

## Für die Mädchen nützlich, für die Jungen rot und cool

1

Die Jugendlichen, das Umweltbewusstsein und das Auto: Claus J. Tully beschreibt ein schwieriges Verhältnis

Copyright © Frankfurter Rundschau 29.09.2000

Alle aktuellen Untersuchungen zum Bewusstsein der jungen Generation ergeben: die jungen Frauen und Männer sind im hohen Maße umweltbewusst. In der Theorie. Die Praxis freilich sieht anders aus, vor allem, wenn sie sich um das Auto dreht. Auf diese Widersprüche geht im folgenden Beitrag Claus J. Tully ein, der im Deutschen Jugendinstitut (DJI) in München über das Thema "Jugend, Mobilität und Umwelt" forscht. Er fasst in seinem Text, den wir leicht gekürzt dokumentieren, die wesentlichen Forschungsergebnisse zusammen.

Im Auto, "da sitzt oft nur einer drin, und das ist schlecht", formuliert der 17-jährige Johannes im Interview rhetorisch eloquent, um das Wechselverhältnis von Verkehr und Umwelt aus seiner Sicht zu beschreiben. Dem Gesprächsleitfaden folgend, ist im Interview danach von einem noch zu entwickelnden neuen Mobilitätsmodell die Rede, von dem bislang nur das Etikett "Jugendliche fahren Jugendliche" existiert. Johannes wird sagen, ob er sich vorstellen könne da mitzumachen. Jetzt sagt er: "Mitfahren schon, aber nur mit Freunden . . . für mich, ich kann mir das nicht vorstellen." In einem anderen Interview beschreibt Patrik sein Traumauto so: "Rot" solle es sein, "cool", "was unter der Haube haben", und "eine Anlage, so mit 600 Watt, wäre nicht schlecht". (. . .)

Das erste Interview zeigt prototypisch den "Erfolg" der Umwelterziehung, unübersehbar folgt dem Umweltwissen kein entsprechendes Handeln, zumindest wenn's ums Fahren geht. Auch wenn die Autonutzung als Umweltproblem erkannt ist, wird dadurch nur ausnahmsweise die Mobilitätspraxis beeinflusst. Das Interview mit Patrik unterstreicht, wie wenig das Auto mit der Bewältigung von Wegen und um so mehr mit Statusstiftung zu tun hat.

Die Interviews stammen aus aktuellen Untersuchungen am Deutschen Jugendinstitut (DJI) in München, mit denen den Mobilitätsstilen Jugendlicher nachgegangen wird. Und die Jugend 2000

ist hochmobil. Je mehr die Welt in den Medien als verfügbar präsentiert wird (. . .) desto größer der Anreiz, sich in Bewegung zu setzen. Denn Kommunikationstechnik führt nicht dazu, Wege einzusparen, eher umgekehrt. Daten des US-Department of Transportation belegen für die USA, dass Personenkilometer und Gesamtzahl übermittelter Mitteilungen über einen Zeitraum von fast 200 Jahren parallel verlaufend kontinuierlich ansteigen.

Wenn die Gesellschaft also immer mobiler wird, können bei der Entwicklung neuer Mobilitätsformen nicht allein Verkehrsvermeidung und technische Lösungen im Vordergrund stehen, gefragt sind soziale Innovationen. Sozial innovativ sind Verkehrsmittel-Switching (d.h. Benutzung verschiedener Verkehrsmittel für einen Weg) und Formen kollektiver Fortbewegung (Car-Sharing, "Call-a-Bike" = öffentliches Fahrrad). Vor allem in Städten könnten so neue Mobilitätsformen entstehen. Derzeit werden im Rahmen von "U.move" (es wird im Rahmen von "Mobilität besser verstehen" vom Bundesbildungsministerium gefördert) 4000 Jugendliche in Ost und West in städtischen und ländlichen Regionen zu ihren Mobilitätswünschen befragt. In einem künftigen Projekt zur "Mobilitätsstilforschung" wollen wir unter dem Etikett "Jugendliche fahren Jugendliche" ein Modell für den ländlichen Raum entwickeln und erproben. Wer auch immer die so selbstverständliche (Auto-)Mobilität neu andenken und gestalten will, wird dies weniger mit dem pädagogischen Zeigefinger, wohl aber mit klarem Bezug zu den differenzierten jugend-alltäglichen Bedürfnissen angehen. Es geht also nicht nur um den Benzinpreis, sondern darum, Mobilität auch unter gewandelten Bedingungen zu gestalten.

