



ifmo

Institut für
Mobilitätsforschung

Mobilität junger Menschen im Wandel – multimodaler und weiblicher

Impressum:

Mobilität junger Menschen im Wandel – multimodaler und weiblicher
Institut für Mobilitätsforschung, 2011
(ifmo-Studien)

Herausgeber:
Institut für Mobilitätsforschung
Eine Forschungseinrichtung der BMW Group
80788 München
www.ifmo.de

Gestaltung: Hillert und Co. Werbeagentur GmbH
München 2011

ifmo-Studien

Institut für Mobilitätsforschung (Hrsg.)

ifmo
Institut für
Mobilitätsforschung

Mobilität junger Menschen im Wandel – multimodaler und weiblicher

Partner

STRATA

Gesellschaft für Daten- und Informationsmanagement mbH

STRATA

Gesellschaft für Daten- und Informationsmanagement GmbH, Karlsruhe



KIT

Institut für Verkehrswesen am Karlsruher Institut für Technologie

DIW BERLIN

DIW

Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung, Berlin



infas

Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH, Bonn



IFSTTAR

Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux, Paris



Virginia Tech, Alexandria

USA



TØI

Institute of Transport Economics, Oslo
Norwegen



ITS

Institute for Transport Studies, University of Leeds,
Großbritannien



SUSTRAC

Nagoya University,
Japan

Darüber hinaus waren am Gesamtprojekt beteiligt:

Goethe-Universität, Frankfurt

National Taiwan University, Taipeh

EIM, Bangkok

Management Summary	5
Geleitwort	6
Einführung	7
Teil 1: Internationale Entwicklungen im Überblick	8
1. Trends im Mobilitätsverhalten junger Erwachsener	8
2. Was sind die Ursachen für Trendänderungen?	15
Teil 2: Mobilitätstrends junger Deutscher seit 1998 – Entwicklungen und Hintergründe	17
1. Wie setzt sich der Rückgang der Pkw-Verkehrsleistung junger Erwachsener zusammen?	17
2. Entwicklung des Pkw-Besitzes junger Erwachsener seit 1998	18
3. Entwicklung des Mobilitätsverhaltens junger Pkw-Besitzer seit 1998	23
4. Entwicklung von Pkw-Besitz und Pkw-Nutzung bei jungen Männern	25
5. Zusammenfassung: Entwicklung des Mobilitätsverhaltens junger Erwachsener im Überblick	26
6. Expertensicht: mögliche Hintergründe für Verhaltensänderungen	26
Ausblick	28
Anhang	
Mitarbeiter des Projekts	29
Experten des interdisziplinären Workshops „Mobilität junger Menschen im Wandel?“	30
Quellennachweis	31

Der erste Teil der Studie analysiert Trendänderungen im Mobilitätsverhalten junger Erwachsener in Industrienationen am Beispiel von sechs Ländern (Deutschland, Frankreich, Großbritannien, Japan, Norwegen, USA). Für die Entwicklung seit dem Ende der 1990er-Jahre kommt die Studie zu folgenden zentralen Ergebnissen:

- Während der Anteil Führerscheinbesitzer unter jungen Erwachsenen in Deutschland und Frankreich auf hohem Niveau stagnierte, ging er in Großbritannien, USA und Norwegen zurück¹.
- Der Anteil junger Erwachsener, die sowohl einen Führerschein haben als auch in einem Haushalt mit Auto leben, ging in allen Studienländern zurück.
- Der Pkw-Anteil an den Wegen junger Erwachsener nahm in allen Ländern außer Japan und USA ab, besonders deutlich in Deutschland.
- In Deutschland und Großbritannien nutzten immer mehr junge Autofahrer zusätzlich öffentliche Verkehrsmittel, während der Anteil täglicher Autofahrer abnahm.
- Diese Verhaltensänderungen führten in allen Ländern der Studie zu einer Abnahme der Pkw-Verkehrsleistung junger Erwachsener.
- In fast allen Studienländern ging besonders die Pkw-Verkehrsleistung der Männer zurück², während die der Frauen sich wenig änderte.

Der zweite Teil der Studie untersucht diese Entwicklung speziell für Deutschland, wo die Trendänderungen besonders deutlich sind. Der Führerscheinbesitz unter jungen Deutschen stagnierte, ihre Pkw-Nutzung nahm jedoch von durchschnittlich 280 km/Woche in 1998 auf 220 km/Woche in 2008 ab. Dabei spielt zurückgehender Pkw-Besitz, vor allem aber auch verändertes Mobilitätsverhalten von Pkw-Besitzern eine Rolle.

1998 lebte jeder zehnte junge Deutsche zwischen 18 und 34 Jahren in einem Haushalt ohne Auto. 2008 war es jeder fünfte. Der Anteil der Pkw-losen Haushalte hat besonders in der Lebensphase zwischen Auszug von zu Hause und Familiengründung zugenommen. Knapp zwei Drittel der Abnahme des Pkw-Besitzes unter jungen Haushalten gehen auf die Zunahme der Studentenzahl, der urbanen Bevölkerung, der Einpersonenhaushalte und auf Einkommensrückgänge zurück. Zudem haben heute unter jungen Erwachsenen Geringverdiener, Städter, Einpersonenhaushalte und vor allem Männer weniger Autos als in den 1990er-Jahren.

Stärker noch als der Pkw-Besitz ist die Pkw-Nutzung junger Menschen mit Pkw zurückgegangen: Besonders männliche Pkw-Besitzer fahren heute weniger als in den 1990ern. Männer und Frauen mit Pkw nutzen neben dem Auto zunehmend andere Verkehrsmittel. Durch die Abnahme der Verkehrsleistung von Pkw-Besitzern sind junge Personen ohne Pkw, deren Mobilität weiter gestiegen ist, heute fast so mobil wie die Autobesitzer.

Unterm Strich dominiert das Auto als Verkehrsmittel das Mobilitätsverhalten junger Deutscher heute somit weniger als vor der Jahrtausendwende. Dies gilt vor allem für junge Männer. Sozioökonomische Faktoren spielen dabei eine wichtige Rolle. Als weitere Gründe für Verhaltensänderungen sind aber auch noch Angebotsveränderungen im Verkehrssystem, die zunehmende Durchdringung des Alltags mit Informations- und Kommunikationstechnologien und eine abnehmende Bedeutung des Autos für soziale Teilhabe zu sehen. Außerdem spielen psychologische Gründe und hier vor allem zunehmender Pragmatismus und Flexibilität eine Rolle. Diese Einflussfaktoren verstärken sich zudem gegenseitig.

¹ Für Japan lagen hierfür keine Daten vor.

² In Norwegen gab es bei den Männern eine leichte Zunahme.

Die hier vorgelegte Studie „Mobilität junger Menschen im Wandel – multimodaler und weiblicher“ eröffnet neue Perspektiven im Verständnis des Verkehrsverhaltens junger Menschen durch einen internationalen Vergleich und die detaillierte Analyse der deutschen Trends. Der Besitz des Führerscheins und der Zugang zu einem Fahrzeug erklären große Teile des Verkehrsverhaltens. Mit dieser Entscheidung hat sich der Verkehrsteilnehmer für die im Mittel deutlich höheren Geschwindigkeiten des motorisierten Straßenverkehrs entschieden, deren fixe Kosten er danach im Wesentlichen ignoriert. Der Besitzer einer Jahreskarte des öffentlichen Verkehrs trifft die analoge Entscheidung für eine einmalige große Zahlung für danach als praktisch kostenlos empfundene Reisemöglichkeiten. Der Trend der letzten Jahrzehnte ging zu immer höheren Führerscheinbesitzquoten für immer jüngere Kohorten beider Geschlechter. Im Rahmen seiner laufenden Arbeiten, insbesondere für ifmo-Szenarien, wurde ifmo auf gegenläufige Entwicklungen aufmerksam, die zu einer vertieften Analyse einladen, deren Ergebnisse nun vorliegen.

In einem zweistufigen Ansatz vergleicht die Studie zuerst die Verkehrsleistungen, Pkw-Verfügbarkeit und Führerscheinbesitz junger Menschen in vier europäischen Ländern, Japan und den USA, um dann die Situation in Deutschland vertiefend zu beschreiben und zu modellieren. Dieser Ansatz erlaubt es, den in der Tat ungewöhnlichen Trend unter jungen deutschen Männern zu weniger Pkw-Nutzung besser einzuordnen und zu verstehen. Mit dieser Studie legt ifmo einen wichtigen Vergleichsmaßstab vor, der die weitere Entwicklung besser verfolgbar macht - im internationalen Vergleich, genauso wie für Deutschland.

Das Projektteam aus STRATA GmbH, Karlsruhe und ihren Partnern aus Europa, USA und Japan wurde von ifmo umfassend unterstützt und begleitet. Der Dank dieses und hoffentlich aller Leser geht an alle Beteiligten für diese neuen spannenden Einsichten.

Zürich, im Oktober 2011

Kay Axhausen

Einführung

Jürgen und Julia

1978, als Jürgen 18 wird, beginnt für ihn die Freiheit: Den Führerschein für's Auto hat er sich mit Ferienjobs finanziert, vom Onkel bekommt er den alten Kadett überlassen. Endlich kann er raus aus dem süddeutschen Dorf seiner Eltern. Ohne eigenes Auto wäre es nicht gegangen, denn ans Steuer des einzigen Wagens der Familie darf nur der Vater. Es folgen Bundeswehr und Studium in der nächstgrößeren Stadt – Jürgen hat eine gute Zeit: Was braucht es im Campingurlaub in Spanien oder Italien mehr als ein paar Kumpels, die Gitarre und ein Auto, das läuft und mit dem man Abenteuer erleben kann.

2003 feiert Julia ihren 18. Geburtstag. Wie alle Jugendlichen in ihrer Gemeinde in einem deutschen Ballungsraum macht sie den Führerschein. Weil aber zu Hause sowieso immer eines der Autos ihrer Eltern zur Verfügung steht, wählt sie als Belohnung für das gut bestandene Abitur das Flugticket nach Australien. Dort besucht Julia noch ihre Freundin im Au-pair-Jahr, bevor es sie zum Studium in eine deutsche Großstadt verschlägt. Hier braucht sie kein Auto, denn mit Semesterticket und Fahrrad kommt sie überall hin. Das Auslandsjahr in Spanien bringt Julia mit ihrem Freund aus Ecuador zusammen. Und weil Skype und Facebook allein die Liebe nicht am Laufen halten, ist Urlaub ohne Fliegen fortan nicht mehr denkbar.

Sind Jürgen und Julia typische Vertreter ihrer Generation oder Ausnahmefälle? Über Generationen war das Auto der Traum der Jugend, weil Automobilität Autonomie bedeutete. Folgt nun eine neue Generation, die für ihre Mobilität andere Maßstäbe setzt?

Seit der Jahrtausendwende häufen sich Anzeichen, dass das Auto in der Mobilität junger Menschen eine veränderte Rolle spielt. Diese Berichte gibt es aus vielen Industrieländern (1–5). Sie waren Anlass für das Institut für Mobilitätsforschung (ifmo), die sich ändernden Mobilitätsmuster junger Erwachsener in einem internationalen Forschungsprojekt für ausgewählte Länder unter die Lupe zu nehmen.

Der vorliegende Bericht fasst die Ergebnisse aus diesem Projekt zusammen. Die Studienländer Deutschland, Frankreich, Großbritannien, Norwegen, USA und Japan decken eine große Bandbreite verschiedener Rahmenbedingungen für die Mobilität junger Erwachsener ab. Entsprechend zeigen sich auch deutliche Unterschiede im Mobilitätsverhalten. Gleichzeitig konnten auch viele Gemeinsamkeiten identifiziert werden – insbesondere im Hinblick auf einige wichtige Entwicklungstendenzen und Trendveränderungen seit den 1990er-Jahren. Dies ist Thema des ersten Teils des vorliegenden Berichts, der die internationalen Entwicklungen ausgehend von Führerscheinbesitz und Pkw-Verfügbarkeit bis zur Verkehrsmittelnutzung beschreibt.

Für ein tieferes Verständnis der Entwicklungen und vor allem auch der Gründe von Trendänderungen sind detailliertere Analysen notwendig. Solche Untersuchungen wurden im Rahmen des Projektes für Deutschland durchgeführt. Deutschland bietet sich unter anderem deshalb an, weil der internationale Vergleich zeigt, dass Änderungen im Mobilitätsverhalten junger Menschen seit den 1990ern hier besonders deutlich ausfallen. Die Ergebnisse dieser Detailanalyse der Entwicklung des Mobilitätsverhaltens junger Erwachsener speziell für Deutschland sind im zweiten Teil dieses Berichtes zusammengestellt³.

Die vorliegende Studie geht auch auf Gründe für die beobachteten Verhaltensänderungen ein. Sie beschränkt sich dabei auf Informationsquellen, die fundierte Aussagen über die Entwicklung relevanter Einflussfaktoren auf die Mobilität junger Erwachsener erlauben. Damit bleiben zwar auch Fragen offen, aber die Studie leistet im Hinblick auf eine Analyse der Gründe zweierlei: Erstens erklärt sie einen großen Teil der beobachteten Verhaltensänderungen. Zweitens hilft sie, den Suchradius für weitere relevante Gründe erheblich einzuzugrenzen.

³Die Ergebnisse für Deutschland vor 1990 beziehen sich auf die Bundesrepublik Deutschland, für die Zeit nach 1990 auf Gesamtdeutschland.

Teil 1: Internationale Entwicklungen im Überblick

1. Trends im Mobilitätsverhalten junger Erwachsener

Individuelles Mobilitätsverhalten ist das Ergebnis vieler verschiedener Handlungen und Entscheidungen. Manche davon werden im Alltag ganz spontan getroffen, andere sind sehr grundlegend und haben langfristige Auswirkungen. Das gilt zum Beispiel für Führerscheinerwerb und Pkw-Besitz. Ausgehend von diesen grundlegenden Entscheidungen werden im Folgenden die Trends im Mobilitätsverhalten junger Erwachsener dargestellt. Anschließend zeigen wir, wie sich die Verkehrsmittelnutzung im Alltag und beim Fernverkehr verändert hat.

