bedeutet für mich, dass ich unabhängig bin und kurzfristig entscheiden kann, wo ich hingehere und wenig eingeschränkt bin. Als Beispiel, wenn ich jetzt ein Auto mit Gas hab brauch ich natürlich Tankstellen, wo ich Gas tanken kann, dann bin ich eingeschränkt [...].“*

Unabhängig vom Wohnort und Geschlecht der Teilnehmer wurden weitere Eigenschaften genannt, die für einzelne Schüler von Bedeutung sind. Dazu gehören **Pünktlichkeit, gute Infrastruktur, Sicherheit, Nachhaltigkeit und Effizienz** des Verkehrsmittels (O-Töne aus der Gruppe\_1b):

*„Wenn ich etwas benötige, soll es mir jederzeit zur Verfügung stehen.“*

*„Dass es schnell sein soll. Wenn ich von A nach B fahren möchte, dass es einfach schnell geht und keine Komplikationen gibt.“*

## 4.2.2. Verkehrsmittelbesitz und Nutzungshäufigkeiten

Die schriftliche Befragung zeigt, dass nahezu alle Befragten ein Fahrrad (n=30) besitzen (vgl. Tab. 6). Gut die Hälfte aller Befragten besitzt Inline-Skates, die immerhin von fünf Schülern regelmäßig genutzt werden. Freizeitverkehrsmittel wie Skateboards und Waveboards besitzt nur eine Minderheit der Schüler; beide werden nur unregelmäßig genutzt. Lediglich ein Schüler hat ein Mofa, das zur täglichen Mobilitätsbewältigung genutzt wird.

Ein Drittel aller Schüler verfügt bereits über einen Führerschein, fünf Schüler sind gerade dabei, den Führerschein zu erwerben (vgl. Tab. 6). Die andere Hälfte der Schüler hat zwar noch keinen Führerschein, plant diesen aber in absehbarer Zeit zu machen. Lediglich eine Person beabsichtigt derzeit nicht, den Führerschein zu machen.

Neben Fußwegen (ab 500m) sind Fahrrad und ÖPNV die wichtigsten genannten Verkehrsmittel. Sowohl Rad als auch ÖPNV werden von zwei Drittel der Befragten mindestens wöchentlich genutzt. Fußwege werden in der Regel täglich unternommen. Nur drei Personen gaben an, lediglich an ein bis drei Tagen im Monat Fußwege ab 500m zurück zu legen. Das Fahrrad ist das am meisten genutzte Verkehrsmittel der jungen Befragten. Lediglich ein Schüler nutzt nie ein Fahrrad. Die Hälfte der Befragten nutzt den öffentlichen Verkehr täglich (vgl. Tab. 7).

Weitere Optionen der Fortbewegung, die eine wichtige Rolle in der Alltagsmobilität einnehmen, sind Pkw-Mitfahrten, wobei deutlich mehr Befragte bei Eltern oder Großeltern mitfahren als bei Freunden und Geschwistern. Die meisten Befragten (n=13) werden regelmäßig, durchschnittlich ein bis drei Mal pro Woche, von den Eltern oder Großeltern gefahren. Mit Freunden und Geschwistern fahren die Schüler dagegen eher gelegentlich mit, nämlich durchschnittlich ein bis drei Mal im

Tab. 6: **Verkehrsmittel- und Führerscheinbesitz der Schüler der DB Summer School**

		Anzahl der Nutzer	Prozent
Verkehrsmittelbesitz	Fahrrad	30	97%
	Inline-Skates	17	55%
	Skateboard	4	13%
	Waveboard	4	13%
	Mofa/Moped/Motorrad	1	3%
	Sonstiges	1	3%
Führerscheinbesitz	Ja, habe ich	10	35%
	Mach ich gerade	5	17%
	Nein, aber ich plane ihn zu machen	13	45%
	Nein, plane ich derzeit nicht	1	3%

Monat. Hier sind deutliche Unterschiede bei den Wegezwecken zu vermuten. Bei den Pkw-Mitfahrten könnten altersbedingte Unterschiede vorliegen und die Rolle des Fahrers mit dem Alter der Freunde in Zusammenhang stehen.

Die Bahn im Fernverkehr wird von den meisten Befragten zumindest für wenige Wege im Jahr genutzt (seltener als monatlich). Es fällt auf, dass sechs Schüler mindestens wöchentlich mit der Bahn im Fernverkehr fahren. Einige weitere Fortbewegungsarten werden nur von sehr wenigen Schülern genutzt. Dazu gehören das Trampeln, das Leihfahrrad und das Carsharing. Die zwei Personen, die trampeln, tun dies regelmäßig genauso wie die beiden Carsharer, die mindestens ein Mal pro Monat ein Carsharing-Auto nutzen. Leihfahrräder und organisierte Fahrgemeinschaften werden dagegen eher probeweise genutzt. Auch Taxis werden überwiegend „seltener“ genutzt. Die Anzahl der Taxi-Nutzer ist mit sieben Schülern vergleichsweise hoch.

### 4.2.3. Mobilitätsbezogene Einstellungen und Bewertung von Verkehrsmitteln

Im Rahmen der schriftlichen Befragung sollten die Schüler angeben, welche Verkehrsmittel gefallen bzw. nicht gefallen. Zusätzlich bewerteten die Schüler in den Gruppendiskussionen folgende Verkehrsmittel in Bezug auf die eigene Mobilität: das eigene Auto, Bus und Bahn im Nahverkehr, das Fahrrad, Mitfahren im Pkw und Carsharing. Die befragten Schüler verbanden insgesamt positive Assoziationen mit den abgefragten

Verkehrsmitteln. Mobilität erschien insgesamt als ein sehr positiv aufgeladenes Thema.

Die Befragungsergebnisse zeigen, dass es Verkehrsmittel gibt, die von nahezu allen Schülern bewertet werden und fast allen „gefallen“ (vgl. Tab. 8). Dazu gehören: das Fahrrad, die Bahn im Fernverkehr, der ÖPNV und die Pkw-Mitfahrt – sowohl mit Eltern oder Großeltern als auch mit Freunden oder Geschwistern. Es gibt Fortbewegungsarten, die fast ausschließlich positiv wahrgenommen, aber von vielen Schülern in der Befragung nicht bewertet werden, vermutlich weil sie diese nicht kennen bzw. nur ausprobiert haben. Dazu gehören Inline-Skates, das Carsharing und das Leihfahrrad.

In der schriftlichen Befragung wurden verkehrsmittelbezogene Einstellungen mit sechs Items erhoben (vgl. Abb. 11). In den Gruppendiskussionen wurden die Schüler gebeten, über positive und negative Nutzungserfahrungen mit den unterschiedlichen Verkehrsmitteln zu berichten. Die Ergebnisse der Gruppendiskussionen werden im Folgenden zusammen mit den Ergebnissen der Befragung erläutert.

Tab. 7: **Rangfolge der am meisten genutzten Verkehrsmittel** (Befragung)

Rang	Verkehrsmittel	Häufigkeit* (Mittelwert)	Anzahl Nutzer
1	Zu Fuß gehen (ab 500m)	1,48	31
2	Rad	2,06	30
3	ÖPNV	2,00	28
4	Pkw-Mitfahrer (Familie)	2,65	30
5	Pkw-Mitfahrer (Freunde, Geschwister)	3,57	22
6	Bahn im Fernverkehr	3,87	26
7	Taxi	4,71**	7
8	Trampeln	4,81**	2
9	Carsharing	4,81**	3
10	Fahrgemeinschaften	4,86**	4
11	Leihfahrrad	4,89**	3

\*Skala der Abfrage: 1 = täglich, 2= 1-3 Mal/Woche, 3=1-3 Mal/Monat, 4= seltener, 5= nie  
\*\* geringe Fallzahl beachten

Tab. 8: **Verkehrsmittel, die am meisten und am wenigsten gefallen** (Befragung)

Rang	Verkehrsmittel	Gültige Angaben	Anteil der Kategorie „gefällt“
1	Rad	31	97 %
2	Bahn im Fernverkehr	29	90 %
2	Inline-Skates	18	90 %
3	ÖPNV	31	84 %
3	Pkw-Mitfahrer: ... bei Freunden/Geschwistern	27	85 %
	... bei Eltern/Großeltern	30	83 %
4	Carsharing	25	80 %
5	Leihfahrrad	22	77 %

\* aufgrund der geringen Fallzahl wurde auf die Darstellung der prozentualen Werte verzichtet

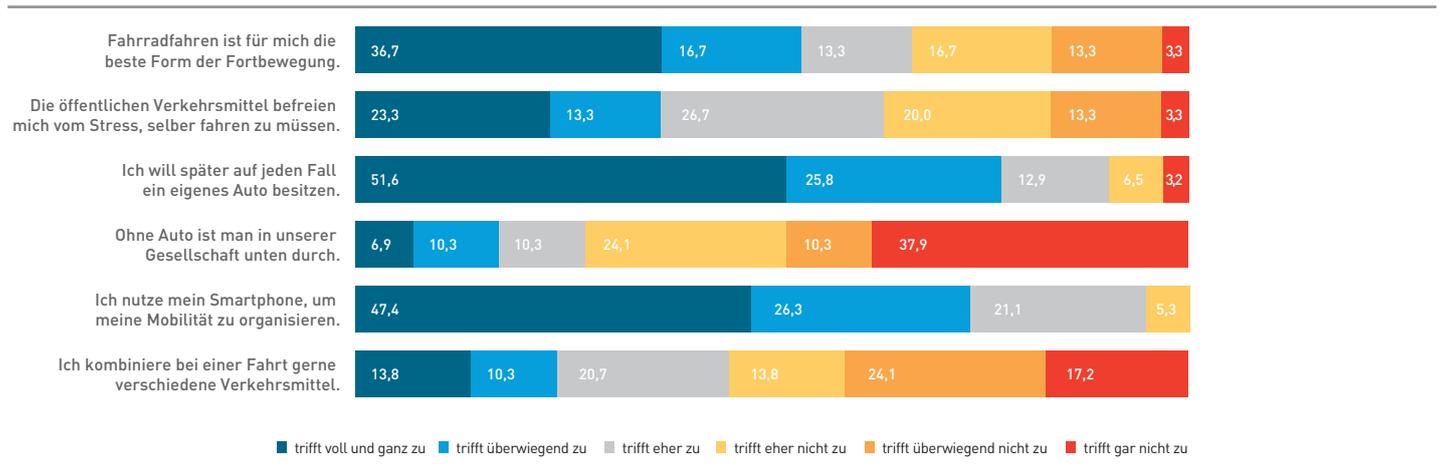


Abb. 11: Verkehrsmittelbezogene Einstellungen der Teilnehmer der DB Summer School

### Bewertung und Einstellungen zum Verkehrsmittel Fahrrad

Im Rahmen der Befragung und der Gruppendiskussionen wurde das Fahrrad mit Abstand am besten bewertet. Die Einstellungsabfrage im Rahmen der Befragung fiel insgesamt deutlich positiv, aber nicht unkritisch aus: Die Hälfte der Schüler stimmte der Aussage „Fahrradfahren ist für mich die beste Form der Fortbewegung“ zu (vgl. Abb. 11). Ein Drittel bewertete das Fahrrad neutral. Für fünf Schüler war das Fahrrad ausdrücklich nicht die beste Form der Fortbewegung.

