

Umweltbewusst und den Lappen mit 18. Das Auto im Lebensalltag von Jugendlichen

Von Claus J. Tully

Mobilität ist ein wichtiger Baustein der Jugendkultur. Bewegung und Dynamik haben schon in der Sprache („speed“, „drive“, „abspacen“, „Party machen“, etc.) eine herausgehobene Bedeutung wie auch in Musik und Film, in denen Fahren und Unterwegssein häufig als Suche nach Emanzipation vorgeführt wird. Zur Erfahrung der eigenen Lebenswelt Heranwachsender gehört ein intensiver Bezug zum Raum, dabei geht es biografisch gesehen zunächst um das Quartier (Schule, Stadtteil) und dann um die Aneignung immer größerer Räume. Mobilität wird so zum notwendigen Bestandteil der sukzessive erweiterten Lebenswelt. Die Forschungsarbeiten am Deutschen Jugendinstitut zu Fragen der Mobilität wollen in diesem Sinne eine Zusammenschau aus pädagogischer, soziologischer, psychologischer und geschlechtsspezifischer Perspektive leisten.

Je mehr die Welt in den Medien als verfügbar präsentiert wird („so nah als wär man da“), desto größer ist der Anreiz sich in Bewegung zu setzen (1). Das heißt, neue Kommunikationstechnik führt nicht dazu Wege einzusparen. Damit besteht keine Gefahr, dass Jugendliche sich in der Medienwelt ‚einhausen‘. Neben der vermittelten Kommunikation (per Handy, Internet und Telefon) bleiben face-to-face-Kontakte von erheblicher Bedeutung (vgl. Shell-Studie „Jugend 2000“). So sind zwar Computer und Internet wichtig für die Jugendlichen, mit 18 Jahren den Führerschein zu erwerben aber nicht minder.

Jugendliche setzen auf Technik

Das Leben in modernen Gesellschaften ist ein Leben mit vielen Bezügen. Die in der Soziologie erörterte These zur Individualisierung beschreibt in diesem Sinne die parallele Teilhabe der Subjekte an diversen Teilgruppen (z. B. Clique, Kollegen, Fußball- oder Schützenverein, Gewerkschaft, Familie, Theatergruppe, ‚Internet-Chatter‘), die hergestellt und gepflegt werden muss. Deshalb spielen Kommunikation und Mobilität eine so große Rolle in der modernen hochgradig differenzierten und weiträumigen Gesellschaft. Eine Selbstbeobachtung zeigt, dass viele alltägliche Handlungen der kommunikativen und mobilen Bewältigung derartiger Anforderungen gelten und moderne Lebensstile (Pendler, Einkaufszentren ‚auf der grünen Wiese‘, das Handy als ‚statusstiftendes‘ Hilfsmittel) spiegeln dies wider (vgl. Tully/Schulz 1999). Zu diesem Unterwegssein als wichtigem Baustein jugendkultureller Selbstinszenierung steht das Umweltbewusstsein in einem Spannungs- nicht aber in einem Ausschließlichkeitsverhältnis.

Aus unseren empirischen Untersuchungen wissen wir, dass Jugendliche in hohem Maße umweltbewusst sind und Maß-

nahmen, die dem Erhalt der Umwelt dienen, positiv gegenüberstehen (Tully 1998, Lappe/Tully/Wahler 2000). Aus ökologischer Sicht ist Mobilität jedoch ein Handlungsfeld, in dem Verhaltensänderungen abverlangt werden und eine weiterreichende Reorganisation des Alltags erforderlich ist, weshalb sie die Umweltforschung zu den ‚high-cost-Handlungsbereichen‘ zählt (vgl. Preisendörfer 1999). Weil es so schwer ist, die eigene Alltagspraxis in diesem Handlungsbereich zu korrigieren, schlagen Jugendliche besonders häufig technische Lösungen (Kraftstoffverbrauchsenkung und telematisch raffiniertes Verkehrsmanagement) vor.

Projekt zur Mobilitätsforschung

Bei der Beurteilung der Mobilität im Jugendlalltag sind zwei Sachverhalte zu beachten: Zum einen setzt die Ausübung vieler alltäglicher Aktivitäten (sich treffen, etwas gemeinsam unternehmen) eigenbestimmte Mobilität voraus. Von vielen Jugendlichen (gerade bei denen auf dem Lande) wird der Führerscheinwerb – Roller, Mofa, Auto – im Ablösungsprozess als identitätsstiftend erlebt. Zum anderen bedarf die gesellschaftlich als durchschnittlich tradierte Form der Automobilität einer kritischen Überprüfung, d. h. das Spannungsverhältnis von Mobilität und Umwelt muss thematisiert und den etablierten Leitbildern des Unterwegsseins müssen alternative Formen entgegengestellt werden. Mobilität muss als Möglichkeit und nicht nur als Notwendigkeit begriffen werden (vgl. Canzler/Knie 1998).

