

Mangelnde Motivation? Neues Mobilitätsverhalten junger Fahrschüler

Die Bedeutung des Führerscheins heute: Beispiele aus dem Fahrschulalltag 3 / Neues Mobilitätsverhalten: wissenschaftliche Betrachtung 6 / Hintergründe der neuen Entwicklungen 6 / Zwischenfazit 9 / Auswirkungen auf den Alltag des Fahrlehrers 9 / Fazit 11

TEXT: KAI SCHÄDER

Vorbei die Zeiten, in denen junge Erwachsene es kaum erwarten konnten, endlich ihren Führerschein in Händen zu halten. Fahrstunden? Nur noch eine lästige Pflicht. Und „Das erste eigene Auto“ lockt heute nur noch wenige vor dem Ofen hervor – die neueste Smartphone-Generation schon eher. Außerdem lässt sich in Bus und Bahn viel entspannter mit der Online-Community in Kontakt bleiben. Wer will sich da schon den Stress auf der Autobahn antun? Das Mobilitätsverhalten junger Erwachsener hat sich gewandelt. Wie genau es sich verändert hat, welche Gründe es dafür gibt und welche Auswirkungen das auf den Alltag des Fahrlehrers hat, wird in diesem FAHRLEHRERBRIEF dargestellt.

9

September 2014



Auto oder Smartphone? Wäre die Entscheidung vor gut 20 Jahren noch zugunsten der mobilen Freiheit ausgefallen, ist den Jugendlichen heute die mobile Welt wichtiger

MANGELNDE MOTIVATION?

Neues Mobilitätsverhalten junger Fahrschüler

Herr K. hat seinen Sohnemann vor einigen Monaten in der Fahrschule angemeldet. Er war dabei, als sein Sprössling den Ausbildungsvertrag im Büro der Fahrschule unterschrieben hat. Ein wenig musste er den Junior ja schon drängen, sich doch endlich anzumelden. Auch die ersten zehn Fahrstunden hat Herr K. gleich bezahlt. Und die restlichen Stunden ... Das würde sich schon ergeben. Er weiß ja, dass sein Sohn in diesem Sommer für das Abitur pauken muss und kein eigenes Geld verdienen kann. Und wenn er nach dem Abi zur Universität geht ... Mein Gott, die paar weiteren Fahrstunden werden den Kohl nicht fett machen.

Damals ahnte Herr K. noch nicht, auf welches finanzielle Wagnis er sich einlassen würde. Die Ausbildung seines Sohnes zog sich immer mehr in die Länge und die zu bezahlende Anzahl der Fahrstunden stieg immer weiter an. Ein Ende? Nicht absehbar. Also sucht Herr K. das Gespräch mit dem Fahrlehrer seines Sohnes. Warum sein Junior denn so viele Fahrstunden brauche, ist seine erste und drängendste Frage. Er habe das früher doch auch schnell durchgezogen. Motivationslos soll der Nachwuchs sein? Er und seine Freunde wollten doch früher auch alle schnell den Führerschein in den Händen halten, argumentiert Herr K.

Diese Situation ist mittlerweile Alltag in vielen Fahrschulen. Motivierte Eltern, die nicht verstehen können, dass der Nachwuchs bei seiner Führerscheinausbildung so gar nicht weiterkommt,

suchen das Gespräch mit dem Ausbilder – und geben dann dem Fahrlehrer die Schuld für das langsame Vorankommen ihrer Zöglinge.

Aus dieser neuen Situation lassen sich einige interessante Beobachtungen für den Fahrschulalltag ableiten, die es so vor ein paar Jahren noch nicht gegeben hat:

- Wir Fahrlehrer beklagen häufig die mangelnde Motivation unserer jüngeren Fahrschüler in Theorie und Praxis und fragen uns: „Warum lernt mein Fahrschüler denn nicht für seine theoretische Prüfung? Hat der etwa keine Lust? Warum gibt es oft so lange Abstände zwischen den Fahrstunden, in denen der Fahrschüler keine Zeit für die Fahrstunden aufbringen kann?“
- Daraus folgt, dass unsere Fahrschüler oftmals immer mehr Fahrstunden benötigen – besonders in Ballungsräumen –, sich die Ausbildung zeitlich hinzieht und die Schüler immer länger brauchen, um die praktische Fahrerlaubnisprüfung mit Erfolg zu bestehen.

Die Bedeutung des Führerscheins heute: Beispiele aus dem Fahrschulalltag

Zunächst sollen drei Beispiele präzisieren, welches Thema in diesem FAHRLEHRERBRIEF behandelt wird: Die im Fahrschulalltag wahrnehmbare Veränderung in der Haltung, welche die Fahr-



Das Smartphone oder Tablet aus der Hand zu legen, fällt vielen Jugendlichen schwer. Fahrstunden sind häufig eher eine „lästige Unterbrechung“ der Netzaktivitäten und nicht ein wichtiger Schritt in die mobile Zukunft

schüler ihrer Ausbildung in der Fahrschule entgegenbringen.

Im Jahr 1991, Martin L. (18) im Gespräch mit einem Mitschüler:

„Gestern hatte ich nach der Schule meine elfte Fahrstunde. Es lief alles echt gut. Mein Fahrlehrer hat mich zwischendurch, für ein paar Dinge, die ich gut gemacht habe, gelobt. Doch dann plötzlich: Als ich links abbiegen sollte, griff mein Fahrlehrer mir ins Lenkrad, weil ich beim mehrspurigen Abbiegen auf den falschen Fahrstreifen wollte. Wir fuhren sofort rechts ran und er hielt mir eine Standpauke. Da fühlte ich mich echt beschissen, sage ich dir. Nach meiner Fahrstunde holten wir den nächsten Schüler ab, der nach mir dran war. Und da habe ich mir gesagt, wenn ich gleich auf der Rückbank sitze, dann passe ich doppelt auf, was denn der nächste Fahrschüler so anstellt. Da kann ich vielleicht noch was lernen und kann mal sehen, ob der vielleicht den gleichen Fehler macht wie ich!“