Das Verkehrsmittel Fahrrad erhielt über alle Gruppen hinweg lediglich wenige negative Bewertungen. Die Gruppendiskussionen zeigten, dass das Rad als alleiniges Verkehrsmittel oder aber in Kombination mit den öffentlichen Verkehrsmitteln nicht nur häufig, sondern auch gerne genutzt wird. Es überwogen positive Bewertungen des Fahrrads. Die Nutzungsmotive wurden mit zeitlicher und räumlicher Flexibilität begründet (Gruppe\_1a):

*„Das heißt morgens auf jeden Fall 50 Minuten bis zur Schule und mittags dauert es dann noch einmal. Dann bin ich um vier zu Hause und mit dem Fahrrad dauert die ganze Strecke dann 20 Minuten.“*

*„Das ist zwar auch nur ein Fußweg von zehn Minuten, aber dann sind es nur noch fünf Minuten und dann ist man direkt da und kann (...) da perfekt fahren.“*

Die Gruppendiskussionen lieferten keine Unterschiede zur Nutzungsintensität zwischen städtischer und ländlicher Radnutzung. In den Gruppen mit männlichen Teilnehmern wurde neben der Alltagstauglichkeit des Fahrrades auch darauf hingewiesen, dass Marke und Modell des Rades eine Rolle spielen. Hierzu finden sich keine weiteren Belege in der Befragung.

### Bewertung und Einstellungen zum öffentlichen Verkehr

Ähnlich wie beim Rad erhielt der ÖPNV in der schriftlichen Befragung insgesamt positive, aber nicht unkritische Zustimmungswerte (vgl. Abb. 11). Die Aussage „Die öffentlichen Verkehrs-

mittel befreien mich vom Stress, selber fahren zu müssen.“ bewertet der Großteil der Befragten neutral (47%). Ein Drittel der Schüler stimmte der Aussage zu, fünf Schüler teilten die Aussage nicht.

Der öffentliche Verkehr wird durch die Teilnehmer der Gruppendiskussionen unterschiedlich bewertet. In drei Diskussionsgruppen gab es keine Negativbewertung, während in den anderen drei Gruppen vereinzelt negative Erlebnisse dargestellt wurden. Tendenziell waren die in der Stadt lebenden jungen Menschen im Vergleich zu den Jugendlichen, die in ländlichen Regionen leben, den öffentlichen Verkehrsmitteln gegenüber positiver eingestellt. Herkunftsunabhängig waren die öffentlichen Verkehrsmittel für einen Teil der Schüler bei schlechtem Wetter eine Alternative zum Fahrrad. Die städtischen Nutzer empfanden darüber hinaus die Schnelligkeit der Verkehrsmittel im Vergleich zum Pkw als angenehm, wobei nicht nachvollzogen werden kann, auf welches Verkehrsmittel sich diese Aussage konkret bezog. Folgende Zitate belegen die positive Bewertung öffentlicher Verkehrsmittel (Gruppe\_1a):

*„Also, bei mir ist es zum Beispiel gar kein Problem. Ich habe ´nen Zehnminutentakt zu Stoßzeiten und bin in 20 Minuten da. Und bei Pünktlichkeit, da denke ich bei Bus und Bahn: Das Auto geht auch mal kaputt. Und es ist halt einfach so. Und über die fünf Minuten rege ich mich dann auch auf. Aber wenn man das Gesamtbild sieht, macht’s eigentlich wirklich nicht so viel aus.“*

*„Ja Pünktlichkeit, also es geht, nur das ist schon störend, wenn man (...) Anschlüsse bekommen möchte, dass man genau dann zu spät ist. Alles in allem ist es eigentlich ganz praktisch, weil man recht schnell ist. Man schafft recht schnell relativ weite Strecken.“*

*„Ja, ich fahre meistens Straßenbahn, zum Beispiel wenn ich ins Stadion (...) oder in der Stadt rum fahre, weil das Netz relativ dicht ist. In der Stadt ist es relativ dicht. Und außerdem kommt da alle zehn Minuten eine [Bahn], dann kann ich sofort los. Und (...) verpasse ich (...) eine, dann fahre ich fünf Minuten später.“*

Negative Nennungen von Diskussionsteilnehmern ländlicher Herkunft bezogen sich auf das Angebotssystem insgesamt. Bemängelt wurden Umstiegsmöglichkeiten, Anfahrtszeiten zur Haltestelle, Wartezeiten sowie schlechte Verbindungen. Bemängelt wurde weiterhin die Pünktlichkeit sowie die Tatsache, mit anderen Fahrgästen zusammen fahren zu müssen.

### **Bewertung und Einstellungen zur Nutzung des Pkw als Mitfahrer**

Den Befragungsergebnissen nach zu urteilen, waren die jungen Befragungsteilnehmer auch mit den Pkw-Mitfahrten – sowohl mit Eltern/Großeltern als auch mit Freunden/Geschwistern – weitestgehend zufrieden. Ambivalent wurde das Mitfahren dagegen im Rahmen der Gruppendiskussion bewertet.

Die Gruppendiskussionen zeigten, dass familiäre Hol- und Bringwege als selbstverständlich wahrgenommen werden:

*„Wir wohnen ziemlich im Kaff, deswegen ist es ziemlich normal, dass Mama mich fährt. Im Sommer fahre ich auch Fahrrad. Meine Mama frage ich täglich.“* (Gruppe\_3)

Tendenziell wird diese Option der Fortbewegung am Wochenende und stärker im ländlichen Raum in Anspruch genommen als in der Stadt:

*„Ich frage sie [die Mutter] täglich.“* (Gruppe\_2b)

*„Meine Eltern holen mich auch um fünf Uhr früh ab.“* (Gruppe\_2b)

Bei den Teilnehmerinnen kommt auch der Sicherheitsaspekt hinzu:

*„Wenn ich spät nach Hause komme, bevor ich da alleine stehe, sagt meine Mutter, dann ruf' lieber an, dann komme ich.“* (Gruppe\_2b)

*„Ich hab ´nen kleineren Bruder, der ist vier Jahre jünger, da ist das was ganz anderes. Wenn der zwei Stunden später kommt, ist das kein Problem, bei mir sind zehn Minuten schlimm. Meine Eltern sagen, sie machen sich um mich mehr Sorgen.“* (Gruppe\_2b)

Auch die Option, mit Freunden zu fahren, wird von einigen Schülern regelmäßig wahrgenommen und wird als fester Bestandteil der Alltagsmobilität junger Menschen beschrieben. Dies gilt insbesondere in ländlichen Regionen:

*„Ich fahr' regelmäßig mit meinem Kumpel oder mit meinen Eltern.“* (Gruppe\_1b)

*„Die Eltern gehen ja nicht zur gleichen Zeit aus dem Haus wie wir. Und dann ist das mit Geschwistern und Freunden viel besser. Die gehen ja auch zur gleichen Schule und müssen zur gleichen Zeit da sein.“* (Gruppe\_2b)

### **Bewertung und Einstellungen zur Nutzung des eigenen Pkw**

Das eigene Auto wurde insgesamt positiv bewertet. Drei Viertel aller Befragten wollen später auf jeden Fall einen Pkw besitzen, weitere 20 Prozent hatten eine neutrale Haltung zum späteren Pkw-Besitz (vgl. Abb. 11). Nur eine Person wollte später auf keinen Fall einen Pkw besitzen.

In den Gruppendiskussionen bestätigten sich die Ergebnisse der Befragung. In einer Gruppe wurde das eigene Auto von den Teilnehmern weitestgehend abgelehnt. In drei Gruppen erhielt das Auto nahezu ausschließlich positive und in den anderen zwei Gruppen ambivalente Bewertungen. Während der Pkw-Besitz differenziert wahrgenommen wurde, strebten alle Schüler den Führerscheinwerb an. Insbesondere auf dem Land scheint der Führerschein mit 17 außer Frage zu stehen. Vom eigenen Pkw versprachen sich die Befragten Unabhängigkeit und beschrieben die Nutzung als angenehm und komfortabel:

*„Ich finde ein eigenes Auto schon sehr angenehm. Weil es macht das ganze einfach entspannter. Weil ich komme nicht direkt aus der Stadt und dann kann man schnell unabhängig von den Buszeiten in das nächste Dorf fahren. [...] Das ist schon ganz schön.“* (Gruppe\_1a)

*„Ich will auf jeden Fall den Führerschein machen, um mobil zu sein. Man muss ja kein eigenes Auto haben, man kann sich das Auto ja auch von den Eltern oder Freunden leihen.“* (Gruppe\_2a)

*„Führerschein will ich auf jeden, jeden Fall machen. Aber ich würde jetzt nicht sagen, dass ich bald ein eigenes Auto brauche. Klar, wahrscheinlich wenn man irgendwann eine eigene Familie hat, klar, dann braucht man das einfach. Aber jetzt erst einmal [nicht], vor allem wenn man überlegt, dass man nach der Schule woanders hineinzieht [...]“* (Gruppe\_2a)

*„Ich finde es für später schon wichtig. Man ist nicht so abhängig, wann der Bus oder die Bahn kommt. [...] Ich finde, es ist eine Investition.“* (Gruppe\_2b)

In der Stadt wird der Autobesitz ebenfalls angestrebt, aber hier geht es auch ohne Pkw. In den Gruppen mit Teilnehmern aus Städten konnten sich tendenziell eher die Mädchen Alternativen zum Pkw-Besitz vorstellen. Bei den männlichen Jugendlichen, die im ländlich geprägten Raum leben, wurde der Autobesitz am deutlichsten angestrebt: „Schon schön“, aber eher später „nach dem Studium“. Die Anschaffungskosten und das Vorhandensein von Alternativen waren den jungen Menschen bewusst:

*„Eigenes Auto ist für mich als Schüler nicht sinnvoll. Weil ich komme überall mit dem Fahrrad hin und bin in 20 Minuten in München. Und falls ich studieren will, [ist es] genau dasselbe und bis dahin besteht für mich keine Notwendigkeit von einem eigenen Auto. Aber wenn ich dann mal arbeite [...], ich glaube dann würde ich mir auf alle Fälle eins kaufen.“* (Gruppe\_1a)

*„[...] Ich steig in die S-Bahn ein, fahr' zehn Minuten und dann bin ich da. Wenn ich da jeden Morgen mit dem Auto fahren müsste, [...] dann braucht man wieder [eins]. Also bei der Strecke [...]“* (Gruppe\_3)

Die Gespräche der Jugendlichen in den Gruppendiskussionen gaben einen Hinweis darauf, dass die gewünschte unabhängige und flexible Mobilität von einigen Schülern im Zusammenhang mit urbaneren Wohnorten gedacht wird. Die im ländlichen Raum lebenden Schüler waren mobilen Möglichkeiten gegenüber grundsätzlich aufgeschlossen und fanden das Fahrrad und die öffentlichen Verkehrsmittel als Alternative zum Pkw gut:

*„Eine Stadt, in der es eine Straßenbahn gibt, wäre schon nicht schlecht.“ (Gruppe\_2a)*

