



Matthias Gastel
Mitglied des Deutschen Bundestages

Information für die Presse in der Region Stuttgart

Zweirad-Führerscheinbesitz bei jungen Menschen in der Region Stuttgart rückläufig

Filderstadt, 01.12.2015

Matthias Gastel, MdB

Aicher Straße 2
70794 Filderstadt-Bernhausen
Telefon: +49 711-99726140
Fax: +49 711-99726141
matthias.gastel.ma04@bundestag.de

Berliner Büro:

Platz der Republik 1
11011 Berlin
Büro: Jakob-Kaiser-Haus
Raum: 1.651
Telefon: +49 30 227-74150
Fax: +49 30 227-70150
matthias.gastel@bundestag.de

Mitglied des Deutschen Bundestages

Der Trend ist deutlich zu erkennen: Jugendliche und junge Erwachsene besitzen immer seltener einen Führerschein für ein Zweirad. Der Bundestagsabgeordnete Matthias Gastel untersuchte für den Zeitraum von 2004 bis 2013 den Führerscheinbesitz für Zweiräder der 16- bis 21-Jährigen. Hier konzentrierte er sich auf seinen Wahlkreis Nürtingen (bzw. den Landkreis Esslingen) und die Region Stuttgart. Das Ergebnis ist deutlich, wie die Grafiken zeigen.

Daten und Berechnung

Um den Anteil der Zweirad-Führerscheinbesitzer der 16- bis 21-Jährigen zu berechnen, wurden Daten des Kraftfahrtbundesamtes (Führerscheine der Klassen AM, A, A1, A2) und des Statistischen Landesamtes Baden-Württemberg (Bevölkerung nach Alter) verwendet. Da die Daten des Statistischen Landesamtes bis 2013 reichen, endet der Untersuchungszeitraum mit diesem Jahr.

Aus den beiden Variablen „Führerscheine in U21“ (in dieser Variablen sind die 21-Jährigen mitbegriffen) und „Bevölkerung nach Altersjahren“ wurde für die Alterskohorte der 16- bis 21-Jährigen der Anteil der Zweirad-Führerscheinbesitzer berechnet.

Die folgenden Grafiken zeigen also die Entwicklung des Anteils der Zweirad-Führerscheinbesitzer für die 16- bis 21-Jährigen von 2004 bis 2013.