Wenn es um neue Mobilitätsformen geht, dann ist nicht nur an Verkehrsvermeidung und technische Lösungen, sondern vorrangig an soziale Innovationen zu denken wie etwa Verkehrsmittel- Switching, d. h. Benutzung verschiedener Verkehrsmittel für einen Weg, oder an Formen Kollektiver Fortbewegung wie Car-Sharing und ‚call a bike‘. Dabei sind für die Stadt sicher andere Modelle vorstellbar als auf dem Lande. Dort könnte vielleicht ein neuer Typus entstehen, den wir im Rahmen von „U.Move“ erproben wollen. 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 denken und gestalten will, kann dies weniger mit dem pädagogischen Zeigefinger, wohl aber mit klarem Bezug zu den differenzierten jugend-alltäglichen Bedürfnissen angehen.

Jugend will eigene Wege gehen. Jugendliche sehen andere Sendungen im Fernsehen und präferieren eigene TV-Kanäle und Musikstile (JIM 1998), sie zeichnen sich durch das von ihnen benutzte Vokabular aus und unterscheiden sich ganz

nachdrücklich von dem, was in der Welt der Erwachsenen üblich ist. Um so erstaunlicher ist es, dass Heranwachsende, wenn es um die Gestaltung der eigenen Mobilität geht, relativ wenig innovativ an dieses soziale Gestaltungsfeld herangehen. Zurückgelegte Wege und die freie Disposition über ein Auto scheinen für die Mehrzahl der Jugendlichen immer noch der vorherrschende Maßstab von Mobilität zu sein.

Mobilitätsdynamik bewusst machen

Kritiker des bestehenden Verkehrssystems (2) gehen davon aus, dass aus ökonomischen Gründen nur ansatzweise neue Konzepte entwickelt werden, um die aus ökologischer Sicht bestehende Verkehrsmisere zu beheben. Vorschläge zur alternativen Gestaltung des alltäglichen Unterwegsseins sind deshalb besonders wichtig. Es gibt jedoch keine einfachen Empfehlungen. Jugendlicher Lebensalltag ist hochgradig differenziert und die pluralen Lebensformen werden nicht nur über Alter, Geschlecht, sondern ebenso über die jeweilige Bildungsstätte und den Bildungsabschluss, den Betrieb, bei dem die Lehre gemacht werden soll, dem Wohnort (3) u. a. m. bestimmt. Insofern ist der Rat, einfach nicht Auto zu fahren und statt dessen zu öffentlichen Verkehrsmittel zu wechseln, schwer zu realisieren, es müssen diverse Lösungen gedacht werden.

Empfehlungen für die Bildungsarbeit

Die von uns angestellte Analyse zur Bedeutung von Mobilität in der Phase des Erwachsenwerdens ist in mehrfacher Weise innovativ. Zum einen gibt es bislang keine vergleichbare empirisch Bearbeitung dieses sozialen Sachverhalts, zum anderen kommt dem Verkehr und der Erziehung zur Mobilität gesellschaftlich betrachtet ein hoher Stellenwert zu, wobei es darum geht, am regen gesellschaftlichen Treiben angemessen teilzuhaben. In den Schulen ist seit einigen Jahren umweltbezogene Bildung dabei hilfreich, innerhalb der Mauern organisierter Bildungspolitik Grundwissen und Grundsensibilitäten für ökologische Zusammenhänge zu vermitteln. Die für die schulische Umweltbildung formulierten Empfehlungen der Kultusministerkonferenz (Umwelt und Unterricht aus dem Jahre 1980) lassen sich in vielen Punkten auch auf die Jugendarbeit übertragen. Schließlich ist dort zu lesen, dass junge Menschen lernen sollen, sich bewusst in der Umwelt zu bewegen, ökologische Zusammenhänge, Ursachen und Wirkungen von Umweltbelastungen kennenzulernen und die Verflechtung ökonomischer und ökologischer Zusammenhänge zu verstehen. D. h., es geht auch darum zu begreifen, dass Umwelt Interessengegensätze einschließt, weshalb eine sorgfältige Abwägung von Gesichtspunkten unerlässlich ist. Umweltpädagogik hat also nicht nur mit den Folgen für die Umwelt, sondern auch mit Informationsdefiziten und unterschiedlichen Interessen an Informationen zu tun.

Unsere Untersuchung zum Umweltbewusstsein und zu den gesellschaftlich verfügbaren Lernangeboten, die wir im Rahmen unserer Untersuchung „*Berufliche Erfahrungen und die Entstehung von Umweltbewusstsein bei Jugendlichen*“ (Lappe/Tully/Wahler 2000) angestellt haben, hat gezeigt,

dass Umweltwissen nicht nur auf schulisch vermittelter Umweltbildung basiert, sondern auch Medien, Jugendarbeit, die peergroup (also die Gruppe der Altersgleichen) sowie die Ausbildung im Betrieb zur Vermittlung von Umweltwissen beitragen. Allerdings fällt der Schule für die Vermittlung systematischen Umweltwissens ein besonderer Rang zu, über die anderen Lernangebote werden spezifische Lernsituationen hergestellt (aktuelles Wissen über Katastrophen und Unfälle in den Medien, der Umgang mit Materialien und gefährlichen Stoffen im Betrieb usw.) Unübersehbar sind die umweltpädagogischen Anliegen umfassend und schließen deshalb notwendig die vielfältigen außerschulischen Bildungsangebote ein.