*„Also ich muss sagen, ich fahre ungern Auto insgesamt. Also, auf dem Land bin ich auf ein eigenes Auto (...) angewiesen. Wenn ich in der Stadt wohnen würde, würde ich gar nicht drüber nachdenken, mir ein Auto zuzulegen. Zumindest wenn es eine Stadt mit einem halbwegs vernünftigen Verkehrsnetz ist und ich die kürzeren Distanzen mit dem Fahrrad fahren kann. Aber auf dem Land bin ich ohne Auto einfach aufgeschmissen.“ (Gruppe\_1a)*

*„Ich hab' auf jeden Fall vor, später einen Führerschein zu machen und irgendwann auch ein eigenes Auto zu haben, aber im Moment ist die Schule fünf Minuten Fußweg entfernt und auch sonst sind alle Läden problemlos zu erreichen. Ich finde den S-Bahn-Anschluss auch gut und deswegen bringt es mir heute keinen Vorteil.“ (Gruppe\_1a)*

*„Ein eigenes Auto ist, so wie das Nah- und Fernverkehrsnetz im Moment ausgebaut ist, (...) einfach noch notwendig. Klar (...), wenn man einen S-Bahn-Anschluss hat, braucht man es nicht. (...) Dann finde ich es auch vollkommen schwachsinnig, dann da mit dem Auto hinzufahren.“ (Gruppe\_1a)*

Das Auto genoss unter den Schülern einen unterschiedlichen Wert als Statussymbol. Etwa die Hälfte der Schüler lehnte die Aussage: „Ohne Auto ist man in unserer Gesellschaft unten durch“ ab, ein weiteres Drittel bewertete die Aussage eher neutral. Fünf Schüler schlossen sich der Aussage an und stimmten zu, dass man ohne Pkw in unserer Gesellschaft einen schlechten Stand habe (vgl. Abb. 11). Ein Beispiel dazu nennt eine Schülerin aus dem ländlichen Raum in der Gruppendiskussion:

*„In unserem Dorf ist das durch den Klatsch und Tratsch so. Papa hat sich jetzt ein neues Auto gekauft. Da kam jeder gleich und fragt, was hat das gekostet und so.“ (Gruppe\_2a)*

Es finden sich weitere Beispiele zum Status des Pkw in den Gruppendiskussionen. Einige Schüler bewerteten den frühen Autoerwerb eher sachlich:

*„Die, die bei uns eins [Auto] haben, haben eine alte Gurke, so mit zwei Türen und so.“ (Gruppe\_2a)*

*„Es gibt Leute, die haben ein Auto, weil die darauf angewiesen sind, weil die keine Lust haben, eineinhalb Stunden mit dem Bus zu fahren und dann noch 'ne halbe Stunde in der Schule zu warten. Und deswegen haben die ein Auto. Das ist natürlich mega-praktisch, aber ich denke nicht unbedingt, dass das ein Statussymbol ist. Es gibt Leute, die haben 'nen Ford und es gibt Leute, die haben einen uralten VW, der zehn Jahre alt ist, das ist eigentlich egal.“ (Gruppe\_2a)*

*„Meine Eltern sagen, auch wenn ich 'nen Führerschein habe, bekomme ich nicht sofort ein niegelagertes Auto. Erstens, es kostet viel zu viel. Zweitens, wenn ich 'ne Beule rein fahre, kostet es wieder Geld. Und erst einmal Hauptsache ich hab ein Auto, das fährt, das mich von A nach B bringt.“ (Gruppe\_2a)*

Hinsichtlich der Frage, was für ein Auto die Teilnehmer der Gruppendiskussion einmal besitzen möchten, gingen die Antworten insgesamt sehr weit auseinander.

### **Bewertung und Einstellungen zur Nutzung von Carsharing**

Das Carsharing erhielt in den Gruppendiskussionen überwiegend negative Bewertungen. Gründe für negative Bewertungen des Carsharings beziehen sich insbesondere auf zwei Punkte: Zum einen wurde das Anmelde- und Buchungsverfahren als kompliziert wahrgenommen und zum anderen glaubten einige Schüler, dass Carsharing vor allem für kurze Strecken in der Stadt geeignet ist:

*„Ich finde, der Grund ein eigenes Auto zu haben ist, dass das Auto auf langen Strecken schnell Mobilität bietet immer dann, wenn ich es brauche. (...) Ich will mich nicht irgendwo vorher anmelden müssen, damit ich es auch nutzen kann.“ (Gruppe\_1b)*

Die Diskussion zeigte, dass die Funktionsweise des Carsharings von einigen Schülern als kompliziert und umständlich wahrgenommen wurde:

*„Man muss hin und auch wieder weg kommen.“ (Gruppe\_3)*

Unter den Teilnehmern der Gruppendiskussionen fanden sich einige Schülerinnen, die Mitfahren bei Fremden ganz allgemein und Carsharing explizit ablehnten. Die Ablehnung fremder Autos wird nicht eindeutig erläutert:

*„Kann ich mir organisatorisch nicht vorstellen.“ (Gruppe\_2a)*

*„Es ist ja ein fremdes Auto. Also wenn ich schon Auto fahre, dann möchte ich ein Auto haben, das mir ein bisschen bekannter ist. Am liebsten hätte ich mein eigenes Auto. (...) Ich würde mich in einem fremden Auto unwohl fühlen.“ (Gruppe\_2a)*

*„Oder wie funktioniert das [Carsharing]?“ (Gruppe\_2a)*

Bei Nachfragen stellte sich heraus, dass eine Vielzahl der Schüler die Funktionsweise des Carsharing nicht genau kannte und es eher als eine Art Mitfahrgelegenheit missverstand:

*„Also, Carsharing finde ich 'ne super Sache, wenn man in der Stadt wohnt und auch nicht so oft ein Auto braucht (...). Ich finde, man muss die Leute kennen. Das Carsharing, wie es übers Internet läuft, wo du dann auch so Fahrgemeinschaften bildest, finde ich persönlich nicht so top, weil die Zielgruppe von diesen Angeboten – hab ich den Eindruck – die jüngeren Leute, die den Führerschein noch nicht so lange haben, (...) die fahren dann freestyle (...). Dann fahre ich lieber mit Leuten die ich persönlich kenne – wenn ich nicht selber fahre – und weiß, was die für ein Auto fahren. Aber*

*wenn man sich so kennt und sich zusammen ein Auto kauft und sich teilt, das finde ich ´ne super Sache.“ (Gruppe\_1a)*

Auch über die beim Carsharing tatsächlich verfügbaren Autos fehlte den Teilnehmern in der Regel die konkrete Vorstellung:

*„Warum ich das nicht mag? Weil das nur kleine Stadtautos sind. Ok, das ist für die Stadt schon cool, aber da sollte es eine größere Auswahl geben.“ (Gruppe\_3)*

Es gab aber auch Schüler, die sich mit der Funktionsweise gut auskannten, Carsharing bereits nutzten und überaus positiv bewerteten:

*„Carsharing ist ja eher Kurzstreckenmobilität. Also ich nutze Carsharing nicht zur Fahrt quer durch Deutschland. In Hamburg am Bahnhof gibt es ´ne Carsharing-Station und [von da] fahre [ich] dann die letzten fünf Kilometer der Reise, wo kein Zug und kein Bus mehr hinfährt. Das ist für mich Carsharing. (...) Ich find das superklasse. Funktioniert einwandfrei, ich buch´ mir das auf dem Handy, hol´ mir das Auto, fahr´ einkaufen oder was auch immer (Nachfrage: Möchtest Du Dir mal ein eigenes Auto kaufen?) So lange ich es nicht häufiger brauche? Nein. [Für] das, was ich brauche, ist es deutlich billiger, mir ein Auto beim Carsharing zu holen, als ein eigenes Auto zu haben.“ (Gruppe\_1b)*

### **Bewertung und Einstellungen zu weiteren Verkehrsmitteln**

Das **Taxi** wurde von nahezu allen Schülern in der Befragung bewertet und dabei ambivalent wahrgenommen: Etwa die Hälfte der Schüler fand das Verkehrsmittel gut, die andere Hälfte nicht. Das Taxi schien zwar kein Verkehrsmittel der ersten Wahl zu sein, wurde als Option zur Mobilitätssicherung in Ausnahmefällen aber doch von einigen Schülern vor allem in der Nacht dankbar genutzt:

*„Meine Eltern haben keine Lust, mich um drei oder vier Uhr morgens abzuholen.“ (Gruppe\_2a)*

*„Meine Eltern sagen auch klipp und klar, ich soll irgendwie anders zurückkommen.“ (Gruppe\_2a)*

Unterschiedlich bewertet und eher weniger genutzt wurden die Verkehrsmittel Skateboard, Pedelec, Waveboard. Bei diesen Verkehrsmitteln war der Anteil derer, die keine Angabe machten, hoch. Die männlichen Teilnehmer der Gruppendiskussionen fanden ein Pedelec eher unattraktiv. Als Option für längere Strecken könnte es allerdings eine Alternative zu anderen Verkehrsmitteln sein:

*„Ich würde für mich ein Elektrofahrrad nur dann in Betracht ziehen, wenn die Distanz größer würde: Also im Moment nutze ich mein Fahrrad für Strecken von zwei, drei, fünf Kilometern. Wären es jetzt fünfzehn [Kilometer], würde ich mir ein Elektrofahrrad durchaus überlegen.“ (Gruppe\_1a)*

Bei den weiblichen Teilnehmern fiel die Bewertung eines Pedelec ambivalent aus und wurde teilweise für gut empfunden, teilweise aber auch als Verkehrsmittel für Rentner eingestuft:

*„Bei uns ist es relativ schwer, weil wir ziemlich viele Steigungen haben. Da ist normales Radfahren anstrengend. (...) Zur Schule mit dem Fahrrad dauert es zehn Minuten, es geht halt nur bergab. Zurück brauche ich ´ne drei Viertel Stunde und da hab ich keine Lust drauf. Und mit so ´nem Elektrofahrrad wäre das ja kein Problem.“ (Gruppe\_2b)*

Der nach der Diskussion stattfindenden Probefahrt wurde weitestgehend mit Vorfreude entgegen gesehen. Ein Teilnehmer meinte dazu:

*„Ich freu´ mich so aufs cruisen, das glaubst Du gar nicht.“ (Gruppe\_3)*

Nur zwei Fortbewegungsarten erhielten in der Befragung mehrheitlich negative Bewertungen, nämlich das **Trampen** und **motorisierte Zweiräder** wie Mofa, Motorrad oder Roller.