Rückgänge und Stagnation beim Führerscheinbesitz

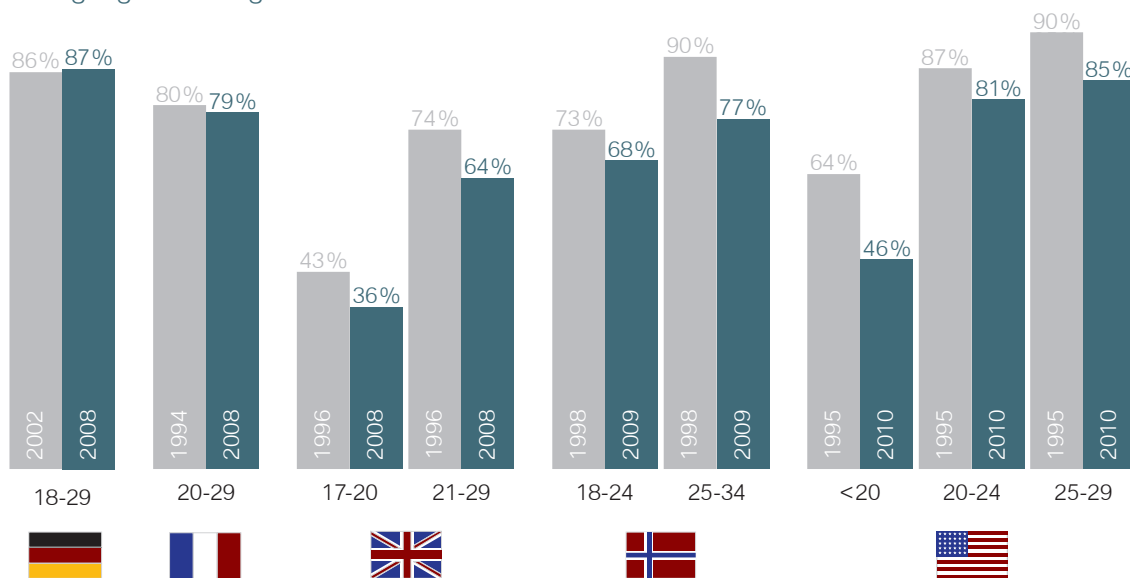


Abbildung 1: Anteil Personen mit Führerschein unter jungen Erwachsenen verschiedener Altersklassen seit den 1990er-Jahren (Datenquellen: 4, 6–11)

In den letzten Jahren hat sich der Anteil der Führerscheininhaber unter jungen Erwachsenen in Deutschland und Frankreich kaum verändert (Abbildung 1). In Großbritannien, Norwegen und den USA hingegen sind deutliche Rückgänge festzustellen. Allerdings hat sich der Anteil Führerscheinbesitzer unter jungen Briten und US-Amerikanern seit etwa 2005 wieder etwas stabilisiert und kaum noch verändert. Aus Japan lagen für die Studie keine entsprechenden Zahlen vor.

Gleichzeitig hatten in den aufgeführten Ländern in den 1990er-Jahren jeder vierte (Großbritannien) bis jeder zehnte (USA) der jungen Erwachsenen über 20 keinen Führerschein. Der frühe Führerscheinwerb war somit zwar normal, in vielen Ländern aber auch damals keine absolute Selbstverständlichkeit.

Veränderungen der Führerscheinbesitzrate deuten nicht zwangsläufig auf veränderte Mobilitätspräferenzen junger Erwachsener hin. Hinter solchen Veränderungen können sich ganz andere Ursachen verbergen, wie ein Beispiel aus Frankreich zeigt: Hier führte die Aussetzung der Wehrpflicht, die zuvor vielen Männern den Führerscheinwerb ermöglicht hatte, zu einem Rückgang des Führerscheinbesitzes unter Männern aus ärmeren Bevölkerungskreisen (12).

Zumeist Rückgänge der Pkw-Verfügbarkeit

Die beiden Grundvoraussetzungen zum Autofahren sind Führerscheinbesitz und Zugriff auf ein Auto, meist ein Auto im eigenen Haushalt. Wenn beides zusammenkommt, spricht man von Pkw-Verfügbarkeit. Etwa drei Viertel der jungen Erwachsenen in Industrieländern verfügen in diesem Sinne über ein Auto (Abbildung 2) – auch wenn es nicht unbedingt das eigene Auto, sondern beispielsweise das der Eltern ist. In den USA ist die Pkw-Verfügbarkeit erwartungsgemäß noch etwas höher als in Europa und Japan.

Die letzten Jahrzehnte des 20. Jahrhunderts waren in allen Industrieländern durch deutlich steigenden Pkw-Besitz gekennzeichnet. In Europa und Japan stieg die Anzahl an Pkw pro 1.000 Einwohner von etwa 250 Anfang der 1970er-Jahre bis zur Jahrtausendwende auf etwa 550, in den USA im selben Zeitraum von etwa 520 auf 800 (20). Entgegen dem bisher vorherrschenden Trend zu steigender Motorisierung ist seit dem Ende der 1990er-Jahre die Pkw-Verfügbarkeit junger Erwachsener in allen Ländern der Studie leicht zurückgegangen (Abbildung 2). In Großbritannien, Norwegen und USA spielt hier der zurückgehende Führerscheinbesitz eine Rolle. In Deutschland und Frankreich ist es eher der zurückgehende Pkw-Besitz von Haushalten, in denen junge Erwachsene leben, der dazu führt, dass die Pkw-Verfügbarkeit trotz stagnierenden Führerscheinbesitzes abnimmt.

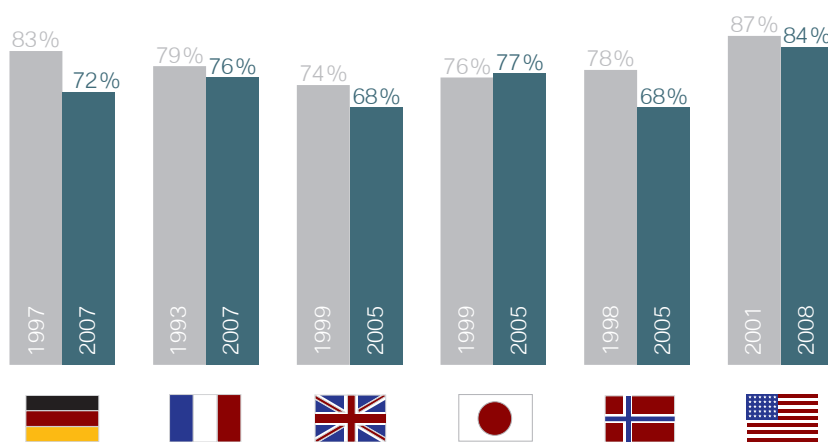


Abbildung 2: Anteil junger Menschen (Alter 20 bis 29) mit Führerschein und Pkw im Haushalt (Datenquellen: 8, 9, 13-19)

Wieder mehr mit Bus, Bahn, Fahrrad oder zu Fuß unterwegs

Die über Jahrzehnte steigende Motorisierung prägte bis zur Jahrtausendwende die Verkehrsmittelnutzung, auch bei jungen Erwachsenen: Der Anteil des Autos an den Wegen junger Erwachsener stieg in diesen Jahrzehnten in allen Ländern mit Ausnahme Norwegens (Abbildung 3).

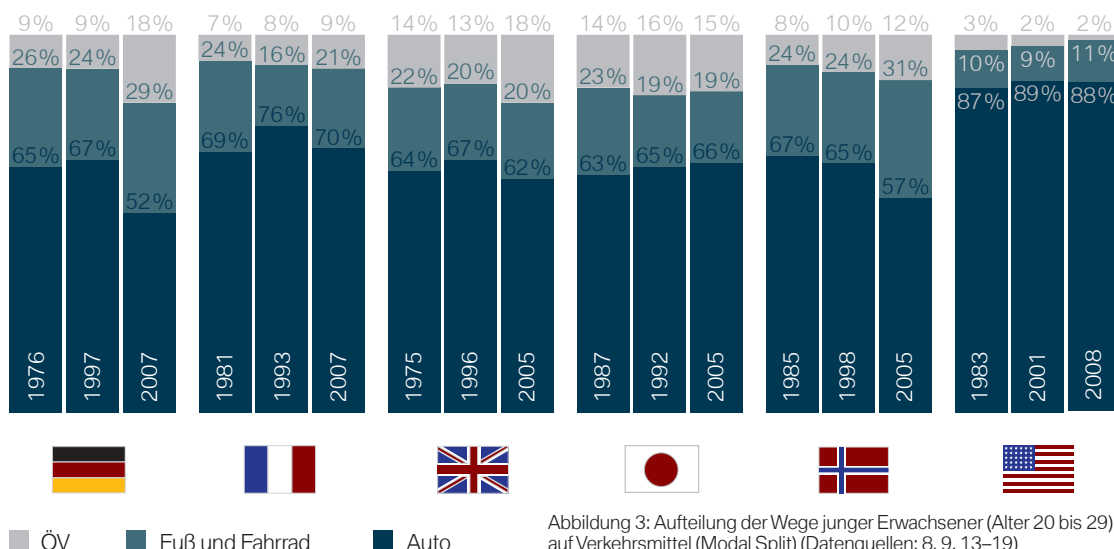


Abbildung 3: Aufteilung der Wege junger Erwachsener (Alter 20 bis 29) auf Verkehrsmittel (Modal Split) (Datenquellen: 8, 9, 13-19)

Dieser Trend kehrte sich nach der Jahrtausendwende um: Überall, außer in Japan, gewannen der öffentliche Verkehr sowie Fuß und Fahrrad Anteile an den Wegen von Menschen zwischen 20 und 29 zurück. Besonders deutlich fällt diese Trendumkehr in Deutschland aus. Hier erledigen junge Erwachsene nur noch knapp über die Hälfte ihrer Wege mit dem Auto. In den anderen europäischen Studienländern und in Japan sind es etwa zwei Drittel, während in den USA nach wie vor nur etwa einer von zehn Wegen nicht mit dem Auto zurückgelegt wird.

Immer mehr Autofahrer nutzen auch andere Verkehrsmittel

In vielen Ländern ist also der Anteil des Autos an den Wegen junger Erwachsener noch stärker zurückgegangen als der Anteil der Autobesitzer in dieser Altersgruppe. Wenn der Anteil junger Menschen, die über einen Pkw verfügen, zurückgeht, scheint es selbstverständlich, dass auch der Anteil der Wege mit dem Auto abnimmt.

Es sind jedoch gerade auch Autofahrer, die ihr Mobilitätsverhalten ändern und zunehmend andere Verkehrsmittel einsetzen, wie die Beispiele Deutschland und Großbritannien zeigen (Abbildung 4): Unter jungen Erwachsenen mit Pkw-Verfügbarkeit nutzten in den 1990er-Jahren in Deutschland etwas über 90% den Pkw mindestens einmal pro Woche als Fahrer, in Großbritannien waren es etwa 75%. Diese Anteile sind nur leicht zurückgegangen. Besonders in Deutschland hat aber der Anteil derjenigen, die täglich Auto fahren, von knapp 65% im Jahr 1999 auf 47% im Jahr 2008 abgenommen. Gleichzeitig stieg in beiden Ländern der Anteil der Nutzer des öffentlichen Verkehrs (mindestens einmal pro Woche) unter den Autobesitzern von gut 30% auf etwa 40%. Die meisten davon sind Gelegenheitsnutzer. Immer mehr junge Autofahrer lassen also das Auto auch mal stehen und nutzen dafür andere Verkehrsmittel – junge Autofahrer sind somit zunehmend multimodal (37).

Anteil Verkehrsmittelnutzer

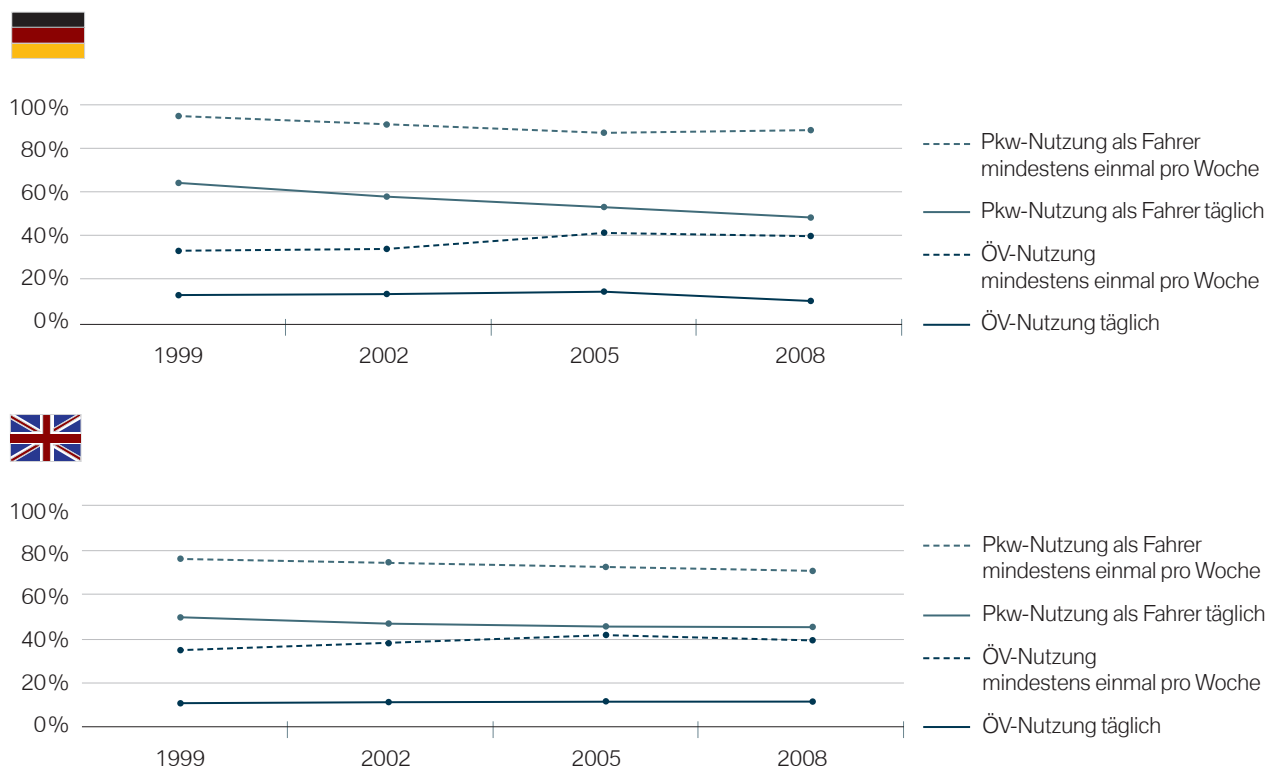


Abbildung 4: Anteile der Nutzer des Pkw und des öffentlichen Verkehrs unter jungen Erwachsenen mit Pkw-Verfügbarkeit (Alter 20 bis 29) in Deutschland und Großbritannien nach Häufigkeit der Nutzung (Datenquellen: 13, 14)

Zuwächse im Fernverkehr vor allem zugunsten von Luft und Schiene

Regional- und Fernverkehr machen nur einen geringen Anteil am Verkehrsaufkommen aus – allerdings wird ein Großteil der Verkehrsleistung auf längeren Strecken erbracht: Während nur etwa 5 % aller Wege junger Erwachsener länger als 50 km sind, wird ca. die Hälfte aller gefahrenen Kilometer auf Strecken von mindestens 50 km zurückgelegt (21). Aus diesem Grund ist die Verkehrsmittelwahl auf längeren Strecken von besonderem Interesse. Zudem gibt es im Fernverkehr im Gegensatz zum Alltagsverkehr noch eine erhebliche Wachstumsdynamik.

