

Jung sein, mobil sein

Die Beherrschung des Raums ist notwendig für eine eigenständige Lebensführung / Claus J. Tully über Jugend und Bewegung

Für die Jugendsoziologie ist Jugend eine Lebensphase, in der es darum geht, sich zu verorten und sein Leben mit dem anderer zu synchronisieren. Dies hat viel mit Mobilität zu tun. Die Teilhabe Jugendlicher an den unterschiedlichen sozialen Bezügen setzt heutzutage Mobilität und Kommunikation voraus.

Der Jugendalltag findet in sozialen Räumen statt, und Aufwachsen schließt notwendig ein Pendeln zwischen Orten ein. Die Orte beziehungsweise (öffentlichen) Räume sind für Heranwachsende sowohl Mittel als auch Ziele. Wege zur Schule, zum Ausbildungsplatz oder Vereinshaus führen über Straßen und Plätze, die in dieser Hinsicht Mittel darstellen. Zugleich geben sie Gelegenheit zur Selbstinszenierung, sind also Ziele der sich bewegendenden Jugendlichen.

Alle Anstrengungen der Heranwachsenden scheinen sich darauf zu richten, die Hürden, welche mit dem Durchqueren von Räumen verbunden sind, zu minimieren. Fahrzeug gehören hier ebenso dazu wie moderne Kommunikationstechnologien.

Im Hinblick auf neue Kommunikationstechniken wie Handy und Internet sind es besonders die Jugendlichen, die sich zusätzlich zu den herkömmlichen Orten neue, virtuelle Räume erschließen. Die historische Entwicklung belegt aber ebenso wie unsere Studie, dass Kommunikationstechnik Mobilität nicht substituiert, sondern neue Mobilitätsanlässe offeriert.

Aus der Verschränktheit von Jugendalltag und Mobilität folgt, dass Sozialisation, verstanden als das Hineinwachsen in eine Gesellschaft, immer auch "Erziehung zur Mobilität" bedeutet. Die exponierte Stellung der Mobilität im Jugendalter resultiert dabei aus den Anforderungen der modernisierten Gesellschaft, die hochgradig ausdifferenziert ist.

Die Chancen und Probleme einer solchen Gesellschaft erfahren in erster Linie Jugendliche. Sie leben in dieser komplexen Umwelt mit hochgradig ausdifferenzierten Räumen und Distanzen, die zu Aktivitäten und Kommunikationen auffordern. Der englische Soziologe Anthony Giddens sagt, dass die Herauslösung sozialen Handelns aus abgegrenzten sozialen und räumlichen Interaktionszusammenhängen ("disembedding") eine Konsequenz der Modernisierung sei und meint damit, dass Mobilität und Individualität in jeder technisch unterstützten modernen Gesellschaft an der Tagesordnung sind. Dies wissen vor allem die Jugendlichen, die sich aus familialen Bindungen lösen und neue Beziehungen (Peer-Group, Arbeitsstelle) eingehen.

Gerade für Jugendliche ist die Überwindung des Raums durch Mobilität von großer Bedeutung. Welche Anforderungen junge Menschen an die Beherrschung realer und virtueller Räume stellen, analysiert Claus J. Tully. Wir dokumentieren seinen Text im Wortlaut. Der Soziologe arbeitet im Deutschen Jugendinstitut in München zu den Themenschwerpunkten Jugend und Arbeit, Technik und Bildung. Vom Autor ist gerade das Buch erschienen: Mensch – Maschine – Megabyte, Verlag Leske & Budrich, Opladen 2002, 22,50 Euro, ISBN: 3810032042.

