



Junge Menschen verzichten immer häufiger auf den Führerschein

Der langfristige Trend ist deutlich zu erkennen: Jugendliche und junge Erwachsene machen immer seltener einen Führerschein für das Auto. Der Bundestagsabgeordnete Matthias Gastel (Grüne) untersuchte für den Zeitraum von 2001 bis 2015 die Führerscheinerteilungen an die 17- bis 21-Jährigen. Hier konzentrierte er sich auf das Land Baden-Württemberg, die Stadt- und Landkreise der Region Stuttgart sowie den Ostalbkreis und den Landkreis Heidenheim. Das Ergebnis ist deutlich, wie die nachfolgend dargestellten Grafiken zeigen.

Daten und Berechnung

Um den Anteil der Führerscheinerteilungen bei den 17- bis 21-Jährigen zu berechnen wurden Daten des Kraftfahrtbundesamtes (Führerscheinerteilungen für die Klassen B und BE) und des Statistischen Landesamtes Baden-Württemberg (Bevölkerung nach Alter) verwendet.

Die Daten des Kraftfahrtbundesamtes wurden mittels einer Kleine Anfrage der grünen Bundestagsfraktion erfragt. Die Kleine Anfrage inklusive der Antworten ist hier zu finden: <http://dip21.bundestag.de/dip21/btd/18/083/1808302.pdf>.

Die Daten des Kraftfahrtbundesamtes reichen von 1999 bis 2015. Der Beobachtungszeitraum wurde allerdings auf die Jahre ab 2001 beschränkt, da eine Neufassung der Fahrerlaubnisverordnung (FeV) eingeführt wurde (bis in das Jahr 1999 war es möglich, den Führerschein für die Klasse BE ohne gesonderte Anhängerprüfung zu erlangen). Deshalb beginnt der Untersuchungszeitraum im Jahr 2001, um eine größtmögliche Vergleichbarkeit herzustellen und die durch die Neufassung der FeV entstandenen Schwankungen auszublenden.

Aus den beiden Variablen „Führerscheine in U21“ (in dieser Variablen sind die 21-Jährigen inbegriffen) und „Bevölkerung nach Altersjahren“ wurde der prozentuale Anteil der Führerscheinerteilungen berechnet. Da es seit dem Jahr 2008 „begleitetes Fahren ab 17 Jahren“ gibt, werden ab dem Jahr 2008 auch 17-Jährige in die Kohorte mit einberechnet. Bis einschließlich 2007 wurden hier nur die 18- bis 21-Jährigen mit einberechnet. Die folgenden Grafiken zeigen also die Entwicklung des Anteils der PKW-Führerscheinnehmer (Klasse B und BE) für die 17- bis 21-Jährigen für die einzelnen Jahre von 2001 bis 2015.



Auswertung

Baden-Württemberg

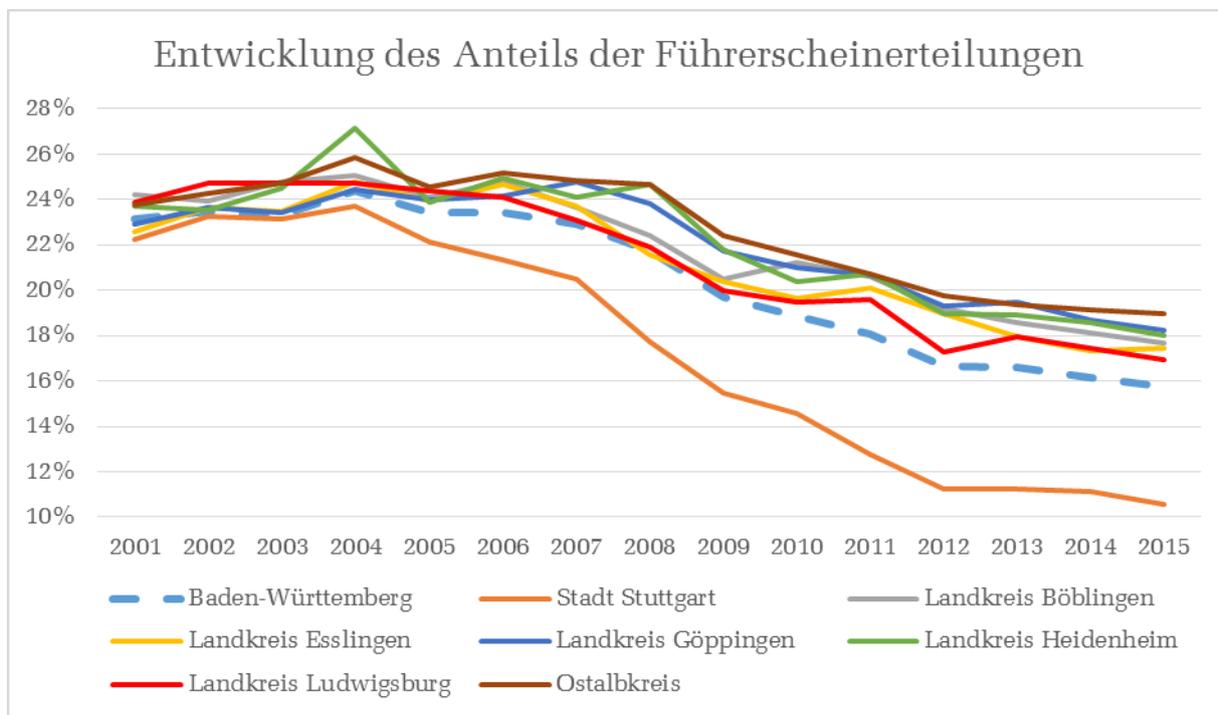
In Baden-Württemberg lebten im Jahr 2001 488.443 Personen im Alter von 18 bis 21 Jahren, von denen im besagten Jahr 112.957 Personen einen Führerschein erteilt bekommen haben. Im Jahr 2015 haben also 23,1 Prozent der jungen Menschen in Baden-Württemberg einen Führerschein gemacht. Bis zum Jahr 2015 sinkt dieser Wert auf 15,8 Prozent, da auf 633.960 Personen im Alter von 17 bis 21 Jahren nur noch 100.001 Führerscheinerteilungen pro Jahr kommen.