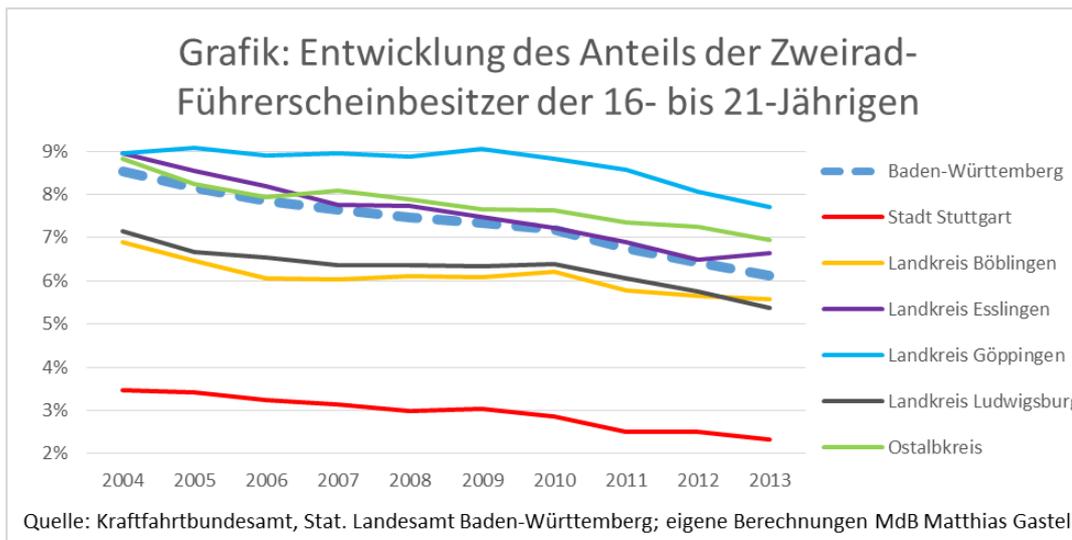
Auswertung

Baden-Württemberg

Die folgende Grafik zeigt die Entwicklung des Anteils der Zweirad-Führerscheinbesitzer unter den 16- bis 21-Jährigen in Baden-Württemberg, der Stadt Stuttgart und den Landkreisen Böblingen, Esslingen, Göppingen, Ludwigsburg und im Ostalbkreis.

In Baden-Württemberg besaßen im Jahr 2004 8,5 % der jungen Menschen einen Zweirad-Führerschein. Bis 2013 ging der Zweirad-Führerscheinbesitz dieser Kohorte auf 6,1 % zurück, was einem Rückgang von mehr als einem Viertel entspricht.

Die Grafik zeigt deutlich, dass in allen untersuchten Regionen ein Rückgang der Zweirad-Führerscheinbesitzer unter den 16- bis 21-Jährigen von 2004 bis 2013 zu sehen ist. Die meisten Landkreise verzeichnen einen kurzen, zeitlich begrenzten Aufwärtstrend, der aber über die lange Zeitspanne von 2004 bis 2013 verschwindet. Diese Trends sind also nur von kurzfristiger Dauer und verändern den generellen Abwärtstrend nicht.

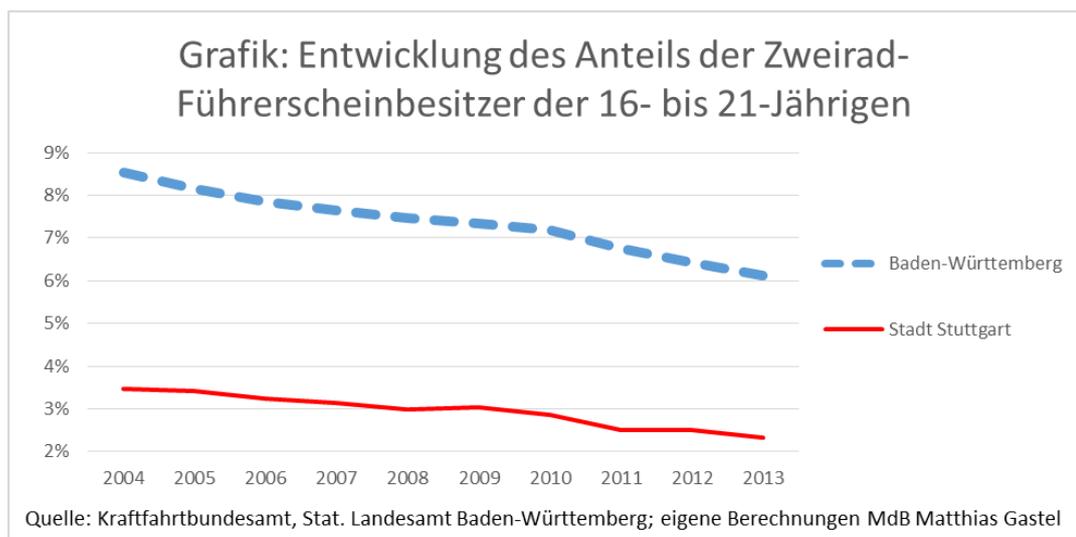


Die genauere Betrachtung der einzelnen Landkreise und der Landeshauptstadt Stuttgart erfolgt in den nachfolgenden Abschnitten.



Landeshauptstadt Stuttgart

Die Landeshauptstadt Stuttgart hatte im Vergleich zum landesweiten Durchschnitt und den untersuchten Landkreisen den niedrigsten Anteil der Zweirad-Führerscheinbesitzer. Der Anteil lag 2004 bei 3,5 % der 16- bis 21-Jährigen Stuttgarter und fiel bis zum Jahr 2013 auf 2,3 %. Der Anteil junger Menschen, die einen Zweirad-Führerschein besitzen, ist in diesem Zeitraum also um ein Drittel zurückgegangen.