Im Falle von Martin haben wir es mit einem Fahrerlaubnisbewerber zu tun, wie er im letzten Drittel des Zwanzigsten Jahrhundert häufig in Fahrschulen anzutreffen war: Ein junger Erwachsener, der den Traum der Freiheit mit dem Erwerb einer Fahrerlaubnis in Verbindung bringt. Pkw-Mobilität ist für ihn ein Ausdruck von Selbstständigkeit und Erwachsensein. Der „Lappen“ in der Tasche seine Fahrkarte in die Zukunft. Das erste eigene Auto, ob gebraucht oder neu, und vielleicht mit dem ersten eigenen Geld gekauft, ist Statussymbol. Und möglicherweise ist Martin ja sogar der erste in seinem Freundeskreis, der den Führerschein macht und dafür Respekt und Ansehen seiner Freunde erntet. Auch stehen ihm mehr Ausbildungs- und Frei-

zeitmöglichkeiten offen, da er in einem größeren Umkreis mobil ist.

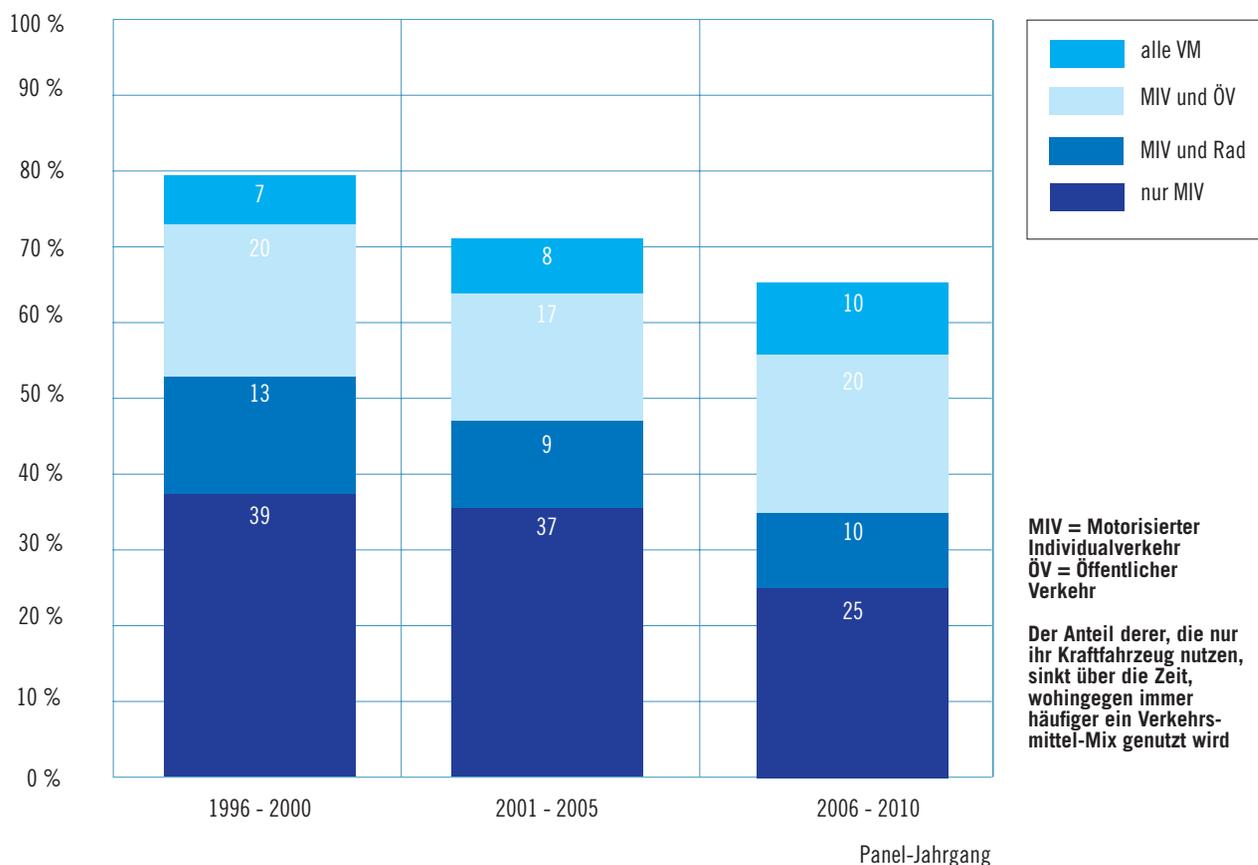
Er ist in einem Haushalt mit zwei Autos aufgewachsen. Für ihn ist klar, dass der Weg zur Arbeit, zu Freunden oder zum Einkauf am einfachsten mit dem Auto zu bewältigen ist. Im theoretischen Unterricht mitzumachen, ist selbstverständlich. Die theoretische Prüfung meldet er nach der Pflichtstundenzahl an und besteht sie ohne Probleme. Auch während der praktischen Fahrstunden passt er stets auf. Schließlich gibt es für Martin nichts Wichtigeres als bald allein am Steuer seines ersten Autos zu sitzen.

Im Jahr 2014, Daria S. (18):

Sie erscheint zu ihrer neunten Fahrstunde. Treffpunkt soll, wie immer, die U-Bahn-Haltestelle nahe der Fahrschule sein. Auf dem Weg dorthin muss sie noch schnell ihren Freunden über Facebook „posten“, dass sie gleich „Fahrstunde“ hat. Bevor sie dann ins Schulungsfahrzeug einsteigt, nimmt sie schnell noch die Kopfhörer aus dem Ohr, die mit ihrem Smartphone verbunden sind, und stellt es auf lautlos. Für die nächsten fünfundvierzig Minuten wird Daria „offline“ sein. Das gefällt ihr nicht so gut! Die Fahrstunde läuft „so lala“. Als sie am Ende vom nächsten Fahrschüler nach Hause gebracht werden soll, setzt sich Daria auf die Rückbank des Fahrzeugs und steckt sich schnell die Kopfhörer in beide Ohren. Während der nächste Schüler unter Anleitung seines Fahrlehrers im Realverkehr unterwegs ist, ist Daria virtuell unterwegs. Jetzt kann sie ihrem sozialen Netzwerk mitteilen, was sie nach der Fahrstunde noch so vorhat und mit wem sie sich vielleicht treffen wird. Die theoretische Prüfung hat sie noch nicht in Angriff genommen. Zwischen Hip-Hop-Gruppe, Leichtathletiktraining, Ausbildungsplatzsuche und Jobben an der Kinokasse bleibt einfach wenig Zeit zum Lernen.