Baden-Württemberg	Jahr 2001	Jahr 2015
Bevölkerung 18-21-Jährige (2001) bzw. 17-21-Jährige (2015)	488.443	633.960
Führerscheinerteilung 18-21-Jährige (2001) bzw. 17-21-Jährige (2015)	112.957	100.009
Anteil in % (FS-Erteilung/Bev_u21)	23,1%	15,8%
Anteil junger Menschen mit Führerscheinwerb im Jahr 2001 bzw. 2015	-31,79%	

Die folgende Grafik zeigt die Entwicklung des Anteils der Führerscheinwerber (Klasse B und BE) unter den 17- bis 21-Jährigen (im Folgenden wird von „jungen Menschen“ gesprochen) in Baden-Württemberg, der Stadt Stuttgart und den Landkreisen Böblingen, Esslingen, Heidenheim, Göppingen, Ludwigsburg und im Ostalbkreis in den jeweiligen Jahren.

In Baden-Württemberg erwarben im Jahr 2001 23,1 Prozent der jungen Menschen einen Auto-Führerschein. Bis 2015 ging der Führerscheinwerb bei dieser Kohorte auf 15,8 Prozent zurück, was einem Rückgang von über 30 Prozent entspricht.

Die Grafik zeigt deutlich, dass in allen untersuchten Regionen ein Rückgang der PKW-Führerscheinerteilung unter den 17- bis 21-Jährigen von 2001 bis 2015 zu sehen ist. Die meisten Landkreise verzeichnen einen kurzen, zeitlich begrenzten Aufwärtstrend (Höhepunkt im Jahr 2004), der aber über die lange Zeitspanne von 2001 bis 2015 verschwindet. Diese Trends sind also nur von kurzfristiger Dauer und verändern den generellen Abwärtstrend nicht.



Lesebeispiel und wichtiger Hinweis:

Von allen jungen Menschen in Baden-Württemberg, die im Jahr 2001 zwischen 17 und 21 Jahre alt waren, erwarben 23,1 Prozent im Jahr 2001 den Autoführerschein (manche von ihnen haben den Führerschein bereits vorher erworben, andere erwerben ihn später oder nie). Achtung: In allen Grafiken ist der Führerscheinerwerb im jeweiligen Jahr, nicht der Führerscheinbesitz dargestellt! Die Anteile der Führerscheinbesitzenden sind selbstverständlich höher, da ein 19-Jähriger, der im Jahr 2001 den Führerschein erworben hat, ihn meist auch im Jahr 2002 und 2003 besitzt, aber in diesen Jahren nicht erneut als Erwerber aufgeführt ist. Die genauere Betrachtung der einzelnen Landkreise und der Landeshauptstadt Stuttgart erfolgt in den nachfolgenden Abschnitten.

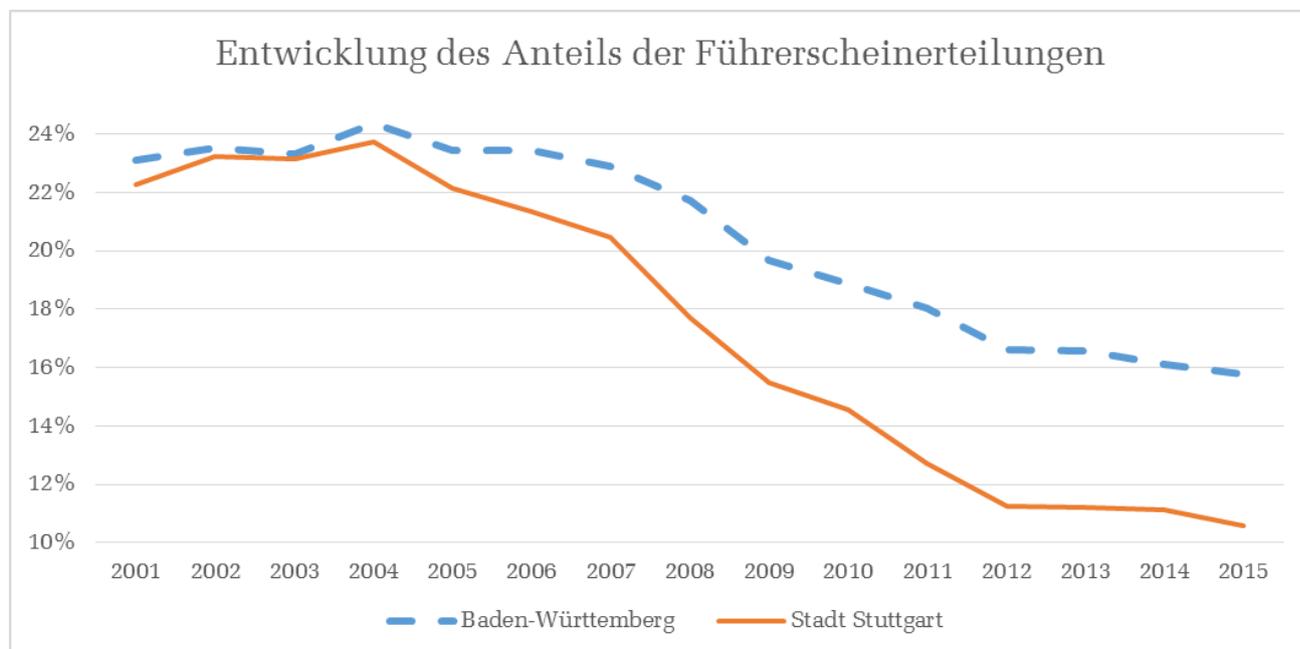


Landeshauptstadt Stuttgart

In der Landeshauptstadt Stuttgart lebten im Jahr 2001 24.621 Personen im Alter von 18 bis 21 Jahren, von denen im besagten Jahr 5.478 Personen einen Führerschein erteilt bekommen haben. Im Jahr 2001 haben also 22,2 Prozent der jungen Menschen in Stuttgart einen Führerschein gemacht. Bis zum Jahr 2015 sinkt dieser Wert auf 10,6 Prozent, da auf 32.057 Personen im Alter von 17 bis 21 Jahren nur noch 3.389 Führerscheinerteilungen pro Jahr kommen.