Mobilität ist ein wichtiger Baustein der Jugendkultur. Bewegung und Dynamik haben im Jugendjargon ("Speed", "Drive", "(up-)abspacen" etc.) eine herausgehobene Bedeutung. Und in Musik und Film (Road Movies) dient "Unterwegssein" der Suche nach dem "Ich" und der Emanzipation. In modernen

Copyright © Frankfurter Rundschau 29.09.2000

105 Gesellschaften aufzuwachsen bedeutet, mit  
vielen sozialen Bezügen zu leben. Die in  
der Soziologie erörterte These zur  
Individualisierung beschreibt in diesem  
110 Sinne die parallele Teilhabe der Subjekte an  
diversen Teilgruppen (z.B. Clique, Kollegen,  
Verein, Gewerkschaft, Familie,  
Theatergruppe), die hergestellt und gepflegt  
werden muss. Deshalb spielen  
115 Kommunikation und Mobilität eine so große  
Rolle in der modernen, hochgradig  
differenzierten und weiträumigen  
Gesellschaft. (. . .)

Unterwegssein ist wichtiger Baustein  
jugendkultureller Selbstinszenierung und  
120 steht zum Umweltbewusstsein in einem  
Spannungs-, nicht aber in einem  
Ausschließlichkeitsverhältnis. Eigene  
Erhebungen zeigen, Jugendliche sind in  
hohem Maße umweltbewusst, und  
125 Maßnahmen, die dem Erhalt der Umwelt  
dienen, stehen sie positiv gegenüber. In der  
Umweltforschung gehören Fliegen,  
Autofahren, "Cruising" (scheinbar  
zweckloses Herumstreifen) zu den  
130 ökologischen "High-Cost-  
Handlungsbereichen", während es  
offensichtlich einfacher ist, die Menschen  
für die Mülltrennung zu gewinnen (Low  
Cost). Weil es mühsam ist, die eigene  
135 Alltagspraxis in Sachen Mobilität zu  
verändern, schlagen Jugendliche besonders  
häufig technische Lösungen  
(Kraftstoffverbrauchssenkung oder  
telematisch raffiniertes  
140 Verkehrsmanagement) vor.

Mobilität ist Jugendlichen wichtig.  
Trotz großer Attraktivität moderner  
Kommunikationsmedien leben Jugendliche  
keineswegs in einer Medienwelt. Neben der  
145 vermittelten Kommunikation (per Handy,  
Internet und Festnetztelefon) haben Face-  
to-Face-Kontakte unverändert Bedeutung.  
Computer und Internet sind wichtig für die  
Jugendlichen, mit 18 Jahren den  
150 Führerschein in der Tasche zu haben  
jedoch nicht minder. Mädchen erwerben  
den Kfz-Führerschein etwas früher als die  
Jungen, und auf dem Land steigen  
Mädchen wie Jungen etwas früher ins Auto  
155 als die jungen Leute, die in der Stadt leben,  
sie können auf bessere öffentliche

Verkehrsangebote zurückgreifen.

Zur Beurteilung der Mobilität im  
Jugendalltag sind zwei Sachverhalte  
160 unabdingbar zu beachten: Zum einen setzt  
die Ausübung vieler alltäglicher Aktivitäten  
(sich treffen, etwas gemeinsam  
unternehmen) eigenbestimmte Mobilität  
voraus. Zum anderen werden  
165 Führerscheinerwerb und motorisierte  
Mobilität - heute zunächst mit dem Roller,  
dann mit dem Auto - von vielen  
Jugendlichen (gerade bei denen auf dem  
Land) im Prozess der Ablösung von der  
170 Familie und der Schule als  
identitätsstiftend erlebt. Unübersehbar gibt  
es eine Erziehung zur Automobilität, und  
nur ausnahmsweise wird das  
Spannungsverhältnis von Mobilität und  
175 Umwelt tatsächlich handlungsleitend. Nicht  
zuletzt deshalb, da den etablierten  
Leitbildern nur ausnahmsweise  
handhabbare und attraktive Lösungen  
entgegengestellt werden.