An Darias Beispiel können wir einen immer häufiger auftretenden Typus von Fahrerlaubnisbewerbern festmachen. Ein eigenes Auto zu besitzen, ist für sie nicht von Relevanz. Sie scheut die Kosten, die ihr, im Gegensatz zu den günstigen Jugendtickets des lokalen ÖPNV-Betriebs, hoch erscheinen. Statussymbol ist ein Auto ebenfalls nicht – das neueste Smartphone schon eher. Und wenn sie dringend irgendwohin muss, dann wird sie von den Großeltern gefahren oder sie nutzt ihr Ticket für den Öffentlichen Nahverkehr. „In der Stadt braucht man sowieso keinen Führerschein“, ist sie sich sicher. Ihre Eltern haben auch kein Auto,

Abb. 1 Multimodale Verkehrsmittelnutzung junger Erwachsener



Quelle: Schönduwe, R., Bock, B., Deibel, I. (2012), S. 23

Arbeitsplatz und Freizeitbetätigung werden von ihnen mit dem Fahrrad und der Bahn erreicht. Respekt und Ansehen bezieht sie bei ihren Freunden durch ihre Hobbys, durch ihr Smartphone und die Anzahl ihrer Freunde bei Facebook. Vielleicht gibt es sogar einige Personen, die ihr im Netz „folgen“. Facebook, Twitter & Co. sind ihr sehr wichtig. Dafür lässt sich die Zeit im Bus oder in der U-Bahn auch gut nutzen. Nur vage ahnt sie, dass ihr ein Führerschein später einmal nützlich sein könnte. Dass sie nicht mal viel Geld aufbringen muss, um sich den Führerschein zu finanzieren, spielt keine Rolle für sie: Die Großeltern haben ihr den Anmeldebetrag zum Geburtstag geschenkt und über Jahre etwas für die übrigen Kosten des Führerscheins zurückgelegt.

Im Jahr 2014, Harald L. (51), Fahrlehrer:

Harald L. ist bereits seit über zwanzig Jahren Fahrlehrer. Seine Fahrschule betreibt er in einem Ballungsraum, in dem er Fahrerlaubnissbewerber

aus allen Milieus in Theorie und Praxis ausbildet. Doch seit geraumer Zeit hat Harald den Eindruck, dass es seinen Fahrschülern immer schwerer fällt, mit einer „normalen“ Anzahl von Fahrstunden

Definition Multimodalität:

Verkehrsteilnehmer, die verschiedene Verkehrsmittel innerhalb eines bestimmten Zeitraumes (beispielsweise im Laufe eines Tages) nutzen, bezeichnet man als multimodal; eine Untergruppe der multimodal Mobilen bilden die intermodal Mobilen. Sie nutzen während eines Weges, etwa zur Arbeit, mehrere Verkehrsmittel.



Mit dem Rad zur Bahn und dann mit dem Bus zur Schule. Das Mobilitätsverhalten in der Gesellschaft hat sich verändert. Das Auto spielt immer öfter nur eine untergeordnete Rolle

zum Führerschein zu gelangen. Viele seiner jungen Kunden brauchen eine Ewigkeit, um die theoretische Prüfung abzulegen und so richtig Lust auf das Fahren und den Theorieunterricht scheinen ebenfalls viele Fahrschüler nicht mehr zu haben. An den Theorie-Abenden fällt Harald immer häufiger auf, dass viele seiner Schüler während des Unterrichts lieber mit ihrem Smartphone spielen, anstatt seinen Ausführungen zu folgen. Beinahe regelmäßig muss er Fahrschüler bitten, das Smartphone auszuschalten. Auch das Vereinbaren von Praxisstunden wird schwieriger. Die Fahrstunden konkurrieren zunehmend mit Hobbys, Nachhilfe oder Nebenjobs. Treibende Kräfte scheinen oft nicht die Wünsche der Fahrschüler nach mehr Unabhängigkeit und Wahlmöglichkeit zu sein, sondern die Eltern, die einen Führerscheinwerb für ihre Kinder für absolut notwendig halten. Spricht er mit Kollegen über diese Phänomene, muss er feststellen, dass viele seiner Mitstreiter Ähnliches wahrnehmen. Orientieren sich ihre Fahrschüler vielleicht an ganz neuen Werten?

Sind die Eindrücke von Harald und seinen Kollegen über die mangelnde Motivation von Fahrschülern nur auffällige Einzelfälle oder sind sie Zeugen einer allgemeineren Entwicklung, von einer sich verändernden Werthaltung junger Erwachsener zum Thema Pkw-Mobilität? Um dieser Frage nachzugehen, soll analysiert werden, was sich in den Lebenswelten der jüngeren Kunden in letzter Zeit so alles verändert hat und welche wissenschaftlichen Untersuchungen zu diesem Thema vorliegen. Hierbei liegt der Fokus auf drei Fragen:

- Gibt es in den letzten Jahrzehnten möglicherweise ein verändertes Mobilitätsverhalten junger Erwachsener?
- Welches sind die dahinter liegenden Entwicklungen und Gründe?
- Welche Auswirkungen haben diese für den Arbeitsalltag in der Fahrschule?

Neues Mobilitätsverhalten: wissenschaftliche Betrachtung

Um uns diesen Fragen anzunähern, wollen wir im Folgenden vornehmlich auf die Ergebnisse einer Studie zurückgreifen, die das Institut für Mobilitätsforschung (ifmo, 2011) durchgeführt hat. Andere Studien, wie beispielsweise Kuhnimhof et al. (2011) oder Schönduwe et al. (2012) kommen zu ähnlichen Aussagen.