Stadt Stuttgart	Jahr 2001	Jahr 2015
Bevölkerung 18-21-Jährige (2001) bzw. 17-21-Jährige (2015)	24.621	32.057
Führerscheinerteilung 18-21-Jährige (2001) bzw. 17-21-Jährige (2015)	5.478	3.389
Anteil in % (FS-Erteilung/Bev u21)	22,2%	10,6%
Anteil junger Menschen mit Führerscheinwerb im Jahr 2001 bzw. 2015	-52,48%	

Stuttgart hält im Vergleich zum landesweiten Durchschnitt und den untersuchten Landkreisen den niedrigsten Anteil der Führerscheinerteilungen. Der Anteil lag 2001 bei 22,2 Prozent der jungen Stuttgarter und fiel bis zum Jahr 2015 auf 10,6 Prozent. Der Anteil junger Menschen, die einen Führerschein erworben haben, ist in diesem Zeitraum also um über die Hälfte gesunken. Damit weist die Landeshauptstadt den stärksten Rückgang bei der Entwicklung der Pkw-Führerscheine auf. Vermutlich spielt hier das dichte ÖPNV-Netz in Stuttgart eine wichtige Rolle. Besonders interessant ist, dass Stuttgart sich bis zum Jahr 2004 ungefähr auf dem landesweiten Niveau befand und seither aber einen rapiden Rückgang der Führerscheinerteilungen in der untersuchten Alterskohorte aufzuweisen hat.



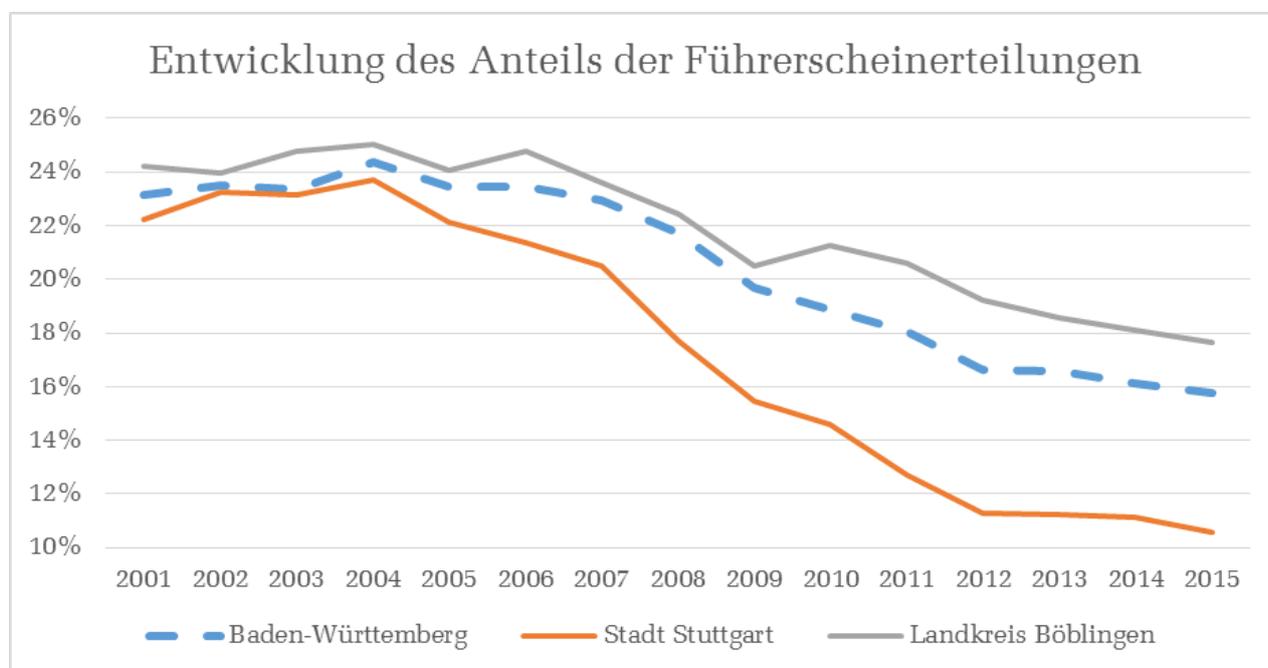


Landkreis Böblingen

Im Landkreis Böblingen lebten im Jahr 2001 16.510 Personen im Alter von 18 bis 21 Jahren, von denen im besagten Jahr 4.001 Personen einen Führerschein erteilt bekommen haben. Im Jahr 2001 haben also 24,2 Prozent der jungen Menschen im Landkreis Böblingen einen Führerschein gemacht. Bis zum Jahr 2015 sinkt dieser Wert auf 17,7 Prozent, da auf 20.905 Personen im Alter von 17 bis 21 Jahren nur noch 3.692 Führerscheinerteilungen pro Jahr kommen.