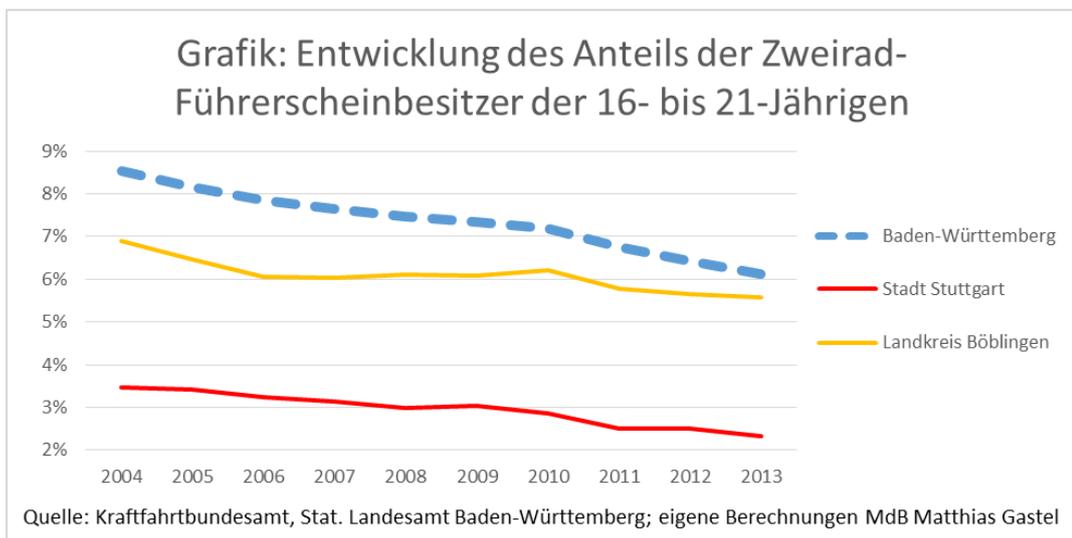




Landkreis Böblingen

In folgender Grafik ist die Entwicklung des Anteils der Zweirad-Führerscheinbesitzer (Kohorte der 16- bis 21- Jährigen) für den Landkreis Böblingen zu sehen. Zum besseren Vergleich sind auch jeweils die Trendlinien für Baden-Württemberg und Stuttgart abgebildet.

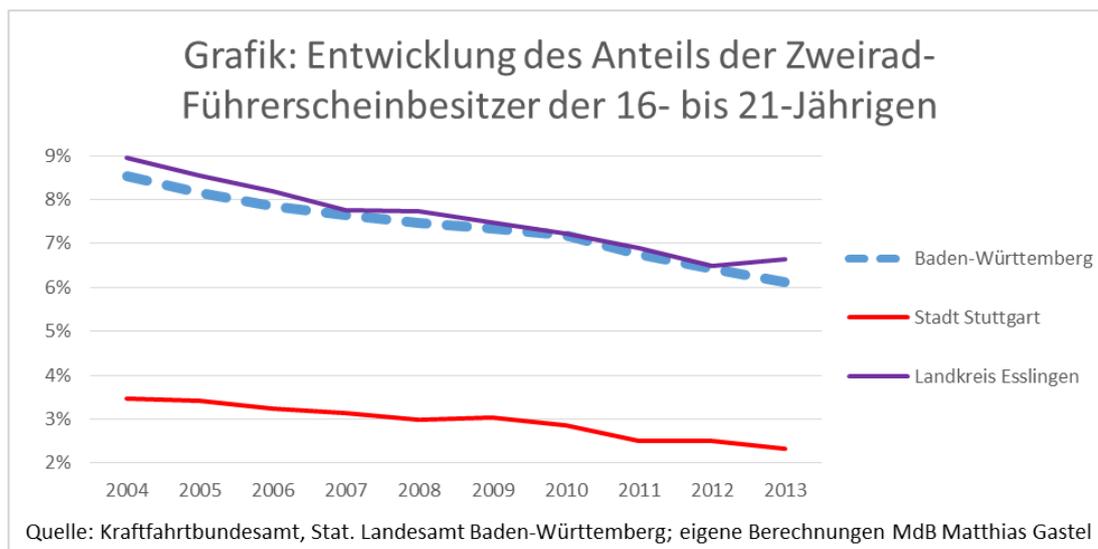
Im Landkreis Böblingen fiel der Anteil der jungen Führerscheinbesitzer vom Jahr 2004 bis 2013 um einen Prozentpunkt. Im Jahr 2003 hatten 6,9 % einen Zweirad-Führerschein, während es 2013 nur noch 5,6 % waren. Damit fiel der Anteil der Führerscheine im Zweiradbereich bei den 16- bis 21-Jährigen um circa ein Fünftel. Auffallend ist, dass im Landkreis Böblingen weniger junge Menschen einen Zweirad-Führerschein besaßen als in den meisten anderen Landkreisen.