Ganz allgemein mit Fremden mitzufahren (Trampen) fanden die Schüler eher unattraktiv. Dies belegen sowohl die Befragungsdaten als auch die Nennungen in den Gruppendiskussionen. In der Befragung war der Anteil der Negativnennungen etwas höher als der Anteil der positiven Antworten. In den Gruppendiskussionen bestand bei den männlichen Jugendlichen teilweise Interesse, Trampen einmal auszuprobieren. Insbesondere die in ländlicheren Regionen lebenden Mädchen hatten Probleme, sich einen Mehrwert in dieser Fortbewegungsoption vorzustellen. Die Teilnehmerinnen empfanden Trampen mehrheitlich zu unsicher. Neben dem fehlenden Verständnis für die Organisation wird die Mobilität vor allem aufgrund von Sicherheitsbedenken und mangelnder Unabhängigkeit lieber anders organisiert:

*„Das Problem ist, es klappt nicht immer. Ich wollte schon einmal mit jemand mitfahren und der ist nicht gekommen. Und dann stand ich da (...). Und es ist kein Zug mehr gefahren und dann musste ich meine Eltern anrufen.“ (Gruppe\_2a)*

*„Dann ist es besser, wenn man Bus oder Bahn fährt, dann kann man wenigstens sagen, dann warte ich noch ´ne Stunde, aber dann komme ich auf jeden Fall nach Hause. Da muss man sich nicht nach jemand anderem richten.“ (Gruppe\_2a)*

*„Ich fahr mit Freunden ganz, ganz viel, aber ich kann mir das mit Fremden organisatorisch gar nicht vorstellen. Wer fährt denn da noch lang? Bis man da jemanden findet, der zur gleichen Uhrzeit in die gleiche Richtung fährt (...).“ (Gruppe\_2a)*

Bei motorisierten Zweirädern war der Anteil derer, die keine Beurteilung abgaben, sehr hoch. Es scheint, dass die Schüler nur wenige Erfahrungen mit diesen Verkehrsmitteln hatten:

*„[Beim] Mopedfahren denke ich mir einfach, dass man eigentlich die Strecken, die man mit dem Moped fährt, locker auch mit dem Fahrrad fahren kann. (...) Viel schneller geht es letztendlich auch nicht.“ (Gruppe\_1a)*

Trotz Gefahren und Witterungsabhängigkeit sprach ein Schüler in der Gruppendiskussion den Reiz und die Vorteile des Motorrads an:

*„[...] weniger Ausstoß, weniger Verbrauch, zum Spaßfaktor brauche ich nichts sagen. Erstens ist man schneller und zweitens ist man nicht so an Staus gebunden. Ich weiß ja nicht, wie Ihr Auto fährt (...). Man kann ja überall durchkriechen. Ich fahr' lieber Motorrad. Natürlich nicht jeden Tag. Zur Schule fahre ich natürlich mit dem Auto. Wenn ich zu meiner Freundin fahre und meinen Helm da in den Schrank tun kann, fahr' ich mit dem Motorrad.“* (Gruppe\_3)

### **Bewertung und Einstellungen zur Elektromobilität**

Die Gruppendiskussionen zeigten, dass die Schüler der Elektromobilität mit Autos skeptisch, aber interessiert gegenüberstehen:

*„Ich weiß nicht, wenn ich bei langen Strecken immer das Auto aufladen muss.“* (Gruppe\_2b)

*„Man muss es einfach mal ausprobieren.“* (Gruppe\_2b)

*„Ich will eigentlich nur wissen, wie das so ist (...).“* (Gruppe\_3)

*„Das macht Spaß, aber hat halt nicht so viel Ladeenergie.“* (Gruppe\_3)

*„So lang es nicht um die Ohren fliegt. Weil das, was ich gehört habe mit der Batterie, die kann schon einfach anfangen zu brennen.“* (Gruppe\_1a)

*„Klar, man kann schon überall hinkommen. Das ist wie ein guter Vorsatz. Elektroautos sind einfach noch nicht effektiv und die Infrastruktur gibt es auch noch nicht. In fünf bis zehn Jahren ist das vielleicht so. Ja, und Reichweite ist auch kein Problem, weil wann fährt man schon mal mit dem Auto solche Strecken?“* (Gruppe\_1a)

Die Teilnehmer der Gruppendiskussionen bewerteten Elektromobilität auch im Hinblick auf den Umweltaspekt überwiegend positiv:

*„Das ist ein Anfang. Das geht in die richtige Richtung. Man muss halt jetzt schauen, dass man die Infrastruktur zum Aufladen aufbaut, sonst wird es nicht alltagstauglich werden. Es ist auf jeden Fall die richtige Richtung.“* (Gruppe\_1a)

Im Hinblick auf die Probefahrt mit den Elektroautos war das Interesse der Schüler mit vorhandener Fahrerlaubnis groß und auch die Marke des Autos schien von Interesse zu sein:

*„Ja, wo sind die Schlitten denn jetzt?“* (Gruppe\_3)

*„Leider müssen wir den Mini nehmen – leider! Aber das ist wirklich nicht so schlimm, dass machen wir gerne. Und die 100 PS sind auch in Ordnung.“* (Gruppe\_3)

## **4.2.4. Informations- und Kommunikationstechnologien und soziale Netzwerke**

Zwei Drittel aller Befragungsteilnehmer gaben an, ein Smartphone zu besitzen. Die Mehrheit der Smartphone-Besitzer war männlich. Der Aussage „Ich nutze mein Smartphone, um meine Mobilität zu organisieren“ stimmten drei Viertel der Schüler zu, die übrigen Teilnehmer bewerteten die Aussage neutral (vgl. Abb. 11).

Hinsichtlich der Nutzung von Smartphones zur Organisation der eigenen Mobilität gaben einige Schüler sogar an, dass dies ein „Hauptgrund (...) [sei], ein Smartphone zu haben“. Die mobilitätsbezogene Nutzung beinhaltete in erster Linie Auskünfte über den öffentlichen Verkehr, aber auch Telefonate und Nachrichten über das Internet zur Verabredung von Automitfahrten und weitere Fahrten mit Freunden wurden als mobilitätsbezogene Anwendungen genannt. Einige Schüler kannten sich sehr gut mit Spezialfunktionen des Smartphones sowie den Möglichkeiten des Routings aus:

*„Ich habe in Berlin das erste Mal gehabt, dass ich ein bisschen unzufrieden war, weil mich das GPS zwei Kilometer woanders hingeschickt hat. Das war doof! Aber bei mir zu Hause benutze ich es richtig häufig. Einfach um zu schauen, wo ich lang laufe oder wann der nächste Bus kommt.“* (Gruppe\_1a)

*„Hier in Berlin ist das recht praktisch, dann kann man sich sofort 'ne Route berechnen lassen oder auf der Karte anzeigen lassen, wo man gerade ist (...), wenn man etwas nicht findet. Das geht halt ohne Smartphone nicht.“* (Gruppe\_2b)

Es gab in den Gruppendiskussionen auch Schüler, die das Smartphone kritisch bewerteten. Eine Schülerin lehnte Smartphones explizit ab, weil sie die Funktionen nicht benötigte:

*„Ich finde, ein Smartphone braucht man eigentlich nicht unbedingt. Ich hab mir letztes ein neues Handy gekauft, das ist so ein richtig einfaches Handy. Ich brauch' mein Handy eigentlich nur zum telefonieren, um zu sagen, wann Mama mich abholt oder schreib' halt mal 'ne SMS. Aber, ich schreib' auch nicht so viele SMS. Deswegen habe ich weder eine Flatrate für SMS oder Telefon. Ich geh' auch nicht so häufig ins Internet und da kann ich auch warten, bis ich wieder daheim bin.“* (Gruppe\_2a)

Einige Schüler stellten negativ fest, dass sich das Handy-Nutzungsverhalten unter den Gleichaltrigen verändert hat, seit es Smartphones und dazugehörige Flatrates gibt. Als Hauptgründe dafür nannten sie das Bedürfnis der ständigen Erreichbarkeit für die Freunde, aber auch den zunehmenden Gruppendruck, ein Smartphone zu besitzen:

*„Mich nervt diese permanente Abhängigkeit vom Smartphone und die permanente Erreichbarkeit, egal ob das jetzt bei Facebook ist oder übers Handy. Das geht halt auch übers Internet. Oder ob das jetzt per SMS sein muss. Ich find' das nicht gut. (...) Wenn man*

*jetzt Leute um sich rum hat, (...) [und] den ganzen Tag vor'm Handy sitzt und die ganze Zeit kommuniziert mit jemandem, der nicht da ist (...), das nervt mich so ein bisschen. Deswegen habe ich mein Handy in der Regel aus. Weil ich nicht immer und überall erreichbar sein will.“ (Gruppe\_2a)*

Das Smartphone scheint im alltäglichen Leben der Schüler allseits präsent zu sein. Die Schüler berichteten von einer hohen Smartphone-Verfügbarkeit auch bei den jüngeren Altersgruppen. Die Flatrate gehört selbstverständlich dazu:

*„Es spielen eh' alle mit dem Handy rum. In Bus, Bahn – alle holen ihr Smartphone raus.“ (Gruppe\_2a)*

*„Damals, als ich in der sechsten Klasse war, hab' ich mein Handy höchstens mal im Bus raus geholt, wenn Mama mich anrufen wollte. Und heute siehst Du Fünftklässler mit niegelneuem Smartphone (...).“ (Gruppe\_2a)*

*„Die haben mittlerweile schon 'ne Flat mit dreizehn.“ (Gruppe\_2a)*

*„Ich hab mein Handy so gut wie immer an, aber lautlos, und das nervt auch ein bisschen, weil ich erst später sehe, dass jemand angerufen hat (...).“ (Gruppe\_2a)*

Einig war sich eine Gruppe mit Teilnehmerinnen darüber, dass das Smartphone eine Statusfunktion hat. Vor allem das große Display scheint bei den jungen Menschen von Bedeutung zu sein:

*„Ich glaube, bei Leuten in unserem Alter, die ein Smartphone haben, ist das viel mehr Imagesache als dass sie die Funktion wirklich brauchen würden.“ (Gruppe\_2a)*

*„Bei uns auf der Schule war's so, dass alle Leute, die unbedingt ein iPhone haben wollten, meinten sie müssten damit angeben.“ (Gruppe\_2a)*

*„Möglichst groß mit Touch.“ (Gruppe\_2a)*

*„Hauptsache riesig.“ (Gruppe\_2a)*

Auch die sozialen Netzwerke waren Gesprächsthema in den Gruppendiskussionen, wurden aber nur am Rande diskutiert. Die meisten Schüler gaben an, bei Facebook angemeldet zu sein. Das soziale Netzwerk wird unter anderem zur Organisation von Pkw-Fahrten genutzt. Es gab einige Schüler aus städtischen Regionen, die nicht bei Facebook angemeldet waren und Facebook sogar ablehnten:

*„Ich hab's bisher nicht gebraucht und irgendwie finde ich es auch nicht so gut. Es gibt genug Alternativen.“ (Gruppe\_1b)*

## 4.2.5. Intermodalität und Nutzungsmuster

Die Aussagen zur üblichen Verkehrsmittelnutzung zeigten bereits, dass multi- und intermodale Verkehrsmittelnutzung für viele Teilnehmer zum Alltag gehören (vgl. Kapitel 4.2.2). Die Mehrzahl der Schüler hat das notwendige Handlungswissen zur Nutzung verschiedener Verkehrsmittel und wendet dieses auch regelmäßig an. Die meisten Schüler gaben an, wöchentlich vier oder mehr verschiedene Verkehrsmittel zu nutzen. Die Anzahl derer, die nur seltener als monatlich verschiedene Verkehrsmittel nutzen und daher eher als monomodal bezeichnet werden können, ist allerdings auch hoch. Es bleibt offen, welchen Einfluss dabei die Infrastruktur am Wohnort dieser Schüler hat und welche Distanzen zu Schul- und Freizeitzwecken entsprechend zurückgelegt werden müssen.