Landkreis Böblingen	Jahr 2001	Jahr 2015
Bevölkerung 18-21-Jährige (2001) bzw. 17-21-Jährige (2015)	16.510	20.905
Führerscheinerteilung 18-21-Jährige (2001) bzw. 17-21-Jährige (2015)	4.001	3.692
Anteil in % (FS-Erteilung/Bev_u21)	24,2%	17,7%
Anteil junger Menschen mit Führerscheinwerb im Jahr 2001 bzw. 2015	-27,12%	

In folgender Grafik ist die Entwicklung des Anteils der jungen Führerscheinnehmer im Landkreis Böblingen zu sehen. Zum besseren Vergleich sind auch jeweils die Trendlinien für Baden-Württemberg und die Landeshauptstadt Stuttgart abgebildet. Im Landkreis Böblingen fiel der Anteil der jungen PKW-Führerscheinnehmer vom Jahr 2001 bis 2015 um 6,6 Prozentpunkte. Im Jahr 2001 machten 24,2 Prozent einen Auto-Führerschein, während es 2015 nur noch 17,7 Prozent waren. Damit fiel der Anteil der Führerscheinnehmer bei den jungen Menschen um mehr als ein Viertel.



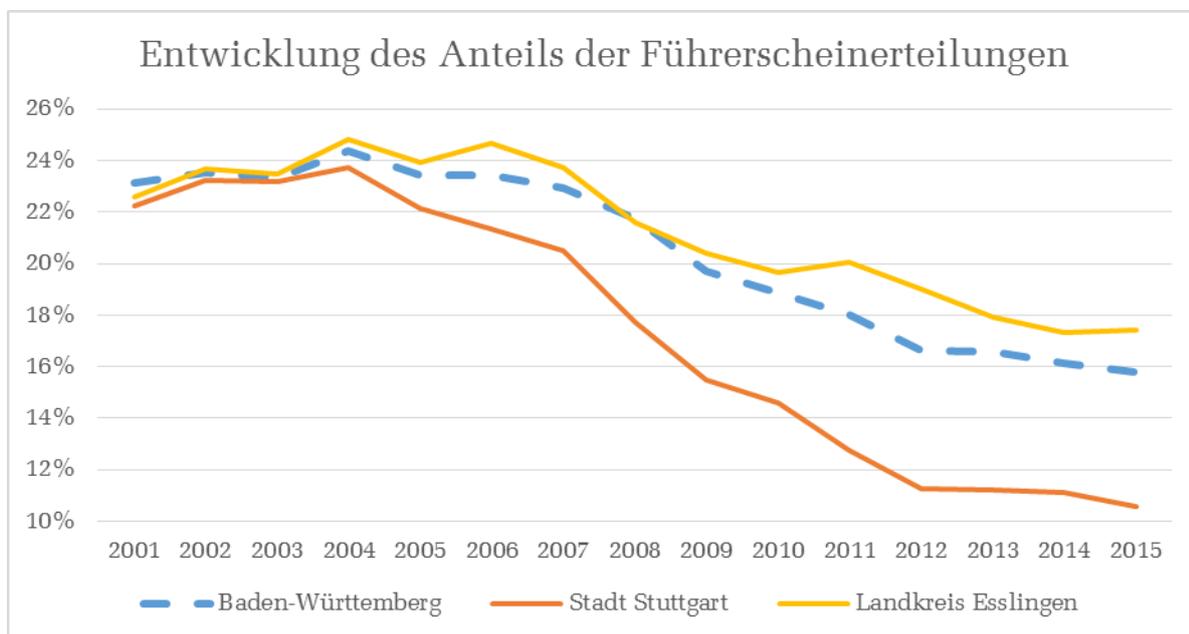


Landkreis Esslingen

Im Landkreis Esslingen lebten im Jahr 2001 21.710 Personen im Alter von 18 bis 21 Jahren, von denen im besagten Jahr 4.903 Personen einen Führerschein erteilt bekommen haben. Im Jahr 2001 haben also 22,6 Prozent der jungen Menschen im Landkreis Esslingen einen Führerschein gemacht. Bis zum Jahr 2015 sinkt dieser Wert auf 17,4 Prozent, da auf 29.462 Personen im Alter von 17 bis 21 Jahren nur 5.133 Führerscheinerteilungen pro Jahr kommen.

Landkreis Esslingen	Jahr 2001	Jahr 2015
Bevölkerung 18-21-Jährige (2001) bzw. 17-21-Jährige (2015)	21.710	29.462
Führerscheinerteilung 18-21-Jährige (2001) bzw. 17-21-Jährige (2015)	4.903	5.138
Anteil in % (FS-Erteilung/Bev_u21)	22,6%	17,4%
Anteil junger Menschen mit Führerscheinenerwerb im Jahr 2001 bzw. 2015	-22,78%	

Im Jahr 2001 erwarben noch 22,6 Prozent der jungen Menschen einen Führerschein für die Klassen B und BE. Im Jahr 2015 waren es nur noch 17,4 Prozent. Der Anteil der Führerscheinerteilungen an junge Menschen im Landkreis Esslingen fiel also um knapp ein Viertel.