Politischer Bildungsauftrag

Angesprochen ist damit das breite Feld der Erwachsenenbildung und das der Jugendarbeit. Auch wenn – nicht zuletzt wegen der Ausdehnung der Jugendphase – eine klare Grenzziehung zwischen der Lebensphase Jugendlicher und der junger Erwachsener immer schwieriger zu gestalten ist, so lässt sich aus dem oben genannten Auftrag zur Umwelterziehung, wie er in der „*Agenda 21*“ angelegt ist, im Zusammenschluss mit den im Kinder- und Jugendhilfegesetz (KJHG) formulierten Leitlinien zur Jugendarbeit unschwer ein Zusammenhang und ein programmatisches Anliegen formulieren. Jugendarbeit hat den Auftrag, an der Erziehung zur politischen Bildung mitzuwirken, sie zu fördern und erforderliche Handreichungen beizusteuern. Im Unterschied zur schulischen Wissensvermittlung geht es darum, am jugendlichen Alltag und an den jugendlichen Interessen anzuschließen.

Studie zu Jugend, Umwelt und Mobilität

Wenn es um die Verbindung des allgemeinen Auftrags für die Jugendarbeit mit den von uns gewonnenen Ergebnislinien zum Themenbereich Aufwachsen in einer modernen von Verkehr durchzogenen Gesellschaft geht, so müssen die zentralen Ergebnisse unserer Untersuchung noch einmal rekapituliert werden. Zusammenfassend lassen sich fünf Ergebnislinien benennen:

1. Die Studie belegt eine sehr weitreichende Differenzierung, wenn es um das Verhältnis von Jugendlichen zur (Auto-) Mobilität geht.
2. Mobilität wird bevorzugt als Notwendigkeit und sehr viel seltener als Option, als Möglichkeit gesehen. Damit wird der Blick für Alternativen eingeschränkt.
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 gleichgültig eingestellt sind, sind in der Minderheit. Der Großteil der Jugendlichen macht sich ernsthaft Gedanken über die Auswirkungen, die das eigene und gesellschaftliche Handeln und das eigene Fahren im Hinblick auf die Umwelt hervorrufen.

4. Beim Unterwegssein geht es nicht nur um die Erledigung von Wegen. Bei der Liebe zur (Auto-)Mobilität werden zwar rationale Überlegungen häufig zur Rechtfertigung angeführt. Beim Kauf und bei der Nutzung des eigenen Autos sind aber auch bei Jugendlichen rationale Gründe in der Regel nachrangig und emotionale Bezüge vorrangig.
5. Das Leitbild der (Auto-)Mobilität ist ein durchgesetztes, weshalb soziale Reorganisation unabdingbar ist. Es muss darum gehen, Grenzen und Alternativen des automobilen Verkehrs aufzuzeigen. Verkehrsmittel-Switching, vertraut machen mit alternativen Formen der Mobilitätsgestaltung sind gefordert.

Umsetzung der angeführten Ergebnisse

Wir können hier keine Rezepte liefern, unser Anliegen ist es vielmehr, Anregungen für die Jugendarbeit und deren pädagogische Praxis zu geben. Dazu gehen wir wie folgt vor: die oben dargestellten Ergebnislinien werden im Hinblick auf Umsetzungsempfehlungen hin reformuliert. Die dabei herausgestellten Ansatzpunkte für die praktische pädagogische Arbeit in der kommunalen, verbandlichen, gewerkschaftlichen und politischen Jugendarbeit werden sicher stets darum bemüht sein, spezielle Zusammenhänge und Themenanbindungen herzustellen.

Gewerkschaftliche Jugendarbeit kann z. B. in besonderer Weise den Arbeitsweg zum Thema machen, kommunale Jugendarbeit kann spezielle Modelle für die Region diskutieren und prüfen, inwieweit sich das eine oder andere Mobilitätsmodell umsetzen lässt (z. B. organisiertes Trampen im Landkreis). Vor allem spielen bei Überlegungen zur Gestaltung von Wegen regionale Bedingungen eine besonders wichtige Rolle, sie erschweren absehbar generelle Empfehlungen. Wohl aber liefern unsere empirische Studie und der vorliegende Bericht zentrale Informationen über die Bedürfnisse und Motivationen Jugendlicher und deren alltäglicher Mobilitätspraxis.

Auf dieser Grundlage kann überlegt werden, welche Lösungen sich im Kleinen ausprobieren lassen und welcher Aufwand damit verbunden ist. 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. 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 beziehen. Umwelterziehung und Umwelthandeln braucht die Einbettung in den Alltag.