Überwiegend wertneutral und teilweise konträr wurde in der schriftlichen Befragung die Aussage zur Intermodalität („Ich kombiniere bei einer Fahrt gern verschiedene Verkehrsmittel“) eingeschätzt (vgl. Abb. 11). Der größte Anteil der Schüler stimmt dieser Aussage nicht zu. Fast genauso groß ist die Anzahl derer, die die Aussage neutral bewerteten. Ein Viertel der Befragten kombiniert jedoch gern verschiedene Verkehrsmittel. In den Diskussionen wurde vor allem das Fahrrad für den ersten Weg zur ÖPNV-Haltestelle als Bestandteil der Wegeketten genannt. Auch die Fahrradmitnahme im ÖPNV wurde von einigen Schülern positiv erwähnt. Kritisch äußerten sich Schüler aus ländlichen Regionen. Sie bemängelten, dass es dort gar keine Möglichkeit zur intermodalen Mobilität gibt.

Die Ergebnisse aus Gruppendiskussion und Befragung zeigen, dass verschiedene Mobilitätsmuster und -einstellungen bei den befragten jungen Menschen vorliegen. Anhand der Angaben in den Gruppendiskussionen wurden vier Nutzergruppen abgeleitet.

- **Monomodale:** Junge Menschen, die in Ihrem Alltag überwiegend ein Verkehrsmittel einsetzen. Das kann sowohl das Fahrrad als auch der Pkw sein. Es fällt auf, dass diese Befragungsteilnehmer häufig andere Verkehrsmittel in der Bewertungsabfrage explizit ablehnten.
- **Multimodale:** Gruppendiskussionsteilnehmer, die Nutzungserfahrungen mit „schüleruntypischen“ Verkehrsmitteln wie Carsharing oder Leihfahrrad haben. Diese waren vergleichsweise häufig vertreten, was auf das Auswahlverfahren für die DB Summer School zurückzuführen sein könnte.
- **Pkw-Affine:** Diese glauben mehrheitlich, dass man ohne Auto in der Gesellschaft ein geringeres Ansehen hat. Bereits vor dem Führerscheinwerb sind diese Schüler dem Pkw eng verbunden, zum Beispiel durch häufiges Mitfahren oder die Nutzung von Mofa oder Motorrad.
- **Unauffällige Pragmatiker:** Die Mehrheit der Befragungsteilnehmer sind ÖPNV-Vielfahrer, die regelmäßig mit dem Rad unterwegs sind und bei Familienmitgliedern im Pkw mitfahren. Sie haben keinen Führerschein, planen ihn aber bald zu erwerben. Sie sind meist unter 18 Jahre alt und wohnen suburban oder städtisch.

### 4.3. Fazit zum Erhebungsbaustein II – Hauptsache schnell und unabhängig

Die Kombination von Befragung und Gruppendiskussionen hat sich als zweckmäßiger **Methodenmix** erwiesen, um trotz begrenzter zeitlicher und finanzieller Ressourcen ein ganzheitliches Stimmungsbild von der Mobilität junger Menschen einzufangen. Die Ergebnisse belegen, dass sich beide Erhebungsbausteine gut ergänzen. Als problematisch haben sich zwei Punkte erwiesen: Während die Befragung vor allem die Frage nach den Gründen für bestimmtes Antwortverhalten offen lässt, erfahren in den Diskussionen einige Themen durch Gruppendynamik und -zusammensetzung unvorhersehbare inhaltliche Schwerpunkte. Dies führte in einigen Gruppendiskussionen dazu, dass bestimmte Themen offengelassen wurden. Bei der Interpretation der Ergebnisse gilt es zu beachten, dass aufgrund des Rekrutierungsverfahrens überwiegend gut ausgebildete junge Menschen mit ausgeprägtem Interesse am Thema Mobilität an den Erhebungen teilnahmen. Zwar war die Diskussionsbereitschaft in den Gruppen unterschiedlich ausgeprägt; jeder Teilnehmer brachte sich jedoch aktiv in das Gespräch ein.

Hinsichtlich der einzelnen Verkehrsmittel zeigten sich folgende Ergebnisse: Das **Fahrrad** ist für die Mehrzahl der Befragten das „Grundnahrungsmittel“ zur Mobilitätsbewältigung. Es steht abfahrbereit vor der Tür und bringt die Schüler unkompliziert und schnell an ihre Ziele. Die natürlichen Grenzen des Verkehrsmittels wie Entfernung und Witterungsabhängigkeit sind den jungen Menschen dabei bewusst. Dennoch sichert es die Grundmobilität, zumindest für die erste Etappe bis zur ÖV-Haltestelle. Es kann unterschieden werden zwischen „Wahl-Radfahrern“, die das Fahrrad – nicht zuletzt aus gesundheitlichen und ökologischen Gründen – gern und regelmäßig nutzen und den „Rad-Captives“, die das Rad nicht aus freien Stücken wählen, sondern eher, um die Grundmobilität zu sichern. Die „Wahl-Radfahrer“ legen neben dem pragmatischen Nutzen des Verkehrsmittels auch tendenziell eher Wert auf Aussehen und Ausstattung des Fahrrades.

**Fußwege** gehören für die Jugendlichen zur Mobilität selbstverständlich dazu. Befragungsteilnehmer, die aufgrund mangelnder Alternativen dazu gezwungen sind, regelmäßig längere Fußwege zurückzulegen, äußerten sich negativ hinsichtlich dieser Wege. Die übrigen Befragten legten überwiegend kurze Wegabschnitte zu Fuß zurück und betrachteten diese eher wertneutral.

Die Befragten zeigten sich insgesamt zufrieden mit den **öffentlichen Verkehrsmitteln**. Dabei ist die Qualität der ÖV-Anbindung vor Ort wichtigste Voraussetzung für die positive Bewertung des öffentlichen Verkehrs. Ein regelmäßiger Bedienungstakt und gut erreichbare Anschlussmöglichkeiten werden als wesentliche Merkmale betrachtet, entsprechend ist die Zufriedenheit mit den öffentlichen Verkehrsmitteln tendenziell bei jenen Schülern höher, die in Agglomerationen leben. Im Rahmen der Gruppendiskussionen diskutierten insbesondere junge Menschen aus ländlicheren Wohngebieten kontrovers über öffentliche Verkehrsmittel. Gerade diejenigen, die aufgrund

schlechter ÖV-Anbindung lange Fahrt- und Wartezeiten in Kauf nehmen müssen, sehnen sich den Führerschein herbei oder wünschen sich an einen Wohnort, von dem aus die eigenen Zweige zwecke einfacher erledigt werden können. Grundsätzliche Aversionen gegen öffentliche Verkehrsmittel zeigte keiner der Befragten. Kritik bezog sich in erster Linie auf das konkrete Leistungsangebot vor der Tür.

**Mitfahren** ist für junge Menschen – vor allem auf dem Land – ein wichtiger Mobilitätsbaustein. Das Mitfahren wird in der Regel organisiert und zwar gerne mit Freunden und Geschwistern, eher ungern mit den Eltern. Die Eltern stellen zwar sicher, dass die wichtigsten Wege mit dem Pkw zurückgelegt werden können, die Schüler empfinden die eigene Situation aber eher als Bittsteller. Sie sehen sich mit dem Unverständnis der Eltern konfrontiert, die häufig der Meinung sind, dass die jugendlichen Mobilitätsbedürfnisse nicht in vollem Umfang befriedigt werden müssen und eingeschränkt werden können. „Cooler“ und lustiger ist es, sich mit Freunden oder Geschwistern abzustimmen, gerne über das Handy oder das mobile Web. Zwar empfinden es Jugendliche mit Führerschein und Pkw durchaus als lästig, immer fahren müssen, aber es wird versucht, sich so gut es geht abzuwechseln und die Kosten untereinander aufzuteilen. Mit institutionalisierten Mitfahrmöglichkeiten haben sich die Jugendlichen erst teilweise auseinandergesetzt. Einige Schüler nutzten bereits eine internetbasierte Mitfahrzentrale und empfanden dies auch als praktisch und kostengünstig. Das Mitfahren mit Fremden wird von der Mehrheit negativ bewertet und als eher unangenehm und nicht risikolos empfunden.

**Carsharing** im klassischen Sinne wurde bisher nur von wenigen Schülern genutzt. Trotz der geringen Nutzungsintensität wird es als praktisch und günstig wahrgenommen. Aufgrund der nicht vorhandenen Kontaktpunkte und Anlässe besteht derzeit bei der Mehrheit der Schüler kein Grund, sich mit dieser Organisationsform näher auseinanderzusetzen. Die vielseitigen Nachfragen in den Diskussionen zeigen aber auch, dass ein grundlegendes Interesse bei den jungen Menschen für die geteilte Automobilnutzung vorhanden ist. Je nach Wohnort haben die Schüler bestimmte Vorstellungen von den Möglichkeiten und dem Ablauf des „Entleihens“ von Carsharing-Fahrzeugen. Als große Nutzungshürde betrachten die Befragungsteilnehmer den Anmeldeprozess. Zudem wird stationsgebundenes Carsharing als Konzept eher negativ betrachtet, da das Auto vor der Nutzung erst abgeholt werden muss.

Der **Führerschein** als Eintrittskarte in die Welt der unbegrenzten Mobilität steht bei nahezu allen Jugendlichen weiterhin hoch im Kurs. Der Erwerb des Führerscheins steht nicht zur Debatte, allein der richtige Zeitpunkt wird von den Befragungsteilnehmern diskutiert. Insbesondere die Teilnehmer aus ländlichen Regionen beschreiben eine Art Gruppenzwang, den Führerschein bereits mit 17 Jahren zu erwerben. Bei diesen Schülern ist das begleitete Fahren die ersehnte Zwischenlösung, um lästige Mitfahrten mit den Eltern vermeiden zu können.

Für die Mehrzahl der Schüler ist es nach wie vor besonders erstrebenswert, einen **Pkw** nutzen zu können, um flexibel, unabhängig und spontan unterwegs zu sein. Einige Schüler aus

ländlichen Räumen berichteten, dass ihnen mit dem Führerscheinwerb ein Auto praktisch vor die Tür gestellt wird. Teilnehmer aus urbanen Gebieten sind sich jedoch überwiegend einig, dass sie in absehbarer Zeit keinen Pkw besitzen möchten. Sie begründen dies damit, dass sie ihre Alltagsmobilität auch ohne Auto gut und vor allem umweltfreundlich und günstig organisieren können. Das Auto als Statussymbol spielte in den Diskussionen nur eine untergeordnete Rolle. Einige Teilnehmer äußerten auch Interesse an Auto-Marke und Modell. So zeigen Kommentare zur Probefahrt, insbesondere der männlichen Jugendlichen, dass es schon „cooler“ ist, mit dem Mini zu „cruisen“. Das Auto wird letztlich aber als eine Option unter vielen betrachtet. Ein eigenes Auto ist in der Regel nicht das primäre Ziel. Als wichtigste Argumente, die gegen ein Auto sprechen, werden finanzielle Gründe genannt. Ein Auto sei schlicht zu teuer in der Anschaffung und im Unterhalt. Außerdem gäbe es in der Stadt oft Stau und Parkraum sei dort teuer. In Zukunft dagegen, wenn ein festes Einkommen zur Verfügung steht und eine Familie gegründet sein wird, sei das Auto Pflicht. Dann würde es ja fast gar nicht anders gehen – dessen ist man sich in den Gruppendiskussionen ebenfalls sicher.