Während der Pkw-Anteil im Regional- und Fernverkehr in Frankreich und den USA seit den 1990ern eher stagnierte, ging er in den anderen Ländern der Studie zum Teil deutlich zurück (Abbildung 5). In Norwegen stellt dies einen Trendbruch zur vorherigen Entwicklung dar. In Deutschland, Großbritannien und Japan ist dies eine Fortsetzung eines bereits länger anhaltenden Trends.

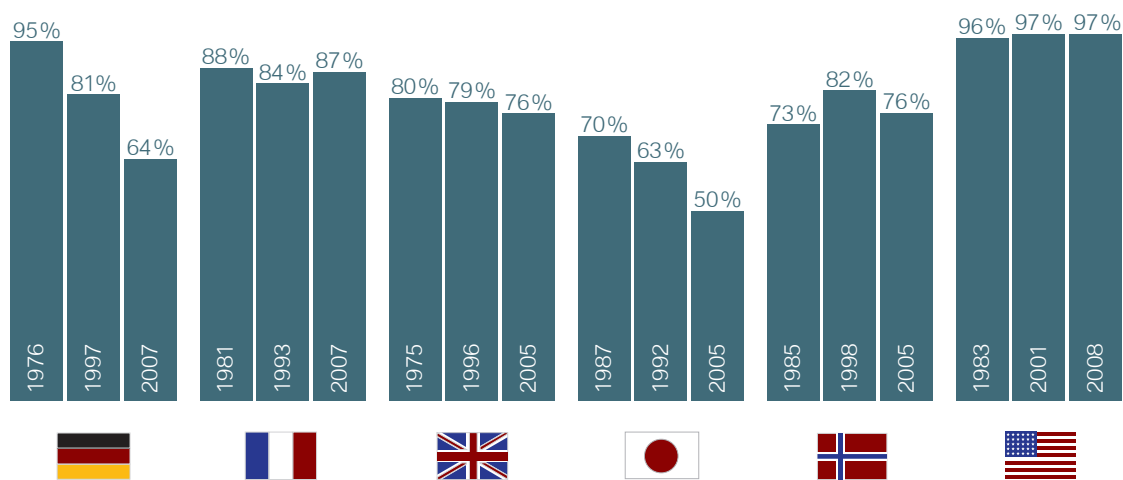


Abbildung 5: Pkw-Anteil an Wegen über 50 km (Regional- und Fernverkehr) für Reisende im Alter von 20 bis 29 (Datenquellen: 8, 9, 13–19)

Nicht aus allen Studienländern lagen für den Fernverkehr jenseits der 100 km belastbare Zahlen über das Reiseverhalten junger Menschen vor. Dort, wo es entsprechende Statistiken gibt, deuten sie darauf hin, dass vor allem der Flugverkehr an Relevanz gewinnt:

- Während junge Norweger im Alter von 16 bis 35 im Jahr 1998 noch 59% ihrer Reisen über 100 km mit dem Pkw zurücklegten, sank dieser Anteil bis 2005 auf 57%. Gleichzeitig steigerte sich der Anteil des Flugverkehrs von 21% auf 25%. Die Anteile von Bus (7%), Zug (7%) und Schiff (4%) änderten sich kaum (16).
- 1997 führten junge Deutsche im Alter von 16 bis 35 noch 51% ihrer mehrtägigen Urlaubsreisen mit dem Pkw durch. 2007 waren es noch 46%. Auch die Schiene verlor im Urlaubsreisesegment und ging von 6% auf 4% zurück. Unverändert 6% ihrer Urlaubsreisen führen junge Deutsche mit dem Bus durch. Gewinner ist der Flugverkehr, der sich von 37% Marktanteil auf 44% steigern konnte. Damit einher ging ein Trend zu weiter entfernten Urlaubszielen: 1997 lagen 16% der Reiseziele außerhalb Europas, 2007 waren es 21% (22, 23).
- In Großbritannien fällt diese Entwicklung besonders deutlich aus: 1996 führten Briten im Alter von 15 bis 29 noch 14 Wege über 50 Meilen pro Person und Jahr mit dem Auto durch. 2005 waren es nur noch 11 (14). Da für die Studie keine Zahlen zur Flugverkehrsmutzung speziell junger Briten vorlagen, lassen sich diese Zahlen nicht ins Verhältnis setzen.

Unterm Strich: Rückgänge der Pkw-Verkehrsleistung junger Erwachsener

Als Summe vieler Mobilitätsentscheidungen von Führerschein- und Pkw-Besitz bis zur Verkehrsmittelwahl im Alltag sowie für den Urlaub ergibt sich die Pkw-Verkehrsleistung, also die Kilometer im Auto als Fahrer und Mitfahrer. Diese sind für Personen zwischen 20 und 29 in Europa fast doppelt so hoch wie in Japan und liegen in den USA noch einmal deutlich höher (Abbildung 6).

Wenn sich Pkw-Verfügbarkeit und Pkw-Nutzung ändern, ändert sich damit auch die resultierende Pkw-Verkehrsleistung. Diese ist im Zuge des allgemein steigenden Pkw-Besitzes für junge Erwachsene in den Studienländern mit Ausnahme Norwegens und Japans bis in die 1990er-Jahre gestiegen.

Gegen Ende der 1990er setzte eine Trendwende ein und die Pkw-Kilometer junger Erwachsener begannen in den großen europäischen Studienländern zu sinken. Auch in den USA fuhren junge Erwachsene 2008 deutlich weniger als 2001. Zwar fuhren im Krisenjahr 2008 (historisch hohe Kraftstoffpreise in den USA, Beginn der Finanzkrise) US-Amerikaner aller Altersklassen weniger Auto als 2001, aber der Rückgang fällt bei jungen Erwachsenen besonders deutlich aus.

Pkw km/mobiler Person und Tag

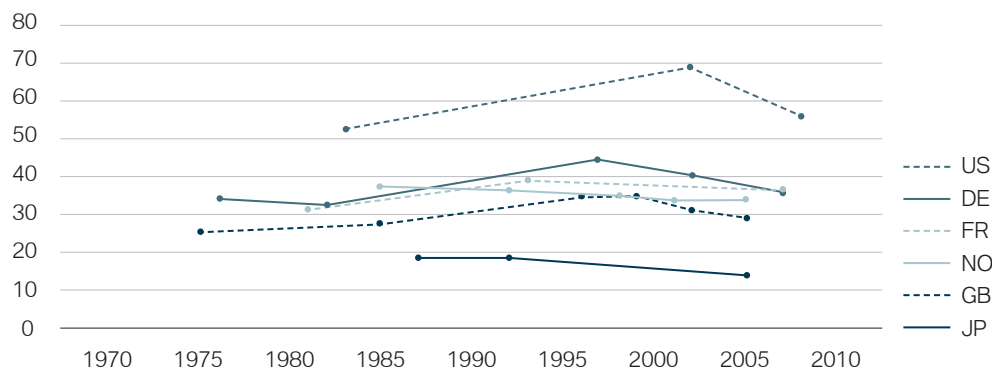


Abbildung 6: Pkw-Verkehrsleistung als Fahrer und Mitfahrer pro Person (Alter 20 bis 29) (Datenquellen: 8, 9, 13–19)

Die Trendbrüche sind für Deutschland und Großbritannien besonders deutlich. Dies zeigt sich auch in der Entwicklung der Verkehrsleistung nach Alter für verschiedene Verkehrsmittel über die letzten 40 Jahre (Abbildung 7): In beiden Ländern stieg die Pkw-Verkehrsleistung pro Kopf zwischen den 1970er- und 1990er-Jahren für alle Altersklassen deutlich an. Danach setzte sich dieser Trend nur noch für ältere Personen fort, während die Pkw-Kilometer für Personen mittleren Alters stagnierten und für junge Erwachsene zurückgingen.

Dieser Rückgang wurde in großen Teilen durch den öffentlichen Verkehr aufgefangen, der in beiden Ländern unter jungen Erwachsenen deutlich zulegen konnte. Deutschland und Großbritannien sind neben Norwegen die einzigen Länder der Studie, in denen die Verkehrsleistung junger Erwachsener im öffentlichen Verkehr deutlich gestiegen ist.

In diesen drei Ländern gibt es noch einen weiteren Trendbruch bei der Nutzung des öffentlichen Verkehrs durch junge Menschen: Bis in die 1990er legten Jugendliche mehr Kilometer im öffentlichen Verkehr zurück als Personen zwischen 20 und 29. Mit dem Eintritt ins Führerscheinalter war also eine Abkehr von Bus und Bahn verbunden. Dies ist nach der Jahrtausendwende nicht mehr der Fall: Jetzt fahren junge Erwachsene im Führerscheinalter mehr mit dem öffentlichen Verkehr als Jugendliche.

km/mobiler Person und Tag

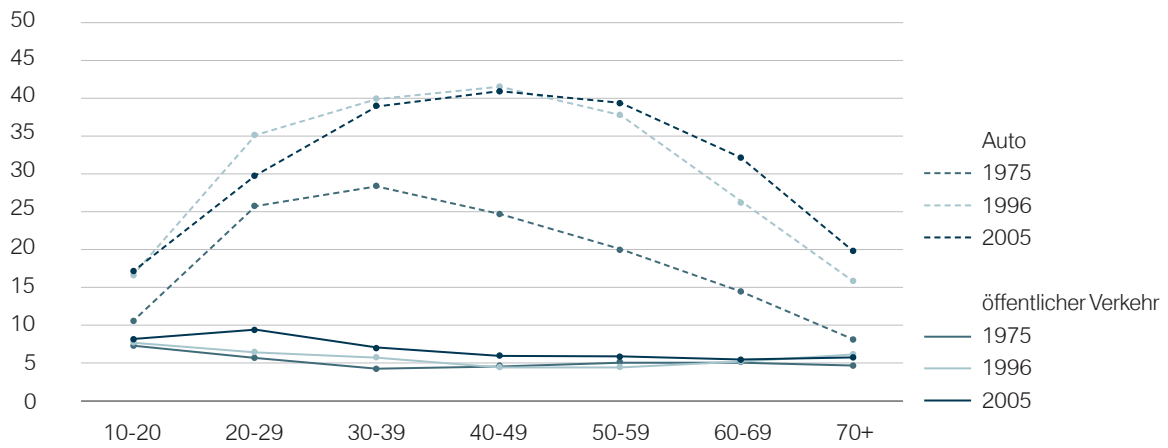
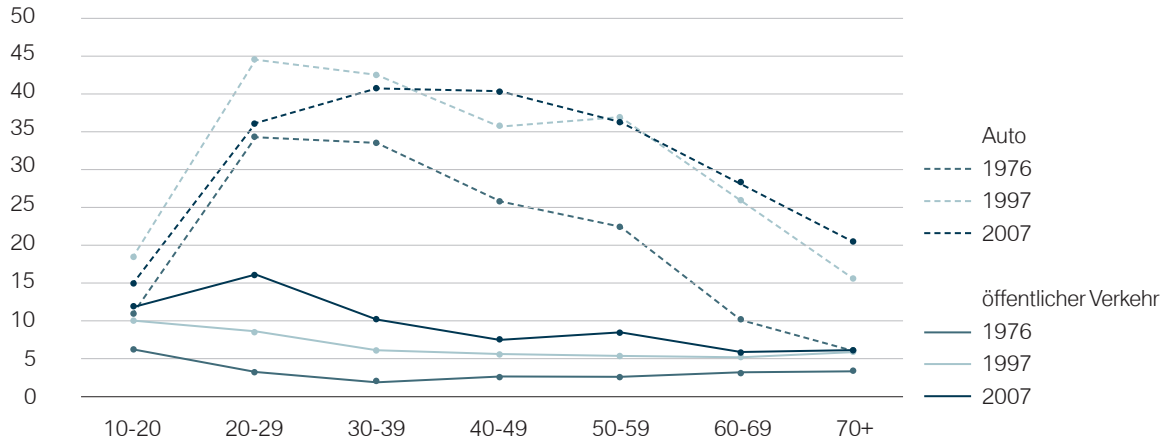


Abbildung 7: Verkehrsleistung pro Person und Tag mit dem Auto und öffentlichen Verkehrsmitteln nach Alter (Datenquellen: 13, 14)

Vor allem Männer fahren weniger Auto

Männer hatten in den meisten Industrieländern lange einen Vorsprung im Hinblick auf Pkw-Besitz und Pkw-Nutzung. Trotz der Angleichung der Lebenssituationen von Männern und Frauen in vielen Bereichen hielt sich dieser Unterschied lange Zeit, auch unter jungen Erwachsenen:

In den 1970er- und 1980er-Jahren legten Männer im Alter von 20 bis 29 in den Ländern der Studie zwischen sieben (USA) und zwanzig (Deutschland) Auto-Kilometer mehr pro Tag zurück als Frauen (Abbildung 8). In den darauffolgenden Jahren steigerten die jungen Frauen ihre Pkw-Verkehrsleistung überall außer in Norwegen zwar deutlich – aber am Vorsprung der Männer änderte dies wenig, weil diese bei den Auto-Kilometern ebenfalls zulegten.