Landkreis Esslingen

Die Entwicklung im Landkreis Esslingen liegt im landesweiten Trend. Im Jahr 2004 besaßen noch 9 % der 16- bis 21-Jährigen einen Führerschein für ein Zweirad. Im Jahr 2013 waren es nur noch 6,6 %. Der Anteil der Zweirad-Führerscheinbesitzer der jungen Menschen im Landkreis Esslingen fiel also um mehr als ein Viertel.

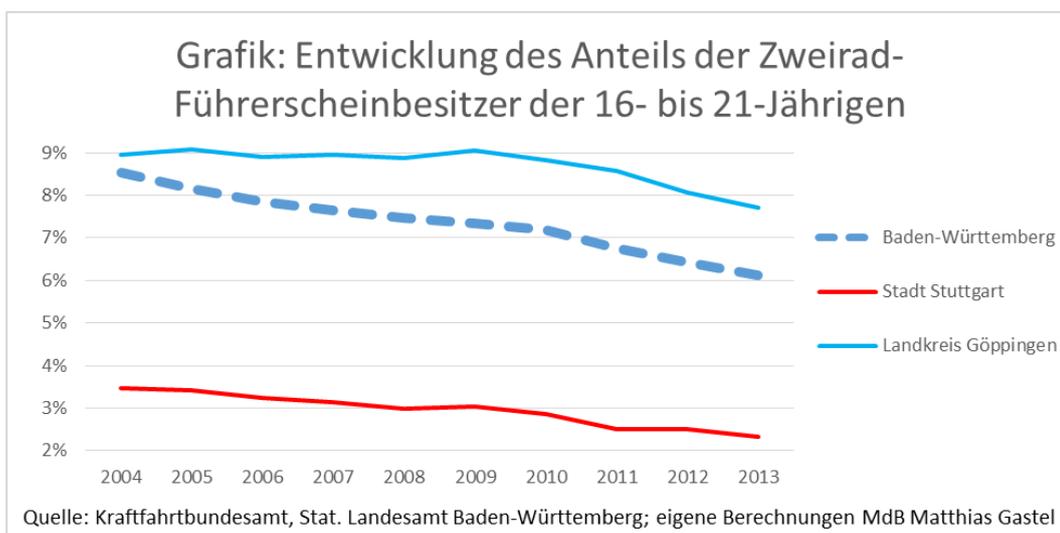




Landkreis Göppingen

Im Landkreis Göppingen ist ein Abfall von 8,9 % im Jahr 2004 auf 7,7 % im Jahr 2013 in Bezug auf den Anteil der Zweirad-Führerscheinbesitzer zu sehen. Hier ist ein Rückgang von mehr als einem Zehntel unter den 16- bis 21-Jährigen Führerscheinbesitzern für Zweiräder zu verzeichnen.