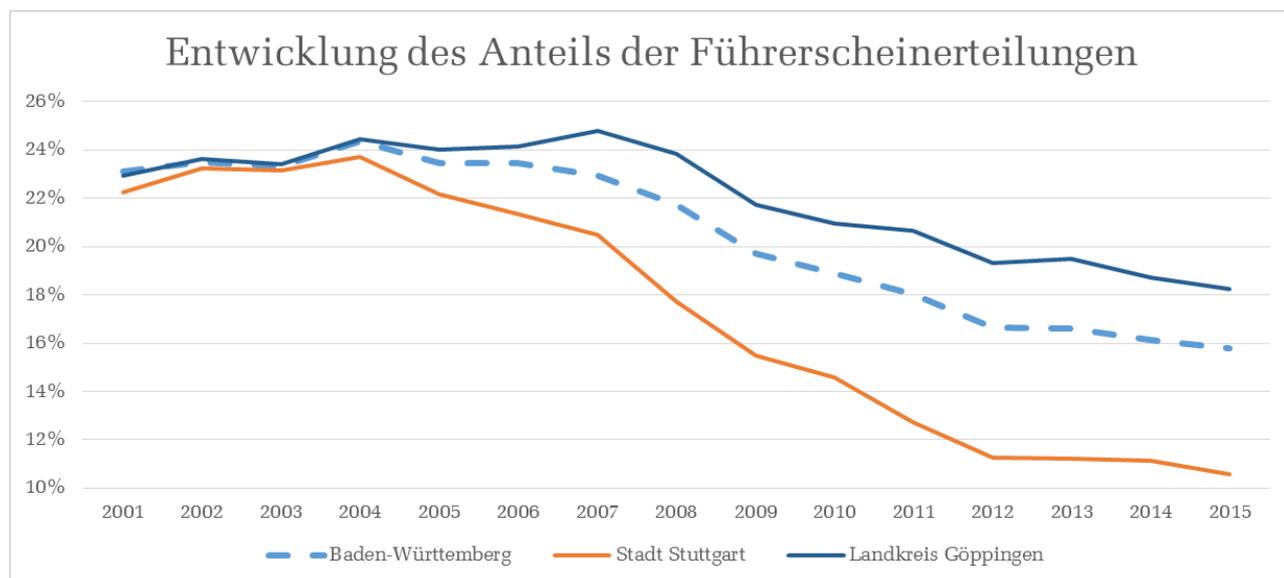


Landkreis Göppingen

Im Landkreis Göppingen lebten im Jahr 2001 12.002 Personen im Alter von 18 bis 21 Jahren, von denen im besagten Jahr 2.757 Personen einen Führerschein erteilt bekommen haben. Im Jahr 2001 haben also 22,9 Prozent der jungen Menschen im Landkreis Göppingen einen Führerschein gemacht. Bis zum Jahr 2015 sinkt dieser Wert auf 18,2 Prozent, da auf 14.274 Personen im Alter von 17 bis 21 Jahren nur 2.601 Führerscheinerteilungen pro Jahr kommen.

Landkreis Göppingen	Jahr 2001	Jahr 2015
Bevölkerung 18-21-Jährige (2001) bzw. 17-21-Jährige (2015)	12.022	14.274
Führerscheinerteilung 18-21-Jährige (2001) bzw. 17-21-Jährige (2015)	2.757	2.601
Anteil in % (FS-Erteilung/Bev_u21)	22,9%	18,2%
Anteil junger Menschen mit Führerscheinwerb im Jahr 2001 bzw. 2015	-20,54%	

Im Landkreis Göppingen ist ein Rückgang von 22,9 Prozent im Jahr 2001 auf 18,2 Prozent im Jahr 2015 in Bezug auf den Anteil der PKW-Führerscheinerteilungen zu sehen. Hier ist ein Rückgang von über einem Fünftel unter den jungen Führerscheinern zu verzeichnen.



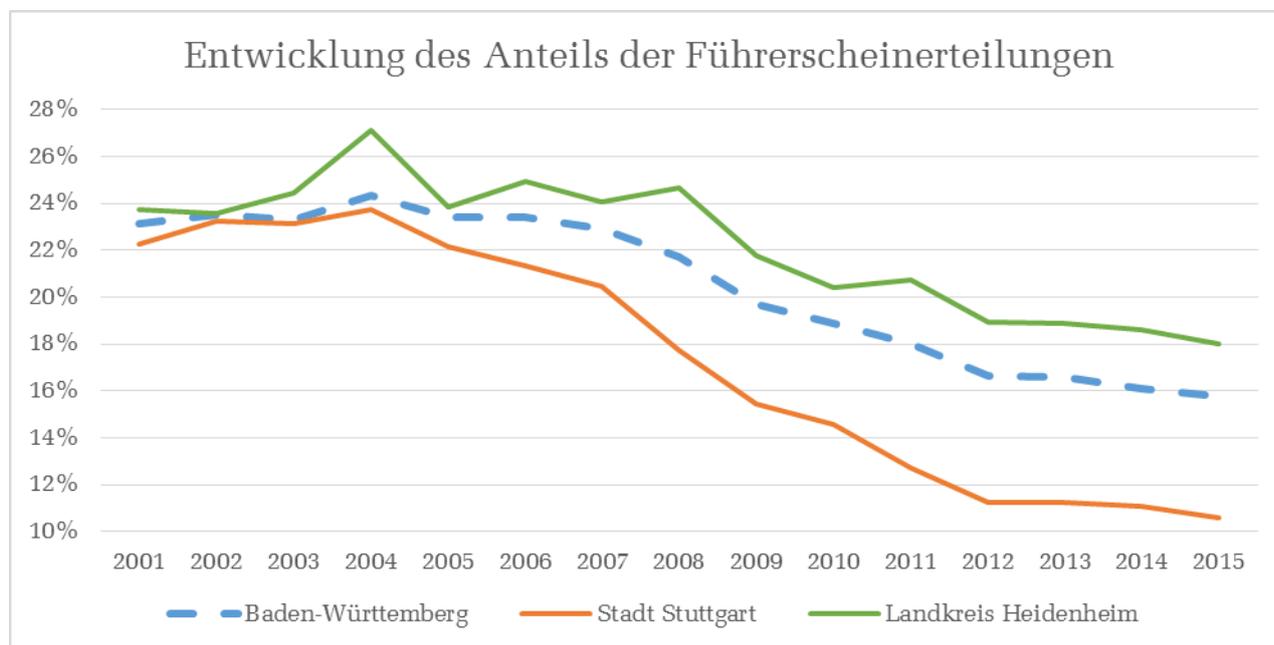


Landkreis Heidenheim

Im Landkreis Heidenheim lebten im Jahr 2001 6.544 Personen im Alter von 18 bis 21 Jahren, von denen im besagten Jahr 1.553 Personen einen Führerschein erteilt bekommen haben. Im Jahr 2001 haben also 23,7 Prozent der jungen Menschen im Landkreis Heidenheim einen Führerschein gemacht. Bis zum Jahr 2015 sinkt dieser Wert auf 18 Prozent, da auf 7.551 Personen im Alter von 17 bis 21 Jahren nur 1.360 Führerscheinerteilungen pro Jahr kommen.