180 Empfehlungen

Jugend will eigene Wege gehen,  
ihre Kleidung, ihre Musik stehen dafür;  
Jugendliche sehen anders fern,  
präferieren spezielle TV-Kanäle und  
185 Musikstile, sie reden anders. Nur wenn es  
um die Mobilität geht, ist die  
nachwachsende Generation wenig  
innovativ. Viel unterwegs sein und die freie  
Disposition über ein Auto scheint für die  
190 Mehrzahl der Jugendlichen noch immer  
vorherrschender Maßstab zu sein, genau  
wie bei ihren Eltern auch. Ideen, Konzepte  
und Modelle sind gefragt, mit ihnen soll  
aufgezeigt werden, welche Möglichkeiten  
195 es gibt, Mobilität zu gestalten. Mobilität  
muss als Möglichkeit begriffen und nicht  
einfach als Notwendigkeit behauptet  
werden.

Es gibt keine einfachen  
200 Empfehlungen. Jugendlicher Lebensalltag  
ist hochgradig differenziert, und die  
pluralen Lebensformen werden nicht nur  
über Alter, Geschlecht, sondern ebenso  
über die jeweilige Bildungsstätte und den  
205 Bildungsabschluss, den Betrieb, bei dem  
die Lehre gemacht werden soll, dem  
Wohnort (Stadt/Land), von dem aus agiert  
wird, u. a. m. bestimmt. Globale

Copyright © Frankfurter Rundschau 29.09.2000

210 Empfehlungen greifen nicht, schließlich  
hängen die Mobilitätsbedürfnisse  
Jugendlicher eben davon ab, ob sie auf  
dem Land oder in der Stadt wohnen, davon,  
wo ihre Treffs sind, ob das Kino, die Disko  
erreichbar ist, sie hängen davon ab, ob sie  
215 zur Schule gehen oder eine Lehre machen  
usw. Studierende sind anders mobil als  
Auszubildende etc. Die Empfehlung, einfach  
nicht Auto zu fahren und stattdessen zu  
öffentlichen Verkehrsmittel oder auf das  
220 Fahrrad zu wechseln, ist nur realistisch zu  
prüfen, wenn auch an die Topographie und  
das Klima gedacht wird.

Schulische Umweltbildung ist fester  
Bestandteil des öffentlichen  
225 Bildungsauftrags. Den Empfehlungen der  
KMK (Kultusministerkonferenz: Umwelt und  
Unterricht aus dem Jahre 1980) folgend  
sollen Heranwachsende befähigt werden,  
die wechselseitigen Abhängigkeiten  
230 zwischen Natur, Umwelt und Mensch zu  
verstehen. Die Verantwortung des  
Einzelnen soll geschult werden, darüber  
hinaus gilt es, die Bereitschaft, an Lösungen  
mitzuwirken, zu wecken und zu fördern.  
235 Junge Menschen sollen lernen, sich  
bewusst in der Umwelt zu bewegen,  
ökologische Zusammenhänge, Ursachen  
und Wirkungen von Umweltbelastungen  
kennen lernen und die Verflechtung  
240 ökonomischer und ökologischer  
Zusammenhänge verstehen. Bei der  
Umwelt geht es um Interessen, die  
durchaus gegensätzlicher Art sein können:  
Kommerz, Bequemlichkeit, lebenswertes  
245 Ambiente, billiges Benzin und Leben ohne  
Ozonbelastung und Verkehrslärm.  
Umweltpädagogik schlägt sich mithin nicht  
nur mit den Folgen der  
Wohlstandsgesellschaft für Umwelt herum.  
250 Ihr Auftrag ist es nicht minder,  
Informationsdefizite abzubauen und  
unterschiedliche Interessen zu benennen.  
Die Interviews mit den Jugendlichen  
belegen: Umweltwissen basiert nicht nur auf  
255 schulisch vermittelter Umweltbildung,  
wichtig sind ebenso Medien, Jugendarbeit  
und Politik. Weniger bedeutsam ist, wenn  
es um Umwelt geht, die Peergroup, also die  
Gruppe der Gleichaltrigen, die immer dann,  
260 wenn es um Fragen dessen, was gerade