Die Studie untersucht Veränderungen im Mobilitätsverhalten junger Erwachsener seit den 1990er Jahren in sechs Industrienationen, darunter Deutschland. Dabei zeigte sich, dass sich nach der Jahrtausendwende der Anteil des Kraftfahrzeugs an den Wegen junger Erwachsener von 18 bis 34 Jahren in Deutschland zugunsten der Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs und Fuß- und Radwegen verschoben hat (Abb. 1). In den 1990er Jahren wurde das Auto noch von rund zwei Dritteln der jungen Erwachsenen, die über ein Auto verfügten, täglich genutzt. Im Jahr 2008 waren es nur noch etwas weniger als die Hälfte. Gleichzeitig stieg bei dieser Gruppe von Kraftfahrern der Anteil anderer genutzter Verkehrsmittel an. Junge Erwachsene, die eigentlich Auto fahren könnten, nutzen also immer mehr andere Verkehrsmittel. In diesem Fall spricht man davon, dass das Mobilitätsverhalten junger Erwachsener zunehmend „multimodal“ ist.

Wir können also zunächst festhalten, dass junge Erwachsene immer seltener das Auto nutzen, um von A nach B zu kommen. Hier scheint es einen Bruch mit der Jahrtausendwende gegeben zu haben. Die erste Frage, ob in den letzten Jahrzehnten ein Wandel im Mobilitätsverständnis junger Erwachsener zu beobachten ist, ist also mit einem „Ja“ zu beantworten.

Hintergründe der neuen Entwicklungen

Nun stellt sich die Frage, welche Gründe für diese Entwicklung vorliegen? Wissenschaftliche Studien geben hierauf folgende Antworten:

1. Weniger junge Menschen befinden sich in autoaffinen Lebenssituationen

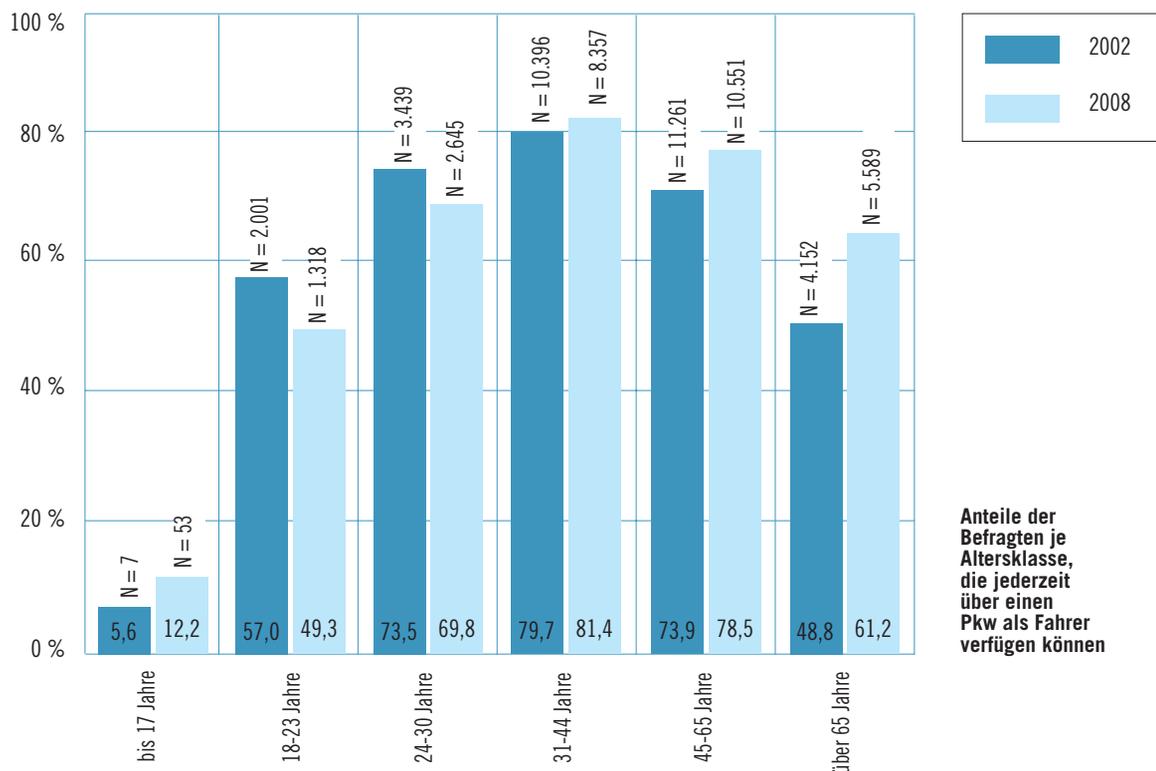
Der Anteil der Menschen, die an einer deutschen Hochschule eingeschrieben sind, hat sich nach der Jahrtausendwende weiter erhöht. Die Gruppe von Personen, die studieren und nicht erwerbstätig sind, nimmt also zu. Besonders zeigt sich dies in Ballungsräumen, die traditionell Standorte von besonders vielen Ausbildungsstätten und Hochschulen sind. Da der Weg zur Universität oder zum Einkauf für einen Ein-Personen-Haushalt auch mit dem Fahrrad oder dem Semester ticket erledigt werden kann, ist eine Fahrerlaubnis nicht zwingend notwendig. Zudem wandern immer mehr junge Menschen aus den ländlichen Regionen in die Ballungsräume ab, beziehungsweise wachsen in diesen auf, weil schon die Elterngeneration aus Ausbildungs- oder Arbeitsplatzgründen dorthin umgezogen ist. Proportional verschiebt sich also der Anteil der jüngeren Bevölkerung hin zu den urbanen Zentren. Zudem leben

immer mehr junge Erwachsene in Single-Haushalten. Diese können die günstigen und auf Flexibilität des Kunden angelegten Angebote der ÖPNV-Anbieter besser nutzen als Familien oder ältere Menschen und sind auch in ihrer Alltagslogistik oft nicht auf ein Auto angewiesen. Ebenso nimmt die Pkw-Sozialisation und die spätere Autoverfügbarkeit für die jungen Führerscheininhaber ab – immer mehr Familien verfügen über kein Fahrzeug, mit dem die Kinder an die Nutzung eines Pkw im Alltag gewöhnt werden und mit dem Fahranfänger dann auch die Fahrpraxis fortsetzen und festigen könnten (Abb. 2).