Vor dem Hintergrund dieser gesellschaftlichen Situation ist also die herausgehobene Bedeutung von Mobilität zu verstehen, die sich nicht zuletzt im zeitgemäßem Jugendjargon widerspiegelt. Dort ist von "Abspacen", "Party machen", "Drive" usw. die Rede. Bei Jugendlichen kommt noch eine Eigentümlichkeit hinzu: Aufwachsen ist mit dem Bedürfnis nach selbstbestimmter Bewegung verschränkt. Unübersehbar haben Adoleszente andere Mobilitätsbedürfnisse als Erwachsene. Unterwegssein verkörpert Freiheit, Unabhängigkeit und Selbstbestimmung und ist nur ausnahmsweise auf notwendige Verrichtungen hin orientiert. Wichtig ist Unterwegssein an sich.

Die Räume, in denen sich junge Menschen heute bewegen, sind solche von großer kommunikativer Reichweite. Dies spiegelt die Nutzung von Internet, Mobiltelefonen und Faxgeräten, aber auch die gewachsene Entfernung von Wohnung und Arbeits- bzw. Freizeitort wider. Das Bedürfnis nach selbstbestimmter Bewegung, die nur den eigenen Maßstäben unterworfen ist, macht das hohe Kommunikationsbedürfnis und die herausragende Bedeutung des zügigen Erwerbs der Fahrberechtigung nachvollziehbar.

Jugend ist eine Lebensphase, in der es um eine Suche nach Kontakten, nach Freunden geht. Diese leben je nach Lebenszusammenhang näher oder weiter weg. Bei Schülerinnen und Schülern organisieren sich die Freundschaften beispielsweise über den Einzugsbereich der besuchten Bildungsstätte. Darüber hinaus spielen Kontakte im Freizeitbereich, z. B. im Verein eine wichtige Rolle. Jugendliche bewegen sich also nicht mehr in einem klar abzugrenzenden Raum. Die Suche nach Freundschaft, Abstimmung oder Rückversicherung erzeugt dann Kommunikation und Mobilität.

Aus sozialpädagogischer Sicht ist die Entwicklung von der Kindheit zum Erwachsenwerden ebenfalls ein sukzessiver Ablösungsprozess von räumlichen Bedingungen. Die Aktionsräume sind durch immer größere Radien von räumlicher Durchdringung und räumlicher Bewegung gekennzeichnet. Insofern erweist sich Raumbeherrschung als notwendig für eine eigenständige Lebensführung.

Auch wenn Jugend gemeinhin entlang von Bildung, Entfaltung eigener Identität, Ablösung von primären Sozialisationsinstanzen (Familie, Schule) und Etablierung eigener sozialer Beziehungen im Rahmen von Gleichaltrigengruppen und Partnerschaften beschrieben wird, so ist sie eben auch als gelebte Mobilität zu verstehen. Diese stellt sich als das Ergebnis individueller Präferenzen unter Einbezug der gegebenen gesellschaftlichen und biografischen Möglichkeiten dar. Auf der einen Seite existieren objektive soziale Vorgaben, die relativ unabhängig von jugendkulturellen Bedürfnissen ausgebildet werden, und auf der anderen Seite stehen die individuellen Umgangsweisen als spezifische Ausformungen von Mobilitätsdiensten und -strukturen.

Jugendliche gestalten auf diese Weise ihre Umwelt mit. Vorgefundene öffentliche Räume werden transformiert, d. h. Straßen, Plätze, Tankstellen oder Bahnhöfe werden fallweise eigenwillig, z.B. als Trefforte genutzt.

1. Bewegte Jugend - eine Studie

Wir haben im Rahmen unserer jüngst abgeschlossenen Untersuchung "U.Move" nahezu 4500 Jugendliche im Alter zwischen 15 und 26 Jahren zu Mobilitätseinstellungen und -verhalten befragt. Diese Altersgruppen wurden ausgewählt, da in keinem anderen Lebensabschnitt die Einstellungen zur Mobilität und die Mobilitätsstile derart ausdifferenziert und komplex sind. Schülerinnen und Schüler wurden ebenso wie Jugendliche in Ausbildungsbetrieben,

Berufsoberschulen oder Universitäten in unserer Befragung erfasst. Gleichzeitig wurden in ähnlichem Maße Männer wie Frauen, Stadt- wie Landbewohner und Ost- wie Westdeutsche befragt.