richtig ist, geht, hohes Gewicht hat. Eine  
große Rolle spielt bei Umweltfragen die  
Familie oder die Ausbildung im Betrieb. In  
der Familie wird der Umgang mit Natur  
265 und Abfall eingeübt, in den Betrieben geht  
es um die Handhabung von Abfall, dessen  
sachgerechter Entsorgung u. Ä. m. Es fällt  
auf, dass der Schule bei der Vermittlung  
systematischen Umweltwissens ein  
270 besonderer Rang zufällt. Die Medien  
jedoch werden von den Jugendlichen als  
Vermittler aktueller Katastrophen, weniger  
jedoch als Vermittler systematischen  
Zusammenhangwissens wahrgenommen.  
275 (. . .)

Die Ergebnisse unserer  
Untersuchung liefern Anregungen für die  
Bildungsarbeit mit jungen Erwachsenen  
und Jugendlichen. Für die von uns  
280 durchgeführte Untersuchung lassen sich  
fünf Ergebnislinien zusammenfassen:

1. Die empirischen Daten sprechen  
für eine differenzierende Betrachtung im  
Hinblick auf das Verhältnis von  
285 Jugendlichen zur (Auto-)Mobilität.

2. Jugendliche sehen Mobilität  
bevorzugt als Notwendigkeit und seltener  
als Option, als Möglichkeit. Der Blick für  
die Alternativen wird so eingengt.

3. Die Bereitschaft, "Umwelt" und  
"Mobilität" in ein Wechselverhältnis zu  
stellen, ist zwar nicht immer, wohl aber in  
einer großen Zahl der Fälle erkennbar.  
Jugendliche, die der Umwelt gegenüber  
290 gleichgültig eingestellt sind, sind in der  
Minderheit. Der Großteil der Jugendlichen  
macht sich ernsthaft Gedanken über die  
Einwirkungen, die das eigene und  
gesellschaftliche Handeln und das eigene  
295 Fahren im Hinblick auf die Umwelt  
hervorrufen.

4. Beim Unterwegssein geht es  
nicht nur um die Erledigung von Wegen.  
Ihre Liebe zur (Auto-)Mobilität begründen  
305 Jugendliche, wie auch Erwachsene, mit  
Notwendigkeiten (Weg zur Arbeit oder zur  
Berufsschule), dennoch sind für Kauf und  
Nutzung des eigenen Fahrzeugs die  
emotionalen Bezüge vorrangig.

5. Das gesellschaftlich etablierte  
Leitbild der (Auto-)Mobilität ist, da es eine  
soziale Konstruktion ist, nur sozial zu

Copyright © Frankfurter Rundschau 29.09.2000

315 verändern. Es muss darum gehen, Grenzen  
und Alternativen des automobilen Verkehrs  
aufzuzeigen. Verkehrsmittel-Switching, das  
Vertrautmachen mit alternativen Formen der  
Mobilitätsgestaltung sind hier gefordert.  
Ergebnisse und ihre Umsetzung

320 Auch wenn es keine Rezepte gibt,  
Anregungen für die Jugendarbeit und die  
pädagogische Praxis vor Ort können  
durchaus gegeben werden. Dazu müssen  
die oben dargestellten Ergebnislinien im  
Hinblick auf Umsetzungsempfehlungen  
325 reformuliert werden. Praktische  
pädagogische Arbeit in der kommunalen,  
verbandlichen, kirchlichen,  
gewerkschaftlichen und politischen  
Jugendarbeit muss sich darum bemühen,  
330 spezielle Zusammenhänge und  
Themenanbindungen herzustellen.  
Gewerkschaftliche Jugendarbeit kann z.B.  
in besonderer Weise den Arbeitsweg zum  
Thema machen, kommunale Jugendarbeit  
335 müsste vorrangig Modelle für die Region  
diskutieren und prüfen, inwieweit sich das  
eine oder andere Mobilitätsmodell umsetzen  
lässt (z.B. organisiertes Trampen im  
Landkreis). Soll die Benutzung von  
340 Fahrrädern empfohlen werden, spielen  
neben den Reichweiten regionale  
einschließlich topographischer Vorgaben  
eine Rolle.