Bei den Befragungsteilnehmern waren kaum Erfahrungen mit **Elektromobilität** vorhanden. Die Diskussionen waren geprägt von weit verbreiteten Fakten zur Elektromobilität. So wurde bspw. diskutiert, dass die Reichweite nicht ausreiche, der Strom aus erneuerbaren Energien stammen müsse und die notwendige Ladeinfrastruktur noch nicht vorhanden sei. Das Interesse an Testfahrten mit Elektrofahrzeugen war bei allen Teilnehmern groß. Pedelecs bzw. e-Bikes wurden ambivalent bewertet. Teilweise wurden sie als Verkehrsmittel für Rentner bezeichnet, teilweise als praktische Mobilitätsoption wahrgenommen. Auch hier scheinen die fehlenden praktischen Erfahrungen mit dem Verkehrsmittel ausschlaggebend für negative Assoziationen zu sein.

Zwei Drittel der Befragungsteilnehmer nutzten ein **Smartphone**. Einige kannten sich dabei sehr gut mit Hard- und Software sowie den dazugehörigen Internet-Tarifen aus. Diese Jugendlichen nutzten das Smartphone selbstverständlich zur Organisation der eigenen Mobilität. Als wichtigste Funktionen wurden diesbezüglich ÖV-Echtzeitinformationen, Routing und Kommunikation mit Freunden genannt. Soziale Netzwerke wie Facebook werden unter anderem genutzt, um Mitfahrten oder Treffpunkte zu verabreden. Ständige Erreichbarkeit wird teilweise als Fluch und Segen zugleich beschrieben. In den Diskussionsgruppen, in denen ausschließlich Schülerinnen teilnahmen, wurde aber auch davon berichtet, dass der Besitz eines Smartphones und die ständige Erreichbarkeit als sozialer Druck wahrgenommen werden, dessen man sich teilweise zu entziehen sucht. Diese Mädchen sehen sich jedoch nicht als Smartphone-Totalverweigerer und nutzen zumindest ein Mobiltelefon. Das Smartphone ist insgesamt ein wichtiges Statussymbol, das auch mit relativ geringen Mitteln finanziert werden kann.

# 5. Schöne neue Mobilitätswelt? Wunsch und Wirklichkeit – Erkenntnisse aus der Exploration und offene Fragestellungen

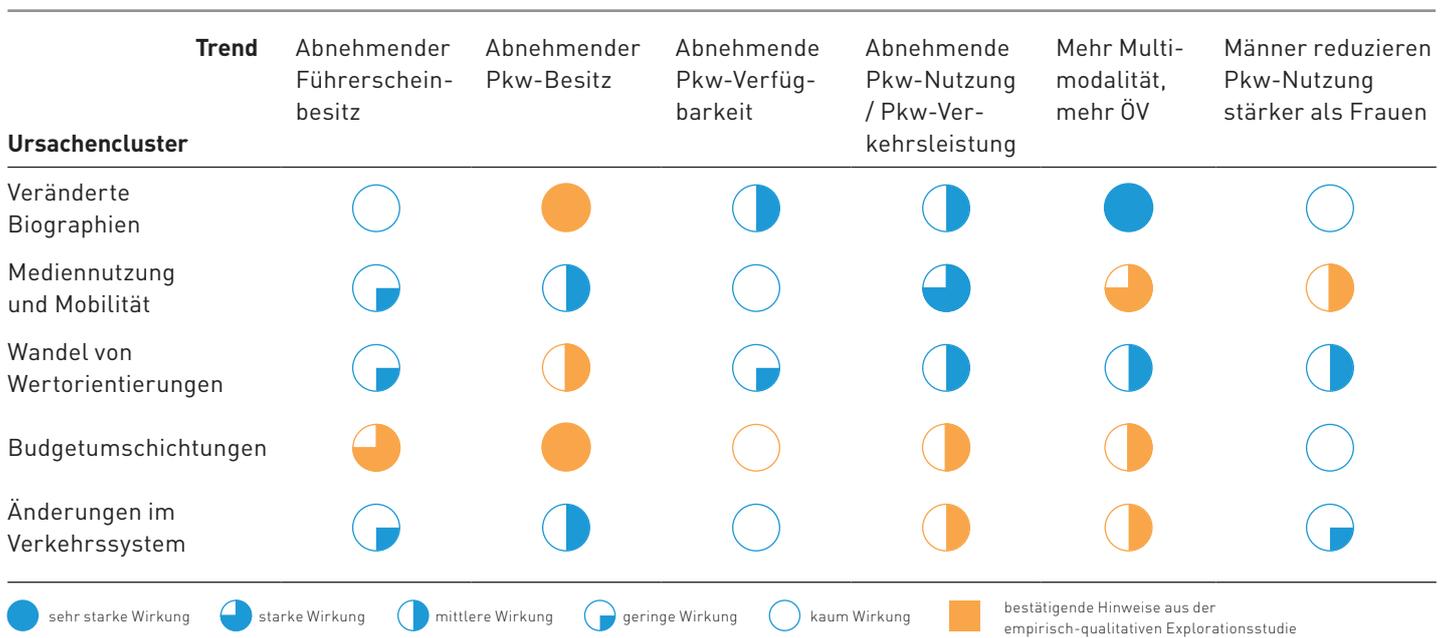
Junge Menschen zeigen weniger Interesse am Besitz eines Pkw, nutzen diesen seltener auf ihren Alltags- und Freizeitwegen und steigen vielmehr situationsangepasst auf alternative Verkehrsmittel um. Diese Trends im Mobilitätsverhalten junger Menschen wurden im Rahmen einer Literaturstudie identifiziert (Schönduwe et al. 2012 / = InnoZ-Baustein Nr. 10). Wächst also eine neue Generation heran, die das eigene Auto nicht mehr unhinterfragt als Grundausstattung des Menschen versteht, sondern ihre Mobilität effektiver und nachhaltiger gestaltet? Steuern wir also auf eine schöne neue Mobilitätswelt zu? Diese Schlussfolgerung zu ziehen wäre angesichts der Vorläufigkeit der Befunde und der unsicheren empirischen Basis der Aussagen voreilig. Zwei Ergebnisse der qualitativen Explorationsstudie sollten jedoch zukünftig stärker beachtet werden. Erstens existieren bei den meisten Befragten weder Vorbehalte gegenüber Alternativen zum privaten Pkw noch monomodale Fixierungen. Wichtig ist den jungen Menschen nicht der eigene Pkw, sondern vielmehr Unabhängigkeit und Flexibilität. Wenn dies mittels geteilter Nutzung von Pkw oder anderer alternativer Verkehrsmittel realisiert werden kann, so spielt das Auto in

den Augen nahezu aller Teilnehmer keine exklusive Rolle mehr. Das Smartphone scheint dabei eine wichtige Funktion zur Organisation der eigenen Mobilität einzunehmen. Zweitens wurde deutlich, dass junge Menschen in der Begründung ihrer Verkehrsmittelwahl primär auf begrenzte Budgets verweisen. Ein Verkehrsmittel sollte folglich nicht nur Unabhängigkeit und Flexibilität gewährleisten, sondern sollte in den Augen der jungen Menschen vor allem nicht allzu viel kosten. Es sollten folglich nicht nur neue Mobilitätsangebote entwickelt werden, sondern auch attraktive Tarifsysteme, die es erlauben, die Zahlungsbereitschaft der jungen Menschen möglichst optimal zu adressieren.

Im Folgenden werden die auf Grundlage der Literaturstudie erkennbaren Trends im Mobilitätsverhalten junger Menschen mit den Ergebnissen der qualitativen Explorationsstudie verglichen. Abbildung 12 fasst die Ergebnisse der Literaturstudie noch einmal zusammen und zeigt die vermuteten Zusammenhänge von Ursachen und Trends auf (eine detaillierte Darstellung der Zusammenhänge findet sich in (Schönduwe et al. (2012))). Zusätzlich wurden diejenigen Wirkungszusammenhänge markiert, die in der qualitativen Explorationsstudie nachvollzogen werden konnten. Bei der Interpretation der Ergebnisse ist zu beachten, dass die Explorationsstudie mit methodischen Einschränkungen verbunden ist. Hinsichtlich der folgenden Aussagen sollte bedacht werden, dass sich der Teilnehmerkreis der Explorationsstudie aus Schülern höherer Bildung zusammensetzte, wobei vermutet werden kann, dass auch der sozioökonomische Hintergrund der Befragten eher auf einen ausgeprägten Mittelstandsbias verweist.

**Hinsichtlich der Auswirkungen veränderter Biographien als Ursache für geänderte Mobilitätsmuster fanden sich lediglich Hinweise in Bezug auf den Trend „Abnehmender Pkw-Besitz“.**

Abb 12: Trends und Ursachencluster im Verkehrsverhalten junger Menschen



Die Anschaffung eines eigenen Pkw wurde von den Teilnehmern aus Städten sehr reflektiert bewertet und von der Mehrheit der Schüler gedanklich auf einen späteren Zeitpunkt verschoben. Erst wenn ein ausreichend großes und geregeltes Einkommen vorhanden oder eine Familie gegründet ist, sei ein Pkw-Kauf notwendig. Die Zukunftsvorstellungen blieben insbesondere hinsichtlich der Familiengründung jedoch eher diffus. Die Diskussionen wurden konkret auf den oftmals bald anstehenden Auszug aus dem Elternhaus fokussiert. Einige Schüler äußerten den Wunsch, nach der Schule ins Ausland zu gehen oder aber in einer anderen Stadt zu studieren. Es dominierte das Bild der offenen und noch nicht genau planbaren Zukunft, in dem andere, finanziell gewichtigere Faktoren eine Rolle spielen und nicht der eigene Pkw. Die Exploration liefert insgesamt ein eher bruchstückhaftes Bild und eine Momentaufnahme hinsichtlich der Lebensentwürfe junger Menschen. Offen bleibt, was passiert, wenn die Schüler relevante biografische Brüche wie Umzug, Ausbildungsende oder Studienbeginn durchleben. Welche Rolle spielen dann die unterschiedlichen Mobilitätsroutinen in einem neuen Aktionsraum, insbesondere bei den Schülern aus ländlichen Regionen, deren Alltag heute noch stark durch den Pkw geprägt ist? Insbesondere die gut ausgebildeten Schüler auf dem Land diskutierten einen möglichen Umzug und die Folgen für die eigene Mobilität. Werden die bis dahin praktizierten, weitestgehend Pkw-affinen Gewohnheiten beibehalten oder findet eine Neuausrichtung statt? Diese Fragen lassen sich letztlich nur klären, wenn junge Menschen über das Lebensereignis „Ausbildungsende“ hinaus, z.B. in einer Panelstudie, über einen längeren Zeitraum hinweg beobachtet bzw. begleitet werden können.