2. Verändertes Angebot im Alltagsverkehr

Verkehrsplaner haben sich lange Zeit damit beschäftigt, unsere Städte möglichst autofreundlich zu gestalten. Die Stadtplanung der Nachkriegsjahrzehnte war von einer Trennung von Arbeit und Wohnen und von einer Verbindung beider Bereiche durch einen pendelnden Alleinverdiener geprägt.

Abb. 2 PKW-Verfügbarkeit nach Altersklassen



Quelle: Schönduwe, R., Bock, B., Deibel, J. (2012), S.21

Für Vater war der Führerschein ein wichtiger Schritt zum Erwachsenwerden – für den Sohnemann ist er eher eine lästige Verpflichtung. Das führt zu Diskussionen zwischen Alt und Jung

Dieser Trend verändert sich in den letzten Jahren zunehmend. Den Bedürfnissen nach kürzeren Wegen zwischen Arbeit, Wohnen und Freizeit wird Rechnung getragen. Doppelverdiener-Haushalte sind an der Tagesordnung und müssen ihre – und in Familien auch noch die Mobilitätsbedürfnisse der Kinder – unter einen Hut bringen. Innerstädtisches Wohnen wird wieder attraktiver und von Stadt- und Verkehrsplanern zunehmend gefördert. Gleichzeitig müssen höhere Standards im Klima- und Umweltschutz umgesetzt werden: Alternative Mobilitäts-Leitbilder manifestieren sich im öffentlichen Raum, wie zum Beispiel in der Zunahme von Schutzstreifen für den Fahrradverkehr auf den Fahrbahnen oder der Aus- und Neubau von Radwegen und Fahrradparkmöglichkeiten. Fahrradverleih-Systeme für Radfahrer in großen Städten bieten weiter Gelegenheit, sich auch ohne eigenes Auto in der Stadt zu bewegen und stellen eine Ergänzung zum ÖPNV-Angebot dar. Die Vielzahl von Möglichkeiten, den Öffentlichen Nahverkehr im Rahmen von Bussen, Regionalbahnen und S-Bahnen zu nutzen, wird vor allem in den Ballungsräumen ausgebaut. Angebote, die vor allem auf junge Erwachsene, Schüler, Auszubildende oder Studierende zugeschnitten sind, finden sich in fast allen größeren Verkehrsverbänden.

3. Verändertes Angebot im Fernverkehr

Ebenso gibt es im Bereich des Fernverkehrs vermehrt Möglichkeiten, das eigene Auto stehen zu lassen. Verschiedene Angebote der Bahn erleichtern es jungen Erwachsenen, sich kreuz und quer durch die Republik und Europa zu bewegen. Low-cost Airlines bieten über billige Flugtickets und gute Erreichbarkeit über regionale Flughäfen Anreize zum Fliegen. Viele Menschen haben die Möglichkeit, über das Internet Fahrgemeinschaften zu bilden. Die klassische Mitfahrzentrale scheint da fast schon überholt, so vielfältig ist das Angebot im Netz. Seit Kurzem kommen zudem noch Fernbusse auf den deutschen Markt, die das Angebot auf Fernstrecken weiter erhöhen und dazu verleiten, sich entspannt und kostengünstig in den klimatisierten Bus zu setzen, statt sich selbst ans Steuer zu begeben. Gerade für junge Erwachsene sind solche Alternativen besonders interessant, da sie meist billiger als das eigene Fahrzeug sind und Entspannung und freie Zeit für andere Aktivitäten während der Fahrt versprechen.

4. Veränderungen der sozioökonomischen Lage

Ein weiteres Phänomen: Bei jungen Haushalten ist



ein Einkommensrückgang zu beobachten: Längere Ausbildungszeiten, unsichere erste Beschäftigungsverhältnisse oder Zeiten von Arbeitslosigkeit sind die Gründe hierfür. Gerade die Situation von jungen Akademikern ist gekennzeichnet durch zum Teil nur kurze Beschäftigungsverhältnisse und hohe räumliche Mobilität. Eine Abnahme des Pkw-Besitzes in dieser Altersgruppe ist zu verzeichnen. Der Autokäufer wird durchschnittlich immer älter. Zusätzlich steigen mit der sich vergrößernden Zahl von Single-Haushalten, die wir oben bereits angesprochen haben, die Kosten, die der Einzelne für Miete und andere Haushaltsausgaben aufbringen muss. Hier finden wir also eine sich vergrößernde Gruppe von Menschen, die sich kein eigenes Kraftfahrzeug leisten kann und daher gezwungen ist, auf andere Verkehrsmittel zurückzugreifen. Gerade in Ballungsräumen fällt es Menschen leichter, auf das eigene Fahrzeug zu verzichten, da es eine befriedigende Dichte von Alternativen gibt.



5. Entemotionalisierung von Automobilität

Es ist ein Wandel in den Emotionen zu beobachten, die junge Menschen mit einem Auto verbinden. Jeder kennt noch die Fotos der Eltern- oder Großeltern-Generation, die sich stolz vor dem neuen Auto ablichten ließen. Ein Auto wurde mit wirtschaftlichem Erfolg, Komfort und der Möglichkeit assoziiert, die eigenen räumlichen, sozialen und kulturellen Grenzen zu erweitern. Heute bieten andere Technologien wie Internet und Smartphones diese Möglichkeiten. Die Entbettung erfolgt jedoch eher auf eine soziokulturelle statt wie früher auf eine räumliche Weise. Bei der heute jungen Generation haben wir es offensichtlich mit Pragmatikern zu tun: „Nutzen statt besitzen“ ist ein gängiges Schlagwort, welches sich auch auf die Einstellung zum Pkw-Besitz hin deuten lässt. Wie Bratzel (2001) belegt, nimmt die Zahl der jungen Erwachsenen, denen es nicht wichtig ist, ein eigenes Auto zu besitzen, ständig zu.