Wenn also in der Jugendarbeit vor Ort Modelle konzipiert werden, so müssen diese Vorhaben auch in die Betriebe und Schulen hineingetragen werden können, schließlich sind bei den Wegen gerade Schule und Betrieb neben der Freizeit wichtige Bezugssysteme. Gegebenenfalls muss auch die

Berufsschule als ein zentraler Ort der Jugendlichen für außerschulische Aktivitäten zugänglich gemacht werden. Modelle zu betrieblichen Fahrgemeinschaften und deren Probleme lassen sich am besten auf der Ebene betrieblichen Alltags erörtern, planen und umsetzen. Die Tabelle (s.u.) gibt eine Übersicht der Empfehlungen zur Umsetzung umweltbezogener Mobilität.

Ergebnislinien	Praxisempfehlungen
Differenziertes Verhältnis zur Automobilität	Spezielle Adressaten und gruppenspezifisches Vorgehen - Stadt/Land - Mädchen/Jungen - Ausbildungsberuf - Verhältnis zur Technik.
Mobilität als Notwendigkeit	Aufzeigen der Möglichkeiten und der Spielräume. Was hat Mobilität mit Technik, Erlebnis und Zeit zu tun? Was bedeutet: Vermeiden - Verbessern - Verlangsamern?
Zusammenhang zwischen Verkehr und Umwelt wird gesehen	Für individuelle Beiträge und Lösungsansätze sensibilisieren. Wie sieht Mobilitätsalltag aus, was folgt: Emissionen, Flächenverbrauch, Abfälle, Energie- und Rohstoffverbrauch?
Emotionales Verhältnis zur Automobilität	Nicht mit rationalen Bedingungen und Konsequenzen allein operieren.
Automobilität als gesellschaftliches Leitbild der Moderne	Ein Prozent der Werbeausgaben für Autos sollten verwendet werden, um Entwicklungspotentiale neuer Mobilitätsformen zu zeigen und modellhaft umzusetzen.

Die Punkte eins bis drei werden nachfolgend näher erläutert.

zu 1: Differenzierte Befunde zum Verhältnis zur Automobilität, sprich für eine „abgestufte Umsetzung“ in der Jugend-Bildungsarbeit

Will man die hier skizzierten Ergebnislinien in praktische Handreichungen und Empfehlungen übersetzen, so können und dürfen diese nicht genereller Art sein. In diesem Sinne muss z. B. die unter dem „Punkt 1“ angeführte Differenzierung entsprechend abgestuft (nach Region, Geschlecht, Ausbildungsberufen usw.) umgesetzt werden:

Mädchen sehen das Objekt Auto anders als die Jungen und wer auf dem Land lebt, will besonders rasch die Phase der Zweiradnutzung zugunsten des begehrten Vierradfahrzeugs beenden. Umgekehrt sieht, wer in der Stadt wohnt, mehrere Vorteile auf seiner Seite, da sich der Ausbildungsbetrieb, die Schule und während der beruflichen Ausbildung die Berufsschule am gleichen Ort befinden.

Größere Städte verfügen zudem über eine bessere verkehrliche Infrastruktur, wer U-Bahn, S-Bahn und ein brauchbares Netz an Bussen nutzen kann, ist in geringerem Maße auf individualverkehrliche Lösungen angewiesen. Wenn weiter davon auszugehen ist, dass wer auf dem Land lebt, mehr Geld fürs Fahren ausgibt, dass für Jugendliche aus ländlichen Regionen der Ausbildungs- und Arbeitsort meist vom Wohnort verschieden ist und sie deshalb – wie auch wegen der Suche nach Orten an denen „was los ist“ – besonders mobil sind, dann gilt es, den regionalen Bedingungen besonderes Augen-

merk zu schenken. Die regionalen Vorgaben sind absehbar der Grund dafür, dass in der Stadt der Führerschein definitiv später (und diese Befunde sind statistisch signifikant) erworben wird als auf dem Lande. In Kombination mit den regionalen Unterschieden bei den Ausbildungsberufen fällt weiter auf, dass Lehrlinge in gewerblichen Berufen häufiger am Fahrzeug schrauben und tüfteln als kaufmännische Auszubildende.

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. Auf Umwelt übersetzt heißt dies, dass Mädchen rationeller und damit auch sparsamer bei der Autonutzung sind, 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.

Zu 2: Mobilität: „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*“. Damit wird festgehalten, welche Wege zu welchen Zwecken und mit welchen Verkehrsmitteln bewältigt wurden. Im Nachgang lässt sich dann diskutieren, ob nicht andere als die benutzten Verkehrsmittel möglich gewesen wären. Nicht jeder Weg ist ein Zwang, dies wird am ehesten bewusst, wenn die Gründe fürs Unterwegssein benannt und zum Beispiel im Rahmen der Jugendarbeit erörtert werden. Dabei geht es darum, Alternativen kennenzulernen (Modelle, Konzepte, Angebote) 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. Um dies zu bewirken kann es gegebenenfalls sinnvoll sein, zu fragen, wer denn überhaupt den Fahrplan des regionalen Verkehrsdienstes kennt. Wenn es lediglich darum geht, nicht erst umständlich zur Bushaltestelle laufen zu müssen, um die Abfahrts- und Ankunftszeiten zu studieren, dann ist beispielsweise die Einrichtung von Mobilitätszentralen sinnvoll.