Nach den 1990ern stagnierte die Pkw-Verkehrsleistung junger Frauen in den meisten Studienländern mehr oder weniger – eine Trendänderung im Vergleich zu davor. Doch auf Seiten der Männer fiel der Trendbruch noch deutlicher aus: Junge Männer reduzierten ihre Pkw-Kilometer überall außer in Norwegen deutlich. Fast überall verringerte sich damit der Geschlechterunterschied bei der Pkw-Verkehrsleistung, in Deutschland und den USA verschwand er ganz.

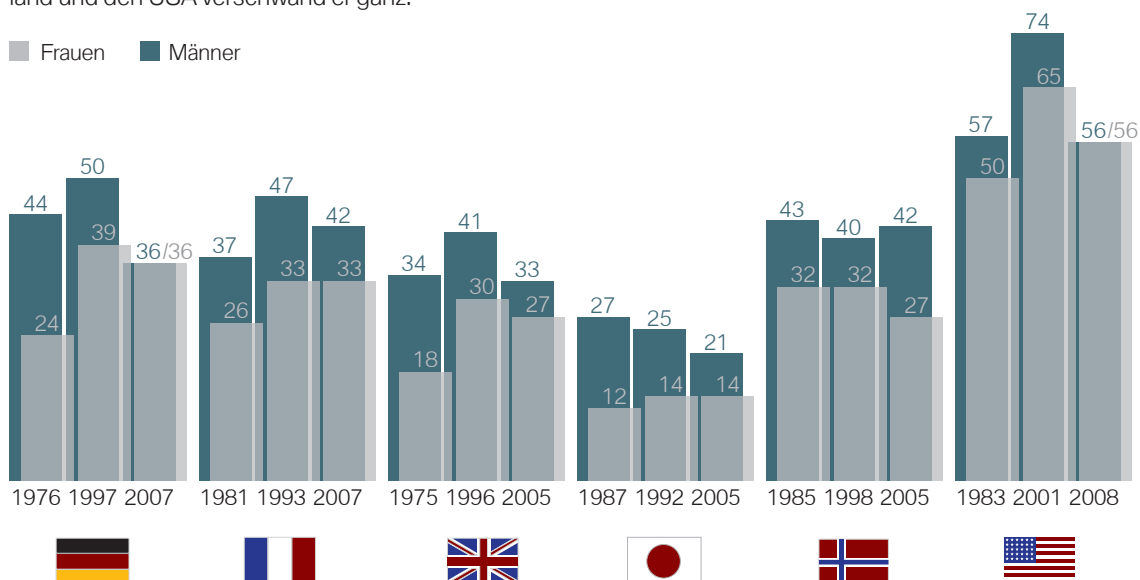


Abbildung 8: Pkw-Kilometer als Fahrer und Mitfahrer von jungen Männern und Frauen (Alter 20 bis 29) (Datenquellen: 8, 9, 13–19)

Die Abnahme der Pkw-Nutzung ist somit vor allem und in manchen Ländern ausschließlich ein Männerphänomen: Die jungen Männer geben ihren historischen Vorsprung bei der Auto-Verkehrsleistung auf und fahren heute kaum noch mehr als Frauen.

Trends nach Raumtyp und Erwerbstätigkeit unklar

Die Studie analysierte auch das Mobilitätsverhalten nach Status der Erwerbstätigkeit sowie nach Raumstruktur. Wie erwartet nutzen junge Erwerbstätige und junge Menschen auf dem Land in allen Studienländern das Auto mehr als andere. Allerdings konnten keine eindeutigen Unterschiede bei den Trends für diese Gruppen identifiziert werden:

- In allen Studienländern entwickelte sich die Pkw-Verkehrsleistung für erwerbstätige und nicht-erwerbstätige junge Erwachsene ähnlich.
- Nur in zwei der sechs Länder (Frankreich und Norwegen) entwickelte sich die Pkw-Verkehrsleistung auf dem Land (leichte Zunahme) anders als in der Stadt (Abnahme). In Deutschland, Großbritannien und USA nahm die Pkw-Verkehrsleistung junger Erwachsener in Stadt und Land ab (für die japanischen Daten war diese Unterscheidung nicht möglich).

2. Was sind die Ursachen für Trendänderungen?

Bei der Suche nach möglichen Gründen für diese Trendänderungen muss beachtet werden, dass sich in den Ländern der Studie wichtige **Veränderungen der Bevölkerungsstruktur** vollziehen:

Weniger junge Menschen in autoaffinen Lebenssituationen

Der Anteil Studenten unter jungen Menschen nimmt weiterhin zu (24). So wuchs zum Beispiel in Deutschland die Zahl eingeschriebener Studenten pro 1.000 Personen der Altersklasse 15 bis 34 von 83 im Jahr 1998 auf 102 im Jahr 2008 (25). Damit einher geht eine geringere Erwerbstätigenquote unter jungen Erwachsenen (20) und eine spätere Familiengründung (26). Zudem trägt die Zunahme des Studententeils dazu bei, dass der Anteil junger Menschen in großen Städten weiterhin wächst (27, 28). All diese Entwicklungen tragen dazu bei, dass ein zunehmender Anteil junger Menschen in Lebenssituationen ist, in denen sie eine geringere Wahrscheinlichkeit für Autobesitz und Autonutzung haben – das wäre auch dann der Fall, wenn sich das Verhalten in vergleichbaren Lebensumständen in den letzten 10 Jahren gar nicht geändert hätte.

Es finden in Industrieländern jedoch noch weitere wichtige Entwicklungen statt, die dazu beitragen können, dass junge Menschen ein **anderes Verkehrsverhalten unter Ceteris-paribus-Bedingungen** aufweisen, d.h. auch dann, wenn ihre Lebensumstände mit denen in den 1990ern vergleichbar sind:

Verändertes Angebot im Alltagsverkehr

Während jahrzehntelang in der Verkehrsplanung die Vorstellung von der autogerechten Stadt dominierte, bestimmen neue Leitbilder weltweit immer stärker die Planung. Die tragende Rolle für den städtischen Verkehr wird zunehmend den Alternativen zum Auto zugeordnet. Die Maßnahmen, die mit dieser Strategie einhergehen, sind weltweit sehr verschieden und reichen von der Verknappung des Parkraums über Straßenumaut und Ausbau öffentlicher Verkehrssysteme bis zur Förderung des Fahrradverkehrs. Die Umwandlung des New Yorker Times Square in eine Fußgängerzone, das Congestion-Charging in London oder die Einführung des Vélib-Fahrradverleihsystems in Paris sind prominente Beispiele für diese Entwicklung. In Deutschland wurde mit der Einführung von Semestertickets an Studienstandorten ein Angebot insbesondere für junge Menschen geschaffen.

Verändertes Angebot im Fernverkehr

Im Vergleich zum Stadtverkehr sind planerische Maßnahmen zur Einschränkung des Autoverkehrs im Fernverkehr für die Studienländer nicht zu erkennen. Aber die Zunahme des Güterverkehrs auf den Fernstrecken kann die Attraktivität des Autos für längere Strecken mindern. Vor allem aber sind in vielen Ländern neue Angebote im Fernverkehr hinzugekommen. So wurde nach Japan (1964) auch in Frankreich (1981) und Deutschland (1991) der Hochgeschwindigkeitsverkehr der Bahn eingeführt, der sich mittlerweile etabliert hat. Die Low-Cost-Airlines haben die Preisstruktur beim Fliegen deutlich verändert und über neue Flughäfen vielfach eine neue Nachfrage für den Flugverkehr geschaffen.

Verbreitung von Informations- und Kommunikationstechnologie

Seit Beginn der Durchdringung aller Lebensbereiche mit Informations- und Kommunikationstechnologie wird darüber spekuliert, wie sich dies auf die physische Mobilität auswirkt: IKT kann Bedürfnisse nach physischer Mobilität reduzieren, etwa durch den Wegfall von Behördengängen. IKT kann Mobilität aber auch stimulieren, z.B. wegen vereinfachter Beziehungspflege über lange Distanzen (29, 30). Zudem zeigt IKT direkte Wirkung im Verkehrssystem, z.B. durch Online-Buchungen oder Navigation. Bisher gibt es hierzu wenig eindeutige Befunde. Es ist aber unwahrscheinlich, dass IKT keinerlei Auswirkungen auf die Mobilitätsmuster hat. Dies gilt besonders für junge Menschen, deren Alltag und Mobilitätssozialisation von IKT besonders durchdrungen ist (31).

Die beschriebenen Entwicklungen, die als Treiber für Trendänderungen für das Mobilitätsverhalten junger Menschen in Frage kommen, vollziehen sich global. Dennoch gibt es im Detail Unterschiede von Land zu Land. Darüber hinaus gibt es wichtige Einflussfaktoren, die sich in den Ländern der Studie zum Teil recht unterschiedlich entwickelt haben, z. B. die wirtschaftliche Situation. Deshalb ist für eine genauere Analyse der Mobilitätstrends und insbesondere der Treiber dieser Entwicklungen eine Betrachtung von Land zu Land sinnvoll. Weil Deutschland eines der Länder ist, in dem die Trendänderungen am deutlichsten sind und weil hier die Datenverfügbarkeit besonders gut ist, wird in Teil 2 dieses Berichts die Situation in Deutschland genauer analysiert.

Teil 2: Mobilitätstrends junger Deutscher seit 1998

Jürgen und Julia

Frühjahr 1985. Jürgen – jetzt 25 Jahre alt – ist mit seinem Auto unterwegs in die Stadt. Hier im Auto ist er für sich alleine, kann rauchen, laut Musik hören, seinen Gedanken nachhängen: Im Herbst wird er Papa. Obwohl einige Freunde aus seinem Heimatdorf schon Eltern sind, war ihm das eigentlich noch zu früh. Auf dem Marktplatz findet er noch einen Parkplatz. Heute Morgen hat er im Lokalteil gelesen, der Marktplatz soll bald Fußgängerzone sein. Wo sollen die ganzen Leute dann parken? fragt sich Jürgen – mit der engen, lauten Straßenbahn in die Stadt zu fahren, kann er sich nicht vorstellen.

Herbst 2010. Julia wollte eigentlich mit dem Fahrrad an die Uni fahren – beim Blick auf den Regen vor dem Fenster erledigt sich das und Julia nimmt die Straßenbahn. Auch gut, so kann sie während der Fahrt mit ihrer Freundin am Telefon noch die Vorbereitungen für ihren 25. Geburtstag am Wochenende besprechen. Danach bucht sie über's Smartphone noch das Carsharing-Auto für den Großeinkauf. Ihre Eltern hatten Julia zwar eines ihrer Autos für's Wochenende angeboten und Julia findet die Kiste eigentlich auch ziemlich cool – aber die stundenlange Fahrerei, nur um ein Auto abzuholen, scheint ihr übertrieben. Aber Papa wäre das wohl egal, denkt Julia sich, und steigt aus der Straßenbahn aus.

1. Wie setzt sich der Rückgang der Pkw-Verkehrsleistung junger Erwachsener zusammen?

Zwischen 1998 und 2008 sind die Auto-Kilometer pro Person und Woche für junge Deutsche zwischen 18 und 34 Jahren um fast 60 km von 279 km auf 220 km zurückgegangen. Teil 1 des Berichts hat gezeigt, dass dabei sowohl veränderter Pkw-Besitz als auch veränderte Pkw-Nutzung eine Rolle spielen, nicht aber der Führerscheinbesitz, der in Deutschland auf vergleichsweise hohem Niveau stagnierte. Im Folgenden wird aufgeschlüsselt, welche Verhaltensänderungen unterschiedlicher Personengruppen zu dieser deutlichen Abnahme geführt haben (Abbildung 9).

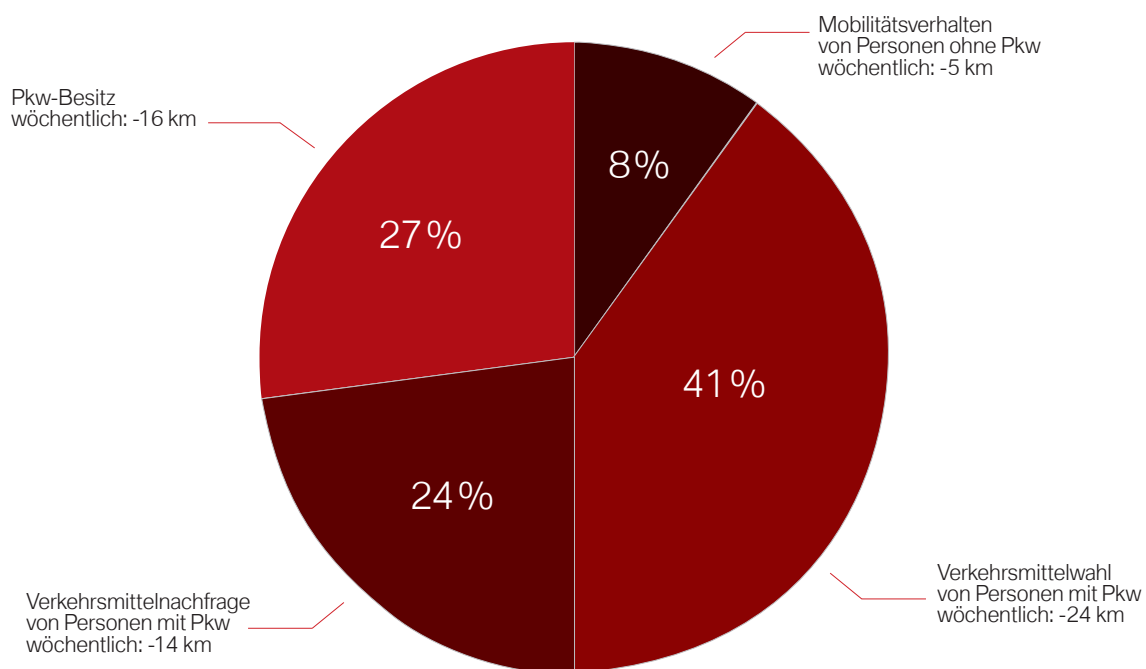


Abbildung 9: Zusammensetzung des Rückgangs der wöchentlichen Pkw-Verkehrsleistung junger Erwachsener (18 bis 34) von 279 km auf 220 km durch unterschiedliche Verhaltenskomponenten (Datenquelle: 13)

Um den Erklärungsbeitrag der Änderungen einzelner Verhaltenskomponenten, z. B. Pkw-Besitz, für den Gesamtrückgang zu identifizieren, wird jeweils folgende Annahme getroffen: Nur diese Verhaltenskomponente ändert sich wie in der Realität, während das restliche Verhalten zwischen 1998 und 2008 unverändert bleibt. Diese Aufschlüsselung des Gesamtrückgangs in Einzelkomponenten führt zu folgenden Ergebnissen:

Pkw-Besitz

1998 lebten 91 % der jungen Erwachsenen im Alter von 18 bis 34 in einem Haushalt mit Auto. 2008 waren dies nur noch 81 %. Hätte sich nur dieser Anteil verändert, wäre ein Rückgang von 16 km pro Person und Woche beobachtet worden. Ein gutes Viertel (27 %) des Gesamtrückgangs ist somit auf einen veränderten Pkw-Besitz zurückzuführen.