Wir unterscheiden fünf Dimensionen des Jungseins (Bildung, Familie, Freizeit, Politik, Arbeit), wobei jede Dimension spezifische Anlässe für Mobilität einschließt. Gleichzeitig sind diese Anlässe oder auch "Chancen" ungleich nach Geschlecht, Herkunft usw. verteilt.

Die folgenden Ausführungen stellen einige Befunde zu zwei Dimensionen des Jugendalltags, nämlich Freizeit und Politik, vor.

2. Freizeit und Mobilität

Der facettenreiche jugendkulturelle Alltag heute spiegelt das Nebeneinander von Verselbstständigung und Abhängigkeit wider. Jugendkultur erweist sich als gesellschaftlich zugestandener Freiraum für Selbsterfahrung. Hier werden Verhaltensweisen erprobt und diese in lockerer Distanz zur Erwachsenenwelt gelebt. Es gilt, eigene Lebensstile zu entfalten und zu kultivieren, Differenzen zwischen "alt und jung", "in und out", "cool und uncool" werden gelebt. Die Kriterien "gut" oder "schlecht" existieren nur noch temporär, weil alles daraufhin "gecheckt" wird, ob es schön oder hässlich, brauchbar oder unbrauchbar ist. Da sich die Mode beständig ändert, bedarf es fortgesetzter Anstrengungen, um im Trend zu bleiben. Und Trendiges muss nicht nur gekauft, sondern vorher gesucht, gefunden und anprobiert werden. Dies macht Mobilität notwendig.

Adoleszenten müssen - um den (modischen) Trends zu folgen - eine Unzahl an Wegen zurücklegen. Hierzu nutzen die 15- bis 17-Jährigen im Wesentlichen das Fahrrad. Mit 18 wird das Fahrrad kaum mehr benutzt, hier steht der eigene Pkw zur Verfügung. Es ist für diese Altersgruppe "cooler", mit einem Auto vorzufahren. Mobilität gehört dann nicht nur bezüglich der Mode, sondern in ganz unterschiedlicher Ausgestaltung zur Jugendkultur. Veranstaltungen wie die "Love Parade", Raves, Fun-Tourismus (inkl. Fußball) oder Open-Air-Auftritte bekannter Bands sind dafür Beispiele, die zusätzlich für die Verbindung von Freizeit-Events und wirtschaftlichen Orientierungen stehen.

Jugendliche verfügen über viel Freizeit. Von den jungen Westdeutschen gaben 1998 mehr als die Hälfte an, über sehr viel bzw. viel Freizeit zu verfügen (Ostdeutsche: 38 Prozent). Höhere Werte erreichten nur die über 55-Jährigen. Diese Zeit wird heute aber weniger für ein Engagement in Organisationen oder Vereinen verwandt als vielmehr zur Kultivierung eigener "Erlebniswelten". Diese Kultivierung binnenorientierter Stile und Kommunikationen dient zur Absetzung gegenüber der Restgesellschaft, d. h. gegenüber älteren Generationen. Sie ist wichtig für die Ausbildung einer eigenen Identität. Hierfür sind sowohl die Gruppen Gleichaltriger (Cliques), als auch altersheterogene Gruppen (Vereine) wichtig. Jugendliche lernen über derartige Einbindungen Realitätskonstruktionen Dritter kennen, finden Freunde und Partner. Zudem erfahren und erleben sie, dass hohe Gruppenkohärenz auch Absicherung und Geborgenheit bereithält.

Die von uns ausgewerteten Daten bestätigen die herausgehobene Bedeutung der Mobilität als Element jugendkultureller Praxis. Im Hinblick auf die alltägliche Mobilität zeigt sich folgendes Bild: Werktags legen Jugendliche im Schnitt vier Wege von 22-minütiger Dauer zurück und samstags durchschnittlich drei à 21 Minuten, da an den Samstagen Schulwege und Wege zur Arbeit entfallen, handelt es sich um Freizeit- und Besorgungswege. Werktags gibt es Pflicht- (zur Arbeit und zur Schule) und Freizeitwege.