Was die Auflösung des Zwangscharakters von Mobilität betrifft, so stehen zwei weitere Bereiche zur Diskussion an, und zwar Technik und Zeit: Hinsichtlich der Technik gilt es zu vermitteln, dass das Auto ein technisches Lösungsangebot ist, neben dem sich weitere Möglichkeiten umsetzen und nutzbar

machen lassen. Dies heißt aber auch, Technik als etwas zu verstehen, was sozial gestaltet ist. Technik ist ein Mittel der Gesellschaft, um die von ihr formulierten Zwecke effizient zu realisieren. Diese Mittel können angesichts raschen sozialen Wandels nicht gleichbleiben. Die verfügbaren Mittel wie auch ihr Einsatz müssen immer wieder gesellschaftlich bewertet werden, um zu prüfen, ob die angestrebte Effizienz noch gegeben ist. Wenn Umwelt als Parameter hinzukommt, dann folgt daraus auch, dass neue Effizienzkriterien bedacht werden müssen.

Die Gesellschaft als Ganzes muss sich neu orientieren, sie muss prüfen, inwieweit die von ihr eingesetzten technischen Hilfsmittel noch adäquat sind oder ob sie über andere technische Lösungen verfügen müsste. Wenn die Gesellschaft Autobahnen bauen kann, warum soll es nicht möglich sein, mit Bussen zu fahren, wenn Flugzeuge in ferne Länder fliegen, müssten sich auch Zugverbindungen realisieren lassen. Der Jugendarbeit sind insofern mehrere Aufgaben gestellt. Herauszuarbeiten sind der Gestaltungswille und die politischen Vermittlungsschritte, die für gewünschte Veränderungen – in unserem Falle umsteuern hin zu nachhaltigem Verkehr – erforderlich sind. Der Wechsel der Verkehrsmittel kann nicht nur ein theoretisches Problem sein, es muss verdeutlicht werden, welche Bedingungen dafür erforderlich sind, welche Hindernisse bei der Realisierung zu bedenken sind und anderes mehr.

Ein weiterer Ansatzpunkt, wenn es um technische Lösungen geht, ist die Telematik. Die Rede soll hier nicht von technischen Lösungen zur verdichteten Nutzung des Straßenverkehrs sein, sondern von der Nutzung elektronischer Medien zur Informationsgewinnung über alternative Wegbewältigung. Die Kenntnis über die Benutzung von alternativen Transportmitteln (Zug, Bus, Car-Sharing, Mitfahrzentralen etc.) muss vermittelt werden. Es genügt nicht, nur auf die Existenz solcher Angebote zu verweisen. Eine Recherche im Internet oder auf CD-ROM muss erst beherrscht werden um zu sehen, wie man seinen Freizeitausflug planen kann, welche Attraktivitäten es zu sehen gibt und wie die Verbindungen aussehen. Denn erst wer Fahrpläne lesen kann, kann auch beurteilen ob und wie Wege autofrei zu bewältigen sind. Oben wurde bereits die Entwicklung von Sensibilität für Zeit als weiterer Punkt neben der Dimension Technik angesprochen. Mit dem gesellschaftlichen Leitbild der Mobilität ist aufs Engste das Konzept der Zeitknappheit verquickt. Das frei disponierbare Auto erscheint als probates Mittel. Nicht nur um durch Umherstreifen die individuelle Erlebnissuche zu realisieren, sondern auch dazu, um mit „*knapper Zeit*“ umzugehen.

Geschwindigkeit oder Entschleunigung? Das ist die Frage, die es zu verinnerlichen gilt. Gesellschaftliche Modernisierung verstanden als soziale Differenzierung ist, wie eingangs argumentiert wurde, sozial höchst folgenreich. Der Versuch, mit den immer größer werdenden sozialen und räumlichen Reichweiten umzugehen, erzeugt viele neue Probleme und regt Lösungsangebote an. Die Ausgestaltung von Mobilität und die gesamte moderne Kommunikationstechnologie sind da exem-

plarisches anzuführen. Schließlich zeichnet sich die Moderne dadurch aus, dass der Informationsaustausch immer schneller wird. Der Alltag, nicht nur der jugendlicher Subkulturen, ist durch ein Nebeneinander sozialer Werte gekennzeichnet (4), in dem ganz unterschiedliche Reize gleichzeitig erlebt werden. Mechanische und elektrische Geräte sind dazu unabdingbar. Wenn alles schnell geht, misst sich der Erfolg an der zügigen Bewältigung von Terminen und dem Meistern des Lebens in parallelen Welten.