Andererseits diversifiziert sich die Altersgruppe der jungen Erwachsenen – genau wie die Gesamtgesellschaft – zunehmend aus. Die Spannweite reicht vom fahrradaffinen Hipster bis hin zum autoablehnenden Umweltaktivisten, dem Pragmatiker mit Carsharing- und Online-Mitfahrzentralen-Mitgliedschaft und dem autobeherrschenden Rennsportfan (siehe auch Tabelle Seite 10).

Zwischenfazit

Seit der Jahrtausendwende gibt es eine klare Mobilitätsveränderung bei Jugendlichen. Die Trendwende lässt sich zum einen darauf zurückführen, dass es immer mehr junge Erwachsene gibt, die keinen Zugang zu einem eigenen Kraftfahrzeug haben. Zum anderen führt ein Rückgang der Pkw-Nutzung von Personen, die zwar über eine Fahrerlaubnis und möglicherweise auch über ein eigenes Kraftfahrzeug verfügen, aber immer öfter Alternativen in Anspruch nehmen, zu einem neuen Mobilitätsverhalten. Die Nutzung verschiedener Verkehrsmittel wird vielfältiger und situationsangepasster, multi- und intermodaler. Die Anzahl der kurzen Wege, die mit einem Auto zurückgelegt werden, nimmt ab. Die Gründe hierfür können politisch gewollt sein (zum Beispiel Ausbau von Radwegen oder Kampagnen für das Fahrradfahren, Erhöhung der Kraftstoffpreise) oder durch die Möglichkeiten der Informations- und Kommunikationstechnologie beeinflusst werden. Auch veränderte soziale und wirtschaftliche Rahmenbedingungen in unserer Gesellschaft wie sinkende Einkünfte und die Zunahme von Alleinstehenden unter den jungen Erwachsenen tragen einen Teil dazu bei, dass sich das Mobilitätsverhalten verändert. Nicht zuletzt unterliegt die Wertschätzung von Pkw-Mobilität auch Moden und Trends, die durch die aktuellen Jugendkulturen beeinflusst werden.

Auswirkungen auf den Arbeitsalltag des Fahrlehrers

Insgesamt sind diese Trends vor allem in städtischen Zentren zu erkennen, in den ländlichen Räumen sind diese (noch) nicht deutlich auszumachen. Es ist möglich, dass sich diese Veränderungen bei den nachfolgenden Jahrgängen weiter fortsetzen werden. Wir können also nicht davon ausgehen, dass sich bei den zukünftigen jungen Erwachsenen (also den gegenwärtigen Fahrschülern) wieder Verhältnisse wie zu „Martins“ Zeiten

Paradigmenwandel der Mobilität

Mobilitätsparadigma	Zeitliche Einordnung	Mobile Bevölkerungsgruppen	Typen räumlicher Mobilität	Räumliche Radien	Techniken
Zwangsmobilität	Vor-Mobilitäts-Gesellschaft (bis zirka 1850)	Hochselektive Gruppen	Alltagswege, Migration	lokal, regional	Nutzung von Muskelkraft
Automobilität	Mobilitätsgesellschaft 1 (bis zirka 1990)	Selektive Ausweitung der Mobilität unter teilweisem Ausschluss von Frauen, Älteren und Armen	Alltagswege, Migration, Umzug, Tourismus	national	Motorisierte Technik
Multi-/Intermobilität	Mobilitätsgesellschaft 2 (Gegenwart)	Keine stabile Selektion, Inmobilität als bewusste Entscheidung	Gesteigerte, diversifizierte und flexibilisierte Alltagswege, Migration, Umzug, Tourismus	international	Kommunikationstechnologie

Quelle: Veränderte Darstellung nach Tully, C. (2007), S. 34

Anfang der 90er Jahre des letzten Jahrhunderts einstellen werden, als der Führerschein noch eine wichtige Bedeutung hatte. Ändert sich das Mobilitätsverhalten junger Menschen, verändert sich auch die Wertigkeit einer Fahrerlaubnis. Dies äußert sich dann für uns sichtbar durch das Verhalten in der Fahrschule. In einer Gruppe junger Menschen sind heute viel mehr unterschiedliche Charaktere, als dies noch vor ein paar Jahrzehnten der Fall war. Und: Junge Erwachsene haben mittlerweile auch einen Alltag, der viel mehr von unterschiedlichen Aktivitäten und Interessen geprägt ist. Seien es beispielsweise zusätzliche Angebote im Umfeld der schulischen Ausbildung oder die Zunahme von Informations- und Kommunikationstechnologie, die die Freizeitgestaltung maßgeblich beeinflussen. Mittlerweile drängt sich der Eindruck auf, dass der Erwerb einer Fahrerlaubnis zwar gesellschaftlich stark gewünscht wird (von Jugendlichen und häufig besonders von den Eltern), dieser jedoch nur ein Randphänomen unter vielen anderen ist, die in der Wertigkeit mindestens gleichrangig zu sein scheinen. Die Fahrerlaubnis erscheint häufig als ein kleiner Baustein unter vielen anderen, mit dem man sich auf dem zunehmend durch Konkurrenz- und Leistungsdruck geprägten Arbeitsmarkt besser zu positionieren versucht.

Welche Auswirkungen haben diese Entwicklungen nun auf den Fahrlehreralltag? Wie kann auf diese Zielgruppe besser eingegangen werden? Ein Kernpunkt im Umgang mit dieser Zielgruppe ist die Motivation der Fahrschüler. Natürlich sollte der Schüler selber über genügend Motivation für eine erfolgreiche Fahrschulausbildung verfügen, die Realität im Fahrschulalltag stellt sich jedoch häufig anders dar. Was können wir tun?