345 Ebenso ist zu überlegen, wie die  
schulische und außerschulische Bildung  
verknüpft werden können. Jugendarbeit  
muss, wenn sie spezifische Anliegen  
verfolgt, auch auf die Unterstützung durch  
institutionelle Bildung vertrauen können.  
350 Wenn also Jugendliche Modelle erproben  
wollen, wenn sie andere Jugendliche für  
ihre Aktivitäten vor Ort gewinnen wollen,  
dann kann sich dieser politisch gewollte  
Bildungsprozess nicht nur auf die Freizeit  
355 beziehen. Umwelterziehung und  
Umwelthandeln brauchen die Einbettung in  
den Alltag. Wenn also in der Jugendarbeit  
vor Ort Modelle konzipiert werden, so  
müssen diese Vorhaben auch in die  
360 Betriebe und Schulen hineingetragen  
werden können, ebenso sind kommerzielle  
Freizeitstätten (Disco etc.) einzubeziehen.  
Schließlich sind die Wege zu Schule,  
Arbeitsplatz und Freizeitorten die Bausteine

365 des jugendlichen Mobilitätssystems.  
Modelle zu betrieblichen  
Fahrgemeinschaften und deren Probleme  
lassen sich am besten auf der Ebene  
betrieblichen Alltags erörtern, planen und  
370 umsetzen, auf dem Lande vor allem unter  
Einbindung der Berufsschule.

Differenzierte Lebensverhältnisse  
Im Dienste praktizierbarer  
Handreichungen und Empfehlungen muss  
375 zunächst von der hochgradig  
differenzierten Alltagssituation  
Jugendlicher ausgegangen werden. Den  
Jugendlichen gibt es nicht, wohl aber  
junge Frauen, junge Männer, solche, die  
380 eine Haltestelle in der Nähe haben oder  
nicht (wobei es Bushaltestellen gibt, die  
regelmäßig oder nur dreimal am Tag  
angefahren werden). Es geht weiter  
darum, ob die jeweils wichtigen Treffs gut  
oder schlecht erreichbar sind oder ob von  
385 Schülerinnen und Schülern oder  
Auszubildenden in der Berufsausbildung  
die Rede ist usw. Mädchen sehen das  
Objekt Auto als nützliches Ding und damit  
390 anders als die Jungen. Denen geht es  
häufiger um "Power" und Aussehen des  
Fahrzeugs. Umgekehrt sieht, wer in der  
Stadt wohnt, mehrere Vorteile auf seiner  
Seite, da sich der Ausbildungsbetrieb, die  
395 Schule und während der beruflichen  
Ausbildung die Berufsschule i.d.R. am  
gleichen Ort befinden. Größere Städte  
verfügen zudem über eine bessere  
verkehrliche Infrastruktur, mit anderen  
400 Worten, wem U-Bahn, S-Bahn und ein  
brauchbares Netz an Bussen zur  
Disposition stehen, ist in geringerem Maße  
auf individualverkehrliche Lösungen  
angewiesen.

405 Auf dem Land sind die  
Anfahrtswege - z.B. die zum  
Ausbildungsbetrieb - deutlich länger, das  
kostet dann auch mehr, d.h. wer Auf dem  
Land lebt, gibt mehr Geld fürs Fahren aus.  
410 Vor allem aber dann, wenn es um die  
Freizeit geht, können Jugendliche aus  
ländlichen Regionen nur in  
Ausnahmefällen auf öffentliche Angebote  
zurückgreifen.

415 Die regionalen Vorgaben sind  
absehbar der Grund dafür, dass in der

Copyright © Frankfurter Rundschau 29.09.2000

Stadt der Führerschein definitiv später (und diese Befunde sind statistisch signifikant) erworben wird als auf dem Lande. In Kombination mit den regionalen Unterschieden mit den Ausbildungsberufen fällt weiter auf, wer einer gewerblichen Ausbildung nachgeht, schraubt und tüfelt häufiger am Fahrzeug, zumindest wendet diese Ausbildungsgruppe deutlich mehr Zeit dafür auf als Auszubildende in kaufmännischen Berufen.