Der Geschwindigkeit verfallen zu sein, den Wettlauf gegen die Zeit aufnehmen zu wollen, erweist sich dann nicht mehr als philosophische sondern den Alltag prägende Anforderung. Gesellschaftlich gesehen werden dafür allerhand „Verkehrungen“ in Kauf genommen, z. B. beschleunigt der Mensch, um Zeitpausen zu gewinnen. Zeit wird eingespart, um was übrig zu haben, erkaufte mit dem Verlust der Fähigkeit Auszuruhen, es werden Unfälle produziert, Katastrophen und destruktive Folgen in Kauf genommen. Alle beschleunigen oder werden beschleunigt. Mit der Parallelität der Welten entstehen ein psychologisches Moment und ein kulturelles Moment. Menschliches Bedürfnis als Ausgangspunkt wird verselbstständig, quantitative Grenzen werden ignoriert und mit der Akkumulation von Geld werden Quantitäten statt Qualitäten wichtig. Dieser Prozess des Umschlags ist allgegenwärtig. Alle 18 Monate verdoppeln neue Chips die Rechengeschwindigkeit. Und wir sind daran gewöhnt, dass Informationen nur minuten- oder sekundenlang gültig sind.

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 bewältigt werden muss. Schon ist rasches Veralten zur Gewohnheit geworden. Trends überstürzen sich und selbst die immer kürzer werdende Responszeit der Computer scheint zur durchgängigen gesellschaftlichen Herausforderung geworden zu sein. Neues wird durch Neues ersetzt, früher wurde Altes durch Neues ersetzt. Die Schrittfolgen sind von Hektik gekennzeichnet, nicht mehr nur von Tempo. 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. 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 hat dazu geführt, die natürlichen Grundlagen (5) außer Kraft zu setzen.

Je mehr sich die Gesellschaft zur Durchsetzung ihrer Vorhaben technischer Hilfen bedient – wir haben diese Überlegung einleitend entlang der Biografie und der Benutzung technischer Vehikel zur Bewältigung der individuellen Mobilität in der sich entfaltenden Gesellschaft dargestellt – desto umfassender sind die Eingriffe in die Umwelt. Wenn das so ist, lohnt es, den Versuch zu starten und der Illusion der Zeitbeherr-

schung andere Lebensmodelle gegenüberzustellen: Qualität statt Quantität, Ausweichen in Langsamkeitsnischen statt dem Trend von Knappheit nachzugeben als Antwort auf die eingangs gestellte Frage. Insofern ist es ein unabdingbares Thema für die Jugendarbeit, über die beiden Bereiche „Erlebnis“ und „Zeit“ aufzuklären. Im Rahmen der evangelischen Jugendarbeit wurde dazu „Elfchen“ (6) erfolgreich erprobt. Zeit nicht zu gewinnen, kann 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 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. Rad fahren und zu Fuß gehen ist Bewegung und sportliche Betätigung zugleich und schließt die Wahrnehmung der eigenen unmittelbaren alltäglichen Umwelt ein.

Zu 3: Für den „Zusammenhang zwischen Verkehr und Umwelt“ sensibilisieren

Wenn das Zusammenspiel von Verkehr und Umwelt thematisiert werden soll, kann es nicht allein um die Kennziffern der Umweltbelastung (Lärm, Luft, Abfall, Verbauung der Landschaft) gehen, vielmehr gilt es erfahrbar zu machen, was Mobilität erzeugt. Wichtig ist es, gängige Wege bewusst zu machen. Hilfreich ist dabei die Erörterung des Zusammenhangs von Wohnort und Verkehr, um das Wechselverhältnis von Siedlungsweise, Arbeitsplatz und Arbeitsmarkt sowie zwischen Wohnort und Schule, der Entfaltung von Freizeitbedürfnissen etc. bewusst zumachen. Was ist alltägliches Verkehrsverhalten, gibt es Wegeketten, ließen sich solche Wegeketten bilden, um Weg(e) zu vermeiden? Wir haben in unserer qualitativen Untersuchung Jugendliche danach gefragt, wie denn der Verkehr in 30 Jahren aussehen wird. Wie sich zeigt, ist dies eine gute Möglichkeit, den Zusammenhang zwischen Mobilitätsdynamik und individuellen Bedürfnissen nach ruhigem Wohnen, guter Luft usw. erfahrbar zu machen. Die befragten Auszubildenden haben dabei verschiedene Szenarien künftigen Verkehrs vorgestellt (vom: „alle Autos sind gelb und praktisch“ bis zu Autos ohne umweltschädliche Emissionen und einem vom öffentlichen Verkehr erschlossenem Raum).

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 Reduzierung des Motorfahrzeugverkehrs. Dies schließt also die Förderung des öffentlichen Verkehrs und ein effektiveres Verkehrsmanagement mit ein. Ein großangelegtes 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 Wohnens bewusst gemacht werden.