- Manche Fahrschüler sind durch rationale Überzeugung zu gewinnen: Durch eine Fahrerlaubnis erworbene Freiräume und Möglichkeiten sollten Sie im Unterricht klar darlegen und andere, möglicherweise später in ihrem Leben eintretende, autoaffinere Lebenslagen den jungen Erwachsenen verdeutlichen.
- Manche Fahrschüler sind von den vielfältigen Anforderungen im Alltag überfordert. Es sollte zu Beginn des Ausbildungsverhältnisses deutlich gemacht werden, dass es sich beim Besuch der Fahrschule – im Normalfall – um eine eng umrissene Zeitspanne mit erhöhtem Konzentrationsbedarf handelt, die nicht mit dem jahrelangen, regelmäßigen Besuch eines Sportvereins oder Ähnlichem verwechselt werden sollte. Zeitpläne sollten mit den Fahrschülern möglichst langfristig abgesprochen werden, um ihnen die

Möglichkeit zu geben, ihre oft vielfältigen Betätigungen gut koordinieren zu können. Vielleicht ist der Fahrschüler ja bereit, für die Zeit der Fahrausbildung eine andere Tätigkeit bewusst einzuschränken oder auszusetzen, mit der Aussicht auf schnellen Fahrerlaubniswerb und damit eingesparte Zeit und Finanzmittel.

- Werden Sie zum Informationspool für den Fahrschüler in Bezug auf smartphonekompatible Übungsmöglichkeiten für die theoretische Prüfung, in Bezug auf multimodale Mobilitätsoptionen und auf Pkw-Nutzungsmöglichkeiten, die kein eigenes Kraftfahrzeug voraussetzen.
- Vielleicht gibt es auch Fahrschüler, die sich auf einen Wettbewerb einlassen – möglicherweise hilft ein internes Ranking der schnellsten und besten Absolventen einigen anderen zur Motivation.
- Manche Fahrschüler sind durch positive Gruppendynamik zu motivieren. Geben Sie Zeit zum Austausch während des Theorieunterrichts, auch die Fahrschulgruppe kann ein „Soziales Netzwerk“ sein, dem man Interesse entgegenbringt, mit dem man sein Wissen und seine Erfahrungen in Bezug auf Mobilität teilt.

Lebensphase „Junge Erwachsene“

„Die Idee eines eigenständigen Entwicklungsabschnitts vom Ende der Teenagerzeit bis zu den späten Zwanzigern lässt sich schon auf Erikson (1968) zurückführen, der [...] von einer verlängerten Jugend (prolonged adolescence) sprach, die häufig in industrialisierten Gesellschaften zu beobachten sei. Dieses gewährt den jungen Menschen einen gesellschaftlichen Freiraum, in dem sie verschiedene Lebensentwürfe ausprobieren können. Auch Levinson et al. (1978) offerierten ein Entwicklungsmodell, das eine novice phase zwischen 17 und 33 Jahren vorsieht, in der es insbesondere gilt, sich in die Erwachsenenwelt zu begeben und für sein Leben eine gefestigte Struktur aufzubauen.“

Zitiert nach Lüdtko, O. (2006), S. 101

- Machen Sie Lust aufs Autofahren! Hier werden Sie selbst am besten wissen, für was Sie sich begeistern können – das Design bestimmter Automarken, die Erreichbarkeit bestimmter Orte, technische Innovationen ... Begeistern Sie sich, denn Begeisterung steckt an!

Manchmal ist Motivation nicht von außen positiv zu beeinflussen. Scheuen Sie dann auch ein offenes Fahrschüler- oder Elterngespräch nicht. Es hat schon Fälle von hartnäckigen Führerschein-Verweigerern gegeben, die dann später, nach Familiengründung, mit dem notwendig werdenden Transport des eigenen Arbeits-Equipments oder mit dem Zuzug in weniger ÖPNV-freundlichere Regionen, motiviert und ohne Verzögerung in den Besitz einer Fahrerlaubnis gekommen sind. Vielleicht ist der Führerscheinwerb bei manchen jungen Fahrschülern erst dann anzuraten, wenn sie ihre Prioritäten klarer setzen können und sich ihnen der Sinn einer Fahrerlaubnis durch ihre Lebenssituation deutlich erschließt und sie nicht das Gefühl haben, der Führerschein wird ihnen von ihren Eltern aufgezwungen.

Fazit

Unsere Gesellschaft wandelt sich und als ein Aspekt davon auch das Mobilitätsverhalten unserer jungen Kundschaft. Junge Menschen sind oft noch nicht so festgelegt in ihren Verhaltensweisen und greifen daher den Wandel schneller auf als andere soziale Gruppen. Dies gilt vor allem in den städtischen Zentren.

Oben haben wir einige zentrale Momente des veränderten Mobilitätsverhaltens dargestellt.

- Veränderte Lebenssituation junger Erwachsener und gewandelte Jugendkulturen
- Verändertes Nah- und Fernverkehrsangebot vor dem Hintergrund neuer gesellschaftlicher, wirtschaftlicher und politischer Prioritäten
- Entemotionalisierung der Pkw-Mobilität

Unsere Ansatzpunkte sind daher die Bereitstellung von Informationen, die für diese neue Situation in Bezug auf die Führerscheinausbildung und die späteren Fahrer relevant sind, die Motivation der Fahrschüler und das wache Beobachten der gesellschaftlichen Entwicklungen. Ein verändertes Kundenprofil gibt Anreize für neue, interessante Arbeitsweisen in unserem Berufsalltag. Stellen wir uns den Herausforderungen!

KAI SCHÄDER

Kai Schäder ist seit 2004 als Fahrlehrer in Dortmund tätig. Zuvor absolvierte er eine Ausbildung zum Groß- und Außenhandelskaufmann. Seit 2011 studiert Schäder berufsbegleitend Geschichte, Philosophie und Literaturwissenschaften. Der Fahrlehrer ist Autor des Buches „Durch den wilden Osten. Mit dem Fiesta Richtung Mongolei“.