**Neue IK-Technologien erleichtern die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel, werden als Reisezeitaufwertung wahrgenommen und fördern somit Multimodalität. Teilnehmerinnen zeigten teilweise eher Vorbehalte hinsichtlich neuer IK-Technologien.** Die Teilnehmer der Explorationsstudie gehören zur Generation, die mit einer nie da gewesenen Vielfalt und umfangreichen Möglichkeiten der Nutzung von IKT aufwächst. Mobiltelefon oder Smartphone nutzen alle Schüler der Explorationsstudie zur Organisation der eigenen Mobilität. Smartphones waren mehrheitlich verfügbar, Volumentarife oder Flatrates für das mobile Web bzw. das Smartphone vereinzelt vorhanden. Das Mindestmaß der Mobilitätsorganisation findet in Form von Kommunikation zur Verabredung und Absprachen über das Mobiltelefon statt. Die technisch interessierteren Nutzer holen darüber hinaus (Echtzeit-)Auskünfte über den öffentlichen Verkehr und ortsbezogene Informationen ein. Der öffentliche Verkehr erhält überwiegend positive Bewertungen. Insbesondere die effektive Fahrzeitnutzung zum Vokabeln lernen, Freunde treffen oder auch zum Telefonieren wird hervorgehoben. Soziale Netzwerke, insbesondere Facebook, werden zur kurzfristigen gemeinschaftlichen Kommunikation und Organisation von Wegen genutzt. Der Einbezug und die Darstellung digitaler Medien in den Wettbewerbsbeiträgen zeigen, dass einige Teilnehmer die neuen Medien als wichtigen Bestandteil ihres Alltages wahrnehmen und einsetzen. Es zeigt sich tendenziell aber auch, dass die weiblichen Teilnehmer traditionelle Formate zur Darstellung der eigenen Mobilität, in

Form unterschiedlicher Textbeiträge, nutzten. Viele Teilnehmerinnen zeigten sich zudem in den Gruppendiskussionen insgesamt reflektierter im Umgang mit Smartphones. Ob dies eventuell einen Hinweis auf den Trend liefert, dass Männer ihre Pkw-Nutzung stärker reduzieren als Frauen, kann jedoch nur spekuliert werden. Die Explorationsstudie zeigt, dass einige Schüler IKT nahezu permanent zur Mobilitätsorganisation einsetzten, während andere das Smartphone bzw. die ständige Erreichbarkeit und Kommunikation über soziale Netzwerke explizit ablehnten. Ein wichtiger Diskussionspunkt in den Gruppendiskussionen war die Statusfunktion des Smartphones. Die Gruppen, in denen das Thema besprochen wurde, waren sich darüber einig, dass von einzelnen Personen ein Druck ausgeht, ein bestimmtes Smartphone zu besitzen. Es bleiben eine Reihe von Fragen unbeantwortet: Wie groß ist der Anteil derjenigen, die eine hohe Technikaffinität und Interesse an mobilitätsbezogenen Angeboten im Internet haben? Welche Bedeutung hat die Statusfunktion des Smartphones? Welche Auswirkung hat das auf das Mobilitätsbudget junger Menschen? Wie verändern sich der Zugang und die Nutzung neuer Mobilitätsangebote und -dienstleistungen durch den einfachen und schnellen Zugang mittels des mobilen Webs?

**Während der Besitz eines Führerscheins nach wie vor als wichtige Mobilitätsoption wahrgenommen wird, sehen viele Teilnehmer aus urbanen Räumen keine Notwendigkeit dafür, einen Pkw zu besitzen. Die Kombination unterschiedlicher Verkehrsmittel und deren situationsangepasste Nutzung stehen im Vordergrund.** Das geringe Interesse am Besitz eines Pkw kann als ein Hinweis auf den Wandel von Wertorientierungen gedeutet werden, wenn man davon ausgeht, dass der Pkw in älteren Kohorten noch zur unhinterfragten Grundausstattung des modernen Menschen gezählt wird. Insgesamt überwiegt eine pragmatische Verkehrsmittelwahl: Sowohl im Mobilitätswettbewerb als auch in den Gruppendiskussionen zeigt sich, dass der öffentliche Verkehr, das Fahrrad und der Pkw das mentale Bild junger Menschen gleichermaßen dominieren. Kritik an öffentlichen Verkehrsmitteln wird nicht diffus über Statusdifferenzen geäußert, sondern bezieht sich explizit auf das Angebot vor Ort wie beispielsweise die vorhandene Anbindung, Wartezeiten, die Taktung oder das Nachtbusangebot. Trotz abnehmenden Interesses am Pkw-Besitz ist das Auto in den Köpfen der jungen Menschen bereits fest verankert. Wie präsent der Pkw ist, hängt zum einen vom Wohnort bzw. dem vorhandenen ÖV-Angebot und der Intensität der bereits heute stattfindenden Pkw-Mitfahrten ab, zum anderen aber auch vom Bewusstsein für die eigene Mobilität. Die Möglichkeit, den Führerschein zu machen, scheint zu einer Sensibilisierung für das Thema Mobilität zu führen. Hinsichtlich der Bedeutung von Wertorientierungen spielt auch das Umweltbewusstsein in den Gruppendiskussionen eine Rolle. Inwiefern sich das vorhandene Umweltwissen auch in ein entsprechendes Handeln übersetzt, kann jedoch nicht nachvollzogen werden.

**Ein wichtiger Trend, der in der Literaturstudie noch außen vor blieb, ist die gestiegene Bedeutung des Fahrrads.** Das Fahrrad gehört zu den wichtigsten Verkehrsmitteln der Schüler. Insbesondere im Wohnumfeld sichert es die Mobilität und kann

mit öffentlichen Verkehrsmitteln kombiniert werden. Einige Schüler zeigten einen starken emotionalen Bezug zu ihrem Fahrrad – Marke, Aussehen und Ausstattung wurden diskutiert.

**Begrenzte Budgets spielen in den Bewertungen der jungen Menschen die wichtigste Rolle.** Das zur Verfügung stehende Einkommen wurde in den Diskussionen und Beiträgen der Explorationsstudie im Hinblick auf die Trends „Abnehmender Führerscheinbesitz“, „Abnehmender Pkw-Besitz“, „Abnehmende Pkw-Verfügbarkeit“, „Abnehmende Pkw-Nutzung“ und „Stärkere Multimodalität“ genannt. Der Grundtenor lautete: So lange sachliche Zwänge und Unsicherheit hinsichtlich der eigenen Zukunft herrschen, ist ein eigener Pkw nicht sinnvoll. In der Stadt kommen die Schüler in der Regel mit vorhandenen ÖV-Optionen aus, auf dem Land nicht. In den ländlich geprägten Regionen ist der eigene Pkw in einigen Fällen zwangsweise konkret eingeplant und finanziert. Der Führerschein ist als Option ein wichtiges Gut. Solange man die finanziellen Möglichkeiten und die Zeit hat, den Führerschein zu machen, wird ein früher Erwerb präferiert. Fast ausnahmslos wollen die Schüler den Führerschein erwerben, viele vorzugsweise bereits mit 17 Jahren.

**Änderungen im Verkehrssystem wurden nur von wenigen Schülern wahrgenommen und entsprechend selten thematisiert.**

Der Großteil der befragten jungen Menschen hatte z.B. nur sehr wenige Kenntnisse zu Carsharing-Angeboten. Informationen zu diesen Angeboten fielen jedoch scheinbar auf fruchtbaren Boden und weckten das Interesse der jungen Diskussionsteilnehmer. Es besteht enormer Bedarf an theoretischer und praktischer Mobilitätsbildung im Bereich Elektromobilität und damit zusammenhängenden neuen Angebotsformen, einschließlich der IKT-Zugänge. Auch hier spielen wiederum Budgetrestriktionen eine wichtige Rolle.

Insgesamt lässt sich festhalten, dass die positive Grundstimmung gegenüber öffentlichen Verkehrsmitteln in Kombination mit der reflektierten Wahrnehmung von Pkw-Kosten und -Restriktionen einen Möglichkeitsraum für die Gewinnung und Bindung junger Menschen an Pkw-Alternativen zu eröffnen scheint. **Eine Reihe offener Fragen bleibt bestehen:**

- Wie können Veränderungen im Zeitverlauf erfasst werden? Welche Alternativen gibt es zum kosten- und zeitaufwändigen Panel und zur potenziell unsicheren Retrospektiverhebung?
- Welche Lebensereignisse sind mobilitätsrelevant und wie stark sind die Auswirkungen einzelner Ereignisse auf das Verkehrsverhalten?
- Welche Rolle spielen Sozialisation und Umweltaspekte beim Verkehrsmittelwahlverhalten in späteren Lebensabschnitten?
- Was sind entscheidende Faktoren zur Anschaffung eines eigenen Pkw? Wie wird Mobilität bis zum Pkw-Erwerb organisiert und wie verändern sich die Mobilitätsmuster? Was passiert, wenn autosozialisierte Schüler vom Land in einen Ort mit guten ÖV-Rahmenbedingungen und -Ressourcen ziehen? Werden Pkw-Affinitäten weitergeführt?

- Wie werden die vielfältigen Freizeitwege organisiert? Welche Rolle spielen dabei IKT?
- Tragen Smartphones und soziale Netzwerke zur Beschleunigung sozialer Differenzierung und Individualisierung bei? Wenn ja, hat dies eine Vergrößerung sozialer Räume bzw. sozialer Mobilität zur Folge und schließlich: Übersetzt sich dies in neue Mobilitätsmuster? Inwiefern ändert sich das sozio-kulturelle Raum-Zeit-Gefüge durch die Nutzung von Smartphones?
- Gegenwärtig kann bei allen Automobilherstellern der Trend beobachtet werden, dass die Verknüpfung von Smartphone und Auto vorangetrieben wird. Die Grenzen zwischen Automobil und consumer electronics werden zukünftig verschwimmen. Führt dies zu einer starken Aufwertung der Aufenthaltsqualität in Autos und entsprechend zur vermehrten Nutzung von Autos? Ist es gar Anlass zu deren Erwerb? Werden junge Menschen diese neuen Ausstattungsmerkmale besonders stark nachfragen und was bedeutet es für die zukünftige Produktpalette von Automobilherstellern?
- Die Pkw-Mitfahrt wurde als eine der wichtigsten Mobilitätsoptionen genannt. Wie organisieren junge Menschen nicht familiäre Pkw-Mitfahrten? Gibt es Möglichkeiten, eine akzeptierte Plattform im sozialen Netzwerk zu schaffen? Sind einschlägige Plattformen auch in ländlichen Räumen und für andere Fahrtanlässe als Beruf und Ausbildung umsetzbar?

## 6. Ausblick

*„Führerschein will ich auf jeden, jeden Fall machen. Aber ich würde jetzt nicht sagen, dass ich bald ein eigenes Auto brauche.“*

So ambivalent wie dieses Zitat aus den Gruppendiskussionen fällt auch das Ergebnis der Explorationsstudie aus: Das eigene Auto ist nach wie vor das Maß aller Dinge – solange es keine entsprechenden Alternativen gibt. Junge Menschen sind grundsätzlich offen für alle zur Verfügung stehenden Angebote – dies zeigt die Explorationsstudie deutlich. Sie müssen nur bekannt, einfach zu nutzen, schnell, flexibel und kostengünstig sein. Trotz vieler offener Fragen zeigt die Explorationsstudie, dass ein Wandel von Mobilitätsmustern junger Menschen möglich ist, aber kein Selbstläufer sein wird. Die Schüler nutzen die zur Verfügung stehenden Verkehrsmittel bedürfnisorientiert und sind dabei offen für die Kombination unterschiedlicher Verkehrsmittel. Eines ist jedoch auch deutlich geworden: Junge Menschen kennen die neuen Alternativen noch zu wenig. In den Gesprächen rund um neue Angebotsformen wie Carsharing und Elektromobilität wurde deutlich, dass sich junge Menschen erst dann mit den Optionen auseinandersetzen, wenn diese für die eigene Mobilitätsbewältigung in Betracht kommen. Letztlich spielt selbstverständlich der Preis bei der Beurteilung eine wichtige Rolle.