Bei solchen Vorgaben können kaum einfache Empfehlungen für die Jugendarbeit formuliert werden, wohl aber die, dass dieser Differenzierung gemäß verfahren werden soll. D.h. für die Mädchenarbeit und die Erarbeitung pädagogischen Materials ist es besonders wichtig, zur Kenntnis zu nehmen, dass Mädchen ein anderes Verhältnis zur Technik entfalten als die Jungen. In Bezug auf Ökologie heißt dies, dass Mädchen rationeller und damit auch sparsamer bei der Autonutzung sind, sie fahren weniger einfach so herum, dass ihnen aber, anders als den Jungen, technische Möglichkeiten zur Energieeinsparung in der Regel nicht so vertraut sind. Die Jungen dagegen wissen viel von den technischen Möglichkeiten, zeigen aber geringere Bereitschaft, ihr soziales Agieren zu überprüfen. Ihnen muss deshalb gezeigt werden, dass Mobilität ein Baustein sozialer Organisation ist und deshalb nicht vorrangig auf technische Lösungen gesetzt werden kann.

### "Notwendigkeit oder Option"

Als Gegenpol zur gesellschaftlichen Automatik und Dynamik muss es darum gehen, Mobilität bewusst zu machen. Ein einfaches Instrument dazu ist das Führen eines "Mobilitätskalenders". So kann festgehalten werden, welche Wege mit welchen Zwecken und mit welchen Verkehrsmitteln bewältigt wurden. Im Nachgang lässt sich dann diskutieren, ob nicht andere als die tatsächlich benutzten Verkehrsmittel möglich gewesen wären. Nicht jeder Weg ist zwingend, auch die Wahl der Verkehrsmittel nicht. Dies wird am ehesten bewusst, wenn die Gründe fürs Unterwegssein benannt und zum Beispiel

im Rahmen der Jugendarbeit erörtert werden. Ziel muß es sein, Alternativen erfahrbar zu machen und "vergessene" Mobilitätsformen (Fahrrad, zu Fuß gehen, öffentliche Verkehrsmittel) wieder ins Gedächtnis zu rufen.

Die weiter unten aufgeführten Modelle zur abgestuften Gestaltung von Mobilität, weg von der individuellen Verfügung über ein Auto (vom öffentlichen Fahrrad bis hin zum Car-Sharing), sind zur Erörterung explizit empfohlen. Statt der vertrauten Argumentation mit den Notwendigkeiten (kein Bus, keine andere Alternative zur Automobilität vorhanden) muss das Denken in Alternativen gefördert werden: Vielleicht kann es sinnvoll sein, die Kenntnisse in Bezug auf die regionalen Verkehrsdienste zu erkunden und die jugendspezifischen Bedürfnisse öffentlich zu machen. Auch die Einübung der Informationsbeschaffung über Mobilitätsangebote per Faxabruf, Fahrpläne auf CD, Recherche im Internet, wie sie auch Mobilitätszentralen anbieten, kann da hilfreich sein. (. . .)

Uneingeschränkt über ein Auto zu disponieren erscheint als probates Mittel individueller Erlebnissuche und auch dazu, um mit "knapper Zeit" umzugehen. Mit dem gesellschaftlichen Leitbild der Mobilität ist aufs Engste das Konzept der Zeitknappheit verquickt. Gesellschaftliche Modernisierung führt zunächst zu immer umgreifenderen räumlichen Reichweiten. Mobilität und moderne Kommunikationstechnologie sind hilfreich, wenn es darum geht, sich parallel in verschiedene Welten einzuklinken. Alle 18 Monate verdoppeln neue Chips die Rechnergeschwindigkeit. Und wir sind daran gewöhnt, dass Informationen nur minuten- oder sekundenlang gültig sind, dass Geschwindigkeit unabweisbar das Leben strukturiert. Wenn zudem alles schnell gehen soll, misst sich der Erfolg an der zügigen Bewältigung von Terminen.