Mobilitätsverhalten von Personen ohne Pkw

Auch solche jungen Erwachsenen, die in Haushalten ohne Pkw leben, sind mit dem Auto unterwegs – hauptsächlich als Mitfahrer und auf längeren Strecken. Obwohl die Gesamtverkehrsleistung dieser Personengruppe von ca. 250 km pro Person und Woche auf ca. 310 km zugenommen hat, sind ihre Pkw-Kilometer pro Woche in dieser Zeit von 100 auf 82 zurückgegangen. Weil diese Personengruppe jedoch nach wie vor relativ klein ist, verursacht ihre Verhaltensänderung auf alle bezogen eine Abnahme von nur etwa 5 Pkw-km pro Person und Woche bzw. 8 % des Gesamtrückgangs.

Mobilitätsverhalten von Personen mit Pkw

Die Änderungen im Mobilitätsverhalten von Personen, die in Haushalten mit Pkw leben, erklären etwa zwei Drittel (38 km) des Rückgangs der Pkw-Verkehrsleistung junger Erwachsener. Zum einen ist die Gesamtverkehrsnachfrage dieser Personengruppe pro Kopf gesunken: 1998 legten sie im Mittel noch 360 km pro Woche zurück, 2008 waren es nur noch 340 km. Dies erklärt ein knappes Viertel des Gesamtrückgangs. Noch entscheidender ist allerdings, dass diese Personen mit Pkw immer häufiger auch andere Verkehrsmittel nutzen: Während sie 1998 83 % ihrer Kilometer im Auto zurücklegten, waren es 2008 nur noch 73 %. Allein diese veränderte Verkehrsmittelwahl von Personen mit Pkw erklärt 41 % der Gesamtabnahme der Pro-Kopf-Pkw-Verkehrsleistung junger Erwachsener.

Diese Analyse zeigt: Änderungen im Pkw-Besitz und vor allem Veränderungen im Mobilitätsverhalten von jungen Erwachsenen mit Pkw sind die entscheidenden Trends, aus denen sich der Rückgang der Pkw-Verkehrsleistung junger Erwachsener zusammensetzt. Diese Entwicklungen werden im Folgenden genauer analysiert.

2. Entwicklung des Pkw-Besitzes junger Erwachsener seit 1998 **Stärkster Rückgang des Pkw-Besitzes zwischen Auszug von zu Hause und Familien-** **gründung**

Teenager leben zumeist noch im Elternhaushalt. Für diese Gruppe hat sich die Pkw-Verfügbarkeit zwischen 1998 und 2008 kaum verändert (Abbildung 10). Relativ stabil zeigte sich auch der Pkw-Besitz von Personen Mitte 30 – für viele die Zeit nach Berufseinstieg und Familiengründung. In der Zeit dazwischen, besonders für die Altersgruppe Anfang 20, ist der Pkw-Besitz jedoch deutlich zurückgegangen.

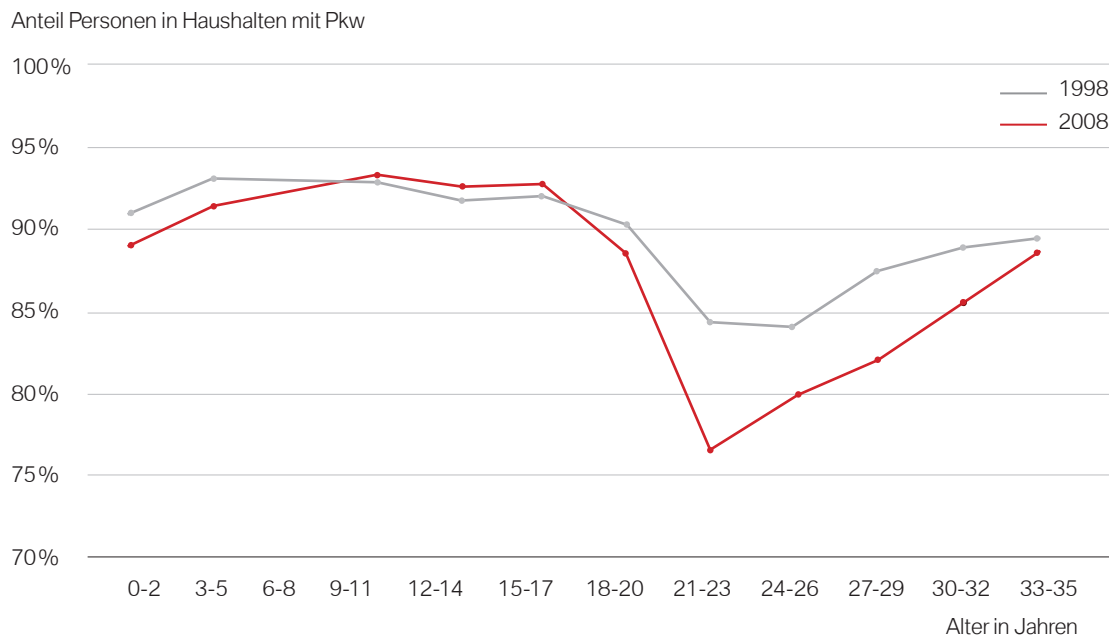


Abbildung 10: Anteil junger Menschen in Haushalten mit Pkw nach Alter. (Datenquellen: 32, 33)

Die Abnahme des Pkw-Besitzes ist somit bei jungen Haushalten besonders deutlich, bei denen keine Personen ab 35 über den Pkw-Besitz entscheiden, z. B. die Eltern. Deshalb werden im Folgenden junge Haushalte genauer untersucht, das heißt Haushalte, in denen niemand älter als 34 ist.

Unter diesen jungen Haushalten gibt es drei große Gruppen, die unterschiedliche Lebensphasen repräsentieren: Einpersonenhaushalte, Paare ohne Kinder und Paare mit Kindern. Die Ausstattung mit Pkw pro Erwachsenen ist in allen dreien ähnlich, aber die Entwicklung seit 1998 verlief unterschiedlich: Während die Anzahl Autos pro Erwachsenen für Haushalte mit Kindern stieg (1998: 0,61; 2008: 0,63), sank sie für Einpersonenhaushalte (1998: 0,68; 2008: 0,63) und für Paare ohne Kinder (1998: 0,63; 2008: 0,61).

Gerade in der Lebensphase zwischen Auszug von zu Hause und Familiengründung lebten 2008 somit mehr junge Menschen in Haushalten ohne Pkw als 1998. Studenten etwa fallen typischerweise in diese Gruppe. Für sie bestätigt auch eine Studie des Deutschen Studentenwerkes den Trend zu weniger Autos: Während 1991 noch über die Hälfte (54%) der Studenten Ausgaben für ein Auto hatten, waren es 2009 noch ein Drittel (34%) (34).

Rückgang des Pkw-Besitzes unter Singles vor allem bei einkommensschwachen Männern

Der Anteil junger Erwachsener zwischen 18 und 34, die in Einpersonenhaushalten leben, hat zwischen 1998 und 2008 von 31% auf 41% zugenommen. Gleichzeitig hat in dieser Gruppe der Anteil der Pkw-losen besonders zugenommen. Deshalb sind Einpersonenhaushalte für die Analyse des Pkw-Besitzes besonders interessant.

Das mittlere reale Bruttomonatseinkommen junger Einpersonenhaushalte ist zwischen 1998 und 2008 von 1.950 € auf 1.800 € gesunken. Da Einkommen und Pkw-Besitz stark korreliert sind, trägt dieser Einkommensrückgang zur Abnahme des Pkw-Besitzes bei (Abbildung 11).

Darüber hinaus ist der Pkw-Besitz von Einpersonenhaushalten insbesondere bei Männern mit Einkommen unter 1.000 € pro Monat zurückgegangen: Von diesen hatten 1998 noch fast die Hälfte ein Auto. 2008 sind es nur noch 30% – und damit genauso viel wie bei den Frauen, bei denen sich in diesem Zeitraum kaum Änderungen zeigen.

Einpersonenhaushalte mit Pkw

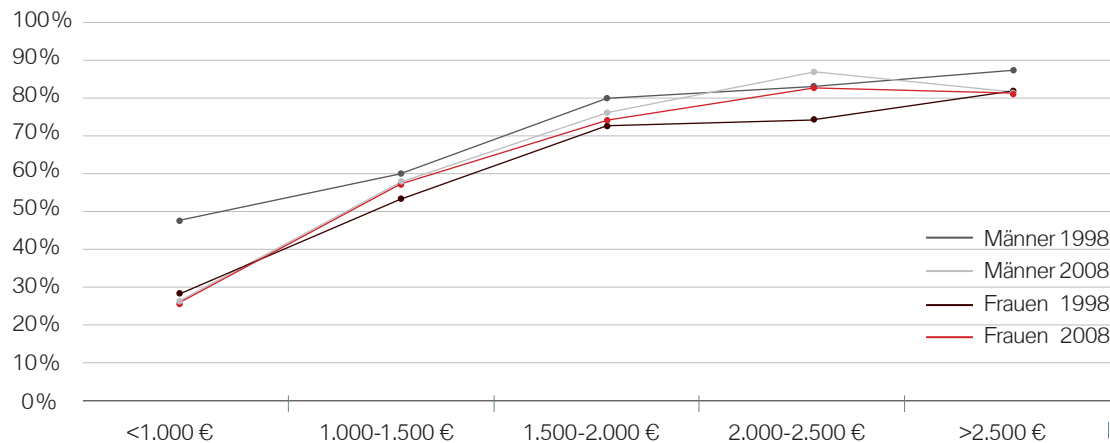


Abbildung 11: Anteil Pkw-Besitzer unter jungen Einpersonenhaushalten (bis 34) nach Einkommen und Geschlecht (Datenquellen: 32, 33)

Bedeutung der Sozioökonomie für den Pkw-Besitz junger Haushalte

Nicht nur für Einpersonenhaushalte, sondern für junge Haushalte insgesamt hat sich die Einkommenssituation zwischen 1998 und 2008 verschlechtert. Dazu kommen noch viele weitere wichtige Veränderungen der sozioökonomischen Struktur junger Haushalte, die Auswirkungen auf den Pkw-Besitz dieser Gruppe haben. Zudem hat sich die Bedeutung wichtiger sozioökonomischer Merkmale für den Pkw-Besitz in diesem Zehnjahreszeitraum geändert.

Im Folgenden zeigen wir, welche Merkmale Auswirkungen auf die Pkw-Besitzwahrscheinlichkeit junger Haushalte haben. Diese Pkw-Besitzwahrscheinlichkeiten ergeben sich durch den theoretischen Vergleich zweier Haushalte, bei denen alles gleich ist (Ceteris-paribus-Bedingungen) – bis auf das betrachtete Merkmal. Damit kann die isolierte Wirkung dieses Merkmals auf die Pkw-Besitzwahrscheinlichkeit beschrieben werden. Wir stellen die Pkw-Besitzwahrscheinlichkeit nach Merkmal sowohl für 1998 als auch für 2008 dar. Damit zeigen wir, wie sich die Pkw-Besitzwahrscheinlichkeiten für die Merkmale verändert haben, und identifizieren so Personengruppen, bei denen sich Veränderungen ergeben haben.

Gleichzeitig zeigen wir, wie sich diese Merkmale in der Grundgesamtheit der jungen Haushalte 1998 und 2008 im Mittel darstellten und verdeutlichen damit, wie sehr sich junge Haushalte im Jahr 2008 von denen Ende der 1990er unterscheiden (Datenquellen: 32, 33):

Einkommen

Haushalte mit höheren Einkommen haben eine höhere Wahrscheinlichkeit, einen Pkw zu besitzen. Ein junger Haushalt erzielte 1998 im Mittel ein Einkommen pro Person (reales Äquivalenzeinkommen) von 2.300 € pro Monat. 2008 waren es noch 2.150 € pro Monat. Dieser Einkommensrückgang hat somit zum Rückgang des Pkw-Besitzes beigetragen.

Zudem haben die Unterschiede zwischen Haushalten mit hohen und niedrigen Einkommen in Bezug auf Pkw-Besitz zugenommen. Wenn ein Haushalt pro Person 1.000 € mehr Einkommen erzielte, bedeutete dies:

- 1998 eine um etwa 40 % höhere Pkw-Besitzwahrscheinlichkeit.
- 2008 eine um etwa 60 % höhere Pkw-Besitzwahrscheinlichkeit.

Ballungsräume

Haushalte in Ballungsräumen haben eine geringere Pkw-Besitzwahrscheinlichkeit als Haushalte außerhalb von Ballungsräumen. 1998 lebten 50 % der jungen Haushalte in Ballungsräumen, 2008 waren es 53 %. Die Zunahme der Stadtbevölkerung hat somit zum Rückgang des Pkw-Besitzes beigetragen.

Zudem haben die Unterschiede zwischen Haushalten in ländlichen Räumen und Ballungsräumen in Bezug auf Pkw-Besitz zugenommen. Um dieselbe Pkw-Besitzwahrscheinlichkeit zu haben wie ein Haushalt außerhalb von Ballungsräumen, mussten Haushalte in Ballungsräumen:

- 1998 ein um 800 € höheres Einkommen pro Person erzielen.
- 2008 ein um 950 € höheres Einkommen pro Person erzielen.

Dies bedeutet, dass Haushalte in Ballungsräumen sich in sonst ähnlichen Lebenssituationen (Erwerbstätigkeit, Haushaltszusammensetzung etc.) erst bei höheren Einkommen für den Pkw-Besitz entscheiden als Haushalte in ländlichen Räumen. Dieser Unterschied hat darüber hinaus zugenommen.