Junge Menschen wollen flexibel, unabhängig und schnell unterwegs sein und verbinden diese Eigenschaften nicht primär mit dem eigenen Pkw. Vielmehr wird situationsangepasst ein Verkehrsmittel gewählt. Diese freie Wahl wird als echte Flexibilität wahrgenommen, nicht das eigene Auto vor der Haustür. Was lässt sich aus den Ergebnissen der Explorationsstudie für die Entwicklung nachhaltiger Mobilitätslösungen ableiten? Die Antwort scheint einfach: Intermodale Dienstleistungen müssen weiter auf- und ausgebaut werden. Zudem muss die informativische Vernetzung der Verkehrsträger weiter verbessert werden, um routinisierte Intermodalität alltagsfähig zu machen. Nun ist diese Forderung nicht unbedingt neu, sondern wird vielmehr von nahezu allen Branchenteilnehmern geteilt: Automobilhersteller, ÖV-Anbieter und Beratungsunternehmen bauen auf die Entwicklung intermodaler Dienstleistungen. In den Metropolen konkurrieren zahlreiche Anbieter intermodaler Dienstleistungen um neue Kunden. Die vorhandenen Lösungen stoßen jedoch häufig noch an Systemgrenzen – und sind somit zumeist wenig alltagsfähig. Die Permeabilität der Systemgrenzen müsste erweitert werden, um ein „Nutzen ohne Nachzudenken“ im Alltag zu ermöglichen. Dazu sind die Interessen der Akteure jedoch noch zu unterschiedlich. Flexible Carsharing-Angebote der Automobilhersteller sind letztlich nur eine weitere Differenzierung der Modellpalette. Auch in Zukunft sollen primär Autos verkauft werden. ÖV-Anbieter sehen sich großem Kostendruck ausgesetzt und sind von sinkenden Ausgleichszahlungen bedroht. Entsprechend werden Investitionen, die das Kerngeschäft vermeintlich nicht betreffen, gescheut. Letztlich gilt, dass Sharing-Konzepte und der Umweltverbund zusammen gedacht werden müssen, um als echte Alternative zum privaten Pkw bestehen

zu können. Die Entwicklungen der letzten Jahre sind insgesamt vielversprechend, nicht zuletzt die Elektromobilität könnte als Katalysator zur Etablierung neuer, massentauglicher Angebote wirken (Canzler/Knie 2011). Technische Lösungen werden letztlich nur erfolgreich sein, wenn sie vom Nutzer hinsichtlich ihrer Alltagsfähigkeit akzeptiert werden. Das Bewusstsein für einen Wandel der Mobilität scheint bei jungen Menschen bereits vorhanden:

*„Wenn ich in der Stadt wohnen würde, würde ich gar nicht drüber nachdenken, mir ein Auto zuzulegen.“*

## Literatur

- Brüggemeier, Mathias (2008): *Werkzeuge für Gewinner. Wettbewerbe – Teamgeist, Ausdauer oder Entertainer-Qualitäten? Worauf Schüler beim geistigen Kräftemessen achten müssen.* In: Focus-Schule 6, S. 36-37.
- Canzler, Weert (1999): *Der anhaltende Erfolg des Automobils. Zu den Modernisierungsleistungen eines außergewöhnlichen technischen Artefaktes.* In: Schmidt, Gert (Hrsg.): *Technik und Gesellschaft. Jahrbuch 10: Automobil und Automobilismus.* Frankfurt am Main, S. 19-40.
- Canzler, Weert & Andreas Knie (2011): *Einfach aufladen. Mit Elektromobilität in eine neue Zukunft.* München.
- Früh, Werner (2007): *Inhaltsanalyse. Theorie und Praxis.* 6. Aufl. Konstanz.
- Gläser, Jochen & Grit Laudel (2009): *Experteninterviews und qualitative Inhaltsanalyse.* 3. Aufl. Wiesbaden.
- Hunecke, Marcel & Stefanie Baasch (2007): *Inhaltsanalyse von Werbung und Artikeln zur Mobilität.* In: Hunecke, Marcel, Klaus J. Beckmann & Armin Langweg (Hrsg.): *Symbolisch-emotionales Marketing für den ÖPNV. Maßnahmen zur nutzerorientierten Gestaltung und Kommunikation.* Düsseldorf, S. 55-60.
- Hunecke, Marcel & Volker Greger (2001): *„Total abgefahren“: Die Darstellung von Automobilität in Musikvideos.* In: *Umweltpsychologie* 5 (2), S. 50-69.
- Kuhnimhof, Tobias, Ralph Buehler, Matthias Wirtz & Dominika Kalinowska (2012): *Travel trends among young adults in Germany: increasing multimodality and declining car use for men.* In: *Journal of Transport Geography* 24, S. 443-450.
- Kunert, Uwe, Sabine Radke, Bastian Chlond & Martin Kagerbauer (2012): *Auto-Mobilität: Fahrleistungen steigen 2011 weiter.* In: *DIW Wochenbericht* 47, S. 3-14.
- Le Vine, Scott & Peter Jones (2012): *On the move. Making sense of car and train travel trends in Britain.* London.
- Mayring, Philipp (2008): *Qualitative Inhaltsanalyse. Grundlagen und Techniken.* 10. Aufl. Weinheim und Basel.
- Medienpädagogischer Forschungsverbund Südwest (Hrsg.) (2012): *JIM 2012. Jugend, Information, (Multi-) Media. Basisstudie zum Medienumgang 12- bis 19-Jähriger in Deutschland.* Stuttgart.
- Mienert, Malte (2003): *Entwicklungsaufgabe Automobilität. Psychische Funktionen des PKW-Führerscheins für Jugendliche im Übergang ins Erwachsenenalter - Teil 4.* In: *Zeitschrift für Verkehrssicherheit* 49 (4), S. 155-161.
- Reutter, Oscar, Petra Bernhardt & Holger Dalkmann (2003): *Dokumentation und Wirkungsanalyse der Kampagne YOU-move.nrw.* Endbericht. Wuppertal.
- Sachs, Wolfgang (1984): *Die Liebe zum Automobil. Ein Rückblick in die Geschichte unserer Wünsche.* Reinbek bei Hamburg.
- Schönduwe, Robert, Benno Bock & Inga-Theres Deibel (2012): *Alles wie immer, nur irgendwie anders? Trends und Thesen zu veränderten Mobilitätsmustern junger Menschen.* Berlin. (= InnoZ-Baustein, 10).
- Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin (Hrsg.) (2011): *Monitoring Soziale Stadtentwicklung 2011. Fortschreibung für den Zeitraum 2009-2010.* Berlin.
- Seybold, Hansjörg, Werner Rieß, Ralf Schüle, Petra Bollich, Lothar Eisenmann, Alexander Berthold, Steffi Braun, Joanna Skok, Cornelia Sander, Alexander Folz, Michaela Mohrhardt (2005): *Stand der Mobilitätserziehung und -beratung in deutschen Schulen und Erarbeitung eines beispielhaften praktischen Ansatzes für eine nachhaltige Mobilitätserziehung in Schulen unter Berücksichtigung von Umwelt- und Gesundheitsaspekten.* Heidelberg.
- van der Waard, Jan, Ben Immers & Peter Jorritsma (2012): *New drivers in mobility: What moves the Dutch in 2012 and beyond?* Paris. (= ITF Discussion paper 2012-15)

**InnoZ-Bausteine – bisher erschienen:**

- Nr. 1** DB Mobility: Beschreibung und Positionierung eines multimodalen Verkehrsdienstleisters  
Weert Canzler | Frank Hunsicker | Astrid Karl | Andreas Knie | Ulrich König | Günter Lange | Christian Maertins | Lisa Ruhrort  
2007
- Nr. 2** Zukunftsfähige Mobilitätsangebote für schrumpfende Regionen.  
Der ÖPNV in der Demografiefalle – Problemdiagnose und Reformbedarf  
Hermann Blümel | Weert Canzler | Andreas Knie | Lisa Ruhrort  
2007
- Nr. 3** ÖPNV ist nicht gleich ÖPNV. Funktionswandel des öffentlichen Verkehrs in dünn besiedeltenländlichen Räumen  
Weert Canzler | Andreas Knie | Lisa Ruhrort | Hinrich Schmoe  
2008
- Nr. 4** Megatrends und Verkehrsmarkt. Langfristige Auswirkungen auf den Personenverkehr  
Frank Hunsicker | Astrid Karl | Günter Lange | Hinrich Schmoe  
2008
- Nr. 5** Intermodales Angebotsdesign: Die Schließung der Angebotslücken zwischen öffentlichem Verkehr und privater Mobilität  
Astrid Karl | Christian Maertins  
2009
- Nr. 6** Blockierte Moderne? Die Auswirkungen des demografischen und wirtschaftsstrukturellen Wandels auf die Verkehrsinfrastruktur in Deutschland bis zum Jahre 2030  
Weert Canzler | Frank Hunsicker | Andreas Knie | Jürgen Peters  
2009
- Nr. 7** Elektromobilität im Saarland. Ein Ideen- und Umsetzungskonzept  
Daniel Hinkeldein | Frank Hunsicker | Andreas Knie  
2010
- Nr. 8** Entwicklungshürden der Elektromobilität – Das Verhältnis zwischen Antriebsparadigma und Automobilität  
Christian Scherf  
2010
- Nr. 9** Innovativer Landverkehr – Subjektförderung durch Mobilitätsgutscheine  
Astrid Karl | Weert Canzler  
2011
- Nr. 10** Alles wie immer, nur irgendwie anders?  
Trends und Thesen zu veränderten Mobilitätsmustern junger Menschen  
Robert Schönduwe | Benno Bock | Inga Deibel  
2012
- Nr. 11** Bewertung integrierter Mobilitätsdienste mit Elektrofahrzeugen aus Nutzerperspektive  
Ergebnisse der Begleitforschung im Projekt BeMobility – Berlin elektroMobil  
Christian Hoffmann | Andreas Graff | Steffi Kramer | Tobias Kuttler | Manuel Hendzlik | Christian Scherf | Frank Wolter  
2012
- Nr. 12** Wasserstoffmobilität – grün oder gar nicht  
Ergebnisse der vier nutzerzentrierten Fallstudien im Projekt „HyTrust - Auf dem Weg in die Wasserstoffgesellschaft“.  
Weert Canzler | Anke Schmidt  
2012
- N. 13** Einfach und komplex - Nutzeranforderungen an Smartphone-Applikationen zur intermodalen Routenplanung  
Marc Schelewsky | Helga Jonuschat | Valentin Jahn | Benno Bock  
2013

Innovationszentrum für Mobilität  
und gesellschaftlichen Wandel (InnoZ) GmbH  
Torgauer Straße 12 – 15  
10829 Berlin (Schöneberg)  
Tel +49 (0)30 23 88 84-0  
Fax +49 (0)30 23 88 84-120  
info@innoz.de  
www.innoz.de

Redaktion:  
Frank Hunsicker

Titelfoto: Kai Abresch, eigene Bilder,  
Beiträge der Teilnehmer am Mobilitätswettbewerb

Gestaltung: designhaus berlin  
Druck: Druckerei Conrad  
gedruckt auf: Recymago