Landkreis Heidenheim	Jahr 2001	Jahr 2015
Bevölkerung 18-21-Jährige (2001) bzw. 17-21-Jährige (2015)	6.544	7.551
Führerscheinerteilung 18-21-Jährige (2001) bzw. 17-21 Jährige (2015)	1.553	1.360
Anteil in % (FS-Erteilung/Bev_u21)	23,7%	18,0%
Anteil junger Menschen mit Führerscheinenerwerb im Jahr 2001 bzw. 2015	-24,11%	

Den Landkreis Heidenheim haben wir erstmals in diese Untersuchung aufgenommen. Hier ging der Anteil an Führerscheinerteilungen bei den Klassen B und BE im Untersuchungszeitraum um knapp ein Viertel zurück. Im Jahr 2001 erhielten noch 23,7 Prozent der jungen Menschen einen Führerschein. Im Jahr 2015 waren es nur noch 18 Prozent. Für einen stark ländlich geprägten Landkreis fällt der Rückgang um ein Viertel deutlich aus.



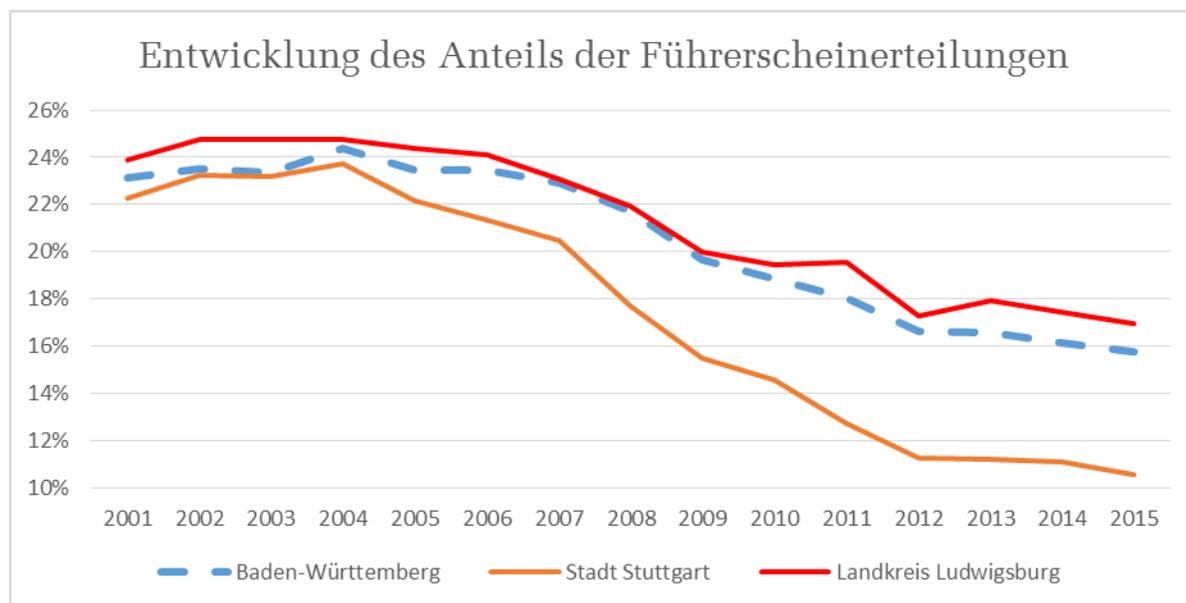


Landkreis Ludwigsburg

Im Landkreis Ludwigsburg lebten im Jahr 2001 21.950 Personen im Alter von 18 bis 21 Jahren, von denen im besagten Jahr 5.244 Personen einen Führerschein erteilt bekommen haben. Im Jahr 2001 haben also 23,9 Prozent der jungen Menschen im Landkreis Ludwigsburg einen Führerschein gemacht. Bis zum Jahr 2015 sinkt dieser Wert auf 17 Prozent, da auf 28.703 Personen im Alter von 17 bis 21 Jahren nur 4.869 Führerscheinerteilungen pro Jahr kommen.

Landkreis Ludwigsburg	Jahr 2001	Jahr 2015
Bevölkerung 18-21-Jährige (2001) bzw. 17-21-Jährige (2015)	21.950	28.703
Führerscheinerteilung 18-21-Jährige (2001) bzw. 17-21-Jährige (2015)	5.244	4.869
Anteil in % (FS-Erteilung/Bev_u21)	23,9%	17,0%
Anteil junger Menschen mit Führerscheinenerwerb im Jahr 2001 bzw. 2015		-29,00%

Im Landkreis Ludwigsburg fiel der Anteil der Führerscheinerteilungen unter den jungen Menschen von 23,9 (2001) auf 17 Prozent (2015). Das ist ein Rückgang von mehr als einem Viertel. Damit fällt der Rückgang im Landkreis Ludwigsburg etwas schwächer aus als in der landesweiten Betrachtung.