Nur 28 Prozent der Befragten stimmten der Aussage zu, dass der eigene Wohnort ausreichend

Freizeitmöglichkeiten zur Verfügung stellt. Besonders häufig vermissen Jugendliche die Möglichkeiten, Konzerte, Kinos und Theater zu besuchen. Nur die älteren Jugendlichen können diese Defizite des Wohnorts via eigener Mobilität beheben. Sie legen deshalb im Schnitt auch mehr und längere Wege zurück. Ländliche Gebiete erzeugen auf Grund mangelnder örtlicher Strukturen im besonderen Maße Mobilität: Nur 14 Prozent der Landbewohner äußern Zufriedenheit mit den Freizeitangeboten des Wohnortes. Gleichzeitig gaben hier zwei von drei Befragten an, mit der Anbindung der Wohnung an die öffentlichen Verkehrsmittel unzufrieden zu sein. Die Unzufriedenheit mit der Infrastruktur erzwingt förmlich die Benutzung von Mitteln des individualisierten Verkehrs.

Für uneingeschränkte Mobilität wird im Jugendalter der Führerschein wichtig. Insgesamt verfügen 59 Prozent aller Befragten über eine Fahrberechtigung, bevorzugt über einen Autoführerschein. Wie wichtig ein Führerschein ist, zeigt der Übergang vom 17. zum 18. Lebensjahr: Haben die 17-Jährigen nur zu 29 Prozent eine Fahrerlaubnis, so besitzt schon mehr als jeder zweite 18-Jährige einen Führerschein. Schließlich verfügen 92 Prozent der 26-Jährigen über solch ein Papier. Das durchschnittliche Alter beim Erwerb des Autoführerscheins liegt anhand der vorliegenden Daten bei 18 Jahren und neun Monaten. Damit entspricht unsere Stichprobe in etwa dem bundesdeutschen Mittel, welches exakt bei 19 Jahren liegt.

Die Daten der "U.Move"-Studie bestätigen weiterhin, dass der Führerschein auf dem Land früher erworben wird als in der Stadt, ein weitere Indiz für die These, dass hier mangelhafte Freizeit- und ÖPNV-Strukturen kompensiert werden müssen.

Die Art des zur Verfügung stehenden Führerscheins ist geschlechtsabhängig. Männer beginnen ihre motorisierte Karriere oftmals mit dem Moped bzw. Mofa. Jeder dritte männliche Befragte hat einen Moped- bzw. Leichtkraftradführerschein (bei den Frauen nur jede Siebente). Frauen besitzen etwas häufiger Autoführerscheine. Auf dem Land ist das Bedürfnis nach Mopedführerscheinen bei beiden Geschlechtern größer. Damit gewinnen die Jugendlichen bereits mit 16 Jahren ein Stück Unabhängigkeit.

Schließlich bedarf es, um mobil zu sein, auch der passenden Fahrzeuge. Vier von fünf Jugendlichen haben ein eigenes Fahrrad. Knapp 60 Prozent können bei Bedarf ein Auto benutzen (22- bis 26-Jährige: 80 Prozent). Wer einen Autoführerschein besitzt, hat mit sehr hoher Wahrscheinlichkeit auch die Möglichkeit, ein eigenes oder ein Auto von Verwandten/ Bekannten zu fahren. Nur acht Prozent aller Befragten sind ohne Fahrzeug.

Ebenfalls festzustellen ist, dass die Urlaubs- und Freizeitwege häufiger und länger werden. Was diese Sonderformen von Mobilität betrifft, zeigt sich, dass die Jugendlichen im Schnitt vier Tagesausflüge im Monat unternehmen und zweimal im Jahr in den Urlaub fahren. Dabei sinkt die durchschnittliche Häufigkeit beider Ausflusstypen mit zunehmenden Alter. Besonders Schüler lieben beide Formen des Ausflugs. Berufstätige haben insgesamt am wenigsten Zeit für Tagesausflüge.