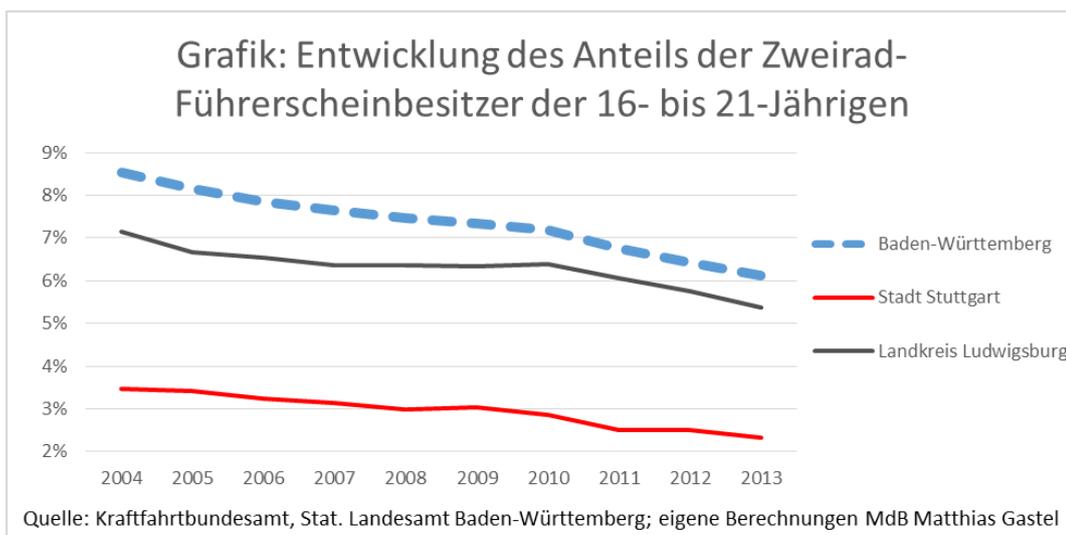
Auffällig ist, dass es im Landkreis Göppingen im baden-württembergischen Vergleich verhältnismäßig viele junge Menschen gibt, die einen Führerschein für ein Zweirad haben. Hier zeigt sich vermutlich, dass es im ländlichen Raum schwieriger ist, ohne eigenes motorisiertes Gefährt mobil zu bleiben, als in städtisch geprägten Räumen.





Landkreis Ludwigsburg

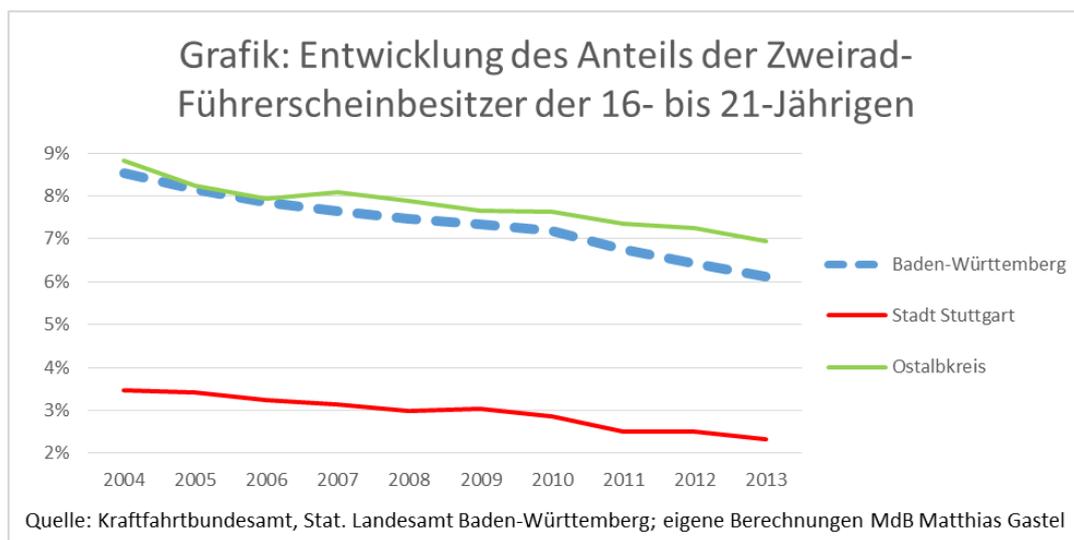
Im Landkreis Ludwigsburg fiel der Anteil der Führerscheinbesitzer für Zweiräder in der Kohorte der 16- bis 21-Jährigen von 7,1 % (2004) auf 5,4 % (2013). Das ist ein Rückgang von fast einem Viertel. Ludwigsburg hatte über den gesamten Untersuchungszeitraum einen überdurchschnittlich niedrigen Anteil an Zweirad-Führerscheinbesitzern bei den jungen Menschen.