Der Geschwindigkeit verfallen zu sein bedeutet, den Wettlauf gegen die Zeit aufzunehmen. Alle beschleunigen oder werden beschleunigt. Damit dies gelingt, werden diverse "Verkehrungen" in Kauf

Copyright © Frankfurter Rundschau 29.09.2000

525 genommen, z.B. beschleunigt der Mensch,  
um Zeitpausen zu gewinnen. Durch Eile soll  
Zeit eingespart werden, so die Intension.  
Die Einsparung wird erkauf mit dem Verlust  
530 der Fähigkeit auszuruhen. Soweit es um  
den Straßenverkehr geht, werden Unfälle,  
Katastrophen und destruktive Folgen in  
Kauf genommen.

530 Der von Selye in den 70er Jahren  
geprägte Begriff des "Stress" ist zum  
Schlagwort der Moderne geworden, da die  
Bewältigung von Geschwindigkeit  
emotional, neuronal, geistig und nervlich  
535 bewältigt werden muss. Schon ist rasches  
Veralten von Waren, nicht nur im  
Computerbereich zur Gewohnheit  
geworden. Trends überstürzen sich, und  
selbst die immer kürzer werdende  
540 Responszeit der Computer scheint zur  
durchgängigen gesellschaftlichen  
Herausforderung geworden zu sein. Neues  
wird durch Neues ersetzt, früher wurde  
Altes durch Neues ersetzt. Die Schrittfolgen  
545 sind von Hektik gekennzeichnet, nicht mehr  
nur von Tempo.

550 Mit wachsender Beschleunigung  
wird die Auswahl zum Luxus. Flüchtigkeit  
und Ungenauigkeit passen zu einer  
Gesellschaft, die nichts mehr ernst nehmen  
will. Die beständigen Versuche, sich von der  
Zeit zu befreien, sich zurückzusetzen,  
gelingen nicht.

555 Die Rückbesinnung an die Zeit als  
Naturzeit und Geschwindigkeit der sozialen  
Systeme scheint unabweisbar. Alle  
Systeme leben mit ihrer Zeit, die Pflanzen,  
die Tierwelt (die Schildkröte wie der Puma)  
und nur die Illusion der Zeitbeherrschung  
560 hat dazu geführt, die natürlichen  
Grundlagen außer Kraft zu setzen, mit der  
Folge umfassender Eingriffe in die Umwelt.  
Um hier gegenzusteuern, lohnt der Versuch,  
der Illusion der Zeitbeherrschung  
565 Lebensmodelle gegenüberzustellen, die  
Qualität statt Quantität, Ausweichen in  
Langsamkeitsnischen zum Gegenstand  
haben, anstatt dem Trend von Knappheit  
nachzugeben.

570 Insofern ist es ein unabdingbares  
Thema für die Jugendarbeit, über die  
beiden Bereiche "Erlebnis" und "Zeit"  
aufzuklären. Zeit nicht zu gewinnen, kann

575 schon ein Gewinn sein. Dies ist in keiner  
Weise philosophisch gemeint, sondern  
meint Alltagserfahrung. Leute, die mit dem  
Rad zur Arbeit fahren, sind häufig weniger  
hektisch als die Fahrer hinter der  
Windschutzscheibe. Damit soll nicht  
580 gesagt sein, Radfahrer seien bessere  
Menschen, denn radelnde Rambos gibt es  
ja auch. Es ist aber eine andere Form des  
Unterwegsseins, dies liegt daran, dass die  
Bewegung nicht nur dem raschen  
Ankommen dient. Radfahren und  
585 Zufußgehen sind Bewegung und sportliche  
Betätigung zugleich und schließen die  
Wahrnehmung der eigenen, unmittelbaren  
alltäglichen Umwelt ein.