LITERATURVERZEICHNIS:

- **Bratzel, S. (2011):**
Entemotionalisierung der Automobilität bei der jungen Generation? Neuere empirische Studien zum Auto im Wandel in Deutschland. In: Der Kfz-Sachverständige 6/2011 (November) 6. Jahrgang, S. 20-21
- **Institut für Mobilitätsforschung – Ifmo (2011):**
Mobilität junger Menschen im Wandel – Multimodaler und weiblicher. München. <http://www.ifmo.de/publikationen.html?t=2>
- **Kuhnimhof, T.; Buehler, R., Dargay, J. (2011):**
A New Generation: Travel Trends among Young Germans and Britons. In: Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board, No. 2230, S. 58–67
- **Lüdtke, O. (2006):**
Persönliche Ziele junger Erwachsener. Pädagogische Psychologie und Entwicklungspsychologie, Band 53, Waxmann Verlag, Münster
- **Schönduwe, R., Bock, B., Deibel, I. (2012):**
Alles wie immer, nur irgendwie anders? Trends und Thesen zu veränderten Mobilitätsmustern junger Menschen. InnoZ-Baustein 10. <http://www.innoz.de/fileadmin/INNOZ/pdf/Bausteine/innoz-baustein-10.pdf>
- **Tully, C. (2007):**
Leben in mobilen Welten. In: Aus Politik und Zeitgeschichte. Beilage zur Wochenzeitung das Parlament. 29–30, S. 33–38 <http://www.bpb.de/apuz/30360/leben-in-mobilen-welten?p=all>
- **Tully, C. (2011):**
Mobilisierung des Mobilen. Trends in der Jugendmobilität. Anmerkungen zur Veränderung im Mobilitätsverhalten. In: Der Nahverkehr. Öffentlicher Personenverkehr in Stadt und Region, Jahrg. 29, Heft 7–8, S. 12–15
- <http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/index.html> (Primär-Datenerhebungen zum Thema Mobilität)
- <http://mobilitaetspanel.ifv.kit.edu/> (Primär-Datenerhebungen zum Thema Mobilität)

FAHRLEHRERBRIEF-THEMEN

Fahrkompetenz älterer Kraftfahrer –
Forschungs- und Trainingsperspektiven
6_14

Buchführung, Bilanzierung und
Gewinnermittlung für Fahrschulen 7/8_14

Mangelnde Motivation? Neues
Mobilitätsverhalten von jungen
Fahrschülern 9_14

Einkommenssteuererklärung – Pflicht
oder Kür? 10_14

Welches Thema sollte unbedingt in einem
FAHRLEHRERBRIEF behandelt werden?
Egal, ob aus dem Bereich Pädagogik oder
Betriebsführung – die Redaktion freut sich auf
Ihre Themenvorschläge:

fahrlehrerbrief.service@springer.com

Impressum

Springer Fachmedien
München GmbH
Aschauer Straße 30
81549 München
Telefon (Zentrale)
0 89 / 20 30 43 - 0
Telefax
0 89 / 20 30 43 - 21 00
Handelsregister:
Amtsgericht München
HRB 110956

Chefredaktion
Sylke Bub (v.i.S.d.P.)
(Anschrift siehe Verlag)
Telefon 0 89 / 20 30 43 - 22 75
Telefax 0 89 / 20 30 43 - 3 21 67

Redaktion
Constanze Meindl
Telefon 0 89 / 20 30 43 - 21 06
E-Mail Constanze.Meindl@springer.com

Service-Nummer Vertrieb
Telefon 08 9 / 20 30 43 - 11 00
Telefax 08 9 / 20 30 43 - 21 00
E-Mail vertriebsservice@springer.com

Geschäftsführung
Peter Lehnert

Verlagsleitung
Katrin Geißler-Schmidt

Herstellung und Grafik
Gesamtleitung Herstellung:
Maren Krapp
Grafik/Layout:
Katharina Franz

Druck
Stürtz GmbH
Alfred-Nobel-Straße 33
97080 Würzburg

Erscheinungsweise
Der FAHRLEHRER-
BRIEF erscheint zehnmal
im Jahr

Autor dieser Ausgabe
Kai Schäder

Fotos
Seite 2: Dirima/Fotolia
Seite 4: Kurhan/Fotolia
Seite 6: Daniel Ernst/Fotolia
Seite 8: K.-P. Adler/Fotolia
Seite 11: Kai Schäder

Bezugspreis

Einzelheft: 11,30 Euro zzgl. 1,90 Euro Versandkosten inkl.
7% MwSt., Jahresabonnement Inland: 90,90 Euro inkl.
Versandkosten und 7% MwSt., Ausland: 102,90 Euro inkl.
Versandkosten und 7% MwSt., Schüler-/Studentenabo (gegen
Vorlage eines gültigen Schüler- bzw. Studentenausweises):
45,45 Euro inkl. Versandkosten und 7% MwSt.
Das Abonnement gilt zunächst für ein Jahr. Es verlängert sich,
wenn es nicht drei Monate vor Ablauf schriftlich beim Verlag
gekündigt wird. Darüber hinaus sind Kündigungen jeweils drei
Monate vor Ende des folgenden Quartals dem Verlag schriftlich
mitzuteilen.
Die Abonnementsgebühren werden jährlich im Voraus
berechnet.

Nachdruck und Vervielfältigungen

Wir begrüßen es, wenn Sie Teile des FAHRLEHRER-
BRIEFs für Ihre Fahrschüler kopieren. Im Übrigen ist eine
Verwendung der Beiträge oder der Abbildungen ohne
Einwilligung des Verlages strafbar.

Manuskripte

Autoren-Honorare werden aufgrund tatsächlicher, gedruckter
Beiträge errechnet. Überarbeitungen und Kürzungen liegen im
Ermessen der Redaktion. Der Verlag übernimmt keine Haftung
für unaufgefordert eingesandte Manuskripte, daher besteht
auch kein Anspruch auf Ausfallhonorare.
Mit dem Autorenhonorar gehen die Verwertungs-, Nutzungs-
und Vervielfältigungsrechte an den Verlag über, insbesondere
auch für elektronische Medien (Internet, Datenbanken,
CD-ROM).