Ostalbkreis

Im Ostalbkreis fiel der Anteil der jungen Führerscheinbesitzer für Zweiräder um zwei Prozentpunkte von 8,8 % im Jahr 2004 auf 6,9 % im Jahr 2013. 2013 besaßen also unter den 16- bis 21- Jährigen rund ein Fünftel weniger einen Führerschein für ein Zweirad. Im Ostalbkreis besaßen überdurchschnittlich viele junge Leute einen Zweirad-Führerschein, was vermutlich auf die ländliche Lage des Landkreises zurückzuführen ist.





Fazit

Die untersuchten Landkreise zeigen alle einen Abwärtstrend beim Besitz eines Zweirad-Führerscheins unter den 16- bis 21-Jährigen auf. Diese Entwicklung erfolgt ganz abgesehen davon, ob es in dem jeweiligen Landkreis über- oder unterdurchschnittlich viele Zweirad-Führerscheinbesitzer gab und ob es sich um eher städtisch oder eher ländlich strukturierte Regionen handelt.

Die Gründe dafür, dass der Anteil junger Menschen mit einem Führerschein für ein Kraftrad sinkt, dürften auf mehrere Ursachen zurück zu führen sein. Einige dieser Gründe können sein:

- Der Trend zu höheren Schulabschlüssen und der spätere Einstieg in Ausbildung und Beruf begrenzt zunehmend das finanzielle Budget der jungen Menschen. Hinzu kommt, dass das knappe Geld lieber für andere Dinge wie Urlaub oder Smartphone ausgegeben wird.
- Die emotionale Bedeutung eines eigenen Fahrzeuges mit Verbrennungsmotor sinkt.
- Der PKW-Führerschein (im Rahmen des begleiteten Fahrens) kann heute bereits mit 17 Jahren erworben werden.
- Der öffentliche Personennahverkehr wurde mancherorts ausgebaut und ermöglicht dort Mobilität mit geringerer Abhängigkeit von einem eigenen motorisierten Fahrzeug.
- Mobilität wird heutzutage von jungen Menschen pragmatischer organisiert, wobei zunehmend verschiedene Verkehrsmittel miteinander kombiniert werden (beispielsweise Fahrrad und Bahn).

Politische Schlussfolgerungen

Mobilität ist heute genauso wichtig, eher noch wichtiger ist als in früheren Jahren. Zugleich dürfen aber weniger junge Menschen ein Moped, Mofa, Motorrad oder auch ein Auto (auch der Anteil der bis 21-Jährigen, die einen Autoführerschein besitzen, sinkt) steuern. Um die Mobilität der jüngeren Generation bei Veränderung des Mobilitätsverhaltens zu sichern, wird eine andere Verkehrspolitik benötigt.

Eine die Mobilität sichernde Politik muss auf

- den weiteren Ausbau der öffentlichen Verkehrsmittel,
- den stärkeren Einsatz für mehr Verlässlichkeit im (S-)Bahnverkehr und gesicherte Umsteigemöglichkeiten zwischen Bahn und Bus,
- den Ausbau der Fahrgastinformationssysteme (bspw. Anzeigetafeln und verlässliche Bahnsteigdurchsagen) an den Haltestellen sowie
- attraktivere Radwegeverbindungen und sichere Fahrradabstellanlagen an zentralen Orten wie Haltestellen des öffentlichen Nahverkehrs und an Bahnhöfen

setzen.