Erwerbstätigkeit

Haushalte ohne erwerbstätigen Haupteinkommensbezieher haben eine geringere Pkw-Besitzwahrscheinlichkeit als Haushalte mit erwerbstätigem Haupteinkommensbezieher. 1998 hatten 88 % der jungen Haushalte einen erwerbstätigen Haupteinkommensbezieher, 2008 waren es 83 %. Der Rückgang der Erwerbstätigkeit unter jungen Haushalten hat somit zum Rückgang des Pkw-Besitzes beigetragen.

Zudem haben die Unterschiede zwischen Haushalten mit und ohne erwerbstätigem Haupteinkommensbezieher in Bezug auf Pkw-Besitz zugenommen. Um dieselbe Pkw-Besitzwahrscheinlichkeit zu haben wie ein Haushalt mit einem erwerbstätigen Haupteinkommensbezieher, mussten Haushalte ohne erwerbstätigem Haupteinkommensbezieher:

- 1998 ein um 1.100 € höheres Einkommen pro Person erzielen.
- 2008 ein um 1.400 € höheres Einkommen pro Person erzielen.

Einpersonenhaushalte

Einpersonenhaushalte haben eine geringere Pkw-Besitzwahrscheinlichkeit als Mehrpersonenhaushalte. 1998 waren 31 % der jungen Haushalte Einpersonenhaushalte, 2008 waren es 41 %. Die Zunahme der Einpersonenhaushalte hat somit zum Rückgang des Pkw-Besitzes beigetragen.

Die Unterschiede zwischen Einpersonen- und Mehrpersonenhaushalten in Bezug auf die Pkw-Besitzwahrscheinlichkeit haben abgenommen: Um dieselbe Pkw-Besitzwahrscheinlichkeit zu haben wie ein Mehrpersonenhaushalt, mussten Einpersonenhaushalte:

- 1998 ein um 1.500 € höheres Einkommen pro Person erzielen.
- 2008 ein um 1.100 € höheres Einkommen pro Person erzielen.

Weil aber die Struktur der Einpersonenhaushalte in Bezug auf Einkommen, Erwerbstätigkeit, Geschlecht und Wohnort sich deutlich verändert hat, hatten Einpersonenhaushalte 2008 dennoch einen geringeren Pkw-Besitz als 1998.

Akademiker

Unter sonst ähnlichen Bedingungen, z.B. gleiches Einkommen, haben Akademikerhaushalte eine geringere Pkw-Besitzwahrscheinlichkeit als Nichtakademikerhaushalte (da Akademikerhaushalte im Mittel jedoch ein deutlich höheres Einkommen erzielen, weisen sie insgesamt einen höheren Pkw-Besitz als Nichtakademikerhaushalte auf). 1998 hatten 30 % der jungen Haushalte einen Haupteinkommensbezieher mit akademischer Ausbildung, 2008 waren es 32 %. Die Zunahme der Akademikerhaushalte hat somit zum Rückgang des Pkw-Besitzes beigetragen.

Zudem haben die Unterschiede zwischen Akademikerhaushalten und Nichtakademikerhaushalten in Bezug auf Pkw-Besitz zugenommen. Um dieselbe Pkw-Besitzwahrscheinlichkeit zu haben wie ein Nichtakademikerhaushalt, mussten Akademikerhaushalte:

- 1998 ein um 600 € höheres Einkommen pro Person erzielen.
- 2008 ein um 740 € höheres Einkommen pro Person erzielen.

Geschlecht

Haushalte mit männlichem Haupteinkommensbezieher haben eine höhere Pkw-Besitzwahrscheinlichkeit als Haushalte mit weiblichem Haupteinkommensbezieher. 1998 hatten 65 % der jungen Haushalte einen männlichen Haupteinkommensbezieher, 2008 waren es 57 %. Die Zunahme der von Frauen geführten Haushalte hat somit zum Rückgang des Pkw-Besitzes beigetragen.

Allerdings sind die Unterschiede zwischen Haushalten mit männlichen und weiblichen Haupteinkommensbeziehern in Bezug auf Pkw-Besitz fast verschwunden. Um dieselbe Pkw-Besitzwahrscheinlichkeit zu haben wie ein Haushalt mit männlichem Haushaltsvorstand, mussten Haushalte mit weiblichem Haupteinkommensbezieher:

- 1998 ein um 1.000 € höheres Einkommen pro Person erzielen.
- 2008 ein um 200 € höheres Einkommen pro Person erzielen.

Insgesamt erklären Veränderungen der Sozioökonomie junger Haushalte einen Großteil des Pkw-Besitzrückganges

Hinter den Veränderungen des Pkw-Besitzes junger Haushalte stehen somit verschiedene Prozesse: Zum einen hat sich die Zusammensetzung der Mitglieder junger Haushalte verändert. Zum anderen haben sich Pkw-Besitzwahrscheinlichkeiten trotz ähnlicher Lebenssituationen verändert.

1998 verfügten 80% aller jungen Haushalte (Personen unter 35) über einen Pkw. Bis 2008 ging dieser Anteil um 8% auf 72% zurück. Für diesen deutlichen Rückgang spielen Veränderungen der Bevölkerungsstruktur eine große Rolle: Immer mehr junge Haushalte sind in einer Lebenssituation, in der die Wahrscheinlichkeit des Pkw-Besitzes geringer ist. Sie erzielen heute geringere Einkommen als 1998, leben verstärkt in Agglomerationsräumen, bestehen zunehmend nur noch aus einer Person. Gleichzeitig gibt es mehr Haushalte ohne erwerbstätigen Haupteinkommensbezieher und mit weiblichem Haushaltsvorstand.

Wie groß ist der Beitrag dieser strukturellen Veränderungen zum Rückgang des Pkw-Besitzes einzuschätzen? Hierzu kann man die theoretische Annahme treffen, dass sich die Präferenzstrukturen für Haushalte in bestimmten Lebenssituationen zwischen 1998 und 2008 nicht gewandelt haben und sich nur die Struktur der Haushalte wie oben beschrieben verändert hat. Wäre dies der Fall gewesen, wäre der Anteil der Haushalte mit Pkw unter den jungen Haushalten ebenfalls deutlich auf 75% zurückgegangen. Mit anderen Worten: Von 8 Prozentpunkten Rückgang im Pkw-Besitz sind etwa 5 Prozentpunkte – also ca. zwei Drittel – durch die hier erfassten Veränderungen der Bevölkerungsstruktur erklärt.

Veränderte Präferenzen trotz ähnlicher Lebenssituationen erklären den Rest des Pkw-Besitzrückganges

Etwa ein Drittel des Rückganges im Pkw-Besitz kommt dadurch zustande, dass junge Haushalte heute andere Entscheidungen über den Pkw-Besitz treffen als Ende der 1990er-Jahre – auch wenn sie in ähnlichen Lebenssituationen sind: Haushalte mit geringen Einkommen haben heute noch seltener einen Pkw als damals. Haushalte in Ballungsräumen entscheiden sich eher gegen einen Pkw als in den 1990ern. Die Tendenz von Akademikerhaushalten, bei vergleichbarem Einkommen eine geringere Pkw-Besitzwahrscheinlichkeit zu haben, hat ebenfalls zugenommen. Besonders deutlich zusammengeschrumpft ist der Geschlechterunterschied: Männer hatten 1998 noch eine deutlich höhere Pkw-Besitzwahrscheinlichkeit als Frauen. Ihre Pkw-Besitzwahrscheinlichkeit ist aber zurückgegangen und heute kaum noch höher als die der Frauen.

3. Entwicklung des Mobilitätsverhaltens junger Pkw-Besitzer seit 1998

Die Gesamtverkehrsnachfrage von Pkw-Besitzern geht zurück und verändert sich in ihrer Struktur

Wie Abbildung 9 zeigt, trägt neben dem zurückgegangenen Pkw-Besitz junger Haushalte auch verändertes Verhalten von Pkw-Besitzern zu einer geringeren Pkw-Fahrleistung junger Erwachsener bei. Hierbei spielt zunächst ein Rückgang der Gesamtmobilitätsnachfrage von Pkw-Besitzern eine Rolle (Abbildung 12). Bei jungen Männern aus Haushalten mit Pkw ist die Verkehrsnachfrage zwischen dem Ende der 1990er- und der Mitte der 2000er-Jahre sehr deutlich (minus 61 km pro Woche) zurückgegangen. Bei Frauen ist sie etwas (plus 25 km pro Woche) gestiegen, sodass sich im Saldo ein leichter Rückgang (minus 21 km pro Woche) ergibt.

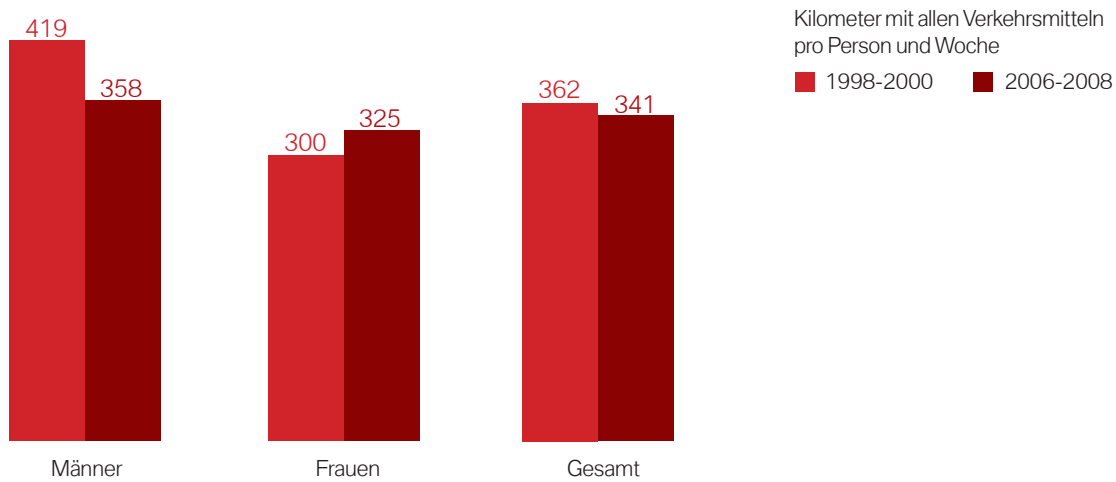


Abbildung 12: Verkehrsleistung junger Pkw-Besitzer (18 bis 34) pro Woche mit allen Verkehrsmitteln nach Geschlecht im Vergleich 1998-2000 und 2006-2008 (Datenquelle: 13)

Gleichzeitig hat sich die Struktur der Verkehrsnachfrage junger Erwachsener aus Haushalten mit Pkw nach Verkehrszweck verändert (Abbildung 13). Zwar dominierten Ende der 1990er- und Mitte der 2000er-Jahre unverändert die Nichtpendelwege die Nachfrage junger Menschen. Aber bezogen auf die Verkehrsleistung konnten einzig die Ausbildungswege in diesem Zehnjahreszeitraum zulegen, was die strukturelle Veränderung der Bevölkerung auch unter den Pkw-Besitzern widerspiegelt. Dagegen ging die Verkehrsleistung für andere Wegzwecke zurück.

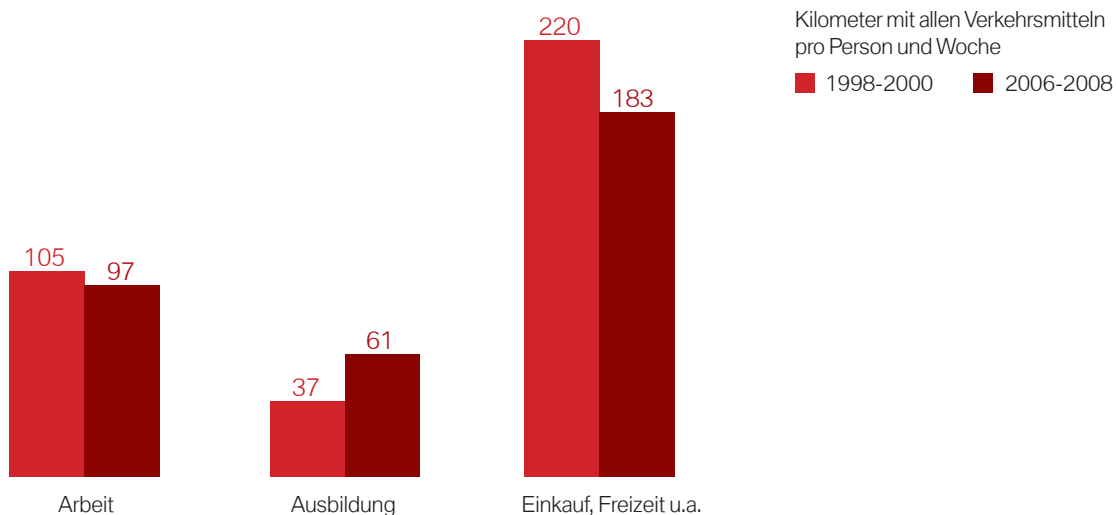


Abbildung 13: Struktur der Verkehrsnachfrage junger Pkw-Besitzer nach Zweck 1998-2000 und 2006-2008 im Vergleich (Datenquelle: 13)

Unterm Strich ergibt sich ein leichter Rückgang der Mobilitätsnachfrage durch junge Pkw-Besitzer. Gleichzeitig hat sich die Nachfrage strukturell verändert: Zum einen ist die Verkehrsnachfrage durch Pkw-Besitzer weiblicher geworden. Zum anderen hat der Ausbildungsanteil an Gewicht gewonnen. Beides hat Folgen für die genutzten Verkehrsmittel. Frauen weisen einen etwas geringeren Pkw-Anteil als Männer auf, besonders aber sind Ausbildungswege sehr affin für Alternativen zum Pkw. Diese Veränderungen der Nachfragestruktur spiegeln somit Veränderungen der Bevölkerungsstruktur wider und führen letztlich zu einer sinkenden Pkw-Affinität der Nachfrage.

Pkw-Besitzer nutzen zunehmend auch andere Verkehrsmittel

Eine veränderte Verkehrsmittelnutzung durch Pkw-Besitzer spielt die größte Rolle für die zurückgehende Pkw-Verkehrsleistung junger Erwachsener (Abbildung 9). Zwar erledigen junge Erwachsene mit Pkw im Haushalt nach wie vor etwa zwei Drittel ihrer Wege mit dem Pkw, aber andere Verkehrsmittel konnten ihren Anteil deutlich steigern (Abbildung 14).