Die in den Ergebnislinien fixierten Punkte 4 und 5 sind dabei nicht minder wichtig. Die Auseinandersetzung mit dem emotionalen Verhältnis zum Auto ist daher ebenso unausweichlich, wie die schrittweise Revision des gesellschaftlich durchgesetzten Leitbildes des Autos als Kern der Mobilität. (Der Beitrag basiert auf den Forschungsarbeiten zum Thema „Jugend, Mobilität und Umwelt“, die seit einiger Zeit am Deutschen Jugendinstitut in München realisiert werden. Meiner Kollegin Ulrike Schulz danke ich an dieser Stelle für die Durchsicht des Manuskripts.)

Anmerkungen

(1) Maurer (2000, S. 122) zitiert Daten des US-Departments of Transportation von 1997. Diese belegen, dass Personenkilometer und Gesamtzahl übermittelter Mitteilungen über einen Zeitraum von fast 200 Jahren parallel verlaufend kontinuierlich steigen.

(2) Vgl. Vester 1995, Bickel/Friedrich 1995, Müller/Hennicke 1995, Petersen/Schallaböck 1995, dabei geht es nicht nur um die Gestaltung von Verkehr sondern um verkehrserzeugende Verhaltensmuster.

(3) Vgl. dazu die systematische Behandlung der Stadt/Land-Unterschiede bei Tully 2000.

(4) Früher wurde gearbeitet oder Pause gemacht, ein Blick auf die Arbeitszeit und Pausenkultur zeigt, es gibt keine gemeinsame Pausenzeit mehr, längere Arbeitszeit existiert neben den Opfern der Geschwindigkeit, z. B. Arbeitslosigkeit.

Pausen werden wegrationalisiert, Arbeitstakte werden wieder kürzer, bei den Opelwerken in Eisenach z. B. wurde der Arbeitstakt auf 95 Sekunden reduziert, Time-Mangement macht alle Zeit zu benutzbarer Zeit, nicht zu Freizeit.

(5) Ausgangspunkt des naturnahen Zeitbegriffs ist die Sonne als Zeitgeber, der Rhythmus der Natur (Tag/Nacht, Sommer/Winter). Der Übergang zur mechanischen Zeit ist darin angezeigt, dass Kirchenglocken die Zeit früher nur mit Glockenschlag mitteilten, aber kein Zifferblatt hatten. Die mechanische Zeit erschien als Befreiung von der Natur (18. Jahrhundert: Pendeluhr, 19. Jahrhundert: Taschenuhr).

(6) Methodik, die von der evangelischen Jugendarbeit erarbeitet wurde, um zur Beschäftigung mit einem bestimmten Thema anzuregen. Bezüglich des Themas Zeit soll den Jugendlichen mit dieser Methode (Kreatives Schreiben, Verfassen von Gedichten zu vorher ausgewählten Motiven zum Thema) dabei geholfen werden, eigene Assoziationen, Verbindungen, Wünsche und Gefühle in Hinblick auf das anstehende Thema zu artikulieren und sichtbar zu machen.

Literatur

- Bickel, P./Friedrich, R. (1995): Was kostet uns die Mobilität? Berlin.
- Canzler, W./Knie, A. (1998): Möglichkeitsräume. Grundrisse einer modernen Mobilitäts- und Verkehrspolitik. Wien.
- JIM'98 – Jugend, Information, (Multi-)Media (1998): Basisuntersuchung zum Medienumgang 12-19jähriger in Deutschland, Baden-Baden.
- Jugendwerk der Deutschen Shell (2000, Hrsg.): Jugend 2000. 13. Shell Jugendstudie. Opladen
- Lappe, L./Tully C. J./Wahler, P. (2000): Berufliche Erfahrungen und die Entstehung von Umweltbewußtsein bei Jugendlichen. München.
- Maurer, J. (2000): Mobilität ohne Grenzen? Frankfurt/M.

- Müller, M./Hennicke, P. (1995): Wohlstand durch Vermeiden. Mit der Ökologie aus der Krise. Darmstadt.
- Petersen, R./Schallaböck, K. (1995): Mobilität für morgen. Chancen einer zukunftsfähigen Verkehrspolitik. Berlin, Basel, Boston.
- Preisendörfer, P. (1999): Umwelteinstellung und Umweltverhalten in Deutschland. Empirischer Befund und Analysen auf der Grundlage der Bevölkerungsumfragen „Umweltbewußtsein in Deutschland 1991 bis 1998“. Herausgegeben vom Bundesumweltamt, Opladen.
- Tully, C. J. (1998): Rot, cool und was unter der Haube. München.
- Tully C. J./Schulz, U. (1999): Sozialisation zur Mobilität – Unterwegs-sein als Baustein jugendkulturellen Alltags. In: Tully, C.J. (Hrsg.): Erziehung zur Mobilität. Frankfurt am Main/ New York 1999.

Autor

Dr. Claus J. Tully ist Dipl. Soz./Dipl. Ing. Er arbeitet als wissenschaftlicher Referent am Deutschen Jugendinstitut in München und koordiniert das Institut für Computerliteratur und Technik. Er hat zahlreiche Publikationen zu Berufsausbildung, Jugend, Medien, Technik, Umwelt und Mobilität veröffentlicht.