3. Jugend und Politik

Wer das Verhältnis von Jugend und Politik beleuchtet, kommt möglicherweise zu dem Fazit jugendlicher Politikverdrossenheit. Das politische Interesse ist in den letzten Jahren in allen Altersgruppen zurückgegangen. Gleichzeitig befindet sich das Vertrauen in die politischen Institutionen auf niedrigem Niveau. Diese Ergebnisse dürfen allerdings nicht darüber hinwegtäuschen, dass der Demokratiegedanke unter den Jugendlichen weit verbreitet ist: 1995 stimmten 90 Prozent aus den alten und gut 80 Prozent aus den neuen Bundesländern der Demokratieidee zu. Die einseitige Betrachtung vernachlässigt, dass es gleichzeitig zu einer Jugendverdrossenheit der Politik gekommen ist. Explizite Jugendpolitik, als Politik für

Jugendliche, findet nur mehr ausnahmsweise statt.

Die Dialektik beider Prozesse ist prekär: Die Jugendlichen fühlen sich unverstanden und reagieren mit Abstand und Apathie. Das politische System deutet dies als Zeichen für Zufriedenheit und unterlässt Anstrengungen, die Heranwachsenden stärker zu integrieren. Die Jugendlichen erfahren weiter das Desinteresse der Politik und distanzieren sich wiederum usw. Notwendig scheint eine Konzeption von auf Jugendliche bezogener "Gelegenheitsstrukturen" und deren Umsetzung. Die kommerziell organisierte Flucht in Adventure und Erlebnis kann die politische Einbindung nicht ersetzen. Wenn traditionelle Muster der gesellschaftlichen Integration nicht mehr die Regel sind, dann müssen neue Integrationspunkte organisiert werden. Jugend braucht Zukunft.

Die Daten unserer Studie sprechen für Interesse und bedingte Bereitschaft zu Partizipation und Engagement, was anhand des Beispiels Umweltschutz illustriert werden kann. Die Jugendlichen wurden danach gefragt, welche Rolle der Umweltschutz in ihrem alltäglichen Verhalten spielt. Dabei sollten fünf Fragen beantwortet werden, wobei hohe Werte eine hohe subjektive Wichtigkeit des Umweltschutzes markierten. Als zentrales Ergebnis kann formuliert werden, dass umweltschonendes Verhalten mittlerweile ziemlich normal ist und von den meisten Jugendlichen praktiziert wird.

Dieses positive Bild wird aber getrübt, wenn man sich anspruchsvolleres Handeln anschaut, das über bloßes Müllsortieren hinausgeht: Insgesamt identifizieren sich nur 3,6 Prozent der Befragten mit Umweltschützern; 34 Prozent sympathisieren mit ihnen. Lediglich 2,1 Prozent aller Jugendlichen arbeiten aktiv in Naturschutz- und Umweltgruppen mit.

Im Vergleich zu Ergebnissen älterer Studien, die ebenfalls am Deutschen Jugendinstitut durchgeführt wurden, liegt das politische Engagement der gegenwärtigen Jugendgeneration unter dem vergangener Generationen.

Besonders die herkömmlichen Betätigungsfelder in Parteien, aber auch eher neue Beteiligungsformen wie Bürgerinitiativen erfahren verstärkte Ablehnung durch die Heranwachsenden.

Für einen langsamen Rückzug der Jugendlichen aus der Politik sprechen weiterhin andere Indikatoren: Unter 15 zur Auswahl stehenden Freizeitaktivitäten belegt das "gesellschaftliche und politische Engagement" gerade mal den vierzehnten Platz. Seltener werden nur Autos repariert.

Auch im Hinblick auf die Gruppenzugehörigkeit scheint explizit unpolitischen Vereinigungen höhere Wertschätzung zuzukommen. Mit der politikfernsten Gruppe, den "Tierfreunden", identifiziert sich jeder dritte Befragte. Mitgliedschaften in politischen Parteien oder Gewerkschaften stellen die Ausnahme dar (3,1 bzw. 2,4 Prozent), wobei Männer häufiger als Frauen und Westdeutsche häufiger als Ostdeutsche derartige Vereinigungen frequentieren.