590 Im Dienste eines "nachhaltigen"  
Zusammenspiels von Verkehr und Umwelt  
können nicht allein Kennziffern der  
Umweltbelastung (Lärm, Luft, Verbauung  
der Landschaft) im Zentrum stehen,  
vielmehr ist erfahrbar zu machen, was die  
595 Mobilität auf welcher Grundlage erzeugt.  
Das Zustandekommen der Wege muss  
bewusst gemacht werden. Wohnort und  
Verkehr, Arbeitsplatz und Arbeitsmarkt  
sind da wichtig, so wie die Lage des  
600 Wohnorts und der Schule. Da es aber  
nicht nur die "Pflichtwege" sind, die den  
Verkehr erzeugen, ist notwendig auch die  
Entfaltung von Freizeitbedürfnissen und  
deren Gestaltung bewusst zu machen.  
605 Was ist alltägliches Verkehrsverhalten,  
gibt es Wegeketten, ließen sich solche  
Wegeketten bilden, lassen sich so auch  
Wege vermeiden?

610 Wir haben in unseren Interviews  
Jugendliche danach gefragt, wie der  
Verkehr in 30 Jahren aussähe. Damit  
sollte der Zusammenhang zwischen  
Mobilitätsdynamik und individuellen  
Bedürfnissen nach ruhigem Wohnen, guter  
615 Luft usw. thematisiert werden. Die  
befragten Auszubildenden stellten  
verschiedene Szenarien künftigen  
Verkehrs vor - von: "alle Autos sind gelb  
und praktisch" (ein Mädchen), bis zu Autos  
620 ohne umweltschädliche Emissionen in  
einem vom öffentlichen Verkehr  
erschlossenen Raum. Eine größere  
Gruppe sieht allerdings technische  
Lösungen (Stichwort: Drei-Liter-Auto, neue

Copyright © Frankfurter Rundschau 29.09.2000

---

625 Motorentechnik) als Zukunftsmodell.

Wenn es um nachhaltige Mobilität geht, dann steht die Vermeidung von Belastungen für die Umwelt zur Debatte, und es geht im Sinne der klassischen Ausgangsfrage um die Ausgestaltung und Veränderung der Verkehrskultur. Dies beinhaltet, Verkehr zu reduzieren und Verkehr zu verlagern. Konkret bedeutet dies auch Einschränkung des motorisierten Fahrzeugverkehrs, eine Förderung des öffentlichen Verkehrs und ein effektiveres Verkehrsmanagement ist dafür allerdings Bedingung.

640 Ein groß angelegtes Planspiel "Mobil ohne Auto" muss dabei nicht zwangsläufig in eine autofreie Gesellschaft münden, wohl aber können damit die Ursachen für das Verkehrsaufkommen und ebenso die Vorteile eines autoarmen Lebens und Wohnens bewusst gemacht werden.

Die in den Ergebnislinien fixierten Punkte vier und fünf sind nicht minder wichtig. Zu führen ist die Auseinandersetzung mit dem emotionalen Verhältnis zum Kfz, sie ist unausweichlich. Nur so lässt sich eine schrittweise Korrektur des gesellschaftlich durchgesetzten Leitbildes des Autos erreichen. Autos müssen nicht im exklusiven individuellen Besitz sein, Leasing, Kauf von Nutzung sind da Beispiele. Autos - wie alle anderen Fahrzeuge auch - können ökonomisch und ökologisch gemeinsam genutzt werden. Mobilität lässt sich variantenreich gestalten.

660 Steigende Benzinpreise dürfen nicht nur Anlass für öffentliches Lamento sein, sondern auch Motivation, die eigene Mobilität auf den Prüfstand zu stellen. Schließlich hat ja auch die so genannte

665 Energiekrise vor mehr als 20 Jahren einiges in Gang gebracht.

Zum Weiterlesen:

670 Tully, C. J.: Rot, cool und was unter der Haube. Jugendliche und ihr Verhältnis zur Umwelt - Eine Jugendstudie. Aktuell im Olzog Verlag, München 1998.

675 Tully, C. J. (Hrsg.): Erziehung zur Mobilität. Jugendliche in der automobilen

Gesellschaft. Campus Verlag. 1999.

680 Lappe, L. / Tully, C. J. / Wahler, P.: Berufliche Erfahrungen und die Entstehung von Umweltbewusstsein bei Jugendlichen. München 2000.

685 Tully, C. J. / Bäumer, D. u. a.: U.MOVE. Mobilitätsstilforschung zur Entwicklung zielgruppenorientierter intermodaler Mobilitätsdienstleistungen für Jugendliche. ILS-Schrift Nr. 150. Dortmund 2000.