1998-2000



2006-2008



■ Pkw als Fahrer ■ Pkw als Mitfahrer ■ ÖV ■ Fuß ■ Fahrrad

Abbildung 14: Aufteilung der Wege junger Pkw-Besitzer auf Verkehrsmittel (Modal Split) 1998-2000 und 2006-2008 (Datenquelle: 13)

Bei der Verkehrsmittelaufteilung von Pkw-Besitzern verzeichnete das Fahrrad insgesamt die größte relative Anteilssteigerung. Es konnte überall, bei Männern und Frauen, in Stadt und Land und bei verschiedenen Wegezwecken hinzugewinnen. Besonders groß fiel die Anteilssteigerung des Fahrrads jedoch im Ausbildungsverkehr aus, wo der Fahrradanteil von 10% auf 16% stieg.

Auch der ÖV konnte seinen Anteil an den Wegen von Pkw-Besitzern deutlich steigern. Dabei fallen vor allem die Steigerungen im Regional- und Fernverkehr (von 14% 1998-2000 auf 21% 2006-2008) und beim Arbeitspendeln (von 8% 1998-2000 auf 11% 2006-2008) groß aus.

Der Pkw-Anteil an den Wegen junger Autobesitzer ist zwar zurückgegangen, doch erledigen diese weiterhin zwei Drittel ihrer Wege für die meisten Verkehrszwecke mit dem Auto. Doch auch die Art und Weise der Autonutzung hat sich verändert: Während Ende der 1990er im Mittel noch 1,24 Personen im Auto saßen, stieg der Besetzungsgrad junger Erwachsener bis Mitte der 2000er-Jahre auf 1,29. Dabei änderte sich bei den Frauen jedoch wenig und ihr Besetzungsgrad ist stabil bei 1,32. Bei den Männern jedoch stieg der Besetzungsgrad von 1,18 auf 1,25. Mit anderen Worten: Männern sind zunehmend auch als Mitfahrer unterwegs, die klassische Rollenverteilung beim Autofahren – Mann fährt, Frau fährt mit – ist bei jungen Erwachsenen so gut wie verschwunden.

Fast alle jungen Autobesitzer nutzen ihr Auto weiterhin regelmäßig (Abbildung 4). Gleichzeitig ist eine Steigerung der Nutzung anderer Verkehrsmittel zu verzeichnen. Das zeigt, dass junge Erwachsene mit Auto immer flexibler verschiedene Verkehrsmittel nutzen. Somit steigt die Multimodalität. Dies deutet auf eine gestiegene Entkopplung von Pkw-Besitz und -Nutzung hin.

Sozioökonomische Änderungen erklären einen Teil der Pkw-Nutzungsrückgänge durch Pkw-Besitzer

Wie die junge Bevölkerung insgesamt haben sich auch die autobesitzenden jungen Erwachsenen zwischen 1998 und 2008 strukturell verändert: Sie sind urbaner geworden, weniger häufig erwerbstätig und öfter akademisch gebildet. Diese Personeneigenschaften wiederum haben Einfluss darauf, wie intensiv Pkw-Besitzer ihr Fahrzeug nutzen oder auch auf andere Verkehrsmittel zurückgreifen.

1998 legten junge Autobesitzer zwischen 18 und 34 im Mittel 223 km ausschließlich als Fahrer mit dem Auto pro Woche zurück. Bis 2008 ist dieser Wert um 35 km auf 188 km pro Woche zurückgegangen. Welche Rolle spielen bei diesem Rückgang die sozioökonomischen Veränderungen? Auch hierzu haben wir die Annahme getroffen, dass sich das Pkw-Nutzungsverhalten in ähnlichen Lebenssituationen nicht verändert hat. Die Beschreibung der Lebenssituationen war dabei auf die Variablen Geschlecht, Wohnort innerhalb oder außerhalb von Ballungsräumen, Erwerbstätigkeit und akademische Ausbildung beschränkt. Veränderungen in der Zusammensetzung der Bevölkerung der jungen Pkw-Besitzer haben demnach zu einem Rückgang der Pkw-Verkehrsleistung von 7 km pro Woche geführt. Dies entspricht 20% des insgesamt beobachteten Rückganges von 35 km pro Woche.

Sozioökonomische Veränderungen erklären somit nur etwa ein Fünftel des Pkw-Verkehrsleistungsrückganges junger Pkw-Besitzer. Der Großteil der Verhaltensänderungen von Pkw-Besitzern kommt dadurch zustande, dass Pkw-Besitzer in ähnlichen Lebenssituationen heute ein anderes Verhalten aufweisen als in den 1990er-Jahren. Dabei zeigen sich bei Männern die deutlichsten Verhaltensänderungen.

4. Entwicklung von Pkw-Besitz und Pkw-Nutzung bei jungen Männern

Viele der dargestellten Ergebnisse machen deutlich, dass die veränderten Mobilitätsmuster vor allem ein Männerphänomen sind. Deshalb stellen wir die relevanten Entwicklungen für Deutschland in Hinblick auf die Rolle der Geschlechter noch einmal zusammen:

- Die **Führerscheinbesitzrate** von jungen Erwachsenen in Deutschland stagnierte zwar in den letzten Jahren insgesamt. Seit 2008 liegt sie jedoch für die Altersklasse zwischen 18 und 24 für Männer (66%) etwas unter der der Frauen (69%) (35).
- Der **Bestand zugelassener Pkw** pro Kopf begann für Männer unter 30 bereits Anfang der 1990er-Jahre zu sinken. Für junge Frauen stiegen die Zulassungszahlen zunächst weiter. Erst seit der Jahrtausendwende sinken sie für beide Geschlechter, für Männer jedoch stärker. Heute liegt die Zahl der zugelassenen Pkw pro Kopf für junge Männer nur noch leicht über dem Wert der Frauen (36). (Da Pkw auf andere Personen als die Nutzer zugelassen sein können, spiegeln Zulassungszahlen Nutzung und Besitz nur unvollständig wider.)
- Der **Pkw-Besitz** von Haushalten, die von Männern geführt werden (Einpersonenhaushalte und Mehrpersonenhaushalte), lag in den 1990ern noch deutlich über dem der Frauen. Weil der Pkw-Besitz insbesondere bei Männern nachgelassen hat, gibt es hier heute kaum noch Unterschiede.
- Die **Pkw-Verkehrsleistung** war in der Vergangenheit für junge Männer stets deutlich höher als für junge Frauen. Bedingt durch eine Abnahme der Gesamtverkehrsleistung junger Männer und Veränderungen der Verkehrsmittelwahl ging sie jedoch für Männer signifikant zurück, sodass jetzt in Bezug auf die Pkw-Verkehrsleistung kaum noch Geschlechterunterschiede bestehen.

- Bei der **Pkw-Nutzung** sind Männer häufiger als Mitfahrer unterwegs als früher. Unterschiede in der Rolle als Fahrer oder Mitfahrer sind zwischen Männern und Frauen fast verschwunden.

Unterm Strich sind Geschlechterunterschiede in Bezug auf Pkw-Besitz, das Niveau der Verkehrsleistung, die Verkehrsmittelnutzung und damit die Pkw-Verkehrsleistung unter jungen Erwachsenen heute so gut wie verschwunden. Das Unerwartete an dieser Geschlechterangleichung ist, dass sie vor allem durch Verhaltensänderungen auf Seiten der Männer zustande gekommen ist. Diese haben ihr früher deutlich höheres Niveau an Pkw-Besitz und -Fahrleistung auf das der Frauen zurückgefahren. Zudem gehört das klassische Rollenbild vom Mann als Fahrer zunehmend der Vergangenheit an.

5. Zusammenfassung: Entwicklung des Mobilitätsverhaltens junger Erwachsener im Überblick

Deutschland ist neben Großbritannien das Land, in dem sich seit der Jahrtausendwende die deutlichste Trendwende im Mobilitätsverhalten junger Erwachsener vollzieht. Aus diesem Grund wurde die Entwicklung für Deutschland genauer unter die Lupe genommen. Zwar stagniert der Führerscheinbesitz unter jungen Erwachsenen, ihre Pkw-Nutzung hat jedoch deutlich abgenommen. Die Ergebnisse der Studie zeigen, dass dies zu etwa einem Drittel durch eine Abnahme des Pkw-Besitzes verursacht ist, während etwa zwei Drittel der Entwicklung auf ein verändertes Mobilitätsverhalten von Pkw-Besitzern zurückgeht.

Der Anteil der Haushalte ohne Pkw hat unter jungen Erwachsenen besonders in der Phase zwischen Auszug von zu Hause und Familiengründung zugenommen. Dabei spielen sozioökonomische Veränderungen eine wichtige Rolle, sie erklären ca. 60% des Rückganges des Pkw-Besitzes unter jungen Haushalten. 40% gehen auf veränderte Präferenzstrukturen zurück: Geringverdiener, Städter, Akademiker und vor allem Männer haben heute weniger Autos als in den 1990er-Jahren.

Stärkere Auswirkungen auf die Pkw-Verkehrsleistung junger Erwachsener insgesamt hatten aber Verhaltensänderungen von Pkw-Besitzern. Auch hier spielen Veränderungen der Sozioökonomie eine Rolle, sie erklären mit 20% jedoch einen eher geringen Teil der Verhaltensänderungen. Besonders männliche Pkw-Besitzer fahren heute weniger als in den 1990ern. Männer und Frauen mit Pkw nutzen neben dem Auto zunehmend andere Verkehrsmittel. Durch die Abnahme der Verkehrsleistung von Pkw-Besitzern sind junge Personen ohne Pkw, bei denen die Gesamtverkehrsleistung in den letzten Jahren weiter gestiegen ist, heute fast so mobil wie die Autobesitzer.

6. Expertensicht: mögliche Hintergründe für Verhaltensänderungen

Die obigen Ergebnisse stellen einen Überblick über die Verhaltensänderungen bei jungen Erwachsenen dar. Sie zeigen auch eine Größenordnung für den Erklärungsgehalt wichtiger sozioökonomischer Gründe für diese Entwicklung. Allerdings machen die Ergebnisse auch deutlich, dass es neben den Strukturveränderungen auch Verhaltensänderungen für junge Erwachsene in ähnlichen Lebenssituationen gegeben hat. Welche Faktoren sind hier relevant? Es gibt zwar Informationsquellen darüber, wie sich die vielfältigen Einflussgrößen, die hier eine Rolle spielen können, in den letzten Jahren entwickelt haben. Diese reichen von den Kraftstoffpreisen bis hin zu psychologischen Faktoren. Aber es gibt keine geeigneten Informationsquellen, die als Grundlage für eine gesamthafte Analyse der Rolle der Veränderungen dieser Einflussgrößen für Mobilitätsverhaltensänderungen junger Erwachsener dienen könnten. Derzeit kann diesen Faktoren somit kein Erklärungsgehalt zugewiesen werden, wie die Studie dies für die sozioökonomischen Faktoren gemacht hat.

Um hier eine Grundlage für den weiteren wissenschaftlichen Diskurs des Themas zu legen, hat ifmo einen interdisziplinären Expertenworkshop veranstaltet. Im Vordergrund stand die Identifikation von Treibern, die für Mobilitätsverhaltensänderungen bei jungen Erwachsenen nach Abzug der sozioökonomischen Faktoren relevant sind. Auf diesem Workshop wurden die folgenden Treiber als besonders wichtig eingeschätzt:

Verkehrssystem

In den letzten Jahren haben sich bedeutende Veränderungen im Verkehrssystem ergeben. Sie reichen von Fahrradkampagnen über zunehmende Parkraumbewirtschaftung und Online-Informationssysteme im ÖV bis zum Aufkommen von Low-Cost-Airlines. Insgesamt führten die Veränderungen im Verkehrssystem nach Einschätzung der Experten zu einer Steigerung der Angebotsqualität bei den Alternativen zum Pkw mit Auswirkungen auf das Mobilitätsverhalten.

Informations- und Kommunikationstechnologie

Zwar liegen bislang wenig konkrete Befunde über die Auswirkungen von Informations- und Kommunikationstechnologie (IKT) auf Verkehrsverhalten vor, dennoch sind Folgen für die Mobilität wahrscheinlich. Gerade junge Menschen, die ihre Mobilitätsmuster gleichzeitig mit der zunehmenden Durchdringung des Alltags mit IKT entwickelt haben, dürften hier beeinflusst sein. Dabei sind Einflüsse auf die Verkehrsmittelwahl denkbar – möglicherweise mit einem Vorteil für den öffentlichen Verkehr, der die Parallelnutzung von IKT während des Unterwegs erlaubt.

Soziale Teilhabe

Die Bedeutung des Autos als Mittel für soziale Teilhabe hat in den letzten Jahren für junge Menschen in vielen Gegenden wahrscheinlich abgenommen. Dies gilt zum einen deshalb, weil die Infrastruktur der Alternativen vielfach ausgebaut wurde. Zum anderen, weil sich soziale Teilhabe durch IKT teilweise in virtuelle Räume verlagert hat.

Psychologie

Wichtigste psychologische Treiber dürften zunehmender Pragmatismus und steigende Flexibilität bei Mobilitätsentscheidungen sein. Dahinter verbirgt sich ein Verhalten, bei dem in der jeweiligen Situation das geeignetste Verkehrsmittel gewählt wird. Dies geschieht in Verbindung mit einem geänderten Kostenbewusstsein und hat Folgen für Pkw-Besitz, aber noch deutlicher auf die Nutzung vorhandener Pkw. Daneben dürften – gerade im Zusammenhang mit IKT – in den letzten Jahren neue Symbole des expressiven Konsums an Bedeutung gewonnen haben, die neben dem Auto für die Stilisierung der eigenen Person eingesetzt werden.

Aus Expertensicht waren diese Treiber für Veränderungen des Mobilitätsverhaltens allesamt relevant, zudem haben sie sich im Zusammenspiel gegenseitig verstärkt. Dies wird am Beispiel der IKT-Techniken deutlich, die bei allen skizzierten Treibern eine entscheidende Rolle spielen. Eine Suche von Gründen für Veränderungen im Mobilitätsverhalten insbesondere junger Menschen, die sich auf nur einen dieser Treiber konzentriert, greift somit wahrscheinlich zu kurz. Zukünftige Untersuchungen zu diesem Thema müssen das Zusammenspiel dieser verschiedenen Treiber berücksichtigen, um zu ausgewogenen und verlässlichen Ergebnissen zu kommen. Zudem muss mit Blick auf die Ergebnisse der vorliegenden Studie der Entwicklung des Mobilitätsverhaltens bei jungen Männern besondere Beachtung geschenkt werden.