Die politische Teilhabe spiegelt vermutlich die Konkurrenz erlebnisbetonter Freizeitangebote wider.

Beruhigen mag da der Befund, dass mit dem Älterwerden auch die Teilnahme am politischen Leben ansteigt: So nimmt für alle angesprochenen politischen Gruppen die Mitgliedschaft mit fortschreitendem Alter zu. Ebenso steigt mit höherem Alter das Ausmaß der politischen bzw.

sozialen Freizeitgestaltung. Die Jugendlichen artikulieren also ihr politisches Interesse, versäumen es aber, dieses Interesse in partizipative Tätigkeiten umzusetzen. Der Mangel an Engagement geht einher mit einem Mangel an politischer Mobilität.

Im Gegensatz zur vielfältigen Freizeitmobilität zeigt sich in diesem Bereich eine Unlust am Reisen. Mobilität ist deshalb in erster Linie Ausdruck persönlichen Interesses bzw. Resultat gruppenspezifischer Prozesse. Sie geschieht weniger, um übergeordnete soziopolitische Ziele zu verfolgen. Sie ist in diesem Sinne im Jugendalter meist zweckfrei, individuell und erlebnisorientiert.

4. Wie funktioniert die Jugend?

Aufwachsen in der modernen Mobilitätsgesellschaft bedeutet, in einer Welt zu leben, in der Fahrpläne wichtig sind und in der es viel Straßenverkehr gibt. Die erlebte Abhängigkeit von Fahrplänen macht den zügigen Erwerb von Fahrberechtigungen interessant, nicht zuletzt, da Mobilität mit allen Lebensbereichen jugendlichen Alltags verwoben ist.

Der Beitrag zeigt, dass der moderne Alltag Heranwachsender zum Beginn des neuen Jahrtausends tatsächlich hochgradig differenziert ist und individualisiert (im Sinne von paralleler Teilhabe) gelebt wird.

Die Jugendlichen von heute sind viel unterwegs: Da sie länger zur Schule gehen, pendeln sie auch mehr als andere Kohorten vor ihnen zwischen Wohnort und Bildungsstätten.

Deutlich später pendeln sie zwischen Wohnung und Arbeitsplatz. Sie fahren häufig weg und machen mehr Kurzreisen und Urlaube. Auch reisen sie - wie wir aus den qualitativen Interviews wissen - im Dienste der eigenen Bildungsbiografie gerne (Schulaustausch, Auslandsstudium, Praktika).

Jugendreisen und Schüleraustausch erweisen sich als Erfahrungswelten fernab von traditioneller Lagerfeuerromantik. Wallfahrtsorte moderner Jugendkultur wie London, Amsterdam, Berlin oder Kopenhagen sind leicht erreichbar.

Jugendliche Lebensstile sind per se mobilitätsintensiv, egal ob von Konsum, Partnerschaft oder Freizeitgestaltung die Rede ist. Einzig wenn es um die politische Beteiligung geht, verzichten die Jugendlichen gerne auf Mobilität. Soziale Zugehörigkeit, so hat es den Anschein, setzt die umfassende Nutzung der Mobilitätstechnik voraus. Diese geht heute zusätzlich eine Verbindung mit der Kommunikationstechnik ein: Im Einzelinterview führt der 17-jährige Jan aus, dass er ohne Handy eigentlich nicht weggehen könne, weil er ja dann nicht erreichbar wäre.

Moderne Kommunikationstechnik macht zusätzlich neben der Mobilität die Teilhabe an verschiedenen sozialen Orten möglich. Mobilität und Kommunikation sind die beiden Eckpfeiler des modernen Jugendalltags.

[document info]

Copyright © Frankfurter Rundschau 2002

Dokument erstellt am 30.12.2002 um 15:28:25 Uhr

Erscheinungsdatum 31.12.2002