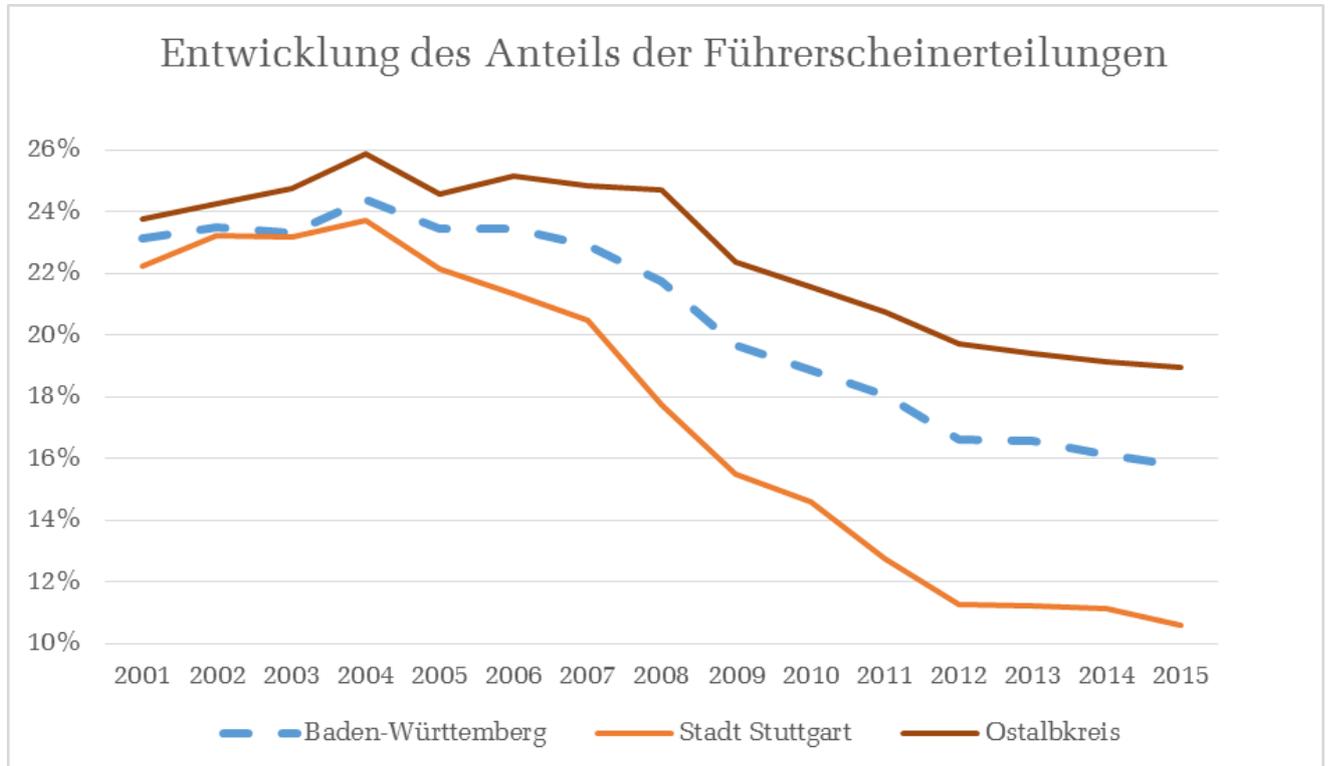


Ostalbkreis

Im Landkreis Ostalbkreis lebten im Jahr 2001 15.483 Personen im Alter von 18 bis 21 Jahren, von denen im besagten Jahr 3.679 Personen einen Führerschein erteilt bekommen haben. Im Jahr 2001 haben also 23,8 Prozent der jungen Menschen im Ostalbkreis einen Führerschein gemacht. Bis zum Jahr 2015 sinkt dieser Wert auf 18,9 Prozent, da auf 19.110 Personen im Alter von 17 bis 21 Jahren nur 3.620 Führerscheinerteilungen pro Jahr kommen.

Landkreis Ostalbkreis	Jahr 2001	Jahr 2015
Bevölkerung 18-21-Jährige (2001) bzw. 17-21-Jährige (2015)	15.483	19.110
Führerscheinerteilung 18-21-Jährige (2001) bzw. 17-21-Jährige (2015)	3.679	3.620
Anteil in % (FS-Erteilung/Bev_u21)	23,8%	18,9%
Anteil junger Menschen mit Führerscheinenerwerb im Jahr 2001 bzw. 2015	-20,28%	

Im Ostalbkreis fiel der Anteil der jungen Führerscheinenerwerber um 4,8 Prozentpunkte von 23,8 Prozent im Jahr 2001 auf 18,9 Prozent im Jahr 2015. Im Ostalbkreis erwarben überdurchschnittlich viele junge Leute einen PKW-Führerschein, was vermutlich auf die ländliche Lage des Landkreises zurückzuführen ist. Und doch liegt der Rückgang im Betrachtungszeitraum bei 20 Prozent.





Fazit

Alle untersuchten Landkreise zeigen einen andauernden Abwärtstrend bei der Erteilung von PKW-Führerscheinen an die 17- bis 21-Jährigen auf. Diese Entwicklung erfolgt weitgehend unabhängig davon, ob es in dem jeweiligen Landkreis über- oder unterdurchschnittlich viele Führerscheinerwerber (Klasse B und BE) gab und ob es sich um eher städtisch oder eher ländlich strukturierte Regionen handelt.

Die Tatsache, dass immer mehr junge Menschen darauf verzichten, einen Führerschein zu erwerben, macht grundlegende gesellschaftliche Veränderungen deutlich: Die emotionale Bedeutung des Autos sinkt. Mit der jungen Generation setzt ein gesellschaftliches Umdenken ein, in dem das Auto an Stellenwert verliert. Das Auto wird rationaler als früher als **ein**, aber nicht mehr zwangsläufig als **das** Verkehrsmittel betrachtet. Das Auto bleibt wichtig, wird aber zunehmend als ein mögliches Element verschiedener, immer häufiger miteinander kombinierter Verkehrsmittel betrachtet. Ebenso wichtig bleibt das Mobilitätsbedürfnis, es steigt vermutlich sogar eher noch an. Im Vordergrund steht dabei aber immer mehr das Ziel (Schule, Ausbildungs-/Arbeitsplatz, Sportplatz, Kino oder die Freundin/der Freund), während das Verkehrsmittel dorthin als Mittel zum Zweck betrachtet wird.