Schriften zu Mobilität und Jugend aus dem Deutschen Jugendinstitut

1. Lappe, Lothar/ Tully, C. J./Wahler, Peter: Berufliche Erfahrungen und die Entstehung von Umweltbewußtsein bei Jugendlichen. München 2000.
2. Tully, Claus J. (Hrsg.): Erziehung zur Mobilität. Jugendliche in der automobilen Gesellschaft. Frankfurt/M. 1999.
3. Tully, Claus J./Schulz Ulrike: Sozialisation zur Mobilität – Unterwegs-sein als Baustein jugendkulturellen Alltags. In: Tully, Claus J. (Hrsg.): Erziehung zur Mobilität. Jugendliche in der automobilen Gesellschaft. Frankfurt/M. 1999.
4. Tully, Claus J./Schulz Ulrike: Erziehung zur Mobilität. In: DJI-Bulletin Heft 48, Oktober 1999. S. 5.
5. Tully, Claus J./Wahler, Peter: Umweltbewußt und mobil – Wie Jugendliche Verkehr und Umwelt sehen. In: Tully, Claus J. (Hrsg.): Erziehung zur Mobilität. Jugendliche in der automobilen Gesellschaft. Frankfurt/M. 1999.
6. Tully, Claus J.: Inkonsistentes Umwelthandeln Jugendlicher – Anmerkungen zur Mobilitätspraxis Jugendlicher. In: Lange, H. (Hrsg.) Ökologisches Handeln als sozialer Konflikt, Leske und Budrich, Opladen 1999.
7. Tully, C. J.: Mobilität Jugendlicher auf dem Lande und in der Stadt. Angleichung der Lebensstile – differenzierte Mobilitätsbedürfnisse. In: U.MOVE. Mobilitätsstilforschung zur Entwicklung zielgruppenorientierter intermodaler Mobilitätsdienstleistungen für Jugendliche. Schriftenreihe des Instituts für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes NRW. Nr. 150. 1999.
8. Tully, Claus J.: Inkonsistentes Umwelthandeln Jugendlicher – Anmerkungen zur Mobilitätspraxis Jugendlicher. In: Lange, H. (Hrsg.) Ökologisches Handeln als sozialer Konflikt. Opladen 1999.
9. Tully, Claus J.: Modernity, mobility and adolescence – An empirical perspective. In: J. Beckmann (Ed.): Speed. A workshop on space, time and mobility. The Danish Transport Council. Note No. 99-05. 1999. P. 39-36.

10. Tully, C. J. gemeinsam mit Bäumer, D./ Schulz, U./Trapp, Ch.:
„You talk about the way U.MOVE“ – Ergebnisse der Round-Table-
Gespräche. In: U.MOVE. Mobilitätsstilforschung zur Entwicklung
zielgruppenorientierter intermodaler Mobilitätsdienstleistungen für
Jugendliche. Schriftenreihe des Instituts für Landes- und Stadtent-
wicklungsforschung des Landes NRW (ILS). Nr. 150. 1999.
11. Tully, Claus J.: Rot, cool und was unter der Haube. Jugendliche und
ihr Verhältnis zur Umwelt – Eine Jugendstudie. Aktuell im Olzog
Verlag München 1998.
12. Tully, Claus J.: Auto und Umwelt – Was sagen Jugendliche dazu?
DJI-Bulletin Heft 45, S. 3, 10/1998.
13. Tully, C. J./Wahler, P.: Umweltbewußt, aber mobil?
Von den Widersprüchen des Hineinwachsens in die Mobilitäts-
gesellschaft. Untersuchung zur Entwicklung des Umwelt-
bewußtseins während der beruflichen Ausbildung. In: Deutsche
Jugend, 1996, Heft 1, S. 20-27.
14. Tully, C. J./Wahler, P.: Leben und Aufwachsen in der Mobilitäts-
gesellschaft. Ein soziales Muster im Umbruch. In: Österreichische
Zeitschrift für Soziologie 1996, Heft 1, S. 25-58.
15. Tully, C. J./ Wahler P.: Erwachsenwerden in der modernen Risiko-
gesellschaft – Umweltbewußt aber mobil?
In: DJI-Bulletin Heft 35, 1995, S. 2-3.
16. Tully, C. J./Wahler, P.: Berufliche Erfahrungen und die Entwicklung
von Umweltbewußtsein bei Jugendlichen. In: Eulefeld, G./Jaritz, K.:
Umwelterziehung/Umweltbildung in Forschung, Lehre, Studium.
Kiel 1995, S. 250-256.



Quelle: Koordinierungsstelle des
BLK-Programms „21“ (Hrsg.):
21 – Das Leben gestalten lernen,
Nr. 0/2000, September 2000,
Mobilität und Stillstand,
Ökom-Verlag, www.oekom.de

Bezug (8 Euro):
pan adress
Sammelweisstr. 8
82152 Planegg
0 89 / 85 70 91 45
e-mail: oekom@pan-adress.de