Ausblick

Jürgen und Julia

2010. Jürgen – jetzt 50 – hat es gerade mal wieder durchgerechnet: Eigentlich kosten die zwei Autos wirklich zu viel – seit die Große aus dem Haus ist, kämen sie vermutlich mit einem gut klar. Abends fährt Jürgen mit seiner Frau jetzt manchmal sogar mit der Bahn in die Stadt – man muss dann nicht diskutieren, wer zurück fährt. Aber sonst, denkt er sich, mache ich ja doch alles mit dem Auto. Auf den Erstwagen zu verzichten, kommt ohnehin nicht infrage. Und auch der Young Timer, den sie als Zweitwagen haben, ist ihnen zu sehr ans Herz gewachsen – außerdem ist der ja gelegentlich ganz praktisch, wenn die Kinder ein Auto brauchen. Seit Julia allerdings Carsharing macht, fragt sie nur noch selten danach. Eines Tages, denkt sich Jürgen, wird Julia sich freuen, wenn sie so ein schönes Auto erben kann.

2035. Jetzt ist Julia 50. Jürgen ist 75 und wahrscheinlich Opa. Vermutlich hat sich Julia mit der Familiengründung aber etwas mehr Zeit gelassen als ihr Vater. Wir können nur vermuten, dass sie erst mal im Beruf richtig Fuß fassen wollte. Wenig wissen wir auch darüber, wie Jürgen und Julia in den nächsten 25 Jahren unterwegs sind: Erbt Julia den schönen Young Timer von Jürgen? Schafft sie sich ein Auto an, als die Kinder kommen? Nutzt Julia das Auto für fast alles, weil es so am einfachsten ist? Oder organisiert sie ihre Mobilität weiter ganz anders und viel multimodaler als ihr Vater? Welche flexiblen Mobilitätsangebote können Jürgen und Julia nutzen? Kann die neue Generation Autos Jürgen weiter begeistern und was bietet sie für Julia?

In Industrieländern weltweit ist die Mobilität junger Erwachsener heute vom Auto dominiert – allerdings weniger als vor zehn Jahren. Diese Änderungen können bislang vor allem für Personen in der Lebensphase zwischen Auszug von zu Hause und Gründung der eigenen Familie beobachtet werden. Diese Trends haben in Deutschland, wo sie besonders deutlich sind, viel mit Veränderungen sozioökonomischer Strukturen zu tun, die gerade diese Lebensphase betreffen. Allerdings zeigen junge Erwachsene im Vergleich zu vor zehn Jahren auch dann andere Präferenzen in ihrem Mobilitätsverhalten, wenn sie in ähnlichen Lebenssituationen sind. Das gilt vor allem für Männer.

Bei Personen ab Mitte 30 ist bislang keine Abkehr vom autoorientierten Mobilitätsstil zu erkennen. Der Pkw-Besitz von jungen Erwachsenen mit Kindern hat sogar leicht zugenommen. Ist der Rückgang von Pkw-Besitz und -Nutzung auf die Lebensphase zwischen Auszug von zu Hause und Familiengründung beschränkt? Werden die neuen, jungen Multimodalen im späteren Alter wieder das Verhalten ihrer Eltern annehmen? Oder wächst eine neue Generation heran, die auch später im Leben multimodal unterwegs sein wird und vielfach auf ein eigenes Auto verzichtet? Diese wichtigen Fragen ergeben sich aus der vorliegenden Studie. Sie können heute noch nicht beantwortet werden, es können nur Vermutungen angestellt werden.

ifmo konnte mit dieser Studie Trendänderungen im Mobilitätsverhalten junger Erwachsener nachweisen. Wir zeigen, wie sich die Trendänderungen aus einzelnen Verhaltenskomponenten zusammensetzen und können große Teile der Verhaltensänderungen erklären. Unsere Studie lässt aber auch Fragen offen. Das gilt zum einen in Hinblick auf weitere Erklärungen für Verhaltensänderungen, wobei deutlich wird, dass hierbei verschiedenste Faktoren zusammenwirken. Zum anderen stellt sich die Frage nach der zukünftigen Entwicklung. Beides verlangt intensive weitere Forschungsanstrengungen. Diese müssen ausgewogen und umfassend sein. Sonst wird der Einfluss einzelner Faktoren überschätzt und der Diskurs des Themas „Mobilität junger Menschen“ wird einseitig geführt.

Mitarbeiter im Projekt „Mobilität junger Menschen im Wandel“

Folgende Personen haben an der Erarbeitung der in diesem Bericht dargestellten Projektergebnisse mitgewirkt:

Dr. Tobias Kuhnimhof (ifmo)
Dr. Irene Feige (ifmo)
Frank Hansen (ifmo)
Dr. Jörg Last (STRATA GmbH, Karlsruhe)
Dr. Wilko Manz (STRATA GmbH, Karlsruhe)
Prof. Dirk Zumkeller (Institut für Verkehrswesen am Karlsruher Institut für Technologie)
Dr. Bastian Chlond (Institut für Verkehrswesen am Karlsruher Institut für Technologie)
Dr. Tatjana Streit (Institut für Verkehrswesen am Karlsruher Institut für Technologie)
Matthias Wirtz (Institut für Verkehrswesen am Karlsruher Institut für Technologie)
Dr. Dominika Kalinowska (DIW, Berlin)
Robert Follmer (infas, Bonn)
Dana Gruschwitz (infas, Bonn)
Dr. Peter Ottmann (IFSTTAR, Paris)
Dr. Jimmy Armoogum (IFSTTAR, Paris)
Prof. Ralph Bühler (VirginiaTech, Alexandria, USA)
Prof. Joyce Dargay (ITS, University of Leeds)
Dr. Jon Martin Denstadli (TOI, Oslo)
Prof. Toshiyuki Yamamoto (SUSTRAC, Nagoya University)

Experten des interdisziplinären Workshops „Mobilität junger Menschen im Wandel?“

Bei den folgenden Personen bedanken wir uns herzlich für ihre Teilnahme am interdisziplinären Expertenworkshop:

Dr. Jörg Adolf (Shell Deutschland Oil GmbH)

Dr. Kai Fournell (BMW AG)

Nico Gabriel (Sixt GmbH & Co. Autovermietung KG)

Prof. Dr. Marcel Hunecke (Fachhochschule Dortmund)

Dr. Ingo Kollosche (TU Berlin)

Dr. Uwe Kunert (DIW Berlin)

Petra Löcker (Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung)

Cornelia Rahn (Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt DLR)

Dr. Rene Zimmer (Unabhängiges Institut für Umweltfragen UFU)

Dr. Marianne Reeb (Daimler AG)

Dr. Martina Dörnemann (Daimler AG)

Robert Schönduwe (Goethe Universität Frankfurt)

Prof. Dr. Claus Tully (Deutsches Jugendinstitut)

Jörg Ueltzhoeffer (S I G M A Gesellschaft für Internationale Marktforschung und Beratung mbH)

Prof. Dr. Dirk Vallée (RWTH Aachen)

Dr. Rico Wittwer (Technische Universität Dresden)

Quellennachweis

1. Ruud A. und S. Nordbakke. *Decreasing Driving License Rates Among Young People - Consequences for Local Public Transport*. Proceedings of the European Transport Conference. Strasbourg, 2005.
2. Noble B. *Why are some young people choosing not to drive?* Proceedings of the European Transport Conference. Strasbourg, 2005.
3. Frändberg L. und B. Vilhelmson. *More or less travel: personal mobility trends in the Swedish population focusing gender and cohort*. In *Journal of Transport Geography*, Vol. 19, No. 6, 2011, pp.1235–1244.
4. FHWA (Federal Highway Administration). *FHWA Drivers License Statistic*. <http://www.fhwa.dot.gov/policyinformation/quickfinddata/qfdrivers.cfm>. Stand 15.10.2010.
5. infas (Institut für Angewandte Sozialwissenschaft GmbH) und DLR (Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt). *Mobilität in Deutschland 2008, Ergebnisbericht, Struktur -Aufkommen - Emmissionen - Trends*. Bonn, Berlin, 2010.
6. DIW (Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung) und infas (Institut für Angewandte Sozialwissenschaft GmbH). *Mobilität in Deutschland 2002. Tabellenband*. Berlin, 2003.
7. infas (Institut für Angewandte Sozialwissenschaft GmbH) und DLR (Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt). *Mobilität in Deutschland 2008. Tabellenband*. Bonn, Berlin, 2010.
8. Institute national de la statistique et des études économiques (INSEE), Institute national de recherche sur les transport et leur sécurité (INRETS). *Enquête nationale transports et communication (ENTC) 1993-1994*.
9. Institute national de la statistique et des études économiques (INSEE) und Institute national de recherche sur les transport et leur sécurité (INRETS). *Enquête nationale transports et communication 1982*.
10. DfT (Department for Transport). *Transport Statistics Great Britain*. <http://www2.dft.gov.uk/pgr/statistics/datatablespublications/tsgb/index.html>. Stand 04.07.2011.
11. NPRA (Norwegian Public Roads Administration). *Highway Statistics 2010*. <http://www.vegvesen.no/en/Home>. Stand 04.07.2011.
12. Avrillier P., L. Hivert und F. Kramarz. *Driven Out of Employment? The Impact of the Abolition of National Service on Driving Schools and Aspiring Drivers*. In *British Journal of Industrial Relations*, Vol. 48, No. 4, 2010, pp. 784–807.
13. BMVBS (Bundesministerium für Verkehr Bau und Stadtentwicklung). *Deutsches Mobilitätspanel (MOP) 1995-2009*. Bonn, Berlin, 2010.
14. DfT (Department for Transport) und NatCen (National Centre for Social Research). *British National Travel Survey 1995-2006*. UK Data Archive Study Number 5340, 2010.
15. MLIT (Ministry of Land Infrastructure and Transport of Japan). *Nationwide Person Trip Survey 1987, 1994, 1999, 2005*.
16. Norwegian Ministry of Transport and the Road und Transportøkonomisk institutt (TØI), Norsk samfunnsvitenskapelig datatjeneste (NSD). *Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 1984/85, 1991/1992, 1997/1998, 2001, 2005, 2010*.
17. US Department of Transportation (USDOT) und Federal Highway Administration (FHWA). *Nationwide Personal Transportation Survey 1983*. Washington, D.C., 2006.
18. US Department of Transportation (USDOT) und Federal Highway Administration (FHWA). *National Household Travel Survey 2009. Version 1/2010*. Washington, D.C., 2010.
19. US Department of Transportation (USDOT) und Federal Highway Administration. *National Household Travel Survey 2001. Version 2004*. Washington, DC, 2005.
20. The World Bank. *World Bank World Development Indicators (WDI)*. <http://data.worldbank.org/data-catalog>. Stand 08.08.2011.
21. Kuhnimhof T. und J. Last. *The Path to Better Long Distance Travel Data in Europe – The Potential of Combining Established Household Survey Instruments and Methodological Innovations*. Proceedings of the First International Conference on the Measurement and Economic Analysis of Regional Tourism. Donostia - San Sebastian, 2009.
22. F.U.R. (Forschungsgemeinschaft Urlaub und Reisen e.V). *Die Reiseanalyse RA 98 Urlaub + Reisen. Zentralarchiv für empirische Sozialforschung*. Köln, 1999.

Quellennachweis

23. Forschungsgemeinschaft Urlaub und Reisen e.V. (F.U.R.). *Reiseanalyse (RA) 2007*. Kiel, 2007.
24. UNESCO. *Institute for Statistics*. <http://www.uis.unesco.org>. Stand 15.10.2010.
25. Destatis (Statistisches Bundesamt). *Studierende: Deutschland, Semester, Nationalität, Geschlecht*. Wiesbaden, 2010.
26. Destatis (Statistisches Bundesamt). *Statistik zum durchschnittlichen Alter der Mütter bei der Geburt ihrer ehelich lebendgeborenen Kinder*. Wiesbaden, 2010.
27. The World Bank. *World Development Indicators (WDI)*. <http://data.worldbank.org/indicator>. Stand 04.07.2011.
28. Destatis (Statistisches Bundesamt). *Regionaldatenbank 2010*. <https://www.regionalstatistik.de/genesis/online/logon>.
29. Mokhtarian P. L., I. Salomon und S. L. Handy. *The Impacts of ict on leisure Activities and Travel: A Conceptual Exploration*. In *Transportation*, Vol. 33, No. 3, 2006, pp. 263–289.
30. ifmo (Institut für Mobilitätsforschung). *Auswirkungen der Virtuellen Mobilität*. Springer, Berlin, Heidelberg, New York, 2003.
31. Tully, C. *Mobilisierung des Mobilen - Trends in der Jugendmobilität*. In *Der Nahverkehr*, Vol. 29, No. 7-8, 2011, pp. 12–15.
32. Destatis (Statistisches Bundesamt). *Einkommens- und Verbrauchsstichprobe 1998*. Wiesbaden, 2000.
33. Destatis (Statistisches Bundesamt). *Einkommens- und Verbrauchsstichprobe 2008*. Wiesbaden, 2010.
34. BMBF (Bundesministerium für Bildung und Forschung). *Die wirtschaftliche und soziale Lage der Studierenden in der Bundesrepublik Deutschland 2009, 19. Sozialerhebung des Deutschen Studentenwerks*. Bonn, Berlin, 2010.
35. KBA (Kraftfahrtbundesamt). *Statistik zum Bestand an Fahrerlaubnissen*. Flensburg, 2010.
36. KBA (Kraftfahrtbundesamt). *Pkw-Bestände nach Haltern nach Alter und Geschlecht 1984-2007*. Flensburg, 2010.
37. Beckmann K. J., B. Chlond, T. Kuhnimhof, S. von der Ruhren, und D. Zumkeller. *Multimodale Verkehrs mittelnutzer im Alltagsverkehr. Zukunftsperspektive für den ÖV*. In *Internationales Verkehrswesen*, Vol. 2006, No. 4, pp.138–145.