„Die Zeit“ schrieb über das veränderte Mobilitätsverhalten junger Leute: „Hauptsache, es geht günstig und flott voran und man kann unterwegs Musik hören. Der Multimodal-Surfer ist alterslos und undogmatisch. Er ist nicht mal öko, denn er liebt auch das Fliegen. Seine Nonchalance verliert er nur im Stau – und bei der Parkplatzsuche. Solche Sachen, findet er, sind voll Neunziger.“¹

Verstärkt wird diese Entwicklung durch die gestiegenen Kosten für Führerschein und Auto. Interessant in diesem Zusammenhang: Auf dem Land werden ca. 35 Fahrstunden und in der Stadt ca. 50 Fahrstunden benötigt, um eine praktische Fahrprüfung erfolgreich zu bestehen (Quelle: Kleine Anfrage 18/8142, Antwort der Bundesregierung auf Frage 6; siehe Link am Beginn dieses Dokumentes). Damit dürfte der Führerscheinerwerb in städtischen Räumen teurer sein als in ländlichen. Der Trend zu höheren Schulabschlüssen und zum Studium führt aber zu einem zeitlich verschobenen Einstieg in den Beruf und damit wird das erste Einkommen erst später erzielt.

Im Folgenden eine Beispielrechnung zu den Kosten eines Autos: Erwirbt jemand mit 20 Jahren das erste Auto und bleibt bis 70 Jahren im Besitz eines solchen, summieren sich monatliche Kosten von 400 Euro im Laufe der Zeit auf 240.000 Euro auf. Stattdessen könnte man auch Teilzeit arbeiten oder sich eine mittlere Eigentumswohnung leisten. Zu solchen Überlegungen neigen Menschen vermehrt, wenn bei ihnen das Auto an emotionaler Bedeutung verloren hat. Zugleich wirkt sich der Ausbau des ÖPNV aus. 2015 wurden im Verbundgebiet des VVS 366 Millionen Fahrten gezählt, ein neuer Rekord.² Dazu beigetragen haben die Firmentickets. Aber auch mehr Zeitkarten im Ausbildungsverkehr wurden abgesetzt, trotz rückläufiger Schülerzahlen. Hinzu kommt, dass immer mehr Angebote für Leihfahräder entstehen.

1 Die Zeit, Ausgabe vom 25.08.2016

2 https://www.vvs.de/no_cache/presse/presseinformationen/detailansicht-pressemitteilung/presse/VVS-weiter-auf-Rekordkurs-noch-nie-so-viele-Fahrgaeste-in-Bus-und-Bahn/



Gemeinsam mit der Ausbreitung der Smartphones lassen sich verschiedene Verkehrsträger verknüpfen: Von unterwegs aus lassen sich Fahrpläne aufrufen und Mitfahrgemeinschaften oder Mietfahrräder organisieren. Noch relativ neu, aber gerade unter jüngeren Menschen überaus erfolgreich am Markt sind die Fernbusse. Sie sprechen auf mittlere und längere Distanzen insbesondere ein preissensibles Publikum an und ergänzen die Bahn- und Mitfahrangebote.

Aktuelle Verkehrszählungen am Kesselrand der Landeshauptstadt belegen, dass der Autoverkehr nicht mehr wächst, sondern sogar minimal rückläufig ist.³ Der Peak Car ist also erreicht.

Das Phänomen rückläufiger Führerscheinquoten ist auch in anderen europäischen Ländern und in den USA zu beobachten. In den Vereinigten Staaten ging der Anteil junger Menschen, die den Führerschein machten, um 25 Prozent zurück – wenngleich im Betrachtungszeitraum der letzten 30 Jahre.⁴

Politische Schlussfolgerungen

Der Stellenwert des Autos sinkt und Mobilität wird heute anders, nämlich vernetzter zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln gedacht und praktiziert. Politisch Verantwortliche sind gefordert, Mobilität auch jenseits der Automobilität zu sichern, weiter zu erleichtern und auszubauen. Wichtiger als der Ausbau von Straßen ist daher der Ausbau der öffentlichen Verkehrsmittel. Ebenso müssen mehr attraktive Radwegeverbindungen und sichere Fahrradabstellanlagen an zentralen Orten wie Haltestellen des öffentlichen Nahverkehrs und an Bahnhöfen geschaffen werden.

Konkrete Handlungsbedarfe:

- Ausbau der Bus- und Bahnangebote (u. a. Verbesserungen bei der Taktfrequenz, aber auch Ausbau des S-Bahn-Netzes bspw. der S2 bis nach Neuhausen und weiter ins Neckartal)
- Einfacheres Tarifsystem für öffentliche Verkehrsmittel
- Pünktlichkeit bei der S-Bahn in der Region Stuttgart erhöhen (bspw. Signaltechnik, Verkürzung der Haltezeiten in den Bahnhöfen, neue S-Bahnen vor Inbetriebnahme ausreichend testen)
- Pünktlichkeit verbessern und Fahrtzeiten reduzieren im Bereich der Busse bspw. durch Busspuren und den Aufbau eines Expressbusnetzes)
- Ausbau der Fahrgastinformationssysteme (bspw. Anzeigetafeln und verlässliche Bahnsteigdurchsagen) an den Haltestellen
- Anschlusssicherungssysteme zwischen Bahnen und Bussen etablieren bzw. ausbauen
- Ausbau attraktiver Radwege, u. a. auch von Radschnellwegen, und sicherer Fahrradabstellanlagen an zentralen Orten wie Bahnhöfen
- Parkraumbewirtschaftung in den Kommunen und weniger restriktive Auslegung von Stellplatzvorschriften bei der Genehmigung von Neubaugebäuden

3 Stuttgarter Zeitung vom 16. Dezember 2015, online abgerufen am 28.08.2016

4 www.diepresse.com, abgerufen am 28.01.2014 sowie www.manager-magazin.de vom 02. Dezember 2013, abgerufen am 30.01.2014